



# HORST A/D MAAS

## Omgevingsvergunning

Kenmerk : WABO-2016-0557  
Aanvraagnummer (OLO) : 2555209  
Aanvrager : ProRail B.V.  
Onderwerp : Spoorwegemplacement Venlo TPN  
Locatie : Sevenum Sectie S nr. 392  
Kadastraal bekend gemeente : Sevenum Sectie S nrs. 392 en 394 en Sectie T nr. 38  
Datum ontvangst aanvraag : 21 oktober 2016  
Datum besluit : 16 mei 2017  
Verzonden op : 18 mei 2017

### Besluit

Burgemeester en wethouders besluiten, op grond van artikel 2.10 en artikel 2.14 en de artikelen 2.1, lid 1 onder a en e van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) om vergunning te verlenen voor de activiteiten/onderdelen:


- Bouwen
- Milieu (oprichten en in werking hebben)

voor het spoorwegemplacement Venlo TPN op het adres Sevenum, Sectie S, nr. 392 te Sevenum. De stukken, zoals genoemd in de paragraaf "Bijgevoegde documenten", maken deel uit van de vergunning. De voorschriften van deze vergunning moeten worden nageleefd.

Burgemeester en wethouders van Horst aan de Maas,

De burgemeester,

De secretaris,



ir. C.H.C. van Rooij



drs. J. van der Noordt MMO



## INHOUDSOPGAVE

1.	PROCEDURE	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Bevoegd gezag	3
1.3	Ontvankelijkheid	3
1.4	Verklaring van geen bedenkingen gemeenteraad	3
1.5	Coördinatie	3
1.6	Ontwerp omgevingsvergunning	3
1.7	Beroep en voorlopige voorziening	4
1.8	Handhaving	5
1.9	Bijgevoegde documenten	5
2.	OVERWEGINGEN EN TOETSINGEN	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Overwegingen per activiteit	6
2.2.1	Bouwen	6
2.2.2	Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	6
2.2.3	Milieuvergunning	6
2.3	Conclusie	26
3.	VOORSCHRIFTEN	26
3.1	Bouwen	26
3.2	Milieuvergunning	26
3.2.1	Begrippen	26
3.2.2	Algemeen	28
3.2.3	Geluidhinder	29
	Representatieve bedrijfssituatie	29
3.2.4	Trillingen	30
3.2.5	Blusvoorzieningen	30
3.2.6	Monitoring externe veiligheid	31
3.2.7	Energie	31
3.2.8	Verlichting	32
3.3	Handhaving	32
3.3.1	Melden van werkzaamheden	32
3.3.2	Aanwezige stukken	32

## **1. PROCEDURE**

### **1.1 Algemeen**

De besluitvormingsprocedure is uitgevoerd volgens paragraaf 3.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. De aanvraag is beoordeeld voor de activiteiten artikel 2.10 en artikel 2.14 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Ook is de aanvraag getoetst aan het Besluit omgevingsrecht (Bor) en de Ministeriële regeling omgevingsrecht (Mor). Gebleken is dat de aanvraag hieraan voldoet en daarom verlenen wij de gevraagde omgevingsvergunning.

### **1.2 Bevoegd gezag**

Burgemeester en wethouders van Horst aan de Maas zijn het bevoegd gezag om over de gevraagde omgevingsvergunning te beslissen.

### **1.3 Ontvankelijkheid**

Een aanvraag is ontvankelijk als deze volledig is. De volledigheid wordt getoetst aan paragraaf 4.2 van het Bor, met een nadere uitwerking in de Mor op basis van artikel 2.8 van de Wabo.

Wij zijn van oordeel dat de aanvraag voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving. De aanvraag is dan ook ontvankelijk en in behandeling genomen.

### **1.4 Verklaring van geen bedenkingen gemeenteraad**

Op grond van artikel 2.27 Wabo in samenhang met artikel 6.5 lid 1 Bor dient de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen te geven als de aanvraag betrekking heeft op een activiteit waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan of beheersverordening. Artikel 6.5 lid 1 Bor is in onderhavige situatie niet van toepassing, waardoor er geen verklaring van geen bedenkingen aan de raad gevraagd hoeft te worden.

### **1.5 Coördinatie**

#### Wet ruimtelijke ordening

De gemeenteraad heeft op 18 oktober 2016 besloten tot het toepassen van de coördinatieregeling Wet ruimtelijke ordening op het bestemmingsplan "Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse Aanpassingen" en deze aanvraag om omgevingsvergunning. Dit houdt een gecoördineerde voorbereiding van deze besluiten in. Op grond van dit coördinatiebesluit vindt in de fasen van de voorbereiding (ontwerp) en de beslissing op zowel het bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse Aanpassingen als op de aanvraag voor deze omgevingsvergunning als op andere gerelateerde besluiten een gecoördineerde, integrale bekendmaking van deze beide besluiten plaats.

### **1.6 Ontwerp omgevingsvergunning**

De ontwerp omgevingsvergunning is vastgesteld op 29 november 2016 en heeft ter inzage gelegen van 16 december 2016 tot en met 26 januari 2017. Binnen de wettelijke termijn van 6 weken zijn zienswijzen op het ontwerpbesluit ingekomen. Voor de inhoud van de zienswijzen en de reactie daarop verwijzen wij naar bijgaand zienswijzenrapport "Nota van zienswijzen in het kader van de omgevingsvergunning voor de Spoorse Aanpassingen" d.d. 3 mei 2017.

Daarnaast is de definitieve beschikking op onder meer de volgende punten gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbesluit:

- De woning gelegen aan de Heerstraat 1 is als maatgevende woning komen te vervallen vanwege het feit dat deze woning is opgekocht. De woonfunctie van dit pand zal in het nieuwe in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Buitengebied" komen te vervallen;

- Voorschrift 3.2.2.2, 3.2.2.3, 3.2.5.3 en 3.3.9 zijn tekstueel aangepast, omdat er binnen de inrichting in beginsel geen plek is om de vergunning 'fysiek' neer te leggen;
- Voorschrift 3.2.3.3 is toegevoegd met dien verstande dat na het in werking treden van het spoorwegemplacement op verzoek van het bevoegd gezag ProRail een geluidonderzoek uitvoert (bijvoorbeeld naar aanleiding van klachten);
- Voorschrift 3.2.4.4 is tekstueel aangepast met dien verstande dat een onderzoek naar trillingen niet binnen 3 maanden nadat het emplacement in werking is dient te worden overgelegd, maar dat ProRail een trillingsonderzoek uitvoert op verzoek van het bevoegd gezag (bijvoorbeeld naar aanleiding van klachten);
- In voorschrift 3.2.5.2 is per abuis een bluswatercapaciteit van 360 m<sup>3</sup>/uur voorgeschreven in plaats van 180 m<sup>3</sup>/uur;
- Voorschrift 3.2.5.5 is komen te vervallen vanwege het feit dat de in dit voorschrift genoemde droge blusleidingen niet aanwezig zijn.

Deze wijzigingen hebben niet geleid tot nadelige gevolgen voor derde belanghebbenden, noch tot een wezenlijk andere beschikking. Om die reden achten wij het aanvaardbaar dat deze wijzigingen niet als ontwerp bekend zijn gemaakt met de mogelijkheden tot het indienen van zienswijzen.

### **1.7 Beroep en voorlopige voorziening**

De omgevingsvergunning wordt op grond van artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening en paragraaf 3.3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht gecoördineerd ter inzage gelegd met het vastgestelde bestemmingsplan deelgebied Venlo en het vastgestelde bestemmingsplan deelgebied Horst aan de Maas. De besluiten worden gepubliceerd op 18 mei 2017 en met ingang van 19 mei 2017 tot en met 30 juni 2017 ter inzage gelegd. Binnen deze termijn staat beroep open bij de Raad van State.

Beroep kan worden ingesteld door een belanghebbende die binnen de in de wet ingestelde termijn een zienswijze naar voren heeft gebracht tegen het ontwerpbesluit of één van de ontwerpbesluiten die op grond van het coördinatiebesluit (Project Railterminal en Spoorse aanpassingen) van 18 oktober 2016 ter inzage hebben gelegen, alsmede door een belanghebbende die aantoont dat hij redelijkerwijs niet in staat is geweest dit tijdig te doen. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerpbesluit kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld.

Eventuele beroepschriften dienen te worden gericht aan de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Het beroepschrift moet binnen een termijn van 6 weken worden ingediend. Deze beroepstermijn vangt aan met ingang van de dag na die waarop dit besluit gezamenlijk met de overige besluiten ter inzage is gelegd. Alle besluiten waarvan op grond van het coördinatiebesluit de voorbereiding en bekendmaking gecoördineerd hebben plaatsgevonden, zullen in het gemeentehuis van Horst aan de Maas op de gebruikelijke wijze ter inzage worden gelegd.

Het indienen van een beroepschrift heeft geen schorsende werking. Dat betekent dat het besluit in werking treedt de dag na die waarop de beroepstermijn afloopt. Wanneer u een spoedeisend belang heeft kunt u de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage vragen een voorlopige voorziening te treffen om het besluit te schorsen. Dit kan alleen als u binnen de termijn ook een beroepschrift heeft ingediend. Indien binnen de beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening bij de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is ingediend, treedt het besluit niet in werking totdat op dat verzoek is beslist.

Aan beide procedures zijn kosten verbonden. Voor meer informatie [www.raadvanstate.nl](http://www.raadvanstate.nl).

## 1.8 Handhaving

De uitvoering van de bouw wordt gecontroleerd door de afdeling Veiligheid en Handhaving. Daarvoor is het van belang dat zij tijdig wordt geïnformeerd over de uit te voeren werkzaamheden (zoals het storten van de vloer). Hiervoor gelden bepaalde voorschriften. Deze zijn in hoofdstuk 3 opgenomen.

## 1.9 Bijgevoegde documenten

De volgende documenten zijn in de bijlage opgenomen en behoren bij dit besluit:

- Aanvraag omgevingsvergunning Spoorwegemplacement TPN, OLO-nummer: 2555209\_1477036803635, documentnummer 16-0484470
- Brochure relaishuis t.b.v. omgevingsvergunning, OLO-nummer: 2555209\_1477032610247, documentnummer 16-0484469
- Goedkeuring toetreding MJA3, OLO-nummer: 2555209\_1477032082893, documentnummer 16-0484466
- Info bouw relaishuis t.b.v. omgevingsvergunning, OLO-nummer: 2555209\_1477032365292, documentnummer 16-0484467
- Tekening bouw relaishuis t.b.v. omgevingsvergunning, OLO-nummer: 2555209\_1477032505067, documentnummer 16-0484468
- Tekening1 nummer C30-JVE-AU-1500181 serie 202 bladnr. 003, OLO-nummer: 2555209\_1477031296502, documentnummer 16-0484461
- Tekening2 nummer C30-JVE-AU-1500181 serie 202 bladnr. 004, OLO-nummer: 2555209\_1477031349720, documentnummer 16-0484462
- Toelichting oprichting omg\_vergunning spoorwegemplacement TPN okt 2016, OLO-nummer: 2555209\_1477031058075, documentnummer 16-0484460
- Tekening overzicht opp binnen BP-grens nr L 15004-S-39 versie A, OLO-nummer: 2555209\_1478248504939 documentnummer 16-0487710
- Tekening WBL en WML leiding nr L 15004-S-37 versie F, OLO-nummer: 2555209\_1478247693914, documentnummer 16-0487708
- Tekening WBL en WML leiding nr L 15004-S-38 versie F, OLO-nummer: 2555209\_1478248331412, documentnummer 16-0487709

## **2. OVERWEGINGEN EN TOETSINGEN**

### **2.1 Inleiding**

De aanvraag heeft betrekking op de volgende activiteiten:

- Milieu (vergunning)
- Bouw

Aan dit besluit liggen de volgende inhoudelijke overwegingen ten grondslag.

### **2.2 Overwegingen per activiteit**

#### **2.2.1 Bouwen**

Bij het nemen van het besluit hebben wij overwogen dat:

- Het bouwplan (het oprichten van een relaishuis) voldoet aan de voorschriften van het Bouwbesluit;
- Het bouwplan in overeenstemming is met de bepalingen van de gemeentelijke verordening;
- Het bouwplan niet voldoet aan de sneltoetscriteria uit de welstandsnota en door de afvaardiging van de Ruimtelijke kwaliteitscommissie op datum 24 oktober 2016 is beoordeeld en akkoord bevonden.

#### **2.2.2 Bestemmingsplan**

De activiteiten vinden plaats in een gebied waarvoor het bestemmingsplan "Trade Port Noord - Railterminal en Spoorse Aanpassingen" in voorbereiding is. In dit bestemmingsplan wordt voorzien in deze ontwikkeling.

Bij raadsbesluit van 18 oktober 2016 is besloten de voorbereiding en bekendmaking van het bestemmingsplan te coördineren met de voorbereiding en bekendmaking van de voor dit project benodigde vergunningprocedures.

Met deze regeling (artikel 3.30 eerste aanhef en onderdeel b van de Wet ruimtelijke ordening) vindt procedurele coördinatie plaats van besluiten. Dit zorgt voor een eenvoudigere en duidelijkere procedure voor de burger.

Daarnaast wordt de proceduredtijd aanzienlijk verkort.

De aangevraagde activiteiten komen overeen met het gestelde in voornoemd bestemmingsplan. Daarom zijn er vanuit ruimtelijke ordening geen belemmeringen om de omgevingsvergunning te verlenen.

#### **2.2.3 Milieuvergunning**

##### 2.2.3.1 Inleiding

De aanvraag heeft betrekking op het oprichten van een inrichting als bedoeld in artikel 2.1 aanhef en onder e, en artikel 2.6, lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De Wabo omschrijft in artikel 2.14 het milieuhygiënisch toetsingskader van de aanvraag. Een toetsing aan deze aspecten heeft plaatsgevonden.

##### 2.2.3.2 Aard van de inrichting

Het betreft hier een spoorwegemplacement zoals bedoeld in categorie 14, lid 1 onder b van bijlage I onderdeel C van het Besluit omgevingsrecht (Bor).

Een spoorwegemplacement is een terrein met in elkaars onmiddellijke nabijheid gelegen sporen dat bestemd en ingericht is om treinen te doen stoppen, beginnen of eindigen en om handelingen met spoorwagens te verrichten, waarmee de samenstelling van treinen of treinonderdelen wordt gewijzigd. Het zogenaamde wachtspoor, dat deel uitmaakt van het doorgaande spoor, valt als zodanig niet onder het begrip spoorwegemplacement.

De aangevraagde activiteiten worden niet genoemd in categorie 14.2 van bijlage I, onderdeel C van het Bor. Daarmee zijn wij het bevoegd gezag.

### *RIE*

Het spoorwegemplacement wordt niet genoemd in Bijlage I als bedoeld in artikel 10 van de Richtlijn Industriële Emissies (2010/75/EU) (RIE). Er is derhalve geen sprake van een IPPC-installatie.

### *Bevi*

Spoorwegemplacements worden als niet categoriale inrichtingen expliciet genoemd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In bijlage 3 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) worden de spoorwegemplacements aangewezen die bestemd zijn voor het rangeren van wagons beladen met voor de externe veiligheid relevante gevaarlijke stoffen. Onderhavig spoorwegemplacement wordt niet genoemd in voornoemde bijlage vanwege het feit dat deze nu wordt opgericht. Formeel valt dit spoorwegemplacement derhalve niet onder het Bevi. Echter betreffend spoorwegemplacement wordt wel gebruikt voor het rangeren met gevaarlijke stoffen. Op grond hiervan is, mede op verzoek van de aanvrager ProRail B.V., deze aanvraag getoetst aan het gestelde in het Bevi en de hierbij behorende Regeling.

### *Algemene overwegingen beste beschikbare technieken (BBT)*

In het belang van het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu moeten aan de vergunning voorschriften worden verbonden, die nodig zijn om de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk - bij voorkeur bij de bron - te beperken en ongedaan te maken. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat in de inrichting ten minste de voor de inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken (BBT) worden toegepast.

Bij de bepaling van BBT moeten wij de in artikel 5.4 lid 1 van het Bor vermelde aspecten betrekken, rekening houdend met de voorzienbare kosten en baten van maatregelen. Vanaf januari 2013 moet bij het bepalen van BBT rekening worden gehouden met BBT-conclusies en bij ministeriële regeling aangewezen informatie-documenten over BBT.

BBT-conclusies worden vastgesteld overeenkomstig artikel 13, vijfde en zevende lid van de Richtlijn industriële emissies (RIE). Het vijfde lid verwijst naar BBT-conclusies vastgesteld na 6 januari 2011 onder het regime van de RIE.

Het zevende lid verwijst naar de bestaande BREF's. Een BREF oftewel BBT-referentiedocument is een document dat de beste beschikbare technieken (BBT) beschrijft.

Het hoofdstuk uit de BREF's waarin de BBT-maatregelen staan (BAT hoofdstuk), geldt als BBT-conclusies, totdat nieuwe BBT-conclusies zijn vastgesteld.

BBT-conclusies worden door de Europese commissie vastgesteld en bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie (een uitvoeringsbesluit van de Europese commissie dat gericht is tot de lidstaten). Zij worden daarom niet meer apart aangewezen in de Regeling omgevingsrecht. Er moet worden voldaan aan de BBT-conclusies voor de hoofdactiviteit en aan andere relevante BBT-conclusies.

Op grond van bijlage 1 van de Mor moet voor het bepalen van BBT voor de installaties en processen binnen de inrichting, voor zover deze onderdeel uitmaken van de onderhavige aanvraag, aanvullend een toetsing plaatsvinden aan relevante aangewezen informatiedocumenten over BBT.

Uit jurisprudentie met betrekking tot het bepalen van BBT bij het toetsen aan BBT-conclusies bij vergunningverlening is gebleken dat het bevoegd gezag bij het toetsen aan BBT-conclusies de actualiteit hiervan moet nagaan ten aanzien van de ontwikkelingen van BBT die sinds het vaststellen van de BBT-conclusies hebben plaatsgevonden. Bronnen voor ontwikkelingen ten aanzien van BBT zijn onder andere de drafts van herziene BREF's.



Als op een activiteit of op een type productieproces binnen de inrichting waarvoor een vergunning is aangevraagd, geen BBT-conclusies of informatiedocumenten over BBT van toepassing zijn, of als de van toepassing zijnde BBT conclusies of informatiedocumenten niet alle mogelijke milieueffecten van de activiteit of het proces behandelen moet bevoegd gezag de BBT zelf vast stellen. Hierbij houdt het bevoegd gezag in ieder geval rekening met:

- de toepassing van technieken die weinig afvalstoffen veroorzaken;
- de toepassing van stoffen die minder gevaarlijke zijn dan stoffen of mengsels als omschreven in artikel 3 van de EG-verordening indeling, etikettering en verpakking van stoffen en mengsels;
- de ontwikkeling, waar mogelijk, van technieken voor de terugwinning en opnieuw gebruiken van de bij de processen in de inrichting uitgestoten en gebruikte stoffen en van afvalstoffen;
- vergelijkbare processen, apparaten of wijzen van bedrijfsvoering die met succes in de praktijk zijn beproefd;
- de vooruitgang van de techniek en de ontwikkeling van de wetenschappelijke kennis;
- de aard, de effecten en de omvang van de betrokken emissies;
- de data waarop de installaties in de inrichting in gebruik zijn of worden genomen;
- de tijd die nodig is om een betere techniek toe te gaan passen;
- het verbruik en de aard van de grondstoffen, met inbegrip van water, en de energie-efficiëntie;
- de noodzaak om het algemene effect van de emissies op en de risico's voor het milieu te voorkomen of tot een minimum te beperken;
- de noodzaak ongevallen te voorkomen en de gevolgen daarvan voor het milieu te beperken.

De op één van deze criteria vastgestelde BBT moet een milieubeschermingsniveau garanderen dat tenminste gelijkwaardig is aan het niveau in de BBT-conclusies.

Bij het bepalen van de BBT hebben wij rekening gehouden met het volgende informatiedocument over BBT, zoals aangewezen in bijlage 1 van de Regeling omgevingsrecht (Mor):

- Circulaire energie in de milieuvergunning (oktober 1999, publicatie E13 van Infomil);
- Nederlandse richtlijn bodembescherming (NRB 2012);
- Activiteitenbesluit en bijbehorende Ministeriële regeling.

#### *Conclusies BBT*

De inrichting voldoet - met inachtneming van de aan dit besluit gehechte voorschriften - aan de beste beschikbare technieken (BBT) ter voorkoming van, voor zover van toepassing, emissies naar de lucht, de bodem, het water, geluidemissies, afvalpreventie, externe veiligheid en energiebesparing.

#### 2.2.3.3 Projectomschrijving

De aanvraag betreft het oprichten en in werking hebben van een spoorwegemplacement (infrastructuur bestaande uit enkele aankomst- en vertreksporen, een omrijdspoor, loc-kopsporen, wissels en bediende seinen).

#### 2.2.3.4 Ontvankelijkheid

Artikel 2.8 van de Wabo biedt de grondslag voor een geharmoniseerde regeling van de indieningsvereisten. Dit betreft de gegevens en bescheiden die bij een aanvraag om een omgevingsvergunning moeten worden overgelegd om tot een ontvankelijke aanvraag te komen. Deze regeling is uitgewerkt in paragraaf 4.2 van het Bor, met een nadere uitwerking in de Ministeriële regeling omgevingsrecht (Mor).

Na ontvangst van de aanvraag hebben wij deze aan de hand van de Mor getoetst op ontvankelijkheid. Wij zijn van oordeel dat de aanvraag voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteiten op de fysieke leefomgeving. De nu ingediende aanvraag is wat ons betreft ontvankelijk en derhalve in behandeling genomen.

### 2.2.3.5 Adviezen

In artikel 6.3, lid 1 onder a van het Bor (hoofdstuk 6 Advies, verklaring van geen bedenkingen en bijzondere bestuurlijke verplichtingen) staat aangegeven dat met betrekking tot aanvragen ten aanzien van activiteiten als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder e van de wet, waarin burgemeester en wethouders het bevoegd gezag zijn, het bestuur van de Veiligheidsregio als adviseur wordt aangewezen indien de inrichting behoort tot een categorie die is genoemd in bijlage I onderdeel C, onder 3.1 of 17. Hoewel in onderhavige situatie geen sprake is van een inrichting voor de opslag en dergelijke van ontplofbare stoffen, zoals bedoeld in categorie 3.1 dan wel van een inrichting waar met vuurwapens wordt geschoten, zoals bedoeld in categorie 17 is de aanvraag wel voor advies voorgelegd aan de Veiligheidsregio vanwege het feit dat deze aanvraag activiteiten behelst die relevant zijn voor de externe veiligheid.

Los van het bovenstaande kan, vanwege het feit dat door de aanvrager specifiek gevraagd is om de onderhavige aanvraag te toetsen aan het Bevi, gesteld worden dat in artikel 12 van het Bevi is aangegeven dat het bevoegd gezag voorafgaand aan de vaststelling van een besluit als bedoeld in artikel 12, lid 1, het bestuur van de veiligheidsregio waarin de inrichting ligt waarop het besluit betrekking heeft, in de gelegenheid stelt om in verband met het groepsrisico advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting.

De Veiligheidsregio Limburg Noord hebben wij op 24 oktober 2016 in de gelegenheid gesteld om in verband met het groepsrisico advies uit te brengen. Het advies, ingekomen op 11 november 2016, alsmede de reactie hierop is weggeschreven onder het kopje 'Externe veiligheid' van dit besluit.

### **Samenhang met overige wet- en regelgeving**

#### 2.2.3.6 Activiteitenbesluit

Met ingang van 1 januari 2008 is het Activiteitenbesluit (besluit van 19 oktober 2007, nr. 07.001133), in werking getreden. Dit geldt ook voor de bijbehorende ministeriële regeling algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (de 'Regeling'). In dit besluit zijn per activiteit milieuonderwerpen zoals bodembescherming, luchtemissies, lozingen en externe veiligheid geregeld. Het besluit kent drie typen bedrijven, afhankelijk van de mogelijke effecten voor het milieu veroorzaakt door de activiteiten van een bedrijf, namelijk type A, type B en type C.

Type A bedrijven zijn bedrijven waarvan de activiteiten weinig (negatieve) invloed op het milieu hebben en daarom in het "lichte regime" vallen. Voor deze bedrijven geldt geen meldingsplicht maar ze dienen wel te voldoen aan de krachtens dit besluit gestelde regels. Type B bedrijven zijn bedrijven waarvoor geen vergunningplicht (meer) geldt en die geheel onder de algemene regels vallen. Voor deze bedrijven geldt wel een meldingsplicht. Deze bedrijven vallen dus niet onder het "lichte regime", type A.

In Bijlage 1 "Lijst van vergunningplichtige inrichtingen" van het Activiteitenbesluit staan de inrichtingen vermeld die vergunningplichtig blijven ingevolge de Wet milieubeheer. Dit zijn de zogenaamde type C bedrijven.

De aanvraag voorziet in de oprichting van een spoorwegemplacement. Het oprichten van een spoorwegemplacement is gezien het gestelde in categorie 14 van het Bor een vergunningplichtige activiteit en derhalve een inrichting type C als bedoeld in artikel 1.2 van het Activiteitenbesluit, nog daargelaten of andere activiteiten binnen de inrichting eveneens tot vergunningplicht zouden leiden.

Op grond van Bijlage I, onderdeel B onder 1a van het Bor is voor een type C inrichting een omgevingsvergunning, activiteit milieu, vereist. Tevens gelden voor een type C inrichting de regels als bedoeld in de artikelen 1.4 en 1.7 van het Activiteitenbesluit. De voorschriften van hoofdstuk 3 van het Activiteitenbesluit

zijn, voor zover hier aan de orde, van toepassing voor zover het uit de activiteiten voortvloeit. De voorschriften van de bij het Activiteitenbesluit behorende Regeling algemene regels voor inrichtingen milieubeheer zijn eveneens van toepassing voor zover dit uit de activiteiten voortvloeit. Gezien de rechtstreekse werking van het Activiteitenbesluit en de bijbehorende Regeling kunnen in de vergunning geen voorschriften worden opgenomen die betrekking hebben op daarin geregelde activiteiten en aspecten, tenzij het Activiteitenbesluit of de bijbehorende Regeling de mogelijkheid biedt tot het stellen van maatwerkvoorschriften.

Bij de aanvraag om een omgevingsvergunning is geen melding op grond van het Activiteitenbesluit (AB) ingediend. De door ProRail ingediende aanvraag omgevingsvergunning beschouwen we tevens als melding op grond van het AB. Uit de aanvraag blijkt dat het hier gaat om de volgende activiteiten:

- lozen van hemelwater dat niet afkomstig is van een vloeistofdichte voorziening;
- relaishuis met koeling (elektromotorisch vermogen < 1,5 kW).

Hoofdstuk 2 van het AB is vervolgens van toepassing voor zover het betrekking heeft op activiteiten die verricht worden binnen een inrichting waarop hoofdstuk 3 van toepassing is.

Uitgaande hiervan gaat het om:

- Zorgplicht (afdeling 2.1);
- Lozingen (afdeling 2.2);
- Lucht (afdeling 2.3);
- Bodem (afdeling 2.4).

Voor de aangevraagde activiteiten houdt dit in dat - voor zover deze betrekking hebben op de genoemde (deel)activiteiten - moet worden voldaan aan de op deze activiteiten van toepassing zijnde artikelen uit het Activiteitenbesluit en de bijbehorende ministeriële regeling.

De omgevingsvergunning moet worden geweigerd indien de activiteit als bedoeld in artikel 2.1, lid 1 onder c Wabo niet voldoet aan de in artikel 2.12 Wabo gestelde toetsingsaspecten. Een toetsing aan deze aspecten heeft plaatsgevonden.

#### 2.2.3.7 Bestemmingsplan

De activiteiten vinden plaats in een gebied waarvoor het bestemmingsplan Trade Port Noord - Railterminal en Spoorse aanpassingen in voorbereiding is. In dit bestemmingsplan wordt voorzien in deze ontwikkeling. Bij raadsbesluit van 18 oktober 2016 is besloten de voorbereiding en bekendmaking van het bestemmingsplan te coördineren met de voorbereiding en bekendmaking van de voor dit project benodigde vergunningprocedures. Met deze regeling (artikel 3.30 eerste aanhef en onderdeel b van de Wet ruimtelijke ordening) vindt procedurele coördinatie plaats van besluiten. Dit zorgt voor een eenvoudiger en duidelijkere procedure voor de burger. Daarnaast wordt de proceduredtijd aanzienlijk verkort.

De aangevraagde activiteiten komen overeen met het gestelde in voornoemd bestemmingsplan. Daarom zijn er vanuit ruimtelijke ordening geen belemmeringen om de omgevingsvergunning te verlenen.

#### 2.2.3.8 Milieueffectrapport

Om te beoordelen of voor een activiteit een milieueffectrapportage moet worden opgesteld, is getoetst aan het Besluit Milieueffectrapportage (Besluit mer).

Een milieueffectrapportage is verplicht indien de activiteit staat genoemd in Bijlage C of D van het Besluit mer waarbij de drempelwaarden worden overschreden. De activiteit waarvoor vergunning wordt gevraagd wordt niet genoemd in de onderdelen C en D van de bijlage van het Besluit mer. Dit betekent dat het Besluit mer niet van toepassing is.

Om de ontwikkelingen, zoals een spoorwegemplacement en een railterminal, in het gebied Klavertje 4, mogelijk te maken worden de bestemmingsplannen in zowel de gemeente Horst aan de Maas als de gemeente Venlo momenteel herzien. Gekozen is voor een intergemeentelijk bestemmingsplan dat wordt vastgesteld door beide voornoemde gemeenten. Gekoppeld aan deze bestemmingsplanherziening wordt ook een m.e.r. procedure doorlopen.

#### 2.2.3.9 Warenwetbesluit drukapparatuur

Drukapparatuur wordt (samen)gebouwd en in gebruik genomen conform de van toepassing zijnde voorschriften van het Warenwetbesluit Drukapparatuur en/of de Europese Richtlijn Drukapparatuur (nieuwbouwfase en eerste ingebruikneming). Drukapparatuur wordt gebruikt, met inbegrip van de zorg- en meldingsplicht en verplichtingen op het gebied van periodieke herkeuringen (herbeoordeling) en eventuele reparaties, wijzigingen in gebruiksfase, conform de van toepassing zijnde voorschriften van het Warenwetbesluit Drukapparatuur.

Het Ministerie van Sociale zaken en Werkgelegenheid is belast met de uitvoering van het toezicht op de naleving van het Warenwet Drukapparatuur.

#### 2.2.3.10 Registratiebesluit

Op 30 maart 2007 is het Registratiebesluit externe veiligheid in werking getreden. Dit besluit geeft aan welke inrichtingen en welke informatie opgenomen moet worden in het risicoregister. Door het toepassen van het Bevi, valt deze ook binnen de werkingssfeer van het Registratiebesluit. Nadat de procedure met betrekking tot opname in het risicoregister is afgerond, wordt de provinciale risicokaart ([www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl)) geactualiseerd.

#### 2.2.3.11 Natuurbeschermingswet 1998 en Flora- en Faunawet

Vanaf 1 oktober 2005 is de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) van kracht. Deze wet regelt de wettelijke implementatie van de bepalingen van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Om schade aan de natuurwaarden, waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen/aangemeld, te voorkomen, bepaalt deze wet dat projecten en andere handelingen die de kwaliteit van de habitats kunnen verslechteren of die een verstorend effect kunnen hebben op de soorten, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning.

Voor de inwerkingtreding van de wet was er sprake van directe werking van de richtlijnen waardoor in de vergunningen krachten de Wet milieubeheer voor inrichtingen gelegen in de nabijheid van Natura 2000-gebieden tevens een afweging op grond van de richtlijnen moest worden gemaakt. Sinds oktober 2005 is dat echter niet meer het geval. Nu dient, indien er sprake is van mogelijke aantasting van natuurwaarden, een afzonderlijke vergunning of melding op grond van de Nbw te worden aangevraagd/ingediend.

De plannen van de aanvrager kunnen effecten hebben voor natuurgebieden die vallen onder de bescherming van de Natuurbeschermingswet 1998. De wet verbiedt dergelijke activiteiten als gedeputeerde staten van de provincie waarin het natuurgebied is gelegen dan wel het Ministerie van Economische Zaken, geen vergunning hebben verleend of een melding hebben geaccepteerd.

In opdracht van ProRail is een zogenaamde voortoets uitgevoerd om te bepalen of er effecten te verwachten zijn op Natura 2000-gebieden. Hieruit volgt dat de realisatie van het spoorwegemplacement geen negatieve effecten zal hebben op deze gebieden, als het gaat om ruimtebeslag, versnippering, verstoring of mechanische effecten.

Ten aanzien van stikstofdepositie is een Aerius-berekening uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden maximaal 0,48 mol/ha/jr bedraagt op het Natura 2000-gebied Maasduinen. Op grond van de berekende stikstofdepositie is sprake van een meldingsplicht. Gesteld wordt dat in de bijlage bij de Regeling PAS (Programma Aanpak Stikstof) projecten zijn benoemd die aantoonbaar van nationaal belang zijn en waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd (prioritaire projectenlijst). Het onderhavige project is onder de noemer Railterminal Trade Port Noord Venlo opgenomen op deze prioritaire projectenlijst. De toename van de

stikstofdepositie zal gelet op het gegeven dat aan het PAS inclusief de daarin beschikbaar gestelde ontwikkelingsruimte, een passende beoordeling ten grondslag ligt, de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet zal aantasten.

Op grond hiervan vindt daarom geen coördinatie plaats tussen beide vergunningstelsels als bedoeld in artikel 2.27 Wabo en hoofdstuk 9 Natuurbeschermingswet 1998. Dit betekent dat beide aanvragen apart van elkaar door de bevoegde gezagen worden behandeld.

Daarnaast kan worden aangegeven dat er op grond van het handelen met gevolgen voor beschermde planten en dieren (artikel 75b, lid 1 Flora en faunawet) een aanvraag is ingediend voor een ruimtelijke ingreep bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. De aanhaakplicht (inhoudende dat deze toestemming onderdeel moet uitmaken van de omgevingsvergunning) is niet van toepassing nu al een aanvraag op grond van de Flora en faunawet is ingediend.

#### 2.2.3.12 Waterwet

De aangevraagde activiteiten hebben geen betrekking op het lozen van afvalwater in oppervlaktewater. Coördinatie met de Waterwet is niet aan de orde.

#### **Activiteiten binnen de inrichting**

Binnen het spoorwegemplacement van ProRail vinden diverse activiteiten plaats. De hoofdactiviteit betreft het samenstellen en/of splitsen van goederentreinen en de daarmee samenhangende activiteiten zoals verplaatsen van wagens, overstand van locomotieven en/of wagens en het uitvoeren van vertrekcontroles.

Daarnaast zullen periodiek werktreinen ten behoeve van het plegen van onderhoud de inrichting aandoen. Deze werkzaamheden zullen slechts incidenteel plaatsvinden.

#### *Beoordeling milieuaspecten*

Per voorkomend milieuthema wordt voor de genoemde activiteiten, voor zover relevant, in de overweging hierna een beschrijving gegeven.

De aanvraag heeft betrekking op het oprichten van een inrichting als bedoeld in artikel 2.1, lid 1 aanhef en onder e van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. De Wabo omschrijft in artikel 2.14 het milieuhygiënisch toetsingskader van de aanvraag. Een toetsing aan deze aspecten heeft plaatsgevonden. Gelet op artikel 2.14, lid 1 onder a hebben wij de volgende aspecten betrokken bij de beslissing op de aanvraag:

1. De bestaande toestand van het milieu, voor zover de inrichting daarvoor gevolgen kan veroorzaken;
2. De gevolgen voor het milieu, mede in hun onderlinge samenhang bezien, die de inrichting kan veroorzaken, mede gezien de technische kenmerken en de geografische ligging daarvan;
3. De met betrekking tot de inrichtingen en het gebied waar de inrichting zal zijn gelegen, redelijkerwijs te verwachten ontwikkelingen die van belang zijn met het oog op de bescherming van het milieu;
4. De mogelijkheden tot bescherming van het milieu, door de nadelige gevolgen voor het milieu, die de inrichting kan veroorzaken, te voorkomen, of zoveel mogelijk te beperken, voor zover zij niet kunnen worden voorkomen;
5. Het systeem van met elkaar samenhangende technische, administratieve en organisatorische maatregelen om de gevolgen die de inrichting voor het milieu veroorzaakt, te monitoren, te beheersen en, voor zover het nadelige gevolgen betreft, te verminderen, dat degene die de inrichting drijft, met betrekking tot de inrichting toepast, evenals het milieubeleid dat hij met betrekking tot de inrichting voert.

Wij beperken ons tot die onderdelen van het toetsingskader die ook daadwerkelijk op onze beslissing van invloed (kunnen) zijn.

### 2.2.3.13 Geluid en trillingen

#### *Beschrijving van de activiteiten*

De bedrijfsactiviteiten van het spoorwegemplacement hebben tot gevolg dat geluid wordt geproduceerd. Deze geluidsemissie wordt vooral bepaald door de inrichting gebonden railactiviteiten die plaats vinden op de aankomst- en vertreksporen aansluitend op de railterminal van Trade Port Noord in Venlo.

Naast deze activiteiten worden ten behoeve van het onderhoud incidenteel werktreinen van aannemers ingezet en vinden in voorkomende gevallen onderhouds- en herstelwerkzaamheden plaats.

Het geluid wordt beoordeeld op basis van de representatieve bedrijfssituatie. Dit is de toestand waarbij de inrichting gebruik maakt van de volledige capaciteit in de betreffende beoordelingsperiode. De inrichting zal volcontinue in werking zijn.

De akoestische gevolgen van de activiteiten van de inrichting zijn onderzocht en vastgelegd in het DGM modelleringsrapport Emplacement Trade Port Noord van Antea Group van 3 oktober 2016 en in het rapport "Akoestisch onderzoek Emplacement Trade Port Noord van Antea Group van 17 oktober 2016 (kenmerk 0407545.00). Deze rapporten zijn beoordeeld en akkoord bevonden.

#### *Ligging van de inrichting*

De inrichting wordt opgericht op bedrijventerrein Trade Port Noord in de gemeente Horst aan de Maas (Klaver VI van het Klavertje IV-gebied), parallel aan de doorgaande spoorlijn Venlo – Eindhoven. Binnen de akoestische invloedsfeer van de inrichting liggen een aantal woningen. De dichtstbijzijnde woning van derden (Grubbenvorsterweg 48) bevindt zich op een afstand van 90 meter van de grens van de inrichting.

#### *Toetsingskader*

Het toetsingskader voor geluid is vastgelegd in de Nota industrielawaai van 23 september 2016 die op 30 november 2016 door de Raad van de gemeente Horst aan de Maas is vastgesteld en is derhalve gemeentelijk geluidbeleid.

Trade Port Noord is ingevolge de Wet geluidhinder niet gezoneerd. Daarom is in de Nota industrielawaai voor de omliggende woningen de bescherming tegen de cumulatieve geluidniveaus geregeld. De Nota ziet overigens toe op emissie vanwege industrielawaai van het gehele Klavertje 4 Gebied in zowel Horst aan de Maas als Venlo. In paragraaf 3.2.1 van de Nota is het beoordelingskader voor het spoorwegemplacement vastgelegd. Voor het gehele plangebied is gerekend met gereserveerde geluidruimte op basis van aantallen dB(A)'s per m<sup>2</sup>. Voor het spoorwegemplacement is hiervan echter, vanwege de langgerekte en smalle vorm, afgeweken. Er is gekozen voor een individueel beoordelingskader waarbij de geluidemissie is vastgelegd op basis van de door ProRail opgegeven representatieve bedrijfssituatie.

De maximaal toegestane geluidbelasting(en) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ( $L_{A,T}$ ) zijn als gevolg van de RBS voor de maatgevende woningen vastgelegd en wel op:

- Heerstraat 3: 34 dB(A) in zowel de dag-, avond- als nachtperiode;
- Grubbenvorsterweg 48: 33 dB(A) in zowel de dag-, avond- als nachtperiode;
- Dorperdijk 20: 17 dB(A) in zowel de dag-, avond- als nachtperiode.

De woning gelegen aan Heerstraat 1 was, zoals vermeld in het akoestisch onderzoek, ten tijde van het ter inzage leggen van de ontwerpbesluiting eveneens een maatgevende woning. Betreffende woning is echter in de tussentijd, mede vanwege de ontwikkelingen op TPN in zijn algemeenheid en de realisatie van de spoorse aanpassingen en de railterminal meer specifiek, opgekocht. Hierdoor is deze woning niet meer maatgevend en

zal de woonfunctie in het nieuwe bestemmingsplan ("Buitengebied") dat momenteel in voorbereiding is, worden wegbestemd c.q. komen te vervallen. Met deze woning behoeft derhalve geen rekening meer gehouden te worden.

Daarnaast geldt paragraaf 3.4 van de Nota. Hierin is een extra toetsingskader ingebouwd om geluidhinder afkomstig van individuele, potentieel hinderlijke bronnen of activiteiten zoveel als mogelijk te voorkomen dan wel te beperken. Een activiteit is potentieel hinderlijk wanneer het gestandaardiseerde immissieniveau voor bedrijfstoestand  $L_i$  meer bedraagt dan het  $L_{Ar,LT}$  van de desbetreffende beoordelingsperiode (dag, avond, nacht) + 10 dB(A).

In de Nota industrielawaai TPN zijn geen aanvullende beleidsregels opgenomen voor de beoordeling van maximale geluidniveaus ( $L_{Amax}$ ) en de indirecte hinder.

De mogelijkheden om de hinder hiervoor te beperken is voldoende geborgd in de bestaande wet en regelgeving (paragraaf 2.2 van de Nota).

De maximale geluidniveaus zijn in het akoestische rapport getoetst aan de Circulaire Piek (Beoordelingswijze piekgeluiden voor spoorwegemplacementen van 27 januari 2004). Hiermee wordt de beoordelingswijze van piekgeluiden voor spoorwegemplacementen op basis van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening op dit punt verlaten.

#### *Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ( $L_{Ar,LT}$ )*

De in het akoestisch rapport berekende langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus vanwege de inrichting zijn aan de Nota industrielawaai getoetst. Ter plaatse van alle woningen wordt voldaan aan de in de Nota vastgestelde normering. Conform het systeem van de Wet milieubeheer/Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, wordt in deze vergunning niet meer geluidruimte vergund dan noodzakelijk is. De werkelijk berekende niveaus voor het  $L_{Ar,LT}$  zijn derhalve in de vergunningvoorschriften opgenomen.

Ten behoeve van de handhaafbaarheid van de vergunning zijn de geluidgrenswaarden tevens gesteld op 2 vergunningpunten kort nabij de inrichting. Deze komen overeen met de toetspunten 10 en 11 uit het akoestisch rapport en liggen halverwege het spoorwegemplacement, niet in de directe nabijheid van andere inrichtingen en woningen.

De hier bepaalde geluidbelasting is tevens in de voorschriften opgenomen.

Op de kopsoren, op de plattegrondtekening aangeduid als KSe en KSv, vinden stationaire, niet actieve, processen (c.q. overstand) plaats. Bij een niet actief stationair proces is uitsluitend de compressor van de DLoc700 ingeschakeld. Ander materieel veroorzaakt bij dit proces geen geluidemissie. Het bronvermogen van de compressor bij deze activiteit bedraagt 91,5 dB(A). De kopsoren KSv en KSe liggen niet binnen de invloedssfeer van woningen. Het kopspoor KSe ligt het dichtst bij een woning, namelijk op 109 meter afstand van de Heerstraat 3. Vanwege deze afstand is het stationair draaien derhalve ook geen individuele, potentieel hinderlijke bron of activiteit zoals omschreven in paragraaf 3.4 van de Nota industrielawaai.

Niet opgenomen in de RBS is het stationair draaien van een dieseltrein op het vertrekspoor, voordat deze het doorgaande spoor richting Eindhoven op kan. Deze activiteit komt namelijk niet meer dan 12 keer per jaar voor.

#### *Maximaal geluidsniveau ( $L_{Amax}$ )*

De Circulaire Piek is er specifiek op gericht om bescherming te bieden tegen het optreden van schrikreacties en/of slaapverstoring die veroorzaakt wordt door spoorwegemplacementen. De verschillende activiteiten die piekgeluiden veroorzaken worden beoordeeld aan de hand van de stijgsnelheid van het geluid (dit is de snelheid waarmee het geluid in sterkte toeneemt). Hoe groter deze is, hoe groter de kans op schik- en ontwaakreacties voor omwonenden. Het geluidniveau dat uiteindelijk wordt bereikt, wordt voor het optreden van schrikreacties minder bepalend geacht. Bescherming tegen schrikreacties wordt geboden door het toepassen van een van de

stijgsnelheid afhankelijke straffactor op het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voor de betreffende etmaalperiode indien zich geluidgebeurtenissen op het spoorwegemplacement voordoen met een stijgsnelheid groter dan 15 dB(A)/s. Vervolgens wordt het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, inclusief straffactor, getoetst aan de hiervoor aanbevolen grenswaarden uit de Handreiking.

Om bescherming tegen slaapverstoring te bieden, wordt tevens aanbevolen om aan de vergunning een eis te verbinden van  $L_{\text{night}}$ , zijnde het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau gedurende de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur, van 25 dB(A) voor het binnenniveau. Ook op  $L_{\text{night}}$  dient de straffactor voor de stijgsnelheid op de hiervoor beschreven wijze te worden toegepast.

Remmen en het booggeluid bij wisselpassage kunnen op het spoorwegemplacement piekniveaus veroorzaken. De stijgsnelheid van het remmen is minder dan 15 dB(A) per seconde en de piekgeluiden van deze activiteit is volgens de systematiek van de Circulaire Piek vanwege deze lage stijgtijd daarom niet nader beoordeeld.

Het booggeluid bij wisselpassages heeft volgens voornoemde circulaire een stijgsnelheid van tussen de 15 en 50 dB(A)/s. Er wordt een spoorstaafconditioneringssysteem aangelegd (SSCS) en de wisselpassages worden voegloos uitgevoerd. Het booggeluid bij remmen wordt hierdoor verminderd. Uit tabel 3 van het akoestisch onderzoek blijkt dat het booggeluid bij remmen op alle waarneempunten geen bepalende bron voor het  $L_{\text{Ar,LT}}$  is. Er hoeft daarom ingevolge de Circulaire Piek geen straffactor op het  $L_{\text{Ar,LT}}$  te worden toegepast. Ook wordt voldaan aan de  $L_{\text{night}}$ .

Naar oordeel van het bevoegd gezag biedt de beoordelingssystematiek van de Circulaire Piek echter niet in alle gevallen voldoende zekerheid over de beoogde bescherming tegen schrik- en ontwaakreacties. Daarom zijn in het akoestisch rapport voor de wisselpassages en het remmen tevens de piekniveaus volgens de systematiek van de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai (1999) bepaald.

Hieruit blijkt dat de piekniveaus vanwege het remmen een  $L_{\text{Amax}}$  op de maatgevende woning Heerstraat 3 veroorzaken van 68, 70 en 70 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Deze hoge belastingen hebben ertoe geleid dat deze woning geluid isolerende maatregelen krijgt aangeboden conform de woningen gelegen direct grenzend aan het doorgaande spoor tussen het station van Horst aan de Maas en de inrichtingsgrens. Dit maatregelenpakket is verder uitgewerkt en verankerd in het bestemmingsplan.

De maximale geluidniveaus van de overige activiteiten blijven (ruim) binnen de grenswaarden die in de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening hiervoor zijn gesteld.

#### *Beste Beschikbare Technieken*

In de in bijlage 1 bij de Regeling omgevingsrecht opgenomen lijst met aangewezen BBT-documenten zijn geen documenten met betrekking tot de milieu-essentie geluid aangewezen.

Om een hoog niveau van bescherming van het milieu mogelijk te maken, dient de inrichting de meest doeltreffende technieken toe te passen om de emissie van geluid en andere nadelige gevolgen voor het milieu die de inrichting kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk te beperken.

Het spoorwegemplacement Trade Port Noord betreft een nieuw op de richten inrichting. De volgende akoestische maatregelen zullen worden geïmplementeerd:

- sporen en wissels worden voegloos uitgevoerd;
- er zijn spoorstaafconditioneringssystemen (SSCS) aanwezig.

Deze maatregelen strekken ertoe om de geluidemissie zoveel mogelijk te beperken en ongedaan te maken en kunnen worden aangemerkt als de beste beschikbare technieken en dienen daarom te worden uitgevoerd. Dit is vastgelegd in de voorschriften.



### *Afwijkende situaties*

Naast de reguliere activiteiten die op het spoorwegemplacement plaatsvinden, zoals het rangeren en stationair draaien op de kopsporen, vinden in voorkomende gevallen onderhouds- (bijvoorbeeld met werktreinen van aannemers) en onkruidbestrijdingswerkzaamheden plaats.

Deze activiteiten vinden incidenteel plaats en worden derhalve niet gerekend tot de RBS. Ook het stationair draaien van een diesellocc vóór vertrek op een vertrekspoor valt hieronder.

### *Indirecte hinder*

Het geluid van de treinen, rijdend van en naar de inrichting op het doorgaande spoor, wordt gezien als indirecte hinder. Met name het remgeluid is voor woningen in de omgeving herkenbaar als inherent aan de activiteiten van de inrichting. Zoals al opgemerkt in de paragraaf "Maximaal geluidsniveau" worden de woningen met een hoge geluidbelasting vanwege het remmen geluid isolerende voorzieningen aangeboden. Deze maatregelen zijn uitgewerkt en verankerd in het ruimtelijke spoor.

### *Trillingen*

Hoewel de sporen voegloos worden uitgevoerd en spoorstaafconditionering wordt toegepast, kunnen de rangeerbewegingen (veroorzaakt door rangerende treinen, stilstaand materieel e.d.) extra trillingen veroorzaken bij bebouwing direct rond het spoor. Op grond hiervan zijn aan deze vergunning trillingsvoorschriften verbonden. Wij hanteren voor de beoordeling van de ter plaatse toelaatbare trillinghinder de Richtlijn van de Stichting bouwresearch SBR-Richtlijn deel B: "Hinder voor personen in gebouwen door trillingen". In deze richtlijn wordt gesproken van streefwaarden. Deze zijn erop gericht om hinder door trillingen te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken.

Met het voegloos uitvoeren van de sporen en het toepassen van spoorstaaf- conditionering zijn wij overigens van oordeel dat hiermee invulling wordt gegeven aan het BBT-beginsel. Omdat de inrichting nog moet worden opgericht, is tevens eenmalig een controleonderzoek voorgeschreven.

### *Conclusie*

Ten aanzien van de langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus, maximale geluidsniveaus en indirecte hinder is de situatie milieuhygiënisch aanvaardbaar.

Op basis van de ligging van de inrichting, de plaatsvindende activiteiten en uitgaande van een representatieve bedrijfssituatie, kunnen op grond van het Besluit omgevingsrecht voldoende voorschriften (met geluidnormen) worden gesteld op grond waarvan geluidhinder tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt.

Bij het opstellen van de geluidvoorschriften is aansluiting gezocht bij het eerder genoemd modellerings- en akoestisch rapport.

### 2.2.3.14 Externe veiligheid

#### *Algemeen*

Het (externe) veiligheidsbeleid richt zich op het verminderen en beheersen van risico's bij industriële activiteiten en het realiseren van een veilige woon-en leefomgeving. Het betreft risico's die verbonden zijn met onder meer productie, de opslag, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen, voor zover is bedoeld om risico's door de opslag en het gebruik van gevaarlijke stoffen te verminderen en te beheersen. Doel is om onder meer brand en explosies te voorkomen en de nadelige effecten daarvan voor het milieu en de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

### *Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Basisnet)*

Op 1 april 2015 is de Wet basisnet in werking getreden (Stb. 2013, 307 en Stb. 2015, 92). De Wet basisnet voorziet in een wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) ter verankering van een landelijk basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het basisnet is een samenstel van wegen, binnenwateren en hoofdspoorwegen waaraan een bepaalde risicoruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt toegekend. Als deze risicoruimte de zogenaamde risicoplafonds, door een groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt overschreden of dreigt te worden overschreden, dient de minister maatregelen te nemen. De risicoplafonds moeten daarnaast in acht worden genomen bij het toestaan van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van basisnetroutes. Op deze manier kan de veiligheid langs de transportroutes voor gevaarlijke stoffen in toenemende mate worden gegarandeerd.

Voor de omgevingsvergunning voor dit spoorwegemplacement op Trade Port Noord is het overschrijden van voornoemde risicoplafonds geen weigeringsgrond. Een eventuele verandering in de vervoersintensiteit op met name het basisnettraject spoor tussen Eindhoven en Venlo zal op grond van artikel 11 van de Regeling basisnet worden gerapporteerd door de spoorwegbeheerder.

In geval van een overschrijding of dreigende overschrijding van één of meer krachtens artikel 14, eerste lid, vastgestelde risicoplafonds vermeldt de minister van Infrastructuur en Milieu in het verslag aan de Tweede Kamer de maatregel of maatregelen die hij reeds heeft getroffen of naar zijn oordeel getroffen dienen te worden om een overschrijding teniet te doen of te voorkomen.

Voor de toetsing van de externe veiligheid, is gebruik gemaakt van een prognose van het aantal vervoerseenheden met gevaarlijke stoffen die op het spoorwegemplacement worden behandeld. Dat aantal ligt boven het aantal ketelwagons met gevaarlijke stoffen waarmee het risicoplafond ter plaatse is bepaald.

Gezien de herkomst en bestemming van gevaarlijke stoffen is het niet aannemelijk, dat de prognose wordt gerealiseerd: het vervoer van gevaarlijke stoffen is vooral grensoverschrijdend en begint of eindigt niet in de omgeving van het spoorwegemplacement.

Deze verwachting is ook gehanteerd bij de bij de aanvraag gevoegde kwantitatieve risicoanalyse (Kwantitatieve Risicoanalyse, projectnummer 0407538, Antea Group, d.d. 18 oktober 2016): 'hierbij wordt aangenomen dat de gevaarlijke stoffen in de tegenovergestelde richting vertrekken dan dat zij zijn aangekomen. Het aantal wagens beladen met gevaarlijke stoffen dat vanuit Eindhoven aankomt of vertrekt is daarmee net zo groot als het aantal wagens dat vanuit Venlo aankomt of vertrekt'.

Als de geprognoseerde aantallen vervoerseenheden gevaarlijke stoffen echter wel worden gerealiseerd, is het waarschijnlijk dat de risicoplafonds worden overschreden. Als die situatie zich onverhoopt voordoet, wenst de gemeente Horst aan de Maas nu reeds expliciet aan te geven niet mee te werken aan een verruiming van de risicoplafonds.

### *Besluit externe veiligheid inrichtingen*

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) in werking getreden. Hiermee zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. Het besluit heeft tot doel de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

Om dit doel te bereiken verplicht het besluit het bevoegd gezag afstand te houden tussen kwetsbare objecten en risicovolle bedrijven. In het besluit wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft het risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Het groepsrisico (GR) betreft de cumulatieve kans per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Zoals reeds vermeld onder het kopje 'aard van de inrichting' en Bevi vallen spoorwegemplacementen op grond van artikel 2, eerste lid, sub c onder de reikwijdte van het Bevi. In de aldaar genoemde ministeriële regeling (Revi) is een lijst met emplacements opgenomen. Het spoorwegemplacement TPN is daarin, vanzelfsprekend, niet genoemd.

Aangezien bij de opgesomde spoorwegemplacementen in de Revi sprake is van de zelfde activiteiten als vermeld in de aanvraag, zal, mede ook op verzoek van de aanvrager, een besluit zoals bedoeld in artikel 4 en artikel 13 van het Bevi (verantwoording van het groepsrisico) worden genomen.

#### *Beoordeling plaatsgebonden risico*

Er zijn voor spooreplacements geen afstanden vermeld tot (beperkt) kwetsbare objecten in de Revi. Dit betekent dat voor de activiteiten een kwantitatieve risicoanalyse (Kwantitatieve Risicoanalyse, projectnummer 0407538, Antea Group, 18 oktober 2016) is uitgevoerd waarmee het PR en GR berekend is.

De voorgeschreven Rekenmethodiek Bevi is gebruikt voor het berekenen van deze risico's met toepassing van het softwareprogramma Safeti-NL (versie 6.54) en de Handleiding Risicoberekeningen Bevi (versie 3.3), waarin wordt verwezen naar de rekenmethodiek Goederenemplacements (Save, 2006).

In de beschrijving van de Representatieve Bedrijfsituatie (RBS) zijn aannames gedaan over de verwachte plaats, aard en handelingen van de gevaarlijke stoffen die in goederentreinen aanwezig zijn. Deze aannames zijn vervolgens gebruikt voor de kwantitatieve risicoanalyse (QRA). Hieruit blijkt, dat de gevaarlijke stoffen een risico vormen voor de omgeving.

Aannames zijn gedaan voor variabele en vaste parameters. De variabele parameters betreffen vervoer gerelateerde kenmerken, de vaste parameters betreffen de kenmerken en eigenschappen van het terrein en de infrastructuur.

Vervoer gerelateerde eigenschappen zijn niet in deze omgevingsvergunning vastgelegd. De aanname dat gevaarlijke stoffen in de RBS in containers en niet in ketelwagons vervoerd worden, heeft directe gevolgen voor het berekende risico en vormt daarmee een randvoorwaarde voor de beheersing van het risico.

De aard van de gevaarlijke stof alsmede het aantal containers met gevaarlijke stoffen die op het spoorwegemplacement behandeld worden, wisselt onder de invloed van vraag- en aanbod in de vervoersector. Bovendien is er incidenteel sprake van de aanwezigheid van andere vervoerseenheden.

Daarom is er voor gekozen om een maximale hoogte van de risico's voor de omgeving aan de omgevingsvergunning te verbinden.

Deze maximale risicoruimte is tweeledig:

- Het plaatsgebonden risico mag niet hoger zijn dan berekende waarde uitgaande van de stofcategorieën en aantallen vervoerseenheden gevaarlijke stoffen zoals vermeld in de aanvraag. De ligging van de isocontouren voor het plaatsgebonden risico die het resultaat zijn van deze berekening is aangeduid in afbeelding 3 in de toelichting bij de aanvraag.
- Het groepsrisico is lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

Ter beheersing van de risico's zal periodieke toetsing en rapportage plaatsvinden van deze twee randvoorwaarden (monitoring).

Kenmerken van het terrein, zoals de civieltechnische uitvoering van de sporen en inrichting van het terrein vormen op onderdelen ook een aanname voor de risicoberekening. Bovendien zijn er maatregelen getroffen om het (groeps-)risico te beheersen.

De wissels op het hoofdspoor die de treinen passeren bij aankomst en vertrek zullen zijn voorzien van ATB-vv, een beveiliging tegen botsingen. De volgende kenmerkende aspecten zijn via ontwerpvoorschriften aan de omgevingsvergunning verbonden:

- Bluswatervoorzieningen, opstelplaatsen voor voertuigen van hulpdiensten en windvanen;
- Toegang tot het terrein voor het optreden van hulpdiensten bij calamiteiten;
- Fundering en ondergrond van de sporen, in verband met de mogelijke omvang van een eventuele plasbrand;
- Beveiliging tegen botsingen met behulp van ATB-vv (om zeker te stellen dat treinen voor het rode sein stilstaan).

De ontwerpvoorschriften zijn in overleg met de Veiligheidsregio Limburg-Noord tot stand gekomen en zijn opgenomen in de tekeningen behorend bij de aanvraag.

De toetsing van de resultaten uit de risicoanalyse aan het Bevi wordt hierna beschreven.

De plaatsgebonden risicocontour  $10^{-6}$  komt buiten de inrichting. Binnen deze contour zijn de volgende bestemmingsplannen van kracht:

- Buitengebied gemeente Sevenum (vastgesteld 31 maart 2009);
- Klaver 6b (vastgesteld 8 oktober 2013);
- Greenport Bikeway (vastgesteld 24 februari 2014);

Het bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse Aanpassingen zal gelijktijdig met deze omgevingsvergunning worden vastgesteld.

Uit de toets aan voornoemde bestemmingsplannen blijkt:

Binnen de PR  $10^{-6}$  contour komen geen (beperkt) kwetsbare objecten voor. In de bestemmingsplannen "Klaver 6b" en "Buitengebied gemeente Sevenum" is geborgd dat er geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de  $10^{-6}$  contour mogelijk zijn.

Bestemmingsplan "Trade Port Noord - Railterminal en Spoorse aanpassingen", waarin de aangevraagde activiteiten planologisch worden verankerd, staat een PR  $10^{-6}$  contour buiten de inrichtingsgrens niet toe. Hiervan kan worden afgeweken als de PR  $10^{-6}$  contour alleen over de bestemmingen verkeer, groen en natuur ligt. Dat is het geval en daarom is de aangevraagde situatie vergunbaar.

#### *Conclusie plaatsgebonden risico*

De conclusie is dat het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt voor het verlenen van de vergunning voor dit spoorwegemplacement.

#### *Beoordeling groepsrisico*

Uit de risicoanalyse volgt, dat de activiteiten zoals beschreven in de RBS niet leiden tot een groepsrisico. Het groepsrisico is gedefinieerd als de kans op meer dan tien (dodelijke) slachtoffers. De kans daarop is kleiner dan  $10^{-9}$  per jaar, de kans op meer dan tien slachtoffers is nog kleiner.

In verband met de eventuele toekomstige ontwikkeling van bedrijventerrein in de omgeving van de inrichting, is wel het proces voor de verantwoording van het groepsrisico doorlopen.

Het groepsrisico is verantwoord aan de hand van de volgende punten:

- de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting;
- de vergelijking van groepsrisico met de oriëntatiewaarde;
- de verandering van het groepsrisico;
- maatregelen om het (groeps-)risico te beperken;
- mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en van beperking van een ramp;
- de zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied.

Op 24 oktober 2016 is aan de Veiligheidsregio Limburg-Noord verzocht om in verband met het groepsrisico advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting. Op 11 november 2016 is een advies van de Veiligheidsregio Limburg-Noord ontvangen. Bij onze overwegingen hebben wij het advies meegenomen.

De Veiligheidsregio adviseert onder andere het volgende: 'Op het moment dat uit het landelijke project Emplacementen op orde van het ministerie van IenM betreffende uniforme normen voor veiligheidsmaatregelen op spoorwegemplacementen blijkt dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn deze worden getroffen. Dit geldt ook voor een mogelijk aanwijstraject bedrijfsbrandweer'.

#### *De dichtheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting*

De bevolking binnen het invloedsgebied van het spoorwegemplacement is beschreven in de notitie "Personendichtheden omgeving emplacement Trade Port Noord", referentie 20160308, Antea Group, 8 mei 2016. Deze notitie is voorgelegd aan het bevoegd gezag en akkoord bevonden, na aanpassing van de populatiedichtheid in vlak 3 van 1 naar 5 personen per hectare in de nachtperiode.

De populatie die mee is geteld in de berekening van het groepsrisico bestaat in hoofdlijnen uit:

- bestemmingsplan capaciteit voor de ontwikkeling van bedrijvigheid in het Klavertje Vier gebied, voor zover een bestemmingsplan is vastgesteld;
- kengetallen voor gebieden die nog niet (volledig) zijn bebouwd, met name 40 personen/ha voor bedrijventerrein en 5 personen/ha voor agrarisch gebied. Voor delen van bedrijventerrein Trade Port Noord waar centrale voorzieningen zijn bestemd is uitgegaan van 200 personen per hectare;
- werkelijk aantal aanwezige personen in objecten op bedrijventerrein Trade Port West (ten zuiden van de Eindhovenseweg), waarbij opgemerkt wordt, dat deze objecten zich op ruime afstand van het spoorwegemplacement bevinden en naar verwachting niet of nauwelijks bijdragen aan het GR.

De populatie ter plaatse van het spoorwegemplacement zelf draagt niet bij aan het groepsrisico.

#### *De vergelijking van groepsrisico met de oriëntatiewaarde*

Uit de QRA blijkt, dat er geen sprake is van een berekend groepsrisico. Daarmee voldoet het groepsrisico automatisch ook aan de oriëntatiewaarde.

In de Nota Veiligheid, behorend bij het bestemmingsplan "Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen", staat als voorwaarde voor een acceptabel groepsrisico dat het spoorwegemplacement de waarde van 0,1 keer de oriëntatiewaarde niet mag overschrijden. Daar voldoet de huidige aanvraag aan.

#### *De verandering van het groepsrisico*

Door de introductie van activiteiten met gevaarlijke stoffen op een spoorwegemplacement worden nieuwe risico's voor de omgeving geïntroduceerd. Het huidige groepsrisico wordt alleen veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Basisnetroute Eindhoven Venlo.

De bijdrage van het spoorwegemplacement op dit reeds aanwezige groepsrisico is verwaarloosbaar klein (geen berekend groepsrisico).

#### *Maatregelen om het (groeps-)risico te beperken*

De Veiligheidsregio beschrijft de volgende maatregelen ter beperking van het groepsrisico (via verlaging van de kans op een ongeluk, ook wel bronmaatregelen genoemd):

- Een veiligheidssysteem ERTMS op de spoorroute Eindhoven-Venlo of ATB verbeterde versie aan te brengen afhankelijk welk systeem voor de grootste veiligheidswinst zorgt;
- Een beveiliging tegen STS-passage op de wissels van en naar het spoorwegemplacement aan te brengen;
- Het wachtspoor (spoor tussen de doorgaande spoorlijnen) alleen te gebruiken voor kortstondig wachten voor doorgang naar het spoorwegemplacement;
- De mogelijkheid van het begrenzen van de snelheid op de doorgaande sporen, wachtspoor en spoorwegemplacement te onderzoeken in een overleg tussen de gemeente en ProRail (aanvrager).

Deze maatregelen hebben geen effect op de hoogte van het groepsrisico van de aangevraagde activiteiten op het spoorwegemplacement. Bovendien heeft de gemeente niet de bevoegdheid om maatregelen te treffen die betrekking hebben op het doorgaand verkeer.

Aangezien het groepsrisico niet de acceptatiewaarde van 0,1 keer de oriëntatiewaarde overschrijdt, zijn overige risicoreducerende maatregelen – anders dan verdisconteerd in de QRA – niet nodig.

#### *Mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en van beperking van een ramp*

De Veiligheidsregio beschrijft de volgende maatregelen ter beperking van de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen, ook wel effectmaatregelen genoemd:

- Voldoende dik ballastbed aanbrengen om het plasoppervlak bij een lekkage gevaarlijke vloeistof te beperken. Waarbij een ballastbeddikte van 30 cm minimaal en een ballastbeddikte van 60 cm wenselijk is;
- Begroeiing in het plasbrandaandachtsgebied (30 meter vanaf het buitenste spoor) zoveel mogelijk te minimaliseren.

Het ballastbed zal voldoen aan het Ontwerpvoorschrift "sporen in ballast" van ProRail. De ballastdikte die hieruit volgt is voldoende om plasopvang te reduceren naar kleinere plasgroottes (ongeveer 100m<sup>2</sup>) voor continue uitstroming en 160m<sup>2</sup> voor instantane uitstroming).

Er is op het traject Eindhoven – Venlo geen plasbrandaandachtsgebied aangewezen. De huidige en toekomstige vegetatie is zeer beperkt in hoogte en zal niet bijdragen aan een escalatie of overslag van een brand.

#### Bluswatervoorzieningen.

De bluswatervoorzieningen, inclusief bijbehorende opstelplaatsen, zijn conform advies van de Veiligheidsregio en opgenomen in de ontwerptekeningen.

De Veiligheidsregio beveelt aan:

- De detaillering van de bluswatervoorzieningen, opstelplaats en toegangspoorten voor te leggen aan de Brandweer Limburg-Noord ter beoordeling;
- De documenten behorende bij de beoogde blusinstallatie voor het relaishuis voor te leggen aan de Brandweer Limburg-Noord ter beoordeling.

Bij veranderingen in het ontwerp en de uitvoering van de repressieve maatregelen op en rond de nieuw aan te leggen sporen, zal de Veiligheidsregio worden geraadpleegd. In het kader van de omgevingsvergunning voor de bouw van het relaishuis zal de brandveiligheid van gebouwen en bouwwerken door de Veiligheidsregio worden getoetst.

#### Opkomsttijd.

De geschatte opkomsttijd is iets meer dan 10 minuten na melding van een incident. Dit valt buiten de normen zoals die zijn opgenomen in de Leidraad repressieve basisbrandweezorg.

#### Bereikbaarheid.

De locatie is te betreden door hulpverleningsdiensten via meerdere toegangspoorten, voorzien van een brandweersleutelkuis, conform advies van de Veiligheidsregio.

#### *De zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied*

Naast het beschouwen van de mogelijkheden m.b.t. voorbereiding van bestrijding en beperken omvang van zwaar ongeval, verplicht het Bevi om de zelfredzaamheid van personen in de omgeving van de inrichting te verantwoorden.

#### Vluchtmogelijkheden.

Bij een dreigende calamiteit moeten personen in staat zijn om snel van de bedreigde plek weg te kunnen komen. Hiervoor is het nodig dat er in voldoende richtingen straten en wegen zijn waarlangs men kan vluchten. Deze mogelijkheden zijn in ruim voldoende mate aanwezig (zie ook hierboven onder "Bereikbaarheid").

#### Zelfredzaamheid.

Gelet op het karakter van het gebied kan ervan worden uitgegaan dat de meeste mensen in het gebied een goede gezondheid hebben en mobiel zijn. Dit betekent dat personen bij een eventuele dreigende situatie zonder ondersteuning van hulpdiensten in veiligheid kunnen komen.

#### Voorlichting.

Conform de Wet veiligheidsregio's is het bestuur van de veiligheidsregio verantwoordelijk voor risicocommunicatie.

#### *Conclusie toelaatbaarheid groepsrisico*

Het is nooit volledig uit te sluiten dat een calamiteit met gevaarlijke stoffen tot slachtoffers en materiële schade leidt. Het groepsrisico is echter laag en met de getroffen maatregelen beheersbaar.

#### Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO 2015)

Uit de aanvraag is gebleken, dat de activiteiten beperkt zijn tot vervoershandelingen. Op grond van artikel 2, lid 1 onder b van het BRZO 2105 valt het bedrijf niet onder de werkingssfeer van het BRZO.

#### *Beoordeling en conclusie*

Ten aanzien van de risico's als gevolg van de activiteiten zijn wij van mening dat wanneer binnen de inrichting conform de aan deze vergunning verbonden voorschriften en andere wettelijke regels gewerkt wordt, er geen sprake is van onaanvaardbare risico's voor de omgeving ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen en dat de risico's in voldoende mate worden beheerst.

### 2.2.3.15 Lucht

#### *Wettelijk kader*

Op grond van artikel 2.14 van de Wabo moet bij het verlenen van een omgevingsvergunning activiteit milieu aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm) getoetst worden. Deze eisen zijn weergegeven in artikel 5.16 van de Wm. Op grond van artikel 5.16 lid 1 van de Wm geldt dat de aangevraagde vergunning alleen kan worden verleend als aannemelijk gemaakt is dat aan minimaal één van de volgende criteria wordt voldaan:

- De emissies naar de lucht afkomstig van het te vergunnen initiatief leiden niet tot een overschrijding van een van de grenswaarden;
- Er is - al dan niet per saldo - geen verslechtering van de luchtkwaliteit;
- De bijdrage aan de concentratie van fijn stof en stikstofdioxide is 'niet in betekenende mate' (NIBM);
- Het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in een vastgesteld programma (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, of een vergelijkbaar regionaal programma).

Uit de door ProRail ingediende aanvraag blijkt dat er emissies naar de buitenlucht plaatsvinden. In titel 5.2 en bijlage 2 van de Wet milieubeheer wordt met betrekking tot luchtkwaliteitseisen gesproken over onder meer grens- en richtwaarden voor diverse stoffen die in de buitenlucht kunnen worden geëmitteerd. In onderhavige situatie is echter voldoende aannemelijk dat de luchtkwaliteit naar de nabije omgeving, veroorzaakt door het spoorwegemplacement door de aangevraagde activiteiten de grens- en richtwaarden niet overschrijdt. Op de emissies naar de lucht als gevolg van de activiteiten binnen de inrichting wordt hieronder nader ingegaan.

#### *Dieseltreinen*

De emissies vanuit de inrichting naar de lucht worden voor het overgrote deel veroorzaakt door de uitlaatgassen van rangerende en overstaande diesellocomotieven. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het treinverkeer dat onder doorgaand verkeer valt niet beschouwd wordt aangezien dit verkeer geen onderdeel uitmaakt van de inrichting.

Op basis van de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5.2 luchtkwaliteitseisen, Stb 2007, 414, Wet luchtkwaliteit), het Besluit niet in betekenende mate bijdragen en de Ministeriële regeling luchtkwaliteitseisen, zijn spoorwegemplacements aangewezen als inrichtingen die niet in betekenende mate bijdragen aan concentraties van stoffen in de buitenlucht. Dit betekent dat het aspect luchtkwaliteit in feite niet nader beschouwd hoeft te worden, voor zover door de aanleg of uitbreiding van een spoorwegemplacement of door een wijziging van activiteiten op een spoorwegemplacement de toename van het aantal dieseltractie-uren niet meer bedraagt dan 7500 uur op jaarbasis.

In de aanvraag wordt aangegeven dat op basis van de representatieve bedrijfssituatie het maximale aantal dagelijkse dieseltractie-uren 12 uur bedraagt. Indien uitgegaan wordt van een maximale bedrijfsvoering over het gehele jaar (365 dagen = worst-case situatie) dan betekent dit voor dit spoorwegemplacement 4380 uren per jaar. Door de aanleg van het spoorwegemplacement is derhalve sprake van een toename van 4380 dieseltractie-uren. Dit is ruim beneden de 7500 uur op jaarbasis waarbij het aspect luchtkwaliteit niet nader beschouwd hoeft te worden. De ontwikkeling valt derhalve onder het Besluit niet in betekenende mate bijdragen.

Uit de aanvraag blijkt dat de vergunning met inachtneming van de luchtkwaliteitseisen kan worden verleend. Er is geen aanleiding tot het stellen van voorschriften met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit.

#### *Lassen*

Tenslotte wordt in de aanvraag aangegeven dat er op het spoorwegemplacement onderhouds- en herstelwerkzaamheden plaats kunnen vinden, indien uit periodieke controles van het spoor, wissels en technische installaties blijkt dat deze gerepareerd of op onderdelen vervangen moeten worden. Dit klein onderhoud wordt veelal met gebruikmaking van handgereedschappen en klein mechanisch handgereedschap



uitgevoerd. Indien nodig vinden hiervoor ook laswerkzaamheden plaats. Het is echter op voorhand niet aan te geven hoeveel er per jaar wordt gelast en op welke locaties binnen de inrichting.

Op grond hiervan en rekening houdend met het gegeven dat de laswerkzaamheden altijd in de buitenlucht plaatsvinden waarbij, gezien de plaatselijke situatie, een goede verspreiding van de bij het lassen vrijkomende emissies zal plaatsvinden, achten wij het in redelijkheid niet mogelijk en nodig om emissiebeperkende maatregelen voor te schrijven.

#### 2.2.3.16 Afval(water)

In de Regeling aanwijzing BBT-documenten is de Handreiking wegen naar preventie bij bedrijven en het Werkboek wegen naar preventie bij bedrijven opgenomen. De Handreiking en het Werkboek beschrijven maatregelen ten aanzien van afvalscheiding en -preventie merken wij aan als BBT. Uit de Handreiking blijkt dat afvalpreventie relevant is bij bedrijven waarbij de hoeveelheid gevaarlijk afval boven de 2,5 ton per jaar ligt en/of de hoeveelheid bedrijfsafval boven de 25 ton per jaar ligt.

Uit de aanvraag blijkt dat binnen de inrichting, behoudens hemelwater dat niet afkomstig is van een bodembeschermende voorziening (hierop is het Activiteitenbesluit van toepassing), geen (bedrijfs)afval(water) ontstaat en/of vrijkomt. Derhalve zijn hiervoor aan deze vergunning geen voorschriften verbonden.

#### 2.2.3.17 Opslag stoffen en gassen

Opslag van stoffen en gassen vindt niet plaats binnen de inrichting. Derhalve zijn hiervoor aan deze vergunning geen voorschriften verbonden.

#### 2.2.3.18 Bodem

Het (nationale) preventieve bodembeschermingsbeleid is vastgelegd in de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB). De NRB is in 2012 vastgesteld en is ontwikkeld om vergunningvoorschriften te uniformeren en harmoniseren.

Het uitgangspunt van de NRB is dat door een combinatie van voorzieningen en maatregelen (cvm) een verwaarloosbaar bodemrisico wordt gerealiseerd. Alleen in bepaalde bestaande situaties kan conform de NRB onder voorwaarden volstaan worden met een aanvaardbaar bodemrisico.

Op basis van de NRB worden de (voorgenomen) activiteiten beoordeeld en kan vervolgens worden bepaald welke cvm noodzakelijk is om tot een verwaarloosbaar bodemrisico te komen. Daarbij richt de NRB zich op de normale bedrijfsvoering en voorzienbare incidenten. Op grond hiervan wordt geconcludeerd dat de voorgenomen activiteiten op het spoorwegemplacement niet worden genoemd in de NRB.

Daarnaast kan worden gesteld dat op internationaal gebied voor transport/vervoer van gevaarlijke stoffen uitgebreide regelgeving geldt. De internationale vervoersvoorschriften zijn onder meer van toepassing op de verpakking van stoffen, de bouw en uitrusting van voertuigen en de herkenbaarheid van dergelijk vervoer. Ook is vastgelegd over welke kennis en vaardigheden de vervoerders en ook andere betrokkenen in de vervoersketen moeten beschikken.

Uitgaande hiervan achten wij de kans dat door deze activiteiten de bodem verontreinigd wordt, met uitzondering van onvoorziene voorvallen, nihil en is afgezien van het voorschrijven van een nulsituatie onderzoek van de bodem.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat wat betreft het aspect bodem het gestelde hierover in het Activiteitenbesluit niet van toepassing is. Immers er worden geen activiteiten verricht waarop hoofdstuk 3 van het Activiteitenbesluit van toepassing is.

### 2.2.3.19 Verlichting

In de aanvraag wordt aangegeven dat op het spoorwegemplacement verlichting wordt gerealiseerd waarmee een verlichtingssterkte kan worden gerealiseerd van 10 lux op de paden aan beide zijden van ieder van de drie aankomst- en vertreksproren. De verlichting is noodzakelijk in verband met de veiligheid op het spoorwegemplacement en wordt ingeschakeld op basis van detectie. Als er geen detectie plaatsvindt zal de verlichting gedimd worden tot 2 lux.

Aan deze vergunning zijn voorschriften verbonden om direct licht afkomstig van lichtmasten op woningen te voorkomen.

### 2.2.3.20 Verruimde reikwijdte

Zuinig omgaan met energie en water, het beperken van vervoerskilometers, het beperken van het gebruik van grondstoffen en het ontstaan van afvalstoffen zijn maatregelen die bijdragen aan de bescherming van het milieu.

Vanaf 1993 is in de Wet milieubeheer expliciet aangegeven dat deze onderwerpen onderdeel uitmaken van het begrip milieu. Bij de beoordeling van vergunningaanvragen in het kader van de Wabo (aspect milieu) dient dan ook rekening gehouden te worden met deze zogenaamde 'verruimde' reikwijdte'.

Met het oog op de reductie van de administratieve lasten is landelijk besloten de aandachtsvelden voor het duurzaamheidsbeleid te beperken tot de aspecten energie, afvalscheiding en vervoersmanagement, waarbij zoals reeds aangegeven afval in onderhavige situatie geen rol speelt aangezien er bij het in werking zijn van de inrichting geen afval vrijkomt. Voor het beoordelen van deze duurzaamheidsaspecten baseren we ons op de drempelwaarden zoals vastgelegd in het Activiteitenbesluit.

#### *Energie en energiebesparing*

In het landelijke beleid zoals vastgelegd in de Circulaire energie in de milieuvergunning worden inrichtingen met een jaarlijks energieverbruik hoger dan 25.000m<sup>3</sup> aardgas (equivalent) of hoger dan 50.000 kWh elektriciteit als energierelevant bestempeld.

ProRail geeft in haar aanvraag om vergunning aan dat zij het energieverbruik (gas en elektriciteit) registreert. Deze gegevens worden gebruikt ten behoeve van de afspraken gemaakt met het Rijk in het kader van de Meerjarenaafpraak energie.

ProRail heeft het convenant Meerjarenaafpraak energie-efficiëntie 2001-2020 (MJA) ondertekend. Met de ondertekening van het convenant heeft ProRail de verplichting op zich genomen om vierjaarlijks een energie-efficiëntieplan (EEP) op te stellen, dit uit te voeren en jaarlijks over de voortgang in de uitvoering te rapporteren. Daarnaast is de verplichting aangegaan om de in het EEP opgevoerde zekere rendabele maatregelen uit te voeren ter verbetering van de energie-efficiëntie. Verder heeft ProRail zich via het convenant verplicht om systematisch energiezorg te implementeren die moet voldoen aan vastgestelde criteria die in artikel 4.1 van het convenant zijn vastgelegd. Tot slot zal ProRail zich overeenkomstig het convenant inspannen om energie-efficiëntie te bevorderen via ketenefficiëntie en duurzaam opgewekte energie.

Door het ondertekenen van dit convenant is de wettelijke plicht voor een zuinig gebruik van energie via de EEP's geborgd. De maatregelen uit het EEP worden opgenomen in de vergunning. Op het moment van indienen van de aanvraag was dit EEP nog niet ingediend. Daarom is in de vergunning vastgelegd voor welke datum het definitieve EEP ter beoordeling moet worden overgelegd aan het bevoegd gezag.

#### *Verkeer en vervoer*

Het landelijke beleid ten aanzien van verkeer is gericht op de beperking van de uitstoot van stoffen, de verbetering van de bereikbaarheid van inrichtingen en de beperking van ruimtebeslag.

Vervoersmanagement is vooral van belang bij inrichtingen waar veel mensen werken, waar veel bezoekers komen of waar grote stromen goederen vervoerd worden. Het door de provincie gehanteerde relevantiecriteria is hierbij meer dan 500 werknemers en het niet aannemelijk zijn dat de inrichting alle maatregelen heeft getroffen om de nadelige gevolgen voor het milieu ten gevolge van vervoer door medewerkers tegen te gaan. Binnen het spoorwegemplacement werken veel minder dan 500 personen. In aansluiting op het gestelde in het Activiteitenbesluit zijn op basis hiervan geen nadere voorschriften opgenomen gericht op het personenvervoer van en naar het bedrijf.

### 2.3 Conclusie

Vanuit de diverse toetsingskaders zoals genoemd in paragraaf 2.2 zijn er geen redenen om de omgevingsvergunning te weigeren.

## 3. VOORSCHRIFTEN

Aan deze vergunning zijn voorschriften verbonden voor de volgende activiteit/activiteiten:

- Milieu (vergunning)
- Bouw

Tevens zijn er aan de vergunning voorschriften verbonden in verband met handhaving.

### 3.1 Bouwen

Bij het nemen van het besluit hebben wij overwogen dat:

- Het bouwen moet geschieden overeenkomstig de bepalingen van het Bouwbesluit, de gemeentelijke bouwverordening en de krachtens deze regelingen gestelde nadere bepalingen.
- Minimaal 3 weken voor het uitvoeren van enige bouwkundige werkzaamheden de constructieberekeningen ter nadere goedkeuring moeten worden ingediend.

### 3.2 Milieuvergunning

#### 3.2.1 Begrippen

##### **Afvalstoffen:**

Afvalstoffen in de zin van de Wet milieubeheer.

##### **Afvalwater:**

Al het water, dat uit de inrichting wordt afgevoerd met het oogmerk zich daarvan te ontdoen.

##### **Beoordelingspunt:**

Het punt waar het  $L_{Ar,LT}$  en eventueel het  $L_{max}$  worden bepaald en getoetst aan de (eventuele) grenswaarden.

##### **Beste beschikbare technieken (BBT):**

Voor het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu meest doeltreffende technieken om de emissies en andere nadelige gevolgen voor het milieu, die een inrichting kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk te beperken, die - kosten en baten in aanmerking genomen - economisch en technisch haalbaar in de bedrijfstak waartoe de inrichting behoort, kunnen worden toegepast, en die voor degene die de inrichting drijft, redelijkerwijs in Nederland of daarbuiten te verkrijgen zijn; daarbij wordt onder technieken mede begrepen het ontwerp van de inrichting, de wijze waarop zij wordt gebouwd en onderhouden, alsmede de wijze van bedrijfsvoering en de wijze waarop de inrichting buiten gebruik wordt

gesteld.

**Bevoegd gezag:**

het college van burgemeester en wethouders van Horst aan de Maas.

**Bodem:**

Het vaste deel van de aarde met de zich daarin bevindende vloeibare en gasvormige bestanddelen en organismen.

**EEP:**

Energie-efficiencyplan.

**Geluidbelasting:**

De etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau.

**Geluidgevoelige bestemmingen:**

gebouwen of objecten, als aangewezen bij algemene maatregel van bestuur krachtens de artikelen 49 en 68 van de Wet geluidhinder (Stb. 1982, 465).

**Geluidniveau in dB(A):**

Het niveau van het ter plaatse optredende geluid, uitgedrukt in dB(A), overeenkomstig de door de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC) terzake opgestelde regels, zoals neergelegd in de IEC-publicatie no. 651, uitgave 1989.

**Groepsrisico:**

De kans dat per jaar in één keer een groep van ten minste een bepaalde grootte het slachtoffer wordt van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Het groepsrisico wordt in een FN-curve weergegeven.

**Hemelwater:**

Afvalwater, dat ontstaat door neerslag op daken en terreinen.

**Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ( $L_{Ar,LT}$ ):**

Het A-gewogen gemiddelde van de afwisselende niveaus van het ter plaatse optredende geluid, bepaald in de loop van een bepaalde periode en vastgesteld en beoordeeld overeenkomstig de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai', uitgave 1999.

**$L_{night}$ :**

Het over alle nachtperiodes van een jaar gemiddelde geluidniveau, dat wordt gehanteerd als een indicator voor slaapverstoring.

**Maximale geluidniveau ( $L_{Amax}$ ):**

Het hoogste A-gewogen geluidsniveau, afgelezen in de meterstand 'fast', verminderd met de meteocorrectieterm  $C_m$ . De meterstand 'fast' komt overeen met een tijdconstante van 125 ms.

**NEN:**

Een door de Stichting Nederlands Normalisatie-instituut (NEN) uitgegeven norm.

**NEN 5077:**

Geluidwering in gebouwen – Bepalingsmethoden voor de grootheden voor geluidwering van uitwendige scheidingsconstructies, luchtgeluidisolatie, contactgeluidisolatie, geluidniveaus veroorzaakt door installaties en nagalmtijd.

**Plaatsgebonden risico:**

De kans per jaar dat een persoon, indien deze zich permanent en onbeschermd op de plaats zou bevinden, op die plaats overlijdt als een rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval bij risicovolle activiteiten, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

**Representatieve bedrijfssituatie:**

Toestand waarbij de voor de geluidproductie relevante omstandigheden kenmerkend zijn voor een bedrijfsvoering bij volledige capaciteit in de te beschouwen etmaalperiode.

**SBR-richtlijn B:**

Meet- en beoordelingsrichtlijnen, Hinder voor personen in gebouwen Deel B, Richtlijn van de Stichting Bouwresearch.

Dit deel van meet- en beoordelingsrichtlijnen gaat over hinder voor personen ten gevolge van gebouwtrillingen. In dit deel van de richtlijn wordt onderscheid gemaakt ten aanzien van de functie van het gebouw, het tijdstip van de dag en het karakter van de trillingen. Tevens onderscheidt de richtlijn bestaande, gewijzigde en nieuwe situaties.

**Trilling:**

Mechanische beweging rond een referentiepunt dat in evenwicht is.

**Vergunninghouder:**

Degene die de eindverantwoording draagt voor de naleving van deze vergunning.

**V<sub>max</sub>:**

Maximale trillingssterkte.

**V<sub>per</sub>:**

Trillingssterkte over een beoordelingsperiode.

**Woning:**

Een gebouw of deel van een gebouw dat voor bewoning gebruik wordt of daartoe is bestemd.

**3.2.2 Algemeen**

3.2.2.1 De inrichting moet in werking zijn conform de aanvraag en alle in het besluit genoemde en gewaarmerkte stukken.

3.2.2.2 De vergunning (inclusief tekeningen en andere bijlagen) of een afschrift hiervan moet ten tijde van een controle binnen de inrichting aanwezig zijn. Indien een controlerend ambtenaar daar om vraagt, moeten deze gegevens ter inzage worden gegeven.

3.2.2.3 Aan de inrichting verbonden personen zijn van de voor hen van toepassing zijnde inhoud van de vergunning op de hoogte.

- 3.2.2.4 Op of ter plaatse van de toegangspoort is een bord geplaatst waarop een of meer telefoonnummers vermeld staan waarop de inrichtinghouder te allen tijde bereikbaar is.
- 3.2.2.5 Onderhoudswerkzaamheden waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen dat deze buiten de inrichting nadelige gevolgen voor het milieu kunnen veroorzaken, dan wel dat hiervan in de omgeving meer nadelige gevolgen voor het milieu worden ondervonden dan uit de normale bedrijfsvoering voortvloeit, moeten tijdig voor de start van de uitvoering per brief aan de omwonenden kenbaar worden gemaakt. Van deze brief dient een afschrift aan het bevoegd gezag te worden gezonden.
- 3.2.2.6 De in de inrichting aangebrachte of gebruikte verlichting moet zodanig zijn afgeschermd dat geen directe lichtstraling buiten de inrichting of naar boven gericht waarneembaar is.

### 3.2.3 Geluidhinder

- 3.2.3.1 Het meten en berekenen van de geluidsniveaus en het beoordelen van de meetresultaten moet plaatsvinden overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai, uitgave 1999.

Representatieve bedrijfssituatie

- 3.2.3.2 Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau  $L_{Ar,LT}$  veroorzaakt door de binnen de inrichting veroorzaakte (rangeer)activiteiten en installaties en de door de in de inrichting te verrichten werkzaamheden en/of activiteiten, bedraagt op de onderstaande beoordelingspunten niet meer dan:

Punt	Adres	Gemiddeld geluidniveau ( $L_{Ar,LT}$ ) in dB(A)		
		dag	avond	nacht
001	Grubbenvorsterweg 48	24	25	25
003	Heerstraat 3	28	31	31
010	Vergunningpunt-NO	30	30	30
011	Vergunningpunt-ZW	30	30	30

De ligging van de beoordelingspunten is aangegeven in bijlage 3 van het DGM modelleringsrapport van 3 oktober 2016. De beoordelingshoogten bij de woningen bedraagt 1,5 m in de dagperiode en 5 m in de avond- en nachtperiode. Voor de vergunningpunten geldt voor alle perioden een beoordelingshoogte van 5 m.

- 3.2.3.3 Op een gemotiveerd verzoek hiertoe van het bevoegd gezag, bijvoorbeeld naar aanleiding van (een) klacht(en), moet binnen 3 maanden een rapport van een geluidonderzoek, dat voldoet aan het gestelde in voorschrift 3.2.3.2, ter goedkeuring worden overgelegd. In het rapport moet worden aangetoond dat aan de in voorschrift 3.2.3.2 gestelde waarden wordt voldaan. Indien blijkt dat niet wordt voldaan, worden in dit onderzoek tevens maatregelen voorgesteld waarmee deze overschrijding(en) binnen een redelijke termijn kan/kunnen worden opgeheven.

Incidentele bedrijfssituatie

- 3.2.3.4 Het stationair draaien met diesellocs vindt binnen de RBS uitsluitend plaats op de kopsporen KSe en Ksv. Het stationair draaien van een dieselloc voordat deze het doorgaande spoor naar Eindhoven en/of Venlo verlaat, valt onder de IBS. Deze activiteit mag maximaal 12 keer per jaar gedurende maximaal 30 minuten plaatsvinden.

3.2.3.5 Het akoestisch testen van tyfoons is verboden. Het gebruik van tyfoons op het spoorwegemplacement is niet toegestaan, behoudens in noodsituaties ter voorkoming van onmiddellijk gevaar.

3.2.3.6 Het in de inrichting aanwezige materieel, sporen en wissels dienen goed en tijdig te worden onderhouden om de geluidemissie zoveel mogelijk te beperken.

### 3.2.4 Trillingen

3.2.4.1 Het meten en berekenen van de trillingsniveaus en het beoordelen van de meetresultaten moet plaatsvinden overeenkomstig de meet- en beoordelingsrichtlijn trillingen van de SBR, deel B, Hinder voor personen in gebouwen, uitgave augustus 2002.

3.2.4.2 De trillingen veroorzaakt door de in de inrichting veroorzaakte (rangeer)bewegingen en installaties en de door de in de inrichting te verrichten werkzaamheden en/of activiteiten, zijn in woningen en andere trillingsgevoelige bestemmingen van derden niet meer dan één van de volgende waarden:

- de waarde van de maximale trillingssterkte van de ruimte ( $V_{max}$ ) is kleiner dan A1 òf
- de waarde van de maximale trillingssterkte van de ruimte ( $V_{max}$ ) is kleiner dan A2, waarbij de trillingssterkte over de beoordelingsperiode ( $V_{per}$ ) kleiner is dan A3.

Beoord. ruimte	Dag en avond (07.00 – 23.00 uur)			Nacht (23.00 – 07.00 uur)		
	A1	A2	A3	A1	A2	A3
Woning Heerstraat 3	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05
Kassen Grubben- vorsterweg	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07

3.2.4.3 De beoordelingswaarden zijn niet van toepassing als de bewoner van de beoordelingsruimte geen toestemming geeft voor het uitvoeren van de benodigde trillingsmetingen.

3.2.4.4 Op een gemotiveerd verzoek hiertoe van het bevoegd gezag, bijvoorbeeld naar aanleiding van (een) klacht(en), moet binnen 3 maanden een rapport van een trillingsonderzoek, dat voldoet aan het gestelde in voorschrift 3.2.4.1, ter goedkeuring worden overgelegd. In het rapport moet worden aangetoond dat aan de in voorschrift 3.2.4.2 gestelde waarden wordt voldaan. Indien blijkt dat niet wordt voldaan, worden in dit onderzoek tevens maatregelen voorgesteld waarmee deze overschrijding(en) binnen een redelijke termijn kan/kunnen worden opgeheven.

### 3.2.5 Blusvoorzieningen

3.2.5.1 Alle blusmiddelen en brandbestrijdingssystemen moeten steeds:

- voor onmiddellijk gebruik gereed zijn;
- goed bereikbaar zijn;
- als zodanig herkenbaar zijn;
- in goede staat van onderhoud verkeren.

- 3.2.5.2 Binnen het spoorwegemplacement zijn voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig zodat, met inachtneming van een overbruggingsafstand van maximaal 160 meter, op iedere willekeurige locatie binnen het spoorwegemplacement een bluswatercapaciteit bereikt wordt van ten minste 180 m<sup>3</sup>/uur.
- 3.2.5.3 De integriteit van de bluswatervoorziening moet met een onderhoudsprocedure, testprocedure en/of inspectieprocedure worden gegarandeerd. In de procedure wordt een registratie bijgehouden van het opzetten, uitvoeren en bewaken van de voortgang van het onderhoud, testen en de inspecties. De rapportages van onderhoud, testen en inspecties moeten op verzoek van de toezichthoudende c.q. opsporingsambtenaren worden overgelegd op het moment dat hierom gevraagd wordt. De voornoemde rapportages moeten ten minste 2 jaar bewaard blijven.
- 3.2.5.4 Inspecties, testen en onderhouden van de bluswatervoorzieningen moeten ten minste jaarlijks of zoveel vaker als de leverancier voorschrijft door een ter zake deskundige worden uitgevoerd en goedgekeurd.
- 3.2.5.5 Bij de uitvoering van opstelplaatsen van de brandweer wordt rekening gehouden met de manoeuvreerruimte die nodig is om een brandweerauto 'in te parkeren'.
- 3.2.5.6 De wegen op het emplacement die door hulpdiensten worden gebruikt voldoen qua afmeting en uitvoering aan bijlage 2 van de Handleiding Bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid (NVBR, publicatie 1<sup>e</sup> druk, 1<sup>e</sup> oplage, september 2003).
- 3.2.5.7 Op het spoorwegemplacement moeten twee windzakken of -vanen geplaatst zijn waarmee in geval van bijvoorbeeld een lekkage de richting kan worden bepaald waarin de wolk zich zal verplaatsen. De afstand tussen waarnemer en windzak/-vaan mag maximaal 500 meter bedragen.

### **3.2.6 Monitoring externe veiligheid**

- 3.2.6.1 De activiteiten met gevaarlijke stoffen mogen niet leiden tot een overschrijding van de maximale risicoruimte.
- 3.2.6.2 Ter beheersing van de vergunde risicoruimte dient deze periodiek getoetst te worden. Inrichtinghouder reikt hiertoe een voorstel aan. Dit voorstel dient in te gaan op:
- hoe inzicht gegeven wordt in de ligging van de 10<sup>-6</sup>, 10<sup>-7</sup> en 10<sup>-8</sup>-contour;
  - hoe inzicht gegeven wordt in de hoogte van het groepsrisico;
  - de frequentie van de rapportage;
  - hoe voorkomen wordt dat het plaatsgebonden en groepsrisico in de toekomst wordt overschreden;
  - met welke methodiek van risicoanalyse bovenstaande aspecten in beeld worden gebracht.
- 3.2.6.3 Inrichtinghouder stelt 6 maanden na het onherroepelijk worden van deze vergunning het bevoegd gezag schriftelijk in kennis van haar voorstel op welke wijze en met welk programma deze monitoring wordt verricht. Dit voorstel behoeft goedkeuring van het bevoegd gezag.

### **3.2.7 Energie**

- 3.2.7.1 Vergunninghouder moet beginnend in 2019 jaarlijks, uiterlijk 1 april aan het bevoegd gezag rapporteren over de in het voorgaande kalenderjaar bereikte voortgang in de uitvoering van het EEP. De rapportage vindt plaats overeenkomstig wat is vastgelegd in de tekst van het convenant MJA.



3.2.7.2 Indien uit het EEP blijkt dat er verbetering in de energie-efficiëntie mogelijk is, dienen deze verbeteringen uiterlijk voor het einde van de looptijd van dat EEP uitgevoerd te worden.

3.2.7.3 In het geval dat vergunninghouder de deelname aan het convenant Meerjarenaafpraak Energie-efficiëntie (MJA) beëindigt, stelt de vergunninghouder het bevoegd gezag hiervan onverwijld in kennis.

### **3.2.8 Verlichting**

3.2.8.1 Direct licht, afkomstig van de lichtmasten mag niet op licht doorlatende openingen in gevels of daken van woningen van derden invallen. Zo nodig dienen de lichtbronnen te worden afgeschermd.

3.2.8.2 Strooilicht wordt zoveel mogelijk beperkt door afstemming van lichtbundels op de afmetingen van het terrein en eventueel hierop aanwezige objecten.

### **3.3 Handhaving**

#### **3.3.1 Melden van werkzaamheden**

De vergunninghouder is verplicht de volgende werkzaamheden tijdig te melden:

- a. De start van de bouw: minimaal 2 dagen van te voren bij Team Veiligheid en Handhaving via telefoonnummer 0478-523333.
- b. Het storten van beton voor bijvoorbeeld fundering en vloeren: minimaal 24 uur van te voren bij Team Veiligheid en Handhaving via telefoonnummer 0478-523333.
- c. Het gereedkomen van het bouwwerk: vóórdat het in gebruik genomen wordt via het meldingsformulier. Bij de melding vermeldt u duidelijk de locatie, het uit te voeren werk en het tijdstip.

#### **3.3.2 Aanwezige stukken**

De vergunninghouder is verplicht om ervoor te zorgen dat deze vergunning ten tijde van een controle door het bevoegd gezag op de bouwlocatie aanwezig is en op aanvraag van de bouwinspecteur kan worden getoond.

