

ProRail

**Toelichting aanvraag
omgevingsvergunning milieu
(oprichtingsvergunning)**

**Spoorwegemplacement Venlo
Trade Port Noord**

Van ProRail
Afdeling Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed
Team Ruimtelijke Inpassing en Milieubeheer

Versie 4.0
Datum 21 oktober 2016

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Reden van de aanvraag	3
1.2	Locatie	3
1.3	ProRail als aanvrager van de vergunning	4
2	Koppelingen met andere wet- en regelgeving	5
2.1	Spoorwegwetgeving	5
2.2	Vervoerswetgeving	5
2.3	Activiteitenbesluit	5
2.4	Omgevingsvergunningen Bouw	5
2.5	M.e.r. en bestemmingsplan	5
2.6	Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI)	5
2.7	Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en het EHS-beleid	6
3	Activiteiten	7
3.1	Aan te vragen railgebonden activiteiten	7
3.2	Gebruik werktreinen aannemerij	8
3.3	Onderhouds- en herstelwerkzaamheden infra	8
3.4	Gebruik van bestrijdingsmiddelen	9
3.5	Activiteiten niet behorend tot de aanvraag	9
4	Effecten op de omgeving	10
4.1	Externe veiligheid	10
4.2	Geluid	11
4.3	Opslag stoffen en gassen alsmede afvalstoffen	12
4.4	Bodem	12
4.4.1	Bodemonderzoeken en Nederlandse richtlijn bodembescherming (NRB-toets)	12
4.4.2	Calamiteitenregeling Bodem	12
4.5	Waterverbruik en afvalwater	12
4.6	Afvalstoffen die in de inrichting ontstaan	12
4.7	Luchtkwaliteit	12
4.8	Energie	13
4.8.1	Elektriciteit en gas	13
4.8.2	Meerjarenafspraak energie	13
4.9	Trillingen	13
4.10	Lichthinder	14
5	Calamiteiten in het spoorbedrijf	14
	Bijlagen	16
	Bijlage 1: Inrichtingstekening milieu	16
	Bijlage 2: QRA	16
	Bijlage 3: Akoestisch onderzoek	16
	Bijlage 3.1: Akoestisch rapport	16
	Bijlage 3.2: Modeleringsrapport	16
	Bijlage 4: Brief goedkeuring toetreding MJA3	16

1 Inleiding

1.1 Reden van de aanvraag

Voor het spoorwegemplacement Venlo Trade Port Noord wordt een omgevingsvergunning milieu (oprichtingsvergunning) ingevolge artikel 2.1, lid 1 e sub 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) aangevraagd.

Deze aanvraag is noodzakelijk voor de vergunningplichtige railactiviteiten die gaan plaatsvinden op de aankomst- en vertreksproren die aansluiten op de geplande railterminal Trade Port Noord in Venlo. De aankomst- en vertreksproren vormen hiermee een spoorwegemplacement binnen de gemeentegrens van Horst aan de Maas.

De aanvraag betreft de volgende activiteiten:

- inrichting gebonden railactiviteiten;
- gebruik werktrains aannemerij;
- onderhoud en herstelwerkzaamheden infra;
- gebruik van bestrijdingsmiddelen.

1.2 Locatie

De geplande inrichting ligt in het bedrijventerrein Trade Port Noord (TPN) in het Klavertje 4-gebied. TPN ligt ten noordwesten van Venlo, ten noorden van de A67, ten westen van de A73 en ten zuiden van de Sevenumseweg.



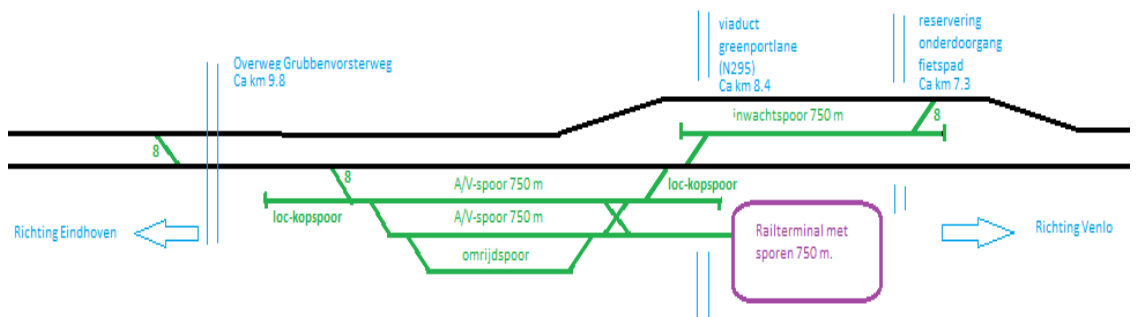
Afbeelding 1: Structuurvisiekaart met ligging van de geplande railterminal

Huidige situatie

De bestaande situatie laat zich grofweg indelen in een gebied aan oostzijde van provinciale weg Greenportlane (N295) en een gebied aan westzijde van provinciale weg Greenportlane (N295). Aan de oostzijde van Greenportlane ligt het terrein "Klaver 6". Aan de westzijde van Greenportlane (N295) ligt het terrein "Klaver 5".

Nieuwe situatie

Op het terrein "Klaver 6" is ruimte gereserveerd voor aanleg van Railterminal Venlo. De nieuwe railterminal sluit aan op de te realiseren aankomst- en vertreksporen welke is gelegen op "Klaver 5". De aankomst- en vertreksporen worden aangesloten op bestaande hoofdbaanspoor Eindhoven – Blerick (Venlo). In schema:



Afbeelding 2: schematische weergave van het spooreplacement Venlo TPN

Voor de inrichtingstekening wordt verwezen naar bijlage 1.

1.3 ProRail als aanvrager van de vergunning

Het beheer van de spoorweginfrastructuur is gebaseerd op een concessie van de rijksoverheid en is ingekaderd door de Spoorwegwet. Als onderdeel van het beschikbaar stellen van de capaciteit op de infrastructuur heeft ProRail de zorg voor de vergunningen krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. De activiteiten binnen de inrichting worden uitgevoerd door verschillende partijen.

ProRail treedt in haar hoedanigheid van 'vergunninghouder' op als contactpersoon naar het bevoegd gezag en als coördinator tussen de diverse gebruikers van de emplacements voor wat betreft de omgevingsvergunningen. ProRail is voor de gemeente het eerste aanspreekpunt. Het bevoegd gezag kan uiteraard alle partijen aanspreken.

Voor de naleving van de omgevingsvergunning milieu gebruikt ProRail het vergunningenbeheersysteem (VBS). In dit systeem is per vergunning te zien welke voorschriften van toepassing zijn en aan welke interne ProRail partij deze zijn toebedeeld

Voor de externe gebruikers wordt de vergunning gepubliceerd op een vervoerders portaal. Met de spoorwegondernemingen en hun opdrachtgevers die gebruik maken van het emplacement, is een toegangsovereenkomst gesloten waarin onder meer bepaald is, dat zij zich aan de omgevingsvergunning milieu dienen te houden (privaatrechtelijke relatie).

2 Koppelingen met andere wet- en regelgeving

2.1 Spoorwegwetgeving

De Spoorwegwet, de onderliggende Besluiten en Regelingen, de Europese Verordeningen en Besluiten vormen het kader waarbinnen de spoorwereld opereert. Zij geven het bevoegd gezag geen ruimte om nadere eisen op dit gebied te stellen.

2.2 Vervoerswetgeving

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het onderliggende Besluit en de Regeling vervoer over het spoor van gevaarlijke stoffen vormen het kader voor dat vervoer. Ook deze wetgeving biedt alleen de minister de ruimte om nadere eisen te stellen aan dat vervoer.

2.3 Activiteitenbesluit

De inrichting wordt op grond van het Besluit omgevingsrecht (BOR) aangemerkt als zogeheten type C-inrichting.

Voor activiteiten waarop het Activiteitenbesluit van toepassing is, hoeven geen voorschriften in de vergunning te worden opgenomen. Voor TPN gaat het hierbij om de volgende activiteiten:

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

NB: de paragraaf over in werking hebben van een wisselverwarminginstallatie is niet van toepassing. De wisselverwarming op TPN gaat niet via gas gestookte centrale buis maar via elektrische lint.

Hoofdstuk 2 van het Activiteitenbesluit is van toepassing voor zoverre het betrekking heeft op activiteiten die verricht worden binnen de inrichting waarop hoofdstuk 3 van toepassing is. Het gaat om:

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

2.4 Omgevingsvergunningen Bouw

Binnen de inrichting wordt een Reluishuis gebouwd. Voor dit object wordt gelijktijdig een omgevingsvergunning voor activiteit bouwen aangevraagd.

2.5 M.e.r. en bestemmingsplan

Om de railterminal en spoorse aanpassingen mogelijk te maken moeten de geldende bestemmingsplannen binnen de gemeente Venlo en Horst aan de Maas worden herzien. Gekozen is voor één intergemeentelijke bestemmingsplan, dat wordt vastgesteld door de twee gemeenteraden van de gemeente Venlo en de gemeente Horst aan de Maas. In de "Notitie Reikwijdte en Detailniveau, Railterminal met spoorse aanpassingen Greenport Venlo, 12 januari 2016" wordt aangegeven dat gekoppeld aan de bestemmingsplanherziening ook één m.e.r. procedure wordt doorlopen.

De procedure voor de omgevingsvergunning milieu wordt gecoördineerd met de wijziging van het bestemmingsplan doorlopen.

2.6 Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI)

Spoorwegemplacementen zijn expliciet in het BEVI benoemd als risicovolle inrichting. In Bijlage 3 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI) zijn de emplacementen

ProRail

aangewezen die bestemd zijn voor het rangeren van wagons beladen met voor externe veiligheid relevante gevaarlijke stoffen. Daar onderhavige inrichting wordt opgericht wordt deze niet in bijlage 3 van het REVI vermeld.

Middels deze aanvraag worden echter wel activiteiten aangevraagd die relevant zijn voor de externe veiligheid. Er wordt in het kader van het Bevi dan ook wel een besluit gevraagd van het bevoegd gezag.

2.7 Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en het EHS-beleid

De Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en het EHS-beleid (Ecologische Hoofdstructuur) verplichten te toetsen of ruimtelijke ingrepen of activiteiten niet conflicteren met aanwezige beschermde plant- en diersoorten en habitats. De stikstofdepositie en overige verstoringsfactoren zijn geïnventariseerd. De beoordeling hiervan verloopt via het Ministerie van Economische Zaken.

3 Activiteiten

3.1 Aan te vragen railgebonden activiteiten

In de Wabo en de jurisprudentie is aangegeven dat een omgevingsvergunning geen betrekking heeft op 'doorgaand treinverkeer.

Onderscheid tussen doorgaand treinverkeer en inrichtinggebonden activiteit

Niet alle trein gerelateerde activiteiten/bewegingen binnen de fysieke begrenzing van deze inrichting, vallen binnen het beoordelingskader van deze aanvraag om een omgevingsvergunning. Deze paragraaf is toegespitst op de activiteiten die in het kader van de Wabo worden beoordeeld en waarvoor middels onderhavige aanvraag verzocht wordt om vergunning.

Op elk spoor binnen de inrichting (ook de kopsporen) kunnen treinen aankomen en vertrekken. Die treinbewegingen hangen samen met doorgaand treinverkeer. Op dezelfde sporen kunnen tevens treinbewegingen voorkomen die verband houden met het in werking zijn van de inrichting (emplacement) en derhalve treinbewegingen zijn die als onderdeel van de inrichting dienen te worden aangemerkt (de zogenaamde inrichtingsgebonden activiteiten).

Inrichtinggebonden activiteiten

Op basis van onder andere jurisprudentie van de ABRvS hanteert ProRail voor vergunningaanvragen uitgangspunten¹ die het onderscheid aangeven tussen inrichtinggebonden activiteit en doorgaand treinverkeer.

Er zijn verschillen tussen reizigerstreinen en goederentreinen en de activiteiten die daarmee worden uitgevoerd. Voor TPN zijn enkel activiteiten met goederentreinen van belang. Er is gekozen voor een bij het proces passende benadering om vast te stellen of het een inrichtinggebonden activiteit betreft of niet. Op hoofdlijn is de benadering als volgt:

- Goederenverkeer: Tot de inrichtinggebonden activiteiten worden gerekend het samenstellen en/of splitsen van goederentreinen en de daarmee samenhangende activiteiten zoals verplaatsen van wagens, overstand van de locomotieven en/of wagens en het uitvoeren van vertrekcontroles;

Met betrekking tot voornoemde activiteiten staan hierna enkele voorbeelden genoemd.

Voorbeelden activiteiten goederenverkeer

Onderstaande voorbeelden uit de praktijk, waarbij er sprake is van een inrichtingsgebonden activiteit, dienen ter illustratie en zijn geen limitatieve opsomming. Bij deze activiteiten is er sprake van het wijzigen van de samenstelling van de wagens dan wel het variëren van activiteiten die ten dienste daarvan staan of er direct het gevolg van zijn:

- Het samenstellen van een trein voor vertrek. Deze activiteit komt vaak voor op emplacementen in de directe nabijheid van verladingsplaatsen. De eventuele bewegingen met locomotieven die veelal na afloop van het wijzigen van de samenstelling plaatsvinden

¹ Sinds jaar en dag wordt de, door het toenmalige Ministerie van VROM op 3 oktober 1990 uitgegeven, "passieve richtlijn" gehanteerd bij het bepalen of een activiteit tot het doorgaand treinverkeer wordt gerekend dan wel tot de inrichting. Enkele citaten: 1) *Op of nabij de meeste vergunningplichtige NS inrichtingen zoals bijvoorbeeld goederen- en stationsemplacementen, stationsaccomodaties en werkplaatsen voltrekt zich ook doorgaand treinverkeer of wat daarmee samenhangt (aankomst/vertrek/wachten op volgende rit).* 2) *Aankomende treinen binnen de inrichting niet meetellen totdat zij zijn gestopt en de machinist eruit is.* 3) *Wegrijdende treinen niet meetellen vanaf het moment dat de machinist is ingestapt om de trein naar de bestemming te rijden.*

ProRail

staan ten dienste van het wijzigen van de samenstelling van de trein en worden tot de inrichting gerekend. De wettelijk verplichte controles die plaatsvinden voor dat een trein vertrekt zijn het gevolg van het samenstellen van een trein en worden daarom ook tot de inrichting gerekend.

- Het uit elkaar halen van een trein na aankomst op bestemming. Nadat een trein op zijn bestemming is aangekomen kan de trein uit elkaar gehaald worden. Deze activiteiten vinden plaats op het terrein van de verlader of het ProRail emplacement. Vanaf het moment dat de trein is aangekomen op het spoor waar de activiteiten gaan plaatsvinden is er sprake van een activiteit die tot de inrichting worden gerekend. De eventuele bewegingen met de locomotieven die nodig zijn voor het uit elkaar halen van de trein staan ten dienste van het wijzigen van de samenstelling van de trein en worden dus ook tot de inrichting gerekend.
- Het tussen vertrekpunt en eindbestemming aan-/afhaken van een of meerdere wagens. Indien een trein op een emplacement aankomt met de bedoeling een of meerdere wagens af te haken, terwijl de rest van de wagens door moet naar een andere bestemming wordt deze trein beschouwd als trein die zijn eindbestemming heeft bereikt. Vanaf het moment dat deze trein is aangekomen op het spoor waar het afkoppelen plaatsvindt wordt de activiteit tot de inrichting gerekend. Omgekeerd kan een trein na aankomst op een emplacement ook enkele overstaande wagens in de trein opnemen. Ook dit in de trein opnemen van wagens is een activiteit die tot de inrichting wordt gerekend.
- Aankomst- en vertrekcontroles. Vertrekcontroles (zoals voorgeschreven in de Spoorwegwet) worden uitgevoerd voordat de trein deelneemt aan het treinverkeer worden tot de inrichting gerekend. Aankomstcontroles op kenbare gebreken aan de wagens en de lading worden in een aantal gevallen uitgevoerd op verzoek van een verlader of op initiatief van de spoorwegonderneming. Meestal wordt deze controle uitgevoerd als het vervoer van de ene naar de andere spoorwegonderneming overgaat. Indien deze controle wordt uitgevoerd wordt dit beschouwd als een activiteit die plaatsvindt nadat de trein zijn bestemming heeft bereikt. Deze controle en de daarbij horende acties zoals het uit de trein rangeren van een defecte wagon wordt ook tot de inrichting gerekend.
- Losse locomotieven die niet deelnemen aan het doorgaand treinverkeer maar zijn opgesteld dan wel ten dienste staan van samenstellen/splitsen worden tot de inrichting gerekend.

3.2 Gebruik werktreinen aannemerij

Met werktreinen die het emplacement aandoen ten behoeve van het plegen van onderhoud, bijvoorbeeld de aan- en afvoer van ballast, dwarsliggers etcetera kunnen activiteiten plaatsvinden zoals genoemd onder Rail-gebonden activiteiten. Deze activiteiten zullen in de regel slechts incidenteel plaatsvinden en horen daarmee niet tot de Representatieve Bedrijfs Situatie (RBS)

3.3 Onderhouds- en herstelwerkzaamheden infra

Binnen de inrichting vinden onderhouds- en kleine herstelwerkzaamheden plaats.

Kleinschalig onderhoud en gebruik gasflessen (lassen en verwarmen)

Het spoor, de wissels en technische installaties worden regelmatig gecontroleerd en onderhouden. Indien nodig gerepareerd of op onderdelen vervangen. Dit betreft klein (herstel)onderhoud dat veelal met gebruikmaking van handgereedschap en klein mechanisch handgereedschap gebeurt. Indien nodig vinden hiervoor laswerkzaamheden plaats.

Gasflessen kunnen worden gebruikt voor bijvoorbeeld gasbranders om bevroren wissels en koppelingen van treinen te ontdooien.

3.4 Gebruik van bestrijdingsmiddelen

Het toepassingsgebied betreft het ballastbed, schouwpaden en eventueel ter plekke van objecten langs de baan.

Het spuiten geschiedt door ingehuurd, gediplomeerd personeel. Er wordt uitsluitend gebruik gemaakt van wettelijk toegestane bestrijdingsmiddelen waarbij het te gebruiken middel mede wordt bepaald door de aard van de te verwijderen plantengroei, de weersomstandigheden, periode van het jaar en de aanwezigheid van bijzondere gebieden. ProRail stelt jaarlijks, samen met de Plantenziektkundige Dienst Wageningen, het toegestane middelenpakket samen voor de groenaanemers. Opslag van bestrijdingsmiddelen vindt buiten de inrichting plaats.

3.5 Activiteiten niet behorend tot de aanvraag

De onderstaande activiteiten kunnen voorkomen op of rondom de inrichting, maar zijn niet relevant voor deze aanvraag in het kader van de milieu vergunning plichtige handelingen voor het emplacement. Daarom worden deze zaken niet aangevraagd

- Doorgaand treinverkeer. Geluidseffecten van het doorgaand treinverkeer (o.a. aankomend, vertrekkend en passerend materieel) valt onder hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (geluidproductieplafonds). Dit valt buiten de vergunningplicht van de inrichting. De risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen in het doorgaand verkeer vallen onder het Basisnet (onderdeel van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen)
- Onderstations. Onderstations hebben als doel de energielevering voornamelijk voor de treindienst. Dit behoort niet tot de inrichting. Voor Venlo TPN is dit van toepassing op het bestaande gebouw direct aan zuidzijde van de overweg bij de Grubbenvorsterweg.
- Grootschalig onderhoud. Dit betreft de grotere onderhoudsprojecten zoals correctie van de ligging van sporen en wissels en de vervanging van onderdelen. Bij vervanging wordt gedacht aan spoorvernieuwing, ballastvernieuwing, vervanging van de bovenleiding. Dit valt onder de Algemene Plaatselijke Verordening.
- Railinzet of laden en lossen werktreinen. Ten behoeve van grootschalig onderhoud kan sprake zijn van inzetten van voertuigen (bijvoorbeeld een kraan op lorries, railweg voertuig of spooronderhoudmachine) en het laden en lossen van werktreinen Dit valt onder de Algemene Plaatselijke Verordening.
- Onderhoud van spoorstaven en wissels door slijptrein. Spoorstaven kunnen langer worden gebruikt, wanneer deze preventief worden geslepen. Dit slijpen zorgt ervoor dat de spoorstaven worden ontdaan van vervuiling, zoals roest en aangekoekte bladeren. En een geluidsarm profiel ontstaat, zodat ze in de juiste profiel kunnen worden gebracht. Het slijpen van de spoorstaven wordt gedaan met behulp van zogenaamde slijptreinen. Het is met name ten behoeve van doorgaand treinverkeer omdat het positieve effect nauwelijks aanwezig is op verkeer met lage snelheid waarvan binnen de inrichting sprake is.

4 Effecten op de omgeving

4.1 Externe veiligheid

Het risico wordt berekend door middel van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) en uitgedrukt in een risicocontour voor wat betreft het plaatsgebonden risico (PR) en een curve voor wat betreft het groepsrisico (GR). De QRA is opgenomen in bijlage 2.

Representatieve Bedrijfssituatie Geluid (RBS-EV)

Ten behoeve van het maken van Externe Veiligheidsberekeningen is voor de activiteiten die tot de inrichting worden gerekend een representatieve bedrijfssituatie Externe Veiligheid (RBS-EV) opgesteld.

Evenals de RBS-G (representatieve bedrijfssituatie Geluid) is de RBS-EV zo goed mogelijk toekomstgericht samengesteld. Desalniettemin is er (slechts) sprake van een prognose, van een maximaal noodzakelijk geachte situatie (worst-case). Voor de dag- en de nachtperiode is een model opgesteld en vastgesteld in overleg met betrokken vervoerders. Het aantal wagens met relevante gevaarlijke stoffen die zijn genoemd in de RBS-EV betreft een jaardebiet. Ook de RBS-EV heeft dus betrekking op een modelsituatie en is niet een exacte beschrijving van de concrete activiteiten die ProRail aanvraagt. De RBS-EV betreft niet alle gevaarlijke stoffen die per spoorwagon worden vervoerd doch alleen de gevaarlijke stoffen die voor externe veiligheid relevant zijn. Een gevaarlijke stof is voor externe veiligheid relevant als die stof behoort tot één van de categorieën A t/m D4, zoals gedefinieerd/omschreven in het Rekenprotocol vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor (concept) van april 2006 en de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) d.d. 1 april 2015. De uitkomst van de risicoberekening is maatgevend en niet het aantal wagens per stofcategorie. Variaties in stofcategorie en aantallen wagens zijn dus mogelijk voor zover dit niet leidt tot een overschrijding van het berekende risico.

Melding discrepantie met Basisnet

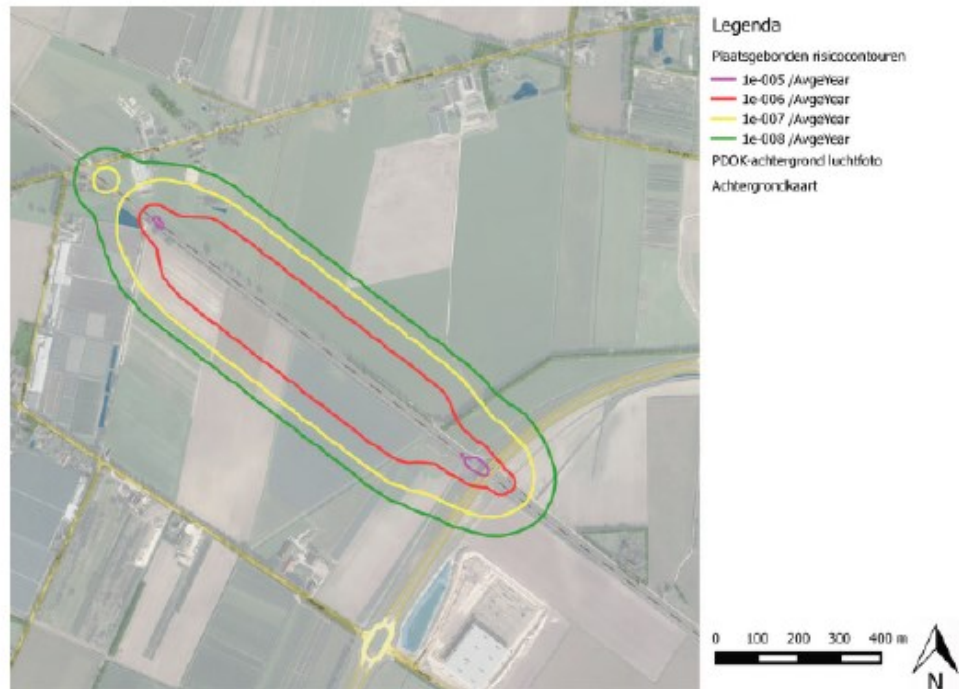
De cijfers die zijn gebruikt in de RBS-ev zijn hoger dan de aantallen op het spoortraject Eindhoven-Venlo waarop de risicoberekening in Basisnet is gebaseerd. Dit betekent dat de basisnetplafonds een beperking kunnen vormen voor het volledig gebruiken van het emplacement.

De aanvraag Externe Veiligheid

In de QRA is het Externe Veiligheidsrisico voor het emplacement berekend. ProRail vraagt derhalve aan:

1. de hiervoor genoemde activiteiten met treinen met wagens beladen met EV-relevante gevaarlijke stoffen tot een concrete PR-contour zoals opgenomen in onderstaande afbeelding 3.
2. Het voor emplacement Trade Port Noord berekende maximale aantal slachtoffers is lager dan 10, hiermee is geen sprake van een groepsrisico
3. De activiteiten, zoals genoemd in de RBS-EV, te variëren voor zover deze variaties geen nadelige invloed hebben op de totale Externe Veiligheid voor de omgeving.

Wij verzoeken de gemeente om de QRA geen onderdeel uit te laten maken van de vergunning.



Afbeelding 3: PR-contour Plaatsgebonden risico emplacement Venlo Trade Port Noord

4.2 Geluid

In het akoestisch onderzoek is op basis van de geluidrelevante activiteiten het geluidsniveau berekend ter hoogte van beoordelingspunten. Het resultaat van deze berekeningen is opgenomen in bijlage 3 middels een akoestisch rapport (3.1) en een modeleringsrapport (3.2).

Representatieve Bedrijfssituatie Geluid (RBS-G)

Ten behoeve van het maken van geluidsberekeningen is voor de activiteiten die tot de inrichting worden gerekend een representatieve bedrijfssituatie Geluid (RBS-G) opgesteld.

De RBS-G wordt zo goed mogelijk toekomstgericht samengesteld, maar desalniettemin is er (slechts) sprake van een prognose, van een maximaal noodzakelijk geachte situatie (worst-case). De omschreven RBS heeft dus betrekking op een modelsituatie en is niet een exacte beschrijving van de concrete activiteiten die ProRail aanvraagt. In de praktijk kunnen activiteiten variëren. De praktische uitvoering van de aangevraagde activiteiten vraagt nu eenmaal om een redelijke mate van flexibiliteit omdat de vervoersbranche voortdurend in moet kunnen spelen op veranderende maatschappelijke en economische wensen/omstandigheden. Het gevolg hiervan is dat de uitvoering van de dienstregeling voortdurend wijzigt. Dit kan tevens tot gevolg hebben dat de activiteiten op het emplacement variëren. Daarbij kan gedacht worden aan variaties zoals:

- rangeren naar andere sporen;
- het uitvoeren van activiteiten op andere tijdstippen;
- de inzet van ander materieel (ook omdat er een andere spoorwegonderneming rijdt); en/of
- het vaker of minder vaak voorkomen van een activiteit dan aanvankelijk voorzien.

ProRail

Deze variaties van activiteiten hoeven niet tot gevolg te hebben dat de geluidsbelasting voor de omgeving toeneemt aangezien het mogelijk is dat de variaties op zichzelf of in onderlinge samenhang geen relevante invloed hebben op de totale geluidsbelasting voor de omgeving. ProRail kan met behulp van het dynamisch geluidmodel (DGM) zekerheid daarover verkrijgen.

De aanvraag Geluid

In het akoestisch rapport is berekend welke geluidssituatie representatief is voor het emplacement. ProRail vraagt derhalve aan:

1. de hiervoor genoemde activiteiten met treinen tot een geluidswaarde op woningen van maximaal 44 dB(A) etmaalwaarde.
2. de activiteiten, zoals genoemd in de RBS-G, te variëren voor zover deze variaties geen nadelige invloed hebben op de totale geluidsbelasting voor de omgeving.

Wij verzoeken de gemeente om het akoestisch onderzoek (bijlage 3.1 en 3.2) geen onderdeel uit te laten maken van de vergunning.

Maatregelen

Op het emplacement worden geluidreducerende maatregelen toegepast in de vorm van voegloos spoor en de toepassing van frictieverbeteraar zogenaamde spoorstaafconditioneringssystemen (SSCS) bij bogen en wissels.

Maximale geluidniveaus

In het akoestisch rapport zijn de maximale geluidniveaus (piekniveaus; L_{Amax}) voor het spoorwegemplacement getoetst aan de circulaire 'Beoordelingswijze piekgeluiden voor spoorwegemplacementen' (Piekcirculaire).

4.3 Opslag stoffen en gassen alsmede afvalstoffen

Nvt

4.4 Bodem

4.4.1 Bodemonderzoeken en Nederlandse richtlijn bodembescherming (NRB-toets)

Binnen de inrichting vinden geen bodembedreigende activiteiten plaats waarvoor een bodemnulonderzoek of NRB-toets dient te worden uitgevoerd.

4.4.2 Calamiteitenregeling Bodem

Indien als gevolg van een incident een bodemverontreiniging optreedt dan heeft ProRail 24 uur per dag een milieukundig bureau beschikbaar. Dit bureau zal met ProRail de nodige maatregelen nemen om de bodemverontreiniging weg te nemen dan wel te beperken.

4.5 Waterverbruik en afvalwater

Niet van toepassing

4.6 Afvalstoffen die in de inrichting ontstaan

Niet van toepassing

4.7 Luchtkwaliteit

De voornaamste emissies naar de lucht zijn afkomstig van het dieselmaterieel
Op basis van titel 5.2 luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen' en de Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) zijn spoorwegemplacementen aangewezen als inrichtingen die niet in betekende mate bijdragen aan concentraties van stoffen in de buitenlucht (voorschrift 1A.2.

ProRail

Regeling NIBM). Dit betekent dat geen verdere berekeningen behoeven te worden uitgevoerd, voor zover door een wijziging van de activiteiten op het emplacement de toename van het aantal dieseltractie-uren niet meer bedraagt dan 7500 uren per jaar.

Op basis van de RBS voor Venlo TPN blijkt dat het maximale aantal dagelijkse dieseltractie-uren 12 uur bedraagt. Indien uitgegaan wordt van een maximale bedrijfsvoering over het gehele jaar gedurende 365 dagen (=worst-case situatie) betekent dit voor emplacement Venlo TPN: 4380 uren per jaar.

4.8 Energie

4.8.1 Elektriciteit en gas

ProRail registreert het energieverbruik (gas- en elektriciteit). De beschikbare gegevens maken inzichtelijk hoeveel in totaal is verbruikt per jaar aan energie. De energiegegevens worden gebruikt ten behoeve van de afspraken gemaakt in het kader van de Meerjarenafpraak energie (MJA). In bijlage 4 is bijgevoegd de brief met goedkeuring van de toetreding MJA3 door het Agenschap NL.

4.8.2 Meerjarenafpraak energie

Het energie verbruik binnen ProRail wordt landelijk aangepakt. ProRail gebruikt energie voor de Infrastructuur (wissels, spoorwegovergangen, seinen, treindetectie, terreinverlichting, tunnels, bruggen, VL-posten, etc.), transferfunctie van de stations (verlichting stationshallen, tunnels en perrons, liften, roltrappen, reizigersinformatie, etc.) en de kantoren (centraal en regionaal).

Op 1 januari 2011 is ProRail toegetreden tot de 'Meerjarenafpraak energie-efficiency 2001-2020' (MJA3). Door deelname aan MJA3 wil ProRail haar maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen en tevens invulling geven aan een aantal verplichtingen die voortvloeien uit de Wet milieubeheer.

De uitwerking van ons energiebeleidsplan staat beschreven in het Energie Efficiencyplan 2011-2016 (EEP). Jaarlijks rapporteren we over de voortgang aan Rijkswaterstaat Leefomgeving (voorheen Agenschap NL) en maken we een bedrijfsrapportage.

4.9 Trillingen

Binnen de inrichting geldt ten aanzien van trillingen het beoordelingskader richtlijn B van de SBR (Stichting Bouwresearch). De volgende drie trillingsbronnen worden onderscheiden:

1. Rangerende treinen

Trillingen van rangerende treinen kunnen voelbaar zijn in woningen. De trillingssterkte is van veel factoren afhankelijk:

- Treinsamenstelling en treinsnelheid;
- Spoorconstructie (bv voegen) en spoorligging;
- Samenstelling van de bodem (klei, zand, gelaagdheid, etc.)
- Constructie van de woning en vloeren
- Afstand van de woning tot het spoor

Binnen de inrichting zijn de sporen voegloos en voorzien van smeerinstallaties.

Het doorgaand treinverkeer heeft meestal een hogere snelheid en is in aantal veel meer dan het rangerend materieel. Daarom is het doorgaand treinverkeer voor trillingen maatgevend.

ProRail

2. *Stilstaand materieel*

Stilstaand materieel met ingeschakelde apparatuur (compressor, generatoren, ventilatoren, etc.) kunnen trillingen veroorzaken. Deze trillingen zijn zo zwak dat ze nauwelijks meetbaar zijn.

3. *Werkzaamheden*

Trillingen als gevolg van kleinschalig onderhoud zijn niet of nauwelijks meetbaar in woningen.

4.10 Lichthinder

Op het emplacement zal er verlichting gerealiseerd worden waarmee een verlichtingssterkte kan worden gerealiseerd van 10 Lux op de paden aan beide zijden van ieder van de drie aankomst-/vertreksporen. De verlichting wordt normaliter ingeschakeld op basis van detectie. Als er geen detectie plaats vindt (geen activiteit/beweging op de gedetecteerde locatie), zal de verlichting gedimd worden tot 2 Lux.

De exacte hoogte en positionering van de masten moet nog worden bepaald, rekening houdend met geldende regelgeving. Hierbij wordt tevens rekening gehouden met vermijden van lichthinder naar de omgeving.

5 Calamiteiten in het spoorbedrijf

Om goed voorbereid te zijn op noodsituaties, zodat snel en adequaat opgetreden kan worden indien zich een calamiteit voordoet, heeft ProRail een eigen calamiteitenorganisatie, die op landelijk en op regionaal niveau afspraken gemaakt heeft met hulpdiensten. De verplichting voor het voorhanden hebben van een incidentvoorbereiding is opgenomen in o.a. de Spoorwegwetgeving en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

De Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche is een samenwerkingsverband van alle participanten in het railverkeerssysteem. De organisatie is vastgelegd in het HIR (Handboek Incidentmanagement Rail²). Het HIR is een kader voor de spoorbranche en sluit aan bij de Handreiking Voorbereiding Spoorincidentbestrijding voor spoorpartijen en overheidshulpdiensten³. Dit document van het Instituut Fysieke Veiligheid geeft voor de Veiligheidsregio inzicht in de bijzondere aspecten rond de afhandeling van treinincidenten op het spoor. Het geeft handvatten om invulling te geven aan regionale of plaatselijke planvorming, zoals aanvalsplannen van de brandweer of voor het afstemmen van operationele plannen met ProRail.

De alarmering verloopt via treindienstleider en de MeldKamer Spoor (MKS) van ProRail of rechtstreeks via het alarmnummer 112 naar de Regionale Meldkamer van de Veiligheidsregio. De treindienstleider neemt altijd direct de noodzakelijke maatregelen om uitbreiding/escalatie van het incident te voorkomen. ProRail MKS classificeert meldingen en start aan de hand van deze Trein Incident Scenario (TIS) classificatie een alarmeringsprotocol op. Hierna worden tevens de GMK's direct telefonisch gealarmeerd met een gesproken melding van het incident. Als bij het incident gevaarlijke stoffen betrokken kunnen zijn, ontvangt de Regionale Meldkamer altijd een overzicht van betrokken trein(-en) en lading.

De functies die altijd een directe rol hebben in de Calamiteitenorganisatie staan genoemd in het HIR, ook in relatie tot bijv. de brandweer en politie.

² Handboek Incidentmanagement Rail is te downloaden via de website van ProRail: www.prorail.nl

³ De Handreiking is vernieuwd en is 9 juni 2016 gepresenteerd door het Instituut Fysieke Veiligheid. De handreiking is te downloaden vanaf: www.ifv.nl

ProRail

Het personeel van zowel spoorwegonderneming, aannemers als ook ProRail zijn bekend met een vaste set instructies aangaande de veiligheid en het handelen bij incidenten. Personeel mag ook alleen daar werken waar zij bekend zijn met de lokale omstandigheden. De processen die zich op een emplacement afspelen zijn landelijk vergelijkbaar.

Samenvattend wordt een bedrijfsnoodplan voor het emplacement gevormd door:

- het Handboek Incident Management Rail;
- de functiegebonden instructies die de betrokken hebben;
- overzichtstekeningen van het emplacement in een bij de functie passende vorm.

De drie voorgaande elementen maken tevens deel uit van het specifiek voor dit emplacement opgestelde bedrijfsnoodplan.

In bijlage 1 is op de inrichtingstekening aangeven welke brandweervoorzieningen zijn overeengekomen met brandweer Limburg-Noord. Het gaat hierbij om bluspunten, bereikbaarheidswegen, opstelplaatsen en brandweersleutelkluizen. De positionering van bluspunten is zo gekozen dat op iedere locatie op het spoor binnen 160 meter de bluswatercapaciteit, zijnde 180m³/uur beschikbaar is.

Binnen de inrichting worden windvanen geplaatst op een wijze dat op elke locatie binnen de inrichting een windvaan kan worden gezien.

ProRail

Bijlagen

- Bijlage 1: Inrichtingstekening milieu**
- Bijlage 2: QRA**
- Bijlage 3: Akoestisch onderzoek**
- Bijlage 3.1: Akoestisch rapport**
- Bijlage 3.2: Modeleringsrapport**
- Bijlage 4: Brief goedkeuring toetreding MJA3**