



provincie **HOLLAND**
ZUID

ProRail

t.a.v. [REDACTED]

Assetmanagement

Postbus 2625

3000 CP ROTTERDAM

Gedeputeerde Staten

Directie Omgevingsdiensten

Afdeling Vergunningen

Contact

Postadres Omgevingsdienst ZHZ

Postbus 550

3300 AN Dordrecht

T 078 - 770 85 85

www.ozhz.nl

Datum 29 augustus 2012

Ons kenmerk 2012019380 / WB

Zaaknummer 00080499

Uw kenmerk

-

Bijlagen:

BESLUIT van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

ALGEMEEN

Onderwerp aanvraag

Op 31 mei 2007 hebben wij een aanvraag ontvangen van ProRail Regio Randstad Zuid BV (hierna ProRail) voor een revisievergunning op grond van de Wet milieubeheer. Het betreft een aanvraag voor het rangeeremplacement Kijfhoek te Zwijndrecht. De aanvraag heeft betrekking op (in hoofdzaak) de volgende activiteiten:

- het samenstellen en sorteren van treinen met goederenwagens, waaronder wagens met gevaarlijke stoffen, door middel van heuvelen en plaatsen;
- het opstellen en overstaan van wagens, treindelen of treinen;
- het opstellen, wisselen en omhalen van locomotieven;
- het verrichten van kleinschalig onderhoud;
- het opslaan van materialen en stoffen ten behoeve van het beheer en onderhoud van het spoorwegnet;
- het opslaan en afleveren van brandstof en oliën aan locomotieven.

De vergunning wordt aangevraagd voor onbepaalde tijd.

De hoofdactiviteiten van ProRail vallen volgens het Inrichtingen- en vergunningenbesluit behorende bij de Wet milieubeheer (Wm) onder categorie 14.2. Gedeputeerde Staten zijn voor deze inrichting op grond hiervan het bevoegd gezag.

Locatie bedrijf

Het rangeeremplacement Kijfhoek bevindt zich aan de Develsingel 11 te Zwijndrecht, kadastraal bekend gemeente Zwijndrecht, secties E-1300, E-1466, F-806, Heerjansdam sectie A-3107.

Vergunningsituatie

De inrichting is in werking volgens de volgende vergunningen:

- een revisievergunning op grond van de Wet milieubeheer verleend bij besluit van 28 augustus 1995, kenmerk DWM/102840;
- een ambtshalve aanpassing van bovengenoemde revisievergunning m.b.t. externe veiligheid, verleend bij besluit van 16 juni 2009, kenmerk PZH-2009-414429;
- een goedkeuringsbesluit voor het risicomonitoringssysteem verleend bij besluit van 22 december 2009, kenmerk PZH-2009-144758485.

Verder zijn er diverse wijzigingen doorgevoerd waarvoor wijzigingsvergunningen en meldingen zijn verleend/geaccepteerd. Al deze vergunningen/meldingen vervallen op het moment dat onderhavige vergunning verleend is en onherroepelijk is geworden.

Aanleiding

Naast een volledige herziening van de onderliggende vergunningen is de belangrijkste aanleiding voor onderhavige revisievergunningaanvraag, het verhogen van de aantallen te behandelen wagens op Kijfhoek, inclusief de wagens met gevaarlijke stoffen.

De aangevraagde aantallen zijn daarmee afgestemd op de prognoses zoals gehanteerd bij de milieueffect rapportages voor de Betuwetroute en de tweede Maasvlakte, en het Basisnet Spoor.

Aanvullende informatie

In de loop van de procedure heeft ProRail diverse aanvullingen op de aanvraag ingediend. Op 9 november 2010 is de Wm-aanvraag volledig herzien en is de oorspronkelijke aanvraag met de reeds ingediende aanvullingen daarmee inhoudelijk volledig vervangen.

Procedure

Voor de behandeling van de aanvraag is de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Als adviseurs zijn bij de procedure betrokken:

- burgemeester en wethouders van Zwijndrecht;
- burgemeester en wethouders van Hendrik-Ido-Ambacht;
- burgemeester en wethouders van Ridderkerk;
- burgemeester en wethouders van Barendrecht;
- VROM-Inspectie Regio Zuid-West;
- het Waterschap Hollandse Delta;
- de Commandant van de regionale brandweer Zuid-Holland Zuid.

Op basis van de aangevraagde activiteiten is een aanvraag om een Bouwvergunning en een Waterwetvergunning niet nodig. Dat betekent dat de daarvoor bestemde coördinatieregelingen op deze procedure niet van toepassing zijn.

Proceduretermijn

Gebleken is uit de Wm-aanvraag, welke op 31 mei 2007 is ingediend, dat de nabijgelegen discotheek Blue Lagoon aan het Molenvliet binnen de zogenaamde Plaatsgebonden Risico 10^{-6} contour lag. Aangezien wij, ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), van mening zijn dat de discotheek een zogenaamd kwetsbaar object is, zou de vergunning-aanvraag diensgevolge geweigerd moeten worden. Na overleg met de belanghebbende partijen, ProRail, de ministeries van Verkeer & Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (thans het Ministerie van Infrastructuur en Milieu) en gemeente Zwijndrecht is overeengekomen de discotheek uit te kopen.

Tevens is afgesproken dat het bestemmingsplan zodanig zal worden gewijzigd dat het niet meer mogelijk is dat ter plaatste een kwetsbaar object zich zou kunnen vestigen. Hiertoe is besloten vanwege het feit dat de ontwikkeling van het rangeerterrein Kijfhoek van groter en nationaal belang wordt geacht dan het voortbestaan van de discotheek.

Dit proces van uitkopen heeft 2,5 jaar geduurd. Wij hebben de aanvraag om deze reden aangehouden. Inmiddels is per 1 juli 2010 de discotheek uitgekocht en gestopt met haar activiteiten. Het bestemmingsplan is bij besluit van 25 januari 2011 (en onherroepelijk geworden per 17 maart 2011) gewijzigd waardoor het niet meer mogelijk is dat er kwetsbare objecten ter plaatse van de voormalige discotheek worden gevestigd. Hiermee is de weg vrij gemaakt voor het voortzetten van de procedure.

Aangezien in tussentijd een aantal inzichten zijn gewijzigd, met name op het gebied van de externe veiligheid, heeft ProRail de aanvraag, zoals reeds eerder aangegeven, volledig herzien.

Vanwege het bovenstaande kon de procedure niet binnen de daarvoor gestelde wettelijke termijn van 6 maanden worden afgegeven. Aangezien het bovenstaande proces in overleg met belanghebbende partijen is gebeurd en naar onze mening belangen van (overige) derden niet zijn geschaad, zijn wij van mening dat de aanhouding van de vergunningaanvraag gerechtvaardigd is.

Ter inzage legging ontwerpbesluit

Om te voldoen aan Hoofdstuk 13 van de Wm en Afdeling 3.4 van de Awb hebben de aanvraag met de bijbehorende stukken en het ontwerpbesluit ter inzage gelegen van 29 december 2011 tot en met 8 februari 2012.

Overige van toepassing zijnde wetgeving

Op 22 februari 2005 is door het Waterschap Hollandse Delta een vergunning verleend ingevolge de Wet verontreiniging oppervlakte wateren (Wvo), thans Waterwet, voor het lozen van regenwater afkomstig van de afleverplaats voor brandstof en oliën aan locomotieven in het nabijgelegen oppervlakte water (sloot). Deze vergunning blijft van kracht.

Er is geen sprake van een zogenaamde indirecte lozing die eerder ingevolge de Wvo/Waterwet is verleend.

Op 1 januari 2008 is het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (het 'Activiteitenbesluit') (Staatsblad 2007, 415) in werking getreden. Dit geldt ook voor de bijbehorende ministeriële Regeling algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (de 'Regeling'). Het Activiteitenbesluit en de bijbehorende Regeling bevatten algemene regels voor een aantal specifieke activiteiten en installaties. Type A- en type B-inrichtingen vallen geheel onder de algemene regels en hebben geen vergunning (meer) nodig. Rangeerterreinen vallen onder het type C-bedrijven. Dat wil zeggen dat de vergunningplicht blijft bestaan, maar dat voor een aantal activiteiten bepalingen gelden van het Activiteitenbesluit (zie artikel 1.4 van het besluit). Bij het rangeerterrein Kijfhoek is het volgende onderdeel uit het Activiteitenbesluit van toepassing:

- paragraaf 3.1.3: lozen van hemelwater, dat niet afkomstig is van een bodembeschermende voorziening.

In deze vergunning hebben wij, omdat het Activiteitenbesluit rechtstreeks werkend is, geen voorschriften opgenomen voor dit aspect.

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Hoofdstuk 8 van de Wet milieubeheer (Wm) is vervallen. Ingevolge de Wabo is de gemeente Zwijndrecht het bevoegd gezag. De provincie is ingevolge de Wabo voor het milieudeel bevoegd te beslissen omtrent het geven van een zogenaamde Verklaring van geen bedenkingen (VVGB).

Aangezien onderhavige aanvraag vóór deze datum is ingediend, blijft volgens het overgangsrecht de Wm op deze procedure van toepassing totdat de vergunning is verleend. Vanaf het moment de Wm-vergunning onherroepelijk is geworden, wordt van rechtswege de vergunning omgezet in een Wabo-vergunning.

Ten slotte wijzen wij de vergunninghouder erop dat er nog andere (wettelijke) bepalingen van kracht kunnen zijn. Dit zijn onder meer:

- het Besluit melden van bedrijfs- en gevaarlijke afvalstoffen;
- de Provinciale milieuverordening (PMV) Zuid-Holland m.b.t. het meldingssysteem ten behoeve van de aan- en afvoer van afvalstoffen.

Advies van de VROM-Inspectie

Op 30 augustus 2007 hebben wij van de VROM-Inspectie advies ontvangen. Kort samengevat omvat het advies de volgende punten:

1. Verzocht wordt om de totstandkoming van de vergunning vlot af te ronden.
2. Gesteld wordt dat de "risicoreservering" voor het chloortransport op Kijfhoek onnodig is, omdat in het kader van het Basisnet met Akzo een convenant is afgesloten waarbij Kijfhoek hiervoor geen enkele rangeerfunctie zal vervullen.
3. Verzocht wordt het aantal vervoershandelingen met ammoniak in lijn te brengen met de kabinetsvoornemens uit de kabinetsstandpunt ketenstudies.
4. Verzocht wordt om duidelijkheid te verschaffen over de, volgens het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), (beperkt) kwetsbare objecten volgens het bestemmingsplannen of volgens het feitelijke gebruik in de directe omgeving van Kijfhoek en deze te gebruiken bij het toetsen van de vergunbaarheid van de aanvraag.

Met betrekking tot de bovengenoemde punten, merken wij het volgende op:

Ad 1.

Zoals reeds eerder aangegeven is het vanwege de problematiek rondom de discotheek Blue Lagoon niet mogelijk geweest om de vergunningprocedure binnen de daarvoor geldende wettelijke termijn van 6 maanden (in 2007) af te ronden. Vanwege de aanhouding van de procedure valt de afronding van de procedure niet eerder dan in het vierde kwartaal van 2011 te verwachten.

Wel is tussentijds, bij besluit van 16 juni 2009, de vigerende vergunning ambtshalve aangepast, waardoor de vergunde risico's beter handhaafbaar zijn geworden.

Ad 2.

In de "risicoreservering" is, conform de vergunningaanvraag, het chloortransport niet meegenomen. Echter, het is vanwege stremmingen op het spoor niet uit te sluiten dat een chloortrein voor een bepaalde periode op Kijfhoek moet wachten totdat de stremming is opgeheven. Is dat het geval, dan dient dit chloortransport wel bij het monitoren van de risico's te worden meegenomen zodat het meetelt in de toetsing aan de vergunde risico's.

Ad 3.

In de Wm-aanvraag is met betrekking tot de vervoersaantallen voor gevaarlijke stoffen als uitgangspunt genomen, naast de Milieueffect rapportages (MER) van de Betuweroute en de 2e Maasvlakte, het Basisnet. In het Basisnet is rekening gehouden met het kabinetsstandpunt met betrekking tot (onder meer) de ammoniakvervoersstroom over het spoor.

Ad 4.

In de paragraaf over Externe Veiligheid wordt de omgevingssituatie beschreven met betrekking tot de Bevi-typering van de objecten die zijn gelegen binnen de aangevraagde PR 10^{-6} contour en de consequenties daarvan voor de vergunningverlening.

Adviezen van de gemeentelijke brandweer en de Regionale Brandweer Zuid-Holland Zuid

Op 30 juli 2007 hebben wij van gemeente Zwijndrecht, in een gezamenlijke reactie van de Brandweer Zwijndrecht en de Regionale Brandweer Zuid-Holland Zuid (nu Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid), een advies ontvangen met betrekking tot de ontvankelijkheid, volledigheid en juistheid van de aanvraag.

Daarnaast hebben wij op 28 januari 2009 van de gemeente Zwijndrecht een advies ontvangen over voorschriften ter invulling van de (brand)veiligheidsparagraaf.

Kort samengevat geven de plaatselijke en regionale Brandweer in haar adviezen aan:

1. dat ProRail verzoekt om de QRA geen deel uit te laten maken van de vergunning, maar dat zonder de QRA geen afweging van externe veiligheidsconsequenties, risico's en de daarmee samenhangende motivering/verantwoording bij overschrijding van het Groepsrisico kan plaatsvinden;
2. dat onduidelijk is of de sporen, die het dichtst bij de reizigerssporen zijn gelegen, zijn meegerekend;
3. dat nader gespecificeerd dient te worden op welke wijze hulpverlening ingeschakeld wordt in het geval er door ladingverlies water- en bodemverontreiniging wordt veroorzaakt;
4. dat de specifieke veiligheid en regelingen beschreven dienen te worden, die gelden dan wel van toepassing zijn verklaard voor het emplacement. Te denken valt aan de REMI-regeling en het bedrijfsnoodplan;
5. dat ProRail de vijfde schakel in de veiligheidsketen (nl. de nazorg) dient te beschrijven;
6. dat beschreven dient te worden aan welke kwaliteitscriteria de Organisatie Bestrijding Ongevallen Gevaarlijke stoffen (de zogenaamde OBOG-ploeg) dient te voldoen;
7. dat de relatie tot de overheidshulpdiensten dient te worden beschreven;
8. dat zaken als het bedrijfsnoodplan, de juiste persoonlijke bescherming van de OBOG-ploeg e.d. kunnen pas hun definitieve vorm krijgen als de incidentenscenario's uitgewerkt en goedgekeurd zijn;
9. dat verzocht wordt om in de vergunning specifieke voorwaarden op te nemen m.b.t. het transport van radioactief materiaal en munitie;
10. dat zij van mening is dat, in tegenstelling tot wat ProRail beweert, de discotheek Blue Lagoon aan het Molenvliet een kwetsbaar object is, conform het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
11. dat onduidelijk is wat het referentieniveau is in de huidige vergunde situatie m.b.t. de vervoersaantallen;
12. dat onduidelijk is hoe de vergunde risicocontouren zich verhouden tot de nieuw aangevraagde risicocontouren, waarbij een vergelijking alleen mogelijk is indien gelijke rekenmethodieken worden gehanteerd. Dit in verband met het bestuurlijk standpunt van de gemeente Zwijndrecht dat de risico's niet mogen toenemen t.o.v. de huidige vergunde situatie;

13. dat zij vermoedt dat de tabel in de QRA over de vervoersgegevens onjuist is, met name m.b.t. de categorie "zeer toxische gassen", waarbij het om maximaal 200 wagens met chloor gaat;
14. dat gelet op de fors toegenomen aangevraagde aantallen wagens met gevaarlijke stoffen, gevraagd wordt wat de effecten op de risico's daarvan zijn in de spoorzone's Dordrecht en Zwijndrecht;
15. dat onduidelijk is op welke wijze de sportvelden zijn meegenomen in de risicoberekening.
16. dat er een weergave/beschrijving ontbreekt van het brandblussysteem en een referentie naar de gehanteerde uitgangspunten;
17. dat verzocht wordt om de voorschriften uit het advies op te nemen in de vergunning.

Met betrekking tot de adviezen merken wij het volgende op:

Ad. 1.

Het faalkansenmodel uit de QRA rapportage, de aangevraagde plaatsgebonden (PR) 10-6 contour en de oriëntatiewaarde van het Groepsrisico (GR) maken deel uit van de vergunning. Hiermee kan toetsing plaatsvinden aan de aangevraagde en vergunde risico's.

Ad. 2.

Deze sporen maken deel uit van de vergunningaanvraag en derhalve zijn ze ook meegenomen in de risicoberekening.

Ad. 3, 4, 5, 6 en 7.

De aanvraag voldoet aan de daarvoor gestelde eisen. Daar waar het onvoldoende in de aanvraag is opgenomen, zijn aanvullende voorschriften opgenomen in de vergunning. Overige regelingen zijn of rechtstreeks werkend of niet van toepassing.

Ad. 8.

Bij de algehele herziening van de aanvraag van 9 november 2010 is een aangepast Calamiteitenplan gevoegd. Met de brandweer zijn wij van mening dat de identificatie van scenario's nu wel plaats heeft gevonden. De uitwerking van de scenario's zal plaatsvinden in het Calamiteitenplan.

Ad. 9.

In de voorschriften zijn hierover specifieke voorschriften opgenomen.

Ad. 10.

De discotheek Blue Lagoon is door ons eveneens getypeerd als zijnde een kwetsbaar object. Inmiddels is de discotheek reeds uitgekocht en is dit advies achterhaald.

Ad. 11 en 12.

Met het verlenen van de ambtshalve aanpassing van 16 juni 2009 is een duidelijk referentiepunt met betrekking tot externe veiligheid gecreëerd en omdat dezelfde rekenmethodiek is toegepast kan een vergelijking worden gemaakt tussen de vergunde situatie en de nu aangevraagde.

Ad. 13.

De stofcategorie B3 "zeer toxische gassen" (enkel chloor UN1017) komt niet voor op Kijfhoek in de representatieve bedrijfssituatie en levert daarom ook geen input voor de risicoberekening.

Ad. 14.

De spoorzones in Zwijndrecht en Dordrecht spelen geen rol in het kader van onderhavige vergunningaanvraag. Bovendien genereert Kijfhoek geen vervoer. Overigens kan wel gesteld worden dat de mogelijkheid om op Kijfhoek (warme) Bleve-vrij te sorteren, een risico-reducerend effect heeft in de bedoelde spoorzones.

Ad. 15.

De sportvelden zijn conform het rekenprotocol meegenomen in de risicoberekening.

Ad. 16.

De beschrijvingen van het brandblussysteem zijn aangevuld. Verder zijn hierover uitgebreide voorschriften over in de vergunning opgenomen.

Ad. 17.

In deze vergunning hebben we deze voorschriften grotendeels overgenomen. In de considerans m.b.t. de brandveiligheid wordt hier nader op ingegaan.

Adviezen van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid met betrekking tot het groepsrisico (GR)

Op 15 februari 2010 en op 7 mei 2010 hebben wij van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid een advies ontvangen over de verantwoording over het groepsrisico (GR) in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Met betrekking tot de inhoud van dit advies wordt verwezen naar de Externe Veiligheidsparagraaf in deze beschikking.

BELEIDSOVERWEGINGEN

Algemeen beleidskader en de Beste beschikbare technieken

Algemeen Toetsingskader en BBT

Bij vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer wegen wij zo veel mogelijk de verschillende milieugevolgen integraal tegen elkaar af. Dit doen wij om een zo hoog mogelijk milieurendement te krijgen. In elk geval worden de milieugevolgen getoetst op de geldende richtlijnen m.b.t. bodem, lucht, geluid, externe veiligheid, afvalwater, energiegebruik, water en grondstoffen, afvalstoffen en verkeer en vervoer. Bij deze toetsing worden ook toekomstige ontwikkelingen van de omgeving betrokken. Verder houden wij rekening met de geldende milieubeleidsplannen en andere beleidskaders.

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

Bij de bepaling van BBT moeten wij in zijn algemeenheid de in de artikel 5a.1 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (Ivb) vermelde aspecten betrekken, rekening houdend met de voorzienbare kosten en baten van maatregelen en met het voorzorg- en het preventiebeginsel.

Bepaling beste beschikbare technieken

Bij het bepalen van de beste beschikbare technieken hebben wij rekening gehouden met de volgende van toepassing zijnde Nederlandse informatiedocumenten conform de Regeling aanwijzing BBT-documenten:

- de Nederlandse Richtlijnen Bodembescherming (NRB);
- de Preventie gevaarlijke stoffen richtlijnen (PGS).

In deze Regeling zijn geen specifieke BBT-documenten opgenomen die betrekking hebben op goederenemplacementen. Daarom hebben wij gemeend daarvoor gebruik te kunnen maken van de inmiddels vervallen circulaire "Risicobenadering voor NS-goederen-emplacementen van 18 augustus 1995.

Conclusie

De inrichting voldoet, met inachtneming van de aan dit besluit gehechte voorschriften, aan de beste beschikbare technieken (BBT) ter voorkoming/beperking van emissies naar bodem en lucht, voldoende bescherming m.b.t. geluid en externe veiligheid, beperking van productie van afvalwater en afvalstoffen, beperking van verkeer en vervoer, en zuinig gebruik van energie, water en grondstoffen. Voor de overwegingen daarvan wordt verwezen naar de hierna beschreven desbetreffende paragraaf per milieuaspect.

Doel- en middelvoorschriften

Algemeen

ProRail verzoekt om een zodanige vergunning waarbij binnen de te stellen milieukaders voldoende flexibiliteit wordt gecreëerd om wijzigingen in de bedrijfsvoering eenvoudig te kunnen realiseren door het stellen van doelvoorschriften in plaats van middelvoorschriften. ProRail verzoekt daarom om een aantal onderdelen uit de aanvraag (het akoestisch onderzoek, de kwantitatieve risico analyse (QRA), de beschrijving van het milieumanagement-systeem, de algemene beschrijving van het emplacement, luchtkwaliteitonderzoek, het calamiteitenplan en de veiligheidsbladen) niet te verbinden aan de vergunning.

Afweging

Wij kunnen ons vinden in het argument dat een te gedetailleerde vergunning te beperkend is voor een dynamische inrichting als een rangeerterrein. Echter het opnemen van alleen doelvoorschriften biedt naar onze mening onvoldoende waarborg voor de bescherming van het milieu en met name voor het beheersen van de externe veiligheidsrisico's. Dit komt (deels) omdat er meerdere partijen anders dan vergunninghouder gebruik maken van Kijfhoek. Juist vanwege de dynamiek kunnen zelfs bij kleine(re) variaties de gevolgen significant zijn voor de risico's en de effecten naar de omgeving.

Conclusie

Het verzoek van ProRail om vooral doelvoorschriften in de vergunning op te nemen, waarbij bepaalde rapportages niet aan de vergunning worden gekoppeld, met als doel meer ruimte te creëren voor flexibiliteit in de bedrijfsvoering, hebben we gedeeltelijk gehonoreerd. In de vergunning worden daarom zowel doel- als middelvoorschriften opgenomen. Hierbij krijgt ProRail wel de ruimte om toenames in vervoersaantallen binnen de gestelde milieu- en veiligheidsdoelen te realiseren, maar stellen wij daarbij toch ook een aantal concrete voorwaarden in de vorm van middelvoorschriften. Hiermee wordt bereikt dat de keuzes die daarin gemaakt worden voor de veiligheid en het milieu verantwoord zijn. Om dit achteraf te kunnen verifiëren zijn tevens eisen in de vergunning opgenomen in de vorm van monitoren en rapporteren.

MILIEUASPECTEN

Algemene inleiding

De aangevraagde activiteiten hebben invloed op de omgeving en het milieu. Met name op de aspecten externe veiligheid, bodem en geluid.

In de volgende paragrafen worden alle milieuaspecten beschreven en wordt aangegeven wat onze overwegingen daarbij zijn met betrekking tot het verlenen van deze vergunning.

Externe Veiligheid

Beoordelingskader

Het externe veiligheidsbeleid in Nederland is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van activiteiten voor de omgeving (mens en milieu). Het gaat hierbij om de risico's die verbonden zijn aan de opslag en het gebruik van gevaarlijke stoffen.

Op het rangeeremplacement Kijfhoek worden spoorketelwagens met gevaarlijke stoffen (brandbare vloeistoffen en -gassen en toxische vloeistoffen en -gassen) gerangeerd, zoals ethanol, LPG, ammoniak, fluorwaterstof, etc. Vanwege deze activiteiten kunnen ook incidenten plaatsvinden, waarbij brand en explosies kunnen ontstaan waarbij tevens toxische gassen kunnen vrijkomen. Hierdoor vormen deze activiteiten een risico voor de omgeving.

In het NMP4 (Vierde Nationaal Milieubeleidsplan) is aangegeven, dat de basis van het huidige risicobeleid is dat het gevaar van een activiteit acceptabel is wanneer:

- het plaatsgebonden risico (hierna PR) niet hoger is dan is genormeerd. Het plaatsgebonden risico geeft per locatie de kans per jaar aan als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij risicovolle activiteiten;
- het groepsrisico (hierna GR) kan worden verantwoord. Het groepsrisico is de kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers buiten de grenzen van de inrichting.

Zowel het PR als GR wordt hieronder nader uitgewerkt.

Besluit externe veiligheid inrichtingen, niet categoriaal bedrijf

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna Bevi) heeft tot doel risico's, waaraan burgers worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen in risicovolle bedrijven, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Concreet betekent dit dat er afstand gehouden moet worden tussen (beperkt) kwetsbare objecten en risicovolle bedrijven. Daarbij wordt in het Bevi onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), zoals hierboven beschreven. In het Bevi zijn normen gesteld voor het PR en GR.

Het PR is de kans dat zich op een bepaalde plaats over een periode van één jaar een dodelijk ongeval voordoet als direct gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen, indien zich op die plaats 24 uur per dag en onbeschermd een persoon zou bevinden. De gehanteerde norm voor het PR in het Bevi is 10^{-6} per jaar (d.w.z. een kans van 1 op de miljoen per jaar). Binnen deze PR 10^{-6} contour mogen geen zogenaamde kwetsbare objecten (scholen, ziekenhuizen, grote kantoren en locaties waar zich grote aantallen mensen kunnen bevinden) zijn gevestigd. De norm is in deze gevallen een grenswaarde. Bevinden er zich beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld bedrijfsgebouwen waar relatief weinig mensen (minder dan 50) zich kunnen bevinden) binnen de PR 10^{-6} contour, dan geldt de norm als een richtwaarde. Dat betekent dat er zwaar wegende redenen moeten zijn om deze objecten binnen de PR 10^{-6} contour te accepteren.

Het GR geeft de kans aan dat in één keer een groep personen die zich in de omgeving van de risicosituatie bevindt overlijdt vanwege een ongeval met gevaarlijke stoffen. Met de grootte GR is getracht een maat voor maatschappelijke ontwrichting te creëren.

Voor het GR geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde (OW), die bepaalt dat een incident met tien of meer doden slechts met een kans van 1 op de 100.000 per jaar mag voorkomen (10^{-5}). Voor een ongeval met 100 of meer doden geldt dat dit slechts met een kans van 1 op 10 miljoen jaar (10^{-7}) mag voorkomen. Voor een ongeval met 1.000 of meer doden geldt een kans van 1 op de 1 miljard jaar (10^{-9}).

Zoals gesteld is de oriëntatiewaarde geen harde norm, maar is richtinggevend. Het GR moet wel altijd verantwoord worden. Bij de beoordeling van het GR is de vraag aan de orde welke omvang van een ramp, gegeven de kans daarop, maatschappelijk aanvaardbaar is.

Op grond van artikel 2, eerste lid, sub c, vallen bij naam genoemde rangeerterreinen onder de reikwijdte van het Bevi. Kijfhoek is in deze lijst opgenomen. Op grond van artikel 4 van het Bevi betreft het een zogenaamd niet-categoriaal bedrijf. Om deze reden is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) opgesteld en bij de aanvraag gevoegd. Met deze QRA zijn de risico's berekend voor het PR en het GR. Deze resultaten zijn door ons getoetst aan het Bevi.

De QRA

De QRA-rapportage (Save, revisie 07 van 8 april 2009) en het addendum (Save, revisie 01 van 16 november 2010) zijn als bijlage 4 en 4b bij de aanvraag gevoegd. Het belangrijkste onderdeel van de QRA is het zogenaamde faalkansenmodel. Het faalkansenmodel levert de input voor de risicoberekeningen. In het faalkansenmodel zijn alle processtromen op Kijfhoek vastgelegd, zie bijlage 2 van de aanvraag "Algemene beschrijving van het emplacement Kijfhoek t.b.v. informatie bij de voorbereiding voor de QRA", met de daarbij behorende generieke faalkansen uit het "Rekenprotocol Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor", (concept)-versie april 2006. Met deze input zijn de risico's berekend met het rekenprogramma Safeti.nl, versie 6.54. Het toegepaste rekenprotocol en het rekenprogramma zijn conform de "Rekenmethodiek Bevi". Daarmee wordt voldaan aan de eisen die daarvoor gesteld zijn in het Bevi.

Ten opzichte van het faalkansenmodel, welke met de ambtshalve aanpassing van 16 juni 2009 is vergund, zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd. Het betreft het herstellen van een aantal onvolkomenheden in het oorspronkelijke faalkansenmodel, een wijziging van het rekenprogramma safeti.nl en het meenemen van het zogenaamde 'Warme-Bleve-vrij samenstellen'. Het "Warme-Bleve-vrij samenstellen" wil zeggen dat treinen dusdanig worden samengesteld, dat in een trein geen wagens met brandbaar gas worden geplaatst direct voor of direct na een wagen met zeer brandbare vloeistof. Het op deze wijze samenstellen van een trein heeft een risicoverlagend effect op het doorgaande spoor. Hiermee wordt het mogelijk gemaakt om de risico's, vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor op de nabijgelegen woonbebouwing, te verlagen op een aantal locaties binnen Zuid-Holland.

In het faalkansenmodel is hierbij uitgegaan van een "worst case" aanname. Dit is in hoofdstuk 3 in het addendum (bijlage 4b van de aanvraag) beschreven.

Deze wijzigingen hebben geresulteerd in een nieuwe versie van het faalkansenmodel, versie 3.00. Dit nieuwe faalkansenmodel maakt deel uit van de nieuwe QRA 2010. Het faalkansenmodel is gebaseerd op de Rekenmethodiek Bevi, als bedoeld in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi), waarbij voor het 'Rekenprotocol Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor' de (concept)versie april 2006 (060333-Q53) geldt en voor het 'Rekenpakket Safeti.nl' de versie 6.54 geldt.

Beoordeling van het PR

Als gevolg van bovengenoemde wijzigingen, inclusief de toename van het maximaal aantal te rangeren gevaarlijke stoffen, is de PR 10^{-6} contour, ten opzicht van de vergunde contour, zoals deze is vastgelegd in de ambtshalve aanpassing van 16 juni 2009, groter geworden. Dit heeft tot gevolg dat meer bestemmingen gelegen aan het Molenvliet nu komen te liggen binnen de PR 10^{-6} contour. Naast de bestemmingen aan het Molenvliet 99, 103 en 107, die reeds binnen de vergunde PR 10^{-6} contour (conform de ambtshalve aanpassing van 16 juni 2009) lagen, liggen nu ook de bestemmingen aan het Molenvliet 89, 89-A, 91, 91-A en 91-B (geheel of gedeeltelijk) binnen deze contour. De locatie van de discotheek Blue Lagoon valt hier ook binnen. Echter zoals reeds eerder aangegeven is de discotheek inmiddels uitgeplaatst en is het bestemmingsplan per d.d. 25 januari 2011 aangepast zodat het niet meer mogelijk is ter plaatse een kwetsbaar object te vestigen. Verder liggen er geen (geprojecteerde) kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour. Alle bestemmingen die nu, vanwege onderhavige aanvraag, binnen de PR 10^{-6} contour liggen, betreffen zogenaamde beperkt kwetsbare objecten.

Het Bevi stelt dat voor deze gevallen de 10^{-6} contour als richtwaarde geldt. Een richtwaarde betekent dat alleen om gewichtige redenen dergelijke objecten binnen de 10^{-6} contour geaccepteerd mogen worden.

Wij zijn van mening dat er zwaarwegende redenen zijn deze situatie als zodanig te accepteren, gezien het nationaal economische belang van Kijfhoek voor het goederenvervoer per spoor.

Conclusie beoordeling PR

Binnen de PR 10^{-6} contour bevinden zich geen kwetsbare objecten. Daarnaast laat het (inmiddels aangepaste) vigerende bestemmingsplan geen kwetsbare objecten (meer) toe. Binnen de PR 10^{-6} contour bevinden zich wel beperkt kwetsbare bestemmingen. Wij zijn van mening dat er zwaarwegende redenen zijn om deze situatie te accepteren en te vergunnen. Hiermee wordt voldaan aan de normering voor het plaatsgebonden risico (PR) conform het Bevi.

Beoordeling GR

Volgens artikel 12 van het Bevi dient over het Groepsrisico (GR) verantwoording te worden afgelegd. Daartoe dient overeenkomstig artikel 12, lid 3, van het Bevi, advies te worden gevraagd aan de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid met betrekking tot de aspecten, de voorbereiding van bestrijding en beperking van een ramp en de zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied.

Op 7 mei 2010, met kenmerk 2010/094/Idu, hebben wij het van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid advies ontvangen. Kort samengevat betreft het advies de volgende punten:

1. De beheersmaatregelen die de brandweer van de gemeente Zwijndrecht op 22 januari 2009 als advies heeft verzonden worden als noodzakelijk gezien.
2. Binnen de aangevraagde PR 10^{-6} contour ligt de discotheek Blue Lagoon welke als kwetsbaar object ingevolge het Bevi wordt gezien. Tevens bevindt er zich een fitnesscentrum in de nabijheid van het emplacement, welke zich kan ontwikkelen als een kwetsbaar object. De vergunning kan pas worden verleend als met betrekking tot de aanwezigheid van kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour wordt voldaan. Dat wil zeggen dat er zich geen kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour bevinden.
3. In de huidige situatie heeft de gemeente geen mogelijkheid sturing te geven op het al dan niet ontstaan van een kwetsbaar object binnen de aangevraagde PR 10^{-6} contour.
4. De bestemmingsplannen dienen te worden herzien, zodat het niet mogelijk is dat er kwetsbare bestemmingen binnen de PR 10^{-6} contour zich kunnen vestigen.

5. Het voorkomen dat het fitnesscentrum zich ontwikkelt tot een kwetsbare bestemming.
6. De zelfredzaamheid is onvoldoende. Dit wordt veroorzaakt doordat verminderd zelfredzame personen binnen het invloedsgebied aanwezig zijn.
7. Het resteffect van een zogenaamde Blevé en een toxische wolk is moeilijk in te schatten. Gezien de aanwezigheid van verminderd zelfredzame personen in het invloedsgebied kan dit effect significant zijn.
8. De beheersbaarheid ter voorkoming van een ramp is (vooralsnog) onvoldoende. Ondanks de aanwezigheid van een aantal repressieve voorzieningen en maatregelen is de samenhang tussen de afzonderlijke voorzieningen en maatregelen niet geheel duidelijk. Hierdoor is niet aangetoond dat deze maatregelen voldoende zijn voor de beheersing van een incident. Tevens is er sprake van een slechte bereikbaarheid tussen de sporen voor de lokale brandweer.
9. Het resteffect van een ongeval met explosieven of met radioactieve straling kan niet worden ingeschat. Deze scenario's zijn niet in de QRA meegenomen.
10. Geadviseerd wordt om een verbod op te nemen voor het rangeren van wagens met explosieve en radioactieve stoffen.
11. Geadviseerd wordt om in de vergunning op te nemen dat binnen 3 maanden na het van kracht worden van de vergunning de effectafstanden van ongevalsscenario's met explosieve en radioactieve stoffen door de vergunninghouder ter goedkeuring aan het bevoegd gezag te worden overgelegd, inclusief de methode waarmee dat is gebeurd.
12. Geadviseerd wordt de uitgangspunten van de QRA met betrekking tot de aantallen wagens met gevaarlijke stoffen, vast te leggen in de vergunning.
13. De PR 10^{-6} contour dient door vergunninghouder te worden gemonitord, conform de uitgangspunten van de QRA.
14. Tevens dient op stofniveau het aantal gerangeerde wagens te worden gemonitord.
15. Het informeren van de personen binnen het effectgebied door middel van risicocommunicatie om zodoende de effectiviteit van de zelfredzaamheid te verhogen.

Met betrekking tot deze adviezen, merken wij het volgende op:

Ad. 1.

Deze maatregelen zijn opgenomen als voorschriften in deze vergunning.

Ad. 2, 3, 4 en 5.

Inmiddels zijn de discotheek Blue Lagoon en het fitnesscentrum uitgeplaatst en is het bestemmingsplan dusdanig aangepast dat zich binnen de 10^{-6} contour geen kwetsbare objecten meer mogen vestigen.

Ad. 6 en 7.

Zelfredzaamheid in relatie tot de scenario's die op Kijfhoek kunnen optreden zijn in de groepsrisicoverantwoording onder onderdeel f beschreven.

Ad. 8.

Met de indiening van de volledig herziene aanvraag van 9 november 2010 is ook het Calamiteitenplan Kijfhoek aangepast. Echter dit plan is nog steeds onvoldoende. In de vergunning is op advies van de brandweer van de gemeente Zwijndrecht een aanvulling op het Calamiteitenplan Kijfhoek geëist (hierna genoemd Veiligheidsplan). In dit Veiligheidsplan dient onder andere aandacht te worden besteed aan de bereikbaarheid tussen de sporen.

Daarnaast heeft de gemeente inmiddels een procedure in gang gezet met het oog op de realisatie van een bedrijfsbrandweer op Kijfhoek.

Na realisatie van bovengenoemde maatregelen wordt aan dit punt tegemoet gekomen.

Ad. 9, 10 en 11.

Het klopt dat de risico's van explosieven en radioactieve stoffen niet zijn meegenomen in de QRA. Het is niet mogelijk deze stoffen in te voeren in het risicorekenmodel. Bovendien ligt het niet in de lijn der verwachting dat het hier over grote aantallen wagens zal gaan. Verder worden er maatregelen in de vergunning geëist, zoals een verbod op het heuvelen van deze wagens, het doen van een melding zodra deze wagens op Kijfhoek aankomen en het plaatsen van de betreffende wagens op speciaal daarvoor bestemde sporen. Met deze maatregelen wordt het risico op een ongeval verkleind.

Ook dienen deze wagens te voldoen aan het "Reglement betreffende het Internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de spoorweg" (RID), zoals de sterkte van de constructie van de wagens en de locatie van deze wagens in de trein. Deze maatregelen hebben een risicoreducerend effect op Kijfhoek.

Tenslotte dient over de aantallen van deze wagens apart te worden gerapporteerd. Mochten de aantallen sterk toenemen, dan zal worden bezien of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Dit zal in de regel alleen mogelijk zijn middels een vergunningprocedure.

Wij zien hierdoor geen aanleiding om een verbod op te leggen op het rangeren van deze wagens op Kijfhoek.

Tenslotte dient vergunninghouder in het in te dienen Veiligheidsplan de effecten van een ongeval met explosieven en radioactieve stoffen te bepalen.

Ad. 12.

Op basis van een representatieve bedrijfssituatie zijn het PR en groepsrisico bepaald.

De $PR10^{-6}$, voor zover deze buiten de inrichtingsgrens ligt, wordt als grenswaarde in de vergunning vastgelegd.

Het groepsrisico blijkt volgens de Risicoanalyse van Save (projectnr. 233682 100782-CA86 16 november 2010) op de waarde $0,87 \times$ de oriëntatiewaarde bij 120 doden te liggen.

Op basis van de representatieve bedrijfssituatie is voldoende risicoruimte vastgelegd om de waarde $0,87 \times$ de oriëntatiewaarde niet te overschrijden. De activiteiten op het emplacement dienen binnen deze risicoruimte - bepaald door de grenswaarde $PR 10^{-6}$ en de waarde $GR 0,87 \times$ oriëntatiewaarde - te worden uitgevoerd. De risicoruimte wordt met een risico-monitoringssysteem geborgd (voorschrift C.6).

Ad. 13 en 14.

In de vergunning is een risicomonitoringssysteem geëist conform de QRA 2010, waarbij het PR en GR dagelijks kunnen worden bepaald. Net als in de QRA 2010 dienen in het risico-monitoringssysteem de gerealiseerde aantallen per stofcategorie te worden ingevoerd. Voor de monitoring en daarmee beheersing van de risico's is het dus niet nodig om het aantal gerangeerde wagens op stofniveau te monitoren.

In de beschrijving van het risicomonitoringssysteem wordt aangegeven hoe de gerealiseerde aantallen per stofcategorie worden gegenereerd op basis van wat feitelijk (UN-nummer/GEVI-code) in de te behandelen ketelwagens aanwezig is.

Ad. 15.

Het adviseren van de omwonenden in het effectgebied is een taak van de gemeente. In de vergunning zijn dusdanige voorschriften gesteld dat de gemeente, vooraf of op het moment dat er een calamiteit plaatsvindt, over voldoende informatie voor het uitvoeren van deze taak beschikt.

Verantwoording van het GR

Het Groepsrisico (GR) dient verantwoord te worden aan de hand van de punten gesteld in artikel 12, lid 1, uit het Bevi:

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

In onze verantwoording hebben wij de adviezen van de Veiligheidsregio meegenomen.

Ad a.

De dichtheid van het aantal personen in het invloedsgebied

Het invloedsgebied is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) gedefinieerd als het gebied waarin personen worden meegenomen voor de berekening van het groepsrisico.

De wijze waarop het groepsrisico voor een goederenemplacement moet worden berekend is geregeld in de Handleiding Risicoberekeningen Bevi [versie 3.2, 1 juli 2009], waarin wordt verwezen naar het Rekenprotocol Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor [april 2006]. In het Rekenprotocol worden de gevaarlijke stoffen ingedeeld in een zestal stofcategorieën. Per stofcategorie is 1 voorbeeldstof gekozen die voor die stofcategorie voldoende representatief is voor de berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

De omvang van het invloedsgebied wordt bepaald door het scenario met de grootste effectafstand (1% letaliteit). Voor Kijfhoek is dat het instantaan falen van een wagen beladen met waterstoffluoride (HF; voorbeeldstof voor de stofcategorie D4). Binnen deze effectafstand met een contour tot circa 1400 meter rondom Kijfhoek liggen de kernen Heerjansdam, een groot deel van Zwijndrecht en een klein deel van Barendrecht. De kernen Hendrik-Ido-Ambacht en Ridderkerk liggen buiten 1400 meter vanaf Kijfhoek.

Voor het overige omvat het invloedsgebied delen van het buitengebied van de gemeenten Zwijndrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Barendrecht en Ridderkerk.

Om zo volledig mogelijk invulling te kunnen geven aan de verantwoordingsplicht, kunnen bij de wijze waarop het invloedsgebied voor Kijfhoek volgens het Bevi moet worden gedefinieerd de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

- In de definitieve aanvraag van 9 november 2010 [PRZ/VMJB/MU/2591688] is bepaald dat stofcategorie B3 met voorbeeldstof chloor in principe niet op Kijfhoek wordt behandeld. De bijdrage van chloor in de berekening van het groepsrisico is om deze reden niet meegenomen. De definitieve aanvraag sluit handelingen met chloor echter niet uit in het geval van overmachtsituaties. Om ook in die gevallen het groepsrisico te kunnen berekenen is de bevolking tot ruim 4 kilometer vanaf Kijfhoek geïnventariseerd (zie ook onderdeel c van deze verantwoording).
- Het feit dat het groepsrisico berekend moet worden met behulp van voorbeeldstoffen sluit niet uit dat er op Kijfhoek gevaarlijke stoffen worden behandeld met een grotere effectafstand. Om deze reden wordt het aspect zelfredzaamheid van aanwezigen in de omgeving van Kijfhoek ruimer beschouwd dan het invloedsgebied van circa 1400 meter volgens de definitie van het Bevi (zie onderdeel e van deze verantwoording).

In bijlage 6 van de kwantitatieve risicoanalyse is een uitvoerige beschrijving gegeven van de bevolkingsdichtheden, zoals die zijn meegenomen in de berekening van het groepsrisico.

Ad b en c.

De vergelijking van het groepsrisico met de oriëntatiewaarde en de verandering van het groepsrisico.

Het groepsrisico is berekend met versie 6.54 van Safeti-NL, het volgens de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) voorgeschreven rekenpakket. Ten behoeve van de invoer in Safeti-NL is een faalkansenmodel ontwikkeld (versie 3.0), dat als bijlage 3 bij de kwantitatieve risicoanalyse is gevoegd. Het model is getoetst door het Centrum voor Externe Veiligheid van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM-CEV).

Het hoogste groepsrisico wordt berekend bij circa 120 doden en bedraagt 0,87 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico wordt voornamelijk bepaald door het instantaan falen van wagens met brandbaar tot vloeistof verdicht gas op de interactiepunten (locaties waar rangeerdelen met elkaar kunnen botsen) ter hoogte van de Molenvliet in Zwijndrecht.

Hierbij kunnen de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

- In de berekening van het groepsrisico bij de ambtshalve aanpassing van 16 juni 2009 is de aanwezigheid van de Blue Lagoon meegenomen.
Inmiddels is de Blue Lagoon per 1 juli 2010 beëindigd en is de bestemming per d.d. 25 januari 2011 zodanig gewijzigd dat zich daar niet opnieuw een object kan vestigen waar gelijktijdig veel mensen aanwezig kunnen zijn (maximaal 50 personen gedurende 40 uur per week, wat overeenkomt met de definitie van een beperkt kwetsbaar object). In de berekening van het groepsrisico bij de definitieve aanvraag van 9 november 2010 is daarop geanticipeerd. Dit maakt het vergelijken van het groepsrisico voor en na revisieaanvraag lastig, omdat enerzijds het groepsrisico afneemt door de beëindiging van de Blue Lagoon. Anderzijds neemt het groepsrisico toe, omdat er op basis van de revisieaanvraag meer wagens op Kijfhoek behandeld kunnen worden.
- De revisieaanvraag is gebaseerd op een eindsituatie waarin voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is uitgegaan van de hoogst mogelijke scenario's uit het Tracébesluit Betuweroute en de MER van de Tweede Maasvlakte. Om de hoogte van het feitelijke groepsrisico te kunnen beoordelen wordt elk kwartaal de hoogte van het groepsrisico gemonitord. Uit de monitoring van het actuele groepsrisico vanwege de ambtshalve aanpassing van 16 juni 2009, blijkt het groepsrisico nog ruim (ordegrootte 0,25 maal de oriëntatiewaarde) onder het berekende groepsrisico van de definitieve aanvraag van 9 november 2010 te liggen.
- Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen worden vervoerplafonds (en daarmee risicoplafonds) opgelegd. Op dit moment heeft het Rijk vervoersplafonds vastgelegd in de eindrapportage Basisnet Spoor (en naar verwachting spoedig ook de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen). Voor Kijfhoek werkt het Basisnet Spoor op twee manieren door:
 - Ten eerste betreft het faciliteren van de maatregel warme Bleve-vrij-rijden. Door het aantal bonte treinen - treinen waarin LPG-wagens zodanig met brandbare vloeistofwagens zijn gecombineerd dat daardoor een warme Bleve kan optreden – op het doorgaande spoor te beperken kunnen veel groepsrisicoknelpunten in stedelijke spoorzones worden opgelost. Daartoe moet een deel van deze wagens op Kijfhoek wel meerdere malen worden gerangeerd. Uit de kwantitatieve risicoanalyse bij de definitieve aanvraag van 9 november 2010 is het effect hiervan op het groepsrisico bepaald en leiden deze extra rangeeractiviteiten niet tot een verdere toename van het groepsrisico.

- Ten tweede kunnen de risicoplafonds op de aanvoerroutes van en naar Kijfhoek ertoe leiden dat er minder wagens met gevaarlijke stoffen op Kijfhoek worden behandeld dan waar nu in de definitieve aanvraag van 9 november 2010 van is uitgegaan.

Ad d.

Maatregelen om het groepsrisico te beheersen en te beperken Kijfhoek voldoet voor wat betreft het beperken en voorkomen van risico's aan de Beste Beschikbare Technieken (BBT) als bedoeld in artikel 8.11, lid 3, van de Wm.

Hierbij verwijzen wij voor wat betreft het GR naar hoofdstuk 5 van de aanvraag, waarin is beschreven van welke BBT-maatregelen ProRail is uitgegaan. Daarnaast verwijzen wij naar de voorschriften m.b.t. de Externe Veiligheid (Hoofdstuk C) en de voorschriften m.b.t. Preventie, Preparatie en Repressie van Calamiteiten (Hoofdstuk D).

Tevens hebben wij bij het opstellen van de vergunning gebruik gemaakt van de voorschriften zoals opgenomen in de, inmiddels vervallen, circulaire "Risicobenadering voor NS-goederenemplacementen van 18 augustus 1995. Ondanks de vervallen status van deze circulaire zijn wij van mening dat een aantal hierin genoemde maatregelen beschouwd kunnen worden als BBT.

Het groepsrisico blijkt volgens de Risicoanalyse van Save (projectnr. 233682 100782-CA86 16 november 2010) op de waarde 0,87 x de oriëntatiewaarde bij 120 doden te liggen. Dit is berekend op basis van de representatieve bedrijfssituatie, waarin is meegenomen een maximaal aantal rangeerhandelingen t.b.v. het warme BLEVE vrij samenstellen van treinen. Uitgangspunt in deze risicoanalyse is de 'worst case' situatie. In deze situatie wordt uitgegaan van 100% wagens met gas die worden fijngesorteerd en waarvan 50% tevens wordt geherheveld. Er is met betrekking tot rangers hiermee voldoende risicoruimte beschikbaar om binnen de waarde 0,87 x de oriëntatiewaarde te blijven. De rangeer- en andere activiteiten dienen binnen deze risicoruimte – de grenswaarde PR 10^{-6} en de waarde voor het groepsrisico 0,87 x oriëntatiewaarde – te worden uitgevoerd. Door de aangevraagde risicoruimte in de vergunning vast te leggen, kan worden voorkomen dat onnodig ruimte wordt geclaimd, waardoor toekomstige projecten in bijvoorbeeld het kader van de ruimtelijke ontwikkeling geen doorgang kunnen vinden. In de Provinciale structuurvisie "Visie op Zuid-Holland", vastgesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland op 2 juli 2010, is opgenomen, dat bij toename van het groepsrisico door ruimtelijke ontwikkelingen op termijn in de eindsituatie moet worden voldaan aan de oriëntatiewaarde.

De risicoruimte wordt met een risicomonitoringssysteem geborgd (voorschrift C6). Het GR, zoals die in de definitieve aanvraag van 9 november 2010 is berekend, maakt onderdeel uit van de risicoruimte die wordt vergund. Daarnaast wordt de risicoruimte geborgd door de PR 10^{-6} contour die is vastgelegd in voorschrift C3 en door voorschriften C4 voor het monitoren van PR en het groepsrisico.

Ad e.

Mogelijkheid tot voorbereiding van bestrijding en beperking van een ramp.

Bereikbaarheid: Zowel de bereikbaarheid van de inrichting als de bereikbaarheid binnen de inrichting is voldoende. De bereikbaarheid van de verschillende incidentlocaties op en tussen de sporen is echter onvoldoende, waardoor de-escalatie van het incident vertraagd wordt en de kans bestaat dat niet tijdig voldoende materieel aanwezig is om een warme Blevé te voorkomen.

Bluswatervoorziening: Op de inrichting zijn tal van bluswatervoorzieningen aanwezig die door de brandweer kunnen worden gebruikt. Met de uitwerking van de relevante scenario's in het bij voorschrift E. 1 gestelde Veiligheidsplan dient de precieze bepaling van de uiteindelijke bluswatervoorziening plaats te vinden. De bluswatervoorziening wordt mede in het licht van de

aanwijsbeschikking bedrijfsbrandweer herzien o.b.v. door het college van B&W bepaalde minimale capaciteiten.

Aanrijtijden: De brandweezorgnorm is een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico's voor de aanwezige personen. In principe wordt voldaan aan deze brandweezorgnorm: de eerste en tweede tankautospuiter zijn binnen 10 respectievelijk 12 minuten aanwezig op een veilige opstelplaats binnen de inrichting. Voor het voorkomen van een warme Blevé is het nodig dat een derde en een vierde tankautospuiter binnen 20 minuten aanwezig kunnen zijn.

Dat de brandweer binnen 10 tot 12 minuten ter plaatse is, betekent echter niet dat dit ook 10 tot 12 minuten na het ontstaan van de brand is. De brand moet immers ook ontdekt worden en de brandweer gealarmeerd. Daar gaat tijd overheen. Daarnaast heeft de brandweer tijd nodig om voldoende koel/bluswater op te bouwen en in te zetten. Omdat een warme Blevé al na 15 minuten kan optreden bestaat dan de kans dat niet tijdig voldoende materieel aanwezig is om een warme Blevé te voorkomen. Daarom zal op Kijfhoek een bedrijfsbrandweer worden gerealiseerd.

Ten aanzien van het bovenstaande wordt tegemoet gekomen aan het advies van de brandweer van de gemeente Zwijndrecht, zoals ingediend op 28 januari 2009, opgenomen in onderhavige vergunning. Daarbij zal met name uit het Veiligheidsplan moeten blijken, op basis van welke scenario's, welke aanvullende maatregelen moeten worden genomen. Daarnaast hebben B&W van Zwijndrecht op grond van artikel 13 Brandweerwet op 21 september 2010 besloten om Kijfhoek per 1 januari 2011 aan te wijzen als een bedrijfsbrandweerplichtige inrichting. Verwacht wordt dat ProRail uiterlijk 1 januari 2012 voldoet aan de in de aanwijsbeschikking gestelde voorwaarden. De aanwijzing is er vooral op gericht om incidenten in een vroeg stadium beter te kunnen beheersen door onder andere de kans op domino-effecten te reduceren.

Ad f.

De zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied

Blevé: De letale effecten van een Blevé reiken tot circa 300 meter. In tegenstelling tot een warme Blevé is bij een koude Blevé geen tijd beschikbaar voor zelfredding, omdat het effect direct optreedt. De meest effectieve maatregel als een warme Blevé dreigt is vluchten uit het onveilige gebied. Daartoe dienen de vluchtroutes zoveel als mogelijk van de risicobron af gericht te zijn. Langs de Molenvliet in Zwijndrecht liggen een aantal bedrijven binnen het effectgebied van een Blevé. In de omgeving van het Waaltje bij Heerjansdam liggen een zwembad, een tenniscomplex en een beperkt aantal woningen binnen het effectgebied van een Blevé. De vluchtroutes zijn door de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid als voldoende beoordeeld.

Explosie: De mogelijkheden voor zelfredding bij een explosie zijn beperkt en vergelijkbaar met die van een koude Blevé.

Plasbrand: De effecten van een plasbrand reiken tot hooguit enkele tientallen meters. Voor zover deze effecten al buiten de inrichtingsgrens optreden liggen binnen het effectgebied geen objecten.

Toxische wolk: Bij het scenario vrijkomen van een toxische wolk is het van belang dat de aanwezigen in het effectgebied binnen blijven en dat ramen, deuren en ventilatieopeningen worden gesloten. Tijdige alarmering is bij het scenario vrijkomen van een toxische wolk van groot belang. De kernen binnen het invloedsgebied van Kijfhoek worden (bijna) volledig gedekt door het Waarschuwing- en alarmeringssysteem (WAS). Het deel van het rangeerterrein dat tussen Zwijndrecht en Heerjansdam ligt en de omgeving daarvan worden niet gedekt door het WAS-systeem.

In de praktijk houdt dat in dat het waarschuwingssignaal daar wel hoorbaar is, maar dat het niet voldoet aan het gewenste geluidniveau. Om die reden zullen ook andere manieren worden aangewend om de aanwezigen te waarschuwen, bijvoorbeeld via sms Alert.

Een extra effectieve maatregel bij het scenario vrijkomen van een toxische wolk is om bebouwing te voorzien van centraal afsluitbare ventilatiesystemen.

Dit is echter bij bestaande bebouwing niet of nauwelijks mogelijk. In dergelijke gevallen dienen bewoners zelf ramen en deuren te sluiten.

Radio-actieve stoffen: De mogelijkheden tot zelfredding bij het vrijkomen van radioactieve stoffen is afhankelijk van de soort straling die vrijkomt. Bij alpha- en betastraling is het van belang om niet blootgesteld te worden en is zelfredding vergelijkbaar als bij een toxische wolk. Bij gammastraling is het raadzaam het effectgebied zo snel mogelijk te verlaten.

Domino-effecten: Naast een warme Blevé kunnen ook andere domino-effecten optreden op Kijfhoek. Met name op de aankomst- en verdeelsporen kan een ontploffing van een ketelwagen leiden tot het lek raken van naburige ketelwagens met gevaarlijke stoffen, waardoor toxische stoffen vrij kunnen komen.

Conclusie verantwoording groepsrisico:

De inrichting Kijfhoek is van groot nationaal economisch belang. Het is de draaischijf voor al het goederenvervoer (inclusief het vervoer van gevaarlijke stoffen) per spoor tussen de Rotterdamse haven en het Europese achterland.

Met de definitieve aanvraag van 9 november 2010 neemt het te behandelen aantal wagens met gevaarlijke stoffen toe. Dezelfde aanvraag heeft er eveneens toe geleid dat de Blue Lagoon, die behoorlijk bijdroeg aan de hoogte van het groepsrisico (GR), per 1 juli 2010 is beëindigd.

Uit de kwantitatieve risicoanalyse bij de definitieve aanvraag van 9 november 2010 blijkt dat de hoogte van het GR ten opzichte van de oriëntatiewaarde per saldo iets is afgenomen.

Om te toetsen of het feitelijke groepsrisico voldoet aan het GR zoals die bij de definitieve aanvraag van 9 november 2010 is bepaald, wordt dit elk kwartaal gemonitord. Bovendien zijn de maximale waarden van het PR en GR vastgelegd in deze beschikking. Naar aanleiding van de brandweeradvisering zijn de nodige maatregelen ten behoeve van een voldoende beheersbaarheid geborgd in voorschriften. De risicocommunicatie over wat op Kijfhoek kan gebeuren en hoe personen daarop dienen te handelen zal een blijvend aandachtspunt zijn. Het resteffect geeft een inschatting van het aantal doden en gewonden, en de materiële schade bij de representatieve scenario's, ondanks de in deze vergunning voorgeschreven maatregelen en de maatregelen t.a.v. de bedrijfsbrandweer, die in een apart besluit zullen worden geborgd.

Het resteffect van een incident bij Kijfhoek is moeilijk kwantitatief in te schatten. Bij de genoemde maatregelen is aangegeven dat de kans op dodelijke slachtoffers, gewonden en schade in het plangebied verminderd kan worden. De mate van vermindering is van meerdere factoren afhankelijk (bijvoorbeeld de hoeveelheid vrijgekomen gevaarlijke stoffen, de plaats van het incident, weersinvloeden) en kan niet met zekerheid worden gekwantificeerd. Bij een ernstig incident op het spoor zullen er in het effectgebied mogelijk (dodelijke) slachtoffers vallen. Ondanks alle voorgeschreven maatregelen en de afspraken, die zijn en worden gemaakt met alle betrokken partijen in de omgeving van Kijfhoek om bij te dragen aan de monitoring en beheersing van het GR, kan een ramp waarbij toch een aanzienlijk aantal slachtoffers kunnen vallen niet volledig kan worden uitgesloten. Wij zijn van mening dat met de voorgeschreven maatregelen en de reeds gemaakte afspraken het GR tot een acceptabel niveau wordt teruggebracht.

Monitoring en rapportage

In de ambtshalve aanpassing van 16 juni 2009 is een risicomonitoringssysteem geëist, waarmee het PR en GR per dag kan worden bepaald over een periode van het daaraan voorafgaande jaar. De hieruit volgende resultaten worden vervolgens getoetst aan de vergunde risicowaarden. ProRail heeft een beschrijving van dit systeem (genaamd het "monitoringssysteem externe veiligheid" met versienummer 3, hierna MSEV3) ingediend waarop wij op 22 december 2009 een goedkeuringsbesluit hebben genomen. Daarnaast is in genoemde vergunning geëist dat per kwartaal een verslag dient te worden opgesteld van het PR en GR over het daaraan voorafgaande jaar, niet zijnde een kalenderjaar.

Door middel van de kwartaalrapportages kan regelmatig de actuele PR en GR getoetst worden aan de vergunde waarden. Een beschrijving van dit monitoringssysteem is opgenomen in bijlage 4a van de aanvraag. Het nu in gebruik zijnde MSEV3 is gebaseerd op de QRA 2009 van vóór de wijzigingen zoals opgenomen in bijlage 4b van de aanvraag (het addendum).

Door de toepassing van het (aangepaste) faalkansenmodel 3.00 en het (vernieuwde) rekenprogramma Safeti.nl versie 6.54, welke verwerkt zijn in de QRA 2010, dient nu tevens het MSEV3 te worden aangepast. Daarbij is het essentieel dat het aangepaste risicomonitoringssysteem, aldus genaamd MSEV3 2010, wordt gevalideerd. Met de validatie dient aangetoond te worden dat het MSEV3 2010 conform het QRA 2010 rekent.

Incident op Kijfhoek

Op 14 januari 2011 heeft een incident op Kijfhoek plaatsgevonden waarbij een wagen met ethanol lek is geraakt en in brand is geraakt. De oorzaak lag in het automatische heuvelproces. Naar aanleiding hiervan zijn wij van mening dat de accurate werking van het heuvelproces onvoldoende is geborgd in de vergunningaanvraag. Daarom hebben wij een voorschrift in de vergunning opgenomen waarin wordt geëist dat ProRail een procedure dient op te stellen waarbij een goede en een zo veilig mogelijke werking van het automatische heuvelproces wordt gerealiseerd. Na goedkeuring zal deze procedure deel uitmaken van de vergunning.

Voorschriften Externe Veiligheid

Het vorenstaande heeft geleid tot de volgende (belangrijkste) voorschriften in de vergunning m.b.t. de externe veiligheid:

- het opnemen van de aangevraagde PR 10-6 contour als maximaal risico voor het plaatsgebonden risico (PR) aan de vergunning, zie voorschrift C.3a;
- het opnemen van de waarde voor het groepsrisico van $0,87 \times$ de oriëntatie waarde (OW) welke niet mag worden overschreden, zie voorschrift C.3b;
- het koppelen van het faalkansenmodel, versie 3.00, aan de vergunning, exclusief de met naam genoemde (variabele) invoergegevens. Dit laatste is gedaan, omdat het niet ondenkbaar is dat in de loop der tijd zich hierin wijzigingen voordoen. Primair worden hier standaardwaarden ingevuld; de zogenaamde defaultwaarden. Over elke afwijking van de defaultwaarden dient te worden gerapporteerd en verantwoording over worden afgelegd in het kwartaalverslag, zie voorschrift A.7f en C.1;
- het uitvoeren van een onderzoek naar de gevoeligheid van de uitgangspunten van het faalkansenmodel, waarbij tevens de hierboven genoemde variabele invoergegevens betrokken moeten worden. In de rapportage daarover dient tevens te worden aangegeven welke acties ProRail onderneemt, om de meest gevoelige uitgangspunten dusdanig te borgen in de werkprocessen op Kijfhoek, dat de risico's op grond daarvan niet kunnen leiden tot een overschrijding van de vergunde PR 10-6 contour, zie voorschrift C.1;

- het opstellen van een procedure met als doel het borgen van een goede en veilige werking van het automatische heuvelproces, zie voorschrift C.2;
- het op de dag nauwkeurig bepalen van de risico's (PR en GR), alsmede o.a. de registratie van wagens met chloor, ontplofbare stoffen en radioactieve stoffen, d.m.v. een risico-monitoringssysteem, zie voorschrift C.4, C.5 en C.6;
- het per kwartaal rapporteren van de actuele risico's voor het PR en GR over een periode van het daaraan voorafgaande jaar. Tevens dient over een aantal essentiële gegevens te worden gerapporteerd, zoals: de aantallen wagens met gevaarlijke stoffen per stofklasse, de afwijkingen van de standaard (variabele) invoergegevens, de aantallen wagens met chloor, ontplofbare stoffen en radioactieve stoffen, zie voorschrift A.7;
- het uitvoeren van een vijfjaarlijks onderzoek naar mogelijkheden om de risico's verder te reduceren, zie voorschrift C.17.

Registratiebesluit/Regeling provinciale risicokaart

Op 30 maart 2007 is het Registratiebesluit externe veiligheid in werking getreden. Dit besluit geeft aan van welke inrichtingen welke informatie opgenomen moet worden in het zogenaamde Risicoregister Gevaarlijke Stoffen (RRGS). Daarnaast moeten ook inrichtingen die vallen onder de Regeling provinciale risicokaart worden opgenomen in het register. De criteria van het besluit en de regeling zijn samengevoegd in de drempelwaardentabel die is opgenomen in de Leidraad Risico Inventarisatie.

De informatie uit het RRGS wordt geplaatst op de zogenaamde risicokaart (zie: www.risicokaart.nl) en is (deels) in te zien voor het publiek. Daarnaast is voor de zogenaamde professionele gebruiker, zoals ruimtelijke ordenaars en de brandweer, inzage in meer achtergrondinformatie t.b.v. de uitvoering van hun taken. Kijfhoek valt onder deze regeling. Na afronding van de vergunningprocedure worden de gegevens over Kijfhoek in het RRGS geactualiseerd.

Conclusie

Uit bovenstaande blijkt dat de aanvraag voldoet aan de eisen die gesteld zijn in wet- en regelgeving m.b.t. de externe veiligheid. Met betrekking tot externe veiligheid is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) de belangrijkste wetgeving. Door de afwezigheid van kwetsbare objecten binnen de plaatsgebonden risico PR 10^{-6} contour en met het afleggen van de verantwoording van het groepsrisico (GR) wordt aan het Bevi voldaan. Door het vastleggen van de PR 10^{-6} contour en de waarde van $0,87 \times$ de oriëntatiewaarde van het groepsrisico in de vergunning alsmede de wijze van het berekenen daarvan m.b.v. het faalkansenmodel, in combinatie met een risicomonitoringssysteem dat is gebaseerd op dit zelfde faalkansenmodel en de verplichte rapportage per kwartaal van de actuele risico's zijn wij van mening dat de externe risico's aanvaardbaar zijn en voldoende beheerst en geborgd worden in de werkprocessen binnen de inrichting.

Preventie en Repressie van Calamiteiten

Algemeen

Ter invulling van de brandveiligheidsvoorschriften hebben wij van de brandweer van de gemeente Zwijndrecht op 28 januari 2009 advies ontvangen. Het advies beoogt preventie van het ontstaan van calamiteiten en repressie nadat een calamiteit heeft plaatsgevonden, te borgen in de milieuvergunning.

De voorschriften hebben betrekking op:

- het opstellen van een Veiligheidsplan, waarbij (verder dan in de aanvraag) in detail wordt onderbouwd op welke wijze de gevolgen van een calamiteit die bij brand en/of explosie, waarbij al dan niet gevaarlijke stoffen vrij kunnen komen, het meest effectief kunnen worden bestreden;
- de bereikbaarheid van de hulpdiensten bij calamiteiten;
- de aanwezigheid van repressiemiddelen ter bestrijding van calamiteiten;
- het hebben van een nood- en een calamiteitenorganisatie;
- het hebben van een actueel noodplan;
- de wijze van rangeren voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ter voorkoming van het ontstaan van calamiteiten;
- het onderhouden, testen en inspecteren van installaties ter voorkoming en bestrijding van calamiteiten.

Wij hebben bovenstaande voorschriften, zie hoofdstuk D en (deels) C, verbonden aan de vergunning.

Conclusie

Met het verbinden van de bovengenoemde voorschriften voldoet de inrichting aan de minimale eisen ter voorkoming van het ontstaan van bestrijding van calamiteiten, zoals bedoeld in de vigerende wet- en regelgeving.

Geluid

Algemeen

De bedrijfsactiviteiten van de onderhavige inrichting hebben tot gevolg dat geluid wordt geproduceerd. Deze geluidsemissie wordt vooral bepaald door de activiteiten heuvelen en herheuvelen.

De door de inrichting veroorzaakte geluidsbelasting in de omgeving is in kaart gebracht in een akoestisch rapport van M+P Raadgevende Ingenieurs, rapportnr. M+P.RAIL.08.14.1, d.d. 8 oktober 2010, welke in bijlage 3 is opgenomen in de aanvraag. Dit akoestisch rapport bestaat uit twee delen: het akoestisch rapport ter beoordeling van de geluidimmissie van de inrichting ("Emplacement Kijfhoek") en het akoestisch rapport waarin het geluidmonitorings-systeem wordt beschreven ("Geluidsmonitoringssysteem emplacement Kijfhoek"). Het geluid wordt beoordeeld op basis van de Representatieve Bedrijfssituatie (RBS), welke is beschreven in bijlage 9 van de aanvraag. Dit is de toestand waarbij de inrichting gebruik maakt van de volledige capaciteit in de betreffende beoordelingsperiode. Beoordeeld worden de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale geluidniveaus als gevolg van het in werking zijn van de inrichting.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (L_{AeLT})

Het emplacement Kijfhoek ligt op het gezoneerde industrieterrein Kijfhoek in de gemeente Zwijndrecht. De geluidzone is bij besluit van 29 juni 1992 (kenmerk 92.005795) vastgesteld door de kroon. Bij het besluit op de aanvraag nemen wij in ieder geval in acht de geldende grenswaarden voor gezoneerde industrieterreinen zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Voor gezoneerde industrieterreinen geldt als uitgangspunt dat de etmaalwaarde van het equivalent geluidsniveau vanwege het gehele industrieterrein buiten de zone niet meer mag bedragen dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Voor de woningen binnen de zone zijn bij het besluit van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hogere grenswaarden vastgesteld (kenmerk MBG 2000053228/636).

In het akoestisch rapport dat deel uitmaakt van de vergunningaanvraag is de geluidimmissie, zowel voor de dag-, avond- als nachtperiode, aangegeven ter plaatse van de door de zonebeheerder vastgestelde zonebewakingspunten en bij relevante woningen binnen de zone. De berekende geluidimmissie ligt onder de grenswaarden op de zonebewakingspunten en relevante woningen. De langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus zijn derhalve vergunbaar.

De zonebeheerder heeft verklaard dat de berekende geluidimmissie past binnen de beschikbare geluidruimte voor het betreffende industrieterrein.

Maximaal geluidniveau (L_{Amax})

Volgens de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening moet gestreefd worden naar het voorkomen van maximale geluidniveaus die meer dan 10 dB boven het aanwezige equivalente niveau uitkomen. Uit het akoestisch rapport blijkt dat dit ten hoogste 5 dB bedraagt. Dit is in voorschrift E.2 vastgelegd.

Indirecte hinder

Het geluid van het verkeer van en naar de inrichting over de openbare weg wordt beoordeeld volgens de circulaire "Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer" d.d. 29 februari 1996. Het geluid van het verkeer van en naar een inrichting gelegen op een gezoneerd industrieterrein mag bij vergunningverlening Wet milieubeheer niet worden getoetst aan de in de circulaire genoemde grenswaarden, omdat hierdoor het speciale regime en vergunningstelsel voor bedrijven op een gezoneerd industrieterrein worden doorkruist.

Incidentele situaties

Voor afwijkende en incidentele bedrijfssituaties, dat wil zeggen situaties die slechts een beperkt aantal dagen per jaar optreden, kunnen op grond van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening ruimere grenswaarden worden gesteld. Bij de vaststelling van de geluidszone is met deze afwijkende en incidentele situaties geen rekening gehouden. Geluidbelastingen veroorzaakt in deze situaties worden daarom niet aan de grenswaarden van de geluidzone getoetst.

In het akoestisch rapport is aangetoond dat in de incidentele bedrijfssituatie(s) de geluidproductie lager is dan of gelijk is aan de geluidproductie in de representatieve bedrijfssituatie. Gelet op de hierbij te verwachten optredende geluidbelastingen en het incidenteel voorkomen van deze niet-representatieve bedrijfssituatie, kunnen wij deze toestaan. Omdat in de incidentele bedrijfssituatie(s) de geluidproductie lager is dan of gelijk is aan de geluidproductie in de representatieve bedrijfssituatie, hebben wij geen separate voorschriften voor de incidentele bedrijfssituaties vastgelegd.

Monitoring en rapportage

In de aanvraag is tevens beschreven welke risico's er bestaan bij het overschrijden van de (vergunde) geluidniveaus en welke monitoringsmogelijkheden er zijn.

Uit het rapport blijkt dat het aantal gehevelde wagens en het gemiddeld aantal wagens per trein in een bepaalde beoordelingsperiode bepalend zijn. In de voorschriften is daarom vastgelegd dat de aantallen gehevelde wagens moet worden gemonitord, zie voorschrift A.8. Het gemiddeld aantal wagens in een trein kan niet worden bepaald. Uit de aanvraag blijkt dat een afgeleide daarvan is het bronvermogen van de railremmen. Daartoe is in de vergunning een bepaling opgenomen dat als het aantal gehevelde wagens 80% bedraagt van de RBS zoals bedoeld in bijlage 9, er een aanvullend onderzoek dient plaats te vinden, zie voorschrift E.4.

Over het bovenstaande dient jaarlijks te worden gerapporteerd, zie voorschrift A.8.

Zonebewakingsmodel industrieterrein Kijfhoek

Het industrieterrein "Kijfhoek Zwijndrecht" is gezoneerd in het kader van de Wet geluidhinder (besluit van 29 juni 1992, kenmerk 92.005795). Op dit geluidgezoneerde industrieterrein is één inrichting aanwezig, namelijk het hier beschouwde rangeeremplacement Kijfhoek.

Op basis van het hierboven genoemde akoestisch onderzoek van M+P is door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid voor dit industrieterrein een zonebewakingsmodel opgesteld. Het rekenmodel dat ter grondslag ligt aan genoemd akoestisch onderzoek is in het zonebewakingsmodel één op één zonder wijzigingen opgenomen. Vervolgens zijn in het zonebewakingsmodel harde bodemgebieden (die water en verhardingen representeren) toegevoegd buiten de grens van het bedrijfsterrein van het rangeeremplacement Kijfhoek.

Deze bodemgebieden hebben een kleine invloed op de lokaal waarneembare geluidsniveaus ten gevolge van het rangeeremplacement Kijfhoek. Deze bodemgebieden waren niet aanwezig in het rekenmodel behorende tot het M+P onderzoek.

Het toevoegen van deze bodemgebieden mag gezien worden als een verbetering: het rekenmodel benadert hierdoor nog meer de werkelijk optredende geluidssituatie.

De met dit zonebewakingsmodel berekende geluidimmissie (ten gevolge van het rangeeremplacement Kijfhoek) ligt onder de grenswaarden op de zonebewakingspunten en relevante woningen. De langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus zijn derhalve vergunbaar. Deze langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus zijn als geluidvoorschrift in onderhavige vergunning opgenomen.

Trillingen

Gezien de aard van de activiteiten en de afstand tot de dichtstbijzijnde trillingsgevoelige bestemmingen is trillingshinder niet te verwachten. Een onderzoek naar trillingen achten wij daarom niet nodig. Ook achten wij het daarom niet nodig hierover voorschriften op te nemen.

Conclusie

Ten aanzien van de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidsniveaus is de situatie milieuhygiënisch aanvaardbaar en conform wet- en regelgeving vergunbaar.

Wij hebben aan de vergunning voorschriften verbonden, waarin grenswaarden zijn gesteld op beoordelingspunten bij woningen van derden en op de zonegrens.

De geluidbelasting op deze punten is overeenkomstig de bij de aangevraagde activiteiten gewenste geluidruimte. Binnen de inrichting zijn en worden maatregelen en voorzieningen getroffen ter beperking van de geluidproductie. Bij het opstellen van de voorschriften hebben wij rekening gehouden met die maatregelen en voorzieningen.

Een aantal processen op Kijfhoek blijkt een risico te vormen voor overschrijding van de vergunde geluidsniveaus. Deze processen dienen te worden gemonitord en ten aanzien daarvan dient tevens jaarlijks te worden gerapporteerd.

Bodem

Beoordelingskader

Het (nationale) preventieve bodembeschermingbeleid is vastgelegd in de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB) bedrijfsmatige activiteiten.

Het ministerie van VROM heeft de NRB in overleg met vergunningverleners, onderzoeksinstellingen en bedrijfsleven opgesteld. Deze richtlijn is ontwikkeld om vergunningvoorschriften te uniformeren en harmoniseren.

Met de NRB kunnen (voorgenomen) bodembeschermende maatregelen en voorzieningen binnen inrichtingen worden beoordeeld en kan de besluitvorming met betrekking tot een optimale bodembeschermingstrategie worden gestuurd.

De NRB beperkt zich tot de normale bedrijfsvoering en voorzienbare incidenten.

Bodembescherming in situaties van calamiteiten wordt in NRB-kader niet behandeld. Een eventuele calamiteitenopvang echter wel.

Het uitgangspunt van de als BBT-document aangewezen NRB is, dat door een doelmatige combinatie van maatregelen en voorzieningen een verwaarloosbaar risico wordt gerealiseerd. Alleen in een aantal bestaande situaties kan conform de NRB onder voorwaarden volstaan worden met een aanvaardbaar bodemrisico.

De potentieel bodembedreigende activiteiten

Binnen de inrichting is er potentieel kans op bodemverontreiniging vanwege:

- het lekken van wagens met gevaarlijke stoffen;
- het opslaan en afleveren van brandstoffen en oliën aan locomotieven;
- opslag van gevaarlijke (afval)stoffen en het gebruik van gevaarlijke stoffen.

Beoordeling en conclusie

Het lekken van wagens met gevaarlijke stoffen is niet eenduidig bij één van de (sub)activiteiten genoemd in de NRB onder te brengen, maar komt in de praktijk wel regelmatig voor.

Omdat de wagens niet (langdurig) op één plek staan en vrijwel overal op het terrein kunnen staan of rijden, vormt dit voor nagenoeg het gehele terrein een verhoogd risico op bodemverontreiniging. Gezien de omvang van het terrein is het echter niet redelijk om voor het gehele terrein bodembeschermende voorzieningen te eisen. Voor bestaande situaties geeft de NRB dan de mogelijkheid om met een risicobeperkend bodemonderzoek een aanvaardbaar risico (bodemrisicocategorie A*) te realiseren. Dit houdt in dat met gerichte technieken en met een doelmatige frequentie de (water)bodem wordt bemonsterd teneinde een bodembelasting vroegtijdig te signaleren. De wijze waarop het risicobeperkend bodemonderzoek moet worden uitgevoerd is uitgewerkt in de "Richtlijn Monitoring bodemkwaliteit bedrijfsmatige activiteiten". Daarbij moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid van bodemherstel, wanneer ten gevolge van die activiteit immissies in de bodem worden geconstateerd. Het is daarbij vooral van belang dat eventuele verontreinigingen niet via het grondwater buiten de inrichtingsgrenzen komen. Mede gezien de vele druppelincidenten, achten wij het gerechtvaardigd om overeenkomstig de NRB een risicobeperkend bodemonderzoek voor te schrijven. Hiertoe zijn passende voorschriften aan deze vergunning verbonden, zie voorschrift F.10 t/m F.12.

Voor het opslaan en afleveren van brandstoffen en oliën aan locomotieven en het opslaan van gevaarlijke (afval)stoffen is het wel mogelijk door middel van bodembeschermende voorzieningen en maatregelen een verwaarloosbaar bodemrisico (bodemrisicocategorie A) te bewerkstelligen. Ten aanzien van deze activiteiten zijn dan ook voorzieningen en maatregelen geëist in overeenstemming met de NRB. Daarbij is aangesloten bij de PGS15 en PGS30; zie voorschriften G.1 respectievelijk G.5.

Nulsituatieonderzoek

Binnen de inrichtingsgrenzen zijn in het verleden diverse bodemonderzoeken uitgevoerd die gebruikt kunnen worden om de nulsituatie van het terrein vast te leggen. Het betreft de onderstaande bodemonderzoeken van Holland Railconsult:

- Ombouw Kijfhoek EK 12, Milieukundig advies, nr. IB GMB/94.228/001, d.d. februari 1995.
- Ombouw Kijfhoek, Milieukundig bodemonderzoek west-zijde, nr. CT GM/0243902/007, d.d. 16 september 1996.

- Ombouw Kijfhoek, Compensatie oppervlaktewater km 533.8 tot km 534.4, milieukundig advies, nr. IB GMB/94.226/001, d.d. oktober 1994.
- Ombouw Kijfhoek Vorkviaduct EK 02, milieukundig advies, nr. IB GMB/94.223/001, d.d. oktober 1994.
- Ombouw Kijfhoek, Milieukundig bodemonderzoek Heuvelsysteem (lijncode 924 km 534.200 – 535.700), nr. CT GM/0243A82/002 d.d. 6 augustus 1996.
- Ombouw Kijfhoek, milieukundig bodemonderzoek verdachte locaties, nr. VC/1865-versie 1.0, d.d. 20 december 1996.
- Ombouw Kijfhoek, vastleggen nul-situatie, nr. RVE/VC/70060, d.d. 13 januari 1997.

Middels voorschrift F.13 zijn de rapportages van deze onderzoeken als nulsituatie aan deze vergunning verbonden.

Luchtkwaliteit

Beoordelingskader

Emissies naar de lucht waarvoor vergunning wordt aangevraagd, worden getoetst aan de Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR). Deze richtlijn is door de Nederlandse overheid aangewezen als BBT document. Op grond van de Wet milieubeheer gelden tevens grenswaarden aan de luchtkwaliteit, die bij het verlenen van een vergunning in acht moeten worden genomen. Tot slot kent de Nederlandse wetgeving diverse besluiten en regelingen die van toepassing kunnen zijn. Voor het beoordelen van deze aanvraag zijn alleen de NeR, het Activiteitenbesluit met bijbehorende regeling en de grenswaarden voor de luchtkwaliteit relevant.

Aangevraagde emissies

Uit de vergunningaanvraag blijkt dat de volgende activiteiten binnen de inrichting plaatsvinden, welke emissies naar de lucht veroorzaken:

- transportbewegingen met diesel- en dieselelektrische treinen, waaronder ook inbegrepen het heuvelen van wagens e.d.;
- een (gering) aantal vervoersbewegingen met personenwagens en eventueel bestelbusjes;
- kleinschalige onderhoudswerkzaamheden welke emissies naar de lucht veroorzaken;
- enkele stookinstallaties (CV) ter verwarming van enkele kantoren en bijgebouwen.

Toetsing aan de NeR

Ten aanzien van de emissies afkomstig van een treinstel (samenstel van wagens met een of meer locomotieven) kunnen niet zonder meer emissievoorschriften worden gesteld in deze vergunning. De treinstellen zijn namelijk niet onder beheer van ProRail maar van derden, waaronder de NS. Daarbij vallen deze emissiebronnen niet onder de werkingssfeer van de geldende richtlijnen voor emissiebeperking, zoals de NeR.

De emissies afkomstig van de werkplaats en de CV installaties zijn zeer gering van omvang. Gelet op de beperkte omvang van de voorgenoemde activiteiten is het Activiteitenbesluit en de bijbehorende regeling als (BBT-) referentiedocument gebruikt bij het toetsen van de aanvraag. Uit de toetsing blijkt dat in de inrichting conform BBT wordt gewerkt, voor zover het deze kleinere emissies betreft. Er is geen aanleiding tot het stellen van emissievoorschriften. Deze emissies zijn niet relevant gebleken om mee te nemen in de toetsing voor de luchtkwaliteit.

Grens- en richtwaarden voor de luchtkwaliteit

In Bijlage 2 van de Wm zijn grenswaarden voor de luchtkwaliteit opgenomen. Deze grenswaarden moeten op grond van artikel 5.16 en 8.8 van de Wm door het bevoegd gezag in acht worden genomen bij het verlenen van de vergunning. Het betreft de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen.

De grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan welke moet worden gehandhaafd. Tevens zijn in deze bijlage richtwaarden opgegeven voor ozon en het totale gehalte in de PM10 fractie voor arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen.

Van stikstofdioxide en fijn stof is bekend dat hun grenswaarden op sommige plaatsen in Nederland (bijna) worden overschreden. In 2011 (PM10) en 2015 (NO₂) moeten de grenswaarden van deze stoffen worden nageleefd.

De grenswaarden zijn als volgt gedefinieerd:

- 40 microgram per m³ als jaargemiddelde waarde voor beide stoffen;
- maximaal 35 overschrijdingen per jaar van een etmaalgemiddelde waarde van 50 microgram per m³ (PM10);
- maximaal 18 overschrijdingen per jaar van de uurgemiddelde waarde van 200 microgram per m³ (NO₂).

Artikel 5.16 van de Wm geeft aan dat een vergunning ondanks een overschrijding ook mag worden verleend, wanneer aan ten minste één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Als de concentratie in de lucht van de betreffende stof (met inachtneming van een eventuele geringe lokale toename) per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft.
- Als de emissie van de stoffen ten gevolge van de activiteiten binnen de inrichting niet in betekenende mate bijdraagt aan de immissieconcentratie in de buitenlucht van de betreffende stoffen.
- Als het project waarvoor vergunning wordt verleend onderdeel uitmaakt van een nationaal samenwerkingsprogramma ter verbetering van de luchtkwaliteit (het NSL).

Op de beoordeling van de gevolgen voor de luchtkwaliteit van het spooreplacement is verder onder meer de 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007' van toepassing. Deze regeling beschrijft de te volgen werkwijze bij het berekenen (of meten) van de concentraties voor de voornoemde stoffen in de buitenlucht. Een belangrijk aspect uit deze regeling is dat deze duidt op welke locaties aan de grenswaarden moet worden getoetst. Hierbij speelt het blootstellingscriterium een belangrijke rol.

Toetsing aanvraag aan wetgeving

Door de aanvrager is de rapportage van een uitgebreid luchtkwaliteitonderzoek bij de aanvraag gevoegd. Er is uitgebreid literatuuronderzoek gedaan naar de te verwachten emissies afkomstig van dieseltreinen. Een en ander is vastgelegd in twee rapporten van M+P Raadgevende ingenieurs, met titels "Onderzoek luchtkwaliteit, Deel A inventarisatie-onderzoek emplacementen en luchtkwaliteit" en "Onderzoek luchtkwaliteit, Deel B onderzoek milieuvergunning emplacement Kijfhoek", rapportnummers M+P Rail.10.01.1 en M+P Rail.10.01.2, d.d. 7 oktober 2010. De gevolgde werkwijze en het rapport zelf zijn door ons beoordeeld en voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

In het verspreidingsonderzoek (deel B) is het effect van het in werking zijn van de inrichting in beeld gebracht. De tijdelijke jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ (60 microgram per m³) worden niet overschreden. Echter de jaargemiddelde grenswaarde welke in 2015 voor NO₂ zal gelden, wordt naar verwachting wel overschreden. Deze overschrijding bevindt zich hoofdzakelijk op de berm van de A16 en wordt door de directe omgeving (de snelweg) veroorzaakt. Dit kan worden herleid uit de berekende bijdrage van Kijfhoek op de betreffende rekenpunten, in het rapport genummerd als w12 t/m w15.

Een gedeelte van de overschrijding bevindt zich op voor het publiek toegankelijke plaatsen ten oosten en westen van de snelweg. Er bevinden zich binnen het overschrijdingsgebied geen woningen of bestemmingen waar aan de jaargemiddelde grenswaarden moet worden getoetst. De eis ten aanzien van de uurgemiddelde grenswaarde (max. 18 overschrijdingen per jaar) wordt in 2015 wel nageleefd.

De inrichting is in zijn huidige vorm en omvang reeds vergund. In rapport B behorende bij de aanvraag wordt onderbouwd dat er geen uitbreiding van de emissies wordt aangevraagd. Het aantal te rangeren treinen neemt enigszins toe.

Echter door een herinrichting van het rangeerterrein (heuvelproces) is de inzet van locomotieven op het rangeerterrein minder vaak nodig. Dit resulteert in minder bewegingen met dieseltreinen en derhalve in een geringere emissie. Naar verwachting zal de totale emissie van NO₂ en PM₁₀ afnemen als gevolg van de gevraagde wijziging van het rangeerproces. Het verlenen van deze vergunning leidt niet tot een grotere omvang van de emissies.

Uit het rapport blijkt dat het aandeel dieseltreinen op het emplacement van invloed is op de bijdrage van de inrichting op de omgeving. Het is wenselijk dat de omvang van het aantal transportbewegingen in de inrichting wordt gemonitord. Hiertoe is voorschrift A.10 in de vergunning opgenomen.

Geconcludeerd wordt op basis van het onderzoek dat de gevraagde revisievergunning kan worden verleend.

Opslag en gebruik met gevaarlijke stoffen

Beoordelingskader

De in deze paragraaf besproken gevaarlijke stoffen zijn bedoeld voor 'eigen' gebruik (voornamelijk onderhoudswerkzaamheden) of het afleveren van brandstoffen en oliën aan locomotieven. De gevaaraspecten, risico's en de opgeslagen hoeveelheden die daaraan gekoppeld zijn, zijn dusdanig laag, dat deze in het kader van de externe veiligheid bij Kijfhoek geen bepalende rol spelen. De opslag en het gebruik van deze stoffen zijn dan ook niet meegenomen bij de beoordeling van de externe veiligheid. Wel zijn de opslagen beoordeeld aan hand van de landelijke (PGS) richtlijnen, welke BBT zijn.

Opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen

In verband met hoofdzakelijk onderhoudswerkzaamheden vindt op diverse locaties binnen de inrichting opslag plaats van gevaarlijke stoffen in emballage en gasflessen in depots. Hierop is de PGS 15 van toepassing. In de voorschriften bij deze beschikking wordt voor deze activiteiten dan ook verwezen naar de betreffende voorschriften uit de PGS 15, zie voorschrift G.1.

Opslag van diesel en oliën en aflevering daarvan aan locomotieven

Binnen de inrichting is een tankplaats aanwezig voor het afleveren van diesel(olie) aan locomotieven. Het betreft geen openbare tankplaats voor het afleveren van brandstoffen aan motorvoertuigen voor wegverkeer, maar de tankplaats is ook niet voor eigen gebruik. Het Activiteitenbesluit is in dit geval niet van toepassing.

De opslag van dieselolie vindt plaats in twee bovengrondse tanks van elk 60.000 liter. Op de bovengrondse opslag van brandstoffen in tanks en het afleveren van brandstoffen is de PGS 30 van toepassing. In de voorschriften bij deze beschikking wordt voor deze activiteiten dan ook verwezen naar de betreffende voorschriften uit de PGS 30, zie voorschrift G.6.

Afvalwater

Beoordelingskader

De uitgangspunten voor de bescherming van het milieu tegen verontreiniging door de lozing van afvalwater zijn vastgelegd in de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo; nu Waterwet), de Wet milieubeheer (nu Wabo) en de Instructieregeling lozingsvoorschriften milieubeheer.

De drie belangen die deze wetten en regeling ten aanzien van afvalwater behartigen zijn:

- de doelmatige werking van het rioolstelsel en de verwerking van het slib uit het riool;
- de doelmatige werking van de (externe) rioolwaterzuiveringsinstallatie;
- de bescherming van de kwaliteit van het oppervlaktewaterlichaam.

Bij de toepassing van deze regelgeving wordt onderscheid gemaakt tussen directe en indirecte lozingen. Van een indirecte lozing is sprake als er wordt geloosd met een werk op een ander werk. Een directe lozing is een lozing van een werk op het oppervlaktewater.

Lozingssituatie van de inrichting

Binnen de inrichting zijn de volgende drie afvalwaterstromen te onderscheiden.

- Hemelwater dat niet afkomstig is van een bodembeschermende voorziening en dat (eventueel via een drainage) in de bodem of het oppervlaktewater wordt gebracht. Dit hemelwater is niet verontreinigd. Voor het afvoeren van niet-verontreinigd hemelwater naar het oppervlaktewater is geen Wvo-vergunning (nu Waterwetvergunning) nodig. Wel is hierop paragraaf 3.1.3 van het Activiteitenbesluit van toepassing. Daarin is aangegeven dat niet-verontreinigd hemelwater slechts in enkele gevallen op het openbaar riool mag worden geloosd. Lozing van dit niet-verontreinigde hemelwater op of in de bodem of op het oppervlaktewater heeft de voorkeur, omdat dit een groot aantal voordelen heeft. Zo leidt dit onder andere tot vermindering van overstorten uit het rioolstelsel, een beter zuiveringsrendement van de rioolwaterzuiveringsinrichting en het terugdringen van verdroging. Ten aanzien van de lozing van niet-verontreinigd hemelwater zijn dan ook geen voorschriften opgenomen. De voorschriften uit het Activiteitenbesluit zijn hierop van toepassing en zijn rechtstreeks werkend.
- Verontreinigd hemelwater dat vanuit de vloeistofdichte opvangbakken onder de tankplaats en de brandstofopslagtanks via een slibvangput en coalescentiefilter op het oppervlaktewater wordt geloosd. Hiervoor is op 22 februari 2005 door het Waterschap Hollandse Delta een Wvo-vergunning, thans genaamd een Waterwetvergunning, afgegeven. Die vergunning blijft daarvoor van kracht.
- Huishoudelijk afvalwater dat op het gemeentelijke rioleringsstelsel wordt geloosd. Voor deze indirecte lozing zijn aan deze beschikking voorschriften gekoppeld ter bescherming van het openbaar riool, zie voorschriften in Hoofdstuk H.

Conclusie

Wij achten deze situatie vergunbaar. Aan deze beschikking zijn de voorschriften voortvloeiend uit de 'Instructieregeling lozingsvoorschriften milieubeheer' opgenomen.

Energie

Beoordelingskader

In 1999 heeft de NS met het Ministerie van Economische zaken een Meerjarenafspraak (MJA) Energie-efficiency afgesloten. Hoewel Prorail is uitgeplaatst uit het NS concern, heeft Prorail besloten de binnen de MJA aangegane verplichtingen na te komen. Vanaf 2008 is, vanwege verwevenheid van activiteiten en voorzieningen, besloten dat Prorail en NS Poort (voorheen NS Stations) gezamenlijk verder werken aan de realisatie van de doelstellingen uit het convenant MJA-3 (MJA-3 derde ronde meerjarenafspraken energie). Dit houdt in dat de jaarlijkse monitoring en het tweejaarlijkse energiebesparingsplan (energie efficiencyplan) gezamenlijk wordt uitgevoerd.

In bijlage 5 van de aanvraag is het energie efficiencyplan (EEP) d.d. 7 januari 2009 van Prorail en NS Poort opgenomen. SenterNovem heeft dit EEP beoordeeld. Dit zwaarwegende oordeel is tevens in bijlage 5 van de aanvraag opgenomen. Wij stemmen in met het oordeel van SenterNovem.

Conclusie

Binnen MJA-3 is afgesproken dat door de overheid wordt afgezien van het in de vergunning opleggen van additionele energie beperkende dan wel energie efficiency verhogende maatregelen. Wel worden aan deze beschikking voorschriften verbonden, met betrekking tot het naleven van de in het EEP opgenomen afspraken en maatregelen, zie voorschriften in Hoofdstuk I.

In voorschrift A.5 is een registratieverplichting opgenomen.

Afval

Beoordelingskader afvalpreventie

In hoofdstuk 13 van het Landelijk AfvalbeheerPlan 2009-2021 (LAP 2) is het beleid uitgewerkt voor afvalpreventie, waarbij paragraaf 13.4 specifiek ingaat op de aanpak van afvalpreventie bij bedrijven. Preventie van afval is een van de hoofddoelstellingen van het afvalstoffenbeleid. Op welke wijze invulling kan worden gegeven 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.

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 (voormalige) minister van VROM heeft de gemeenten en provincies bij brief van 1 december 2004, kenmerk DGM/SB2004115460, en later nogmaals per brief van januari 2008, kenmerk DGM/SB2007109294, verzocht terughoudend te zijn met de bevoegdheid onderzoek en rapportages voor te schrijven. Dit in verband met het streven van de overheid tot lastenvermindering voor het bedrijfsleven. Bij de afweging of een onderzoek of rapportage wordt voorgeschreven, moet telkens de vraag gesteld worden wat er mis kan gaan wanneer wordt afgezien van een onderzoek of rapportage, dan wel wanneer de frequentie daarvan wordt verlaagd.

De afvalstromen bij Kijfhoek zijn getoetst aan de eerdergenoemde handreiking waarbij rekening is gehouden met het advies van de (voormalige) Minister van VROM.

Conclusie

Binnen Kijfhoek ontstaan afvalstoffen voornamelijk als gevolg van onderhoudswerkzaamheden, omdat bij de hoofdactiviteit (het rangeren van treinstellen) geen afvalstoffen vrij komen. De hoeveelheid aan afvalstoffen dat jaarlijks vrij komt is dan ook sterk gekoppeld aan de mate waarin onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd. Naar verwachting liggen die hoeveelheden om en nabij de gehanteerde ondergrenzen. Mede gelet op het advies van de minister en vanwege de beperkte winst die er te halen valt, zien wij daarom af van een afvalpreventieonderzoek.

Beoordelingskader afvalscheiding

In hoofdstuk 14 van deel 1 van het LAP 2 is het beleid uitgewerkt voor afvalscheiding, waarbij paragraaf 14.4 specifiek ingaat op afvalscheiding door bedrijven. Daarbij is aangegeven dat het voor bedrijfsafval niet goed mogelijk is, om een limitatieve opsomming te maken van afvalstoffen die door alle bedrijven gescheiden moet worden gehouden. Bedrijven verschillen van aard en omvang veel van elkaar en er bestaat een groot aantal bedrijfsspecifieke afvalstoffen. Uitgangspunt is dat bedrijven verplicht zijn alle afvalstoffen te scheiden, gescheiden te houden en gescheiden af te geven, tenzij dat redelijkerwijs niet van hen kan worden gevergd.

Conclusie

In tabel 4.2 van de aanvraag is een overzicht van de verschillende afvalstromen binnen de inrichting opgenomen. Wij achten het in de voorliggende situatie dan ook redelijk om afvalscheiding overeenkomstig de in de aanvraag opgenomen tabellen voor te schrijven, zie voorschrift I.3. Tevens dient er registratie van afvalstoffen te worden bijgehouden. Zie voorschriften A.5.

ZIENSWIJZEN

Zienswijzen n.a.v. de ontwerpbeschikking

De aanvraag met bijbehorende stukken, alsmede de ontwerpbeschikking, heeft voor eenieder ter inzage gelegen van 29 december 2011 tot en met 8 februari 2012. Naar aanleiding van de aanvraag en het ontwerpbesluit zijn de volgende zienswijzen ontvangen:

- op 3 februari 2012 van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid;
- op 7 februari 2012 van ProRail;
- op 8 februari 2012 van DB Schenker Rail Nederland N.V. (hierna DB Schenker);
- op 7 februari 2012 van de [REDACTED];
- op 8 februari 2012 van college van burgemeester en wethouders van Zwijndrecht;
- op 7 februari 2012 van de [REDACTED].

De [REDACTED] heeft aangegeven, dat hij bij het inzien van de ter inzage gelegde stukken, niet de ontwerpbeschikking heeft kunnen inzien. Daarom is hem bij brief van 15 maart 2012 meegedeeld, dat hij in staat wordt gesteld om alsnog de ontwerpbeschikking in te zien en aan de hand daarvan binnen twee weken zijn zienswijze aan te vullen, dan wel aan te passen. Op 28 maart 2012 hebben wij van de [REDACTED] een aanvulling op zijn zienswijze ontvangen.

Samenvattingen zienswijzen

Kort samengevat stelt de Veiligheidsregio:

1. dat, de kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tegen het advies van de Veiligheidsregio in, geen onderdeel uitmaakt van de vergunning. In plaats daarvan is een groepsrisico (GR) van 0,87 maal de oriëntatiewaarde vergund (zie tekening bijlage 1 van de zienswijze). Daarmee wordt dus ook een GR toegestaan voor incidenten, waarbij de kans op het incident kleiner is, maar waarbij het aantal doden dat kan vallen groter dan is aangevraagd (> 120 doden). Tevens wordt een GR toegestaan voor incidenten waarbij minder doden vallen, maar waarbij de kans op het incident groter is (10^{-5} tot 10^{-6}). Beide situaties zijn onwenselijk, maar de hulpdiensten zijn met name niet berekend op incidenten met een groter aantal slachtoffers. Daarom wordt geadviseerd het GR zoveel mogelijk te beperken;
2. dat, in voorschrift C.17 een verplichting is opgenomen dat vijfjaarlijks onderzoek moet uitvoeren naar de mogelijkheden om de risico's verder te reduceren, maar dat er geen beperkingen zijn gesteld aan de aantallen wagens dat Kijfhoek mag aandoen. Eventuele vrijgekomen risicoruimte kan daardoor opgevuld worden door extra activiteiten, waarmee de veiligheid gelijk blijft in plaats van dat het verbeterd;
3. dat, door het ontbreken van een maximum vergunde hoeveelheid wagens met stoffen van RID klasse 1 en 7, de mogelijkheid is geboden om een onbeperkte hoeveelheid van deze wagens te rangeren. Gezien de risico's van deze stoffen wordt verzocht alsnog een maximum in de beschikking op te nemen;
4. dat, in de laatste regel van voorschrift A.3 (betreffende het melden van de aanwezigheid van wagens met chloor, RID klassen 1 en 7) staat vermeld dat na goedkeuring en implementatie van de procedure genoemd onder voorschrift D.30, lid b, (aangaande informatie voorziening aan hulpdiensten bij calamiteiten), het bovenstaande komt te vervallen. Daarmee komt ook te vervallen dat chloor alleen in geval van stremmingen op het doorgaande spoor, voor de duur van de stremming, op Kijfhoek mogen verblijven. Het verzoek is om dit laatste niet te laten vervallen;
5. dat, in voorschrift C.9. lid a is opgenomen, dat de sporen naast het spoor waar wagens met chloor of RID klassen 1 of 7 zijn opgesteld, vrij moeten worden gehouden tenzij dat logistiek gezien niet mogelijk is. In dat laatste geval mogen op de naastgelegen sporen geen wagens met stoffen van RID klasse 1 of 7 staan. Het verzoek is om helemaal geen gevaarlijke stoffen op de naastgelegen sporen toe te staan.

Kort samengevat stelt ProRail:

6. dat, in het dictum, op pagina 34 van de ontwerpbeschikking, genoemd is welke onderdelen van de aanvraag deel uit maken van de vergunning. ProRail stelt dat het daarbij genoemde onderdeel g, geen deel uit maakt van de aanvraag en daarom ook niet onderdeel kan zijn van de vergunning. ProRail verzoekt daarom om het onderdeel g te schrappen. Daarnaast benadrukt ProRail dat de reguliere bedrijfssituatie (RBS), waarnaar verwezen wordt in onderdeel c, slechts een modelsituatie is en dat in de praktijk ten opzichte van de RBS verschuivingen kunnen optreden;
7. dat, in de ontwerpbeschikking meerdere voorschriften zijn opgenomen, waar andere wet- en regelgeving al in voorziet. ProRail stelt dat dit kan leiden tot rechtsonzekerheid, onduidelijkheid, onnodige beperking in de bedrijfsvoering en in enkele gevallen zelfs kan leiden tot extra rangeerhandelingen, waardoor het risico voor de omgeving toeneemt. Bovendien zou het niet overeen komen met de strekking van de internationale vervoerswetgeving, waarbij beoogd wordt de uniformiteit binnen Europa te waarborgen. ProRail verzoekt daarom de voorschriften: A.3, C.7, C.8, C.9, C.10, C.11, C.12, C.13, C.14 en D.30, lid a te schrappen.

Daarbij merkt Prorail op dat vanwege de genoemde voorschriften het kopmaken voor goederenvervoer dat in verband met het Basisnet Spoor via Kijfhoek-A15 wordt gerouteerd onmogelijk wordt gemaakt, waarmee het door de Minister van Infrastructuur en Milieu gewenste gebruik van Basisnet Spoor onmogelijk wordt. Tot slot stelt ProRail dat de genoemde voorschriften leiden tot een ongegronde en onevenredige beperking van de activiteiten. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het heuvelverbod voor lege, niet gereinigde chloorwagens en het algemeen heuvelverbod voor klasse 7 in plaats van alleen klasse 7 I, 7 II en 7 III;

8. dat, zij zich niet kan vinden in de gedachte dat, overeenkomstig voorschrift A.2, iedere wijziging die is toegestaan op grond van de vergunning schriftelijk aan het bevoegd gezag moet worden meegedeeld. Zij vindt het voorschrift onevenredig bezwarend en verzoekt dan ook het voorschrift te schrappen;
9. dat, het onevenredig bezwarend is om jaarlijkse een rapportage (overeenkomstig voorschrift A.10) op te stellen, aangaande de hoeveelheid treinen die Kijfhoek in het daaraan voorafgaande jaar hebben aangedaan en daarbij het (geschatte) percentage dieseltreinen te vermelden met onderbouwing. Volgens het luchtkwaliteitonderzoek, welke onderdeel uit maakt van de aanvraag, blijkt dat in 2015 op alle locaties (met uitzondering van de berm langs de A16) aan de grenswaarden voor NO₂ en PM10 wordt voldaan. Gelet hierop verzoekt zij het voorschrift te schrappen;
10. dat, voorschrift B.3, aangaande een behoorlijke verlichting binnen de inrichting, betrekking heeft op interne- c.q. arboveiligheid en daarom geschrapt dient te worden.
11. dat, de zinsnede "degene die de inrichting drijft", zoals opgenomen in voorschrift B6, aangepast zou moeten worden in "alle bestuurders van de inrichting", omdat er meerdere bestuurders op Kijfhoek aanwezig zijn;
12. dat, voorschrift B.15 taalkundig verduidelijkt kan worden, door het als volgt aan te passen:
"Acculaders, accumulatorenbatterijen en noodstroomaggregaten zijn tijdens het laden respectievelijk in werking zijn, opgesteld in een goed geventileerde ruimte. In deze ruimte is geen schroput aanwezig die in verbinding staat met een riolering. Ook andere installaties waar explosieve gassen kunnen ontstaan, zijn opgesteld in een goed geventileerde ruimte";
13. dat, er reeds een gevoeligheidsanalyse is opgesteld met betrekking tot een eerdere versie van het MSEV en dat er niets gewijzigd is aan de in het faalkansenmodel toegepaste defaultwaardes. De nieuwe MSEV verschilt alleen van de oude MSEV doordat gerekend wordt met de laatste versie van het Safeti-NL rekenpakket. Verder is een fout gerepareerd uit het faalkansenmodel. Beide wijzigingen beïnvloeden niet de gevoeligheid ten opzichte van de defaultwaardes. De oude gevoeligheidsanalyse is dus ook representatief voor de nieuwe versie van het MSEV. Op grond van voorschrift C.1 wordt een nieuwe rapportage ten aanzien van de gevoeligheidsanalyse voor het nieuwe MSEV geëist. ProRail verzoekt om voorschrift C.1 te schrappen;
14. dat, voorschrift C.2, betreffende het aanleveren van een rapportage aangaande de procedure m.b.t. het borgen van werkprocessen van het automatisch heuvelen, geschrapt kan worden, omdat dit al geregeld is in de Spoorwegwet en onderliggende regelgeving;

15. dat, voorschrift C.3 tekstueel en inhoudelijk verduidelijkt kan worden, door het als volgt aan te passen:
"a. De plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6} contour) van de inrichting mag niet groter zijn dan de 10^{-6} contour die is aangeduid door middel van de rode contour in de bij deze beschikking behorende Bijlage Risicocontouren Kijfhoek.
b. Het door de inrichting veroorzaakte groepsrisico (GR), mag niet groter zijn dan 0,87 x de oriëntatiewaarde voor het GR.
Het PR, de 1%-letaliteitsgrens en het GR moeten worden bepaald op basis van het faalkansenmodel en de daarbij behorende rekenmethodiek, zoals genoemd in onderdeel V, onder e en f van het dictum van het besluit tot verlening van deze vergunning. Bij de berekening van het PR en het GR moeten tevens worden betrokken de treinen met wagens met gevaarlijke stoffen die zich langer dan 4 uur binnen de inrichting bevinden";
16. dat, in voorschrift C.4, lid b, tevens vermeld moet worden, dat voor treinen met wagens waarin stoffen van de RID klasse 1 of 7 worden vervoerd, ook het 4 uur criterium geldt, zoals bedoeld in voorschrift C.4, lid a;
17. dat, in voorschrift C.6, verwezen wordt naar de eindrapportage van Basisnet Spoor, terwijl er nog geen eindrapportage beschikbaar is. Prorail ziet de toegevoegde waarde van het voorschrift niet en verzoekt daarom om het voorschrift te schrappen;
18. dat, voorschrift C.10, betreffende de oploopsnelheid van wagens na het heuvelen, al geregeld is in de Spoorwegwet en onderliggende regelgeving en dus wordt verzocht het voorschrift te schrappen;
19. dat, voorschrift C.17, betreffende de verplichting om eens in de 5 jaar onderzoek te doen naar risico- en effectreducerende maatregelen en BBT, algemeen en zeer ingrijpend is en dat de inrichting al voldoet aan BBT. Prorail verzoekt het voorschrift te schrappen;
20. dat, de bereikbaarheid van de sporen binnen de inrichting voldoende is gewaarborgd en verzoekt daarom het laatste gedachtestreepje van voorschrift D.2 lid b te schrappen;
21. dat, het aanvalsplan een document is van de brandweer, dat geen toegevoegde waarde heeft voor het Calamiteitenplan. Daarom verzoekt Prorail om lid k van voorschrift D.23 te schrappen;
22. dat, het vanuit het oogpunt van rechtszekerheid wenselijk is dat het voorschrift D.31 zodanig wordt aangepast dat duidelijk is dat het om calamiteiten met gevaarlijke stoffen gaat en verzoekt daarom het voorschrift als volgt aan te passen:
"Op het terrein van de inrichting moeten zodanige voorzieningen en/of procedures aanwezig zijn, dat bij calamiteiten met gevaarlijke stoffen te allen tijde zo snel mogelijk, doch uiterlijk binnen 1 minuut een melding gedaan kan worden aan een voortdurend bemande meldpost of aan de Alarm Centrale van de Overheidshulpdiensten";
23. dat, het wenselijk is dat, overeenkomstig de brandweeraanwijzing, voorschrift D.40 zodanig wordt aangepast, dat daaruit volgt dat in overleg met het bevoegd gezag van de genoemde frequentie kan worden afgeweken indien wordt aangetoond dat met een lagere frequentie kan worden voldaan;
24. dat, de in voorschrift E.1 genoemde langtijdgemiddelde geluidniveaus niet op alle punten corresponderen met de in de aanvraag genoemde geluidniveaus. Zij verzoekt om het voorschrift zodanig aan te passen, dat de geluidniveaus wel corresponderen met de aangevraagde geluidniveaus;
25. dat, voorschrift E.2 verwijst naar voorschrift F.1, wat vermoedelijk E.1 zou moeten zijn;
26. dat, voorschrift E.4 lid a, een controlemeting voor geluid voorschrijft zodra het aantal geheuvelde wagens meer bedraagt dan 80% van de RBS. Daarmee zou iedere jaar dat deze situatie zich voor doet een controlemeting moeten worden uitgevoerd. Prorail verzoekt het voorschrift zodanig aan te passen dat het in lijn is met het akoestisch rapport, waarin wordt voorgesteld om éénmalig een controlemeting uit te voeren zodra 80% of meer is geheuveld;

27. dat, het wenselijk is dat voorschrift E.5 zodanig wordt aangepast, dat het in de toekomst ook mogelijk is om het aantal geheuvelde wagens en het gemiddeld aantal wagens per trein te kunnen bepalen met een vergelijkbaar ander systeem, dan het Kijfdis-systeem, dat nu is voorgeschreven;

Kort samengevat stelt DB Schenker:

28. dat, zij de zienswijzen van ProRail onderschrijft en alleen als aanvulling heeft dat de wetgeving als oriëntatiewaarde een factor 1 toekent aan het GR en dat het vergunnen van een factor 0,87 x de oriëntatiewaarde dus afwijkt van wat wettelijk is toegestaan. DB Schenker verzoekt daarom om factor 0,87 te vervangen door factor 1;

Kort samengevat stelt het college van burgemeester en wethouders van Zwijndrecht:

29. dat, de tekst onderaan op pagina 35 van de ontwerpbesluit, suggereert dat er slechts één bevoegd gezag is, maar dat zowel het college van burgemeester en wethouders als Gedeputeerde Staten bevoegdheden hebben. Het college van burgemeester en wethouders verzoekt dan ook om in de considerans nader te beschrijven wat de bevoegdheden zijn van beide bestuursorganen, met name ten aanzien van het beoordelen en goedkeuren de plannen, rapportages en meldingen;
30. dat, in voorschrift C.3 onder b is vermeld dat het door de inrichting veroorzaakte GR de waarde 0,87 keer de oriëntatiewaarde niet mag overschrijden. Het college verzoekt in de considerans te motiveren op welke wijze toezicht wordt gehouden op de naleving van dit voorschrift;
31. dat, wij stellen dat het calamiteitenplan onvoldoende is en dat de vergunninghouder daarom ook een veiligheidsplan dient op te stellen. Beide plannen hebben een nauwe samenhang, maar uit de voorschriften blijkt dat het om twee afzonderlijke documenten gaat. Voorts wordt gesteld dat het veiligheidsplan een aanvulling vormt op het calamiteitenplan. En dus dat dit in feite 1 document is. Gesteld wordt dat wij in de voorschriften daarentegen er van uit gaan dat het twee losstaande documenten betreft. Het college verzoekt om in de considerans te motiveren waarom gekozen is voor het voorschriftenpakket zoals dat nu is opgenomen rondom deze documenten. Tevens wordt verzocht om de gehanteerde begrippen ondubbelzinnig op te nemen in de begrippenlijst;
32. dat, chloor en kernmateriaal in geval van stremmingen op Kijfhoek kan voorkomen, maar dat het voorschriftenpakket op dat gebied complex is. Het college van burgemeester en wethouders van Zwijndrecht verzoekt in de considerans nader toe te lichten hoe in de werking van de chloor- en kernmateriaalvoorschriften in de praktijk wordt beoogd;
33. dat, in voorschrift D.30 de verplichting is opgenomen om in het geval van een calamiteit, relevante informatie, zoals wagenlijsten, aan de brandweer te overleggen. Omdat dit voorschrift alleen van toepassing is in geval van een calamiteit, kan naleving van het voorschrift pas dan worden getoetst, wanneer zich ook daadwerkelijk een noodsituatie voordoet. Het college verzoekt het voorschrift zodanig aan te passen dat te allen tijde relevante informatie op verzoek moet worden overgelegd;

Kort samengevat stelt de [REDACTED]:

34. dat, voorschriften niet voorzien in onderzoeksplicht tot nemen van maatregelen ter bescherming van beperkt kwetsbare objecten binnen de PR 10⁻⁶;
35. dat, wagens zonder certificaat/garantie dat wagens voldoen aan eisen uit RID, geweigerd zouden moeten worden;
36. dat, geen maximale verblijfsduur is opgenomen voor het parkeren van treinen met gevaarlijke stoffen. Parkeren langer dan noodzakelijk is onwenselijk;

37. dat, het onacceptabel is dat de rapportage met betrekking tot een goede werking van het heuvelproces, pas na het verlenen van de vergunning conform voorschrift C.2 moet worden aangeleverd. Tevens verliezen belanghebbenden, bij achteraf goedkeuren, inzicht en ruimte voor inspraak;
38. dat, ook het aanleveren van het nieuwe MSEV conform voorschrift C.6 voorafgaand aan de verlening van de vergunning moet plaatsvinden. Tevens verliezen belanghebbenden, bij achteraf goedkeuren, inzicht en ruimte voor inspraak;
39. dat, de aanwezigheid van een bedrijfsbrandweer onvoldoende is om de verhoogde risico's, als gevolg van een slechte bereikbaarheid van verschillende incidentlocaties, op te heffen. Het stellen van nadere eisen is nodig;

Kort samengevat stelt de [REDACTED]:

40. dat, ProRail expliciete risicoruimte aanvraagt, maar dat een definitie van de invulling daarvan niet in de aanvraag is opgenomen en dat bij acceptatie daarvan de risicoruimte onbegrensd is;
41. dat, het vaag is wie de opstellers zijn van de risicoanalyse, welke is uitgevoerd door SAVE, en wie daaraan goedkeuring heeft gegeven, dan wel voor ontvangst heeft getekend;
42. dat, in de aanvraag t.a.v. de risicoanalyse een beschouwing door een onafhankelijke deskundige ontbreekt. Het verzoek is om het document door twee onafhankelijke deskundigen te laten toetsen;
43. dat, bij het inzien van de ter inzage gelegde stukken de ontwerpbeschikking ontbrak. De [REDACTED] verzoekt daarom deze omissie te herstellen door de inzagetermijn te verlengen en daarbij een hyperlink naar de internetpagina, waar de documenten digitaal zijn in te zien, te vermelden;
44. dat, het wenselijk is dat een informatiebijeenkomst wordt georganiseerd voor belanghebbenden, onder leiding van burgemeester Scholten;
45. dat, de OZHZ de aanvraag in behandeling heeft en tevens handhaver en toetser is van de uitvoering ervan. De [REDACTED] stelt dat dit is als een slager die zijn eigen vlees keurt en dat dit gezien de bijzondere situatie bij Kijfhoek niet wenselijk is. Hij verzoekt daarom om de ontwerpbeschikking ook te laten toetsen door de Onderzoeksraad voor Veiligheid;

Op 28 maart 2012 hebben wij van de [REDACTED] een aanvulling op zijn zienswijze ontvangen. Kort samengevat stelt hij hierin:

46. dat, het toestaan van het indienen van deze aanvulling na het verstrijken van de inzagetermijn, zeer bijzonder is, maar ook tot rechtsongelijkheid leidt. De verlenging zou dan ook openbaar gemaakt moeten worden;
47. dat, in de ontwerpbeschikking niet is vermeld of de toetsing van de risicoanalyse door een onafhankelijke instantie of persoon is gedaan;
48. dat, het ontwerp van het rangeerterrein gedateerd is en dat in de ontwerpbeschikking niet is vermeld dat 'infra' maatregelen bij de hot spots, preventief kunnen werken en bij calamiteiten een positief effect kunnen leveren;
49. dat, aangenomen wordt dat het gevraagde voorschrift (aangaande de accurate werking van het heuvelproces) getoetst wordt door een onafhankelijke deskundige;
50. dat, de ontwerpbeschikking niet verwijst naar het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid d.d. 21 april 2011, aangaande het incident op 14 januari 2011 en dat niet is vermeld of de ontwerpbeschikking door de Onderzoeksraad voor Veiligheid is beoordeeld;
51. dat, het vermelden dat de ontwerpbeschikking voor onbepaalde tijd wordt verleend achterhaald is en niet van toepassing in 2012;

52. dat, in de beschikking is vermeld dat het college van burgemeester en wethouders van Zwijndrecht bevoegd gezag wordt en dat handhaving door de OZHZ geschiedt en dat met het afschuiven van deze taak en verantwoording naar niet deskundigen op het gebied van spoorveiligheid, en handhaving door de OZHZ, het vergelijkbaar is met een slager die zijn eigen vlees keurt. De [REDACTED] stelt daarom voor dat de gebruiker van Kijfhoek zelf verantwoordelijk is voor de opstelling, inhoud en handhaving van de vergunning. Dat de Onderzoeksraad van Veiligheid de onafhankelijke toetser is, die voor de uitvoering daarvan gebruik maakt van de diensten van de OZHZ en DCMR en dat B&W Zwijndrecht verantwoordelijk is voor het nemen van maatregelen.

Reacties op zienswijzen

Bij brief van 19 juli 2012 zijn ProRail en de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid in de gelegenheid gesteld om hun reactie te geven op zienswijzen van derden. Op 10 augustus 2012 heeft ProRail bij brief aangegeven geen gebruik te maken van de geboden mogelijkheid.

De Veiligheidsregio heeft wel van de gelegenheid gebruik gemaakt om een reactie uit te brengen. Op 8 augustus 2012 hebben wij de reactie van de Veiligheidsregio ontvangen. Zij geeft aan dat een aantal zienswijzen het onderwerp (fysieke) veiligheid betreffen en dat het standpunt van de Veiligheidsregio ten aanzien daarvan onveranderd blijft ten opzichte van het advies dat zij eerder heeft gegeven op 15 februari 2010 (kenmerk 2010/094/IdU).

Voorts verwijst zij naar de zienswijze van ProRail aangaande voorschrift D.2, lid b, ProRail geeft in haar zienswijze betreffende dit voorschrift aan, dat de bereikbaarheid van de sporen voldoende is gewaarborgd. De Veiligheidsregio geeft in haar reactie aan dat dit onterecht is en dat de brandweer niet geconcludeerd heeft dat de bereikbaarheid van de sporen voldoende is gewaarborgd. De bereikbaarheid maakt onderdeel uit van de besluitvorming in het kader van de bedrijfsbrandweeraanwijzing. Door de aanwijzing is de veiligheid verbeterd, maar de bereikbaarheid van de sporen is nog steeds onvoldoende.

Behandeling zienswijzen

Behandeling zienswijzen van de Veiligheidsregio:

Ad. 1.

ProRail heeft vergunning aangevraagd voor rangeeractiviteiten waarbij sterk rekening gehouden is met toekomstige ontwikkelingen. Kijfhoek is een zeer dynamische inrichting, waarbij de typen stoffen en hoeveelheden sterk afhankelijk zijn van de marktbehoefte. Als gevolg van de aanleg van de tweede Maasvlakte en het tracébesluit Betuweroute en Basisnet Spoor zullen in de toekomst meer vervoersbewegingen over het spoor plaatsvinden. Het is duidelijk dat hierdoor ook een toename van de hoeveelheid op Kijfhoek te rangeren treinen zal ontstaan. ProRail is in de aanvraag uitgegaan van een 'mogelijke' toekomstvisie, die zij als representatieve bedrijfssituatie (RBS) hebben aangevraagd. Bij het opstellen van de QRA, zijn de risico's voor de omgeving gebaseerd op deze RBS. Omdat de prognoses voor de toekomst, zeker ten aanzien van de verhoudingen van de vervoerde stoffen, niet nauwkeurig te voorspellen zijn, kan dit in de praktijk dus anders uitpakken dan nu is voorspeld in de RBS. ProRail heeft daarom verzocht de RBS en de QRA geen onderdeel te laten uitmaken van de vergunning. In plaats van het vastleggen van de QRA, is besloten het PR 10^{-6} en tevens het GR bij 0,87 x de oriëntatiewaarde (0,87 OW) vast te leggen door het in het dictum aan het besluit te verbinden. Daarnaast is voorgeschreven dat monitoring van de gebruikte risicoruimte plaatsvindt, door driemaandelijks de daadwerkelijke PR en GR te toetsen en deze ter goedkeuring aan ons te overleggen.

Het punt in de zogeheten fN-curve dat de oriëntatiewaarde het dichtst benadert, geeft de het hoogste groepsrisico weer. In dit geval is dat het GR (0,87 OW). Indien dit zou worden vastgelegd bij 120 doden, wordt indirect de QRA aan de vergunning verbonden en feitelijk de door ProRail aangevraagde flexibiliteit niet vergund. Anderzijds wordt wel de hoogste GR waarde vastgelegd omdat er anders strijdigheid kan ontstaan met het provinciaal beleid. Door het hoogste GR (0,87 OW) niet vast te leggen bij 120 dodelijke slachtoffers, bestaat theoretisch de kans dat er een verschuiving optreedt van de fN-curve. Daardoor kan het hoogste GR komen te liggen bij een lager aantal slachtoffers (<120), waarbij de kans op het incident groter is (10^{-5} tot 10^{-6}). Een significante verschuiving van de fN-curve in die richting is echter uitgesloten, omdat dit zou leiden tot een vergroting van het PR. Aangezien het PR 10^{-6} is vastgelegd in deze vergunning, is dat niet toegestaan.

De fN-curve kan ook zodanig verschuiven dat het hoogste GR komt te liggen bij een hoger aantal dodelijke slachtoffers (>120), waarbij de kans op het incident aanzienlijk kleiner is. De kans op een significante verschuiving in deze richting is echter nihil, omdat in de aangevraagde rangeercapaciteit al rekening gehouden is met een aanzienlijke groei. Daarnaast kan door monitoring van het PR en GR een structurele verschuiving van de fN-curve tijdig worden gesignaleerd; dus nog voordat het hoogste GR (0,87 OW) daadwerkelijk wordt bereikt. Verder is voorgeschreven dat iedere 5 jaar onderzocht moet worden of risico- en effectreducerende maatregelen mogelijk zijn. Gezien het voorgaande, zijn wij van mening dat het GR, zoals deze in de vergunning is vastgelegd, acceptabel is.

Ad. 2.

Inderdaad, door het nemen van risico- of effectreducerende maatregelen komt risicoruimte vrij, die ProRail zou kunnen opvullen. De risico reducerende maatregelen zijn in principe bedoeld om ervoor te zorgen dat met de dynamiek van de inrichting, voor de toekomst gewaarborgd kan worden, dat Kijfhoek minimaal binnen de vergunde risicoruimte blijft. Indien blijkt dat de prognose van ProRail naar beneden wordt bijgesteld, zullen wij overwegen de vergunning ambtshalve aan te scherpen.

Ad. 3.

In bijlage 4a van de aanvraag is als uitgangspunt voor het MSEV 3 een grens genoemd van 10% voor de klassen 1 en 7 (tezamen) van het totaal aan gevaarlijke stoffen dat op Kijfhoek wordt behandeld. De hoeveelheden moeten worden gemonitord in het MSEV en gerapporteerd.

Wanneer blijkt dat de 10% wordt overschreden, dient ProRail dit te onderzoeken en indien nodig maatregelen te treffen. Naar aanleiding van de zienswijze zijn ter borging van deze 10%-regel de voorschriften C.18 en C.20 aan de vergunning toegevoegd.

Met een toename van het totaal aantal wagens op Kijfhoek, zou deze 10% echter kunnen leiden tot een zeer aanzienlijke hoeveelheid aan wagens op Kijfhoek. De Veiligheidsregio maakt zich daarbij in het bijzonder zorgen om de subklassen van de klassen 1 en 7, die zijn benoemd in tabel 1.10.5 van het RID. Dit zijn gevaarlijke stoffen met grote gevolgen voor de omgeving in het geval van een calamiteit. Daarom is besloten om voor die subklassen van de klassen 1 en 7, ook een onderzoeksverplichting op te nemen, zodra er meer dan 2000 wagens daarvan op jaarbasis worden gerangeerd, dan wel langer dan 4 uur op Kijfhoek verblijven. Dit is vastgelegd in de voorschriften C.18 en C.19 van deze vergunning.

Ad. 4.

Het is van belang dat de Brandweer en hulpdiensten tijdig goede informatie krijgen om bij een calamiteit doeltreffend te kunnen handelen. Wanneer in overeenstemming met voorschrift D.30., lid b, kan worden aangetoond dat deze informatievoorziening bij een calamiteit goed geregeld en geborgd is, dan is het vooraf melden van treinen met chloor of de klassen 1 en 7 niet langer noodzakelijk. Dat laat onverlet dat chloortreinen alleen in geval van stremmingen op het doorgaand spoor, voor de duur van de stremming, op Kijfhoek mogen verblijven. De Veiligheidsregio heeft op dat punt dus terecht hun zienswijze gegeven. Daarom hebben wij dit onderdeel van het voorschrift ondergebracht bij voorschrift C.7 en tevens aangepast naar aanleiding van zienswijze 7 (zie Ad 7 onder het kopje chloortreinen).

Ad. 5.

Wij stemmen in met de stelling van de Veiligheidsregio, dat op de sporen naast het spoor waarop chloortreinen of treinen met de stofklassen 1 en 7 (RID) worden opgesteld, in ieder geval geen treinen of wagens met gevaarlijke stoffen zijn of worden geplaatst. Voorschrift C.9 zal dan ook overeenkomstig het voorstel van de Veiligheidsregio worden aangepast.

Behandeling zienswijzen van ProRail:

Ad. 6.

Het GR is aangegeven in de QRA bij de aanvraag en kan derhalve dus deel uitmaken van de vergunning. Het klopt echter dat de GR in het Besluit onder punt V. onder g. anders is vastgelegd dan zoals het is verwoord in de QRA. Het dictum bij het besluit is daarom opnieuw bezien en aangepast. Daarbij is het GR bij 0,87 x de oriëntatiewaarde onder VI in het dictum bij het besluit, aan deze vergunning verbonden. Tevens is op deze wijze het PR aan deze vergunning verbonden.

Ad. 7.

Los van de bepalingen in bedoelde regelgeving is er een milieuhygiënisch belang dat wordt gediend door het stellen van voorschriften in het kader van de Wet milieubeheer in deze vergunning. Hierdoor kan het voorkomen dat het nodig wordt geacht dat in het kader van de Wet milieubeheervergunning andere of nadere voorschriften worden gesteld dan volgen uit bedoelde wetgeving.

Chloortreinen

Met betrekking tot het in voorschrift A.3 gestelde betreffende de aanwezigheid van chloortreinen op het emplacement merken wij op, dat chloortreinen in twee gevallen op Kijfhoek 'aanwezig' mogen zijn.

- In het eerste geval gaat het om treinen die onderdeel uitmaken van het doorgaand spoor en dus alleen over Kijfhoek rijden of daar eventueel kopmaken. Kopmaken wordt op basis van jurisprudentie niet als een rangeerhandeling gezien, omdat het kopmaken alleen te maken heeft met het veranderen van de rijrichting van de trein en niet met het herindelen van de trein. Zolang er geen rangeerhandelingen plaatsvinden met de trein en de trein niet langer dan 4 uur aanwezig is op Kijfhoek, valt de trein onder het doorgaand spoor. De trein maakt dan geen onderdeel uit van de inrichting (het Wm-vergunningplichtige emplacement).
- In het tweede geval gaat het om treinen die in verband met een stremming van het doorgaand spoor tijdelijk op Kijfhoek moeten 'verblijven'. In dat laatste geval mogen chloortreinen voor de duur van de stremming op Kijfhoek verblijven.

'Verblijven' is alleen toegestaan in het geval van een stremming van het doorgaand spoor en de chloortrein is in dit geval langer aanwezig op het emplacement dan bij het 'kopmaken'. Wij hebben gekozen voor de term 'verblijven' om een onderscheid te maken ten opzichte van 'laten staan', deze vorm van aanwezigheid gaat namelijk uit van een voorafgaande rangeerhandeling. Rangeerhandelingen zijn uitdrukkelijk niet toegestaan met chloortreinen.

Met het gestelde in voorschrift A.3 bedoelen wij dus niet dat het 'kopmaken' van chloortreinen niet is toegestaan. De aanwezigheid van een doorgaande trein voor de duur van het 'kopmaken' valt niet onder 'verblijven' zoals bedoeld in dit voorschrift.

Met voorschrift A.3 wordt echter wel beoogd dat ook doorgaande treinen, niet langer dan strikt noodzakelijk op Kijfhoek aanwezig zijn. Gezien de verwarring hebben wij besloten om de zin aangaande het verblijf van chloortreinen tijdens stremmingen te verduidelijken en mede gezien zienswijze 4, onder te brengen bij voorschrift C.7.

Heuvelverbod

In de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna: VGS) is opgenomen dat stoffen met RID klasse 1 niet mogen worden geheuveld of gestoten (1.9.5.2 lid 4 VGS). Voorts is ten aanzien van stoffen met RID klasse 7 (1.9.5.3 lid 1 VGS) opgenomen dat onder 'laten staan' in dit randnummer moet worden verstaan: het feitelijk aanwezig zijn van een wagen of wagens in stilstand op een spoorweg buiten de inrichting van de afzender of de geadresseerde, nadat het rangeerproces op het betreffende rangeeremplacement is afgesloten. Hieruit kan worden geconcludeerd dat rangeeractiviteiten met bedoelde stoffen niet zijn verboden op grond van de VGS. Randnummer 1.9.5.4, lid 1, onder j, van het VGS stelt dat wagens met chloor bij het rangeren niet geheuveld of gestoten mogen worden, maar moeten worden geplaatst. Gelet op lid 2 geldt het verbod ook op lege wagens die nog niet zijn gereinigd van chloor.

In voorschrift C.7 van de ontwerpbesluit is opgenomen dat het verboden is wagens met stoffen met RID klasse 1 en 7, en wagens met chloor, inclusief lege ongereinigde wagens, te heuvelen.

Wij zullen het voorschrift voor wat betreft chloor aanpassen overeenkomstig de VGS. Het verbod om wagens met chloor te rangeren dat volgt uit voorschrift A.3 van de ontwerpbesluit (nu opgenomen onder voorschrift C.7) zullen wij op dit punt niet aanpassen. Het rangeren van wagens met chloor wordt in de vergunning dus verboden. Rangeeractiviteiten met wagens met chloor zijn overigens ook niet aangevraagd. Met betrekking tot RID klasse 7 wordt het voorschrift overeenkomstig de zienswijze aangepast, zodat duidelijk wordt dat het verbod betrekking heeft op het vervoer van kernmateriaal als bedoeld in 1.9.5.3, lid 2 en lid 3 (d.w.z. categorie I en categorie II en III van Bijlage II bij het Verdrag inzake de fysieke beveiliging van kernmateriaal (Trb.1981,7)).

Aanwijzen parkeerspots

In de voorschriften C.8 en C.9 hebben wij voorwaarden gesteld met betrekking tot het aanwijzen van spots voor het overstaan dan wel parkeren van wagens met de aangegeven stoffen. Wij achten deze voorschriften nodig, gelet de beperkte bereikbaarheid van de verschillende incidentlocaties op en tussen de spots, met oog op de beheersbaarheid van een mogelijke calamiteit

Ad. 8.

ProRail heeft verzocht om de aanvraag niet geheel aan de vergunning te koppelen. Daardoor is niet altijd duidelijk of een bepaalde verandering invloed heeft op het de vergunde situatie. Het kan daardoor nodig zijn dat voor bepaalde veranderingen toch een reguliere procedure nodig is.

Door het vooraf meedelen van wijzigingen in de bedrijfsvoering / inrichting die in overeenstemming met de vergunning (lijken te) zijn, en (mogelijk) milieuneutraal kunnen worden doorgevoerd, behoudt het bevoegd gezag het overzicht op wat wel en niet is vergund. Daarom is voorschrift A.2 aan de vergunning is verbonden.

Ad. 9.

De gevraagde gegevens volgens voorschrift A.10 zijn nodig om een actueel beeld te hebben van Kijfhoek op de luchtkwaliteit. De aanleiding daarvoor is dat Kijfhoek lokaal in een betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. In het kader van de monitoring van de risico's dient het totaal aantal treinen dat Kijfhoek heeft aangedaan bekend te zijn. Het aanleveren van die gegevens in het kader van de luchtkwaliteit behoeft derhalve niet tot een verzwaring van de regeldruk te leiden. De enige verzwaring die voorschrift A.10 met zich mee brengt is dat gevraagd wordt om een onderbouwde inschatting van het percentage dieseltreinen ten opzichte van de elektrische treinen. Hoewel die informatie wenselijk is, is dit niet noodzakelijk. Om de regeldruk niet onnodig te verhogen, is voorschrift A10 dusdanig aangepast, dat voor het aanleveren van gegevens gebruik kan worden gemaakt van de informatie die al in het kader van de monitoring van de risico's bekend moeten zijn.

Ad. 10.

Voorschrift B.3, aangaande een behoorlijke verlichting, is niet vanuit arboveiligheids-overwegingen opgenomen, maar vanuit de beredenering dat er te allen tijde voldoende verlichting moet zijn, om tijdens controles incidenten zoals druppellekkages en (technische) mankementen aan sporen, wissels en wagens te kunnen waarnemen. Het voorschrift beoogt daarmee emissies en risico's ten aanzien van het milieu te beperken.

Ad. 11.

De aanvraagster van de vergunning is vergunninghoudster en is daarmee verantwoordelijk voor alle activiteiten die binnen de inrichting voorkomen. Dat er binnen een inrichting meerdere bedrijven samen werken, neemt deze verantwoordelijkheid niet weg. Het is aan de vergunninghoudster om er zorg voor te dragen dat alle partijen binnen de inrichting op de hoogte zijn van de vergunning en de vergunningsvoorschriften, en dat alle partijen zich ook aan de vergunningvoorschriften houden. In voorschrift B.6 wordt met "degene die de inrichting drijft" de vergunninghouder bedoeld. Aangezien er meerdere bedrijven binnen de inrichting actief zijn, begrijpen wij de verwarring. Daarom is in het voorschrift de zinsnede "degene die de inrichting drijft", vervangen door vergunninghoudster.

Ad. 12.

Wij kunnen instemmen met de in de zienswijze voorgestelde tekstuele aanpassing van voorschrift B.15. Voorschrift B.15 is dan ook als zodanig aangepast.

Ad. 13.

De eerder aangeleverde gevoeligheidsanalyse maakt geen onderdeel van de aanvraag. Het uitgangspunt is dat de gevoeligheidsanalyse samen met het MSEV wordt geborgd in de vergunning. Wij kunnen in de vergunning geen documenten verbinden, die niet in het kader van de aanvraag zijn ingediend. Vandaar dat we dit voorschrift laten staan. Daarbij merken we op dat indien men verwacht dat de reeds ingediende analyse ook volstaat voor het nieuwe MSEV model, deze ongewijzigd kan worden ingediend.

Ad. 14.

Gezien het incident van 14 januari 2011 is een betere boring van de werkprocessen van het heuvelproces gewenst. Met voorschrift C.2 willen wij deze werkprocessen beter inzichtelijk te maken en borgen in deze vergunning.

Ad. 15.

Wij kunnen instemmen met de in de zienswijze voorgestelde tekstuele en inhoudelijke aanpassing van voorschrift C.3. Voorschrift C.3 is dan ook als zodanig aangepast.

Ad. 16.

Het 4 uur criterium geldt voor alle treinen die Kijfhoek aandoen, maar waarbij niet gerangeerd wordt. In overeenstemming met het verzoek van ProRail is voorschrift C.4 hierop verduidelijkt.

Ad. 17.

De bewering dat de eindrapportage Basisnet Spoor niet beschikbaar is, is onjuist. Het eindrapport is op 20 september 2011 vastgesteld en is via het internet te downloaden. De reden dat verwezen wordt naar dit eindrapport is, dat hierin de vervoersplafonds voor het doorgaand spoor zijn vastgelegd. Bij de rapportage over het nieuwe risicomonitoringssysteem MSEV, dient rekening te worden gehouden met deze vervoerplafonds. In de risicoanalyse zijn namelijk ongevalsscenario's ivm botsingen met doorgaand spoor opgenomen. Deze voorwaarde wordt met voorschrift C.6 vastgelegd.

Ad. 18.

In de aanvraag is bij het heuvelen uitgegaan van een maximale oploopsnelheid waarbij het proces nog goed verloopt. Het is een bepalende factor bij de berekening met QRA. Doordat niet alle onderdelen van de aanvraag deel uitmaken van de vergunning is dit niet geborgd. De maximaal toegestane oploopsnelheid vinden wij dusdanig belangrijk dat wij dat wel geborgd willen hebben in de vergunning. Vandaar dat dit middels voorschrift C.10 aan de vergunning verbonden is.

Ad. 19.

Kijfhoek is een dynamische inrichting, waarbij de risico's voor de omgeving sterk afhangen van de type stoffen en de hoeveelheden die in de wagens worden vervoerd en op Kijfhoek worden gerangeerd. Echter ook de gebruikte technieken en procedures hebben grote invloed op de faalkansen en daarmee het risico voor de omgeving. Gebaseerd op de toekomstige te verwachte capaciteit is nu een bepaalde risicoruimte aangevraagd. De beschikbare risicoruimte is echter beperkt. Verdere uitbreiding van de risicoruimte voor Kijfhoek zal in de toekomst waarschijnlijk niet mogelijk zijn. Dat betekent dat met de nu vergunde risicoruimte verstandig moet worden omgegaan. Aan één kant gebeurt dat door het monitoren van de risico's. Aan de andere kant wordt dat gedaan worden door regelmatig te bezien of de gebruikte technieken en procedures verbeterd kunnen worden, waardoor risico's verkleind kunnen worden.

Dat de inrichting ten tijde van de aanvraag voldoet aan de BBT wil niet zeggen dat deze BBT-maatregelen en -voorzieningen tot in lengte der dagen ook als BBT kunnen worden aangemerkt. Door vernieuwde inzichten en nieuwe technieken verandert de BBT regelmatig. Iedere inrichting dient in principe te voldoen aan de beste beschikbare technieken (BBT) en dus is het noodzakelijk dat ook regelmatig wordt bezien of er aanpassingen nodig/mogelijk zijn om de BBT binnen de inrichting op peil te houden. Dit geldt zeker voor inrichtingen waarvan de invloed op de omgeving aanzienlijk is. Aangezien de invloed van Kijfhoek ten aanzien van het externe risico voor de omgeving aanzienlijk is, achten wij het 5-jaarlijks beoordelen van de BBT niet als een onevenredig bezwarende maatregel.

Ad. 20.

Wij delen niet de mening van ProRail dat de bereikbaarheid van de sporen voldoende is gewaarborgd. De Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid heeft op 7 mei 2010 in haar advies, met kenmerk 2010/094/Idu, aangegeven dat de bereikbaarheid van de sporen onvoldoende is. Op 21 september 2010 heeft de gemeente Zwijndrecht mede hierom een besluit aanwijzing bedrijfsbrandweer genomen.

Met de implementatie daarvan, wordt het probleem van de bereikbaarheid van de sporen ten dele ondervangen. Er blijft echter nog behoefte aan verbetering van de bereikbaarheid. Dit blijkt tevens uit de reactie van de Veiligheidsregio op de zienswijzen van 8 augustus 2012. Het zoeken naar alternatieven om de bereikbaarheid op de sporen voor hulpdiensten te vergroten is daarom nog steeds gewenst.

Ad. 21.

Het aanvalsplan is inderdaad een document van de brandweer. Bij het opstellen van het aanvalsplan is de brandweer echter afhankelijk van informatie omtrent de inrichting. Indien er wijzigingen binnen de inrichting optreden die van invloed kunnen zijn op het aanvalsplan dient de brandweer daarvan op de hoogte te worden gebracht.

Het is in dat kader verstandig dat bij wijzigingen binnen de inrichting toetsing plaatsvindt aan het aanvalsplan. Daarnaast is het aanvalsplan ook van belang voor de bedrijfsbrandweer die kennis moet hebben van het aanvalsplan om een goede samenwerking met de brandweer te kunnen bewerkstelligen. Het integraal opnemen van het aanvalsplan in het calamiteitenplan is niet nodig. Wel dient duidelijk te zijn dat er afstemming heeft plaatsgevonden met het aanvalsplan van de brandweer. Voorschrift D.23 is ter verduidelijking hierop aangepast.

Ad. 22.

Voorschrift D.31 geeft aan dat voorzieningen en procedures aanwezig dienen te zijn, waardoor binnen 1 minuut een melding kan worden gedaan van een brand en/of emissies van gevaarlijke stoffen. Met het verzoek om "brand en/of emissies" te vervangen door calamiteiten, kan worden ingestemd.

Ad. 23.

Met de zienswijze kan worden ingestemd. Voorschrift D.40 is daarom in overeenstemming gebracht met voorschrift 4.2. van de beschikking aanwijzing bedrijfsbrandweer (d.d. 21 september 2010).

Ad. 24.

In het kader van het zonebeheer is het rekenmodel verfijnd. De omgeving is beter gedetailleerd met behulp van hoogtelijnen en bodemgebieden. Dit geeft afwijkingen op detailniveau. De aangevraagde activiteiten zijn niet gewijzigd in het rekenmodel.

Ad. 25.

Voorschrift E.2 zou inderdaad moeten verwijzen naar voorschrift E.1 in plaats van F.1. Deze omissie is hersteld.

Ad. 26.

Voorschrift E.4, lid a, heeft inderdaad tot doelstelling om deze controle eenmalig uit te voeren. Dit is echter onvoldoende helder verwoord in het voorschrift. Naar aanleiding van de zienswijze van ProRail is lid a van voorschrift E.4 daarom aangepast.

Ad. 27.

Het bepalen van het aantal geheuveld wagens en het gemiddeld aantal wagens per trein zou ook met een ander systeem dan Kijfdis bepaald mogen worden, zolang maar aantoonbaar is dat het om een gelijkwaardig systeem gaat, dat niet strijdig is met de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai, uitgave 1999 (HMRI). Naar aanleiding van de zienswijze van ProRail is voorschrift E.5 hierop aangepast.

Behandelen zienswijze DB Schenker

Ad. 28.

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is geen wettelijke norm, maar een richtwaarde. Het provinciale beleid geeft aan dat voorkomen moet worden dat het GR deze richtwaarde overschrijdt.

Omdat het GR ook bepaald wordt door ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van Kijfhoek, betekend dit dat wij ernaar streven het GR zo laag mogelijk te houden en dus niet een onnodig hoog GR te vergunnen.

Uit de QRA, behorende bij de aanvraag, blijkt dat op basis van de maximaal te verwachte capaciteit, het GR ligt bij 0,87 OW bij 120 doden. Normaal gesproken zou de QRA aan de vergunning verbonden worden, waarmee tevens de fN-curve voor het GR wordt vastgelegd. ProRail heeft in de aanvraag echter verzocht de QRA niet aan de vergunning te verbinden. Om toch het GR te beperkt te houden is besloten om het maximale GR, overeenkomstig de bij de aanvraag gevoegde QRA, vast te leggen op een waarde van 0,87 OW.

Behandeling zienswijzen college van burgemeester en wethouders van Zwijndrecht

Ad. 29.

De tekst onderaan pagina 35 van de ontwerpbeschikking is aangepast (zie tekst onder het kopje aandachtspunten op pagina 55 van deze beschikking). Daarbij is nader ingegaan op de bevoegdheden van de beide bestuursorganen. Hierbij is aangegeven dat zowel het college van burgemeester en wethouders van Zwijndrecht als wij bevoegd zijn handhavend op te treden. Tussen de Zuid-Hollandse overheidspartners zijn samenwerkingsovereenkomsten gesloten en zijn praktische werkafspraken gemaakt. Deze zijn te vinden in het document:

"Toelichting samenwerkingsdocumenten Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo): Samenwerkingsovereenkomst, Productencatalogus, Werkafspraken". Hierin is onder andere aangegeven dat voor toezicht en handhaving geldt, dat de volledige bevoegdheid voor Vvgb-inrichtingen bij de provincie blijft.

Ad. 30.

Om toezicht te kunnen houden ten aanzien van de gebruikte risicoruimte door Kijfhoek, is voorgeschreven dat iedere drie maanden met behulp van het risicomonitoringssysteem MSEV het PR en GR van het daaraan voorafgaande jaar moeten worden bepaald. Een rapportage daarvan moet worden toegestuurd aan het bevoegd gezag. (zie ook de paragraaf "monitoring en rapportage" op pagina 21 van deze beschikking).

Het MSEV is een tool om te monitoren of veranderingen van rangeerhandelingen en/of wijzigingen in de bedrijfsvoering leiden tot een verandering van de gebruikte risicoruimte. Een toename aan rangeerhandelingen met gevaarlijke stoffen zal leiden tot een toename van de gebruikte risicoruimte. Het zelfde geldt, wanneer in verhouding meer gevaarlijke stoffen worden gerangeerd.

Bij benadering van de vergunde risicoruimte dient ProRail maatregelen te nemen om te voorkomen dat de vergunde risicoruimte wordt overschreden. Voor het bevoegd gezag is dat het signaal om met ProRail om de tafel te gaan en mogelijke risicoreducerende acties te bespreken.

Naast het monitoren van de gebruikte risicoruimte is tevens voorgeschreven dat ProRail iedere 5 jaar onderzoekt of er maatregelen genomen kunnen worden risico's te kunnen beperken. Een rapportage van dat onderzoek dient aan het bevoegd gezag te worden overgelegd.

Ad. 31.

Zoals beschreven in de tweede alinea op pagina 19 en bij het eerste gedachteballetje op pagina 23 van deze beschikking, is het Veiligheidsplan op advies van de Veiligheidsregio geëist. Het Veiligheidsplan gaat verder dan de vergunningaanvraag en is bedoeld als aanvulling op het Calamiteitenplan. Het Veiligheidsplan heeft een meer preventieve benadering en gaat in op mogelijke incidentscenario's en stelt eisen aan maatregelen/voorzieningen om die incidenten te voorkomen en de effecten te beperken/beheersen. Vanuit het Veiligheidsplan zal moeten blijken, welke aanvullende maatregelen genomen moeten worden.

Het Calamiteitenplan heeft een repressief doel en beschrijft de voorzieningen/maatregelen die nodig zijn of in werking treden op het moment dat zich een incident/noodsituatie voordoet. Ter verduidelijking zijn de begrippen opgenomen in de begrippenlijst.

Ad. 32.

Ten aanzien van de voorschriften rondom treinen met chloor en de stofklassen 1 en 7 merken wij het volgende op:

Voor de RID stofklassen 1 (ontplobbare/explosieve stoffen) en 7 (kernmateriaal) is alleen het rangeren middels heuvelen of stoten verboden. Voor treinen met chloor is rangeren in het geheel niet toegestaan.

Treinen kunnen ook over Kijfhoek rijden als doorgaande treinen. Daarbij bestaat de mogelijkheid dat de treinen op Kijfhoek van rijrichting moeten veranderen. In dat geval zal de trein kopmaken. Bij het kopmaken wordt de locomotief van de trein afgekoppeld, omgereden en aan de andere kant weer aangekoppeld. Deze handeling wordt, gezien jurisprudentie, niet als rangeerhandeling gezien. Het is daarmee geen inrichting gebonden activiteit.

Zowel treinen met chloor, als treinen met RID klassen 1 en 7 dienen aangemeld te worden bij de alarmcentrale van de overheidshulpdiensten, wanneer deze langer dan 4 uur op Kijfhoek verblijven. Deze eis is echter niet langer noodzakelijk wanneer de procedure voor het aanleveren van informatie aan de brandweer in het geval van een calamiteit, voldoende is geregeld en daarmee gewaarborgd is dat de juiste informatie snel aan de hulpdiensten bekend kan worden gemaakt.

Voor de treinen met chloor of RID klassen 1 en 7, dienen aparte sporen geselecteerd te worden in het geval de treinen gedurende een langere tijd op Kijfhoek moeten verblijven. Deze sporen moeten goed bereikbaar zijn en de sporen aan weerskanten dienen vrij te zijn van andere wagons. Indien het niet mogelijk is de naastgelegen sporen vrij te maken, dan mogen daar in ieder geval geen wagons staan met gevaarlijke stoffen.

Ad. 33.

De aan te leveren informatie is in principe ook alleen nodig bij een calamiteit. Dat neemt niet weg dat het essentieel is dat duidelijk is dat het aanleveren van informatie ook tijdig kan geschieden. Dit dient bij oefeningen t.a.v. het noodplan in de praktijk te worden getoetst. Naar aanleiding van deze zienswijze is besloten om dit voor de duidelijkheid nog nadrukkelijk te vermelden in voorschrift D.33.

Behandeling zienswijzen van de heer [REDACTED]:

Ad. 34.

Het voorkomen of beperken van slachtoffers wordt binnen de vergunning geregeld door het voorschrijven van risicobeperkende maatregelen en opleggen van onderzoeksverplichtingen daartoe. Dit is onder andere geregeld in de voorschriften: C.17, D.1, D.2, D.3, D.30, D.31. De verantwoordelijkheid voor de vergunninghoudster beperkt zich tot het waarschuwen van de overheid (o.a. Burgemeester en Veiligheidsregio) en het indammen van de risico's. Het waarschuwen, informeren van omwonenden en het ontruimen van de omgeving, kan ook leiden tot het voorkomen van slachtoffers, maar dit is specifiek de taak/verantwoordelijkheid van de overheid.

Ad. 35.

Het is de verantwoordelijkheid van de vervoerders dat wagens voldoen aan de technische eisen zoals gesteld in het RID. Indien tijdens het vervoer geconstateerd wordt dat niet aan deze verplichtingen wordt voldaan, dient/dienen de betreffende wagen of wagens zo snel mogelijk te worden opgehouden (uit de dienstregeling te worden gehaald). Het is namelijk niet wenselijk dat het vervoer met dergelijke wagens wordt voortgezet. Wanneer deze constatering op Kijfhoek wordt gedaan, mag de wagen dus ook niet worden teruggestuurd. Er moeten wel maatregelen getroffen worden om de gebreken zo snel mogelijk te verhelpen en de risico's te beperken. Het rangeren met dergelijke wagens is niet toegestaan (voorschrift C.12).

Ad. 36.

Parkeren moet mogelijk zijn voor zolang als noodzakelijk. Het voorschrijven van een maximale duur is niet mogelijk, omdat niet vooraf bepaald kan worden hoe lang noodzakelijk is. Het is overigens in het belang van ProRail en de vervoerders dat het parkeren niet langer duurt dan strikt noodzakelijk, omdat dit kosten met zich mee brengt en het ten koste gaat van de capaciteit van het emplacement. Het langer dan noodzakelijk parkeren of overstaan van treinen is daarom niet te verwachten.

Ad. 37.

Hoewel het heuvelproces bepaalde risico's met zich meebrengt is het een proces dat, mits de werkprocessen goed worden opgevolgd, veilig kan worden uitgevoerd. De borging van de werkprocessen van het heuvelproces kan echter beter. Met voorschrift C.2 is beoogd deze werkprocessen eerst beter inzichtelijk te maken en vervolgens te borgen in de vergunning. Het heuvelproces zoals dit nu is vastgelegd achten wij vergunbaar.

Ad. 38.

De vergunbaarheid van bepaalde risico's is vooraf beoordeeld/bepaald aan de hand van de bij de aanvraag aangeleverde Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA). Het MSEV is een vereenvoudigde versie van de QRA, welke als tool gebruikt wordt om de risico's elke 3 maanden te kunnen monitoren. De veranderingen van het nieuwe MSEV ten opzichte van het oude MSEV hebben dus geen invloed op de vergunbaarheid, maar alleen op het achteraf monitoren. Het is dan ook niet noodzakelijk dat het nieuwe MSEV voorafgaan aan het verlenen van de vergunning wordt beoordeeld.

Ad. 39.

Zienswijze nummer 39 heeft veel overeenkomsten met zienswijze 48. Kortheidshalve verwijzen wij dan ook naar de beantwoording van zienswijze 48.

Behandeling zienswijzen van de [REDACTED] r:

Ad. 40.

De risicoruimte die ProRail aanvraagt hebben wij nader gespecificeerd, door het vastleggen van de PR 10^{-6} contour en het vastleggen van het GR bij 0,87 x oriëntatiewaarde.

Enige flexibele ruimte is daarbij gegeven, maar daarop wordt toezicht gehouden doordat iedere drie maanden de gebruikte risicoruimte in beeld moet worden gebracht. Er is derhalve geen sprake van een onbegrensde risicoruimte.

Ad. 41.

Wij stellen geen eisen aan de opstellers van een risicoanalyse (of QRA). Hiermee wordt bij de beoordeling dan ook geen rekening gehouden. Wel wordt bij de beoordeling van een QRA bekeken of de risicoanalyse is uitgevoerd conform de Handleiding risicoberekening Bevi.

Dit document geeft aan welke onderdelen moeten worden behandeld en hoe de risicoberekeningen moeten worden uitgevoerd. De beoordeling van de risicoanalyse wordt uitgevoerd door experts op dit gebied. Geconstateerd is dat de QRA correct is opgesteld.

Ad. 42.

Het bevoegd gezag is onafhankelijk in Nederland. Wij hebben geen banden met de aanvrager. Voor de beoordeling van de risicoanalyse hebben wij zelf experts in dienst. Daarnaast vindt ook een toetsing plaats door wettelijk adviseurs. Ten aanzien van de risicoanalyse (of QRA) is de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid als wettelijk adviseur betrokken. Het faalkansenmodel dat gekoppeld is aan de risicoanalyse, is getoetst door het Centrum voor Externe Veiligheid van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne. Tot slot is ook de VROM-inspectie als adviseur betrokken bij het opstellen van de ontwerpbeschikking. Het beoordelen van de QRA door derden is dan ook niet nodig.

Ad. 43.

De zienswijzen 43 en 46 zijn tezamen beantwoord onder de beantwoording van zienswijze Ad 46.

Ad. 44.

Wij zijn van mening dat een informatieavond niet direct noodzakelijk is, aangezien wij van slechts 2 omwonenden zienswijzen hebben ontvangen. Mocht u meer informatie willen, dan kunt u altijd contact opnemen met de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid.

Ad. 45.

Ten aanzien van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze nummer 42. Voorts merken wij op dat vergunningverlening en handhaving binnen de overheden strikt gescheiden zijn. Tot slot kan vermeld worden dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar aanleiding van incidenten en rampen onderzoek doet naar de oorzaak daarvan. Zij zijn geen adviseur in het kader van de vergunningverlening.

Ad. 46.

De aanvraag is samen met de ontwerpbeschikking verstuurd aan de gemeente Barendrecht. Op 2 januari 2012 hebben wij de ontvangstbevestiging van de gemeente Barendrecht ontvangen. Op 6 februari 2012 heeft de [REDACTED], voorafgaand aan het indienen van zijn zienswijze, telefonisch contact gehad met de behandelend ambtenaar bij de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid. Tijdens dit gesprek heeft [REDACTED] kenbaar gemaakt dat hij geen mogelijkheid had gehad om de ontwerpbeschikking in te zien, omdat deze niet aanwezig was bij de ter inzage gelegde stukken in het gemeentehuis te Barendrecht.

De behandelend ambtenaar heeft aangeboden de ontwerpbeschikking alsnog digitaal toe te zenden. Van dit verzoek is geen gebruik gemaakt, omdat er onvoldoende tijd zou zijn om de ontwerpbeschikking te beoordelen.

Naar aanleiding van het telefoongesprek met de [REDACTED] is contact opgenomen met de gemeente Barendrecht. Daarbij is gesproken met een medewerkster van de gemeente. Zij heeft geconstateerd dat de ontwerpbeschikking aanwezig was en gaf aan dat deze weldegelijk ter inzage heeft gelegen. Buiten de zienswijze van de [REDACTED] zijn verder geen andere zienswijzen of klachten ontvangen over dit punt.

Er zijn dus geen aanwijzingen dat meerdere personen een dergelijke omissie hebben ondervonden.

De zienswijze van [REDACTED] (ontvangen op 7 februari 2012) hebben wij aangemerkt als een zogenaamde pro forma zienswijze. Bij brief van 15 maart 2012 is de ontwerpbeschikking alsnog naar de [REDACTED] toegestuurd en is hij in de gelegenheid gesteld om binnen twee weken zijn zienswijzen aan te vullen, dan wel te wijzigen. Door de [REDACTED] de mogelijkheid te bieden, om de pro forma zienswijzen buiten de termijn van ter inzage legging aan te vullen, kan er geen sprake zijn van een geschaad belang van de [REDACTED].

Ad. 47.

Voor ons antwoord op deze zienswijze verwijzen wij naar het antwoord op zienswijze 42.

Ad. 48.

Het bevoegd gezag en de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid zijn zich ervan bewust dat de infrastructuur bij Kijfhoek niet optimaal is. Dit blijkt onder andere uit het advies van de Veiligheidsregio van 7 mei 2010, waarin zij aangeeft, dat de bereikbaarheid van de sporen onvoldoende is. Op 21 september 2010 heeft de gemeente Zwijndrecht mede hierom een besluit aanwijzing bedrijfsbrandweer genomen. Met de implementatie daarvan, wordt het probleem van de bereikbaarheid van de sporen deels ondervangen. Daarnaast is in voorschrift D.1. voorgeschreven dat in het belang van milieu, (in- en externe) veiligheid en rampenbestrijding een aantoonbaar actueel en operationeel Veiligheidsplan aanwezig moet zijn. Conform voorschrift D.2. lid b (laatste gedachtenstreepje) dient het Veiligheidsplan informatie te bevatten met betrekking tot de verbetering van de bereikbaarheid van sporen binnen de inrichting voor in- en externe noodorganisaties en (overheids)hulpdiensten. Hiermee wordt beoogd dat ProRail in het Veiligheidsplan aandacht besteedt aan mogelijke oplossingen ten aanzien van knelpunten in de infrastructuur, die ertoe kunnen leiden dat de brandweer en andere hulpdiensten een incidentlocatie niet (goed) kunnen bereiken.

Ad. 49.

Het bevoegd gezag is onafhankelijk in Nederland. Wij hebben geen banden met de aanvrager. Voor de beoordeling van de werkprocessen ten behoeve van de goede werking van het automatische heuvelproces zowel bij ons als bij onze adviseurs voldoende kennis aanwezig.

Ad. 50.

Wij vergunnen op basis van wat is aangevraagd en toetsen daarbij aan de wettelijke eisen. Ten aanzien van het bedoelde incident waren nog niet alle onderzoeken afgerond ten tijde van het ter inzage leggen van de ontwerpbeschikking. Nadat alle onderzoeken zijn afgerond en bestudeerd, zal worden overwogen om hieruit voortvloeiende aanbevelingen middels een ambtshalve wijziging van de vergunning op te nemen. De Onderzoeksraad voor Veiligheid is geen wettelijk adviseur (zie ook Ad 45). De ontwerpbeschikking is dus niet door de Onderzoeksraad getoetst.

Ad. 51.

De aanvraag om vergunning is in 2007 ingediend. Derhalve dient de vergunningprocedure te worden afgerond overeenkomstig de Wet- en regelgeving die op dat moment geldig was. Voor deze procedure is dan ook de Wet milieubeheer van toepassing, waarbij nog wel vermeld moet worden of het om een beschikking voor bepaalde of onbepaalde tijd gaat.

Ad. 52.

Voor ons antwoord op deze zienswijze verwijzen wij naar het antwoord op zienswijze 45.

Wijzigingen ten opzichte van de ontwerpbeschikking

Naast de wijzigingen als gevolg van de zienswijzen zijn o.a. nog enkele foutieve verwijzingen hersteld en is de begrippenlijst aangepast. Deze wijzigingen hebben echter geen inhoudelijke veranderingen tot gevolg.

Eindconclusie

Gelet op de vorenstaande overwegingen bestaat er voor ons geen aanleiding de gevraagde vergunning in het belang van de bescherming van het milieu te verlenen. Aan de vergunning zijn voorschriften verbonden die bescherming bieden tegen de nadelige gevolgen voor het milieu.

BESLUIT

Gelet op het voorgaande en de wettelijke bepalingen van de Wm en de Awb hebben wij besloten:

- I. aan ProRail BV regio Randstad Zuid een revisievergunning conform artikel 8.4 van de Wet milieubeheer te verlenen;
- II. deze vergunning voor onbepaalde tijd te verlenen;
- III. dat met toepassing van artikel 8.16, sub c van de Wm de voorschriften F.16, F.17 en F.18 nog een jaar van kracht blijven nadat deze vergunning haar gelding heeft verloren, of zoveel eerder als aan de gestelde voorschriften is voldaan;
- IV. dat de resteffecten ingevolge de verantwoording van het Groepsrisico, acceptabel zijn;
- V. dat de volgende onderdelen van de aanvraag van 9 november 2010 deel uitmaken van de vergunning:
 - a. bijlage 2, de "Algemene beschrijving van het emplacement Kijfhoek t.b.v. informatie bij de voorbereiding voor de QRA" met uitzondering van paragraaf 1.3.4.7 voor zover dit de aanwijzing van sporen betreft;
 - b. hoofdstuk 5 m.b.t. de beschrijving van de "Best Beschikbare Technieken";
 - c. bijlage 9, v.w.b. de Representatieve Bedrijfssituatie (RBS) railverkeer geluid;
 - d. de door Brandweer Zwijndrecht op 10 april 2007 geaccordeerde tekeningen, bijgevoegd als bijlage 10 bij de vergunningaanvraag;
 - e. paragraaf 2 van bijlage 12 m.b.t. de beschrijving van "Kijfdis";

- f. het faalkansenmodel, versie 3.00, uit de QRA 2010, inclusief de volgende invoerparameters:

- wagenaantallen
- procentuele verdeling over processen
- in-proces overstandtijden
- keuze overstandproces (locatie)
- verdeling dag/nacht
- gemiddelde aantal wagens per afloopje
- aantal heuveldagen per week
- gemiddeld aantal wagens per trein
- percentage herheuvelingen

maar exclusief de getalswaarden hiervan, toegepast voor het bepalen van de risico's zoals opgenomen in de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) 2011, versie 07 van 8 april 2009, uit bijlage 4, inclusief het addendum uit bijlage 4b, behorende bij de door ProRail ingediende herziene aanvraag om een revisievergunning ingevolge de Wet milieubeheer van 18 november 2010;

- VI. de volgende onderdelen aan deze vergunning te verbinden:

- a. het door de inrichting veroorzaakte plaatsgebonden risico (PR), als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en zoals weergegeven met de rode contour in de bij deze beschikking behorende Bijlage Risicocontouren Kijfhoek;
- b. het door de inrichting veroorzaakte groepsrisico (GR), als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), dat is bepaald op de maximale waarde $0,87 \times$ de oriëntatiewaarde (de oriëntatiewaarde zoals bedoeld in artikel 12, lid 1, van het Bevi) in het invloedsgebied (gedefinieerd als de 1%-letaliteitsgrens) en dat is gebaseerd op de bevolkingsgegevens van de vigerende bestemmingsplannen die in de QRA bij de aanvraag zijn meegenomen;

- VII. aan deze vergunning de hierna vermelde voorschriften te verbinden.

BEROEP

Tegen de beschikking kan door belanghebbenden, die zienswijzen naar voren hebben gebracht tegen de ontwerpbeschikking of aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij dat niet hebben gedaan, beroep worden ingesteld bij Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Op grond van artikel 6:7 van de Awb bedraagt de termijn voor het indienen van een beroepschrift zes weken. De termijn vangt, ingevolge artikel 6:8, vierde lid, van de Awb, aan met ingang van de dag na de dag waarop een exemplaar van de beschikking ter inzage is gelegd.

De beschikking treedt in werking met ingang van de dag na het einde van de beroepstermijn, tenzij voor deze datum beroep is ingesteld en ingevolge artikel 8:81 van de Awb om een voorlopige voorziening is verzocht. Dat kan als onverwijlde spoed dat vereist. Een verzoek om voorlopige voorziening dient te worden gericht aan de Voorzitter van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. De beschikking treedt dan niet in werking voordat de Voorzitter een uitspraak heeft gedaan.

IN WERKING TREDEN BESLUIT

Dit besluit treedt in werking na afloop van de beroepstermijn. Indien gedurende de beroepstermijn een verzoek om een voorlopige voorziening is ingediend, treedt het besluit niet in werking voordat op het verzoek is beslist.

AANDACHTSPUNTEN

Wij wijzen de vergunninghouder erop dat er nog andere (wettelijke) bepalingen van kracht kunnen zijn. Het gaat hierbij om het in werking zijn van een inrichting.

Wij maken vergunninghouder onder meer attent op:

- het Besluit melden van bedrijfs- en gevaarlijke afvalstoffen;
- Activiteitenbesluit (www.aim.nl).

Met betrekking tot het bevoegd gezag merken wij het volgende op:

Voor het verlenen van de onderhavige beschikking zijn wij op grond van het overgangsrecht in de Invoeringswet Wet algemene bepalingen omgevingsrecht het bevoegd gezag. Voor nieuwe aanvragen geldt, dat vanwege het inwerkingtreden van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) op 1 oktober 2010, het college van burgemeester en wethouders van Zwijndrecht voor het verlenen van een omgevingsvergunning het bevoegd gezag is. Voor nieuwe aanvragen zijn wij bevoegd tot het beslissen omtrent een verklaring van geen bedenkingen ten aanzien van, kort gezegd, het milieudeel van een project waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Wij zijn mede bevoegd voor handhaving bij deze inrichting. Hieronder valt ook de beoordeling van rapportages, onderzoeken e.d., welke voortvloeien uit de voorschriften die verbonden zijn aan deze vergunning.

ONDERTEKENING EN VERZENDING

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
Voor dezen,

het hoofd van de afdeling Vergunningen en Meldingen
van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid,

ing. M.R. Rietberg

Besluitdatum: 29 augustus 2012

Verzending:

- Burgemeester en wethouders van Zwijndrecht;
- Ministerie van I&M, Inspectie LenT, Postbus 16191, 2500 BD Den Haag;
- Burgemeester en wethouders van Barendrecht;
- Burgemeester en wethouders van Hendrik-Ido-Ambacht;
- Burgemeester en wethouders van Ridderkerk;
- Dijkgraaf en Heemraden van het Waterschap Hollandse Delta,
Postbus 4103, 2980 GC Ridderkerk;
- Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid;
- DB Schenker Rail Nederland N.V.;
- de heer [REDACTED], 3333 EP Zwijndrecht;
- de [REDACTED], Dorpsstraat 149, 2995 XG Heerjansdam.

VOORSCHRIFTEN

Inhoudsopgave

- A. Meldingen, Registraties en Rapportages
- B. Algemene Veiligheid en Milieubescherming
- C. Externe Veiligheid
- D. Preventie, Preparatie en Repressie van Calamiteiten
- E. Geluid
- F. Bodembescherming
- G. Opslag en Gebruik van Gevaarlijke Stoffen
- H. Lozing Afvalwater in de Riolering
- I. Energie en Afvalstoffen
- J. Begrippen

Bijlage:

- Risicocontouren Kijfhoek

A. MELDINGEN, REGISTRATIES EN RAPPORTAGES

Meldingen

1. Calamiteiten als bedoeld in artikel 17.1 van de Wet milieubeheer, waarbij inzet van de overheidsbrandweer en/of ambulance noodzakelijk is, worden overeenkomstig artikel 17.2, lid 1, van de Wet milieubeheer gemeld middels de vastgestelde REMI-regeling.
Calamiteiten als bedoeld in artikel 17.1 van de Wet milieubeheer, waarbij geen inzet van de overheidsbrandweer en/of ambulance noodzakelijk is, worden overeenkomstig artikel 17.2, lid 1, van de Wet milieubeheer gemeld bij de Milieutelefoon van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, telefoonnummer 0888 333 555.
2. Veranderingen van de inrichting of van de werking daarvan, overeenkomstig artikel 8.1, lid 3, van de Wet milieubeheer die in overeenstemming zijn met deze vergunning en de daaraan verbonden beperkingen en voorschriften, dienen schriftelijk aan het bevoegd gezag te worden meegedeeld.
3. Er dient een melding te worden gedaan aan de Alarmcentrale van de overheids-hulpdiensten (tel: 078-6133333), voordat of binnen 15 minuten nadat binnen de inrichting aanwezig zijn:
 - a. wagens met Klasse 1 conform het "Reglement betreffende het Internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de spoorweg" (RID), met uitzondering van zendingen genoemd onder voorschrift 1.9.5.2 lid 6 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG);
 - b. wagens met kernmateriaal van Klasse 7, zoals genoemd onder voorschrift 1.9.5.3 lid 2 en lid 3 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen;
 - c. wagens met chloor (tevens lege, niet gereinigd).Daarbij dient tevens aangegeven te worden, waarom het noodzakelijk is dat deze wagens op Kijfhoek komen en of, voor zover bekend, voldaan kan worden aan het gestelde in voorschrift C.9. Na goedkeuring en implementatie van de procedure genoemd onder voorschrift D.30, lid b, kan dit voorschrift komen te vervallen. *Voorschrift A3. is vernietigd door RVS*
4. Uiterlijk drie maanden voordat (delen van) de activiteiten van de inrichting worden beëindigd wordt hiervan door of namens vergunninghoudster schriftelijk melding gedaan aan het bevoegd gezag. Bij deze melding worden de volgende gegevens overgelegd:
 - d. de wijze waarop de in de inrichting aanwezige grond, hulp- en afvalstoffen en overige milieuschadelijke stoffen en installaties zullen worden verwijderd;
 - e. de toekomstige bestemming en het gebruik van het terrein van de inrichting.Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van het geheel of gedeeltelijk buiten werking stellen van de inrichting.

Registratiesysteem

5. Er moet een registratiesysteem zijn waarin (actuele) informatie omtrent onderhoud, metingen, keuringen, controles en gegevens van relevante milieu-onderzoeken wordt bijgehouden. In het registratiesysteem moet ten minste de volgende informatie zijn opgenomen en bijgehouden:
 - a. de schriftelijke of digitale instructies voor het personeel, zoals elders genoemd in de voorschriften van deze beschikking;
 - b. de resultaten van in de inrichting uitgevoerde milieucontroles, keuringen, inspecties, metingen, registraties en onderzoeken (zoals keuringen van brandblusmiddelen, visuele inspectie van bodembeschermende voorzieningen, bodemonderzoek, energiebesparingsonderzoek, akoestisch onderzoek, keuringen van tanks, keuringen van stookinstallaties, enzovoorts);

- c. meldingen van ongewone voorvallen, die van invloed zijn op het milieu, met vermelding van datum, tijdstip en de genomen maatregelen;
 - d. afgiftebewijzen van (gevaarlijke) afvalstoffen;
 - e. registratie van het energie- en waterverbruik;
 - f. registratie van klachten van derden omtrent milieuaspecten en daarop ondernomen acties;
 - g. een afschrift van de vigerende milieuvergunning(en) met bijbehorende voorschriften, meldingen (conform artikel 19 van de Wet milieubeheer) en mededelingen/meldingen ingevolge de voorschriften A.2, A.3 en A.4;
 - h. registraties elders genoemd in de voorschriften van deze beschikking.
- Bovengenoemde gegevens dienen op aanvraag van daartoe bevoegde ambtenaren binnen een redelijke termijn ter beschikking te worden gesteld.
6. De in het voorschrift A.5 bedoelde informatie moet in ieder geval tot aan het beschikbaar zijn van de resultaten van de eerstvolgende meting, keuring, controle of analyse, maar ten minste gedurende vijf jaar worden bewaard en ter inzage gehouden voor de daartoe bevoegde ambtenaren, tenzij in de voorschriften een andere termijn is vermeld.

Rapportages over Externe Veiligheid, geluid en luchtkwaliteit

7. Uiterlijk op de laatste werkdag van de maanden februari, mei, augustus en november, en uiterlijk twee maanden na een verzoek van of namens het bevoegde gezag, dient vergunninghouder een rapportage te sturen naar de OZHZ gebaseerd op het risicomonitoringssysteem MSEV 2009/2010 als bedoeld in de voorschriften C.4, C.5 en C.6 met:
- a. een grafische weergave van de plaatsgebonden risico's 10^{-6} en 10^{-8} als gevolg van alle binnen de inrichting uitgevoerde activiteiten met wagens met gevaarlijke stoffen van het voorafgaande kwartaal inclusief de drie daar weer aan voorafgaande kwartalen (= een jaar) of over een (andere) periode op verzoek van het bevoegd gezag;
 - b. een grafische weergave van het groepsrisico als gevolg van alle binnen de inrichting uitgevoerde activiteiten met wagens met gevaarlijke stoffen van het voorafgaande kwartaal inclusief de drie daar weer aan voorafgaande kwartalen (= een jaar) of over een (andere) periode op verzoek van het bevoegd gezag;
 - c. de grafische weergave van het PR en de grafische weergave van het GR als bedoeld onder de punten a en b dienen te voldoen aan de eisen die daarvoor gesteld zijn in het "Rekenprotocol Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor" de (concept) versie april 2006 (060333-Q53);
 - d. een onderbouwde beoordeling of aan de in voorschrift C.4 opgenomen maximale risiconiveaus voor het PR en GR is voldaan;
 - e. de aantallen wagens met voor de risicoberekening van belang zijnde gevaarlijke stoffen per stofklasse;
 - f. (indien van toepassing) de afwijkingen van de standaard getalswaarden van de invoergegevens zoals bedoeld in onderdeel V, onder e, van het besluit, plus een verklaring voor de afwijking;
 - g. aantallen wagens met chloor en met gevaarlijke stoffen uit de klasse 1 en 7 conform het "Reglement betreffende het Internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de spoorweg" (RID);
 - h. de invoergegevens ten behoeve van het risicomonitoringssysteem MSEV 2009/2010 als bedoeld in de voorschriften C.4, C.5 en C.6.

8. Uiterlijk in februari van elk kalenderjaar dient vergunninghouder een rapportage te sturen naar het bevoegd gezag, t.a.v. de OZHZ m.b.t. het monitoren van de geluidsproductie met:
 - a. een opgave van het maximaal aantal wagens, dat in één week in het daaraan voorafgaande jaar is geheuveld;
 - b. een onderbouwde beoordeling waaruit blijkt dat aan de in voorschrift E.1 opgenomen maximale langetermijngemiddelden v.w.b. de geluidsniveaus is voldaan;
 - c. de resultaten van een eventueel uitgevoerde controlemeting en de resultaten van een eventueel uitgevoerd nader onderzoek als bedoeld in voorschrift E.4.
9. Alle (onderliggende) gegevens die nodig zijn om de invoergegevens te genereren:
 - a. voor het risicomonitoringssysteem MSEV 2009/2010, als bedoeld in de voorschriften A.7 en C.4, C.5 en C.6,
 - b. voor het overleggen van de informatie, als bedoeld in voorschrift A.8, dienen eenduidig en overzichtelijk te zijn gedocumenteerd, zodat bij verificatie van de rapportages, als bedoeld in voorschrift A.7 en A.8, door het bevoegd gezag/OZHZ, de herkomst van deze gegevens duidelijk is af te leiden.
10. Jaarlijks moet ten behoeve van de monitoring van de luchtkwaliteit voor 1 mei een overzicht toegezonden worden aan het bevoegd gezag, met daarin opgenomen:
 - a. het totale aantal aankomende treinen dat de inrichting in het voorgaande kalenderjaar heeft bezocht.

B. ALGEMENE VEILIGHEID EN MILIEUBESCHERMING

Algemeen

1. Het terrein van de inrichting moet aan alle zijden op een zodanig wijze zijn afgesloten, dat het niet toegankelijk is voor onbevoegden.
2. De inrichting moet schoon worden gehouden en in goede staat van onderhoud verkeren.

Verlichting

3. De inrichting moet zodanig verlicht zijn dat een behoorlijke oriëntatie mogelijk is en werkzaamheden, die bij duisternis plaatsvinden, waaronder begrepen controlewerkzaamheden, kunnen worden verricht.
4. De in de inrichting aangebrachte of gebruikte verlichting en de te verrichten werkzaamheden, moeten zodanig zijn afgeschermd, dat geen hinderlijke lichtstraling buiten de inrichting waarneembaar is.

Organisatorische maatregelen

5. Iedereen die binnen de inrichting aanwezig is moet bekend zijn met de algemene veiligheidsvoorschriften en de voorschriften in geval van noodsituaties.
6. De vergunninghoudster ziet erop toe dat aan alle in de inrichting werkzame personen, inclusief binnen de inrichting werkzaam zijnde derden, verplicht een instructie wordt verstrekt, welke gerelateerd is aan de betreffende werkzaamheden. Het doel van de instructie is gedragingen hunnerzijds uit te sluiten die het gevolg zouden kunnen hebben dat de inrichting niet overeenkomstig de vergunning en haar voorschriften in werking is. Er moet toezicht worden gehouden op het naleven van deze instructie.
7. Personeel dat binnen de inrichting aanwezig en werkzaam is, dient te beschikken over een doelmatig communicatiesysteem waarmee direct in verbinding kan worden getreden met de voor de inrichting aangewezen procesleiding.

Elektrische en gasgestookte installaties

8. De elektrische installaties moeten voldoen aan de norm NEN 1010, uitgave 1988; indien ruimten c.q. locaties aanwezig zijn met gasontploffingsgevaar moet de daar aanwezige installatie bovendien voldoen aan de norm NEN 3410 en het elektrisch materieel aan de normen NEN 3125, NEN-EN 50014 tot en met NEN-EN 50030, NEN-EN 50028 en NEN-EN 50039.
9. Gasgestookte verwarmings- of stookinstallaties en bijbehorende appendages moeten voldoen aan de NEN 1078 en/of de NEN 2078.
10. Een gasgestookte verwarmings- of stookinstallatie met een nominaal vermogen van meer dan 100 kW moet voor ingebruikneming en vervolgens ten minste éénmaal per vier jaar gekeurd worden op goed en veilig functioneren, optimale verbranding en energiezuinigheid. De keuring moet mede omvatten de afstelling voor de verbranding, het systeem voor de toevoer van de brandstof en de afvoer van de verbrandingsgassen. Onderhoud moet jaarlijks door een daartoe erkend bedrijf te worden verricht. Indien uit een keuring blijkt dat de verwarmings- of stookinstallatie onderhoud nodig heeft, moet dat onderhoud binnen twee weken na de keuring plaatsvinden.

11. De keuring als bedoeld in vorig voorschrift moet worden uitgevoerd door een persoon die beschikt over een geldig certificaat dat is afgegeven door een instelling die door de Raad voor Accreditatie is geaccrediteerd teneinde uitvoering te kunnen geven aan de 'beoordelingsrichtlijn voor het uitvoeren van onderhoud en inspecties aan stookinstallaties' van de Stichting Certificatie Inspectie en Onderhoud Stookinstallaties of aantoonbaar voldoet aan eisen die ten minste gelijkwaardig zijn aan die beoordelingsrichtlijn.

Aanrijbeveiliging

12. Apparatuur, tanks, leidingen en leidingondersteuning die onderdeel uitmaken van een leidingbrug en/of aan een weg zijn gelegen moeten, indien bij aanrijding een voor de omgeving gevaarlijke situatie kan ontstaan, zijn beschermd door deugdelijke hoogtebeveiligingsvoorzieningen respectievelijk vangrails of een gelijkwaardige constructie.

Rook- en open vuurverbod

13. In de inrichting mag, behoudens in de daarvoor ingerichte locaties, geen open vuur aanwezig zijn en mag niet worden gerookt. Deze bepaling voor wat betreft open vuur is niet van toepassing indien werkzaamheden moeten worden verricht waarbij open vuur noodzakelijk is. Vergunninghouder moet zich er van hebben overtuigd dat deze werkzaamheden zonder gevaar kunnen worden uitgevoerd. Op een centrale plaats voor de uitgave van (werk-)vergunningen en ter plaatse moet een schriftelijk bewijs aanwezig zijn dat bedoelde werkzaamheden zijn toegestaan.
14. Het rook- en vuurverbod moet op duidelijke wijze kenbaar zijn gemaakt door middel van opschriften in de Nederlandse en Engelse taal of door middel van een symbool overeenkomstig de NEN 3011, 2004. Deze opschriften of symbolen moeten nabij de toegang(en) van het terrein van de inrichting zijn aangebracht. Zij moeten goed leesbaar c.q. zichtbaar zijn.

Acculaadplaats

15. Acculaders, accumulatorenbatterijen en noodstroomaggregaten zijn tijdens het laden respectievelijk in werking zijn, opgesteld in een goed geventileerde ruimte. In deze ruimte is geen schrobput aanwezig die in verbinding staat met een riolering. Ook andere installaties waar explosieve gassen kunnen ontstaan, zijn opgesteld in een goed geventileerde ruimte.

C. EXTERNE VEILIGHEID

Het faalkansenmodel en de gevoeligheidsanalyse

1. Uiterlijk 3 maanden na goedkeuring van de rapportage m.b.t. het risicomonitorings-systeem MSEV3 2010, als bedoeld in voorschrift C.6, dient een rapportage ter goedkeuring aan het bevoegd gezag/OZHZ te zijn overgelegd over de uitkomsten van de gevoeligheidsanalyse van de uitgangspunten van het faalkansenmodel 3.00 uit de QRA 2010 op het PR 10^{-6} en het GR. In deze rapportage dienen minimaal de volgende onderwerpen aan de orde te komen:

- a. de wijze waarop de gevoeligheidsanalyse is uitgevoerd;
- b. de wijze waarop de meest gevoelige uitgangspunten in de werkwijze op Kijfhoek zijn gewaarborgd.

Na goedkeuring door het bevoegd gezag maakt deze rapportage deel uit van de vergunning.

2. Uiterlijk 3 maanden na het van kracht worden van de vergunning dient een rapportage ter goedkeuring aan het bevoegd gezag/OZHZ te zijn overgelegd over de procedure m.b.t. het borgen in de werkprocessen van een goede werking van het automatische heuvelproces. Na goedkeuring door het bevoegd gezag maakt deze rapportage deel uit van de vergunning. Voorschrift C.2 is vernietigd door RVS

De vergunde risico's

3.
 - a. Het plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6} -contour) van de inrichting, bepaald op elke willekeurige dag en het daaraan voorafgaande jaar, mag niet groter zijn dan de 10^{-6} contour die is aangeduid door middel van de rode contour in de bij deze beschikking behorende Bijlage Risicocontouren Kijfhoek.
 - b. Het door de inrichting veroorzaakte groepsrisico (GR), mag niet groter zijn dan 0,87 x de oriëntatiewaarde voor het GR.

Het PR, de 1%-letaliteitsgrens en het GR moeten worden bepaald op basis van het faalkansenmodel en de daarbij behorende rekenmethodiek, zoals genoemd in onderdeel V, onder e en f van het dictum van het besluit tot verlening van deze vergunning. Bij de berekening van het PR en het GR moeten tevens worden betrokken de (doorgaande) treinen met wagens met gevaarlijke stoffen (waaronder treinen met wagens met chloor) die zich langer dan 4 uur binnen de inrichting bevinden.

Monitoring van de risico's

4. Op de dag nauwkeurig moeten de volgende zaken kunnen worden bepaald:
 - a. het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), beiden als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), t.g.v. de activiteiten als bedoeld in bijlage 2 van de aanvraag ("Algemene beschrijving van het emplacement Kijfhoek t.b.v. informatie bij de voorbereiding voor de QRA"), over een periode van die betreffende dag en het daaraan voorafgaande jaar, inclusief (doorgaande) treinen met wagens met gevaarlijke stoffen (waaronder treinen met wagens met chloor), die zich langer dan 4 uur bevinden/bevonden op de inrichting Kijfhoek;
 - b. de aantallen wagens met gevaarlijke stoffen uit de klasse 1 en 7 conform het "Reglement betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de spoorweg" (RID), zijnde explosieven/munitie en radioactieve stoffen over een periode van die betreffende dag en het daaraan voorafgaande jaar, die zich langer dan 4 uur bevinden/bevonden op de inrichting Kijfhoek.

5. T.b.v. het bepalen van de zaken als bedoeld in voorschrift C.4 dient een risicomonitorings-systeem operationeel te zijn, conform de beschrijving van het MSEV3 2009 in bijlage 4a van de aanvraag, welke deel uitmaakt van deze vergunning.
6. Uiterlijk 1 maand na het van kracht worden van de vergunning dient een rapportage ter goedkeuring aan het bevoegd gezag te zijn overgelegd over het nieuwe risicomonitorings-systeem MSEV3 2010, welke de risico's bepaalt als bedoeld in voorschrift C.4, en berekent conform het faalkansenmodel en de daarbij behorende rekenmethodiek, zoals genoemd in onderdeel V, onder e, in het dictum van het besluit en gebaseerd op de voor het doorgaand spoor geldende vervoersplafonds, zoals opgenomen in de eindrapportage Basisnet Spoor.
In deze rapportage dient het MSEV3 2010 te zijn beschreven in analogie aan bijlage 4a uit de aanvraag. Daarnaast dient te zijn aangetoond d.m.v. een zogenaamde validatie-protocol, dat het nieuwe risicomonitoringssysteem MSEV3 2010 dezelfde resultaten oplevert als het onder onderdeel V van het besluit genoemde faalkansenmodel en de genoemde rekenmethodiek.
Na goedkeuring door het bevoegd gezag maakt deze rapportage deel uit van de vergunning. Direct na goedkeuring dient het nieuwe risicomonitoringssysteem MSEV3 2010 te zijn geïmplementeerd en toegepast. Tegelijkertijd vervalt daarbij voorschrift C.5.

Wagens met chloor, explosieven/munitie en radioactieve stoffen

7.
 - a. Chloortreinen mogen alleen als doorgaande trein Kijfhoek passeren, dan wel op Kijfhoek kopmaken en mogen alleen in geval van stremmingen op het doorgaande spoor, voor de duur van de stremming, op Kijfhoek verblijven.
 - b. Het is verboden wagens te heuvelen of te stoten met:
 - Chloor,
 - stoffen van RID Klasse 1, zoals genoemd onder voorschrift 1.9.5.2 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VGS), met uitzondering van zendingen genoemd onder voorschrift 1.9.5.2 lid 6 van de VGS, of
 - stoffen van RID Klasse 7, zoals genoemd onder voorschrift 1.9.5.3 lid 2 en lid 3 van de VGS. *Voorschrift C.7.b is vernietigd door RVS*
8. Voor treinen beladen met:
 - a. Chloor,
 - b. stoffen van RID Klasse 1, zoals genoemd onder voorschrift 1.9.5.2 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VGS), met uitzondering van zendingen genoemd onder voorschrift 1.9.5.2 lid 6 van de VGS, of
 - c. stoffen van RID Klasse 7, zoals genoemd onder voorschrift 1.9.5.3 lid 2 en lid 3 van de VGS,

dienen in overleg met de brandweer sporen aangewezen te worden waarop deze treinen moeten worden geplaatst, indien sprake is van het langer dan 4 uur overstaan of het parkeren van deze treinen. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de bereikbaarheid van de sporen voor de hulpdiensten. De aangewezen sporen dienen zodanig te zijn uitgekozen, dat er in de omgeving voldoende bluswater aanwezig is (vanuit het bluswatersysteem) om een mogelijke calamiteit snel repressief te kunnen bestrijden. De hoeveelheid bluswater dient te worden bepaald op basis van de scenario's uit het Veiligheidsplan als bedoeld in voorschrift D.1. *Voorschrift C.8 is vernietigd door RVS*

9. Voor treinen met stoffen als bedoeld in voorschrift C.8. geldt dat:
- a. bij het overstaan / parkeren daarvan, de direct naastgelegen sporen vrij moeten worden gehouden, tenzij dat logistiek gezien niet mogelijk is. Indien dit logistiek niet mogelijk blijkt te zijn, mogen op de naastgelegen sporen alleen treinen staan die geen RID geclassificeerde stoffen bevatten;
 - b. bij het samenstellen van treinen, voor en achter wagens beladen met stoffen als bedoeld in voorschrift C.8. dient ten minste 1 schutwagen te worden geplaatst, alvorens wagens beladen met stoffen van een andere RID Klasse mogen worden geplaatst. *Voorschrift C.9 is vernietigd door RVS*

Procedures bij rangeerprocessen

10. De oploopsnelheid waarmee wagens na het heuvelen m.b.v. het mechanische bijdruksysteem tegen elkaar worden gedrukt, mag niet meer bedragen dan gemiddeld 5,4 km/uur en maximaal 6 km/uur. *Voorschrift C.10 is vernietigd door RVS*
11. Wagens beladen met gevaarlijke stoffen moeten terstond na aankomst in de inrichting worden geïnspecteerd op direct waarneembare afwijkingen, zoals lekkages. Hiertoe dient door vergunninghouder een schriftelijke procedure ter beschikking te zijn gesteld aan het betreffende personeel dat verantwoordelijk is voor deze taken en dient er op toegezien te worden dat deze instructies worden toegepast. *Voorschrift C.11 is vernietigd door RVS*
Van elke inspectie dient een aantekening te worden gemaakt dat deze taak is uitgevoerd.
12. *Voorschrift C.12 is vernietigd door RVS*
- a. Wagens met gebreken die van (negatieve) invloed (kunnen zijn op de veiligheid mogen niet (regulier) gerangeerd worden.
 - b. M.b.t. deze wagens moeten, met inachtneming van de eigen veiligheid, terstond adequate maatregelen worden genomen, zoals het opvangen van vrijgekomen stoffen, het afdichten van lekkages en/of het gescheiden opstellen van de betreffende wagens.
 - c. Met betrekking tot het onder b genoemde, dient door vergunninghouder een schriftelijke procedure / instructie ter beschikking te worden gesteld aan het personeel dat verantwoordelijk is voor deze taken.
 - d. De vergunninghouder dient er op toe te zien dat de bedoelde maatregelen ook conform de schriftelijk procedure / instructie worden toegepast.
13. *Voorschrift C.13 is vernietigd door RVS*
- a. Het niet goed functioneren van op afstand bedienbare wissels moet automatisch worden gesignaleerd.
 - b. Indien wissels niet goed functioneren, moeten er dusdanige maatregelen worden/zijn genomen dat ongewone voorvallen met treinen en wagens, als gevolg hiervan worden voorkomen.
 - c. Hiertoe dient door vergunninghouder een schriftelijke procedure / instructie ter beschikking te zijn gesteld aan het personeel dat verantwoordelijk is voor deze taken.
 - d. De vergunninghouder dient erop toe te zien dat de bedoelde maatregelen ook conform de schriftelijk procedure / instructie worden toegepast.

14. *Voorschrift C.14 is vernietigd door RVS*

- a. Indien de stroomvoorziening uitvalt, dient het rangeerproces v.w.b. de veiligheidskritische installaties en systemen direct te worden gestaakt.
- b. Hiertoe dient door vergunninghouder een schriftelijke procedure / instructie ter beschikking te zijn gesteld aan het personeel dat verantwoordelijk is voor deze taken.
- c. De vergunninghouder dient er op toe te zien dat de bedoelde maatregelen ook conform de schriftelijk procedure / instructie worden toegepast.

15.

- a. De in de inrichting aanwezige elektrische bovenleidingen moeten binnen 15 minuten, nadat daartoe opdracht is gegeven, zonder spanning kunnen worden gezet.
- b. Hiertoe dient door vergunninghouder een schriftelijke procedure / instructie ter beschikking te zijn gesteld aan het personeel dat verantwoordelijk is voor deze taken.
- c. De vergunninghouder dient er op toe te zien dat de bedoelde maatregelen ook conform de schriftelijk procedure / instructie worden toegepast.

16.

- a. De gastoevoer naar alle binnen de inrichting aanwezige gasverbruikstoestellen moet centraal kunnen worden afgesloten.
- b. Hiertoe dient door vergunninghouder een schriftelijke procedure / instructie ter beschikking te zijn gesteld aan het personeel dat verantwoordelijk is voor deze taken.
- c. De vergunninghouder dient er op toe te zien dat de bedoelde maatregelen ook conform de schriftelijk procedure / instructie worden toegepast.

Aanvullend onderzoek naar risicoreducerende maatregelen

- 17. Vanaf 2015 dient eens in de 5 jaar een rapportage ter goedkeuring aan het bevoegd gezag te zijn overgelegd met betrekking tot onderzoek naar risico- en effectreducerende maatregelen en BBT. Hierbij dient met name aandacht besteed te worden aan de aspecten logistiek, brandpreventie, brandbestrijding en de haalbaarheid (financiële analyse).
- 18. Indien uit monitoring (MSEV) blijkt dat de stofklassen 1 en 7 (RID) meer dan 10% van het totaal aantal wagens met gevaarlijke stoffen uitmaakt of wanneer blijkt dat er op jaarbasis meer dan 2000 wagens van de stofklassen 1 en 7, zoals aangegeven in tabel 1.10.5 van het RID, op Kijfhoek worden gerangeerd, dan wel langer dan 4 uur op Kijfhoek verblijven, dient onderzocht te worden welke oorzaken hieraan ten grondslag liggen, welke handelingen zijn gedaan met deze wagens en welke maatregelen genomen kunnen worden om het percentage/de aantallen terug te dringen, dan wel de risico's voor de omgeving te beperken. Een rapportage van dit onderzoek dient binnen 6 maanden ter beoordeling aan het bevoegd gezag te worden overgelegd.
- 19. Ter bepaling van het aantal wagens van de stofklassen 1 en 7, zoals aangegeven in tabel 1.10.5 van het RID, dienen, in de rapportage als bedoeld in voorschrift A.7, de stofklassen 1 en 7 tevens uitgesplitst te worden naar de verschillende divisies (Geni code), waarbij tevens het totaal aantal wagens van deze divisies wordt aangegeven.
- 20. Indien uit een onderzoek blijkt dat er, gelet op de terugverdientijd en het te behalen milieurendement, kosteneffectieve maatregelen genomen kunnen worden, dient in de rapportage tevens aangegeven te worden binnen welke tijd deze maatregelen zullen worden doorgevoerd.

D. PREVENTIE, PREPARATIE EN REPRESSIE VAN CALAMITEITEN

Het Veiligheidsplan

1. Voor de gehele inrichting dient, mede in het belang van milieu, (in- en externe) veiligheid en rampenbestrijding, een aantoonbaar actueel en operationeel Veiligheidsplan aanwezig te zijn met als doel branden en emissies van gevaarlijke stoffen effectief te kunnen bestrijden en effecten te kunnen beperken.
2.
 - a. Het Veiligheidsplan moet binnen 6 maanden na het van kracht worden van de beschikking ter goedkeuring aan het bevoegd gezag worden overlegd en in afschrift te worden gestuurd naar de commandant van de gemeentelijke Brandweer te Zwijndrecht, tenzij het gezamenlijke traject van de gemeente Zwijndrecht en ProRail in het kader van een aanwijsbeschikking Kijfhoek nog niet tot een aangepast bedrijfsbrandweerrapport heeft geleid. In dit laatste geval moet het Veiligheidsplan binnen 2 maanden na de afsluiting van het gezamenlijke traject maar uiterlijk 31 december 2012 ter goedkeuring aan het bevoegd gezag worden overlegd en in afschrift te worden gestuurd naar de commandant van de gemeentelijke Brandweer te Zwijndrecht.
 - b. Het Veiligheidsplan dient minimaal informatie te bevatten over:
 - alle geïdentificeerde incidentscenario's (gebeurtenissen en effecten) als primaire calamiteit of incident;
 - de mogelijke interne domino effecten die kunnen optreden naar aanleiding van de primaire calamiteit of het incident;
 - de noodzakelijke in- en externe Lines Of Defense (LOD's) ter voorkoming (preventie en preparatie) en beheersing (preparatie en repressie) van de gevolgen/effecten voor milieu, (in- en externe)veiligheid en rampenbestrijding bij branden en emissies van gevaarlijke stoffen;
 - de analyse en berekening van de benodigde capaciteit van de bluswatersystemen (druk en debiet);
 - de analyse en berekening van de benodigde hoeveelheid schuimvormend middel;
 - een Taak- Risico-Analyse van de noodzakelijke calamiteitenorganisatie en beschrijving van de Taken Verantwoordelijkheden en Bevoegdheden (TBV's) van alle functionarissen binnen deze organisatie;
 - beschrijving van de gehele incidentketen (melding t/m nazorg);
 - de verbetering van de bereikbaarheid van de sporen binnen de inrichting voor in- en externe noodorganisaties en (overheids)hulpdiensten in verband met de incidentenbestrijding bij calamiteiten.
3. Het Veiligheidsplan dient ten minste één maal per jaar aantoonbaar te zijn geactualiseerd.

De bereikbaarheid

4. De inrichting dient te allen tijde van twee zijden goed bereikbaar te zijn.
5. Bij calamiteiten en incidenten dient direct aan alle noodzakelijke externe noodorganisaties en (overheids)hulpdiensten toegang tot de inrichting te worden verschaft via de toegangen van de inrichting.
6. De binnen de inrichting aanwezige infrastructuur (wegen) dient vrij te zijn van obstakels zodat incidentlocaties door in- en externe noodorganisaties en (overheids)hulpdiensten onbelemmerd kunnen worden bereikt.

7. Alle bluswatervindplaatsen, bluswaterleveringsplaatsen en de bij het bluswatersysteem behorende toebehoren en appendages dienen te allen tijde goed waarneembaar en goed bereikbaar te zijn.
8. Aan de westelijke rondweg ter hoogte van de omhaalsporen dienen ten behoeve van levering van bluswater, (aantoonbaar) in overleg met de brandweer, verharde opstelplaatsen voor brandweervoertuigen te zijn aangebracht. Deze opstelplaatsen dienen te allen tijde goed bereikbaar te zijn.

Repressieve middelen

9. De bluswatersystemen en de daarbij behorende watervoerende armaturen alsmede de bereikbaarheid daarvan dienen te worden gerealiseerd volgens:
 - a. het document met kenmerk MR-GV-07L6321001 O-Versie 2.1, datum 12 oktober 2007, bijgevoegd als bijlage 10 bij de vergunningaanvraag;
 - b. de door Brandweer Zwijndrecht op 10 april 2007 geaccordeerde tekeningen, bijgevoegd als bijlage 10 bij de vergunningaanvraag:
 - Overzichtstekening bluswatersysteem en bereikbaarheid, 950-K532.700 blad W999BR, uitgave M d.d. 28-02-2007
 - Pompputten, tekening GP100352400_WP400_W04, uitgave 3.0, d.d. 24-08-2004
 - Processchema vertreksporen, tekening GP100352400_WP400_W05, uitgave 3.0, d.d. 24-08-2004
 - processchema aankomstsporen, tekening GP100352400_WP400_W06, uitgave 3.0, d.d. 24-08-2004
 - Details droge brandleiding, tekening GP100352400_WP400_W07, uitgave 3.0, d.d. 24-08-2004
 - aansluitkast, tekening GP100352400_WP400_W08, uitgave 3.0, d.d. 24-08-2004.

Alle in dit voorschrift genoemde documenten en tekeningen maken deel uit van de vergunning.
10. De bluswatersystemen als bedoeld in voorschrift D.9 dienen te voldoen aan de volgende capaciteiten, uitvoering en ligging binnen de inrichting:
 - a. 240 m³/h natte blusleiding voor Aankomstsporen aan de westelijke rondweg.
 - b. 420 m³/h natte blusleiding voor Verdeelsporen (180 m³/h aan de oostelijke rondweg en 240 m³/h aan de westelijke rondweg).
 - c. 180 m³/h natte blusleiding voor Omhaalsporen aan de oostelijke rondweg.
 - d. Verharde opstelplaatsen met open water bluswatervindplaatsen voor Omhaalsporen aan de westelijke rondweg.
 - e. Blusriool en droog leidingsysteem voor Aankomstsporen aan de middenweg.
 - f. Droog leidingsysteem (harken) onder de Aankomstsporen, Verdeelsporen en Omhaalsporen.
11.
 - a. De watercapaciteit (debiet) van de bluswatersystemen (pompsysteem, natte blusleidingen en droge blusleidingen) moet zijn afgestemd op het grootst mogelijke brandrisico en dient in ieder geval te voldoen aan de minimum capaciteit als benoemd in voorschrift D.10.
 - b. De benodigde watercapaciteit dient te worden berekend op basis van het grootst mogelijke brandend oppervlak in combinatie met te koelen objecten. De scenario's dienen te zijn vastgelegd in het Veiligheidsplan, als bedoeld in voorschrift D.1.

12. De dynamische (werk-)druk van het bluswatersysteem (pompsysteem, natte blusleidingen en droge blusleidingen) moet zijn afgestemd op de minimaal noodzakelijk (onderwaarde) en maximaal te verwachte (bovenwaarde) benodigde druk op elke willekeurige plek binnen de inrichting. De benodigde dynamische (werk-)druk dient per installatiedeel te worden bepaald. Bij de berekening dient rekening gehouden te worden met wrijvingsverliezen, potentiaalverliezen etc.
13. De bluswaterleidingen moeten door middel van blokafsluiters in secties kunnen worden ingedeeld. Dit in verband met bijvoorbeeld onderhoud/defecten in de bluswaterinfrastructuur.
14. De bluswaterleiding en de brandkranen moeten zodanig zijn uitgevoerd dat er geen bevriezing kan plaatsvinden.
15. Het pompsysteem moet wat technische eisen betreft voldoen aan en gebouwd zijn volgens de NFPA 20. Van deze norm mag onderbouwd worden afgeweken. De onderbouwde afwijkingen moeten door het Bevoegd gezag/OZHZ, in afstemming met de Brandweer, zijn goedgekeurd.
16. Het pompsysteem moet de benodigde watercapaciteit (debiet) te allen tijde voor 100% van het maximaal bepaalde brandscenario kunnen leveren.
17. Het pompsysteem moet de benodigde dynamische (werk-)druk te allen tijde voor 100% van het maximaal bepaalde brandscenario kunnen leveren.
18. Bij onderhoud, reparatie, werkzaamheden, uitval of dergelijke van het bluswatersysteem moet altijd 75% van de benodigde capaciteit (debiet en druk) aan bluswater kunnen worden geleverd door het eigen bluswatersysteem.
19. Om de capaciteitseis van 100% bij onderhoud, reparatie, werkzaamheden, uitval of dergelijke van één van de pompen te kunnen waarborgen, dient de inrichting ter plaatse van de pompinstallaties tevens te beschikken over een aan het bluswatersysteem gekoppeld (nood)vulpunt. Het (nood)vulpunt dient vanuit een open water bluswatervoorziening via een pompvoorziening gevoed en onder druk gezet te kunnen worden.
20. Het aan het bluswatersysteem gekoppeld (nood)vulpunt en de open water bluswatervoorziening dienen via een rijloper en opstelplaats door brandweervoertuigen bereikbaar te zijn.

Repressieve middelen, schuimvormend middel

21.
 - a. De hoeveelheid schuimvormend middel die binnen de inrichting in voorraad aanwezig dient te zijn, is afhankelijk van het te berekenen maximale brandscenario. Het maximale brandscenario dient te worden bepaald en is onder meer afhankelijk van het grootst te vormen brandend oppervlak en de te blussen stoffen. De berekening van de benodigde hoeveelheid schuimvormend middel voor het bepaalde maximale brandend oppervlak dient te zijn gebaseerd op de uitgangspunten in de NFPA 11.
 - b. De scenario's die leiden tot de grootst mogelijke branden binnen Kijfhoek dienen te zijn vastgelegd in het Veiligheidsplan, als bedoeld in voorschrift D.1.

22. Het schuimvormende middel moet zodanig worden opgeslagen dat de specificaties van de fabrikant van kracht blijven. Het schuimvormende middel dient regelmatig, maar ten minste één maal per jaar te worden gecontroleerd volgens NEN 1568. Van de controles, of het schuimvormend middel aan de fabrikant specificaties voldoet, dient registratie plaats te vinden.

Het Calamiteitenplan Kijfhoek (noodplan) en noodorganisatie (algemeen)

23. Het Calamiteitenplan Kijfhoek (noodplan), zoals bedoeld in bijlage 8 van de aanvraag van 9 november 2010, moet een dynamisch document zijn dat tijdens een calamiteit of incident ondersteuning biedt aan de processen en verrichtingen die plaats (moeten) vinden om en beheersbare situatie in het incidentverloop te krijgen. In ieder geval zal het noodplan en de noodorganisatie die het noodplan ter uitvoering brengt aan de volgende aspecten moeten voldoen en dient derhalve te bevatten:
- a. binnen de inrichting dient te allen tijde een actueel noodplan op papier aanwezig te zijn;
 - b. het noodplan dient op basis van een identificatie van de gevaren, de uitwerking van de bedrijfsspecifieke scenario's en externe gevaren te zijn opgesteld. Tevens dient te zijn opgenomen de uitwerking van de te nemen organisatorische en technische maatregelen ter beheersing en/of beperking van de gevolgen op brandweertechisch, milieutechnisch en medisch gebied;
 - c. de doelstellingen;
 - d. een overzicht van de Taken, Bevoegdheden en Verantwoordelijkheden (TBV) van de functionarissen die in een noodsituatie een taak (kunnen) hebben (leiding, coördinatie, communicatie en uitvoering);
 - e. overzichtelijke beslis-/checklijsten met de noodzakelijke acties, geënt op de taken en tijdstempo factoren die met de geïdentificeerde incident(en) verbonden zijn;
 - f. relevante informatie betreffende aanwezige noodvoorzieningen;
 - g. interne communicatiestructuur van het bedrijf;
 - h. communicatiestructuur tussen het bedrijf en externe partijen;
 - i. de wijze waarop en door welke functionaris de inlichtingen bij een inzet aan de overheidsdiensten verstrekt dienen te worden. Tevens dient te worden aangegeven welke onderwerpen deze inlichtingen bevatten (met name de lijsten met treinen en de aanwezige stoffen);
 - j. een alarmeringsregeling die ten minste bevat:
 - actuele telefoonlijst(en)
 - actuele Regionale Meldingsprocedure Incidenten (REMI) van (brandweer)regio Zuid-Holland zuid
 - interne alarmeringsregeling
 - alarmeringsregeling voor buurbedrijven
 - k. afstemming met het aanvalsplan van de Brandweer;
 - l. ontruimingsplan;
 - m. oefen- en trainingsplan;
 - n. terugkeer naar de normale situatie;
 - o. de nazorg (zowel technisch als ten behoeve van het personeel).
24. Bij de toegangen tot de inrichting moet een actuele overzichtstekening van de inrichting aanwezig zijn met daarop aangegeven: een noordpijl, de aanwezige gebouwen, het wegennet, de coördinaten, de ontruimingszones, de spoornummers en de locaties van waterwinplaatsen (brandkranen en open water).

25. Ten behoeve van een adequate ontruiming naar voorbereide verzamelplaatsen en veilig optreden van de brandweer bij incidentbestrijding met gevaarlijke stoffen dienen windvanen binnen de inrichting aanwezig te zijn. De windvanen dienen voor aanwezigen binnen de inrichting en opkomende brandweer buiten de inrichting voldoende zichtbaar te zijn aangebracht. De windvanen moeten dusdanig zijn geplaatst dat deze niet in de "schaduw van bouwwerken" en voldoende op de wind zijn gelegen.
26. De locatie van de opvangplaatsen voor externen, evacuatieplaatsen en crisiscentra moeten eenduidig worden aangegeven. Er dient een registratie te zijn van een ieder die het terrein van de inrichting betreedt ofwel verlaat.
27. De noodprocedures/instructies dienen operationeel te zijn. De implementatie van nieuwe (gewijzigde) noodprocedures/instructies dient zo snel mogelijk te worden uitgevoerd.
28. De structuur van de noodorganisatie dient zodanig te zijn dat bij een calamiteit of incident direct de relevante instructies en procedures voor de betreffende functionarissen op de daarvoor bestemde plaatsen beschikbaar zijn.
29. In de inrichting moet te allen tijde ten minste één bevoegd persoon beschikbaar zijn, die ter zake kundig is om in geval van een onveilige situatie direct de vereiste (beheers)maatregelen te treffen, waaronder het operationaliseren van het noodplan, zoals bedoeld in voorschrift D.23.
30. *Voorschrift D.30 a is vernietigd door RVS*
- a. In geval van een noodsituatie moet de Brandweer bij aankomst onmiddellijk in bezit gesteld worden van de, voor de noodsituatie, relevante gegevens, waaronder het aanleveren van wagenlijsten zoals op dat moment aanwezig binnen de inrichting.
- b. M.b.t. het vorige punt dient uiterlijk 6 maanden na het van kracht worden van de vergunning een rapportage ter goedkeuring aan het bevoegd gezag/OZHZ te zijn overgelegd over de procedure waarin met de vervoerders is vastgelegd dat in geval van een incident met wagens met gevaarlijke stoffen de Regionale Alarmcentrale van de Brandweer én de (hoogst) leidinggevende van de operationele hulpverleningsdiensten op de incidentlocatie op Kijfhoek, binnen vijftien minuten na de eerste melding aan ProRail Railverkeersleiding de beschikking krijgt over de complete wagenlijsten van binnen de inrichting aanwezige treinen per spoor. Hierbij moet per wagen aangegeven worden:
- GEVI en UN nummer;
 - beladen dan wel leeg ongereinigd overeenkomstig het RID/VSG;
 - spoomnummer en voor zover mogelijk de positie;
 - naast papieren documenten moet tevens in de digitale gegevensverstrekking aan hulpdiensten worden voorzien op een nader te bepalen wijze.
- Na goedkeuring door het bevoegd gezag maakt deze procedure deel uit van de vergunning en dienen deze gegevens in geval van een noodsituatie beschikbaar te zijn.

31. Op het terrein van de inrichting moeten zodanige voorzieningen en/of procedures aanwezig zijn, dat bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen te allen tijde zo snel mogelijk, doch uiterlijk binnen 1 minuut een melding gedaan kan worden aan een voortdurend bemande meldpost of aan de Alarm Centrale van de Overheidshulpdiensten.
32. Medewerkers die een taak vervullen binnen het noodplan, dienen hiervoor doelmatig en aantoonbaar getraind te zijn. De direct relevante instructies en procedures dienen zodanig te worden geoefend dat de betreffende functionarissen de vaardigheid bezitten om adequaat op te kunnen treden.
- 33.
- a. Oefeningen t.a.v. het noodplan, als bedoeld in voorschrift D.23, met interne noodorganisaties dienen regelmatig, doch minimaal 1 keer in het jaar, plaats te vinden.
 - b. De gezamenlijke oefeningen met Overheidshulpdiensten dienen regelmatig, e.a. in afstemming met de Overheidshulpdiensten, plaats te vinden.
 - c. Bij oefeningen als bedoeld onder lid a, dient tevens het tijdig verlenen van de informatie als bedoeld in voorschrift D.30 te worden meegenomen.
 - d. De actiepunten uit de evaluatie van oefeningen en inzetten dienen verwerkt te worden in de noodprocedure(s) dan wel in de noodorganisatie.
34. De vergunninghouder dient van ongewenste gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan een analyse te maken en deze te rapporteren aan het Bevoegd gezag.

De Calamiteitenorganisatie (specifiek)

35. Ter beheersing en/of beperking van de gevolgen van emissies van gevaarlijke stoffen naar het milieu dient de inrichting te beschikken over een 1^e lijnscalamiteitenorganisatie om een beginnende noodsituatie te beheersen en escalatie zo veel mogelijk te voorkomen.
36. De calamiteitenorganisatie:
- a. dient te bestaan uit een aantal ploegen, waarbij een ploeg minimaal bestaat uit 4 personen, waarvan 1 ploegleider en 3 ploegleden;
 - b. de noodzakelijke omvang en functies moeten blijken uit het Veiligheidsplan, als bedoeld in voorschrift D.1;
 - c. de daarvoor benodigde PBM's, materieel, materiaal, opleiding en training voor het repressieve optreden moeten blijken uit het Veiligheidsplan, als bedoeld in voorschrift D.1;
 - d. dient te allen tijde aanwezig, direct beschikbaar en inzetbaar te zijn om een beginnende noodsituatie te beheersen en escalatie zo veel mogelijk te voorkomen;
 - e. de functionarissen daarvan dienen aantoonbaar kennis te hebben van de processen, activiteiten binnen de inrichting en over de risico's gebonden aan de activiteiten en de aanwezige gevaarlijke stoffen;
 - f. dient voldoende en aantoonbaar te zijn opgeleid en getraind voor het uitvoeren van de taken blijkende uit deze beschikking en de taken uit het Veiligheidsplan, als bedoeld in voorschrift D.1. Daarvan dient van de opleidingen, trainingen, oefeningen en daadwerkelijke repressieve inzetten, een register te worden bijgehouden.

Onderhoud, testen en inspecties van materieel, maatregelen en voorzieningen ter voorkoming en bestrijding van calamiteiten

37. Alle materieel, materiaal, voorzieningen en installaties ter voorkoming en beheersing van noodsituaties dienen op een doelmatige manier te worden onderhouden.
38. De uitvoering, initiëring en intern toezicht op onderhoud, testen en inspecties van de preventieve, preparatieve en repressieve voorzieningen en (beheers)maatregelen moet zijn geborgd in een onderhoud-, controle- en inspectie plan (OIT).
39. Alle persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM), voorzieningen en materieel bestemd voor de calamiteitenorganisatie, dienen te allen tijde beschikbaar en bedrijfszeker te zijn.
40. De bluswatersystemen moeten regelmatig maar tenminste tweemaal per jaar worden gespoeld volgens een doelmatig spoelprogramma, dat ter beoordeling staat van het Bevoegd gezag. Indien kan worden aangetoond dat met een lagere frequentie kan worden volstaan, dan kan in overleg met het bevoegd gezag van genoemde frequentie worden afgeweken.
41. Uiterlijk 3 maanden na het van kracht worden van de vergunning dient een onderhouds-programma en een testprogramma van het volledige bluswatersysteem ter goedkeuring aan het Bevoegd gezag te zijn overgelegd. In het onderhoudsprogramma en testprogramma dienen in ieder geval de volgende aspecten te worden opgenomen:
 - a. frequentie van het spoelen van de leidingen en het spoelprogramma
 - b. verzakkingcontrole;
 - c. flowmetingen en lekdichtheidstesten (alleen met schrijvende flowmeter);
 - d. controle van de bovengrondse hydranten (gangbaarheid, doorstroom en lekdichtheid);
 - e. controle van de aansluitpunten en vulpunten (gangbaarheid, doorstroom en lekdichtheid);
 - f. onderhoud van bluswaterwinplaatsen;
 - g. Het onderhoud, testen en inspecties van de bluswatervoorzieningen dient volgens de NEN 1594 en NFPA 24 en 25 plaats te vinden. Van deze norm mag onderbouwd worden afgeweken. Dit ter beoordeling van het Bevoegd gezag/OZHZ in afstemming met de Brandweer.Na goedkeuring maken de programma's deel uit van de vergunning..
42. Van het onderhoud, testen, controles en inspecties dient een schriftelijk register te zijn bijgehouden.

E. GELUID

Het langtijdgemiddelde

1. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{A,LT}$ veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige toestellen en installaties, door de in de inrichting verrichte werkzaamheden of activiteiten, alsmede door het transportverkeer binnen de grenzen van de inrichting, mag op de onderstaande beoordelingspunten niet meer bedragen dan:

Beoordeling s-punt	Omschrijving	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,LT}$) [in dB(A)]		
		Dag	Avond	Nacht
		07.00- 19.00 uur	19.00- 23.00 uur	23.00- 07.00 uur
1	R1 kruising Langeweg/Munnikensteeg	40	40	40
2	R2 kruising Langeweg/Rijksstraatweg	44	44	44
3	R3 Langeweg 474c	44	44	44
4	R4 Van Bloklandlaan 44	37	37	37
5	R5 Develweg 9	38	38	38
6	R6 Kijfhoek 35 en 39	41	41	41
7	R7 Munnikensteeg 6	42	42	42
8	R8 Haydnstraat 22 tot 28	44	44	44
11	Kijfhoek 36	44	44	44
12	Molenweg 62 en 64	38	38	38
13	Molenweg 39	37	37	37
14	Langeweg 1	40	40	40
15	Kruising Trompetstraat/Klarinetsingel	45	45	45
16A	Molenvliet 65	53	53	53
16B	Molenvliet 61	50	50	50
17	Langeweg 464	45	45	45
18	Langeweg 396	41	41	41

De ligging van de beoordelingspunten is aangegeven in het akoestisch rapport van M+P Raadgevende Ingenieurs, rapportnr. M+P.RAIL.08.14., d.d. 8 oktober 2010.

Het maximale geluidniveau

2. Het maximale geluidniveau LA_{max} , veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige toestellen en installaties, door de in de inrichting verrichte werkzaamheden of activiteiten, alsmede door het transportverkeer binnen de grenzen van de inrichting, mag op de beoordelingspunten zoals genoemd in de tabel in voorschrift E.1 niet meer bedragen dan de in dit voorschrift vermelde waarde + 5 dB.

Metten en rekenen

3. Het meten en berekenen van de geluidsniveaus als bedoeld in voorschrift E.1 en E.2, en het beoordelen van de meetresultaten moet plaatsvinden overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai, uitgave 1999.

Monitoring

4.

- a. De eerste keer dat het aantal geheuvelde wagens 80% of meer bedraagt van het aantal genoemd in de Representatieve Bedrijfssituatie (RBS) als bedoeld in bijlage 9 van de aanvraag, bij de bedrijfssituatie "herheuvelen", dient een controlemeting te worden uitgevoerd, waarbij het equivalente geluidvermogen van de railremmen moet worden vastgesteld.
- b. Indien uit deze meting blijkt dat de geluidsproductie hoger is dan aangegeven in het akoestisch rapport als bedoeld in bijlage 3 van deze aanvraag, dient bij nader onderzoek bepaald te worden of dit kan leiden tot overschrijdingen van de vergunde geluidniveaus als bedoeld in voorschrift E.1 en of aanvullende maatregelen nodig zijn.
- c. De resultaten van bovengenoemde punten dienen uiterlijk 3 maanden na het constateren van het bedoelde onder punt a te worden aangeboden het bevoegd gezag.

5. Met het zogenaamde Kijfdis-systeem zoals omschreven in hoofdstuk 2 van bijlage 12 van de aanvraag, dient het aantal geheuvelde wagens en het gemiddeld aantal wagens per trein op de dag nauwkeurig kunnen worden bepaald. In plaats van het Kijfdis mag ook gebruik gemaakt worden van een gelijkwaardig ander systeem, mits dit systeem niet strijdig is met de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai, uitgave 1999.

F. BODEMBESCHERMING

Vloeistofdichte vloeren

1. Het bodemrisico bij de opslag van gevaarlijke (afval)stoffen in emballage of in bovengrondse tanks en de activiteiten bij de afleverplaats van diesel en oliën moet door het treffen van doelmatige maatregelen en voorzieningen voldoen aan bodemrisico-categorie A zoals gedefinieerd in de NRB.
2. Een binnen de inrichting als bodembeschermende voorziening toegepaste vloeistofdichte vloer of verharding moet overeenkomstig CUR/PBV-Aanbeveling 44 zijn beoordeeld en goedgekeurd door een instelling, die daartoe beschikt over een erkenning op grond van het Besluit bodemkwaliteit.
3. Ontwerp en aanleg van een nieuw aan te leggen vloeistofdichte vloer of verharding moet plaatsvinden overeenkomstig CUR/PBV-Aanbeveling 65 (Ontwerp, aanleg en herstel van vloeistofdichte verhardingen van beton).
4. Een vloeistofdichte vloer of verharding moet ten minste eens per zes jaar zijn beoordeeld en te zijn goedgekeurd overeenkomstig voorschrift F.2.
5. In afwijking van voorschrift F.4 vindt de eerste beoordeling en goedkeuring van een vloeistofdichte vloer of verharding plaats binnen zes jaar na aanleg. Voorwaarde hierbij is dat vloeistofdichte vloer of verharding is aangelegd overeenkomstig het daartoe krachtens het Besluit bodemkwaliteit aangewezen normdocument door een inrichting dat daartoe beschikt over een erkenning op grond van dat besluit.
6. De voorschriften F.2 en F.4 zijn niet van toepassing op een vloeistofdichte vloer of verharding die niet inspecteerbaar is als bedoeld in CUR/PBV-aanbeveling 44. Een dergelijke voorziening wordt eens per zes jaar beoordeeld en goedgekeurd overeenkomstig een door het bevoegd gezag goedgekeurde wijze.
7. Vergunninghouder draagt zorg voor reparatie en regelmatig onderhoud van de vloeistofdichte vloer of verharding en overeenkomstig onderdeel A4 van de NRB.
8. Vergunninghouder draagt zorg voor een jaarlijkse controle van de vloeistofdichte vloer overeenkomstig bijlage D behorende bij CUR/PBV-aanbeveling 44.
9. Een vloeistofdichte vloer of verharding wordt opnieuw beoordeeld en goedgekeurd overeenkomstig voorschrift F.2 indien de reparatie, het regelmatig onderhoud of de controle, als bedoeld in de voorschriften F.7 en F.8 niet of niet overeenkomstig deze voorschriften is uitgevoerd of indien een tijdens een controle geconstateerd gebrek niet is gerepareerd.

Risicobeperkend onderzoek (monitoring van de (water)bodem van het emplacement)

10. Om te voorkomen dat een eventuele bodemverontreiniging zich kan uitbreiden tot buiten de inrichtingsgrenzen, moet uiterlijk 12 maanden nadat de vergunning in werking is getreden voor het gehele emplacement, nabij de erfgrans, een toereikend monitoringssysteem, in combinatie met een plan van aanpak zorgplichtsanering, zijn gerealiseerd en moet zijn begonnen met monitoren. Uiterlijk 3 maanden voor realisatie moeten het ontwerp van dit systeem en het monitoringprogramma ter goedkeuring zijn voorgelegd aan het bevoegd gezag/OZHZ. Na goedkeuring maakt het monitoringsprogramma deel uit van de vergunning.
11. Beheer en exploitatie van het monitoringssysteem moeten plaatsvinden overeenkomstig hoofdstuk 6 van de "Richtlijn monitoring bodemkwaliteit bedrijfsmatige activiteiten" zoals bedoeld in paragraaf 1.5 van onderdeel B1 van de NRB.
12. Indien de meetresultaten daar aanleiding toe geven kan het bevoegd gezag eisen dat het monitoringssysteem of het monitoringprogramma wordt aangepast. Binnen 6 maanden na een schriftelijke aanwijzing moet het monitoringssysteem zijn gewijzigd respectievelijk moet monitoring plaatsvinden overeenkomstig de aanwijzing.

Bodembelastingonderzoek

13. Ten aanzien van de nulsituatie van de bodem wordt in de aanvraag verwezen naar de volgende bodemonderzoeksrapporten van Holland Railconsult:
 - a. Ombouw Kijfhoek EK 12, Milieukundig advies, nr. IB GMB/94.228/001, d.d. februari 1995;
 - b. Ombouw Kijfhoek, Milieukundig bodemonderzoek westzijde, nr. CT GM/0243902/007, d.d. 16 september 1996;
 - c. Ombouw Kijfhoek, Compensatie oppervlaktewater km 533.8 tot km 534.4, milieukundig advies, nr. IB GMB/94.226/001, d.d. oktober 1994;
 - d. Ombouw Kijfhoek Vorkviaduct EK 02, milieukundig advies, nr. IB GMB/94.223/001, d.d. oktober 1994;
 - e. Ombouw Kijfhoek, Milieukundig bodemonderzoek Heuvelsysteem (lijncode 924
 - f. km 534.200 – 535.700), nr. CT GM/0243A82/002 d.d. 6 augustus 1996;
 - g. Ombouw Kijfhoek, milieukundig bodemonderzoek verdachte locaties, nr. VC/1865-versie 1.0, d.d. 20 december 1996;
 - h. Ombouw Kijfhoek, vastleggen nulsituatie, nr. RVE/VC/70060, d.d. 13 januari 1997.
 - i. Deze bodemonderzoeksrapporten maken deel uit van de vergunning en geven tezamen de nulsituatie van de bodem van Kijfhoek weer.
14.
 - a. Het bevoegd gezag/OZHZ kan, indien een redelijk vermoeden bestaat dat een bodemverontreiniging is ontstaan, het verzoek doen tot het uitvoeren van een (herhalings)onderzoek ter vaststelling van de bodemkwaliteit.
 - b. Het onderzoek moet worden uitgevoerd overeenkomstig NEN 5740 en NEN 5725.

15. 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 hypothes(n) en onderzoeksstrategie noodzakelijk blijkt.
- 16.
- a. Het eindonderzoek moet worden verricht op die locaties van de inrichting die bij het nulsituatieonderzoek en een eventueel (laatste) herhalingsonderzoek relevant zijn gebleken en op alle overige locaties in de inrichting waar bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.
 - b. Monsterneming moet direct na beëindiging van de activiteiten plaatsvinden.
 - c. Monsterneming en analyse van de monsters dient te zijn uitgevoerd conform NEN 5740.
 - d. Ter plaatse van de tijdens het nulsituatieonderzoek en een eventueel (laatste) herhalingsonderzoek onderzochte locaties moet het eindsituatieonderzoek dezelfde opzet en intensiteit hebben als het nulsituatieonderzoek of het eventueel uitgevoerde herhalingsonderzoek.

Herstelplicht (bodemsanering)

- 17.
- a. Indien uit eindonderzoek, bedoeld in voorschrift F.16, blijkt dat de bodem als gevolg van de activiteiten in de inrichting is aangetast of verontreinigd, draagt degene die de inrichting drijft er zorg voor dat binnen 12 maanden na toezending van dat rapport aan het bevoegd gezag de bodemkwaliteit is hersteld tot de nulsituatie zoals vastgelegd in de onderzoeken als bedoeld in voorschrift F.13.
 - b. Het herstel van de bodemkwaliteit geschiedt door een persoon of een instelling die beschikt over een erkenning op grond van het Besluit uitvoeringskwaliteit bodembeheer.
18. Indien de Wet bodembescherming niet van toepassing is op de wijze van saneren moet sanering plaats vinden overeenkomstig door het bevoegd gezag te stellen nadere eisen.

G. OPSLAG EN GEBRUIK VAN GEVAARLIJKE STOFFEN

Opslag verpakte gevaarlijke stoffen

- 1 De opslag van verpakte gevaarlijke (afval)stoffen die vallen onder de ADR-categorieën zoals genoemd in de PGS 15 moet in de speciaal daarvoor bestemde ruimten plaatsvinden en dient, voorzover niet anders geregeld in de hiernavolgende voorschriften, te voldoen aan het gestelde in hoofdstuk 1 en hoofdstuk 3 de paragrafen 3.1 (behoudens voorschrift 3.1.6), 3.2, 3.3, 3.7, 3.9 tot en met 3.14, 3.16 en 3.20 van de richtlijn PGS 15.
- 2 Voor elke 200 m² vloeroppervlakte van een opslagvoorziening, of een gedeelte hiervan, moet ten minste één draagbaar blustoestel aanwezig zijn met een vulling van ten minste 6 kg of liter blusstof. Het blustoestel moet tegen weersinvloeden zijn beschermd. Het gekozen type blustoestel moet geschikt zijn om een beginnende brand van de opgeslagen stoffen te blussen.

Opslag in bovengrondse tanks onder atmosferische druk

- 3 Nieuw te bouwen tanks moeten voldoen aan de Europese norm NEN EN 14015-1. Voor afwijking van bovenstaande norm is goedkeuring vereist van een door het bevoegd gezag geaccepteerde instantie.
- 4 Bij de beoordeling of bestaande tanks nog geschikt zijn om hun primaire functie - het opslaan van een product - te kunnen vervullen ('Fit-for-Purpose' analyses), moeten de degradatielimieten zoals genoemd in de EEMUA publicatie Nr. 159 worden aangehouden. Reconstructie, verplaatsing, aanpassing of reparatie van een bestaande tank moet in overeenstemming zijn met de EEMUA-publicatie No. 159.
- 5 De opslag van vloeibare aardolieproducten in bovengrondse tanks dienen te voldoen aan het gestelde in de richtlijn PGS 30.

Gasflessen

- 6 De opslag van gasflessen (ADR klasse 2) moet, gescheiden van overige gevaarlijke stoffen, in de speciaal daarvoor bestemde opslagvoorziening plaatsvinden en dient te voldoen aan de voorschriften 3.1.1 en 3.1.2 van hoofdstuk 3 alsmede de voorschriften 6.2.1 tot en met 6.2.17 van de richtlijn PGS 15.

H. LOZING AFVALWATER IN DE RIOLERING

Bedrijfsafvalwater

- 1 Bedrijfsafvalwater mag uitsluitend in een openbaar riool worden gebracht, als door de samenstelling, eigenschappen of hoeveelheid ervan:
 - a. de doelmatige werking niet wordt belemmerd van een openbaar riool of de bij een zodanig openbaar riool of een zuiveringstechnisch werk behorende apparatuur;
 - b. de verwerking niet wordt belemmerd van slib, verwijderd uit een openbaar riool of een zuiveringstechnisch werk;
 - c. de nadelige gevolgen voor de kwaliteit van een oppervlaktewaterlichaam zoveel mogelijk worden beperkt.
- 2 Alvorens het bedrijfsafvalwater op de gemeentelijke riolering wordt geloosd, dient het afvalwater te kunnen worden bemonsterd. Daartoe dient het via een controleput te worden geleid. Deze controleput dient zodanig te zijn geplaatst, dat deze goed bereikbaar en toegankelijk is.
- 3 Alle te lozen bedrijfsafvalwaterstromen moeten aan de volgende eisen voldoen:
 - a. de temperatuur in enig steekmonster mag niet hoger zijn dan 30°C, bepaald volgens NEN 6414 (1988);
 - b. de zuurgraad, uitgedrukt in pH-eenheden, mag niet lager dan 6,5 en niet hoger dan 8,5 zijn in een etmaalmonster en niet hoger dan 10 in een steekmonster, bepaald volgens NEN-ISO 10523 (2008);
 - c. het sulfaatgehalte in enig steekmonster mag niet meer dan 300 mg/l bedragen, bepaald volgens NEN 6487 (1997), NEN 6654 (1992), NEN-ISO 22743:2006 of NEN-ISO 22743:2006/C1:2007;
 - d. als de vergunninghouder gebruik wil maken van een andere analyse of methode, moet deze geaccrediteerd te zijn door de Raad van Accreditatie, of moet door de vergunninghouder worden aangetoond dat verkregen analyseresultaten vergelijkbaar zijn met de analyse volgens de NEN-norm.

Lozen van stoffen

- 4 De volgende stoffen mogen niet worden geloosd:
 - a. stoffen die brand- en/of explosiegevaar kunnen veroorzaken;
 - b. stoffen die stankoverlast buiten de inrichting kunnen veroorzaken;
 - c. stoffen die verstopping of beschadiging van een openbaar riool of van de daaraan verbonden installaties kunnen veroorzaken;
 - d. gevaarlijke (afval)stoffen;
 - e. grove afvalstoffen en snel bezinkende afvalstoffen.

I. ENERGIE EN AFVALSTOFFEN

Energie

1. De zekere maatregelen zoals deze zijn verwoord in het Energie Efficiëntieplan (EEP), zoals bedoeld in bijlage 5 behorende bij de aanvraag, dienen te worden uitgevoerd. Overeenkomstig.
2. In het geval dat vergunninghouder de deelname aan het convenant Meerjarenaafpraak Energie-efficiëntie (MJA) beëindigt, stelt de vergunninghouder het bevoegd gezag hiervan onverwijld in kennis.

Afvalstoffen

3. Vergunninghouder is verplicht ten minste de volgende afvalstromen te scheiden, gescheiden te houden en gescheiden aan te bieden:
 - a. de verschillende categorieën gevaarlijke afvalstoffen (zoals beschreven in de 'Regeling
 - b. scheiden en gescheiden houden van gevaarlijke afvalstoffen'), onderling en van andere afvalstoffen;
 - c. papier/karton;
 - d. elektrische en elektronische apparatuur;
 - e. houtafval;
 - f. glas;
 - g. restafval.
4. De op- en overslag en het transport van afvalstoffen moeten zodanig plaatsvinden dat zich geen afval in of buiten de inrichting kan verspreiden.
Mocht onverhoopt toch verontreiniging van het openbaar terrein rond de inrichting plaatsvinden, dan moeten direct maatregelen worden getroffen om deze verontreiniging te verwijderen.
5. De verpakking van gevaarlijk afval moet zodanig zijn dat:
 - a. niets van de inhoud uit de verpakking kan ontsnappen;
 - b. het materiaal van de verpakking niet door gevaarlijke stoffen kan worden aangetast, dan wel met die gevaarlijke stoffen een reactie kan aangaan dan wel een verbinding kan vormen;
 - c. deze tegen normale behandeling bestand is.
6. Indien de inrichting definitief buiten werking wordt gesteld dienen binnen twee maanden na bedrijfsbeëindiging alle afvalstoffen uit de inrichting verwijderd te zijn.

BEGRIPPEN

BESTE BESCHIKBARE TECHNIEKEN (BBT):

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

BODEMBESCHERMENDE MAATREGEL:

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

BODEMINCIDENT:

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

CALAMITEITENPLAN:

Het Calamiteitenplan is een document met een repressief doel en beschrijft de voorzieningen/maatregelen die nodig zijn of in werking treden op het moment dat zich een incident/noodsituatie voordoet.

HEUVELEN:

Gecontroleerd aflopen van wagens zonder gevaarlijke stoffen alvorens deze uit te sorteren naar de diverse sporen.

FAALKANSENMODEL

Het faalkansenmodel, zoals in deze vergunning bedoeld, is een onderdeel van de QRA dat de input levert voor de risicoberekeningen. In het faalkansenmodel zijn alle processtromen op Kijfhoek vastgelegd. Het faalkansenmodel is gebaseerd op de Rekenmethodiek Bevi, als bedoeld in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi), waarbij voor het 'Rekenprotocol Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor' de (concept)versie april 2006 (060333-Q53) geldt en voor het 'Rekenpakket Safeti.nl' de versie 6.54 geldt.

NRB:

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

PARKEREN:

Op een spoorwegemplacement laten stilstaan van een trein anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van reizigers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen. (bron: Besluit spoorverkeer)

POTENTIEEL BODEMBEDREIGENDE ACTIVITEIT:

Elke activiteit die een risico van verontreiniging van de bodem met zich meebrengt, als gevolg van de aard van die activiteit en als gevolg van de fysische en chemische eigenschappen van de stoffen waarmee de activiteit wordt uitgevoerd. Bij het vaststellen of een activiteit potentieel bodembedreigend is worden eventuele maatregelen en voorzieningen die zijn getroffen om het risico van die activiteit uit te sluiten buiten beschouwing gelaten.

REMI:

Regionale Meldingsprocedure Incidenten.

RANGEREN:

Op een spoorwegemplacement splitsen of opnieuw samenvoegen van treinen, dan wel in een bepaalde volgorde op een spoor of naar andere sporen manoeuvreren. (bron: Besluit spoorverkeer)

VEILIGHEIDSPLAN:

Documenten met beschrijving van de risico-inventarisatie & evaluatie, noodzakelijke preventieve en repressieve beheersmaatregelen.

WAGEN:

Wagen(s) staat hier gelijk aan wagon(s).

BIJLAGE: Risicocontouren Kijfhoek

**Risicocontouren Kijfhoek
Revisievergunningaanvraag
PRZ/VMJB/MU/2591688
aanvullingen d.d. 9-11-2010**

aanvraag-300-654

— 1e-006 /AvgeYear

— 1e-007 /AvgeYear

— 1e-008 /AvgeYear

■ effectgebied

