



Ons kenmerk 2012/52627
Bijlage(n)

Maastricht 13 november 2012

VERZONDEN 19 NOV. 2012

Besluit van Gedeputeerde Staten van Limburg

1. De aanvraag

Op 31 maart 2010 hebben wij een aanvraag d.d. 30 maart 2010 ontvangen van Chemelot Site Permit B.V. en Sitech Services B.V. voor een deelrevisievergunning ingevolge artikel 8.4, lid 1 van de Wet milieubeheer (Wm). Het betreft de deelrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot die gelegen is op de site Chemelot in de gemeente Sittard-Geleen. De aanvraag is geregistreerd onder nummer 10/2088.

Op 12 mei 2010 hebben wij verzocht om aanvullende gegevens. Deze aanvullende gegevens, gedateerd op 16 juni 2010, zijn bij ons op 18 juni 2010 ingekomen. Vervolgens hebben wij op 2 juli 2010 nogmaals aanvullende gegevens gevraagd met betrekking tot indirecte hinder. Deze gegevens, gedateerd op 12 juli 2010, zijn bij ons op 13 juli 2010 ingekomen. Op 3 december 2010 hebben wij als reactie op de zienswijzen op het ontwerpbesluit d.d. 24 augustus 2010 nog een aanvulling ontvangen Chemelot Site Permit B.V.

Op 27 juni 2012 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op twee onderdelen de beroepen gegrond verklaard en het besluit vernietigd. Om het vernietigde besluit te repareren wordt nu een nieuw definitief besluit genomen. Omdat de aanvraag dateert van 30 maart 2010 zijn een aantal beschrijvingen in de aanvraag over de jaren 2011 en 2012 inmiddels achterhaald. Daar waar nodig is de tekst vetgedrukt om de actuele situatie toe te lichten.

De aanvraag betreft met name de volgende activiteiten:

- Uitvoeren van tractie- en rangeerhandelingen met treinen en wagons;
- Transport van treinen met units (containers, wissellaadbakken, trailers, flats) binnen de particuliere spoor aansluiting op site Chemelot binnen het netwerk van sporen van en naar goederenterminals (verladings) en de toekomstige Rail Terminal Chemelot;
- Uitvoeren van onderhoud aan het spoorwegnet in het OBL-gebied (outside battery limit).

Het laden en lossen van wagons en het transport binnen de diverse deelinrichtingen behoort niet tot deze deelvergunning maar maakt deel uit van de deelvergunningen voor de productielocaties.

Ten opzichte van de voorheen vergunde situatie worden een aantal wijzigingen aangevraagd met betrekking tot de spoorwegactiviteiten binnen de Chemelot site.

- Een toename in treintransporten van cat. A stoffen (m.n. LPG) t.b.v. SABIC.
- Een afname van het aantal ammoniaktransporten per spoor ten gevolge van het convenant om de ammoniaktransporten tussen DSM-Agro Geleen en IJmuiden te beëindigen.
- De voorgenomen beëindiging van treintransporten van kunstmest KAS en SULFA-ZA vanuit de verlaadlocaties KGF en SULFA naar haven Stein omdat de volledige productie via vrachtauto's zal worden afgevoerd. Het beëindigen van treintransporten kunstmest KAS vanuit de verlaadlocatie KGF naar haven Stein is 1-1-2012 gepland. **Deze treintransporten zijn inmiddels inderdaad beëindigd.** Het beëindigen van treintransporten SULFA-ZA vanuit de verlaadlocatie SULFA naar haven Stein is 1-1-2014 gepland.
- Een verschuiving in vervoersmodaliteit naar spoor door het project Verlading binnen de deelinrichting Caprolactamfabrieken waarbij o.a. de verlading wordt gemoderniseerd voor 2011. **Dit is inmiddels gerealiseerd.**
- De treintransporten en productiecapaciteiten binnen DSM Fibre Intermediates (DFI) nemen toe door de verdere debottlenecking van de ACN- en Caprolactamfabrieken.
- Transport van een aantal stoffen ten behoeve van de vergunde maar nog niet gerealiseerde Polysiliconfabriek door The Silicon Mine (TSM) / Degussa. **Deze deelinrichtingen zijn niet gerealiseerd en de desbetreffende deelvergunningen zijn ingetrokken. Het transport zal dus ook niet plaatsvinden. In deze vergunning zijn het beperkte aantal wagons ten behoeve van deze deelvergunningen wel nog meegerekend om de grondslag van de aanvraag niet te verlaten. De werkelijke geluidbelasting en extern risico zal hierdoor zeker niet ongunstiger zijn.**
- Het rijden van de treinen van en naar de Rail Terminal Chemelot (RTC) over het OBL spoor wordt in deze deelrevisievergunning wel al aangevraagd hoewel de RTC nog in voorbereiding is en de (milieu) vergunningen nog niet zijn aangevraagd. De reden hiervoor is dat het wenselijk is om al in deze fase duidelijkheid te geven over de milieugevolgen en met name de geluidbelasting die zal ontstaan binnen deze deelinrichting ten gevolge van de RTC. De duidelijkheid over de geluidbelasting is al in deze fase wenselijk voor zowel voor de omwonenden als het bedrijf. **De deelvergunning voor de RTC is op 22 november 2011 met kenmerk 2011-0255 verleend en sinds 12 januari 2012 onherroepelijk.**
- Om de wijzigingen in de aantallen wagons op een veilige manier mogelijk te maken, is gekozen voor een andere manier van samenstellen van de treinen. Essentieel hierbij is dat binnen een afstand van 450 m tot de woonbebouwing geen treinen worden samengesteld met combinatie van brandbare vloeistoffen (cat. C.3 en D.3 Acrylonitril) en brandbare gassen (cat. A).

- Het zoveel als mogelijk samenstellen en opstellen van Warme-BLEVE vrije treinen op site Chemelot met als mogelijkheid om Warme-BLEVE vrij te kunnen gaan rijden op het openbare net. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf D.10 van de aanvraag.

Bij de beoordeling van de aangevraagde wijzigingen in deze revisievergunning zijn met name de aspecten externe veiligheid en geluid van belang. Voor beide aspecten geldt dat wijzigingen in het aantal transporten een direct en een indirect effect kunnen hebben. Het directe effect betreft de milieubelasting die wordt veroorzaakt door de spoorwegactiviteiten binnen de Chemelot site. Het indirecte effect betreft de milieubelasting die veroorzaakt wordt door het rijden van de treinen van/naar Chemelot op het openbaar spoorwegennet.

De Wet milieubeheer is echter alleen van toepassing op "inrichtingen". Dit betekent dat het indirecte effect op de externe veiligheid in deze Wet milieubeheervergunning niet meegewogen kan worden. Hierop is het "BasisNet Spoor" van toepassing. **Bij het vaststellen van een nieuw definitief besluit (naar aanleiding van de vernietiging door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van het besluit van 21 december 2010) in november 2012 is BasisNet Spoor nog steeds niet vastgesteld.**

Het indirecte geluideffect van het rijden van de treinen van/naar Chemelot zien wij als indirecte hinder en kan wel worden meegewogen in de beoordeling.

Voor de aspecten Externe Veiligheid en Geluid wordt dit verder toegelicht in de paragrafen 4.6 respectievelijk 4.7.

Op 4 mei 2010, verzonden 3 mei 2010, hebben wij van de gemeente Sittard-Geleen een advies ontvangen met betrekking tot de aanvraag.

De aanvraag om vergunning en de ontwerpbeschikking hebben van 1 september 2010 tot en met 12 oktober 2010 ter inzage gelegen. Op 27 september 2010 tijdens een informatieavond is gelegenheid geweest om mondelinge zienswijzen in te brengen. Deze zijn niet ingebracht, wel zijn binnen deze termijn schriftelijke zienswijzen ontvangen. Naar aanleiding van de zienswijzen zijn enkele voorschriften toegevoegd of aangepast. Dit betreft de voorschriften: 2.5b; 3.4; 3.7; 4.1; 4.2 en 4.3.

Voor de inhoudelijke behandeling van het advies en de zienswijze verwijzen we naar hoofdstuk 5 van deze vergunning.

Op 21 december 2010 hebben wij een definitief besluit genomen dat van 29 december 2010 tot en met 9 februari 2011 ter inzage heeft gelegen. Door de buurtvereniging Mauritspark en de gemeente Sittard-Geleen is bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) beroep aangetekend tegen dit besluit. De zitting heeft plaats gevonden op 27 april 2012. Op 27 juni 2012 heeft de ABRS op twee onderdelen de beroepen gegrond verklaard en het besluit vernietigd. Het betreft de volgende beroepsgronden:

- **Het geluid ten gevolge van het rijden van aankomende en vertrekkende treinen over spoor 221. De ABRS heeft geoordeeld dat het geluid dat wordt veroorzaakt door het rijden van binnenkomende en vertrekkende treinen op het stukje spoor (221) vanaf de poort tot het daadwerkelijke rangeren wel behoort tot de activiteiten van de inrichting en dus moet worden beoordeeld als industrielawaai. In het bestreden besluit was dit beoordeeld als indirecte hinder.**

- De beoordeling van het extern risico ten gevolge van de toename van het aantal treinen op het toevoerende spoor 526. Spoor 526 is de verbinding tussen de sporen van de Chemelot Site en het doorvoerende spoor Sittard-Maastricht. Hoewel het extern risico terecht niet is getoetst aan het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) is de ABRS van mening dat het extern risico ten gevolge van het rijden van de treinen van/naar de inrichting een beoordeling moet worden uitgevoerd door Gedeputeerde Staten volgens de "Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen".

Naar aanleiding van deze uitspraak heeft Sitech Services B.V. op 23 oktober een nieuw akoestisch rapport (JG/2012/Sitech/OBLRail/01 d.d. 26.09.2012) aan ons gestuurd. In dit nieuwe rapport zijn ook de eerdere aanvullingen van 12 juli 2010 (indirecte hinder) en 3 december 2010 (reactie op zienswijze) opgenomen. Daarmee vervangt het nieuwe rapport bijlage 4 van de aanvraag d.d. 30 maart 2010 en de genoemde aanvullingen. De tekst van de overwegingen in de hoofdstukken 4 t/m 5.3 is niet gewijzigd. De uitspraak van de ABRS en de inhoudelijke heroverweging zijn opgenomen in paragraaf 5.4 en 5.5 van dit besluit.

2. Huidige vergunningsituatie

Op 14 juni 2005 is aan Chemelot Site Permit een revisievergunning (2005/05) verleend. Deze vergunning is onherroepelijk sinds 4 augustus 2005. Er is op 22 september 2009 een veranderingsvergunning voor de deelinrichting Infrastructuur verleend met betrekking tot een toename van het aantal LPG wagons tot 10.000 per jaar. De Outside Battery Limit (OBL) spoorwegactiviteiten maakten tot nu toe onderdeel uit van de deelinrichting "Infrastructuur" (hoofdstuk 16).

Ten opzichte van de vigerende vergunning is een nieuwe prognose 2015 van de te verwachten aantallen aan- en af te voeren wagons opgesteld. Enkele opvallende wijzigingen in de prognose betreffen de afname van de ammoniak- en kunstmest afvoer en de toename van de LPG aanvoer en de toename door de voorziene nieuwe deelinrichting Rail Terminal Chemelot. Deze Rail Terminal Chemelot maakt geen deel uit van deze aanvraag, maar is wel van invloed op het aantal transportbewegingen in het OBL spoorwegnetwerk.

Bedrijfs onderdeel	Vergunning	Code	Datum besluit
Gehele site	Sitevergunning Chemelot	05/05	14.06.2005
Gehele site	Wijziging voorschriften H.1	06/318	04.06.2006
Gehele site	Wijziging voorschriften H.1	07/24384	27.09.2007
Gehele site	Wijziging voorschriften H.1	08/46302	04.06.2009
Infrastructuur	H16	05/05	14.06.2005
Infrastructuur	Veranderingsvergunning 10.000 LPG wagons	08/50631	22.09.2009

Tabel 1: overzicht vergunningensituatie

Deze nieuwe deelinrichting vormt hoofdstuk 42 van Chemelot site Permit B.V.

3. Coördinatie en afstemming met andere relevante wettelijke kaders

3.1. Natuurbeschermingswet 1998 en Flora- en faunawet

In Nederland zijn de gebiedsbescherming en de soortenbescherming in twee afzonderlijke wetten geregeld, respectievelijk de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) en de Flora- en faunawet (Ffwet).

Zowel de Natuurbeschermingswet 1998 als de Flora- en faunawet geven uitvoering aan richtlijn (EEG) nr. 79/409 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (Vogelrichtlijn) en richtlijn (EEG) nr. 92/43 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn). Doel van deze richtlijnen is bij te dragen tot het waarborgen van de biologische diversiteit door het in stand houden van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna op het Europese grondgebied van de lidstaten. De Nbwet 1998 bevat maatregelen ten aanzien van de in Nederland aangewezen Natura 2000-gebieden. De Ffwet bevat de op grond van de richtlijnen vereiste soortenbeschermende maatregelen en verboden. Gebiedsbeschermende maatregelen zijn niet gericht op individuele exemplaren van planten en dieren maar op instandhouding van de soorten via behoud of herstel van hun habitats. Bij de soortenbescherming daarentegen worden wel maatregelen opgelegd ten aanzien van de bescherming van individuele exemplaren.

3.1.1. Natuurbeschermingswet 1998

De deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot is gelegen in de nabijheid van drie Natura 2000-gebieden, te weten de Grensmaas (ca. 2,5 km), het Geleenbeekdal (ca. 5,5 km) en het Bunder- en Elsloërbos (ca. 5 km). Tevens is de deelinrichting gelegen in de nabijheid van het beschermd natuurmonument Grasbroek (ca. 4 km). De overwegingen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 vallen onder de werkingssfeer van die wet en daarom buiten het kader van de Wet milieubeheer.

3.1.2. Flora- en faunawet

De aangevraagde activiteiten hebben geen nadelige effecten op beschermde dier- en plantensoorten. Daarom is geen ontheffing op grond van de Flora- en faunawet nodig.

3.2. Waterwet

Per 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Één van de gevolgen daarvan is dat de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) is komen te vervallen en de indirecte lozingen (= lozingen op een openbaar vuilwaterriool) vanaf voornoemde datum volledig worden geregeld in het kader van de Wet milieubeheer (Wm). De regels voor indirecte lozingen zijn daarom uitsluitend gebaseerd op de Wm en hebben mede betrekking op de bescherming van het oppervlaktewater en de communale rioolwaterzuiveringsinstallaties (verder: rwzi's). Met het in werking treden van de Waterwet zijn nog slechts de provincies en de gemeenten bevoegd gezag voor de indirecte lozingen. Wel beschikken de waterkwaliteitsbeheerders over een bindend adviesrecht.

Binnen de inrichting Chemelot is sprake van een directe lozing op oppervlaktewater. Hiervoor is een Waterwetvergunning vereist waarvoor Waterschap Roer en Overmaas het bevoegde gezag is. De aard en hoeveelheid afvalwater van de deelinrichting naar de IAZI wijzigt niet. Een nieuwe aanvraag voor vergunning op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) is derhalve niet noodzakelijk. Het Waterschap Roer en Overmaas heeft per brief geadviseerd, dat er geen vergunning in het kader van de waterwet behoeft te worden ingediend. Coördinatie is derhalve niet aan de orde.

3.3. Besluit risico's zware ongevallen 1999 (BRZO)

De inrichting Chemelot moet worden aangemerkt als een waarop paragraaf 3 van het Besluit risico's zware ongevallen 1999 van toepassing is. De aanvraag om vergunning is ingevolge artikel 8.17, eerste lid van de wet Milieubeheer jo. de artikelen 5.17, vierde lid, en 5.15, derde lid van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit (Ivb) toegezonden aan de Arbeidsinspectie, de Regionale Brandweer en de Burgemeester van de gemeente Sittard-Geleen. Chemelot Site Permit B.V. heeft het geactualiseerde VR 2009 op 26 juni 2009 voor de totale site Chemelot bij de overheden ingediend. In dit geactualiseerde VR 2009 zijn alle activiteiten van de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot beschreven. Het geactualiseerde VR is op 27 januari 2010 door de overheden beoordeeld en goedgekeurd.

3.4. European Pollutant Release and Transfer Register (E-PRTR)

3.4.1. E-PRTR

In het kader van het VN-verdrag van Aarhus is in februari 2006 de Europese Pollutant Release and Transfer Register (E-PRTR) verordening vastgesteld. De (rechtstreeks werkende) E-PRTR verordening verplicht bedrijven hun emissies naar water, lucht en bodem en de verwijderingsroutes voor afval te rapporteren aan de overheid.

Vanaf 2010 (verslagjaar 2009) is er sprake van één geïntegreerd (en vereenvoudigd) milieuverslag. Op 11 juni 2009 (Staatscourant 2009 nr. 105) is de wetgeving "Uitvoeringsregeling EG-verordening PRTR en PRTR-protocol" aangepast. De rapportageverplichtingen zijn vooral van belang voor de emissies naar lucht en water en de hoeveelheden en verwijderingsroutes van de in de inrichting Chemelot Site Permit B.V. geproduceerde hoeveelheden afvalstoffen.

De activiteiten van Chemelot Site Permit B.V. vallen onder de richtlijn en de uitvoeringsregeling. Chemelot Site Permit B.V. heeft de afgelopen jaren de benodigde overheidsverslagen ingediend. De aangevraagde vergunning leidt niet tot additionele emissies of de te verwijderen afvalstoffen van Chemelot Site Permit B.V.

4. Beoordeling van de aanvraag in relatie tot de Wet milieubeheer

4.1. Algemeen

Ingevolge artikel 8.11, derde lid, van de Wet milieubeheer (Wm) dienen in het belang van het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu aan de vergunning voorschriften te 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.

4.1.1. Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), dat met ingang van 22 september 2006 in werking is getreden, beschrijft onder meer het provinciaal milieukwaliteitsbeleid dat bij het verlenen van milieuvergunningen moet worden gehanteerd. De vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer biedt de directe mogelijkheid om bij te dragen aan het zoveel mogelijk voorkomen en beperken van de milieubelasting door bedrijven. In deze vergunningen worden de door de bedrijven te realiseren milieudoelen vastgelegd. De milieudoelen worden afgestemd op milieukwaliteitsdoelen en de specifieke lokale omstandigheden. Daarom wordt gestreefd naar vergunningverlening 'op maat'. Als minimumniveau geldt bij de vergunningverlening de stand der techniek (BAT, best available techniques oftewel BBT, beste beschikbare technieken). Deze zijn vastgelegd in Europese referentiedocumenten (BREF's) en/of in nationale wettelijke kaders en richtlijnen (o.a. het Besluit verbranden afvalstoffen en de Nederlandse emissierichtlijn lucht). De eisen voor de diverse milieuaspecten worden integraal afgewogen. Dit geldt zowel voor de geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreinigende installaties (Gpbv-installaties) als voor de overige installaties.

4.1.2. Activiteitenbesluit

Met ingang van 1 januari 2008 is het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (het 'Activiteitenbesluit') in werking getreden. Dit geldt ook voor de bijbehorende ministeriële Regeling algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (de 'Regeling'). Dit activiteitenbesluit en bijbehorende regeling bevatten algemene regels voor een aantal specifieke activiteiten en installaties. De inrichting Chemelot wordt in dit kader aangemerkt als een type C-inrichting, waarvoor de vergunningplicht blijft bestaan. Wel kunnen daarnaast algemene regels uit het activiteitenbesluit op deze inrichting van toepassing zijn. Bij de totstandkoming van deze vergunning is hier rekening mee gehouden. Dit betekent dat in deze vergunning geen voorschriften zijn opgenomen ten aanzien van activiteiten waar het Activiteitenbesluit en de Regeling van toepassing zijn. Omdat de aanvraag een gpbv-installatie betreft, zoals genoemd in artikel 8.1 Wm, is het activiteitenbesluit niet van toepassing. Omdat ook het Besluit voorzieningen en installaties alsmede het Besluit opslaan in ondergrondse tanks op 1 januari 2008 zijn komen te vervallen moeten voor installaties die tot 1 januari 2008 onder deze algemene regels vielen voorschriften in de vergunning worden opgenomen.

4.1.3. Bedrijfsmilieuplan(nen) (BMP)

In het Chemelot Milieu Plan 4 (2006 – 2010) zijn voor de deelinstallatie Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot geen verplichtingen opgenomen.

4.2. Samengestelde inrichting

De aanvraag betreft de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot. Deze inrichting maakt deel uit van de inrichting Chemelot. De onderlinge bindingen zijn voldoende sterk om te kunnen spreken van één inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Daartoe wordt gewezen op het volgende.

Vanwege de functionele, technische en organisatorische bindingen van de Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot, met de overige activiteiten op de site Chemelot, maakt de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot onderdeel uit van de inrichting "site Chemelot".

Technische bindingen

Op de site Chemelot zijn algemene, gemeenschappelijke voorzieningen beschikbaar, waar alle installaties of activiteiten gebruik van maken. Dat geldt ook voor de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot. Het betreft onder andere de gezamenlijke energie- en watervoorzieningen, de gemeenschappelijke afvalwaterzuiveringsinstallatie (IAZI) en infrastructuur. Er zijn ook technische bindingen met de terreinbeveiliging, de bedrijfsbrandweer, de medische dienst en de centrale meldkamer voor ongewone voorvallen. De deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot is een van de infrastructurele voorzieningen ten behoeve van de gehele site Chemelot.

Functionele bindingen

Op de site Chemelot sluiten de productieprocessen van verschillende installaties op elkaar aan of worden de (rest)producten van de ene installatie ingezet in een andere installatie. In het geval van de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot is dat het transport van de grondstoffen en producten binnen het particuliere net van sporen op site Chemelot (ook wel bekend als het Mauritsemplacement); het samenstellen van de vertrekkende treinen met producten van andere deelinrichtingen.

Organisatorische bindingen

Voor een duidelijke afbakening tussen de VGM-verantwoordelijkheid en de –zegenschap van enerzijds de autonome rechtspersonen, de drijvers van fabrieken/activiteiten binnen de site Chemelot en anderzijds Chemelot Site Permit B.V. is een gemeenschappelijk besturingsmodel opgesteld. Dit gemeenschappelijke besturingsmodel is beschreven in de aanvraag om revisievergunning, d.d. 28 december 2004.

Daarnaast zijn in het Management Handboek, dat eveneens onderdeel uitmaakt van de aanvraag om revisievergunning, d.d. 28 december 2004, de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden beschreven van de autonome rechtspersonen en Chemelot Site Permit B.V.

Sitech Services B.V. maakt als drijver van de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot, onderdeel uit van Chemelot Site Permit B.V.

Met de ondertekening van een volmacht en deze vergunningsaanvraag door Sitech Services BV en "Chemelot Site Permit B.V." conformeren beide partijen zich aan het gestelde in het Management Handboek en de Aandeelhoudersovereenkomst en het besturingsmodel. Hiermee is de organisatorische binding in voldoende mate vastgelegd.

4.2.1. Conclusies van de integrale milieutoets van Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot op site Chemelot

Het betreft hier een deelrevisievergunning voor de nieuwe deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot (voorheen behorende tot de deelinrichting Infrastructuur hoofdstuk 16) van de site vergunning Chemelot uit juni 2005.

De milieubelasting van deze deelinrichting voor de aspecten geluid en externe veiligheid verandert ten op zichte van de reeds vergunde situatie maar blijft voldoen aan de wettelijke normen.

Externe Veiligheid

- De 10^{-6} /jaar contour van de spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot en de totale Chemelot site ligt ten dele buiten de inrichtingsgrens maar blijft buiten de woonbebouwing van Mauritspark.
- Het plaatsgebonden risico tengevolge van alle activiteiten op de Chemelot site (incl. de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot) voldoet aan de grenswaarden voor (beperkt) kwetsbare bestemmingen zoals vastgelegd in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen.
- Door een gewijzigde bedrijfsvoering op de Chemelot site binnen de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot blijft het berekende plaatsgebonden risico van 10^{-6} /jaar in het Mauritspark, ondanks de grotere vervoersaantallen gelijk. De gewijzigde bedrijfsvoering betreft het opstellen van treinen met ketelwagens met stof cat A, C3 en D3 op een afstand van minimaal 450 meter van de kwetsbare objecten.
- Het berekende groepsrisico van de "Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot" ligt beneden de oriënterende waarde.
- Het berekende groepsrisico van de totale Chemelot site uit het VR2009 wijzigt niet door deze deelrevisievergunning.

Geluid

- De bijdrage aan de geluidbelasting (etmaalwaarden) door deze deelrevisie van de totale site Chemelot leidt tot een geprognostiseerde toename van de geluidbelasting in 2015 van de site Chemelot op de punten DS 05 en DS 10 met maximaal 0,4 dB(A) en MS 01, MS 02 en MS 03 met maximaal 1,7 dB(A) maar blijft binnen de MTG-waarden.
- Omdat de snelheid waarmee vervoersstromen toenemen of afnemen niet bekend is, is ook een theoretische worst-case geluidbelasting berekend voor de periode tot 2015. Voor deze worstcase situatie zijn alle vervoersstromen gemaximaliseerd. In deze theoretische situatie neemt de geluidbelasting op de punten DS02, DS05 en DS10 met maximaal 0,7 dB(A) en MS01 t/m MS04 met maximaal 2,7 dB(A) toe maar blijft nog steeds binnen de MTG-waarden.
- Daarnaast blijkt dat met name in gemaximaliseerde situatie het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau in de nachtperiode op alle DS- en MS-punten toeneemt
- Tenslotte blijkt dat met name bij de MS-punten een verschuiving plaatsvindt van de periode die bepalend is voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau: van de dag naar de avondperiode. Voor de DS-punten was de nachtperiode al merendeels bepalend.

Lucht

De toename van het aantal te transporteren wagons leidt tot extra rangeerbewegingen van de locs. In paragraaf C.4.1 van de aanvraag is beschreven dat hierdoor de emissie van NO_x en fijn stof toeneemt.

Gelet op de omvang van deze toename in relatie tot de totale emissie van Chemelot en de achtergrondwaarde leidt dit niet tot overschrijdingen van de Wet luchtkwaliteit of een extra depositie in de Natura 2000-gebieden: Grensmaas, Geleenbeekdal of Bunder- en Elsloërbos. Voor de volledige toetsing wordt korthedshalve verwezen naar de aanvraag.

4.3. Beste Beschikbare Technieken (BBT)

4.3.1. Toetsingskader

Richtlijn 96/61/EG van de Raad van de Europese Unie van 24 september 1996 inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging - hierna: de IPPC-richtlijn - verplicht het bevoegd gezag een milieuvergunning op te stellen, die voldoet aan de in deze richtlijn geformuleerde eisen voor nieuwe en bestaande installaties. De IPPC-Richtlijn is van toepassing op activiteiten die zijn opgenomen in Bijlage I van de Richtlijn.

Op 1 december 2005 is een aanpassing van de Wm in werking getreden, waarmee de IPPC-richtlijn is geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Dientengevolge dienen in het belang van het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu aan de vergunning voorschriften te 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 BBT worden toegepast. Bij de bepaling van BBT dienen wij in zijn algemeenheid de in de Wm vermelde aspecten te betrekken, rekening houdend met de voorzienbare kosten en baten van maatregelen, en met het voorzorg- en het preventiebeginsel. In het bijzonder dienen wij bij de bepaling van BBT rekening te houden met de Regeling aanwijzing BBT-documenten.

Voor installaties als bedoeld in bijlage 1 van de EG-richtlijn geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging (gpbv-installaties) moet in ieder geval rekening worden gehouden met de in tabel 1 van deze regeling opgenomen documenten. Met de in tabel 2 van de bij deze regeling behorende bijlage opgenomen documenten moet rekening worden gehouden, voor zover deze betrekking hebben op onderdelen van of activiteiten binnen de inrichting. Tenslotte dienen blijkens jurisprudentie de zogenaamde Best reference documents (BREF's) dan wel de eindconcept-BREF's die nog niet zijn opgenomen in tabel 1 te worden betrokken bij de besluitvorming. Deze moeten immers worden beschouwd als documenten die een beschrijving bevatten van vergelijkbare processen, apparaten of wijzen van bedrijfsvoering die met succes in de praktijk zijn beproefd.

Er zijn geen BREF-documenten op deze deelinstallatie van toepassing. Door de beperkte emissies naar de lucht en het ontbreken van opslagen zijn ook geen BBT documenten zoals bv. de NeR, NRB of PGS van toepassing.

4.3.2. Beoordeling

De aangevraagde activiteiten worden niet genoemd in bijlage I van de IPPC-richtlijn.

Toch zijn er in het akoestisch rapport (bijlage 4 bij de aanvraag) een aantal maatregelen beschreven om de geluidemissie te beperken. Dit betreft zowel technisch als organisatorische maatregelen.

- Het toepassen van een Spoorstaaf Conditionering Systeem;

- Het toepassen van voegloze wissels;
- Een rij-instructie voor de machinisten om het remgeluid te beperken en het toeteren te verbieden;
- Een maximale rijnsnelheid van 25 km/uur met een gemiddelde van 10 km/uur.
- Beperkt rangeren in de nacht op spoor 106 (het dichtst bij de woonbebouwing);
- Het toepassen van geluidarme remblokken op de wagons in eigen beheer van de site-users SABIC, DFI-Cap en DFI-ACN.

Een groot deel van deze maatregelen is vastgelegd in de voorschriften.

4.4. Afvalstoffen

Op grond van de Wet milieubeheer worden onder de bescherming van het milieu mede verstaan de gevolgen die verband houden met het doelmatig beheer van afvalstoffen. Een aanvraag voor een Wm-vergunning dient dan ook getoetst te worden aan de criteria voor een doelmatig beheer van afvalstoffen. Het afvalstoffenbeleid is neergelegd in het Landelijk afvalbeheerplan 2002-2012 (LAP) en de daarop volgende wijzigingen. De hoofdlijnen van het beleid zijn vastgelegd in deel 1 van het LAP: Beleidskader. De doelstellingen van het LAP geven invulling aan de voorkeursvolgorde voor afvalbeheer zoals die in artikel 10.4 van de Wm is opgenomen en die is samen te vatten als:

- het stimuleren van preventie van afvalstoffen;
- het stimuleren van hergebruik/nuttige toepassing van afvalstoffen door het promoten van afvalscheiding aan de bron en nascheiding van afvalstromen;
- door afvalscheiding wordt producthergebruik en materiaalhergebruik (nuttige toepassing) mogelijk en wordt de hoeveelheid afvalstoffen die moet worden gestort of in een afvalverbrandingsinstallatie (AVI) moet worden verbrand beperkt;
- het optimaal benutten van de energie-inhoud van afval dat niet kan worden hergebruikt (nuttig toepassen als brandstof).

Afvalpreventie

Preventie van afval is een van de hoofddoelstellingen van het afvalstoffenbeleid. Op welke wijze wij invulling geven aan preventie is beschreven in de handreiking 'Wegen naar preventie bij bedrijven' (Infomil 2005). Uitgangspunt voor alle bedrijven is dat het ontstaan van afval zoveel mogelijk moet worden voorkomen of beperkt.

In de handreiking is aangegeven wanneer afvalpreventie relevant is bij bedrijven. De relevantie wordt uitgedrukt in ondergrenzen. Deze waarden zijn zodanig gekozen dat bij overschrijding in het algemeen wordt verwacht dat preventiemaatregelen een bijdrage leveren aan het beperken van de nadelige gevolgen voor het milieu. Uit de handreiking volgt dat de ondergrenzen voor afvalpreventie bepaald zijn op 25 ton/jaar bedrijfsafval of 2,5 ton/jaar gevaarlijk afval

Binnen de inrichting komt alleen afval vrij ten gevolge van het onderhoud aan het spoor. De hoeveelheid hiervan is sterk wisselend maar altijd zeer beperkt. De handreiking 'Wegen naar preventie bij bedrijven' (Infomil, 2005) hanteert ondergrenzen die de relevantie van afvalpreventie bepalen. Hierin wordt gesteld dat afvalpreventie relevant is wanneer er jaarlijks meer dan 25 ton (niet gevaarlijk) bedrijfsafval en/of meer dan 2,5 ton gevaarlijk afval binnen de inrichting vrijkomt.

De totale hoeveelheid gevaarlijk en/of niet gevaarlijk afval ligt beneden de gehanteerde ondergrenzen. Wij hebben daarom in deze vergunning verder geen aandacht besteed aan de preventie van afvalstoffen.

4.5. Bodem

4.5.1. Onderzoek nulsituatie van de bodem

In het kader van de Wet milieubeheervergunning dient de kwaliteit van de bodem van de inrichting te worden vastgelegd. Het doel van het bepalen van deze zogenaamde nulsituatie is het referentieniveau van de feitelijke bodemkwaliteit (grond en grondwater) vast te leggen. Daarmee wordt een toetsingsgrondslag verkregen met het oog op toekomstige bodemverontreiniging. Ook bij een verwaarloosbaar bodemrisico is het verkrijgen van zo'n toetsingsgrondslag noodzakelijk om – middels een eindsituatiebodemonderzoek – te kunnen bepalen of er een bodemverontreiniging is opgetreden, ondanks de getroffen bodembeschermende voorzieningen en maatregelen.

De vastlegging van de bodemkwaliteit is reeds verricht. De nulsituatie is vastgelegd in het door Oranjewoud opgestelde onderzoeksrapport 1747 M/MA 7016(15) d.d. 22-12-1998.

4.5.2. Bodembeschermende maatregelen en voorzieningen

Het preventieve bodembeschermingbeleid voor bedrijfsmatige activiteiten is vastgelegd in de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB). Uitgangspunt van dit beleid is dat de bodemrisico's van bedrijfsmatige activiteiten door doelmatige maatregelen en voorzieningen tot een verwaarloosbaar risico beperkt moeten worden (bodemrisicocategorie A). Alleen in bepaalde omstandigheden en onder bepaalde voorwaarden kan worden volstaan met een aanvaardbaar bodemrisico (bodemrisicocategorie A*).

In de NRB is een systematiek opgenomen waarmee het bodemrisico van de bedrijfsactiviteiten kan worden beoordeeld. Het bodemrisico is daarbij afhankelijk van de aanwezige bodembeschermende voorzieningen en de getroffen maatregelen. Combinaties van voorzieningen en maatregelen die leiden tot een verwaarloosbaar bodemrisico – representeren de Best Beschikbare Technieken (BBT).

Een bodemrisico-inventarisatie volgens de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming is niet van toepassing op de deelinrichting, omdat het rijdende en stilstaande diesellocomotieven en wagons betreft. Preventief onderhoud van diesellocomotieven vindt in principe plaats binnen de deelinrichting Activiteiten locomotievenloods. Incidenteel kan het voorkomen dat bij bv steringen (beperkt) onderhoud aan diesellocomotieven of aan wagons nodig is binnen de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van speciale matten of lekbakken op vaste plaatsen waar diesellocomotieven stilstaan, met als doel om diffuse olielekages op te vangen en bodemverontreiniging te voorkomen.

4.5.3. Beëindiging activiteiten

Om te kunnen controleren of de bedrijfsactiviteiten tot bodemverontreiniging hebben geleid dient na beëindiging van de activiteiten de bodem van de inrichting opnieuw te worden onderzocht. Mogelijke bodemverontreinigingen kunnen dan worden verwijderd. Hiertoe zullen voorschriften in de vergunning

worden opgenomen (bijlage 2 algemene voorschriften). Deze voorschriften blijven gelden tot 1 jaar nadat de vergunning haar geldigheid heeft verloren. Een periodiek herhalingsonderzoek wordt derhalve niet nodig geacht.

4.6. Externe veiligheid en brandveiligheid

4.6.1. Algemeen

Zoals reeds beschreven in hoofdstuk 1 van de aanvraag is de aard van deze deelinrichting anders als van de productielocaties binnen de Chemelot site. Dit is ook van invloed op de wijze van vastleggen en toetsen van het aspect externe veiligheid. Daarnaast moet een onderscheid gemaakt worden tussen het extern risico veroorzaakt door de activiteiten binnen de deelinrichting en het extern risico veroorzaakt door het rijden van treinen van/naar de Chemelot site over het toevoerende spoor 526.

Het effect op het plaatsgebonden risico en groepsrisico door de activiteiten binnen de deelinrichting is bepaald met een QRA. De aannames en modellering in de QRA zijn gebaseerd op het rekenprotocol Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor.

Het extern risico ten gevolge van het rijden van de aan- en afvoerende treinen over spoor 526 behoort niet tot de inrichting en kan niet worden beoordeeld in een Wet milieubeheer vergunning. Dit zou moeten worden beoordeeld in het kader van het "BasisNet Spoor". Het BasisNet Spoor is nog niet in ontwerp vastgesteld. Het definitieve besluit wordt verwacht in 2012. Bevoegd gezag voor het vaststellen en controleren is het ministerie van Milieu en Infrastructuur. **Bij het vaststellen van een nieuw definitief besluit (naar aanleiding van de vernietiging door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van het besluit van 21 december 2010) in november 2012 is BasisNet Spoor nog steeds niet vastgesteld.**

In het BasisNet Spoor worden op basis van de vervoerscijfers 2007 (afgeleid uit het Logistiek Onderzoek Limburg) veiligheidscontouren vastgelegd. In de aanvraag wordt aangesloten bij de werkwijze van het BasisNet Spoor.

4.6.2. Besluit risico's zware ongevallen 1999 (BRZO)

Kwantitatieve Risico-analyse (QRA)

Met behulp van Safeti NL versie 6.54 is voor de prognose 2015 van het aantal ketelwagens in stofcategorie A, B2, C3 en D3 een QRA berekening uitgevoerd (bijlage 5 bij de aanvraag).

Op basis van de uitgangspunten en de uitgevoerde berekeningen kan voor de deelrevisievergunning van Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot worden geconcludeerd, dat de situatie niet verandert ten opzichte van de vigerende situatie conform de voorgaande (deel)revisievergunning in combinatie met de verleende veranderingsvergunningen.

Scenario's

In paragraaf 3.2 van de QRA (bijlage 5 bij de aanvraag) zijn de "scenario's en faalfrequenties" opgenomen. Hierbij is het rekenprotocol Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor (deel goederenemplacementen) als uitgangspunt genomen. Dit protocol was ook bij eerdere vergunningen voor de spoorwegactiviteiten van Chemelot het uitgangspunt. Ten tijde van de meest recente

veranderingsvergunning (08/50631 d.d. 22.09.09) is de QRA ter beoordeling voorgelegd aan het RIVM. Hoewel in de onderhavige aanvraag de aantallen en de werkwijze gewijzigd zijn blijven de aannames met betrekking tot modellering, scenario's en faalfrequenties ongewijzigd en komt het RIVM tot de conclusie dat er in de QRA voor de spoorwegactiviteiten OBL Chemelot geen tekortkomingen zijn geconstateerd.

Een essentieel deel van de QRA is de bepaling van de ongevalsscenario's. Bij het vaststellen van deze scenario's is uitgegaan van een modelbenadering. Dit model is gebaseerd op de ligging van de sporen op de Chemelot site en de werkwijze zoals deze in de toekomst op deze sporen plaats vinden. De relevante scenario's voor deze QRA zijn gemodelleerd conform het rekenprotocol Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor, deel goederenemplacementen

Scenario warme BLEVE

Eén van de scenario's is BLEVE (boiling liquid expanding vapour explosion) door brand. BLEVE door brand is een scenario waarbij zowel wagens met zeer brandbare vloeistof stof (cat. C3 en cat D3 Acrylonitril) als brandbaar gas (stof cat A) betrokken zijn. Het betreft namelijk een domino-effect waarbij t.g.v. aanstraling bij een plasbrand van stoffen uit cat. C3/D3 een warme BLEVE ontstaat van de ketelwagen gevuld met stof cat. A. Op de sporen van de deelinrichting kan door de sterk variërende treinlengte en de beperkingen in de lengte van de aan/vertrek en opstelsporen niet warme BLEVE vrij worden opgesteld. Om het berekend risico van een warme BLEVE op de kwetsbare objecten in de omgeving tot nul te reduceren wordt uitgegaan van een werkwijze op de sporen van de deelinrichting, waarbij de letale effecten (1% letaliteit) van deze warme BLEVE niet tot de kwetsbare objecten reiken. Met Safeti NL versie 6.54 is de effectafstand van een warme BLEVE (1% letaliteit) van de verschillende producten in de stof cat. A (propeen, 1-buteen= LPG en butadieen) bepaald. Uit deze berekeningen blijkt dat de maximale effectafstand (1% letaliteit) van het warme BLEVE door brand scenario 431 meter is. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het BLEVE door brand scenario voor wagens met cat. A stoffen die verder dan 431 meter van kwetsbare objecten in de omgeving staan opgesteld geen bijdrage aan het berekend extern risico op deze kwetsbare objecten hebben. (zie ook pag. 11 en 12 van de QRA)

Volgens het rekenprotocol Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor ontstaat als gevolg van het instaan vrijkomen van een brandbare vloeistof een plas met een oppervlak van 600 m² en een straal van 13,8 meter.

Als de werkwijze op de sporen van de deelinrichting zodanig is dat de afstand, van het gebied waarin zowel ketelwagens gevuld met cat A, als C3/D3 stoffen opgesteld staan, verder is dan $431 + 14 = 445$ meter van de kwetsbare objecten, dan is de bijdrage van het BLEVE door brand scenario aan het berekend extern risico op deze kwetsbare objecten nul. Dit vergt aanpassingen aan de manier van opstellen t.o.v. de huidige situatie.

Uit operationeel oogpunt (lengte van de sporen van de deelinrichting in combinatie met de lengte van de aankomende/vertrekkende treinen) moeten de spoorketelwagens met cat. A stoffen op het gehele sporennet opgesteld kunnen worden.

Om de berekende letale effecten van het BLEVE door brand scenario op de kwetsbare objecten uit te sluiten moeten de spoorketelwagens gevuld met producten uit de stofcategorie C3/D3 vervolgens op minimaal 450 meter vanaf deze kwetsbare objecten worden opgesteld.

De afstand van de ketelwagens gevuld met stof cat. C3 en D3 tot kwetsbare objecten van minimaal 450 meter wordt geborgd via een interne werkwijze van rangeren en door het aanbrengen van een markering op het sporennet site Chemelot. Ten oosten van deze markering mogen geen gevulde ketelwagens met stof categorie C3 en D3 worden opgesteld en samengesteld. Ten westen van deze markering mogen alle stofcategorieën worden opgesteld en samengesteld. Hiertoe zal een vergunningvoorschrift worden opgenomen.

Treinen met ammoniak

Ammoniak (cat. B2 toxisch gas) wordt zowel aangevoerd in bloktreinen als in bonte treinen.

De "bloktreinen" met alleen ammoniak worden samengesteld op de Eikenlaan (spoor 607 t/m 612) op grote afstand van de woningen.

Op de sporen 205 t/m 212 (dichter bij de woningen) worden alleen "bonte treinen" met ammoniak samengesteld. Op deze sporen mogen bloktreinen alleen gedurende korte tijd (< 1 uur) worden opgesteld voor een technische wagencontrole (voor vertrek). Hiertoe zal een vergunningsvoorschrift worden opgenomen.

Conclusie met betrekking tot deze QRA berekening en toetsing aan BEVI 2004:

- De plaatsgebonden risicocontour 10-6/jaar van de deelrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot en de totale Chemelot site ligt buiten de inrichtingsgrens, maar blijft op deze plaatsen buiten de kwetsbare, met name de woonbebouwing van de meest dichtbijgelegen wijk Mauritspark, en beperkt kwetsbare woonbebouwing. Er wordt dus voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico op kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zoals vastgelegd in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI);
- Ondanks de grotere vervoersaantallen blijft het berekend plaatsgebonden risico van 10-6/jaar in het Mauritspark gelijk omdat de ketelwagens met stof cat C3 en D3 op een afstand van minimaal 450 meter van de kwetsbare objecten worden opgesteld.
- Het berekende groepsrisico van de spoorwegactiviteiten OBL ligt ver beneden de oriënterende waarde.
- Er treedt geen verandering op in het groepsrisico van de totale Chemelot site uit het VR 2009 als gevolg van de aanvraag voor deelrevisie vergunning van Spoorwegactiviteiten OBL Site Chemelot.
- De al bestaande overschrijding van het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarden van het groepsrisico van de Chemelot site wordt voornamelijk veroorzaakt door de historisch bepaalde overschrijding van het groepsrisico als gevolg van een mogelijk ongeval in het Tankenpark 3 in relatie tot de gebieden Vouershof, bedrijventerrein Krawinkel en de wijk Krawinkel.
- Voor de bestaande overschrijding van het groepsrisico is in het kader van de verlening van de revisievergunning voor de Chemelot site van 14 juni 2005 in hoofdstuk 20 ((deel)inrichting SABIC Logistiek) en het VR van 2004 een aparte Groepsrisicorapportage opgesteld en heeft een bestuurlijke afweging plaatsgevonden.

4.6.3. Vergunde aantallen wagons met gevaarlijke stoffen

Categorie	Aantal vertrekkende en komende wagons per jaar	Categorieën kunnen de volgende gevaarlijke stoffen bevatten
A	15.900	Propyleen, C3-mix, butaan, buteen C4-fractie/raffinaat, butadiëen, C4-LPG
B2	4483	Ammoniak
C3	2103	methanol, ACH, TCS en trichloorsilanen byproducts
D3	4228	Acrylonitril

Tabel 2: vergunde aantallen wagons met gevaarlijke stoffen

Binnen de aanvraag van de Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot wordt aangesloten bij deze systematiek van het "BasisNet Spoor" (zie 4.6.1). De risicoruimte binnen de voorliggende aanvraag wordt vastgelegd met de veiligheidscontour 10^{-6} /jaar voor het plaatsgebonden risico in plaats van absolute vervoersaantallen. Deze veiligheidscontour is gebaseerd op de aantallen wagons in bovenstaande tabel en het vermijden van het opstellen van cat. C3 en D3 binnen een afstand van 450 m van (beperkt) kwetsbare objecten.

In een register zullen de aantallen vertrekkende en aankomende aantallen wagons met gevaarlijke stoffen worden bijgehouden. Indien uit extrapolatie van het register blijkt dat de vergunde aantallen wagons zullen worden overschreden, dient het bedrijf met behulp van een QRA aan te tonen dat de 10^{-6} /jaar contour zoals omschreven in de aanvraag niet toeneemt.

Hiervoor worden in de vergunning voorschriften opgenomen.

4.7. Geluid

4.7.1. Algemeen

De bedrijfsactiviteiten van de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot hebben tot gevolg dat geluid wordt geproduceerd. De activiteiten binnen de inrichting bestaan uit:

- het rangeren van wagons binnen de particuliere spooraansluiting op site Chemelot;
- het rijden van/naar de diverse deelinrichtingen over OBL spoor;
- het rijden van aankomende en vertrekkende treinen van/naar de aansluiting op het openbare spoorwegennet.

De activiteiten van het bedrijf vinden gedurende de dag- avond- en nachtperiode plaats. De door deze deelinrichting veroorzaakte geluidbelasting in de omgeving is in kaart gebracht in een akoestisch rapport dat als bijlage 4 onderdeel van de aanvraag vormt. Het rapport is opgesteld conform de Handleiding Meten en Rekenen industrielawaai 1999 (HMRI 1999).

Het kwantificeren en beoordelen van het geluid van deze deelinrichting verschilt van de rest van de Chemelot site. Zowel de aard van het geluid als de regelgeving verschilt. Derhalve volgt hier een toelichting over de aard van het geluid, de van toepassing zijnde regelgeving en de wijze van beoordelen. Industrielawaai

Het geluid ten gevolge van het rangeren van wagons dient te worden beschouwd als "industrielawaai" en moet dus ook worden berekend en beoordeeld volgens de Handleiding Meten en Reken Industrielawaai. Voor het modelleren van geluid van spoorwegemplacements is een extra protocol opgesteld:

'Modelleringsprotocol Emplacements'. In paragraaf 2.2 van het akoestisch rapport is beschreven hoe het rol-, wissel, voeg- en remgeluid zijn gemodelleerd conform het genoemde protocol.

Op de kaarten bij het akoestisch rapport is aangegeven in welk gebied sprake is van rangeren.

Spoorweglawaai

Het rijden van aankomende en vertrekkende treinen maakt echter geen deel uit van het industrielawaai. Dit volgt uit de uitspraak van de ABRS van 15 juni 2005 (200406607/1/M2) naar aanleiding van een veranderingsvergunning voor de toename van het aantal railtransporten binnen de deelinrichting. Uit deze uitspraak volgt dat het aankomen en vertrekken van treinen ook binnen de inrichting moet worden beoordeeld als doorgaand spoorverkeer. In beginsel is hierop het Besluit geluidhinder van toepassing.

Besluit geluidhinder

Hoofdstuk 4 van het Besluit geluidhinder handelt over spoorwegen.

Volgens artikel 1 van de Wet geluidhinder (artikel 1.3 van het Besluit geluidhinder) wordt door het ministerie van VROM een kaart vastgesteld waarop alle spoorlijnen waarop daadwerkelijk spoorverkeer plaatsvindt of naar verwachting zal (kunnen) plaatsvinden, opgenomen zijn. Voor de lijnen die niet zijn opgenomen is het Besluit geluidhinder niet van toepassing. Op de geluidkaart van VROM ontbreekt het spoor "526" dat de verbinding vormt tussen de Chemelot site en het doorgaande spoor Sittard-Maastricht (no. 840). Dit betekent dat ondanks de genoemde uitspraak van de ABRS het geluid van de aankomende en vertrekkende treinen niet rechtstreeks kan worden getoetst aan H.4 van het Besluit geluidhinder.

Toch willen wij het geluid ten gevolge van de aankomende en vertrekkende treinen kwantificeren omdat :

- Spoor 526 dicht langs de woonbebouwing loopt van met name Mauritspark;
- In het verleden de bewoners uit de omgeving bezwaar hebben gemaakt tegen uitbreiding van het spoorwegverkeer ten behoeve van Chemelot;
- Op 28 januari 2010 heeft de gemeenteraad van Sittard-Geleen een motie heeft aangenomen om zich te verzetten tegen verdere toename van de LPG transporten indien deze leiden tot een toename van de veiligheidsrisico's en/of toename van milieuoverlast (geluid) voor de omgeving.

Indirecte hinder

Wij beschouwen het geluid ten gevolge van het rijden van treinen over spoor 526 en een deel van het spoor (spoor 221) binnen de inrichting als indirecte hinder.

Hoe om te gaan met indirecte hinder staat beschreven in de "schrikkelcircular" en in de "Handleiding industrie lawaai en vergunning verlening". Op pagina 41 van de Handleiding wordt specifiek ingegaan op indirecte hinder door railverkeer. Hoewel een gericht toetsingskader ontbreekt wordt voorgesteld om dit te

beoordelen zoals aangegeven in het Besluit Geluidhinder. De berekening dient echter te geschieden met het model als beschreven in de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai (zie verder par. 4.7.4).

4.7.2. Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,LT}$) Industrielawaai

Normstelling gezoneerd industrieterrein

De inrichting site Chemelot is gelegen op een gezoneerd industrieterrein in de gemeente Sittard-Geleen, waarop ook een aantal andere bedrijven gelegen is, die geen deel uit maken van de inrichting site Chemelot en die zelf een Wm vergunning van ons College of het College van Burgemeester en Wethouders van Sittard-Geleen hebben.

In de onderzoeksrapportage, d.d. 15 juni 2005, kenmerk 2005/28986, is de totaal vergunde geluidbelasting van activiteiten binnen de inrichting site Chemelot en de overige bedrijven binnen het gezoneerd industrieterrein zoals bovengenoemd per 1 januari 2005 beschreven, de zogenaamde nulsituatie geluid. Deze nulsituatie is van belang voor de geluidboekhouding en het toetsen van de te vergunnen activiteiten aan de MTG (Maximaal Toelaatbaar Geluidbelasting) waarden van het gezoneerde gebied.

Toetsing aan de MTG's

Bij iedere vergunningprocedure dient de te vergunnen geluidbelasting te worden getoetst aan de MTG waarden van de geluidzone. Om deze toetsing te kunnen uitvoeren zijn 11 DS punten (doelstellingspunten) in de omgeving van de site Chemelot vastgesteld. De geluidruimte binnen de zone wordt beheerd door middel van een geluidsboekhouding.

Additioneel zijn specifiek voor deze deelrichting berekeningen uitgevoerd aan de 5 ontvangerpunten (MS01 t/m MS05) in het Mauritspark, omdat deze dicht bij het spoor zijn gelegen.

Referentiesituatie geluid

In de integrale milieutoets van de veranderingsvergunning 08/50631 d.d. 22.09.2009 Spoorwegactiviteiten OBL Site Chemelot deelrichting Infrastructuur is de totaal vergunde geluidbelasting van de activiteiten binnen de inrichting site Chemelot alsmede de andere op het gezoneerde industrieterrein gelegen inrichtingen (exclusief Haven Stein) beschreven. Deze uitgangssituatie maakt het mogelijk om de gevolgen van geluidbelasting van de deelrevisievergunning op de totale geluidbelasting van de activiteiten van het totale gezoneerde industrieterrein inzichtelijk te maken.

Beoordeling Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

In de rapportage akoestische prognose behorende bij deze aanvraag om vergunning (bijlage 4) zijn de te verwachten akoestische bronnen en aspecten beschreven. Vervolgens is daarmee de geluidbijdrage van de aanvraag voor deelrevisievergunning van Spoorwegactiviteiten OBL Site Chemelot op de DS punten in de omgeving van Chemelot bepaald, zie de tabel op pagina 2. Additioneel zijn specifiek voor de deelrichting Spoorwegactiviteiten OBL Site Chemelot berekeningen uitgevoerd voor 5 ontvangerpunten (MS01 t/m MS05) in het Mauritspark, omdat deze dicht bij het spoor zijn gelegen. Hierbij is rekening gehouden met de afschermende en reflecterende werking van de op de site Chemelot gelegen objecten, de zogenaamde "Locatie Eigen Bijdrage" (LEB). Deze LEB is van belang voor de toetsing op de geluidzone en de geluidboekhouding. Deze rapportage geeft naar onze inzichten een voldoende

betrouwbare afspiegeling van de verwachte geluidsbelasting van Spoorwegactiviteiten OBL Site Chemelot.

In het akoestisch rapport zijn twee situaties getoetst.

Ten eerste het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau veroorzaakt door de geprognoseerde aantallen wagons in 2015. De huidig vergunde aantallen en de prognose voor 2015 zijn per site-user en stof weergegeven in paragraaf 3.3 van het akoestisch rapport.

Hieruit blijkt er zowel categorieën zijn die toenemen en categorieën die afnemen. Het totale aantal vergunde transporten neemt toe met ca. 5 % van ca. 63.000 nu vergund tot ca. 66.500 geprognoseerd in 2015.

Van een aantal stromen (zoals bv. ammoniak) ligt de ontwikkeling in de periode tot 2015 duidelijk vast. Van ander stromen is alleen beginpunt en eindpunt bekend, maar niet de snelheid waarmee vervoersstromen zich ontwikkelen. Daarom is voor de tussenliggende periode een ook een maximale geluidbelasting berekend. In deze worstcase benadering zijn alle vervoersstromen gemaximaliseerd. Van deze theoretische situatie is zeker dat ze zeer onwaarschijnlijk is maar zeker niet overschreden zal worden.

In de tabellen zijn de cijfers voor 2015 steeds vet en theoretisch worstcase voor de tussenliggende periode tussen haakjes weergegeven.

Berekening prognose 2015 (tussenliggende periode)				
Langtijd gemiddelde beoordelingsniveau (LAr,LT)				
als Locatie Eigen Bijdrage (LEB)				
DS Punt	Dag in dB(A)	Avond in dB(A)	Nacht in dB(A)	Etmaal (Bi) in dB(A)
DS01 Lindenheuvel Noord	29,9 (31,2)	31,6 (32,4)	31,8 (32,9)	41,8 (42,9)
DS02 Geleen Krawinkel	34,5 (37,1)	36,5 (37,3)	33,8 (35,7)	43,8 (45,7)
DS03 Neerbeek Mauritslaan	22,7 (24,9)	24,7 (25,5)	21,9 (24,3)	31,9 (34,3)
DS04 Beek Makadostraat	19,5 (21,6)	21,7 (22,4)	19,0 (21,5)	29,0 (31,5)
DS05 Geleen Romaniestraat	42,3 (46,9)	41,7 (41,9)	36,4 (38,6)	46,7 (48,6)
DS06 Stein Nieuwdorp	23,5 (25,7)	25,8 (26,6)	22,8 (25,8)	32,8 (35,8)
DS07 Stein Oud-Kerensheide	26,6 (30,0)	30,2 (31,0)	27,0 (31,2)	37,0 (41,2)
DS08 Motel Urmond	23,1 (29,5)	28,1 (28,5)	26,9 (31,9)	36,9 (41,9)
DS09 Elsloo Steinderweg	19,2 (21,4)	21,4 (22,1)	18,7 (21,4)	28,7 (31,4)
DS10 Station Lutterade	39,4 (44,3)	39,0 (39,6)	34,0 (36,2)	44,0 (46,2)
DS11 Lindenheuvel Javastraat	32,9 (34,2)	34,0 (34,8)	33,0 (34,5)	43,0 (44,5)
MS01 Mauritspark 4/5	43,0 (47,5)	43,9 (44,7)	40,6 (42,6)	50,6 (52,6)
MS02 Mauritspark 6/7/8	44,0 (48,4)	44,6 (45,4)	41,1 (43,2)	51,1 (53,2)
MS03 Mauritspark 35/36/37	49,0 (53,8)	48,6 (49,1)	42,1 (44,6)	53,6 (54,6)
MS04 Mauritspark 32/33/34	51,3 (56,8)	49,6 (50,0)	41,7 (44,4)	54,6 (56,8)
MS05 Mauritspark 31	50,5 (56,4)	48,6 (48,9)	39,3 (41,7)	53,6 (56,4)

Tabel 3: Langtijd gemiddelde beoordelingsniveau (LAr,LT) voor 2015 en voor de overgangsperiode

De verandering van de belasting op de DS-punten van site Chemelot is weergegeven in de volgende tabel

DS-punt	Totaal actueel				DS-norm in dB(A)
	Milieuprestatie s Chemelot t/m laatste uitbreiding	Bijdrage prognoses 2015 (Bi) in dB(A)	Zone Site Chemelot met prognose 2015 in dB(A)	afgerond	
DS01 Lindenheuvel Noord	59,3	0,0	59,3 (59,3)	59	60
DS02 Geleen Krawinkel	59,0	0,0	59,0 (59,1)	59	60
DS03 Neerbeek Mauritslaan	57,7	0,0	57,7 (57,7)	58	59
DS04 Beek Makadostraat	56,2	0,0	56,2 (56,2)	56	56
DS05 Geleen Romaniestraat	53,1	+0,4 (+0,7)	53,5 (53,8)	54	57
DS06 Stein Nieuwdorp	57,0	0,0	57,0 (57,0)	57	58
DS07 Stein Oud-Kerensheide	55,8	0,0	55,8 (55,8)	56	57
DS08 Motel Urmond	55,3	- 0,1 (0,0)	55,2 (55,3)	55	57
DS09 Elsloo Steinderweg	55,2	0,0	55,2 (55,2)	55	56
DS10 Station Lutterade	52,0	+0,3 (+0,6)	52,3 (52,3)	52	55
DS11 Lindenheuvel Javastr.	58,1	- 0,1 (0,0)	58,0 (58,1)	58	60
MS01 Mauritspark 4/5	52,8	+1,2 (+1,9)	54,0 (54,7)	54 (55)	59
MS02 Mauritspark 6/7/8	53,9	+1,0 (+1,7)	54,9 (55,6)	55 (56)	59
MS03 Mauritspark 35/36/37	53,2	+1,7 (+2,7)	54,9 (55,9)	55 (56)	57
MS04 Mauritspark 32/33/34	55,4	- 0,8 (+0,3)	54,6 (55,7)	55 (56)	57
MS05 Mauritspark 31	55,3	- 1,5 (-0,3)	53,8 (55,0)	54 (55)	57

Tabel 4: totale geluidbelasting Chemelot site

* Zone Chemelot: het totale gezoneerde industrieterrein Chemelot, inclusief de derden

Bij deze tabel is rekening gehouden met forfaitaire factoren, conform de afspraken m.b.t. de nulsituatie geluid uit 2005 voor de totale locatie Chemelot.

In overeenstemming met de handreiking HMRI 1999 moet de totale geluidbelasting afgerond worden.

Conclusie

- De bijdrage aan de geluidbelasting (etmaalwaarden) door deze deelrevisie van de totale site Chemelot leidt tot een geprognostiseerde toename van de geluidbelasting in 2015 van de site Chemelot op de punten DS 05 en DS 10 met maximaal 0,4 dB(A) en MS 01, MS 02 en MS 03 met maximaal 1,7 dB(A) maar blijft binnen de MTG-waarden.
- Omdat de snelheid waarmee vervoersstromen toenemen of afnemen niet bekend is, is ook een theoretische worst-case geluidbelasting berekend voor de periode tot 2015. Voor deze worstcase

situatie zijn alle vervoerstromen gemaximaliseerd. In deze theoretische situatie neemt de geluidbelasting op de punten DS02, DS05 en DS10 met maximaal 0,7 dB(A) en MS01 t/m MS04 met maximaal 2,7 dB(A) toe maar blijft nog steeds binnen de MTG-waarden.

- Daarnaast blijkt dat met name in gemaximaliseerde situatie het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau in de nachtperiode op alle DS- en MS-punten toeneemt
- Tenslotte blijkt dat met name bij de MS-punten een verschuiving plaatsvindt van de periode die bepalend is voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau: van de dag naar de avondperiode. Voor de DS-punten was de nachtperiode al merendeels bepalend.

4.7.3. Maximale geluidniveaus (L_{Amax})

Normstelling

Volgens de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening moet gestreefd worden naar het voorkomen van maximale geluidsniveaus die meer dan 10 dB boven het aanwezige langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,T}$) uitkomen. Het advies van de gezondheidsraad over de vereenvoudiging van het Nederlandse stelsel van geluidnormen en onderzoek van TNO-PG zijn direct de aanleiding geweest om te komen tot een andere beoordelingswijze van piekgeluiden van rangeerterreinen. Dit nieuwe beleid betreffende de beoordeling van 'piekgeluiden' bij rangeerterreinen is in de 'Circulaire Piek' van VROM omschreven. Deze methode kijkt sterk af van de beoordelingswijze zoals opgenomen in de Handreiking. De nieuwe beoordelingswijze is er specifiek op gericht om op effectieve wijze bescherming te bieden tegen het optreden van schrikreacties en/of slaapverstoring veroorzaakt door deze inrichtingen.

Beoordeling slaapverstoring/ontwaakreacties:

Voor de beoordeling van slaapverstoring/ontwaakreacties wordt gesteld dat het hanteren van een binnengrenswaarde L_{night} van 25 dB(A) toereikend is. Dat wil zeggen dat bij een binnengrenswaarde L_{night} van minder dan 25 dB(A) geen aparte piekniveaunormering nodig is.

In de nachtperiode wordt op de zwaarst belaste woning van het Mauritspark op een waarneembare hoogte van 5 meter een L_{night} berekend van 42,1 (44,1) dB(A). Uitgaande van een gangbare geluidwering over de gevel van ca. 20 dB(A), mag worden aangenomen dat de L_{night} in de slaapkamer minder dan 25 dB(A) zal bedragen. Noch voor de prognose 2015 noch voor de gemaximaliseerde situatie.

Normstelling schrikreacties:

Schrikreacties worden veroorzaakt door een onverwachte, snelle toename van het geluidniveau. Schrikken is sterk gerelateerd aan de snelheid waarmee geluid in sterkte toeneemt en wordt minder bepaald door het niveau dat uiteindelijk bereikt wordt. Voor de bescherming tegen schrikreacties wordt in het kader van de nieuwe beoordelingswijze in het bijzonder de stijgsnelheid van het geluid in aanmerking genomen. Als er op het rangeerterrein geen geluidgebeurtenissen voorkomen met een stijgsnelheid groter dan 15 dB/s dan hoeven er geen extra nadelige effecten van maximale geluidniveaus te worden verwacht. Is dit wel het geval dan moet eerst worden gezien of de hieraan gekoppelde geluidsgebeurtenissen kunnen worden vermeden, in aantal kunnen worden beperkt of zodanig kunnen worden aangepakt dat de stijgsnelheid wordt teruggebracht naar minder dan 15 dB/s. Wanneer dit redelijkerwijs niet of niet in voldoende mate mogelijk is, wordt een straffactor toegepast op het

equivalente geluidniveau ($L_{A,LT}$), voor de betreffende etmaalperiode. Deze straffactor is echter alleen van toepassing wanneer naar oordeel van het bevoegd gezag de gebeurtenissen waar de stijgsnelheden aan zijn gekoppeld, bepalend zijn voor het equivalente geluidniveau. De piekniveaus zijn bepalend voor het equivalent geluidniveau als het $L_{A,LT}$ met 10 dB of meer daalt op het moment dat de piekniveaus zouden vervallen.

Beoordeling schrikreacties

Op het Chemelot rangeerterrein treden gebeurtenissen op die een stijgtijd van meer dan 15 dB/s laten zien. In de tabellen op pagina 19 en 22 van het akoestisch rapport, zijn de equivalent geluidniveaus met en zonder de invloed van de piekniveaus (remmen en wisselbooggeluid) weergegeven.

De equivalente geluidniveaus nemen slechts gering af als gevolg van het weglaten van de geluidgebeurtenissen met een grote stijgtijd. Dit betekent dat de gebeurtenissen waar de stijgsnelheden aan gekoppeld zijn, niet bepalend zijn voor de equivalente geluidniveaus. Straffactoren zijn dan ook niet van toepassing. De equivalente geluidniveaus kunnen zonder straffactor worden getoetst aan de vigerende normstelling, in casu de Maximaal Toelaatbare Grenswaarden.

Conclusie maximale geluidsniveaus

De maximale geluidsniveaus zijn getoetst volgens de Circulaire Piek. Het blijkt dat:

L_{night} in de slaapkamer de waarde van 25 dB(A) niet te boven zal gaan. Noch voor de prognose 2015 noch voor de gemaximaliseerde situatie.

de gebeurtenissen waar stijgsnelheden aan gekoppeld zijn (remmen en wisselbooggeluid), niet bepalend zijn voor de equivalente geluidsniveaus.

Dit betekent dat de genoemde gebeurtenissen niet extra hinderlijk zijn t.o.v. de overige inrichtingsactiviteiten en derhalve geen ontoelaatbare maximale geluidsniveaus (L_{Amax}) optreden.

4.7.4. Indirecte hinder spoorweggeluid

Wagons naar de Chemelot site worden aan- en afgevoerd via spoor 526. Dit is een aftakking van het doorgaande spoor Sittard-Maastricht.

Normstelling

Als toetsingskader voor het beoordelen van de geluidbelasting van woningen vanwege het wegverkeer van en naar de inrichting geldt de circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de wet milieubeheer', d.d. 29 februari 1996 (schrikkelcirculaire).

Op pagina 41 van de "Handleiding industrie lawaai en vergunning verlening" wordt specifiek ingegaan op indirecte hinder door railverkeer. Hoewel een gericht toetsingskader ontbreekt wordt voorgesteld om te beoordelen zoals aangegeven in het Besluit geluidhinder. De berekening dient echter te geschieden met het model als beschreven in de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai.

Beoordeling

In de aanvullende gegevens van juli 2010 is het geluidsniveau veroorzaakt door het railverkeer op spoor 526 op de woningen aan het Mauritspark zowel uitgedrukt in $L_{A,LT}$ als in L_{den} .

L_{den} (Level day-evening-night) is een maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaaï uit te drukken waarbij de geluidsniveaus van de verschillende etmaalperioden (dag, avond en nacht) worden samengevoegd tot één getal.

L_{den} is de gangbare grootheid voor spoorweggeluid en $L_{Ar,LT}$ voor industriegeluid. Omdat het hier gaat om indirecte hinder veroorzaakt door spoorwegverkeer vindt de beoordeling plaats op basis van L_{den} .

Ter verduidelijking is in onderstaande tabel de indirecte hinder op de woningen aan het Mauritspark ten gevolge van het railverkeer op het toevoerende spoor 526 uitgedrukt per dagperiode, als etmaalwaarde en als L_{den} .

Huidige situatie 2010	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ in dB(A) a.g.v. indirecte hinder				L_{den} dB
	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	
MS01 – Mauritspark 4/5	45,4	48,7	46,2	56,2	52,9
MS02 – Mauritspark 6 – 8	45,1	48,4	45,9	55,9	52,6
MS03 – Mauritspark 35 - 37	49,8	53,1	50,5	60,5	57,2
MS04 – Mauritspark 32 - 34	55,0	58,3	55,8	65,8	62,5
MS05 – Mauritspark 31	60,7	63,8	61,3	71,3	68,0

Tabel 5: indirecte hinder 2011

Vervolgens wordt in de volgende tabel de indirecte hinder van de voor 2015 geprognosticeerde aantallen wagons van/naar de Chemelot site over spoor 526 weergegeven.

Prognose 2015	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ in dB(A) a.g.v. indirecte hinder				L_{den} dB
	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	
MS01 – Mauritspark 4/5	47,3	48,6	46,0	56,0	53,0
MS02 – Mauritspark 6 – 8	47,0	48,3	45,8	55,8	52,7
MS03 – Mauritspark 35 – 37	51,7	53,1	50,5	60,5	57,4
MS04 – Mauritspark 32 – 34	56,6	58,1	55,4	65,4	62,4
MS05 – Mauritspark 31	62,9	64,1	61,5	71,5	68,5

Tabel 6: indirecte hinder prognose 2015

Tenslotte is een vergelijking gemaakt tussen de indirecte hinder op de woningen aan het Mauritspark prognose 2015 (voorzien van geluidarme remblokken) en het huidige geluidniveau (2010 zonder geluidarme remblokken). Hieruit blijkt dat de toename van de indirecte hinder tengevolge van de toename

van het aantal wagons in 2015 vrijwel geheel teniet wordt gedaan door het reducerende effect van de geluidarme remblokken en zodoende max. 0,5 dB bedraagt voor de woning Mauritspark 31.

L dB	Bestaand (2010) spoor 526	prognose 2015	Verschil prognose 2015 tov realisatie 2010
		spoor 526 met geluidarme remblokken	
MS01 Mauritspark 4/5	52,9	53,0	+ 0,1
MS02 Mauritspark 6/7/8	52,6	52,7	+ 0,1
MS03 Mauritspark 35/36/37	57,2	57,4	+ 0,2
MS04 Mauritspark 32/33/34	62,5	62,4	- 0,1
MS05 Mauritspark 31	68,0	68,5	+ 0,5

Tabel 7: toename indirecte hinder

4.7.5. Conclusie

Ten aanzien van de geluidsbelasting, piekgeluiden en indirecte hinder is de situatie milieuhygiënisch aanvaardbaar.

Binnen de spoorwegactiviteiten OBL Site Chemelot zijn en worden maatregelen en voorzieningen getroffen ter beperking van de geluidsproductie. Bij het opstellen van de voorschriften hebben wij rekening gehouden met die maatregelen en voorzieningen zoals o.a. de maximale rijnsnelheid; een toeterverbod en het toepassen van geluidarme remblokken.

4.8. Lucht

Voor deze deelinrichting zijn geen specifieke besluiten of richtlijnen met betrekking tot emissies van toepassing. Er zijn alleen emissies van fijn stof en NO^x door de diesellocs. Voor dergelijke emissies is de NeR niet van toepassing. Wel zijn de emissies getoetst aan de Wet luchtkwaliteit.

4.8.1. Wet luchtkwaliteit

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen wij vergunning verlenen, indien de concentratie in de buitenlucht van de in bijlage 2 van de Wm genoemde luchtverontreinigende stoffen (inclusief eventuele lokale bronnen in de omgeving van de inrichting) vermeerderd met de immissie ten gevolge van de activiteiten binnen de inrichting (inclusief voertuigbewegingen van en naar de inrichting) lager is dan de

grenswaarden, zoals vermeld in Bijlage 2 van de Wm. In deze bijlage zijn grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (fijn stof, PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen gesteld. Tevens is in deze bijlage een richtwaarde voor ozon gedefinieerd en zijn richtwaarden gegeven voor het totale gehalte in de PM₁₀ fractie voor arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen.

Indien één of meer grenswaarden (dreigen te) worden overschreden, dan dient te worden bepaald of de bijdrage van de inrichting aan de concentratie in de buitenlucht groter is dan 1% van de grenswaarden zoals genoemd in Bijlage 2 van de Wm. Uitgezonderd van deze toetsing zijn de gevallen waarin de bijdrage van de aangevraagde activiteiten leiden tot een per saldo verbetering van de luchtkwaliteit. De toets, of aan artikel 5.16 van de Wm wordt voldaan, wordt uitgevoerd nadat de emissies voor zover mogelijk zijn beperkt overeenkomstig de Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR) en BREF's met de beste beschikbare technieken.

Immissiebepaling

Voor de bepaling van de emissie van fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide als gevolg van het rijden met diesellocs heeft de aanvrager berekeningen uitgevoerd. De berekeningen zijn weergegeven in pagina 16 van de aanvraag.

Samengevat kan geconcludeerd worden dat de door de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot geëmitteerde fijn stof- en NO_x-vracht als gevolg van de toename van het rijden en rangeren van de diesellocs toeneemt. De NO_x vracht van de deelinrichting neemt ten opzichte van de realisatie in 2008 toe van 85 tot 113 ton/jaar en de vracht aan fijn stof van 0,5 tot 0,7 ton/jaar. Gelet op de omvang van deze toename in relatie tot de totale emissie van Chemelot en de achtergrondwaarde leidt dit tot een toename van de immissie van fijn stof en NO_x van minder van 1 g/m³. Voor de volledige toetsing wordt korthedshalve verwezen naar de aanvraag.

Er zijn geen overschrijdingen van de Wet luchtkwaliteit of van een extra depositie in de Natura 2000-gebieden: Grensmaas, Geleenbeekdal of Bunder- en Elsloërbos.

5. Adviezen en zienswijzen

5.1. Adviezen

Op 4 mei 2010, verzonden 3 mei 2010, hebben wij van de gemeente Sittard-Geleen een advies ontvangen met betrekking tot de aanvraag. Deze vragen hebben wij ten dele opgenomen in ons verzoek om aanvullende gegevens dat wij op 12 mei 2010 aan Chemelot Site Permit BV en Sitech Services BV hebben verstuurd. Op 18 juni hebben wij de aanvullende gegevens ontvangen. Hierna volgt steeds de vraag van de gemeente (cursief) direct gevolgd door ons antwoord.

Algemeen

- Uit de aanvraag blijkt niet helder wat nu daadwerkelijk wordt aangevraagd. Er worden drie situaties beschreven, te weten de vergunde situatie, een overgangssituatie en een prognose 2015.

In hoofdstuk D, paragraaf 1.1. van de aanvraag staan de aangevraagde wijzigingen ten opzichte

van de nu vergunde situatie tekstueel beschreven. De aanvraag omvat de huidige vergunde aantallen en de prognose 2015. In bijlage 3 van de aanvraag en in het akoestisch rapport zijn de geprognosticeerde aantallen wagons voor 2015 vergeleken met de realisatie in 2006 (bijlage 3) en actueel vergunde situatie (akoestisch rapport).

Het aantal wagons per product zal in de tijd variëren. Voor sommige stoffen betekent dit een afname en voor andere een toename. Voorbeelden van toenamen zijn stofcategorie A (Brandbaar gas) en niet gevaarlijke stoffen t.b.v. de Rail Terminal Chemelot. Voorbeelden van afnamen zijn ammoniak en kunstmest (KAS en ZA) naar haven Stein. Het precieze verloop is echter niet te voorspellen. Per stof/product wordt dus niet een maximum aantal wagons aangevraagd maar een bandbreedte waarbinnen het aantal zal variëren. Voor de tussenliggende periode is een theoretische worst-case situatie op basis van maximale aantallen bepaald. Deze theoretische situatie zal in de praktijk niet voorkomen, maar ook zeker niet overschreden worden. In de aanvraag wordt dit de "overgangssituatie" genoemd.

- In haar brief van 6 november 2009 (zie bijlage) heeft SABIC te kennen gegeven dat er geen ketelwagens met gascondensaat worden aan- of afgevoerd van de site. In hoeverre is dit verwerkt in de vergunningaanvraag?

De aantallen wagons per stof zijn opgenomen in bijlage 3 bij de aanvraag. Gascondensaat staat hierin niet opgenomen en wordt dus niet aangevraagd.

- Wij zien een inconsistente benadering in de aanvraag door de effecten van de Railterminal (RTC) in de vergunningaanvraag te verdisconteren en die van de zuidelijke aansluiting niet (conform aanvraag zou dit een toekomstige ontwikkeling betreffen).

Het was de bedoeling om de aanvragen van deze deelrevisievergunning en de RTC parallel in te dienen. Net als bij de productielocaties op de Chemelot site zal ook voor de RTC het transport van/naar de laad-/losplaatsen (van de containers) deel uitmaken van de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot.

Het aanvragen van de Wm-vergunning voor de nieuwe deelinrichting RTC binnen site Chemelot staat momenteel echter op hold.

Binnen het project worden enkele alternatieven bestudeerd met betrekking tot de plaats en opstelling. Omdat het OBL-rail gedeelte van de toekomstige RTC ongeacht de precieze ligging deel uitmaakt de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot blijft de wens bestaan om dit nu als onderdeel van de deelrevisie aan te vragen. Dit geeft zowel voor het bedrijf als de omgeving nu al duidelijkheid over de inpasbaarheid van de toekomstige geluidbijdrage. Het geluid van het OBL deel van de RTC in de onderhavige aanvraag is zowel van invloed op het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (industrielawaai) als op de indirecte hinder.

- Bij niet doorgaan van de RTC zal dit onderdeel van de vergunning komen te vervallen.
- Het gebruik van crash-buffers als veiligheidsmaatregel aan de spoorketelwagens is niet terug te vinden in de vergunningaanvraag (zie ook brief SABIC onder punt 3).

De reden dat crash-buffers als veiligheidsmaatregel aan wagons niet zijn beschreven in de aanvraag is driedig:

- Het berekende risico verandert niet door de aanwezigheid van crashbuffers omdat deze nog geen onderdeel zijn van de QRA-modellering en het thans gehanteerde rekenprotocol.
 - Crashbuffers hebben met name een functie bij aanrijdingen met snelheden hoger dan 15 km/uur. De rangeersnelheid op het Chemelot terrein is laag en bedraagt gemiddeld 10 km/uur zodat crash-buffers bij aanrijdingen op de Chemelot site geen effect hebben.
 - SABIC is momenteel de enige site-user (rail-gebruiker) binnen de totale site Chemelot die deze voorziening actief heeft gecorrespondeerd met overheden.
- De elektrificatie van de verbinding naar Sittard (in combinatie met de Zuidelijke aansluiting) is niet meegenomen in de vergunningaanvraag. Hierdoor zouden ondermeer het gebruik van dieselloos beperkt kunnen worden.

De elektrificatie van de verbinding naar de doorgaande spoorlijn Sittard-Maastricht wordt in deze aanvraag niet beschreven. Derhalve is de hieruit volgende milieubelasting niet bekend en kan dus ook niet beoordeeld worden. Daarnaast is spoor 526 eigendom van Prorail en is eventuele elektrificatie een verantwoordelijkheid van Prorail en niet van Chemelot.

- Past de toename van het aantal ACN-wagons binnen de vigerende vergunning van de ACN-fabrieken? Indien dit niet het geval is, dan ontstaat er een illegale situatie bij de deelinrichting.

De genoemde debottlenecking van de ACN is vergund in de revisievergunning in 2007. Voor de debottlenecking van de Caprolactamfabriek dient nog een vergunning te worden aangevraagd. Beide aspecten maken echter geen deel uit van deze deelinrichting en dus ook niet van deze procedure.

Bodem

- Het nulsituatie-bodemonderzoek dateert van december 1998. Een herhalingsonderzoek zou wenselijk zijn.

Dat is net niet de bedoeling van een nulsituatie onderzoek. Mogelijk wordt een herhalingsonderzoek bedoeld. Hiervoor is nu geen aanleiding. Overigens is hoofdstuk 1 van de Wm vergunning van Chemelot Site Permit onder voorschrift B.4 een verplichting opgenomen om de vigerende bodemkwaliteit vast te leggen in BOSANIS en jaarlijks aan het bevoegd gezag te rapporteren.

Geluid

- Er ontbreekt een onderbouwing om in de nachtperiode meer treinen te laten rijden (langere treinen?)

In het akoestisch rapport is in bijlage 2 per gemodelleerde route van de te transporteren stoffen aangegeven welke aantallen wagons het per periode betreft:

Aantal (D) = Dagperiode

Aantal (A) = Avondperiode

Aantal (N) = Nachtperiode

De belangrijkste wijzigingen in aantallen wagons van huidig vergund naar prognose 2015 omvatten:

	Huidig vergund:			Prognose 2015:		
	D	A	N	D	A	N
LPG/propaan/prope en Methanol,	7 24	19 -	- -	32 6	10 -	22 -
RTC Vol	-	-	-	75	-	25
RTC Leeg	-	-	-	75	25	-

Tabel 8: verdeling wagons over de dag-, avond- en nachtperiode

Zoals uit de tabel blijkt neemt het aantal wagons in de dag-, avond- en de nachtperiode toe tot 188 in de dag- 35 in de avond- en 47 in de nachtperiode. De verdeling over dag-, avond- en nachtperiode wordt bepaald door de bedrijfsvoering vanuit de fabrieken. Hoewel de aantallen in dagperiode sterker toenemen is de invloed op de geluidbijdrage 's nachts groter vanwege de etmaalcorrectie.

Tabel 6: indirecte hinder prognose 2015

- De maatregelen in hoofdstuk 9.2 zijn deels niet nader gekwantificeerd. Aangegeven wordt dat de machinisten een rij-instructie hebben, waardoor de geluidsimissie tijdens het remmen wordt beperkt. Wat houdt een dergelijke rij-instructie in en in hoeverre is dit handhaafbaar.

De rij-instructie zoals die is opgesteld door de tractieprovider DB-Schenker is als bijlage bij de aanvullende gegevens d.d. 18 juni 2010 gevoegd en maakt daarmee onderdeel uit van de aanvraag. Binnen het bedrijf wordt via toezicht en communicatie geborgd dat conform instructie wordt gewerkt.

- In hoofdstuk 9.2 van de vergunningaanvraag wordt aangegeven dat het rangeren op de sporen dicht bij de woonbebouwing zoveel mogelijk wordt beperkt. Dit is niet nader gekwantificeerd in het akoestisch onderzoek (welk effect heeft deze maatregel).

Het betreft in het akoestisch rapport met name de SULFA-ZA afvoer naar extern en haven Stein (brongroepnr. 03 en 16) waarvan het rangeren deels relatief dicht bij de woonbebouwing MSP plaatsvindt op spoor 106. In prognose 2015 is opgenomen dat waarschijnlijk vanaf 01-01-2014 geen SULFA-ZA treintransporten meer naar haven Stein zullen plaatsvinden, en ten gevolge daarvan geen SULFA-ZA wagons meer op spoor 106, worden gerangeerd. Het effect van deze maatregel is reeds verwerkt in het akoestisch rapport (bijlage 4 bij de Wm-aanvraag).

- In de vergunningaanvraag moet een verdeling van wagonaantallen moeten worden opgenomen over de diverse etmaalperioden (dag, avond en nacht).

In bijlage 2 van het akoestisch rapport (bijlage 4 bij de aanvraag) staan per gemodelleerde route het aantal wagons/dag verdeeld de dag-, avond- en nachtperiode genoemd.

- De geluidsreducerende maatregelen zijn reeds verwerkt in het akoestisch onderzoek (remgeluid –5 dB, rolgeluid –3 dB) voor de situatie 'prognose 2015'. Dit impliceert een hogere geluidsbelasting tijdens de overgangsperiode; in hoeverre past deze overgangsperiode dan nog binnen de vergunde geluidbelasting.

De geluidbelasting in de overgangsperiode ligt hierdoor hoger, omdat de afname in remgeluid en rolgeluid ten gevolge van toepassing van geluidarme remblokken in de overgangsperiode nog niet is ingezet. De overgangsperiode is mede hierdoor een 'worst case' gemaximaliseerde situatie

- Er zijn elementaire afwijkingen tussen de 0-meting (huidige situatie) en de overgangssituatie tot 2015. Er blijkt een substantiële stijging van de geluidsniveaus in met name de nachtperiode. Deze toename bedraagt + 6 dB(A) op DS05 en +8 dB(A) op DS10. In het Mauritspark bedraagt deze toename zelfs meer dan 13 dB(A) op MS04.

In deze overgangsfase zien we een opeenstapeling van worstcase scenario's, waarin extreme toenames van geluidsniveaus zijn opgenomen. Wij adviseren een meer realistisch beeld weer te geven in de overgangsfase. Hierbij kan ondermeer gedacht worden aan het sneller realiseren van akoestische maatregelen of het drastisch verkorten van deze overgangsperiode.

Dit blijkt inderdaad uit de tabellen op pagina 2 van het akoestisch rapport. Dit betreft echter alleen de bijdrage van deze deelinrichting. De bijdrage van deze deelinrichting op de punten DS05 (38,6 dB(A)); DS10 (36,2 dB(A)) en MS04 (44,4 dB(A)) is echter relatief beperkt in verhouding tot de totale geluidbelasting door de gehele Chemelot Site. Daarnaast is de sterke toename niet in de dagperiode die op de genoemde punten bepalend is voor de etmaalwaarde. Conclusie is naar onze mening dat ondanks de grote toename in de bijdrage in de nachtperiode dit niet terug te vinden is in het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ten gevolge van de hele inrichting en nog steeds past binnen vastgestelde MTG's.

- Er vindt regelmatig onderhoud plaats aan spoor en wissels. Dit is niet nader gekwantificeerd (frequentie onderhoud e.d.). Ondanks dat het hier mogelijk om incidentele werkzaamheden gaat moeten deze akoestisch gespecificeerd worden. Dit is echter niet in het akoestisch onderzoek meegenomen. In onze mail van 17 maart jl. aan Sitech hebben wij dit reeds als advies meegegeven.
- De regelmaat van onderhoud is niet aangegeven in de Wm-aanvraag. In de aanvullende gegevens staat vermeld dat het regulier geplande onderhoud een incidenteel karakter heeft (kleiner of gelijk aan 12 x per jaar). Hierdoor valt dit buiten de representatieve bedrijfssituatie voor industrielawaai. In de vergunning zijn hiervoor voorschriften opgenomen. Naast regulier gepland onderhoud kan verder nog incidenteel onderhoud plaatsvinden (b.v. bij storingen), waarvan de frequentie vooraf niet bekend is.

Externe veiligheid (QRA)

- Het is niet duidelijk welke wagonaantallen nu uitgangspunt zijn voor de QRA. Met name als het gaat om de wagonaantallen ammoniak. Als we de andere stofcategorieën bekijken dan zien we dat als uitgangspunt voor de aantallen wagons per jaar, de situatie 'prognose 2015' is genomen. Echter voor het aantal ammoniakwagons is als uitgangspunt de realisatie 2006 genomen. Dit geeft geen goed beeld van de berekende en daarmee ook aangevraagde risicoruimte.
- De uitgangspunten voor externe veiligheid is een worst-case op basis van benadering en is weergegeven in hoofdstuk 4 van de QRA. De 'worst-case' is gebaseerd op de maximale aantallen wagons en komt overeen met de prognose 2015 met uitzondering van voor ammoniak. Het transport van ammoniak zal afnemen zoals met het ministerie van Verkeer en Waterstaat is overeengekomen in het ammoniakconvenant.
- Deze benadering resulteert in een risico(gebruiks)-ruimte die is vastgelegd in de veiligheidscontour 10-6/jaar voor het plaatsgebonden risico (PR).
- Als we naar de QRA globaal kijken dan zien we dat hier andere uitgangspunten zijn gehanteerd dan bij de vaststelling van het akoestisch onderzoek. In het akoestisch onderzoek is ook de overgangperiode berekend. In de QRA is alleen de eindsituatie (m.u.v. ammoniak; zie vorige opmerking) berekend.

De uitgangspunten voor geluid en externe veiligheid lijken op het eerste oog verschillend, maar zijn beide een worst-case benadering. Voor de QRA zijn de uitgangspunten bij de vorige vraag beschreven.

De uitgangspunten en representatieve bedrijfssituaties voor geluid zijn in hoofdstuk 3 van het akoestisch rapport beschreven. De worst-case voor geluid is de "overgangssituatie" met de gemaximaliseerde aantallen wagons. Voor geluid is gerekend met de maximale representatieve etmaalperiode. Hierbij is aangenomen dat alle te vervoeren stoffen op een etmaal kunnen worden getransporteerd, waarbij de dedicated treinen een vast aantal wagons hebben. De maximale representatieve etmaalperiode heeft daarom meer wagons dan een gemiddeld etmaal gebaseerd op jaarcijfers en aantal werkbare dagen.

- In de voorbesprekingen van de vergunningaanvraag is duidelijk aangegeven (hetgeen door Sitech is bevestigd) dat ook de indirecte effecten van het toegangsspoor in de QRA berekening zouden worden meegenomen. Dit is echter niet het geval.

De gemeente Sittard-Geleen heeft deze wens meermaals kenbaar gemaakt. Chemelot/Sitech en de Provincie Limburg hebben steeds aangegeven dat zij van mening zijn dat dit niet binnen het kader van de Wet milieubeheer valt.

- Bijlage 6 van de QRA moet ook onderdeel uitmaken van de vergunningaanvraag.

Er is geen bijlage 6, behorende bij het QRA-rapport. Er is wel een referentie 6 in het QRA-rapport vermeld. De referenties waarnaar verwezen wordt maken geen onderdeel uit van de aanvraag, maar zijn wel voor inzage beschikbaar.

- In hoofdstuk 3.2 van de QRA wordt vermeld "zoals deze toekomstig op deze sporen plaats vinden". Wat wordt hiermee bedoeld? De toekomstige ligging van de sporen; vinden er wijzigingen plaats in de ligging van de sporen? Dit wordt verder niet in de vergunningaanvraag vermeld en onderbouwd.

Citaat pag. 3 van de QRA: "Dit model is gebaseerd op de ligging van de sporen op de Chemelot site en de handelingen zoals deze in de toekomst op deze sporen plaats vinden." Het zinsdeel "in de toekomst" heeft alleen betrekking op handelingen. Hiermee is bedoeld de gewijzigde manier van opstellen en samenstellen van de treinen op de bestaande sporen. Er is in deze vergunning geen wijziging van de sporen voorzien met uitzondering van het OBL deel ten behoeve van de toekomstige RTC.

- In hoeverre is het BLEVE-vrij rijden ook meegenomen bij de aan- en afvoer van wagons?

Het BLEVE-vrij rijden heeft betrekking op het openbaar spoorwegennet en slechts indirect op het rangeren binnen de inrichting. Zoals ook hierboven aangegeven behoort het toevoerend spoor niet tot de inrichting en valt dus niet binnen het kader van de Wm. Extern risico op het Openbare Spoorwegennet wordt geregeld in "BasisNet Spoor".

5.2. Zienswijzen

Op maandag 27 september 2010 heeft in her Reünie gebouw in Geleen een informatieavond plaatsgevonden voor omwonenden. Tijdens deze informatieavond was er gelegenheid tot het indienen van mondelinge zienswijzen. Hiervan is geen gebruik gemaakt.

Wel zijn tijdens de inzage periode (1 september tot en met 12 oktober 2010) schriftelijke zienswijzen ontvangen van:

- A. heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 11 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- B. heer en mevrouw [REDACTED] Geleen d.d. 9 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- C. heer en mevrouw [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] HM Geleen d.d. 4 oktober 2010 ingekomen 5 oktober 2010;
- D. Fam [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 7 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- E. Mevrouw [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 4 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- F. Mevrouw [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 3 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- G. De heer [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 4 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- H. De heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 8 oktober 2010; ingekomen 12 oktober 2010;

- I. [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 10 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- J. De heer en mevrouw [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 8 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- K. Mevrouw [REDACTED] en de heer [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 10 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- L. De heer en mevrouw [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 5 oktober 2010 ingekomen 7 oktober 2010;
- M. De heer en mevrouw [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 10 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- N. [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 8 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- O. [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 9 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- P. [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 10 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- Q. [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 10 oktober 2010 ingekomen 12 oktober 2010;
- R. [REDACTED] Geleen 10 oktober 2010;
- S. [REDACTED] Houtmanstraat [REDACTED] Geleen 10 oktober 2010 ingekomen 12 oktober 2010;
- T. De heer [REDACTED] Houtmanstraat [REDACTED] Geleen en de heer [REDACTED] [REDACTED] Geleen d.d. 7 oktober 2010 ingekomen 8 oktober 2010;
- U. [REDACTED] Geleen ingekomen 6 oktober 2010;
- V. De heer [REDACTED] Leptunusstraat [REDACTED] Geleen d.d. 6 oktober 2010 ingekomen 12 oktober 2010;
- W. Buurtvereniging Mauritspark p/a Mauritspark 31 6361 HM Geleen d.d. 11 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- X. De heer [REDACTED] Mauritspark [REDACTED] Geleen d.d. 11 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- Y. Wijkplatform Krawinkel Pastoor van Eijsstraat 12 6161 VM Geleen d.d. 8 oktober 2010 ingekomen 12 oktober 2010;
- Z. de heer [REDACTED] Pastoor van Eijsstraat [REDACTED] d.d. 11 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- AA. de heer [REDACTED] Geleen d.d. 10 oktober 2010 ingekomen 11 oktober 2010;
- BB. Stadspartij p/a Sluisbeek 2 6166 JH Geleen d.d. 10 oktober 2010 ingekomen 12 oktober 2010;
- CC. Burgemeester en Wethouders Sittard-Geleen d.d. 12 oktober 2010 ingekomen 13 oktober 2010;
- DD. [REDACTED] Geleen d.d. 21 oktober 2010 ingekomen 22 oktober 2010.
- EE. [REDACTED] Saturnusstraat [REDACTED] Geleen ingekomen 26 oktober 2010

De zienswijzen A t/m V tonen een grote mate van overeenkomst. Al deze omwonenden maken zich zorgen over hun veiligheid en verwachten een toename van overlast van geluid en trillingen. De andere

onderwerpen die in deze zienswijzen worden genoemd worden hierna opgesomd en gezamenlijk behandeld onder I

De buurtvereniging Mauritspark heeft een omvangrijke zienswijze (no. W) ingediend. In de zienswijzen x t/m z wordt verwezen naar zienswijze w en staat vermeld "beschouw als zijnde herhaald en ingelast". De zienswijzen W t/m Z zullen gezamenlijk worden behandeld onder V.

De zienswijzen van de [REDACTED] namens de bewoners van het woonwagencamp "de Haeze" en van [REDACTED] zijn buiten de inzagetermijn verstuurd en ontvangen. Daarnaast komen de inhoudelijke punten overeen met de zienswijzen van andere omwonenden zoals samengevat onder I.

I. Samenvatting van de zienswijze A t/m V van omwonenden

Algemeen

- Zorgen over leefbaarheid in de wijk.
- Uitgebreid onderzoek gewenst naar de gezondheidsrisico's van de ondervonden hinder.
- Alternatieve route voor het goederenvervoer over spoor naar Chemelot is niet meegenomen.
- Alternatieve transportmogelijkheden zijn in 2005 wel en nu niet onderzocht.
- Zorgen over afval verbranden door fakkelen.
- Zorgen over uitbreidingen in het algemeen binnen de Chemelot site zoals bv de Siliciumfabriek.
- Verwachte verkeershinder omdat de slagbomen langer dicht zullen zijn igv langere/meer treinen.
- Zorgen over verwachte waardevermindering van de huizen aan het Mauritspark.
- Zorgen over eventuele omzetvermindering van eigen bedrijf door het mogelijke verdwijnen van woningen ten gevolge van de aan Chemelot toegekende FES-subsidie.
- Zorgen over onvoldoende kennis bij provincie Limburg voor het beoordelen van dit soort complexe situaties.
- Twijfel over de juistheid van de veiligheid- en emissieberekeningen in de aanvraag.
- Van mening dat de wettelijke normen nu al worden overschreden.
- Toesturen sheets van presentatie infoavond na sluiting inzage termijn.
- Waarom kan LPG niet per schip worden aangevoerd.
- Onderzoek gewenst naar verplaatsing van het rangeerterrein.

Procedure

- Omdat Provincie Limburg subsidie verleent voor nieuwe ontwikkelingen binnen de Chemelot site (bv railterminal) is zij als belanghebbende niet objectief en kan zodoende niet opereren als bevoegd gezag
- De aanvraag en vergunning gaan slechts over een onderdeel van de gehele Chemelot site in plaats van "het totale plaatje voor toekomst".
- De aanvraag is niet compleet omdat de Railterminal en de Zuidaansluiting geen deel uit maken van de aanvraag.

Externe Veiligheid

- De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen wordt vele malen groter.

- Volgens een omwonende houdt de in de aanvraag en vergunning vastgelegde afstand van 450 m tussen de gemengde opslag van cat. A en cat. C3 een giftige gaswolk niet tegen.
- Het grootste gevaar op de Chemelot site vormt tankenpark 3. Volgens omwonenden is in deze deelvergunning geen rekening gehouden met de beperkte afstand tussen tankenpark 3 en het rangeergebeuren. Dit leidt volgens de omwonenden tot cumulatieve risico's die in deze vergunning niet zijn meegenomen.

Geluid

- Vooral remmen van aankomende treinen veroorzaakt met name 's nachts veel geluidoverlast. De treinen remmen eerder dan aangegeven in het akoestisch rapport waardoor de berekende geluidbelasting niet juist is.
- Aankomende en vertrekkende treinen moeten onnodig vaak stoppen op spoor 526 voor de toegangspoort van Chemelot en/of omdat de slagbomen van de overweg niet dicht zijn. Het remmen, stilstaan en optrekken van de treinen veroorzaakt meer overlast dan het rijden met constante snelheid.
- De geluidarme remblokken hoeven pas in 2015 volledig te zijn gemonteerd. In de "overgangssituatie" zijn deze geluidarme remblokken nog niet gemonteerd. Leidt dit niet tot een overschrijding van de maximaal toelaatbare grenswaarde in de "overgangssituatie".
- Geluidoverlast door fakkelen en afsluiters.
- Door deze vergunning zal het laag frequent geluid door de draaiende dieselmotoren van de locomotieven toenemen.
- Is er een (nieuw) trillingsonderzoek uitgevoerd naar het effect van het gebruik van zwaardere locomotieven op de bebouwing langs het traject.
- Toename van trillingoverlast doordat er meer langere en zwaardere treinen rijden;
- Hoe is de onderhoudsstatus van spoor 526.
- In paragraaf 4.7.1 van het ontwerpbesluit wordt verwezen naar artikel 1.1 van de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder bestaat geen artikel 1.1.
- Volgens omwonenden zijn de metingen van 2008 niet juist.
- Een omwonende vindt het onacceptabel dat geluidsniveaus van 0,5 naar beneden worden afgerond.
- Een omwonende vraagt om aan de vergunning een saneringsbeleid toe te voegen. Hiermee zou moeten worden voorzien.
- Onderzoek gewenst naar bronafscherming.

Stank, stof en roet

- Omwonenden vrezen toename van overlast van stank, stof en roet.
- Een omwonende vraagt om in de vergunning op te nemen dat alle wagons van/naar Chemelot moeten zijn afgedekt.

Handhaving

- Een omwonende vraagt naar de frequentie van handhavingcontroles en door wie deze worden uitgevoerd.
- Klachten worden niet serieus genomen.

II. Samenvatting van de zienswijze AA

(Externe) Veiligheid

- De [REDACTED] vindt het vreemd dat een verdrievoudiging (tot september 2009) wordt toegestaan van overslag van gevaarlijke en ontplofbare stoffen in de directe gevarenzone van tankenpark 3.
- Er wordt geen rekening gehouden met domino-effecten.
- Er wordt verwezen naar het rapport van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS) naar aanleiding van de vuurwerkramp in Enschede waarin wordt geconcludeerd dat de voorgeschreven rekenmethode geen goed beeld geeft van de veiligheid. Volgens AGS is de balans doorgeschoten naar rekenarij waarbij het rekenresultaat te veel wordt gezien als de absolute waarheid.
- [REDACTED] is tegen verdere toename van rangeeractiviteiten en overslag van LPG op deze plek.
- [REDACTED] stelt voor om de Railterminal op een andere plek binnen een straal van 25 km te bouwen ver weg van bewoonde gebieden, niet grenzend aan woonwijken en niet binnen de risicozones van andere installaties.

III. Samenvatting van de zienswijze BB

De brief van de Stadspartij bevat algemene informatie, standpunten en een weergave van gemeentelijk danwel provinciaal beleid die geen reactie zijn op de milieugevolgen van deze deelrevisievergunning. De onderstaande samenvatting geeft per onderwerp alleen die punten weer die daadwerkelijk betrekking hebben op het ontwerpbesluit.

Algemeen

- Verzoek om de door de Stadspartij voorgestelde alternatieve spoorlijn voor goederentransport te betrekken bij het opstellen van een integraal beleid voor goederenvervoer per spoor en daarmee af te zien van deze deelrevisievergunning en de uitbreiding van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de bestaande spoorlijnen.

Externe Veiligheid

- Volgens de Stadspartij herbergen de aanwezige spoorlijnen in de nabijheid van Chemelot het gevaar van een ongeluk in Barendrecht of Viareggio.
- De Stadspartij heeft in januari 2010 een handtekeningenactie gehouden met als titel; "Geen vervoer gevaarlijke stoffen door woonwijken". In het gebied rond de spoorlijn heeft dit geleid tot ca. 2500 handtekeningen.
- De Stadspartij heeft op 28 januari 2010 in de gemeenteraad van Sittard-Geleen een motie ingediend met de vraag om alles te doen om de gevraagde uitbreiding van LPG spoorbewegingen naar Chemelot te voorkomen indien deze leiden tot een toename van veiligheidsrisico's en/of geluidsoverlast. Deze motie is unaniem aangenomen door de gemeenteraad.
- Volgens [REDACTED] en de Stadspartij wordt met deze deelrevisievergunning een verdrievoudiging van het transport van gevaarlijke stoffen toegestaan ten opzichte van medio 2009
- Volgens de Stadspartij is het transport van gevaarlijke stoffen over de lijn Sittard-Born in 2009 hervat.
- Door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is de veiligheid voor de omgeving voortdurend in het geding. Het transport is van invloed op de directe omgeving en leidt tot beperking van stedelijke ontwikkelingen en vermindering van de waarde van woningen.

Geluid

- Volgens de Stadspartij zorgt het goederenvervoer voor aantasting van de leefbaarheid door geluidsproductie en trillingen.
- De Provincie Limburg gedooft piekgeluiden van 80 dB waarmee de landelijk vastgestelde normen (70 /65 /60 dB in de dag/ avond/ nachtperiode) worden overschreden.

IV Samenvatting van de zienswijze CC

(Externe) Veiligheid

- Wij zijn van mening dat de toename van het aantal wagons op het openbaar spoor valt onder het aspect "indirecte hinder" en alle milieugevolgen getoetst moeten worden. De gevolgen voor externe veiligheid op het toevoerend spoor zijn nu niet in kaart gebracht.
- Het is niet duidelijk of het aantal wagons met gevaarlijke stoffen past binnen de kaders van het BasisNet Spoor. De gemeente vraagt om deze vergunning aan te houden tot dat de herberekeningen en de gevolgen voor het BasisNet bekend zijn.

Geluid

- Het reguliere geplande onderhoud (ten hoogste 12 x per jaar) is niet meegenomen in de representatieve bedrijfssituatie. Volgens de gemeente is nu niet in beeld gebracht of het bedoelde onderhoud kan leiden tot overlast.

V. Samenvatting van de zienswijze W, X ,Y en Z

De zienswijze van Buurtvereniging Mauritspark bevat veel algemene informatie, standpunten en weergave van gemeentelijk danwel provinciaal beleid die geen reactie zijn op de milieugevolgen van deze deelrevisievergunning. Daarnaast is een groot deel van de zienswijzen ook al weergegeven bij de hiervoor genoemde zienswijzen van omwonenden.

De onderstaande samenvatting geeft per onderwerp alleen die punten weer die daadwerkelijk betrekking hebben op het ontwerpbesluit en hiervoor nog niet zijn genoemd in de samenvatting van andere omwonenden.

Algemeen

- Volgens de [REDACTED] ontbreken de effecten in de aandachtsgebieden. Dit is volgens hem wel nodig omdat het verschil tussen de vigerende vergunning en de deelrevisievergunning groot is.
- Het ontbreken van een MER rapportage. Een MER is volgens de bewoners van Mauritspark noodzakelijk omdat Spoorwegactiviteiten, Railterminal Chemelot en Zuidelijke Aansluiting" onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Ook wordt verwezen naar een uitspraak van het Europese Hof van Justitie van 15 oktober 2009 dat bij de MER beoordelingsplicht door het hanteren van de in Nederland gehanteerde drempelwaarden niet zonder meer is aangetoond of een project een aanzienlijk milieueffect heeft.
- Het ontbreken van onderzoek naar de gezondheidseffecten.
- Het alleen in conceptvorm opnemen van de railterminal is onaanvaardbaar.

- Onrechtmatig handelen door in 2009 een veranderingsvergunning te verlenen voor 10.000 LPG – wagons terwijl verdere uitbreiding naar 15.900 wagons bekend was.
- De ontwerpvergunning is op meerdere punten inconsistent.
- Ontbreken van afspraken tussen CSP en ProRail over maximalisatie van het nachtkvervoer.
- Bewoners protesteren fel tegen het vertekend beeld dat wordt geschapen door zowel risicocontouren als emissieberekeningen voor de gehele site te berekenen.
- De datum van de informatieavond op 27 september 2010 is ongunstig in de inzagetermijn (1 september t/m 12 oktober 2010).

Procedure

- De volgende stukken ontbraken bij de ter inzagelegging: referentie 5; referentie 6 en bijlage 7. Er is onduidelijkheid over het aantal pagina's van bijlage 4 van de aanvraag. de papieren versie bevatte 110 pagina's terwijl de digitale versie 112 pagina's bevatte.
- De inzagetermijn van 6 weken is te kort.

(Externe) Veiligheid

- Externe veiligheidsaspecten zijn onjuist en onvolledig belicht en valide berekeningen ontbreken. Bewoners verwijzen naar het al eerder genoemde rapport van de "Adviesraad Gevaarlijke Stoffen" en eisen daarom dat de QRA opnieuw wordt uitgevoerd.
- Omdat niet volledig Warme BLEVE Vrij (WBV) wordt opgesteld binnen de inrichting, mag ook niet WBV worden gerekend.
- Bonte treinen waarin wagons met brandbare gassen (cat. A) worden gescheiden van wagons met brandbare vloeistoffen (cat. C.3) door een inerte wagon, zijn treinen met een verminderd risico op warme BLEVE en zijn niet warme BLEVE vrij.
- In de veranderingsvergunning van 2009 stond een maximum aantal wagons vermeld dat in bonte treinen aangevoerd mocht worden. In het ontwerpbesluit van de deelrevisievergunning staat een dergelijke eis niet. Hierdoor gaat de veiligheid achteruit. Bewoners zijn van mening er nu al alleen met bloktreinen en niet meer met bonte treinen gereden mag worden.
- Bewoners zijn van mening dat er gerekend moet worden met een warme BLEVE op de plek het dichtst bij de woningen.
- Op pagina 16 van het ontwerpbesluit staat dat de bijdrage aan het berekend extern risico door een BLEVE door brand met de nieuwe werkwijze nul is. Volgens de bewoners van Mauritspark is dit niet juist maar is op een afstand van 445 m de bijdrage van het BLEVE door brand scenario lager dan 1 %. Zijn andere scenario's zoals koude BLEVE en het ontstaan van een gaswolk meegerekend in de QRA?
- Omwonenden zijn van mening dat een onafhankelijk instituut dit soort berekeningen moet uitvoeren omdat men de indruk heeft dat het bevoegd gezag niet is opgewassen tegen de rekenkunsten van Sitech.
- Bewoners eisen dat voorschrift 2.3 uit de vergunning wordt geschrapt.
- De ontwerpvergunning staat vol ontsnappingsclausules waardoor CSP meer zal kunnen vervoeren dan nu vergund.

Geluid en trillingen

- Bewoners eisen dat de geluidbelasting tengevolge van de Spoorwegactiviteiten Chemelot; overige activiteiten Chemelot; doorgaand spoorwegverkeer en wegverkeer worden opgeteld.
- Niet de vigerende situatie op basis van de veranderingsvergunning van 2009, maar de situatie op basis van de sitevergunning 2005/05 zou uitgangspunt moeten zijn voor deze deelrevisievergunning.
- Er ontbreken voorschriften met betrekking tot trillingen in het ontwerpbesluit. Bewoners eisen nieuwe trillingsmetingen.
- Bewoners willen dat er in de vergunning een limiet wordt gesteld aangaande de te gebruiken locs.
- Volgens [REDACTED] blijkt uit de ter inzage gelegde stukken dat CSP heeft geknoeid met cijfers mbt geluidberekeningen en aantallen wagons. In de zienswijze van de buurtvereniging Mauritspark wordt het in de ontwerpbeschikking genoemde getal van totaal 66.500 wagons vergeleken met cijfers in stukken van o.a. gemeente Sittard-Geleen en de aanvraag en FES-subsidie met doorkijk naar 2020. Verder wordt gewezen op de vervangen pagina's in het akoestisch rapport met betrekking tot indirecte hinder.
- De wijze van berekening die gehanteerd wordt door CSP (op basis van representatieve bedrijfssituatie) is niet worst case en daarom niet acceptabel.
- Er is geen goed overzicht van de aantallen wagons die de poort passeren noch wordt duidelijk aangegeven met hoeveel werkdagen er gerekend wordt.
- Volgens omwonenden moeten de in het akoestisch rapport genoemde aantallen wagons per dag worden vermenigvuldigd met 365 en niet met 250 om te komen tot het aantal aangevraagde/vergunde wagons.
- Bewoners willen dat vervoersaantallen inzichtelijk en controleerbaar gemaakt worden.
- CSP laat volgens [REDACTED] het al vele jaren na om maatregelen te treffen om de geluidbelasting van 80 dB te verlagen.
- Volgens [REDACTED] ontbreken valide geluidsberekeningen.
- Volgens de buurtvereniging wordt gerangeerd buiten het gebied dat volgens het bestemmingsplan hiervoor bestemd is.
- De buurtvereniging vindt de uitspraak van de ABRS 15 juni 2005 (200406607/1/M2) met betrekking tot het niet tot de inrichting behoren van doorgaand spoorwegverkeer niet juist.
- Er wordt in de praktijk sneller gereden dan de in het akoestisch rapport vermelde gemiddelde snelheid van 10 km/h. Buurtbewoners willen dat er controle en handhaving met betrekking tot de rijnsnelheid plaatsvindt.
- De afspraken over het voorkomen van (onnodig) stoppen van de treinen worden door ProRail niet nagekomen.
- Er is in het akoestisch rapport geen rekening gehouden met seizoensinvloeden.
- Tijdens de informatieavond op 27 september 2010 zou zijn gezegd dat zowel Sitech als Provincie Limburg onvoldoende ervaring heeft met betrekking tot het onderwerp indirecte hinder.
- Bewoners verzoeken dat gedurende enkele maanden continue geluidmetingen te laten plaatsvinden.
- Niet alle wagons worden voorzien van geluidarme remblokken. De overheid behoort deze te weren en dit op te nemen in de vergunning
- De nu aangevraagde situatie kan niet vergund worden omdat uit onderzoek van de gemeente Sittard-Geleen in 2010 is gebleken dat het binnenniveau van woning Mauritspark 31 nu al te hoog

is. Dit zou door saneringsmaatregelen in de bestaande situatie kunnen worden teruggebracht naar 39 dB.

- Bewoners verzoeken te gelasten dat per direct al het vervoer over spoor 526 wordt verboden omdat dit spoor niet op de geluidkaart van VROM voorkomt.
- Onduidelijkheid in de vergunning over beperkt rangeren op spoor 106 tbv transport van Sulfa.
- Het is ongeloofwaardig dat een toename van 13 dB in de nachtperiode niet terug te vinden is in het langtijdgemiddelde.

Stank, stof roet

- Volgens [REDACTED] ontbreken emissie gegevens.

Handhaving

- Controle en handhaving door de Provincie Limburg onder de maat zijn, omdat volgens de heer Renet CSP zich niet houdt aan afspraken.
- Volgens de bewoners zijn de voorschriften 2.4 t/m 2.6 niet controleerbaar en niet handhaafbaar.

5.3. Reactie op zienswijzen

Gelet op het grote aantal zienswijzen en de samenhang tussen de diverse zienswijzen zullen niet alle zienswijzen individueel worden behandeld. De reactie is zoveel mogelijk geclusterd naar onderwerp en samenhang. Wij merken op dat deze deelrevisievergunning is getoetst en past binnen de kaders van de Wet milieubeheer.

Ad. Algemeen

- Uit de ontvangen zienswijzen blijkt een grote onrust en bezorgdheid in de omgeving over de aangevraagde deelrevisievergunning. Dit blijkt uit de beschreven zorgen over verslechtering van de leefbaarheid in de wijk, toename van gezondheidsrisico's, waardevermindering van de huizen; omzetvermindering van eigen bedrijf en toename van verkeershinder. Deze uitingen van bezorgdheid zijn echter geen concrete zienswijzen welke in de wel milieubeheer gerangschikt kunnen worden onder de te verwachten milieugevolgen.
- Daarnaast zijn er vragen en opmerkingen over andere (toekomstige) activiteiten binnen de Chemelot site die echter ook geen deel uitmaken van de nu aangevraagde deelrevisievergunning voor de deelrichting "Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot". Naast vragen en opmerkingen over het fakkelen, het aanspreken van afsluiters en de eventuele siliciumfabriek nemen de opmerkingen over de "Railterminal Chemelot" (RTC) en de "zuid aansluiting" (EZS) een bijzondere plaats in. RTC en EZS zijn beiden beoogde toekomstige ontwikkelingen op het gebied van spoorwegtransport. De ontwikkeling van de RTC is in de tijd eerder te verwachten dan de realisatie van de EZS. Beiden maken geen onderdeel uit van de deelrichting "Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot".
Het railtransport van en naar de eventuele RTC maakt wel al onderdeel uit van de onderhavige aanvraag net als voor andere deelrichtingen het spoorwegvervoer tot aan de laad-/lospunten deel

uitmaakt van de onderhavige aanvraag. Reden om het transport tot aan de RTC nu al mee aan te vragen is om omwonenden niet op korte termijn weer te confronteren met een uitbreiding van het spoorwegvervoer van/naar de Chemelot site. Mocht de RTC uiteindelijk niet doorgaan dan betekent dit een vermindering van de geluidbelasting en zal de toegestane geluidbelasting in de vergunning overeenkomstig verminderd worden.

- In diverse zienswijzen wordt gevraagd om alternatieven te onderzoeken zoals aanvoer van LPG per schip; alternatieve route voor goederen vervoer langs de A2; verplaatsing van het rangeerterrein, alternatieve plek voor de RTC niet grenzend aan woonwijken. Het onderzoeken van alternatieven voor een aangevraagde activiteit behoort niet tot de indieningvereisten volgens de Wet milieubeheer. In geval van grootschalige projecten was tot 1 juli 2010 het onderzoeken van alternatieven een onderdeel van de Milieu Effect Rapportage (MER). De activiteiten in de onderhavige aanvraag worden niet vermeld in bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage. Ook wanneer rekening wordt gehouden met de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 zorgt deze deelrevisievergunning niet voor zo'n groot milieueffect dat hiervoor een MER gewenst zou zijn. Door het toepassen van andere werkwijzen en het nemen van maatregelen resulteert het extra transport alleen in een toename van de geluidbelasting. De etmaalwaarde neemt toe met max. 1,7 dB(A) op punt MS03 en blijft binnen de vastgestelde MTG's. Hoewel de RTC en EZS beiden ook spoorwegactiviteiten kan de huidige deelinrichting ook functioneren zonder de nieuwe ontwikkelingen en is er derhalve geen sprake van onlosmakelijkheid.
- Opmerkingen die in de zienswijzen gemaakt worden zoals "ontwerpvergunning is op meerdere punten inconsistent", "veiligheids- en emissieberekening zijn onjuist", "Provincie Limburg heeft onvoldoende kennis" zijn te algemeen geformuleerd om hierop in te gaan. Daar waar concrete zienswijzen zijn ingebracht over specifieke onderdelen, zal hierop gereageerd worden bij het betreffende onderwerp bv geluid of externe veiligheid.
- De sheets van de presentatie op de infoavond zijn toegestuurd in kalenderweek 41 van 2010. Het houden van een informatieavond en het toesturen van sheets is een extra service van de afdeling Vergunningen van de Provincie Limburg maar wettelijk niet vereist. Er zijn dus ook geen termijnen voor het tijdstip van een informatieavond of het toesturen van informatie hierover.
- Er ontbreken afspraken tussen CSP en ProRail over maximalisatie van het nachtvervoer omdat ProRail geen drijver is van deze deelinrichting. Pas wanneer blijkt dat in de nachtperiode niet kan worden voldaan aan wet- en regelgeving zal CSP moeten zorgen voor minder rangeren in de nacht. Ook dan zullen echter de privaatrechtelijke afspraken met ProRail geen onderdeel zijn van de milieuvergunning.

Ad Procedure

- De volgens de buurtvereniging Mauritspark ontbrekende stukken bij de ter inzage betreffen referentie 5:
QRA bij de aanvraag om veranderingsvergunning 08/50631 mbt de uitbreiding naar 10.000 LPG wagons. Omdat wij als bevoegd gezag al over deze informatie beschikken hoeft de aanvrager deze

niet nog een keer te overleggen.

referentie 6:

Risicovergelijking PR contouren diverse hoeveelheden ammoniakwagons. Dit betreft achtergrondinformatie die zelf geen onderdeel vormt van de aanvraag.

bijlage 7:

Onduidelijkheid over het aantal pagina's van bijlage 4 (akoestisch rapport) van de aanvraag. de papieren versie bevatte 110 pagina's terwijl de digitale versie 112 pagina's bevatte. Dit is ter verklaren doordat bij de digitale versie de 2 nieuwe pagina's mbt indirecte hinder (ook genoemd bijlage 7) niet zijn vervangen maar als extra pagina's toegevoegd.

Onduidelijkheid over stukken is natuurlijk niet gewenst en moet zoveel mogelijk voorkomen worden.

Daarom hebben wij deze vragen die de voorzitter van de buurtvereniging Mauritspark [REDACTED] [REDACTED] ons op 13 september 2010 per e-mail heeft gesteld nog dezelfde dag per e-mail beantwoord.

- De inzagetermijn van 6 weken is te kort. De inzagetermijn is vastgelegd in artikel 3.16 van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.
- De aanvraag is niet compleet omdat de Railterminal en de Zuیداansluiting geen deel uit maken van de aanvraag. Zoals eerder toegelicht maken de Railterminal en de Zuیداansluiting geen deel uit van deze deelinstallatie en zijn derhalve ook niet beschreven in de aanvraag.
- Volgens een van de omwonenden gaat deze deelrevisievergunning slechts over een onderdeel van de gehele Chemelot site in plaats van "het totale plaatje voor toekomst".
De Chemelot site bestaat uit meer dan 50 deelinstallaties (fabrieken en andere bedrijfsonderdelen). Bij wijziging/revisie van een van de onderdelen (deelinstallatie) wordt eerst de bijdrage voor de milieu-items lucht, geluid en externe veiligheid bepaald. Vervolgens wordt deze bijdrage van de afzonderlijke deelinstallatie opgeteld bij de milieubelasting van de overige niet gewijzigde deelinstallaties. Dit is weergegeven in onderdeel C van de aanvraag. Zo is gegarandeerd dat bij wijziging van één deelinstallatie toch steeds de milieubelasting van de totale site wordt getoetst.
- Omdat Provincie Limburg subsidie verleent voor nieuwe ontwikkelingen binnen de Chemelot site (bv railterminal) is zij als belanghebbende niet objectief en kan zodoende niet opereren als bevoegd gezag
Het al dan niet verlenen van subsidieverlenen is geen toetsingskader in de Wet milieubeheer.
- Onrechtmatig handelen door in 2009 een veranderingsvergunning te verlenen voor 10.000 LPG – wagons terwijl verdere uitbreiding naar 15.900 wagons bekend was.
De op 22 september 2009 verleende veranderingsvergunning 08/46302 is op 13 november 2009 van kracht en onherroepelijk geworden.

Ad Externe Veiligheid

- De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen wordt vele malen groter.
In de Kwantitatieve Risico Analyse (QRA) is volgens de wettelijke regels gerekend met faalkansen volgens de "Handleiding Risicoberekeningen BEVI versie 3.2" en "Rekenprotocol Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor".

- Volgens een omwonende houdt de in de aanvraag en vergunning vastgelegde afstand van 450 m tussen de gemengde opslag van cat. A en cat. C3 een giftige gaswolk niet tegen.
In de vergunningprocedure wordt getoetst aan risico's en niet aan effecten. Bij de berekening van risico's (risico = kans x effect) wordt naast het effect ook gekeken naar de kans van optreden. In de QRA zijn alle relevante risicoscenario's meegerekend, dus ook het vrijkomen van toxische stoffen. Het scenario warme BLEVE is echter maatgevend.
- Volgens omwonenden is in deze deelvergunning geen rekening gehouden met domino-effecten in het algemeen en domino-effecten ten aanzien van tankenpark 3 in het bijzonder.
In het algemeen kan worden opgemerkt dat volgens artikel 7 van het BRZO rekening moet worden gehouden met de domino-effecten van verschillende BRZO-inrichtingen. Binnen één inrichting hoeven onderlinge domino-effecten van de verschillende installaties niet beoordeeld te worden. Met betrekking tot tankenpark 3 kan nog vermeld worden dat de afstand van de LPG-opslagbollen binnen tankenpark 3 tot het rangeergebied varieert van 600 m aan de westzijde tot 1500 m nabij Mauritspark.
- Er wordt verwezen naar het rapport van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS) naar aanleiding van de vuurwerkramp in Enschede waarin wordt geconcludeerd dat de voorgeschreven rekenmethode geen goed beeld geven van de veiligheid. Volgens AGS is de balans doorgeschoten naar rekenarij waarbij het rekenresultaat te veel wordt gezien als de absolute waarheid.
Op 8 september 2010 heeft het RIVM meegedeeld dat zij van mening zijn dat het advies van AGS een aantal waardevolle aandachtspunten geeft voor de verdere ontwikkeling van het rekeninstrumentarium. Het RIVM onderschrijft niet alle conclusies uit het advies en ziet geen aanleiding om de rekenmethodiek BEVI direct aan te passen.
- Volgens [REDACTED] en de Stadspartij wordt met deze deelrevisievergunning een verdrievoudiging van het transport van gevaarlijke stoffen toegestaan ten opzichte van medio 2009. [REDACTED] is tegen verdere toename van rangeeractiviteiten en overslag van LPG op deze plek. Ondanks de toename, en dankzij de additionele risicoreducerende maatregelen, wordt nog steeds voldaan aan de wettelijke richtlijnen voor geluid en externe veiligheid.
- Volgens de Stadspartij herbergen de aanwezige spoorlijnen in de nabijheid van Chemelot het gevaar van een ongeluk in Barendrecht of Viareggio.
Deze vergunning betreft alleen de sporen binnen de Chemelot site. De ongelukken in Barendrecht en Viareggio hebben plaatsgevonden op het openbare spoorwegennet. Deze ongevallen worden meegenomen in de risicoberekeningen voor BasisNet Spoor.
- De stadspartij heeft in januari 2010 een handtekeningenactie gehouden met als titel; "Geen vervoer gevaarlijke stoffen door woonwijken". In het gebied rond de spoorlijn heeft dit geleid tot ca. 2500 handtekeningen. Op 28 januari 2010 heeft de Stadspartij in de gemeenteraad van Sittard-Geleen een motie ingediend met de vraag om alles te doen om de gevraagde uitbreiding van LPG spoorbewegingen naar Chemelot te voorkomen indien deze leiden tot een toename van veiligheidsrisico's en/of geluidsoverlast. Deze motie is unaniem aangenomen door de gemeenteraad.
Door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is de veiligheid voor de omgeving

voortdurend in het geding. Het transport is van invloed op de directe omgeving en leidt tot beperking van stedelijke ontwikkelingen, vermindering van de waarde van woningen.

Het standpunt van de Stadspartij is ons bekend. Provincie Limburg heeft een afschrift ontvangen van de genoemde motie. het politieke standpunt van een gemeenteraadspartij is voor Provincie Limburg als bevoegd gezag geen toetsingscriterium in het kader van de Wet milieubeheer.

Daarnaast kan worden opgemerkt dat deze problematiek wordt meegewogen in het BasisNet Spoor. BasisNet Spoor bepaalt na vaststelling of gebruik kan worden gemaakt van de maximale aantallen wagons, zoals aangegeven in de aanvraag om deze deelrevisievergunning.

- Volgens de Stadspartij is het transport van gevaarlijke stoffen over de lijn Sittard-Born in 2009 hervat.
Deze spoorlijn heeft geen relatie met de nu aangevraagde deelrevisievergunning.
- De gemeente Sittard-Geleen is van mening dat de toename van het aantal wagons op het openbaar spoor valt onder het aspect "indirecte hinder" en alle milieugevolgen getoetst moeten worden. De gevolgen voor externe veiligheid op het toevoerend spoor zijn nu niet in kaart gebracht.
Het begrip "indirecte hinder" duidt specifiek op geluidsbelasting ten gevolge van verkeer van/naar een inrichting, meestal vrachtverkeer. Voor deze onderhavige vergunning is ook getracht om de indirecte geluidhinder ten gevolge van spoorwegverkeer inzichtelijk te maken. Zoals beschreven in paragraaf 4.7.4 van dit besluit geldt als toetsingskader voor indirecte hinder de circulaire "Geluidhinder veroorzaakt door wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de wet milieubeheer". Deze circulaire gaat alleen over geluid en niet over externe veiligheid. Het in kaart brengen van de gevolgen voor externe veiligheid op het toevoerende spoor valt niet binnen het kader van de Wet milieubeheervergunning maar binnen het BasisNet Spoor.
- Het is niet duidelijk of het aantal wagons met gevaarlijke stoffen past binnen de kaders van het BasisNet Spoor. De gemeente vraagt om deze vergunning aan te houden tot dat de herberekeningen en de gevolgen voor het BasisNet Spoor bekend zijn.
Het is ons bekend dat in de eerste berekeningen omtrent BasisNet Spoor andere hoeveelheden gevaarlijke stoffen zijn ingevoerd dan nu aangevraagd in deze milieuvergunning. Inmiddels zijn de actuele hoeveelheden door SABIC aangemeld bij het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat (inmiddels Infrastructuur en Milieu). Uit ambtelijk overleg met het Ministerie is ons bekend dat de voorlopige rekenresultaten met de actuele cijfers niet tot problemen lijken te leiden op het toevoerend spoor 526. Definitieve gegevens zijn echter nog niet bekend.
Het "Rijksontwerp BasisNet Spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen" op 8 juli 2010 in de tweede kamer op hoofdlijnen is vastgesteld. De ruimtelijke doorwerking van het BasisNet is vastgelegd in het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV). De inwerkingtreding van het BTEV is voorzien in 2012. Omdat noch het definitieve rekenresultaat noch de datum van werking treding van de nieuwe regelgeving bekend is, zien wij geen reden om het verlenen van deze vergunning aan te houden.
- Omdat niet volledig Warme BLEVE Vrij (WBV) wordt opgesteld binnen de inrichting, mag ook niet WBV worden gerekend.
Bij de externe risicoberekeningen is de warme BLEVE als scenario meegerekend. Dit is ook als

maatgevend scenario aangemerkt. Om het risico van dit scenario zoveel mogelijk te beperken is berekend op welke afstand de treinen, waarbij een warme BLEVE kan optreden, moeten staan, zodat ondanks de toename van de aantallen wagons met gevaarlijke stoffen de risicocontour van de locatie Chemelot niet wijzigt. Deze afstand is vastgelegd in de aanvraag. Om aan deze afstand te kunnen voldoen, moeten beperkingen worden opgelegd aan de samenstelling van de ingaande en uitgaande treinen. Bij een aankomende trein zullen de brandbare vloeistoffen zich voor in de trein moeten bevinden en bij een vertrekkende trein zullen deze wagons zich achter aan de trein bevinden.

- Bonte treinen waarin wagons met brandbare gassen (cat. A) worden gescheiden van wagons met brandbare vloeistoffen (cat. C.3) door een inerte wagon, zijn treinen met een verminderd risico op warme BLEVE en zijn niet warme BLEVE vrij.
Het scheiden van wagons met brandbare gassen (cat. A) van wagons met brandbare vloeistoffen (cat. C.3/D.3) door een inerte wagon, is niet van toepassing binnen de geschetste werkwijze in de voorliggende aanvraag.
In de QRA is wel het warme BLEVE scenario meegerekend maar is niet gerekend met warme BLEVE vrij rijden. Dit maakt deel uit van BasisNet Spoor.
- In de veranderingsvergunning van 2009 stond een maximum aantal Cat.A aantal wagons vermeld dat in bonte treinen aangevoerd mocht worden. In het ontwerpbesluit van de deelrevisievergunning staat een dergelijke eis niet. Hierdoor gaat de veiligheid achteruit. Bewoners zijn van mening er nu al alleen met bloktreinen en niet meer met bonte treinen gereden mag worden.
De eis met betrekking tot het aantal bonte treinen is in de vigerende situatie van belang in verband met de wijze van opstellen van de treinen/wagons om het warme BLEVE risico te verkleinen. Hierbij is van belang om toe te lichten dat risico het product is van kans en effect ($\text{risico} = \text{kans} \times \text{effect}$). In de vigerende vergunning werd het risico beperkt door de kans te verkleinen. Dit werd bewerkstelligd door een fysieke scheiding tussen enerzijds cat. A en anderzijds cat C.3 en D.3 verkregen door ze op verschillende sporen op te stellen met voldoende afstand ($>15 \text{ m}$) tussen de opstelsporen. Met bonte treinen is deze manier van scheiden van de diverse categorieën stoffen niet mogelijk. Daarom werd het aantal bonte treinen beperkt.
In de nu aangevraagde deelrevisievergunning is de werkwijze drastisch gewijzigd en wordt het BLEVE-risico verminderd door niet de kans maar het effect te verminderen. Bij de nu aangevraagde werkwijze wordt het effect voor de omgeving beperkt door voldoende afstand ($>450 \text{ m} = 1 \%$ letaliteitsgrens) te creëren tot het gebied waar een warme BLEVE kan optreden. Een warme BLEVE kan alleen optreden bij een combinatie van enerzijds cat. A en anderzijds cat. C3/D3 stoffen.
Door de gewijzigde werkwijze is een beperking van het aantal bonte treinen niet nodig.
- Op pagina 16 van het ontwerpbesluit staat dat de bijdrage aan het berekend extern risico door een BLEVE door brand met de nieuwe werkwijze nul is. Volgens de bewoners van Mauritspark is dit niet juist maar is op een afstand van 445 m de bijdrage van het BLEVE door brand scenario lager dan 1 %.
Op pagina 16 van de aanvraag staat: "de bijdrage aan " berekend risico" is nul". Bij de nu aangevraagde werkwijze is de effectafstand 445 m. Zoals ook hiervoor vermeld geldt $\text{Risico} = \text{effect} \times \text{kans}$. De minimale waarde van de letaliteitsgrens die nog meegenomen wordt in de berekening is gelijk aan 0.01. Het gebied waarin de letaliteitsgrens kleiner is dan 0.01 wordt dus niet meegenomen

bij het berekenen van het risico. De bijdrage van het scenario in dit gebied is dus conform de afgesproken rekenmethodiek in de handleiding risicoberekeningen BEVI.

- Zijn andere scenario's zoals koude BLEVE en het ontstaan van een gaswolk meegerekend in de QRA?
Ja, in de QRA zijn alle van toepassing zijnde scenario's meegerekend. Het Warme BLEVE scenario is maatgevend (zie pag. 4 van de QRA).
- Omwonenden zijn van mening dat een onafhankelijk instituut dit soort berekeningen moet uitvoeren omdat men de indruk heeft dat het bevoegd gezag niet is opgewassen tegen de rekenkunsten van Sitech.
Een vergelijkbare QRA van de spoorwegactiviteiten is ook opgenomen in het VR 2009. In het kader van de beoordeling van het VR 2009 is deze QRA voorgelegd aan het RIVM. RIVM had geen opmerkingen en hebben de QRA als juist en volledig beoordeeld. De Berekening is uitgevoerd met het verplicht Safeti NL versie 6.54.
- De ontwerpvergunning staat vol ontsnappingsclausules waardoor CSP meer zal kunnen vervoeren dan nu vergund. Bewoners eisen dat voorschrift 2.3 uit de vergunning wordt geschrapt.
Voorschrift 2.3 geeft aan de vergunninghouder de mogelijkheid om eventueel van een categoriestof meer te verwerken dan nu aangevraagd mits de 10-6 /jaar contour niet toeneemt. Dit moet volgens het voorschrift op voorhand aantoonbaar zijn. De verklaring hiervoor is wanneer van één categorie meer vervoerd wordt en van een andere categorie minder dan hoeft dit niet te leiden tot een groter extern risico. Elke categorie heeft zijn specifieke gevaareigenschappen en bijdrage aan het extern risico, daarom zijn de verschillende categorieën uitwisselbaar, zolang het aantoonbaar risico neutraal blijft

Ad. Geluid

- Veel omwonenden vermelden overlast te ervaren door het remmen, stilstaan en weer optrekken van treinen wanneer deze aankomen of net vertrokken zijn van de Chemelot Site. Hieruit blijkt dat een groter deel van de ervaren overlast veroorzaakt wordt door activiteiten buiten de inrichting dan door het rangeren binnen de inrichting.
Het stoppen en optrekken van treinen komt voor wanneer de toegangspoort van/naar de Chemelot site niet open is of de spoorwegovergang (ProRail) nog niet gesloten is. Naar onze mening is de overlast te beperken wanneer de bediening van de toegangspoort en de overweg goed op elkaar zijn afgestemd zodat de trein zonder stoppen kan doorrijden. Hiervoor is het nodig dat enerzijds Chemelot en anderzijds ProRail werkafspraken maken. Hoewel het toevoerend spoor 526 niet tot de inrichting behoort en dus niet rechtstreeks valt onder de reikwijdte van deze deelrevisievergunning zijn wij van mening dat dit behoort tot het aspect "indirecte hinder".
Aan de vergunning wordt een voorschrift toegevoegd met de verplichting voor Chemelot om met ProRail werkafspraken te maken over de afstemming van de bediening van de spoorwegovergang en de toegangspoort zodat de treinen zonder stoppen kunnen doorrijden. De voor de machinisten van belang zijnde afspraken moeten tevens worden opgenomen in de rij-instructie. Hiermee worden mondelinge afspraken die in het verleden tussen omwonenden en Chemelot en ProRail zijn gemaakt verankerd in de vergunning.

- Er zijn diverse vragen gesteld en zienswijzen ingebracht over de geluidarme remblokken waarmee wagons in eigen beheer van SABIC en DFI uiterlijk 2015 moeten zijn voorzien.
Het geluidreducerend effect van de geluidarme remblokken is alleen meegerekend voor "prognose 2015". Voor de tussenliggende periode (overgangssituatie) waarin nog niet bekend is welk aandeel van de wagons in eigen beheer is voorzien van geluidarme remblokken is het effect niet meegerekend. Voor de overgangssituatie is zowel wat betreft aantallen wagons als voorzieningen uitgegaan van een worst-case situatie.
De plicht om wagons te voorzien van geluidarme rijblokken geldt alleen voor de wagons die de site-users SABIC en DFI in eigen beheer hebben. Wij kunnen als bevoegd gezag aan externe wagoneigenaren geen eisen opleggen.
- In diverse zienswijzen- wordt opgemerkt dat er geen trillingvoorschriften zijn opgenomen.
Omwonenden verwachten dat de extra aanvoer leidt tot langere treinen, het gebruik van zwaarder locomotieven en meer trillingsoverlast. Omwonenden vragen om trillingen normen in de vergunning en een nieuwe meetverplichting.
In tegenstelling tot de vorige revisievergunning van juni 2005 is in het ontwerpbesluit 10/2088 van 24 augustus 2010 geen voorschrift opgenomen met betrekking tot trillingen. Dit is een omissie die in dit definitieve besluit hersteld wordt. Onder voorschrift 4.1 zijn derhalve vrijwel dezelfde eisen met betrekking tot trillingen opgenomen als in de voorgaande vergunning.
In december 2004 heeft de vergunninghouder trillingsmetingen laten uitvoeren en deze aan ons als bevoegd gezag gerapporteerd (d.d. 19 augustus 2005) Hieruit bleek dat aan de gestelde eisen werd voldaan. Ondanks de toename van het aantal wagons zal het rangeren van LPG en andere stoffen op dezelfde manier gebeuren als in de vigerende vergunning. Volgens de onderhavige aanvraag is ten opzichte van de situatie 2004 geen veranderingen in de bedrijfsvoering opgetreden die een significante invloed heeft op de trillingsniveaus. Zolang het aantal treinen beneden de 115 per etmaal blijft kan aan de vigerende trillingsniveaus worden voldaan.
Het vigerende voorschrift is uitgebreid met een extra trillingseis voor de nachtperiode.
Om twijfel hierover bij bewoners weg te nemen over het voldoen aan de trillingseisen, wordt er toch een extra meetverplichting opgenomen in dit definitieve besluit.
- Een omwonende vraagt naar de onderhoudstoestand van spoor 526 omdat een slechte onderhoudstoestand mogelijk voor extra geluidsoverlast zou kunnen zorgen. Omdat dit spoor niet tot de (deel)inrichting) behoort en niet in eigendom en beheer is van de vergunninghouder hebben wij hier geen informatie over.
- In paragraaf 4.7.1 van het ontwerpbesluit wordt verwezen naar artikel 1.1 van de Wet geluidhinder. Dit is een typefout en moet zijn artikel 1 van de Wet geluidhinder.
- Volgens omwonenden zijn de metingen van 2008 niet juist.
In 2008 zijn geen geluidmetingen door of in opdracht van provincie Limburg met betrekking tot de "Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot" uitgevoerd.
- Een omwonende vindt het onacceptabel dat geluidsniveaus van 0,5 naar beneden worden afgerond. Volgens artikel 1.3 van "Meet en Rekenvoorschrift 2006" moet 0,5 worden afgerond naar het

dichtstbijzijnde even getal.

- Een omwonende vraagt om aan de vergunning een saneringsbeleid toe te voegen. Sanering van woningen valt niet binnen het kader van de Wet milieubeheer en is geen taak van de Provincie Limburg.
- Onderzoek gewenst naar bronafscherming. We nemen aan dat met bronafscherming bronmaatregelen worden bedoeld. Bronmaatregelen zijn onder andere de voorgeschreven geluidarme remblokken.
- De bewoners van Mauritspark stellen dat de vergunninghouder geen maatregelen treft om de geluidbelasting van 80 dB te verlagen, daarmee de landelijk vastgestelde normen (70 /65 /60 dB in de dag/ avond/ nachtperiode) overschrijdt en dat Provincie Limburg dit gedoogd. In de vigerende vergunning is onder J.2 een voorschrift opgenomen voor piekgeluiden. Deze zijn echter aanzienlijk lager dan hier door de bewoners aangehaald wordt. Daarbij kunnen nu alleen zienswijzen worden in gebracht tegen het ontwerpbesluit 10/2088. Inmiddels zijn de normen voor maximale geluidniveaus veranderd en wordt nu getoetst aan de "Circulaire Piek". Zie paragraaf 4.7.3 van dit besluit.
- Het is volgens omwonenden ongeloofwaardig dat een toename van 13 dB(A) in de nachtperiode niet terug te vinden is in het langtijdgemiddelde geluidniveau. De toename van 13 dB(A) betreft de bijdrage aan de totale geluidbelasting van deze deelinstallatie op MS 04 in de nachtperiode, deze neemt toe van 30,9 naar 44,4 dB(A) in de gemaximaliseerde overgangperiode. Het geluidniveau op dit punt blijft in dagperiode vrijwel gelijk (van 56,9 naar 56,8 dB(A)). De toename in de nachtperiode is wel terug te vinden in het langtijdgemiddelde geluidniveau, maar niet in de etmaalwaarde. De dagperiode is maatgevend voor de etmaalwaarde.
- Terecht stelt de gemeente dat het reguliere geplande onderhoud (ten hoogste 12 x per jaar) niet is meegenomen in de representatieve bedrijfssituatie. Volgens de gemeente is nu niet in beeld gebracht of het bedoelde onderhoud kan leiden tot overlast. Derhalve heeft Chemelot na mondeling verzoek van de Provincie Limburg de geluidbelasting ten gevolge van het reguliere onderhoud alsnog mee laten wegen in de representatieve bedrijfssituatie. De aangevulde berekeningen zijn ons als reactie op de zienswijzen toegestuurd. Hieruit blijkt dat de langtijdgemiddelde geluidbelasting niet toeneemt (zie reactie op zienswijze van Chemelot Site Permit d.d. 3.12.2010).
- Hoewel bewoners eisen dat de geluidbelasting tengevolge van de Spoorwegactiviteiten Chemelot; overige activiteiten Chemelot; doorgaand spoorwegverkeer en wegverkeer worden opgeteld is er in Nederland geen regelgeving waaruit dit blijkt. Met betrekking tot indirecte hinder wordt in de Handreiking Industrielawaai zelfs expliciet gesteld dat dit geluid niet mag worden opgeteld bij Industrielawaai en niet mag worden getoetst aan de MTG's.
- Volgens de buurtvereniging Mauritspark zou niet de vigerende situatie op basis van de veranderingsvergunning van 2009, maar de situatie op basis van de sitevergunning 2005/05 uitgangspunt moeten zijn voor deze deelrevisievergunning. De veranderingsvergunning van 2009

(08/50631) is op 22.09.2009 door Gedeputeerde Staten vastgesteld en op 13.11.2009 van kracht en onherroepelijk geworden.

- Bewoners stellen vraagtekens bij het vervangen van de pagina's met betrekking tot indirecte hinder in het akoestisch rapport.

De pagina's 26 en 27 van het akoestisch rapport met betrekking tot indirecte hinder zijn op 12 juli 2010 vervangen omdat de oorspronkelijke versie onjuistheden bevatte. De 2 oorspronkelijk pagina's maken derhalve geen deel meer uit van de aanvraag, maar zijn abusievelijk toch mee ter inzage gelegd.

De onjuistheden in de oorspronkelijk paragraaf mbt indirecte hinder betreffen onder andere dosismaat. De dosismaat voor indirecte hinder door spoorwegverkeer is Lden.

- Volgens de buurtvereniging Mauritspark kloppen de hoeveelheden in de aanvraag niet met andere stukken zoals bv de aanvraag voor FES subsidie. Ook vinden zij de wijze van berekening die gehanteerd wordt door CSP (op basis van representatieve bedrijfssituatie) niet worst case en daarom niet acceptabel. En moeten de in het akoestisch rapport genoemde aantallen wagons per dag worden vermenigvuldigd met 365 en niet met 250 om te komen tot het aantal aangevraagde/ vergunde wagons.

Bepalend voor de vergunde aantallen wagons zijn de hoeveelheden per jaar zoals aangevraagd in bijlage 3 van de aanvraag. Getallen die in de FES subsidie aanvraag worden genoemd zijn aantal bewegingen (aan- en afvoer) terwijl in het akoestisch rapport het (enkele) aantal wagons wordt genoemd. Ook geeft dit externe rapport een vooruitblik tot 2020 terwijl het akoestisch rapport niet verder kijkt dan de prognose 2015. De aangevraagde aantallen wagons per jaar gelden voor alle (milieu)aspecten. Zowel voor externe veiligheid als voor geluid. De geluidbelasting wordt volgens Handreiking Industrielawaai berekend per etmaalperiode. Daarom moeten de aangevraagde aantallen per jaar worden omgerekend naar aantallen per maatgevende dag voor de dag-, avond-, en nachtperiode. Hierbij is in dit akoestisch rapport uitgegaan dat in bepaalde periodes alle wagons op door de weekse dagen aangevoerd moeten kunnen worden. Zodoende zijn de aantallen per jaar gedeeld door 250 dagen en niet 365 dagen. Dit is dus een worst-case benadering. Wanneer de aangevraagde jaaraantallen worden gedeeld door 365 komt dit uit op een lagere geluidbelasting dan nu in het akoestisch rapport het geval is.

- Bewoners willen dat vervoersaantallen inzichtelijk en controleerbaar gemaakt worden. Er is alleen een registratieplicht voor de aantallen wagons gevaarlijke stoffen en niet voor de "niet gevaarlijke" stoffen. Voor Geluid is wel het totaal aantal per dag-avond-nachtperiode van belang maar niet de inhoud van de wagons. Daarom vinden wij een registratieplicht en voorschriften met maximale aantallen wagons per stof een administratieve verplichting die niet past binnen het beleid van het ministerie om te komen tot administratieve lastenverlichting voor het bedrijfsleven. Daarbij leidt een dergelijke verplichting niet tot een vermindering van de geluidbelasting of de ervaren overlast.

- Volgens [REDACTED] ontbreken valide geluidsberekeningen. Het akoestisch rapport is opgesteld volgens de daarvoor geldende handreiking Industrielawaai. Deze zienswijze is zo algemeen dat niet duidelijk is welk onderdeel van het akoestisch rapport volgens de heer Geven niet juist is. Verder zijn bij de overige zienswijzen al een groot aantal onduidelijkheden

toegelicht.

- De buurtvereniging vindt de uitspraak van de ABRS van 15 juni 2005 (200406607/1/M2) met betrekking tot het niet tot de inrichting behoren van doorgaand spoorwegverkeer niet juist. Wij kennen geen andere jurisprudentie met betrekking tot dit onderwerp en tornen derhalve niet aan de uitspraak van de ABRS.
- Volgens de buurtvereniging wordt gerangeerd buiten het gebied dat volgens het bestemmingsplan hiervoor bestemd is.
Het dichter bij de woningen rangeren dan aangegeven in het bestemmingsplan zou kunnen leiden tot een hogere geluidbelasting. Uit het akoestisch rapport en de hiervoor genoemde uitspraak van de ABRS blijkt echter dat op dit deel van de inrichting (spoor 221) niet gerangeerd wordt. Wij hebben deze afstand vastgelegd in voorschrift 3.2. De genoemde afstand van 100 m komt ongeveer overeen met de grens van het bestemmingsplan. Om aan de zienswijze tegemoet te komen, is de formulering van voorschrift 3.2 aangepast.
Uit overleg met de gemeente Sittard-Geleen is gebleken dat dit stukje van de Chemelot site de bestemming "spoorwegen" en "mijnindustrie" heeft en is vastgelegd in het "Uitbreidingsplan in hoofdzaken" uit 1962 van de toenmalige gemeente Geleen. Overigens heeft de gemeente mondeling toegezegd bij de herziening van het bestemmingsplan voor de Chemelot site hieraan aandacht te besteden. Derhalve zien wij geen noodzaak om dit besluit aan te passen.
- Er wordt in de praktijk sneller gereden dan de in het akoestisch rapport vermelde gemiddelde snelheid van 10 km/h. Buurtbewoners willen dat er controle en handhaving met betrekking tot de rijsnelheid plaatsvindt.
Wij hebben aan onze afdeling Handhaving en Monitoring verzocht om hieraan aandacht te besteden tijdens de controles.
- Er is in het akoestisch rapport geen rekening gehouden met seizoensinvloeden. Seizoensinvloeden worden niet expliciet meegenomen in de geluidberekeningen. Wel zijn de meteo-invloeden via de meteotoeslag in rekening gebracht.
- Tijdens de informatieavond op 27 september 2010 zou zijn gezegd dat zowel Sitech als Provincie Limburg onvoldoende ervaring heeft met betrekking tot het onderwerp indirecte hinder.
Tijdens de informatieavond is aangegeven dat door het ontbreken van een gericht toetsingskader onduidelijkheid bestaat over de beoordeling van indirecte hinder door spoorwegverkeer in het algemeen onduidelijkheid bestaat en dus ook bij Chemelot en Provincie Limburg.
- Bewoners van Mauritspark verzoeken gedurende enkele maanden continue geluidmetingen te laten plaatsvinden.
Wanneer in de woonwijk een langere periode geluidmetingen plaatsvinden, wordt alle geluid gemeten, industrie lawaai van zowel de deelrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot als van de andere deelrichtingen, spoorweglawaai, verkeerslawaai, vliegtuiglawaai en algemeen omgevingslawaai. Voor elk van deze soorten geluid geldt een andere regelgeving, andere rekenmethodes en ander normstelling. Overeenkomst is dat de verschillende soorten geluid niet opgeteld mogen worden. De verschillende soorten geluid zijn echter niet afzonderlijk te meten. Onze

conclusie is dat geluidsmetingen in deze situatie niet leiden tot voor controle en handhaving bruikbare gegevens.

- De nu aangevraagde situatie kan niet vergund worden omdat uit onderzoek van de gemeente Sittard-Geleen in 2010 is gebleken dat het binnenniveau van woning Mauritspark 31 nu al te hoog is. Dit zou door saneringsmaatregelen in de bestaande situatie kunnen worden teruggebracht naar 39 dB.

Tengevolge van de industriële activiteiten binnen Chemelot is er nu geen geluidsanering noodzakelijk. Wel is er in het verleden een geluidswal gemaakt om geluid van de Chemelot site af te schermen. Eventuele sanering vanwege (spoorweg)verkeer is een bevoegdheid van de gemeente Sittard-Geleen en niet van Provincie Limburg. Derhalve zijn de genoemde metingen uitgevoerd in opdracht van de gemeente Sittard-Geleen. Deze metingen spelen geen rol in de onderhavige vergunningprocedure.

- Bewoners verzoeken te gelasten dat per direct al het vervoer over spoor 526 wordt verboden omdat dit spoor niet op de geluidkaart van VROM voorkomt.
Provincie Limburg is geen bevoegd gezag ten aanzien van spoor 526 en kan dus ook geen eisen stellen aan het wel/niet gebruiken van dit spoor. Spoor 526 behoort tot het openbare spoorwegennet van ProRail waarvoor het Ministerie van "Infrastructuur en Milieu" bevoegd gezag is.
Eventuele geluidsanering aan woningen binnen geluidzones langs spoor- en verkeerswegen is in het algemeen een taak van de desbetreffende gemeente.
- Onduidelijkheid in de vergunning over beperkt rangeren op spoor 106 t.b.v. transport van Sulfa-ZA. Spoor 106 wordt hoofdzakelijk gebruikt voor het rangeren van Sulfa-ZA maar ook voor andere stoffen zoals bijvoorbeeld methanol. Aan het gebruik van spoor 106 ten behoeve van Sulfa-ZA zijn in voorschrift 3.3 eisen gesteld. Deze eisen gelden niet voor de andere stoffen. Dus na 01.01.2014 blijft spoor 106 in gebruik.

Stank, stof en roet

- Omwonenden vrezen toename van overlast van stank, stof en roet.
De toename van emissies naar de lucht is omschreven in paragraaf D.8 van de aanvraag. Er is een toename berekend aan NOx van 85 ton/jaar in 2008 naar 113 ton/jaar in 2015. Voor fijn stof (roet) is een toename berekend van 0,5 naar 0,7 ton/jaar over deze periode. Omdat voor diesellocomotieven geen emissie-eisen bestaan is deze emissie getoetst aan de Wet luchtkwaliteit (paragraaf C.4.1.2.1). Zowel voor NOx als voor fijn stof is de verwachte toename op leefniveau < 1 µg/m³.
- Een omwonende vraagt om in de vergunning op te nemen dat alle wagons van/naar Chemelot moeten zijn afgedekt.
Dit is niet nodig omdat goederenvervoer per spoor van en naar de Chemelot site uitsluitend plaatsvindt in gesloten(ketel)wagons.

Handhaving

- Een omwonende vraagt naar de frequentie van handhavingcontroles en door wie deze worden uitgevoerd.

Standaard worden dit soort bedrijven door de Provincie Limburg jaarlijks planmatig gecontroleerd. Voor de controlefrequentie wordt bij Chemelot elke deelinrichting afzonderlijk ingepland. Daarnaast kunnen extra adhoc controles naar aanleiding van incidenten of klachten worden uitgevoerd.

- Omdat volgens de bewoners de voorschriften 2.4 t/m 2.6 niet controleerbaar en niet handhaafbaar zijn, is aan voorschrift 2.5 onderdeel b toegevoegd: "De afstand als bedoeld onder a moet zodanig visueel worden gemarkeerd dat dit onder alle omstandigheden zichtbaar is."

5.4. Uitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State

5.4.1. Geluid spoor 221

De inrichting is gelegen op een industrieterrein waarvoor krachtens de Wet geluidhinder een geluidzone is vastgesteld en waarbij voor binnen die zone gelegen woningen hogere waarden zijn vastgesteld. Bij de verlening van de vergunning dient ingevolge artikel 8.10, tweede lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer in samenhang met artikel 8.8, derde lid, aanhef en onder a, te worden beoordeeld of de geluidzone en de vastgestelde hogere waarden in acht worden genomen. Bij deze toetsing dient de door de gehele inrichting veroorzaakte geluidbelasting, inclusief alle treinbewegingen binnen de inrichting, te worden betrokken.

Het college van Gedeputeerde Staten heeft deze beoordeling niet uitgevoerd. Het heeft bij deze beoordeling immers niet de gehele door de inrichting veroorzaakte geluidbelasting betrokken.

De conclusie is dat de beroepsgrond slaagt voor zover deze betrekking heeft op de beoordeling van het geluid van treinverkeer binnen de inrichting, en voor het overige faalt.

5.4.2. Externe Veiligheid spoor 526

Wat betreft het betoog van Buurtvereniging Mauritspark over de gevolgen voor de externe veiligheid van de treinbewegingen op het spoor 526, overweegt de Afdeling allereerst dat deze buiten de inrichting plaatsvindende treinbewegingen terecht niet zijn betrokken bij een toetsing aan de in artikel 7, eerste lid, van het Bevi gestelde grenswaarde. Deze grenswaarde heeft alleen betrekking op de activiteiten binnen de inrichting.

Dit laat onverlet dat gevolgen van verkeer van en naar de inrichting gezien het eerder aangehaalde artikel 1.1, tweede lid, van de Wet milieubeheer, als aan het in werking zijn van de inrichting toe te rekenen milieugevolgen bij de verlening van de vergunning behoren te worden betrokken.

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling zijn de gevolgen van verkeer buiten de inrichting aan de inrichting toe te rekenen, voor zover dit verkeer zich door zijn rijgedrag onderscheidt van ander verkeer dat zich op de betrokken weg, en in dit geval: spoorweg, kan bevinden. Er moet van worden uitgegaan dat het treinverkeer op het spoor 526 zich in ieder geval in de nabijheid van de ingang van de inrichting onderscheidt in de hiervoor weergegeven zin.

In het deskundigenbericht is gewezen op de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Stcrt. 4 augustus 2004, nr. 147, blz. 15), dat een kader bevat voor de beoordeling van risico's van onder meer spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. Deze circulaire heeft gezien

paragraaf 6.1.1, aanhef en onder k, onder meer betrekking op de beoordeling van risico's van verkeer van en naar een inrichting in de onmiddellijke omgeving van die inrichting wanneer, zoals hier, op grond van de Wet milieubeheer een vergunning wordt verleend.

Het college van Gedeputeerde Staten heeft geen beoordeling van de risico's van de toename van het spoorvervoer als gevolg van de bij het bestreden besluit vergunde verandering aan de hand van deze circulaire of aan de hand van een ander door hem te kiezen uitgangspunt uitgevoerd. In zoverre is het bestreden besluit, in strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht, onzorgvuldig voorbereid.
Deze beroepsgrond slaagt.

5.5. Heroverweging naar aanleiding van uitspraak van de Raad van State

5.5.1. Geluid spoor 221

Op 24 oktober 2012 hebben wij van Sitech Services B.V. een nieuw akoestisch rapport ontvangen. Dit nieuwe rapport vervangt bijlage 4 bij de aanvraag van 30 maart 2010 (kenmerk 10-2088) en de aanvullingen hierop die op 13 juli 2010 en 3 december 2010 als aanvullende gegevens aan ons zijn toegezonden.

De belangrijkste wijziging ten opzichte van het vorige rapport is het meerekenen van de geluidbelasting door binnenkomende en vertrekkende sporen op spoor 221 bij de bijdrage door de deelrichting "Spoorwegactiviteiten OBL Site Chemelot" en de door de gehele inrichting Chemelot Site Permit veroorzaakte geluidbelasting op de DS- en MS-punten. Deze geluidbijdrage van de binnenkomende en vertrekkende treinen op spoor 221 is berekend voor de maatgevende dag, zijnde de donderdag.

In hierna volgende tabel 9 is de geluidbijdrage van de deelrichting Spoorwegactiviteiten zoals deze eerst was berekend (aanvraag 30 maart 2010) vergeleken met het nieuwe akoestisch rapport in de actueel vergunde situatie. Voor de actuele vergunde situatie is de geluidbijdrage zowel zonder als met scherm berekend. Uit de nieuwe berekeningen blijkt dat zowel in de vigerende situatie als in de aangevraagde prognose 2015 de MTG waarde op de punten MS04 en MS 05 worden overschreden. Uit de berekeningen volgt eveneens dat de overschrijding kan worden beëindigd door het plaatsen van geluidwerende voorzieningen tot aan de toegangspoort van ca 5 m hoogte .

Er is een voorschrift toegevoegd met betrekking tot de verplichte realisatie van de geluidwerende maatregelen.

DS-punt	Bijdrage OBL actueel (aanvraag 30.03.2010)	Bijdrage OBL actueel	Bijdrage OBL actueel
	zonder binnenkomende/ vertrekkende treinen	met binnenkomende/ vertrekkende treinen	met binnenkomende/ vertrekkende treinen
	(Bi) in dB(A)	zonder scherm (Bi) in dB(A)	met scherm (Bi) in dB(A)
DS01 Lindenheuvel Noord	42,3	42,4	42,4
DS02 Geleen Krawinkel	44,7	45,3	45,2
DS03 Neerbeek Mauritslaan	33,2	33,8	33,7
DS04 Beek Makadostraat	30,3	30,8	30,7
DS05 Geleen Romaniestraat	46,9	47,1	47,0
DS06 Stein Nieuwdorp	34,9	35,1	35,1
DS07 Stein Oud-Kerensheide	40,6	40,6	40,6
DS08 Motel Urmond	41,4	41,5	41,5
DS09 Elsloo Steinderweg	30,4	30,9	30,8
DS10 Station Lutterade	44,1	52,1	51,8
DS11 Lindenheuvel Javastr.	43,5	43,9	43,8
MS01 Mauritspark 4/5	51,7	54,1	52,5
MS02 Mauritspark 6/7/8	51,2	54,2	51,7
MS03 Mauritspark 35/36/37	53,4	56,2	48,7
MS04 Mauritspark 32/33/34	56,9	61,8	49,5
MS05 Mauritspark 31	56,8	68,0	52,5

Tabel 9 : actuele vergunde situatie

DS-punt	Bijdrage OBL actueel	Bijdrage OBL Overgangs- termijn	Bijdrage OBL Prognose 2015	Zone Site Chemelot Prognose 2015	DS norm
DS01 Lindenheuvel Noord	42,4	42,0	42,0	59,1	60
DS02 Geleen Krawinkel	45,2	44,5	44,4	59,1	60
DS03 Neerbeek Mauritslaan	33,7	32,7	32,6	57,7	59
DS04 Beek Makadostraat	30,7	29,5	29,4	56,4	56
DS05 Geleen Romaniestraat	47,0	48,3	48,0	54,0	57
DS06 Stein Nieuwdorp	35,1	33,3	33,2	57,1	58
DS07 Stein Oud-Kerensheide	40,6	37,1	37,1	56,6	57
DS08 Motel Urmond	41,5	37,0	37,0	55,2	57
DS09 Elsloo Steinderweg	30,8	29,4	29,3	55,3	56
DS10 Station Lutterade	51,8	53,4	52,5	54,5	55
DS11 Lindenheuvel Javastr.	43,8	43,5	43,4	57,2	60
MS01 Mauritspark 4/5	52,5	54,0	53,4	55,0	59
MS02 Mauritspark 6/7/8	51,7	53,2	52,7	55,5	59
MS03 Mauritspark 35/36/37	48,7	51,0	50,4	54,6	57
MS04 Mauritspark 32/33/34	49,5	51,7	51,0	54,6	57
MS05 Mauritspark 31	52,5	54,3	53,4	55,3	57

Tabel 10: actueel vergunde situatie en aangevraagde prognose 2015 met geluidscherm

5.5.2. Indirecte hinder

Het geluid van de binnenkomende en vertrekkende treinen over spoor 221 is in het akoestisch rapport bij de aanvraag van 2010 berekend als indirecte hinder. Door de uitspraak van de ABRS is dit geluid in het nu (akoestisch rapport d.d. 26.09.2012) berekend als industrie lawaai. Dus hoewel het geluid ten gevolge van de activiteiten van de inrichting is toegenomen, neemt de indirecte hinder (pagina 32) af.

5.5.3. Maximale geluidniveaus (L_{Amax})

In het akoestisch rapport d.d. 26.09.2012 is ook het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau exclusief pieken gewijzigd ten opzichte van het akoestisch rapport bij de aanvraag van 2010. Echter de conclusie dat mag worden aangenomen dat de L_{night} in de slaapkamer de waarde van 25 dB(A) niet te boven zal gaan, blijft ongewijzigd.

5.5.4. Extern Risico spoor 526

De door de ABRS genoemde Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder circulaire) is op 10 juli 2012 gewijzigd bij besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu (nr. IENM/BSK-2012/125414 in verband met Basisnet Spoor en enige andere aanpassingen). Uit de toelichting blijkt dat de bedoeling van deze gewijzigde circulaire is om te kunnen anticiperen op het Basisnet. Volgens artikel 1.1.1 derde alinea, zal de circulaire van rechtswege vervallen op de dag nadat de Wet tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet Basisnet) en het Besluit transportroutes externe veiligheid in werking zijn getreden.

Om te kunnen bepalen of het vervoer van gevaarlijke stoffen over een spoorweg voldoet aan de externe veiligheidsnormen, moeten eerst het plaatsgebonden risico en het groepsrisico worden berekend. In paragraaf 3.1 van de circulaire is voorgeschreven hoe dit moet gebeuren.

Plaatsgebonden Risico

Volgens paragraaf 3.3 van de circulaire kan bij omgevingsbesluiten volgens paragraaf 6.1.2 die ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken een berekening achterwege blijven en mag in plaats daarvan bijlage 4 worden toegepast. Bijlage 4 is de tabel met afstanden en vervoerscijfers Basisnet Spoor. Hierin is per spoortraject aangegeven op welke afstand van uit het hart van de spoorlijn de contour voor het plaatsgebonden risico (10^{-6}) is gelegen.

Echter een vergunning op grond van de Wet milieubeheer die betrekking heeft op de beoordeling van risico's van verkeer van en naar een inrichting is genoemd als verkeersbesluit in paragraaf 6.1.1, aanhef en onder j (voorheen k) van de circulaire.

Omdat de transportgegevens in de tabel voor LPG ketelwagonequivalenten overeenkomen met het onderhavige besluit, vermelden we hier wat tabel 4 zegt over spoor 526. Spoor 526 is het spoorvak "Lutterade Raccordement DSM- Lutterade" met de coördinaten (X) 185600- 186524 en (Y) 331732 – 332755. Volgens de tabel bedraagt de PR 10^{-6} contour 1 m gerekend vanuit het midden van de doorgaande spoorbundel. Dit betekent dat geen vergunningen mogen worden verleend voor het plaatsen van kwetsbare objecten binnen de contour van 1m.

Omgekeerd betekent dit ook dat de woningen langs spoor 526 zich ook na de toename van het aantal wagons met gevaarlijke stoffen niet binnen de PR 10^{-6} contour bevinden.

Conclusie

Ook na de toename van de wagons met stofcategorie A tot 15.900 blijft het transport van de binnenkomende en vertrekkende treinen over spoor 526 voldoen aan de eisen van de circulaire en zullen zich langs dit spoor geen kwetsbare objecten bevinden binnen de PR 10^{-6} contour.

Groepsrisico

Een beoordeling van het groepsrisico dient alleen plaats te vinden bij omgevingsbesluiten die in paragraaf 6.1.2 in de onderdelen a tot en met c zijn genoemd. Dus voor dit besluit hoeft geen groepsrisico te worden berekend.

6. Overwegingen m.b.t. onderdelen van de aanvraag die deel uitmaken van de beschikking en geldigheidsduur

De aanvraag beschrijft in de onderdelen A, B en D in de vorm van procesbeschrijvingen en de milieubelasting van de activiteiten van de Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot al die gegevens die gevraagd worden in het Inrichtingen en vergunningenbesluit milieubeheer (artikel 5.1 gegevensverstrekking, artikel 5.4 overige gegevens aanvraag en 5.17 milieuvergunning, verandering van een inrichting met risico's voor zware ongevallen).

Het betreft hier een samenvatting van de activiteiten van de Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot, de activiteitenbeschrijvingen, capaciteiten, toetsing aan de best beschikbare technieken en aard en omvang van de milieubelasting, die de deelinrichting tijdens normaal bedrijf kan veroorzaken.

Het gaat bij de milieubelasting om bodemonderzoek en bodembeschermende maatregelen, emissies naar lucht op de locatie Chemelot, getroffen veiligheidsmaatregelen, de geluidbelasting en voorziene toekomstige ontwikkelingen. Tevens dient het Management Handboek van de Chemelot Site Permit B.V. van 1 januari 2005 deel uit te maken van deze beschikking.

Deze beschikking zal het gereviseerde hoofdstuk 42 Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot vormen van de site vergunning voor Chemelot. Deze beschikking wordt voor onbepaalde tijd verleend.

7. Besluit

Wij besluiten

- aan Chemelot Site Permit B.V. en Sitech Services B.V. een deelrevisievergunning in de zin van artikel 8.4, lid 1, van de Wet milieubeheer, te verlenen voor haar deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot dat de aanvraag d.d. 30 maart 2010 met uitzondering van bijlage 4 (akoestisch rapport) van onderdeel C, de aanvullingen van 16 juni 2010 **en het akoestisch rapport d.d. 26 september 2012 naar aanleiding van de uitspraak van de ABRS** deel uitmaken van de vergunning tenzij daarvan mag of moet worden afgeweken op basis van de aan dit besluit verbonden voorschriften;
- dat aan deze vergunning voorschriften verbonden zijn.

8. Rechtsbescherming

Een belanghebbende, die zienswijzen over het ontwerpbesluit heeft ingediend of aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijzen te hebben ingediend, kan, tegen betaling van de verschuldigde griffierechten, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de ABRS. Het beroepschrift moet binnen een termijn van zes weken worden ingediend. Deze termijn vangt aan met ingang van de dag na die waarop dit besluit ter inzage is gelegd. Op deze beroepschriftprocedure is de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Het beroepschrift moet worden ondertekend en moet ten minste bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de datum;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht, en;
- d. de redenen van het beroep (motivering).

Het beroepschrift moet worden gericht aan:

Raad van State

Afdeling bestuursrechtspraak

Postbus 20019

2500 EA DEN HAAG

Als een beroepschrift wordt ingediend, dan kan tevens een verzoek om een voorlopige voorziening worden gedaan bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het besluit treedt niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

Voor meer informatie verwijzen wij naar de internetpagina van de Raad van State, www.raadvanstate.nl.

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag, volgend op de bezwaar/beroepstermijn van 6 weken.

Indien tegen het besluit bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening als bedoeld in artikel 8:81, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht is gedaan, treedt het besluit niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

Overgangsrecht

Op basis van het overgangsrecht zoals opgenomen in de Invoeringswet Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, hoofdstuk 1, wijzigingen in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, § 1.2, artikel 1.2, tweede lid, blijft op deze procedure het recht zoals dat gold onmiddellijk voor het tijdstip van inwerkingtreding* van artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van toepassing (*zijnde 1 oktober 2010).

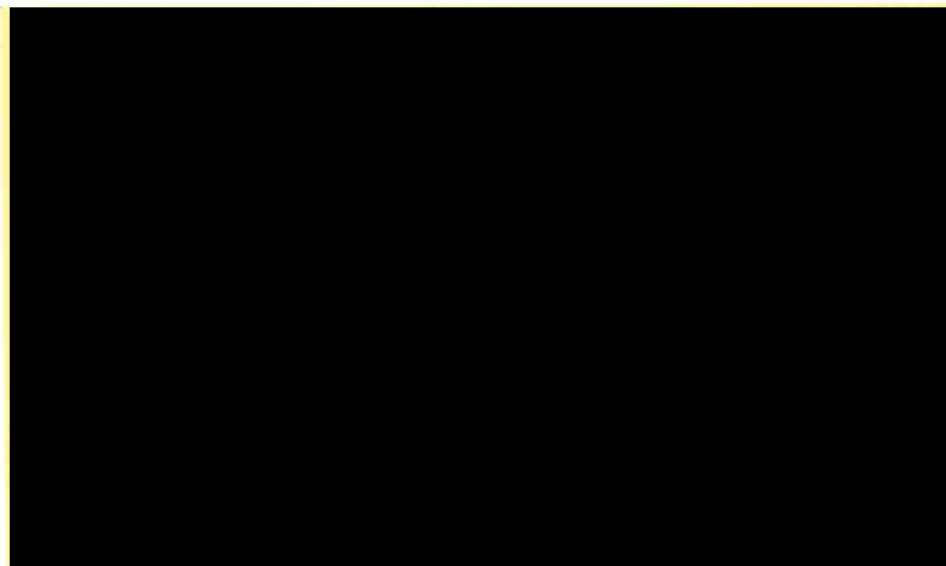
9. Slotbepaling

Een afschrift van dit besluit is verzonden aan:

- aanvrager van de vergunning, zijnde Chemelot Site Permit B.V. en Sitech Services B.V.
- degenen die zienswijzen hebben ingebracht tegen het ontwerpbesluit.
- het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Sittard-Geleen;
- de burgemeester van de gemeente Sittard-Geleen;
- inspectie SZW, directie MHC, team MHC-Zuid, Postbus 820, 3500 AV Utrecht;
- inspectie voor Leefomgeving en Transport, Postbus 16191, 2500 BD Den Haag;
- het bestuur van de Regionale Brandweer Zuid-Limburg, Postbus 35, 6269 ZG Margraten.
- Waterschap Roer en Overmaas, Afdeling beheer, Postbus 185, 6130 AD Sittard;

10. Ondertekening:

Gedeputeerde Staten van Limburg



- Bijlage 1 Specifieke voorschriften spoorwegactiviteiten OBL site Chemelot
- Bijlage 2: Algemene voorschriften inrichting site Chemelot 2009
- Bijlage 3: Begrippenlijst

BIJLAGE 1 : SPECIFIEKE VOORSCHRIFTEN SPOORWEGACTIVITEITEN OBL CHEMELOT

1. ALGEMEEN

1.1 Stabiele bedrijfsvoering Rail Terminal Chemelot (RTC)

Het moment van het in bedrijf nemen van de "Rail Terminal Chemelot" en het verkrijgen van de stabiele bedrijfsvoering dient binnen een termijn van 2 weken schriftelijk aan het afdelingshoofd van de afdeling Vergunningen en Subsidies te worden gemeld.

1.2 Termijn realiseren RTC

Indien de RTC binnen drie jaar na het kracht worden van deze vergunning niet is gerealiseerd, vervalt de vergunning voor het rijden van treinen/wagons over de OBL sporen van/naar de RTC en zal zo nodig de vergunning ambtshalve worden aangepast.

1.3 Instructies

De vergunninghouder is verplicht om de binnen de deelinrichting werkzame personen zoals machinisten te instrueren over de voor hen van toepassing zijnde voorschriften van deze vergunning, de van toepassing zijnde veiligheidsmaatregelen en de door de rail tractieprovider opgestelde rij-instructie.

2. EXTERNE VEILIGHEID

2.1 De in onderstaande tabel vermelde aantallen per jaar vertrekkende en aankomende wagons met gevaarlijke stoffen mogen niet worden overschreden.

Categorie	Aantal vertrekkende en komende wagons per jaar	Categorieën kunnen de volgende gevaarlijke stoffen bevatten
A	15.900	Propyleen, C3-mix, butaan, buteen C4-fractie/raffinaat, butadiëen, C4-LPG
B2	4.483	Ammoniak
C3	2.103	methanol, ACH, TCS en trichloorsilanen byproducts
D3	4.228	Acrylonitril

2.2 In een register dient het aantal vertrekkende en aankomende wagons per maand van het lopende kalenderjaar met gevaarlijke stoffen te worden bijgehouden. De gegevens dienen tenminste vijf jaar te worden bewaard en dienen binnen de inrichting aanwezig te zijn. Op verzoek van een controlerend ambtenaar dient het register te worden getoond.

2.3 Indien uit extrapolatie van het register als bedoeld onder voorschrift 2.2 blijkt dat de vergunde aantallen wagons zoals genoemd in voorschrift 2.1 zullen worden overschreden, dient het bedrijf

met behulp van een QRA aan te tonen dat de 10^{-6} /jaar contour zoals omschreven in de aanvraag niet toeneemt.

- 2.4 Beladen NH₃ bloktreinen op de aankomst en vertreksproen van het particuliere net van sproen op site Chemelot mogen hier niet langer dan 1 uur worden opgesteld. Dit dient in een procedure te zijn vastgelegd.
- 2.5 Opstellen wagons cat. A en cat C.3 en D.3
 - a. Binnen een afstand van 450 m van de dichtst bij de inrichting gelegen woning aan het Mauritspark en Krawinkel mogen geen wagons met stoffen cat. C3 en D3 (= Acrylonitril) worden opgesteld.
 - b. De afstand als bedoeld onder a moet zodanig visueel worden gemarkeerd dat dit onder alle omstandigheden zichtbaar is.
- 2.6 De rijsnelheid van spoormaterieel binnen de inrichting mag niet hoger zijn dan 25 km/h.

3. GELUID

- 3.1 Toeteren

Het is verboden om binnen de Chemelot site dan wel bij nadering van de toegangspoort vanuit spoor 526 tot de Chemelot site te toeteren met uitzondering van dreigend gevaar.
- 3.2 Rangeren op spoor 221
 - a. Er dient op spoor 221 op 100 m afstand van de toegangspoort (die toegang geeft tot spoor 526) een bord geplaatst te worden.
 - b. Het is verboden om in het gebied tussen het onder a. bedoelde bord en de toegangspoort te rangeren.
- 3.3 Rangeren op spoor 106
 - a. Spoor 106 mag ten behoeve van de afvoer van "Sulfa-ZA" naar haven Stein alleen gebruikt worden in de dag- en avondperiode.
 - b. Vanaf 01.01. 2014 mag spoor 106 niet meer worden gebruikt voor de afvoer van Sulfa-ZA naar haven Stein.
- 3.4 Rij-instructie
 - a. Het genoemde onder voorschrift 3.1; 3.2b en 3.3a dient in een procedure en rij-instructie te zijn vastgelegd. De rij-instructie dient aan te sluiten bij de aanvraag behorende bij deze deelrevisievergunning.
 - b. Deze rij-instructie dient in acht te worden genomen.
- 3.5 Geluidarme remblokken

De ketelwagons in eigen beheer van de site-users SABIC, DFI Caprolactam en DFI ACN dienen zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk 1 januari 2015 te zijn voorzien van geluidarme remblokken.

3.6 Onderhoud

- a. Er mag aan het OBL spoor maximaal 12 x per jaar regulier onderhoud plaatsvinden waarbij geluidhinder te verwachten is buiten de inrichting Chemelot.
- b. Regulier onderhoud als bedoeld onder a. mag alleen plaatsvinden in de dagperiode tussen 07.00 en 19.00 uur.
- c. Van het regulier onderhoud als bedoeld onder a. dient een registratie te worden bijgehouden.
- d. Incidenteel onderhoud aan OBL spoor waarbij geluidhinder te verwachten is buiten de inrichting Chemelot, dient aan het bevoegd gezag te worden gemeld als ongewoon voorval conform artikel 17.2 van de Wet milieubeheer.

3.7 Werkafspraken

- a. Binnen 6 maanden na van kracht worden van deze vergunning dient de vergunninghouder werkafspraken te maken met ProRail zodat de treinen van en naar de Chemelot site ongehinderd kunnen doorrijden.
- b. Onderdelen van de afspraken als bedoeld onder a die van belang zijn voor de machinisten moeten zijn opgenomen in de rij-instructie zoals bedoeld in voorschrift 3

3.8 Geluidreducerende maatregelen

Om te voldoen aan de MTG waarden op de punten MS04 en MS05 moeten geluidreducerende maatregelen zijn getroffen zoals beschreven op pagina 19 van het akoestisch rapport d.d. 26 september 2012.

4. TRILLINGEN

4.1 Trillinghinder

De trillingniveaus veroorzaakt door de rangeeractiviteiten binnen deze deelinrichting mogen in ruimten van enige niet tot de inrichting behorende woning of andere geluidgevoelige bestemming niet groter zijn dan de streefwaarden voor woningen als vermeld in onderstaande tabel:

Gebouwfunctie	dag- avond			nacht		
	A ₁	A ₂	A ₃	A ₁	A ₂	A ₃
wonen	0,2	0,8	0,1	0,2	0,4	0,1

- 4.2 Meting en beoordeling van de niveaus in voorschrift 4.1 dient plaats te vinden overeenkomstig de meet- en beoordelingsrichtlijn 'Hinder voor personen in gebouwen door trillingen' deel B van de Stichting Bouwresearch van 2002.

BIJLAGE 2: ALGEMENE VOORSCHRIFTEN INRICHTING SITE CHEMELOT 2009

A. Algemeen

1. Managementhandboek

Een nieuwe site-user moet zich bij vestiging op de site Chemelot conformeren aan het gestelde in het Managementhandboek. De nieuwe site-user dient dit vooraf schriftelijk aan het bevoegd gezag te verklaren.

2. Zorgplicht

De inrichting moet schoon worden gehouden en in goede staat van onderhoud verkeren.

3. Verlichting

- a. De inrichting moet zodanig zijn verlicht dat een behoorlijke oriëntatie mogelijk is en gedurende de nacht normale werkzaamheden, waaronder begrepen controlewerkzaamheden, kunnen worden verricht.
- b. De verlichting van de inrichting en de lichtuitstraling in verband met de te verrichten werkzaamheden moeten zodanig zijn afgeschermd, dat buiten de inrichting geen hinderlijke lichtstraling en/of lichtflitsen kunnen worden waargenomen, tenzij dit in verband met de veiligheid noodzakelijk is.

4. Installaties

- a. (Proces)installaties moeten zodanig zijn ontworpen en geconstrueerd alsmede worden bediend en onderhouden, dat het optimaal functioneren van alle onderdelen gewaarborgd is. Ze moeten bestand zijn tegen druk, temperatuur welke hierin optreden en het medium waarvoor ze bestemd zijn. Elk defect aan een installatie dat gevaar, schade of hinder buiten de inrichting kan veroorzaken dient zo spoedig mogelijk te worden hersteld.
- b. Gebouwen/installaties en opslagvoorzieningen moeten te allen tijde goed bereikbaar zijn voor alle voertuigen die in geval van calamiteiten toegang tot de inrichting/installatie moeten hebben.
- c. Binnen of nabij de installaties mogen geen andere goederen of stoffen worden opgeslagen dan die welke voor het proces nodig zijn of daardoor zijn verkregen, met uitzondering van brandbestrijdingsmiddelen.
- d. De installatie onderdelen en opslagvoorzieningen voor gevaarlijke stoffen moeten daar waar er risico's zijn voor aanrijding door voertuigen afdoende tegen aanrijding zijn beschermd.

5. Personeel

- a. De vergunninghouder is verplicht binnen de inrichting (tijdelijk) werkzame personen te instrueren omtrent de voor hen van toepassing zijnde voorschriften en de van toepassing zijnde veiligheidsmaatregelen. Deze instructie dient schriftelijk te worden vastgelegd.
- b. Tijdens het in bedrijf zijn van installaties die in geval van storingen of onregelmatigheden kunnen leiden tot nadelige gevolgen voor het milieu, moet steeds voldoende, kundig personeel aanwezig zijn om in voorkomende gevallen te kunnen ingrijpen.

6. Metingen, keuringen en controles

In de gevallen waar is voorgeschreven dat metingen, keuringen en controles aan installaties of installatieonderdelen moeten worden verricht, moeten de resultaten daarvan worden bewaard in de inrichting tot ten minste het beschikbaar zijn van de resultaten van de eerstvolgende meting, keuring of controle en ter inzage worden gehouden voor de toezichthoudende ambtenaar, tenzij in enig voorschrift anders is bepaald.

7. Beëindigen van activiteiten of een gedeelte van de activiteiten binnen een (deel)inrichting

- a. Het beëindigen van activiteiten of een gedeelte van de activiteiten dient ten minste 2 maanden voor de (gedeeltelijke) beëindiging aan het bevoegd gezag schriftelijk te worden gemeld.
- b. Zo spoedig mogelijk na het beëindigen van de activiteiten of een gedeelte van de activiteiten dienen betreffende installatieonderdelen veilig te worden gesteld. Dit betekent dat alle bodembedreigende stoffen en gevaarlijke stoffen uit de installatie moeten zijn verwijderd.
- c. (Gevaarlijke) afvalstoffen afkomstig van de beëindiging van activiteiten of een gedeelte van de activiteiten dienen overeenkomstig het plan van aanpak te worden afgevoerd naar een vergunninghouder.
- d. Voor de beëindiging van activiteiten of een gedeelte van de activiteiten dient binnen de (deel)inrichting een plan van aanpak aanwezig te zijn. Het plan van aanpak bevat ten minste een tijdspad van alle werkzaamheden, een beschrijving van het veilig stellen van de installatie(onderdelen) en verwijdering van (gevaarlijke) afvalstoffen, het slopen of conserveren van bouwwerken en (ondergrondse) installatieonderdelen (w.o. leidingen en rioleringen), de registratie van de vrijkomende stoffen en de consequenties van de werkzaamheden voor de compartimenten lucht, bodem, bodem en water.

8. Actueel overzicht site-users en grondgebruik

- a. Binnen de inrichting dient een actueel overzicht van de site-users en het grondgebruik binnen de gehele inrichting site Chemelot aanwezig te zijn.
- b. Het overzicht dient te allen tijden ter inzage te liggen voor het bevoegd gezag.

B. Bodem en grondwater

1. Bodemverontreiniging

Het is in de inrichting verboden om voor de bodem en het grondwater schadelijke stoffen in of op de bodem te brengen.

Voor de bodem en het grondwater schadelijke stoffen moeten zodanig worden bewaard en worden gebezigd dat geen verontreiniging van de bodem en grondwater kan optreden.

2. Bodembeschermende voorzieningen onder aftap- en bemonsteringspunten

Onder aanwezige aftap- en bemonsteringspunten dienen bodembeschermende voorzieningen aanwezig te zijn, die een verwaarloosbaar bodemrisico conform de Nederlandse richtlijn bodembescherming realiseren. De opgevangen vloeistoffen moeten op een milieuhygiënisch verantwoorde en veilige wijze worden afgevoerd.

3. Controle (ondergrondse) leidingen en installatieonderdelen bij geconstateerde bodemverontreiniging

Wanneer de bodem van de inrichting, als gevolg van de activiteiten die daarbinnen plaatsvinden, daadwerkelijk verontreinigd is, dient de vergunninghouder (ondergrondse) leidingen en/of installatieonderdelen die met de verontreinigende stoffen in aanraking zijn geweest, die in potentie kunnen leiden tot chemische aantasting van de betreffende leiding(en) en/of installatieonderdelen, te (laten) controleren op aantasting en, indien nodig, te (laten) herstellen of vervangen.

4. Actualiseren bodemkwaliteitssysteem BOSANIS

De vigerende bodemkwaliteit (bodemnulsituatie) dient correct geregistreerd te zijn in het bodemkwaliteitssysteem BOSANIS. Indien op enig moment na uitvoering van een bodemonderzoek de verontreinigingssituatie van de bodem wordt gewijzigd - door bijv. sanerende maatregelen, of hergebruik van verontreinigde grond - dienen deze wijzigingen direct in BOSANIS te worden aangepast. Jaarlijks vindt rapportage plaats volgens het Plan van Aanpak "Bodemsanering DSM Geleen en Stein" aan het bevoegd gezag. Dit plan is middels een beschikking vastgesteld.

5. Bodemonderzoek Bedrijfsbeëindiging

- a. Een bodemonderzoek, waarin de bodemkwaliteit (op die plaatsen van de deelinstallatie waar bodembedreigende handelingen hebben plaatsgevonden) is vastgelegd, dient te worden uitgevoerd binnen 6 maanden:
 - na afronding van de sloopactiviteiten als gesteld in voorschrift A.7, dan wel:
 - na beëindigen van bedrijfsactiviteiten indien geen sloopactiviteiten plaatsvinden. Dit onderzoek richt zich op de stoffen die door de werkzaamheden ter plaatse een bedreiging voor de bodemkwaliteit hebben gevormd.
- b. Voor de onderzoeksstrategie moet gebruik worden gemaakt van:
 - de strategie/aanpak zoals omschreven in de publicatie "Bodemonderzoek Milieuvergunning en BSB met protocol voor gecombineerd bodemonderzoek"; of:
 - de Nederlandse norm NEN 5740 " Bodem, Onderzoeksstrategie bij verkennend onderzoek".
- c. De resultaten van het bodemonderzoek dienen binnen 3 maanden na uitvoering van het onderzoek ter goedkeuring aan het bevoegd gezag te worden overgelegd. Ter zake van de uitvoering van het bodemonderzoek kunnen - binnen 3 maanden nadat voornoemde rapportage is overgelegd - nadere eisen worden gesteld door het bevoegd gezag, inhoudende dat meerdere monsternemingen of analyses moeten worden verricht, indien dit op grond van de overgelegde hypothese(n) en onderzoeksstrategie noodzakelijk blijkt.

6. Saneringsverplichting na bodemonderzoek bedrijfsbeëindiging

Indien uit het rapport, bedoeld in voorschrift B.5, blijkt dat de bodem als gevolg van de activiteiten in de (deel)installatie is aangetast of verontreinigd, draagt degene die de deelinstallatie drijft er zorg voor dat binnen zes maanden na toezending van dat rapport aan het bevoegd gezag de bodemkwaliteit is hersteld tot:

- a. de situatie bij oprichting of verandering van de deelinstallatie, voor zover die situatie is vastgelegd in een rapport van de bodem-0-situatie;
- b. de achtergrondwaarden als bedoeld in het Plan van aanpak Bodemsanering / het BOSANIS systeem van de locatie Chemelot, indien er geen rapport als bedoeld in onderdeel a. beschikbaar is.

Herstel vindt plaats zover dat met de best beschikbare technieken redelijkerwijs haalbaar is.

C. Geluid

1. Geluidmetingen en berekeningen

Voor zover in deze vergunning voor de deelinrichtingen geen meet- of rekenmethode is gesteld, dienen geluidmetingen en/of -berekeningen alsmede de beoordeling van de resultaten te geschieden overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999 (HMRI-1999) van het Ministerie van VROM.

2. Geluidboekhouding

- a. Binnen de inrichting dient een actueel geluidboekhoudsysteem met rekenmodel aanwezig te zijn. Het geluidboekhoudsysteem met rekenmodel dient te voldoen aan het bevoegde gezag vastgestelde uitgangspunten.
- b. Het geluidrekenmodel dient ten alle tijden ter inzage te liggen voor het bevoegd gezag.
- c. Jaarlijks dient in het milieujaarverslag inzicht te worden gegeven in de totaal vergunde geluidruimte binnen de inrichting site Chemelot, de resterende actuele geluidruimte ten opzichte van de Maximaal Toelaatbare Geluidbelasting op de Doelstellingspunten (DS-punten) en een overzicht van wijzigingen in de geluidruimte met de consequenties van de totale geluidsbelasting op de DS-punten van het afgelopen kalenderjaar.

D. Lucht

1. Windsnelheidsmeter en windrichtingwijzer

In de inrichting moeten een goed functionerende windsnelheidsmeter en een windrichtings-wijzer zijn opgesteld. Het personeel in de meetkamers van de deelinrichtingen dient zonodig onmiddellijk te kunnen beschikken over deze meteogegevens.

2. Afdekken vloeistofplas

Indien zich een lekkage van giftige, brandbare en/of stankverwekkende stoffen voordoet, moet de ontstane vloeistofplas onmiddellijk met een daarvoor geschikt middel worden afgedekt om verdamping zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken dan wel dient op gelijkwaardige wijze verdamping te worden voorkomen/beperkt. Het afdekmiddel moet steeds voor onmiddellijk gebruik beschikbaar zijn en in voldoende mate op het terrein van de inrichting aanwezig zijn.

3. Registratie emissieoverschrijdingen

Geconstateerde overschrijdingen van de vergunde emissienormen dienen te worden geregistreerd en overeenkomstig het document "Meldingsregeling site Chemelot" aan het bevoegd gezag te worden gerapporteerd. Deze registratie dient ten minste te bevatten het emissiepunt, tijdstip, tijdsduur, oorzaak van de normoverschrijding, meteorologische omstandigheden ten tijde van de overschrijding en de genomen maatregelen. Deze registratie moet voor bevoegde ambtenaren ter inzage liggen en moet ten minste 5 jaar worden bewaard.

4. Boekhouding luchtemissies
 - a. Binnen de inrichting dient een actuele boekhouding luchtemissie aanwezig te zijn. Deze boekhouding betreft de componenten waarvoor in de deelinrichtingen vergunningnormen zijn opgenomen en de actuele resultaten van lekverliesmetingen, voor die deelinrichtingen, waarvoor lekverliesmetingen voorgeschreven zijn. De boekhouding betreft een totaal overzicht van de actuele emissies van afgelopen kalenderjaar.
 - b. De boekhouding dient ten alle tijden ter inzage te liggen voor het bevoegd gezag.
 - c. Jaarlijks dient in het milieujaarverslag inzicht te worden gegeven in de luchtkwaliteit in de omgeving van de inrichting site Chemelot in de componenten genoemd in de Wet luchtkwaliteit en de componenten waarvoor in de NeR, MTR- en streefwaarden voor luchtkwaliteit zijn opgenomen (bijlage 4.3 van de NeR) die binnen de inrichting zijn geëmitteerd in het afgelopen kalenderjaar, inclusief de vergunde emissies waarvan nog geen actuele gegevens bekend zijn.
5. Continue immissiemetingen etheen en jaarlijkse rapportage van concentratiemetingen.
 - a. De vergunninghouder dient continue immissiemetingen voor etheen in het meetstation Maurits 2 te (laten) verrichten om een betrouwbare indruk te verkrijgen van de etheenbelasting in de omgeving.
 - b. De rapportage van de metingen over het afgelopen kalenderjaar dient jaarlijks vóór 1 april aan het bevoegd gezag te worden overgelegd.
 - c. Als uitgangspunt voor de rapportage dienen de eerder ingediende rapportages met de volgende elementen
 - Presentatie van alle potentiële bronnen voor etheen en het meetpunt op een actuele topografische ondergrond van Chemelot en omgeving;
 - De toetsing aan de MTR's grafisch duidelijk presenteren door weergave van de MTR waarden in de grafieken;
 - Grafieken van de daggemiddelde concentraties en uurgemiddelde concentraties van etheen metingen in het meetstation Maurits 2 als functie van de tijd.
6. Melding van etheenconcentraties in meetstation Maurits 2 boven de MTR waarde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Situatie	Actie	Termijn van melding
3 opeenvolgende dagen of meer overschrijden van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor etheen als daggemiddelde	Melding CSP per fax aan afdeling Handhaving en Monitoring	Binnen 5 werkdagen na de eerste meting van een daggemiddelde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of hoger

E. Veiligheid

1. Beveiliging tegen blikseminslag

Gebouwen en procesinstallaties met ontploffings- en brandgevaar moeten tegen blikseminslag zijn beveiligd met een afleiderinstallatie overeenkomstig de NEN-norm die op het moment van aanbrengen van de voorziening van toepassing is, tenzij dit redelijkerwijs niet geveerd kan worden. De aarding moet regelmatig, overeenkomstig de termijnen gesteld in de betreffende NEN-norm, op deugdelijkheid worden geïnspecteerd.

2. Statische elektriciteit

Procesinstallaties en delen daarvan, die onder elektrische spanning kunnen komen te staan door statische oplading, moeten zijn voorzien van een deugdelijke aardverbinding. Isolerende verbindingsgedeelten dienen met aarddraden te worden overbrugd. De statische aarding en overbruggingen moeten voldoen aan de NPR-richtlijn die op het moment van aanbrengen van de voorziening van toepassing is.

3. Opslag van producten

Producten die ongewenste reacties met elkaar kunnen aangaan, moeten al dan niet verpakt, zodanig gescheiden worden opgeslagen, dat deze ongewenste reacties niet kunnen plaatsvinden.

4. Kleine brandblusmiddelen (buiten toepassingen uit het gebruiksbesluit of de gebruiksvergunning)

- a. Elk blusmiddel moet duidelijk zichtbaar, steeds onbelemmerd bereikbaar en tot onmiddellijk gebruik gereed en beschikbaar zijn.
- b. Brandblusmiddelen moeten tweejaarlijks worden gecontroleerd door een daartoe erkende instantie. De datum en het resultaat van de laatst uitgevoerde controle moeten op of nabij het blusmiddel zijn aangegeven.

5. Explosie en brandgevaar

- a. Het is binnen het hekwerk van de inrichting verboden open vuur te hebben en/of te roken. Het open vuur- en rookverbod geldt niet op plaatsen waar, onder goedkeuring van een bevoegde functionaris van betreffende deelinstelling, ontheffingen van dit verbod zijn vastgesteld. De plaatsen waar een ontheffing van het rookverbod geldt moeten duidelijk door middel van opschriften zijn aangegeven.
- b. Indien het om bedrijfstechnische redenen nodig is om in een explosiegebied c.q. een gebied waar een open vuur- en rookverbod geldt open vuur te maken of gereedschap te gebruiken dat vonken kan veroorzaken welke een omringend mengsel van gas of damp kan ontsteken, moeten zodanige maatregelen zijn getroffen, dat gevaar voor brand of explosie niet aanwezig is.
- c. Binnen de gevarezone, als bedoeld in de ATEX-richtlijn, waar gevaar door het eventueel aanwezig zijn van brandbare gas- en/of dampmengsels kan optreden, mogen geen door verbrandings- of elektromotoren aangedreven voertuigen worden gebruikt, tenzij door een daartoe door de vergunninghouder aangewezen persoon is vastgesteld, dat ter plaatse geen mengsel van gas of damp en lucht aanwezig is, dat door het gebruik van zodanig voertuig tot ontbranding of ontploffing zou kunnen komen, en bedoeld persoon toestemming tot het berijden van die wegen heeft gegeven.

6. Stagnatie elektriciteitsvoorziening

Indien zich ten gevolge van een stagnatie in de elektriciteitsvoorziening een situatie voordoet die aanleiding kan geven tot gevaar, schade of ernstige hinder buiten de inrichting, moeten bij het optreden van een dergelijke stagnatie onmiddellijk en bij voorkeur automatisch, doeltreffende noodvoorzieningen in werking treden om deze kritieke situatie op te heffen.

7. Presentatie externe risico's

- a. Binnen de inrichting dient een presentatie (plaatsgebonden risico contour en fn-curve groepsrisico) aanwezig te zijn met betrekking tot het voor de gehele inrichting site Chemelot actueel plaatsgebonden risico en actueel groepsrisico.
- b. De presentatie dient ten alle tijden ter inzage te liggen voor het bevoegd gezag.
- c. De meest recente presentatie van het afgelopen kalenderjaar dient in het milieujaarverslag te worden opgenomen met een toelichting op opgetreden veranderingen.

F. Afvalstoffen

1. Afvoer van (gevaarlijke) afvalstoffen

Voor zover in deze vergunning voor specifieke deelinrichtingen geen afwijkende voorschriften zijn opgenomen, moeten vrijkomende (gevaarlijke) afvalstoffen met het oog op een zo hoogwaardig mogelijke verwerking en/of hergebruik naar soort worden verzameld, opgeslagen en zo vaak als nodig naar een vergunninghouder voor het verwerken/bewerken van (gevaarlijke) afvalstoffen worden afgevoerd. Gevaarlijke afvalstoffen moeten tenminste 1 maal per jaar uit de (deel)inrichting worden afgevoerd.

2. Samenvoegen van partijen afvalstoffen

Partijen afvalstoffen mogen niet worden samengevoegd tenzij de partijen tot dezelfde afvalcategorie behoren en de verontreinigingen van dezelfde aard (verontreinigings- parameters) en omvang (concentratie van de afzonderlijke componenten) zijn.

3. Registratie bedrijfsafvalstoffen

- a. Er dient een overzichtelijke registratie te worden bijgehouden van alle (gevaarlijke) afvalstoffen (soort en hoeveelheid) die buiten de deelinrichting worden afgevoerd. De registratie vindt plaats middels het standaardformat Registratie Afvalstoffen Site Chemelot. De geregistreerde gegevens dienen minimaal 3 jaar te worden bewaard en op verzoek aan de controlerend ambtenaar te worden overgelegd.
- b. Chemelot Site Permit B.V. dient jaarlijks vóór 1 april aan het bevoegd gezag een opgave te doen toekomen van de uit de inrichting site Chemelot afgevoerde (gevaarlijk) afvalstoffen van voorgaand kalenderjaar. Dit dient te geschieden conform de actuele afspraken uit het Besluit MilieuVerslaglegging en de afspraken uit de ERPTR directive van de Europese Unie.

G. Taakstellingen Chemelot site Permit B.V.

1. Klachten

- a. Chemelot Site Permit B.V. houdt een register bij van alle binnen gekomen klachten, analyseert deze klachten en rapporteert jaarlijks vóór 1 april aan het bevoegd gezag omtrent alle binnen gekomen klachten van voorgaand kalenderjaar. De rapportage bevat ten minste een totaal overzicht van de klachten, de oorzaak van de klachten, de genomen acties, alsmede in voorkomende gevallen leer- en verbeterpunten voor de hele inrichting site Chemelot.
- b. Chemelot Site Permit B.V. ziet toe op de uitvoering van de door de site-users te ondernemen acties ten gevolgen van de klachten en de leer- en verbeterpunten.

2. Ongewone voorvallen

- a. Chemelot Site Permit B.V. houdt een register bij van alle ongewone voorvallen, analyseert deze ongewone voorvallen en rapporteert jaarlijks vóór 1 april aan het bevoegd gezag omtrent de aan het bevoegd gezag gemelde ongewone voorvallen van voorgaand kalenderjaar. De rapportage bevat ten minste een totaal overzicht van de ongewone voorvallen, de oorzaak van de ongewone voorvallen, de genomen acties en in voorkomende gevallen de leer- en verbeterpunten voor de hele inrichting site Chemelot. Het register dient ten alle tijden ter inzage te liggen voor het bevoegd gezag.
- b. Chemelot Site Permit B.V. ziet toe op de uitvoering van de door de site-users te ondernemen acties ten gevolgen van de ongewone voorvallen en de leer- en verbeterpunten.

3. Veiligheid, Gezondheid en Milieu audits (VGM-audits)

- a. Chemelot Site Permit B.V. houdt een register bij van de overeenkomstig het Management Handboek ontvangen Management Summaries van VGM-audits van de site-users, beoordeelt deze Management Summaries op major non-conformities en rapporteert jaarlijks voor 1 april aan het bevoegd gezag omtrent de Management Summaries en major non-conformities. De rapportage bevat ten minste een totaal overzicht van de ontvangen Management Summaries van VGM-audits van de site-users, de major non-conformities en alle daaruit voortvloeiende acties, alsmede leer- en verbeterpunten voor de hele inrichting site Chemelot. Het register dient ten alle tijden ter inzage te liggen voor het bevoegd gezag.
- b. Chemelot Site Permit B.V. ziet toe op de uitvoering van de door de site-users te ondernemen acties ten gevolgen van de major non-conformities en de leer- en verbeterpunten.

BIJLAGE 3: BEGRIPPENLIJST

VOOR ZOVER EEN DIN-, NEN-, NEN-EN-, OF NEN-ISO-NORM,

Voor zover in een voorschrift verwezen wordt naar een DIN-, DIN-ISO, NEN-, NEN-EN-, NEN-ISO-, NVN-norm, AI-blad, BRL, CPR, PGS of NPR, wordt de uitgave bedoeld die voor de datum waarop de vergunning is verleend het laatst is uitgegeven met tot die datum uitgegeven aanvullingen of correctiebladen. Indien er sprake is van reeds bestaande constructies, toestellen, werktuigen en installaties is -de norm, BRL, CPR, PGS, NPR of het AI-blad van toepassing die bij de aanleg of installatie van die constructies, toestellen, werktuigen en installaties is toegepast, tenzij in het voorschrift anders is bepaald.

BESTELADRESSEN

publicaties zijn in ieder geval verkrijgbaar bij de onderstaande instanties:

- overheidspublicaties zoals AI-bladen en CPR-richtlijnen bij:

SDU Service, afdeling Verkoop

Postbus 20014

2500 EA DEN HAAG

telefoon (070) 378 98 80

telefax (070) 378 97 83

PGS-richtlijnen zijn digitaal verkrijgbaar via www.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl/

DIN, DIN-ISO, NEN, NEN-EN, NEN-ISO, NVN-normen en NPR-richtlijnen verkrijgbaar bij

Nederlands Normalisatie-instituut (NEN), Afdeling verkoop

Postbus 5059

2600 GB DELFT

telefoon (015) 269 03 91

telefax (015) 269 02 71

www.nen.nl

BRL-richtlijnen verkrijgbaar bij

KIWA Certificatie en Keuringen

Postbus 70

2280 AB RIJSWIJK

telefoon (070) 414 44 00

telefax (070) 414 44 20

InfoMil is het informatiecentrum in Nederland over milieu wet- en regelgeving.

www.infomil.nl

AI-25

"Preventie van zware ongevallen door gevaarlijke stoffen". Uitgegeven door de Directeur Generaal van de Arbeid (DGA).

BEDRIJFSRIOLERING

Voorziening voor de afvoer van bedrijfsafvalwater vanuit de inrichting naar een openbare riolering of een andere voorziening voor de inzameling en het transport van afvalwater.

BEOORDELINGSHOOGTE

De hoogte van het beoordelingspunt boven het maaiveld.

BEOORDELINGSPUNT

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

BODEMBESCHERMENDE MAATREGEL

Handeling in de vorm van controle of onderhoud van een voorziening of proces, om de kans op emissies of immissies te reduceren.

BODEMBESCHERMENDE VOORZIENING

Fysieke voorziening die de kans op emissies of immissies reduceert.

BODEMINCIDENT:

Een incident waarvan op voorhand een redelijk vermoeden bestaat dat vrijgekomen stoffen de bodem zullen belasten, dan wel een incident waarna middels lekdetectie of anderszins is vastgesteld dat bodembelasting is opgetreden.

BODEMONDERZOEK MILIEUVERGUNNINGEN EN BSB

Publicatie van het ministerie van VROM, SDU uitgeverij Den Haag (1993).

BODEMRISICO(CATEGORIE)

Typering van de kans op (en omvang van) een bodembelasting door een specifieke bedrijfsmatige activiteit.

BODEMRISICOCATEGORIE A:

Verwaarloosbaar bodemrisico.

CUR/PBV

Stichting Civieltechnisch Centrum Uitvoering Research en Regelgeving / Projectbureau Plan Bodembeschermende Voorzieningen.

DIFFUSE EMISSIES

Niet gekanaliseerde emissies

EMBALLAGE:

Verpakkingsmateriaal, zoals glazen en kunststof flessen, blikken en kunststof cans, metalen en kunststof vaten of fiberdrums, papieren en kunststof zakken, houten kisten, big-bags en intermediate bulkcontainers (IBC's).

GELUIDSGEVOELIGE BESTEMMINGEN

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

GELUIDSNIVEAU 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.

GEVAARLIJKE STOFFEN

Indien sprake is van een opslag volgens CPR 15-1, 15-2, of 15-3

Stof of preparaat dat bij of krachtens het Besluit verpakking en aanduiding milieugevaarlijke stoffen en preparaten is ingedeeld in een categorie als bedoeld in artikel 34, tweede lid, van de Wet milieugevaarlijke stoffen.

Indien sprake is van een opslag volgens PGS 15

Gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 1, onderdeel b, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

LANGTIJDGEMIDDELD BEOORDELINGSNIVEAU (L_{Ar},L_T):

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.

Dit begrip is gedefinieerd in het Besluit opslag- en transportbedrijven milieubeheer.

MAC-WAARDE

Maximum Admission Concentration. De concentratie van een stof die op de arbeidsplaats niet mag worden overschreden, uitgaande van een blootstelling gedurende 8 uur per dag. De MAC-waarden zijn vastgelegd in de Nationale lijst van MAC-waarden en gebaseerd op het advies van de nationale MAC-commissie.

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 het Nederlands Normalisatie-instituut (NEN) uitgegeven norm.

NRB

Nederlandse Richtlijn Bodembescherming bedrijfsmatige activiteiten, Informatiecentrum Milieuvergunningen (InfoMil).

NULSITUATIE

De kwaliteit van de grond en het grondwater ter plaatse van de inrichting op het moment van vergunningverlening.

NUTTIGE TOEPASSING

Handelingen die zijn opgenomen in bijlage IIB van de Kaderrichtlijn afvalstoffen. De belangrijkste handelingen zijn het als product of als materiaal opnieuw gebruiken van een afvalstof in dezelfde of een andere toepassing en het toepassen van een afvalstof met een hoofdgebruik als brandstof.

PGS

Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen, onder verantwoordelijkheid van vier departementen uitgebrachte richtlijnen voor opslag en handling van gevaarlijke stoffen (voorheen CPR-richtlijn). De adviesraad gevaarlijke stoffen heeft voor het tot stand komen van deze richtlijnen een adviserende taak.

PGS 13

Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 13, Ammoniak, Toepassing als koudemiddel voor koelinstallaties en warmtepompen. Downloaden via www.vrom.nl (dossier externe veiligheid).

RISICO:

De mate van ongewenste gevolgen van een activiteit in relatie met de kans dat deze zich voordoen.

TERUGVERDIENTTIJD

De verhouding tussen het investeringsbedrag voor de maatregel na aftrek van eventuele subsidies en de jaarlijkse opbrengsten van de maatregel ten gevolge van de met de maatregel samenhangende energiebesparing en andere besparingen.

In geval van een investering in een installatie voorzien van afzonderlijke energiebesparende componenten moet in plaats van het totaalinvesteringsbedrag worden gerekend met de meerinvestering ten opzichte van een installatie zonder de energiebesparende componenten.

Voor de berekening van de financiële opbrengsten ten gevolge van de met de maatregel samenhangende energiebesparing moet worden gerekend met de op het moment van het besparingsonderzoek geldende kosten (tarieven) voor de betrokken inrichting. Er wordt geen rekening gehouden met de eventuele kosten van het (vervroegd) uit bedrijf nemen van een installatie en niet met rentekosten.

TRILLINGSTERKTE

De effectieve waarde van de gewogen trillingsgrootte, gemeten en beoordeeld overeenkomstig de meet- en beoordelingsrichtlijn Richtlijn 2 "Hinder voor personen in gebouwen door trillingen" uit 1993 van de Stichting Bouwresearch Rotterdam (SBR).

VLOEISTOFKERENDE VOORZIENING

Een voorziening die in staat is vrijgekomen stoffen zo lang te keren dat deze kunnen worden opgeruimd voordat indringing in de bodem plaats kan vinden.