

Bijlage A

Bijlage bij Wabo-aanvraagformulier omgevingsvergunning Spoorwegemplacement Vondelingenweg

Oprichtingsvergunning
september 2019



Inhoudsopgave

Samenvatting	3	
1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding van deze aanvraag	4
1.2	Aard van de inrichting	4
2	Algemene gegevens betreffende de aanvraag	4
2.1	Aanvraag om oprichtingsvergunning	4
2.2	Toekomstige ontwikkelingen	5
3	Algemene beschrijving van de inrichting	6
3.1	Situering van de inrichting	6
3.2	Bedrijfstijden	7
4	Activiteiten binnen de inrichting	8
4.1	Treinbewegingen en opstellingen	8
4.2	Onderhoud aan de spoorweginfrastructuur	8
4.3	Bedienen van seinen en wissels	10
4.4	Gebruik van bestrijdingsmiddelen	11
4.5	Verlichting	11
5	Milieu-aspecten	12
5.1	Geluid	12
5.2	Trillingen	14
5.3	Treinincidentbestrijding Betuweroute en havenspoorlijn	15
5.4	Luchtkwaliteit	16
5.5	Bodem	17
5.6	Nederlandse richtlijn bodembescherming: NRB-toets	17
5.7	Energie	18
5.8	Lichthinder	18
Bijlage 1	Tekeningen inrichtingsgrens	19
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek en modelleringsrapport	19
Bijlage 3	Productinformatiebladen	19

Samenvatting

Voor het spoorwegemplacement Vondelingenweg wordt een oprichtingsvergunningvergunning ingevolge artikel 2.1, lid 1 e sub 2 en 3 aangevraagd. Voor de dag-, avond- en nachtperiode wordt milieuruimte gevraagd afgestemd op het huidig en toekomstig gebruik van het emplacement. In hoofdstuk 4 zijn de bedrijfsactiviteiten binnen het emplacement beschreven. Hoofdstuk 5 geeft een weergave van de daarmee samenhangende milieuaspecten.

De vergunningaanvraag bevat informatie voor de besluitvorming door burgemeester en wethouders van gemeente Rotterdam omtrent de toelaatbaarheid van de milieu-effecten van het emplacement. Het belangrijkste aspect buiten de inrichtingsgrenzen, waarmee bij dit emplacement rekening moet worden gehouden is geluid. Relevant is op te merken dat deze aanvraag alleen betrekking heeft op mogelijk nadelige milieugevolgen als gevolg van de processen - activiteiten met treinen welke vallen binnen de reikwijdte van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en Wet milieubeheer.

De akoestische aspecten zijn beschreven in de aanvraag. Voorts zijn aan de hand van een akoestisch rapport modelmatig de geluidsniveaus vanwege de inrichtingsgebonden activiteiten - processen op het emplacement berekend.

Alle overige relevante inrichtingsgebonden milieuaspecten, welke in het kader van onderhavige procedure inzichtelijk dienen te worden gemaakt, zijn eveneens verwerkt in het complete aanvraagdocument. De items luchtkwaliteit, trillingen, lichthinder, energie, afvalstoffen en milieuzorg zijn daarbij, afhankelijk van de impact richting omgeving/milieu in meer of minder mate, beschreven en beschouwd.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van deze aanvraag

Emplacement Vondelingenweg is in gebruik ten behoeve van vervoer van goederen afkomstig vanuit de richting emplacement Pernis naar achtergelegen overslagbedrijf. Hiertoe vinden op dit emplacement diverse rangeerhandelingen plaats met wagons. Enkele keren per week komt een trein vanuit Pernis naar emplacement Vondelingenweg en wordt aldaar in delen weggezet op de beschikbare opstelsporen, vervolgens worden deze met een rangeerlocomotief van het overslagbedrijf naar het terrein van het overslagbedrijf getrokken. Nadat deze wagons behandeld zijn binnen de terreingrenzen van het overslagbedrijf worden deze weer teruggedreden naar de opstelsporen van waar deze weer worden gecombineerd en vertrekken richting emplacement Pernis.

1.2 Aard van de inrichting

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

Het spoorwegemplacement Vondelingenweg bestaat uit een 4-tal naast elkaar gelegen sporen welke bestaan uit voor het treinverkeer facilitaire zaken zoals opstel- en rangeersporen. De activiteiten binnen de inrichting zijn omschreven in hoofdstuk 4 van dit document. Voor de indeling van de inrichting wordt verwezen naar de situatietekening zoals als bijlage gelinkt aan het Wabo-aanvraagformulier. Op betreffende tekening is tevens de inrichtingsgrens van het emplacement weergegeven.

2 Algemene gegevens betreffende de aanvraag

2.1 Aanvraag om oprichtingsvergunning

Emplacement Vondelingenweg wordt gebruikt voor het opstellen en samenstellen van treindelen beladen met stoffen welke verladen worden bij het achtergelegen overslagbedrijf, hierbij gaat het met name om niet Externe Veiligheid relevante stoffen als plantaardige en dierlijke oliën en vetten, oliechemicals, minerale oliën, chemicaliën en smeerolie. Productinformatiebladen van stoffen welke zijn/worden vervoerd zijn als bijlage bij deze aanvraag gevoegd, neemt niet weg dat andere producten van dezelfde stofcategorie vervoerd kunnen worden.

Coördinatie met andere regelgeving

Bouwkundige werken - veranderingen

De in deze aanvraag beschreven situatie geeft de huidige, feitelijke situatie weer. Op dit moment zijn er geen veranderingen voorzien of geprojecteerd die vergunningplichtig vanuit het werkveld 'bouwen'.

Er zijn geen bouwkundige ontwikkelingen die als zodanig onderdeel vormen van het emplacement, waarvoor middels onderhavige aanvraag een vergunning krachtens artikel 2.1^e sub 2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wordt verzocht.

Waterwet

Vanaf het spoorwegemplacement vinden geen lozingen van afvalwater op de riolering dan wel oppervlaktewater plaats waarvoor een vergunning in het kader van de Waterwet vereist is. Een coördinatie op dit vlak is dus niet aan de orde.

Zonering in het kader van de Wet geluidhinder

Het emplacement maakt deel uit van het industrieterrein Botlek-Vondelingenplaat dat gezoneerd is in het kader van artikel 53 van de Wet geluidhinder. Met dit gegeven is rekening gehouden bij het bij de aanvraag gevoegde akoestisch rapport.

Milieubeschermingsgebieden

In de directe omgeving van en binnen het spoorwegemplacement zijn dergelijke gebieden, zoals een waterwin-, stiltegebied of beschermingszone, niet aanwezig/gelegen.

Natura 2000

Voor onderhavige emplacement Vondelingenweg is een toets uitgevoerd. De beoordeling hiervan verloopt via de provincie Zuid-Holland die deze taak bij de Omgevingsdienst Haaglanden belegd.

Milieu-effectrapportage

Gelet op het gestelde in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit mer) zijn onderhavige inrichting en de activiteiten die daarbinnen plaatsvinden niet mer-(beoordelings)plichtig. Er is geen sprake van een plan of besluit in het kader van de Wro, Tracewet of van een vergunning ihkv de Wabo art 2.1 lid 1 onder c. De activiteiten binnen onderhavige inrichting worden bovendien niet genoemd in de bijlage behorende bij het MER-besluit.

Beschermde soorten Wet natuurbescherming

De in onderhavige aanvraag beschreven activiteiten en processen zijn bestaande processen binnen de inrichting waarbij geen wezenlijke veranderingen qua activiteiten en processen, alsmede in de spoorlay-out plaatsvinden. Er is derhalve ook geen sprake van nieuwe activiteiten waardoor functies van beschermde planten en dieren in het geding komen. spoorlay-out plaats vinden. Er is derhalve ook geen sprake van beïnvloeding van planten en dieren welke vallen onder de bescherming van de Flora- en Faunawet.

2.2 Toekomstige ontwikkelingen

Er zijn geen toekomstige ontwikkelingen voorzien waarmee in deze aanvraag rekening mee gehouden is of hoeft te worden.

3 Algemene beschrijving van de inrichting

Het emplacement Vondelingeweg is bedoeld als opstel- en rangeerterrein voor goederenmaterieel bestemd voor achtergelegen overslagbedrijf.

3.1 Situering van de inrichting

De inrichting is gevestigd ter hoogte van Vondelingenweg 123 te Rotterdam Vondelingplaat. Voor de ligging en de grenzen van de inrichting wordt verwezen naar de aan het Wabo-aanvraagformulier bijgevoegde situatietekening.

Kadastraal gezien is de ondergrond van het emplacement/de inrichting, waarvoor vergunning wordt gevraagd, onderverdeeld in diverse percelen. Al deze percelen hebben gedeeltelijk betrekking c.q. een relatie met het emplacement. Hieronder is aangegeven welke percelen het betreft:

- gemeente Pernis, sectie 00, afd. A 1198 (ged.);
dit perceel is in eigendom van gemeente Rotterdam en in erfpacht gegeven aan Havenbedrijf Rotterdam N.V.
- gemeente Pernis, sectie 00, afd. A 1199 (ged.);
dit perceel is in eigendom van gemeente Rotterdam en in erfpacht gegeven aan Havenbedrijf Rotterdam N.V.
- gemeente Pernis, sectie 00, afd. A 1200 (ged.);
dit perceel is in eigendom van gemeente Rotterdam, in erfpacht gegeven aan Havenbedrijf Rotterdam N.V. waarbij een ondererfpacht is gevestigd aan Bommelpoort Vastgoed B.V.
- gemeente Pernis, sectie 00, afd. A 1201 (ged.);
dit perceel is in eigendom van gemeente Rotterdam en in erfpacht gegeven aan Havenbedrijf Rotterdam N.V.
- gemeente Pernis, sectie 00, afd. A 1220 (ged.);
dit perceel is in eigendom van gemeente Rotterdam en in erfpacht gegeven aan Havenbedrijf Rotterdam N.V.
- gemeente Pernis, sectie 00, afd. A 1222 (ged.);
dit perceel is in eigendom van gemeente Rotterdam en in erfpacht gegeven aan Havenbedrijf Rotterdam N.V.
- gemeente Pernis, sectie 00, afd. A 1238 (ged.);
dit perceel is in eigendom van gemeente Rotterdam en in erfpacht gegeven aan Havenbedrijf Rotterdam N.V.

De inrichting is gelegen op een bedrijventerrein met name bedoeld en ingericht voor zware, milieu-belastende bedrijven/inrichtingen.

In onderstaande figuur zijn de ligging van het emplacement en de directe omgeving aangegeven.



Figuur 3-1 Omgeving emplacement Vondelingenweg (bron: Google Maps)

3.2 Bedrijfstijden

Activiteiten binnen het emplacement kunnen plaatsvinden op verschillende werktijden. Reden waarom gevraagd wordt vergunning te verlenen om activiteiten binnen de in deze aanvraag beschreven kaders. De feitelijke bedrijfstijden zijn namelijk onder meer afhankelijk van de bedrijfsvoering van de gebruikers van het emplacement.

Onderdeel	Werktijden	Opmerkingen
Emplacement	7 dagen per week, 24 uur per dag. Voor nadere gegevens omtrent de daarmee samenhangende geluidemissie en veiligheidsruimte wordt verwezen naar het akoestisch rapport.	Afhankelijk van de activiteiten op het emplacement wisselend in gebruik

In het akoestisch rapport is weergegeven binnen welke perioden zich diverse processen en activiteiten concentreren. Dit resulteert in een bepaalde milieu/-gebruiksruimte welke noodzakelijk/ wenselijk wordt geacht om de in het volgende hoofdstuk beschreven activiteiten binnen het emplacement te kunnen genereren. Als zodanig wordt voor die inrichtingsgebonden activiteiten, processen een bepaalde milieu-impact richting omgeving aangevraagd en niet zo zeer een bepaald type materieel of proces voor de inrichtingsgebonden treingerelateerde aspecten omdat beiden kunnen variëren.

4 Activiteiten binnen de inrichting

In onderstaande paragrafen wordt een overzicht gegeven van de activiteiten en gebouwen binnen het emplacement.

4.1 Treinbewegingen en opstellingen

Treinbewegingen naar en vanaf het emplacement vinden alleen plaats van- en naar emplacement Pernis.

Op het emplacement betreffen de activiteiten voornamelijk:

- spoorwegmaterieel, al dan niet met locomotief, parkeren c.q. in overstand opstellen wachtend om te vertrekken naar achtergelegen overslagbedrijf;
- treinen samenstellen (sorteren, splitsen, combineren) voor vertrek richting emplacement Pernis.

Nadat bovengenoemde inrichtingsgebonden handelingen zijn beëindigd, vertrekt een trein. Het vertrekproces is, zoals hiervoor al gezegd, geen inrichtingsgebonden handeling (ook al vindt deze activiteit plaats binnen de begrenzing van de inrichting). Om een hanteerbare scheidslijn tussen het inrichtingsverkeer en doorgaand verkeer te verkrijgen, heeft het ministerie van VROM in 1990 een 'passieve richtlijn'¹ uitgegeven. De strekking van deze richtlijn is diverse malen bevestigd door de Raad van State. Deze stelt dat: *'De Afdeling is van oordeel dat de geluidsbelasting als gevolg van doorgaande treinen en treinen die van en naar de rangeerlocatie rijden, dient te worden beoordeeld aan de hand van het Besluit geluidhinder spoorwegen, terwijl de geluidbelasting van splits- en combineeractiviteiten van treindelen als industrielawaai dient te worden aangemerkt'*. Opgemerkt wordt dus dat niet zozeer de aanduiding van een spoor leidend/bepalend of het wettelijk kader, waarvoor onderhavige vergunningaanvraag wordt ingediend, van toepassing is maar juist de activiteit of handeling die op een spoor plaatsvindt.

4.2 Onderhoud aan de spoorweginfrastructuur

Alle sporen in Nederland worden regelmatig gecontroleerd ten behoeve van de veiligheid, duurzaamheid, kwaliteit en continuïteit van het spoorvervoer. Dit gebeurt ook op het emplacement Vondelingenweg. Hieruit kan blijken dat (groot) onderhoud nodig is. Doordat vooraf niet te bepalen is wanneer en hoe vaak dit voorkomt, zal dit afzonderlijk geregeld worden. Ten behoeve van het schouwen van het spoor wordt tegenwoordig vanuit ARBO-eisen en veiligheid en beschikbaarheid van het spoor de video-schouwtrein ingezet. Het voordeel hiervan is dat meer werkzaamheden tijdens de dagperiode kunnen plaatsvinden. Voorheen schouwden medewerkers lopend het spoor. De videoschouwtrein schouwt wekelijks tot tweewekelijks sporen en wissels op emplacementen en doorgaand spoor.

¹ Passieve richtlijn van het ministerie van VROM van 12 juni 1990 betreffende 'Toepassing Besluit geluidhinder Spoorwegen, Hinderwet en Wet geluidhindervergunningen'.

Onderhoudswerkzaamheden aan de spoorbaan zijn geen inrichtingsgebonden activiteiten waarin het kader/regime vanuit de Wabo specifiek voorziet. Regulier onderhoud kan worden uitgevoerd in het zogenaamde onderhoudsrooster. Dit rooster betreft buitendienst stellingen voor een deel van de infrastructuur. Bij zo'n buitendienst stelling kunnen alle onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd die uit inspecties/schouwen zijn geconstateerd. Vanwege het intensieve gebruik kennen doorgaande sporen de hoogste onderhoudsfrequentie. Onderhoudswerkzaamheden vinden verspreid op het emplacement plaats waarbij doorgaans sprake is van een korte verblijftijd.

Het onderhoud valt op te splitsen in:

- kleinschalig onderhoud;
- grootschalig onderhoud;
- vervanging.

Kleinschalig onderhoud

Het betreft hier onderhoud met handgereedschap en klein mechanisch handgereedschap, zoals bijvoorbeeld het aandraaien van bevestigingsmoeren en het slijpen van spoorstaven.

Grootschalig onderhoud

Het betreft hier de correctie van de ligging van sporen en wissels en de vervanging van onderdelen van infra-componenten. Gezien de onderhoudsfrequentie en de spreiding van de activiteiten over de gehele inrichting is hier sprake van incidentele werkzaamheden die circa eens in de 15 jaar plaatsvinden.

Vervanging

Het betreft hier spoorvernieuwing, ballastbedvernieuwing, vervanging van de bovenleiding enz. Deze activiteiten vinden doorgaans overdag plaats. Door de lange levensduur van infra-componenten (15-50 jaar) vindt vervanging zeer incidenteel plaats. Grootschalige onderhoudswerkzaamheden en vervanging zijn zodanige projecten dat dergelijke werkzaamheden uitvoerig worden voorbereid en hierover actief vooraf met allerlei betrokkenen, zoals vervoerders, gemeente, grondeigenaren en omgeving wordt gecommuniceerd.

Voor een veilig functioneren van wissels en daarmee de veiligheid van het spoorwegnet is wisselonderhoud noodzakelijk. Tot dit onderhoud behoort het smeren van de wissels. Op dit emplacement worden, net zoals dit gebeurt op emplacementen elders in Nederland, bewegende delen van wissels regelmatig gesmeerd. Opslag van wisselsmeermiddel vindt niet op het emplacement/ binnen de inrichting plaats. Betreffende werkzaamheden worden uitbesteed aan één of meerdere (proces)aannemers. Zij hebben deze middelen in opslag.

Vanuit de doelstelling om bodemverontreiniging te voorkomen, is onderzoek gedaan naar:

- de minst milieubelastende smeermiddelen
- de noodzaak van het smeren van de wissels.

Milieubelasting smeermiddelen

Vroeger werden wissels gesmeerd met minerale olie. Thans is een meer milieuvriendelijk middel (zoals Vestol Plantogel 2204 FS) of een product met gelijke specificatie in gebruik. Bij het onderzoek naar vervanging van de minerale olie en de milieubelasting ten gevolge van de nieuw toe te passen smeermiddelen is aansluiting gezocht bij de Duitse normering. Het betreft hier de handleiding 'Blauen Engel' die voor het beoordelen van de milieubelasting van kettingzaagolie door het Umwelt-Bundesamt (het Duitse ministerie van milieu) ontwikkeld is. De 'Blauen Engel' stelt onder meer:

- een biologische afbreekbaarheid van (tenminste) 85% volgens de CEC-L33-T82 methode
- de afwezigheid van zware metalen.

Op basis van de 'Blauen Engel' zijn voor de toe te passen smeermiddelen leveringsvoorwaarden ontwikkeld welke staan beschreven in de 'NS Specificatie Wisselsmeermiddel' (specificatienummer NSTO 41543). Wanneer naast thans beschikbare middelen andere middelen beschikbaar komen die aan deze specificatie voldoen, kunnen zij ook toegepast worden.

Noodzaak smering

Noodzakelijk te smeren metalen delen van de wissels worden steeds meer vervangen door smeringsvrije kunststoffen onderdelen (zogenaamde 'switch-glides'). Alleen in geval van handbediende wissels vindt een dergelijke vervanging niet plaats en blijft smering in het belang van de veiligheid en het voorkomen van storingen noodzakelijk. Op onderstaande foto is zo'n handbediende wissel weergegeven.



Foto 4-2 Handbediende wissel

Op foto 4-2 is een electrohydraulische omzetstoel met wisselstandindicatie zichtbaar zoals aanwezig op het emplacement Vondelingenweg.

Handbediende wissels zullen in het kader van een landelijk vervangingsprogramma vanwege arbo-technische redenen steeds meer vervangen worden door automatische systemen. Deze bestaan uit een electrohydraulische omzetstoel met wisselstandindicatie. Hiertoe zijn mechanische wisselstellers aanwezig die met een drukknop worden bediend. In de wisselomstellers is hydraulische olie aanwezig. De omsteller is geplaatst in een vloeistofdichte bak die alle aanwezige olie kan opvangen. Op Vondelingenweg zijn nog beide wisselbedieningsystemen aanwezig.

4.3 Bedienen van seinen en wissels

Emplacement Vondelingenweg is een zogeheten NGCB (Niet Centraal Bediend Gebied) wat wil zeggen dat er geen sein-en wisselbediening plaatsvindt vanuit de verkeersleidingspost waar het treinverkeer in het gehele havengebied wordt geregeld. Wanneer een trein vertrekt vanaf emplacement Pernis wordt

het gebied weggegeven aan de vervoerder en worden de wissels ter plaatse van emplacement Vondelingenweg met de hand bediend. Wanneer een trein vertrekgereed is voor vertrek naar emplacement Pernis zal de machinist zich melden bij de treindienstleider waarna een rijweg ingesteld zal worden naar emplacement Pernis.

4.4 Gebruik van bestrijdingsmiddelen

Vernieuwing van ballastbedden in combinatie met het aanbrengen van filterdoek in dit bed werkt sterk beperkend op de groei van ongewenste vegetatie. De gehanteerde technieken kenmerken zich door een minimaal bestrijdingsmiddelengebruik en hoge behandelingssnelheid. Het preventief spuiten is afgeschaft. De veiligheid van het emplacement, zoals het functioneren van wissels en het voorkomen van brandverspreiding, maakt curatief gebruik van bestrijdingsmiddelen naast het handmatig verwijderen van planten noodzakelijk. 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. Binnen de inrichting worden geen bestrijdingsmiddelen opgeslagen.

4.5 Verlichting

Het buitenterrein van de inrichting moet zodanig verlicht zijn dat een goede oriëntatie mogelijk is en werkzaamheden kunnen worden verricht in geval van schemering en duisternis. Voor de realisatie van de verlichting zal een project worden opgestart, onduidelijk is op dit moment nog wanneer de exacte uitvoering hiervan zal plaatsvinden. De lichtbundels zullen gericht worden op de sporen. Nabij gelegen bedrijfspanden en -terreinen van derden worden niet direct aangestraald. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op dit aspect.

5 Milieu-aspecten

5.1 Geluid

Het bij deze aanvraag overlegde akoestisch rapport waarin de berekende geluidemissie van de relevante activiteiten is opgenomen, geeft een beschrijving van de voor de geluiduitstraling kenmerkende bedrijfsvoering bij volledige capaciteit van de inrichting die zich onder normale omstandigheden vanwege de inrichtingsgebonden activiteiten en processen op het emplacement voordoet. Deze in het akoestisch rapport beschreven representatieve bedrijfssituatie sluit overigens regelmatige en/of incidentele afwijkingen niet uit maar biedt voldoende flexibiliteit om binnen de milieuruimte te opereren benodigd voor de aangevraagde activiteiten. Omdat de inrichtingsgebonden, treingerelateerde processen en activiteiten kunnen wijzigen ten aanzien van aantallen wagens, tijdstippen, materieeltypes en dergelijke, wordt verzocht generieke activiteiten met een bepaalde geluidruimte te vergunnen en de aan het akoestisch rapport ten grondslag liggende gegevens niet expliciet te benoemen en evenmin onderdeel te laten vormen van de vergunning.

Equivalente geluidsniveaus

Het DGM is gebruikt om de geluidsbelasting te berekenen, die het gevolg is van het uitvoeren van de activiteiten conform de RBS. De ligging van de relevante toetspunten is weergegeven in figuur 1 van Bijlage A van het als bijlage toegevoegde akoestisch onderzoek. De rekenresultaten worden weergegeven in tabel 5.1. De verschillen met de waarden van het immissiebudget zijn weergegeven tussen haken. Negatieve waarden duiden er op dat de geluidsbelasting lager is dan het beschikbare budget. Voor de ontvangerpunten die zijn toegevoegd (G99991, G99992, G99993) is geen budget opgegeven.

Tabel 5.1 Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{A,r,LT}$ in dB(A)

Id	Omschrijving	$L_{A,r,LT}$ berekend (overschrijding) [dB(A)]		
		dag	avond	nacht
G70700	Vlaardingen West (ZIP 6)	3,5 (-7,7)	7,0 (-4,2)	5,2 (-6,0)
G70701	Vlaardingen Midden (ZIP 7)	9,2 (-6,9)	12,8 (-3,3)	10,9 (-5,2)
G70702	Vlaardingen Oost (ZIP 8)	1,6 (-6,5)	5,3 (-2,8)	3,4 (-4,7)
G70703	Schiedam West (ZIP 9)	-2,4 (-6,5)	1,2 (-2,9)	-0,7 (-4,8)
G70704	Schiedam Midden (ZIP 10)	-3,7 (-6,5)	-0,1 (-2,9)	-2,0 (-4,8)
G70705	Pernis West (ZIP 11)	0,9 (-6,7)	4,6 (-3,0)	2,7 (-4,9)
G70706	Hoogvliet Oost (ZIP 12)	2,0 (-6,0)	5,7 (-2,3)	3,7 (-4,3)
G70707	Hoogvliet Midden (ZIP 13)	4,2 (-4,4)	7,9 (-0,7)	5,9 (-2,7)
G70708	Hoogvliet West (ZIP 14)	4,0 (-5,5)	7,7 (-1,8)	5,8 (-3,7)
G70709	Spijkensse Oost (ZIP 15)	5,0 (-6,6)	8,6 (-3,0)	6,8 (-4,8)
G70710	Spijkensse West (ZIP 16)	1,3 (-5,6)	5,0 (-1,9)	3,1 (-3,8)
G70711	Geervliet Midden (ZIP 17)	-4,5 (-5,8)	-0,9 (-2,2)	-2,7 (-4,0)
G70712	Heenvliet Midden (ZIP 18)	-6,3 (-5,4)	-2,7 (-1,8)	-4,6 (-3,7)
G70713	Zwartewaal Haven (ZIP 19)	-8,1 (-5,8)	-4,5 (-2,2)	-6,3 (-4,0)
G70714	Rozenburg Oost (ZIP 20)	-3,0 (-3,7)	0,6 (-0,1)	-1,3 (-2,0)
G70715	Rozenburg Midden (ZIP 21)	-5,8 (-3,4)	-2,2 (0,2)	-4,0 (-1,6)
G83683	Rozenburg West woon (ZIP 31)	-8,6 (-3,3)	-5,0 (0,3)	-6,9 (-1,6)
G83821	Rozenburg Zuid-Oost (ZIP 32)	-4,6 (-1,3)	-1,1 (2,2)	-2,9 (0,4)
G99991	Abel Tasmanlaan	8,8	12,5	10,6
G99992	Heleniumweg	5,8	9,6	7,6
G99993	Ferdinand Huykstraat	3,5	7,2	5,3

Uit tabel 5.1 blijkt dat hoogste geluidsbelasting vanwege het emplacement zal optreden op G70701. De geluidsbelasting bedraagt daar 9,2/12,8/10,9 dB(A) in de dag/avond/nachtperiode. Dit is, afhankelijk van de beoordelingsperiode, 3 tot 7 dB lager dan het immissiebudget.

5.2 Trillingen

Het rijden van treinen kan trillingen veroorzaken. Ervaring leert dat, indien trillingshinder voorkomt, dit vooral veroorzaakt wordt door doorgaand treinverkeer dat met grotere snelheid trillingsgevoelige objecten passeert. Trillingshinder als gevolg van de activiteiten, waarvoor middels onderhavige aanvraag vergunning wordt aangevraagd, zijn verwaarloosbaar.

Trillingsbronnen

Binnen de inrichting zijn onderstaande, mogelijke trillingsbronnen aanwezig. Er kan een onderscheid worden gemaakt in:

- stationaire bronnen
- mobiele bronnen.

Bij stationaire bronnen valt te denken aan treinen in overstand. Wanneer mobiele bronnen trillingshinder veroorzaken, ontstaat dit vooral door een dynamische belasting op een elastische spoorconstructie. De sterkte van de trilling kan hierbij toenemen naar gelang de snelheid, en daarmee de dynamische belasting, groter wordt. Het stoten van stalen treinwielen op oneffenheden op de rails of voegen bij wissels levert slechts een marginale bijdrage aan de trillingshinder.

Trillingsbeleving en -normering

In 1975 is de eerste, meer algemeen bruikbare, trillingsnorm gepubliceerd. Het betrof hier de DIN 4150. Deze norm is verder ontwikkeld in 1992, waarna in 1993 in Nederland de SBR (=Stichting Bouw Research) richtlijn 2, 'Hinder voor personen in gebouwen' is uitgebracht. Deze richtlijn is geen wettelijke regeling die trillingshinder (we spreken hier niet over schade) op emplacementen moet voorkomen. ProRail hanteert als beoordelingskader voor emplacementen richtlijn B van de SBR (Stichting Bouwresearch) maar voert niet voor elk emplacement afzonderlijk een trillingsonderzoek uit. Uit eerdere onderzoeken is namelijk gebleken dat vergunningplichtige processen op emplacementen trillingsniveaus veroorzaken die (ver) onder de streefwaarden voor hinder blijven. Klachten hebben vrijwel altijd betrekking op het 'doorgaande treinverkeer' (hogere snelheden); in de meeste gevallen betreft de klacht dan ook nog (angst voor) schade aan gebouwen/woningen, en geen hinder.

Er zijn op grond van algemene onderzoeken/metingen geen aanwijzingen dat de installaties en processen binnen de inrichting dusdanig hoge trillingsniveaus veroorzaken dat hierdoor trillingshinder (beoordeeld conform de beoordelingsrichtlijn van de SBR) te verwachten is. De mogelijkheden om de trillingen die deze processen veroorzaken te reduceren zijn overigens ook zeer beperkt; een effectieve maatregel is het elimineren van voegen in sporen en wissels.

Afvalstoffen

Op het emplacement komt geen afval vrij en wordt geen afval opgeslagen.

5.3 **Treinincidentbestrijding Betuweroute en havenspoorlijn**

ProRail heeft voor de door haar beheerde spoorweginfrastructuur een organisatie ingericht en met spoorwegondernemingen afspraken gemaakt, met betrekking tot de afhandeling van treinincidenten. Daarnaast maakt ProRail afspraken met Veiligheidsregio's in convenanten en wordt er informatie uitgewisseld via regionale planvorming (zoals Informatiekaarten) en gezamenlijke oefeningen. Hierdoor zijn ook steeds ontwikkelingen en verbeteringen mogelijk zodat deze paragraaf een momentopname is.

De beheertaak rond afstemming van afspraken tussen partijen en algemene preparatie is belegd bij ProRail afdeling Incidentenbestrijding. Voor de uitvoering zijn naast de afdeling Incidentenbestrijding, taken belegd bij Verkeersleiding, Infrabeschikbaarheid en Woordvoering.

De overige partijen in de Incidentmanagementorganisatie Rail borgen hun verantwoordelijkheden binnen hun eigen organisatie, met een eigen wachtdienst- en uitvoeringsorganisatie.

ProRail Incidentenbestrijding

Zij valt hiërarchisch onder Operatie Verkeersleiding en wordt ondersteund door een staforganisatie. En werkt bij de repressie nauw samen met Infrabeschikbaarheid, waar de landelijke regie en de meldkamerfunctie zijn georganiseerd.

Incidentenbestrijding heeft als taakgebieden:

- Preventie, zoals ontwikkelen van risicobeheersingsmaatregelen en buitengewone opsporing;
- Preparatie op treinincidenten, zoals plannen maken en oefeningen organiseren;
- Repressie;
- Afstemming met overheidshulpdiensten;
- De overall coördinatie en operationele leiding op de incidentlocatie binnen de spoorsector.

Algemeen leider (Rol Officier van Dienst Rail):

De algemeen leider of Officier van Dienst Rail is herkenbaar aan het groene vest of schouderstuk met opdruk OvD Rail en is verantwoordelijk voor:

- De operationele leiding en coördinatie bij de afhandeling;
- Afstemming met overheidshulpdiensten;
- Borgen van een veilige afhandeling;
- Afgeven betrouwbare prognosetijden en sturen op de afhandeling binnen die prognosetijden;
- Escalatie naar Regisseur Incidentenregie en Infrabeschikbaarheid (operationeel), of via de Regisseur IIB naar de regionale wachtdienst Verkeersleiding (voorzitter regionaal beleidsteam incidentmanagement, beleidsmatig)

Incidentenbestrijders:

Incidentenbestrijders zijn de operationele uitrukfunctionarissen met voorrangsvoertuigen. Zij zijn verantwoordelijk voor:

- Hersporen;
- Technische hulpverlening bij treinincidenten
- Assistentie verlenen bij redding en bestrijding aan overheidshulpdiensten;
- Assistentie verlenen bij evacuatie reizigers uit gestrande treinen.

ProRail Infrabeschikbaarheid Meldkamer Spoor:

De Meldkamer Spoor, afdeling Backoffice is het operationele meld- en informatiecentrum (24/7) van ProRail. In relatie tot treinincidenten heeft de Meldkamer de taken:

- Kiezen van een scenario en daarop volgend alarmeren;
- Verzamelen, loggen, coördineren en distribueren van informatie tijdens een calamiteit;
- Aanspreekpunt voor regionale meldkamers van Veiligheidsregio en politie;
- Ondersteunen algemeen leider en namens hem bepaalde processen bewaken;
- Loggen van infrastoringen en coördineren van spooraannemers (proces herstel infrastructuur).

ProRail Verkeersleiding

De treindienstleiders van ProRail Verkeersleiding leiden het treinverkeer over het spoornet. Bij treinincidenten hebben zij de volgende taken:

- Signaleren en melden van treinincidenten;
- Nemen van veiligheidsmaatregelen ter voorkoming van uitbreiding van het incident;
- Nemen van veiligheidsmaatregelen ten behoeve van een veilige werkplek voor hulpverleners.

Calamiteitenbestrijding emplacement Vondelingenweg

Voor de bestrijding van treinincidenten op emplacementen zijn naast de landelijke organisatie en middelen aanvullende instrumenten ter beschikking. Deze zijn zowel organisatorisch van aard als betreffen fysieke voorzieningen t.b.v. de afhandeling van incidenten.

Organisatorisch:

Voor elk emplacement is 24 uur per dag, 7 dagen in de week een treindienstleider aanspreekbaar op de betreffende treindienstleiderspost (Treindienstleider Vondelingenweg, zit op post Kijfhoek). De Treindienstleider is het centrale aanspreekpunt voor gebruikers van het emplacement (vervoerders, aannemers etc.) Deze kunnen incidenten telefonisch, via GSMR of via de portofoon melden. Bij constatering van een incident door gebruikers wordt altijd de betreffende treindienstleider gewaarschuwd deze zet dan verdere alarmeringsprocedures in gang (waaronder CIN of DCMR-melding).

Organisatie ter voorkoming van milieuschade

Wanneer ladingverlies bodem- en waterverontreiniging veroorzaakt, wordt door directe signalering een georganiseerde hulpverlening en/of directe milieukundige hulp ingeschakeld om de verspreiding van deze vormen van verontreiniging te voorkomen en wordt met het herstel van de veroorzaakte nadelige gevolgen aangevangen. Hiervoor heeft ProRail met een ingenieursbureau een overeenkomst afgesloten betreffende een calamiteitendienst die 24 uur per dag beschikbaar is.

5.4 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. 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.

Voor onderhavige inrichting betreft het aantal dieseltractie-uren circa 187 uur per jaar. Gelet op dit aantal uren zijn er geen berekeningen uitgevoerd.

5.5 Bodem

Wanneer voor de (revisie)vergunningaanvraag de nulsituatie van de bodem bepaald moet worden, wordt in principe alleen onderzoek verricht op locaties waar volgens de NRB sprake is van een toekomstig bodemrisico. Voor het emplacement Vondelingeweg zou het in dit geval dus gaan om locaties ter hoogte van de 'wisselomstellers'. Hierbij wordt opgemerkt dat deze gesitueerd zijn ter plaatse van wissels. Wissels zijn onderdeel van de algemene strategie en worden derhalve niet apart onderzocht. Echter, de DCMR stelt dat naast deze locaties ook het rangeren met gevaarlijke stoffen een bodembedreigende activiteit is in het kader van de NRB. Door deze stellingname wordt verzocht ook ter plaatse van de rangeersporen de nulsituatie van de bodem te bepalen.

ProRail acht het vaststellen van de nulsituatie van de bodem evident, maar ziet het rangeren met gevaarlijke stoffen niet als een bodembedreigende activiteit volgens de NRB. Immers is het "rangeren" niet als activiteit in de NRB opgenomen, omdat deze activiteit volgens de NRB niet aangeduid wordt als 'proces'. Omdat ProRail het wel van belang vindt om de bodemkwaliteit te bepalen (mede in verband met eventuele risico's voor mens en milieu), worden de rangeersporen in het nog uit te voeren onderzoek wel meegenomen.

Het onderzoek zal worden uitgevoerd conform 'Nulstrategiedocument bodem voor rangeeractiviteiten t.p.v. de Rotterdamse haven', Tauw kenmerk R001-1222072TJV-per-V03-NL, van 2 mei 2014 (hierna te noemen 'algemene strategie'), welke is goedgekeurd door de DCMR.

Gelet op de realisatietijd van betreffend onderzoek is deze nog niet gereed bij indiening van onderhavige aanvraag. Zodra deze gereed is zal het onderzoek als aanvullende informatie worden ingediend.

5.6 Nederlandse richtlijn bodembescherming: NRB-toets

De binnen de inrichting operationele processen, installaties en/of activiteiten die ingevolge de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming kunnen leiden tot een bodemrisico, zijn in onderstaande tabel getoetst en uitgewerkt conform de Bodemrisico Checklist vervat in de NRB.

Tabel 5-1 NRB-toets bodembescherming/risico's

Activiteit	Locatie	Subactiviteit	NRB-codering	Bes	Systeemontwerp/beheermaatregelen	Ees	BR C
Procesactiviteit en -bewerkingen	wisselomstellers	gesloten proces of bewerking	4.1	3	vloestofdichte opvangvoorziening, inspectie en algemene zorg*	1	A

* = hemelwater kan niet in de installatie geraken doordat deze is voorzien van een volledig gesloten metalen kap (aandachtspunt ter bepaling bodembeschermingsstrategie).

In de voorafgaande tabel - BRCL is de activiteit 'transport op bedrijfsterrein in tankwagens e.d. - rangeren/ transport met bodembedreigende stoffen' niet opgenomen en beschouwd. Daar dit type wagens in hoofdzaak betrekking heeft op materieel dat ook op het doorgaand spoor gebruikt wordt, zou er met het oog op transportactiviteiten namelijk sprake kunnen zijn van rechtsongelijkheid. Voor dit transport gelden voorts speciale voorschriften en eisen (zoals ADR en RID), die de kans op

ongevallen en bodembelasting aanzienlijk beperken. Aangezien er geen sprake is van los- en laadactiviteiten, aftap- of vulpunten van bodembedreigende stoffen, is een risico vanwege andere deelactiviteiten evenmin aanwezig binnen het emplacement.

5.7 Energie

Bij het emplacement wordt enkel gebruik gemaakt van elektriciteit voor de bovenleiding en toekomstig voor de verlichting van het emplacement, op dit moment is nog niet bekend welk verbruik hiermee samenhangt.

5.8 Lichthinder

Momenteel is er geen verlichting op het emplacement aanwezig. Indien in de toekomst blijkt dat dit wel noodzakelijk is, zal de verlichting op het emplacement tegen het vallen van de avond, middels lichtgevoelige sensoren, automatisch ontstoken. Hierbij zal bij het ontwerpen van de verlichting rekening worden gehouden met de onderstaande voorwaarden:

- de verlichting is bedoeld voor het emplacement en niet voor aanpalende tuinen en wegen, onnodige verlichting moet derhalve worden voorkomen;
- inkijk in heldere lichtbronnen moet voorkomen worden;
- de verlichting mag geen 'horizonvervuiling' opleveren;
- de op het emplacement te verrichten werkzaamheden moeten kunnen worden verricht zonder verblindingshinder te ondervinden;
- (trein)bestuurders mogen niet verblind worden door te heldere lichtbronnen;
- obstakels op het emplacement moeten in iedere situatie kunnen worden opgemerkt (dus voorkomen van diepe schaduwen);
- het energieverbruik moet minimaal zijn.

Naast deze definiëring van verlichtingsniveaus worden de armaturen zoveel mogelijk neerwaarts gericht.

Bijlage 1 Tekeningen inrichtingsgrens

Bijlage 2 Akoestisch onderzoek en modelleringsrapport

Bijlage 3 Productinformatiebladen