

---

# ECLI:NL:RVS:2014:386

Instantie

Raad van State

Datum uitspraak

12-02-2014

Datum publicatie

12-02-2014

Zaaknummer

201209880/1/A4

Rechtsgebieden

Bestuursrecht

Bijzondere kenmerken

Eerste aanleg - meervoudig

Inhoudsindicatie

Bij besluit van 29 augustus 2012 heeft het college aan **ProRail** een revisievergunning als bedoeld in artikel 8.4, eerste lid, van de Wet milieubeheer verleend voor het rangeeremplacement **Kijfhoek**, gelegen aan de Develsingel 11 te Zwijndrecht.

Wetsverwijzingen

[Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen](#)

Vindplaatsen

Rechtspraak.nl

M en R 2014/69

JM 2014/73 met annotatie door Y. van Hoven

## Uitspraak

201209880/1/A4.

Datum uitspraak: 12 februari 2014

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **ProRail** B.V., gevestigd te Utrecht,

appellante,

en

het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland,

verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 29 augustus 2012 heeft het college aan **ProRail** een revisievergunning als bedoeld in artikel 8.4, eerste lid, van de Wet milieubeheer verleend voor het rangeeremplacement **Kijfhoek**, gelegen aan de Develsingel 11 te Zwijndrecht.

Tegen dit besluit heeft **ProRail** beroep ingesteld.

Het college heeft een verweerschrift ingediend.

**ProRail** heeft een nader stuk ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 4 juli 2013, waar **ProRail**, vertegenwoordigd door mr. A.M. de Rooij, advocaat te Breda, ir. S. Tooten, M. Ungerer, mr. D. van Bommel, M. Oprel, A.J.G. de Mol en W.C. Hofman, en het college, vertegenwoordigd door mr. H.J.M. Besselink,

advocaat te Den Haag, mr. M.C.G. van Tilburg, ing. E.F.P. van Wijnsberg, drs. C.H.E. Tromp en J. van Beek, zijn verschenen.

Overwegingen

1. Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) in werking getreden. Bij de invoering van deze wet is een aantal andere wetten gewijzigd. Uit het bijbehorende overgangsrecht volgt dat de wetswijzigingen niet van toepassing zijn op dit geding. In deze uitspraak worden dan ook de wetten aangehaald, zoals zij luiden voordat zij bij invoering van de Wabo werden gewijzigd.

2. ProRail heeft haar beroep, voor zover het de gronden betreft over het dictum van het bestreden besluit, de vergunningvoorschriften C.7, onder a, C.17 en E.1, en over het vervoer van gevaarlijke stoffen in gelimiteerde hoeveelheden ingetrokken.

3. Op het emplacement vinden diverse rangeeractiviteiten plaats met onder meer gevaarlijke goederen. Deze activiteiten bestaan uit het samenstellen van treinen, het opstellen en overstaan van wagens, treindelen of treinen, en het opstellen, wisselen en omhalen van locomotieven (hierna kortweg aangeduid als rangeren en rangeeractiviteiten).

De bij het bestreden besluit verleende vergunning ziet met name op een uitbreiding van het aantal te rangeren wagens ten opzichte van het aantal dat op grond van de eerder voor het emplacement verleende vergunning mocht worden behandeld. Het college heeft aan de vergunning voorschriften verbonden teneinde de gevolgen van de uitbreiding voor de externe veiligheid te voorkomen of te beperken.

Vergunningvoorschriften A.3, C.2, C.7, onder b, C.8 tot en met C.14 en D.30, onder a

4. ProRail kan zich niet verenigen met de voorschriften A.3, C.2, C.7, onder b, C.8 tot en met C.14 en D.30, onder a. Zij betoogt onder meer dat met deze voorschriften strengere of andere veiligheidseisen worden gesteld dan op grond van de internationale regels over het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor toelaatbaar is. ProRail doelt op de in het "Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses" (het Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor; hierna: RID) gestelde voorschriften. Het RID is opgenomen in bijlage C van de "Convention relative aux transports internationaux ferroviaires" (het COTIF; Trb. 1980, 160 en 2000, 70).

4.1. Ingevolge artikel 1, eerste lid, van richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB 2008 L 260; hierna: de richtlijn) is deze richtlijn van toepassing op het vervoer van gevaarlijke goederen over het spoor binnen of tussen lidstaten, met inbegrip van de activiteiten met betrekking tot het laden en lossen, de overbrenging van of naar een andere vervoersmodaliteit en het noodzakelijke oponthoud tijdens het vervoer.

Ingevolge artikel 1, vijfde lid, kunnen de lidstaten, uitsluitend om andere dan redenen van veiligheid tijdens het vervoer, het vervoer van gevaarlijke goederen op hun grondgebied regelen of verbieden.

Ingevolge artikel 3, eerste lid, worden gevaarlijke goederen niet vervoerd wanneer zulks is verboden door bijlage II, deel II.1. In deel II.1 is het RID opgenomen.

Ingevolge artikel 10, eerste lid, moeten de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden om uiterlijk op 30 juni 2009 aan de richtlijn te voldoen.

Artikel 3, eerste lid, van de richtlijn is in Nederland geïmplementeerd met de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen. In bijlage 1 bij deze regeling is het RID integraal opgenomen.

4.2. In artikel 1, eerste lid, van de richtlijn is bepaald dat de richtlijn niet alleen betrekking heeft op het vervoer van gevaarlijke goederen over een spoorweg, maar ook op daarmee gepaard gaande activiteiten zoals het laden en lossen, de overbrenging van of naar andere vervoersmodaliteiten en het noodzakelijke oponthoud tijdens het vervoer.

Ook het RID heeft niet alleen betrekking op het vervoer over een spoorweg, maar bevat tevens voorschriften over rangeeractiviteiten, zoals onder meer de samenstelling van treinen, het beladen en lossen van treinen, de inspectie van aankomende en vertrekkende treinen en de verlichting en

beveiliging van emplacementen. Voorts is in voorschrift 1.9.5 van het RID bepaald dat onder bepaalde voorwaarden bijzondere veiligheidsvoorschriften kunnen worden vastgesteld met betrekking tot onder meer de reglementering van bedrijfsprocessen die samenhangen met het vervoer, zoals het rangeren of overstaan.

Gezien het voorgaande bestrijken de richtlijn en de daarin voor het spoorvervoer voorgeschreven regels van het RID niet alleen het spoorvervoer in enge zin - het over een spoorweg rijden van goederentreinen -, maar ook vervoershandelingen die daarmee samenhangen, zoals rangeren. Onder "het vervoer van gevaarlijke goederen" in de zin van de richtlijn moeten dus mede worden begrepen rangeeractiviteiten met gevaarlijke goederen.

4.3. Gezien artikel 1, vijfde lid, van de richtlijn kan Nederland - afgezien van de implementatie van de bepalingen van het RID in overeenstemming met artikel 3, eerste lid, van de richtlijn - in beginsel geen veiligheidsvoorschriften stellen over het vervoer van gevaarlijke goederen over het spoor, waaronder rangeren. De richtlijn biedt in artikel 1, vierde lid, en in de artikelen 5 en 6 een aantal mogelijkheden om dit in bepaalde situaties wel te doen, maar die situaties doen zich in dit geval niet voor. Hieruit volgt dat de bepalingen van de richtlijn zelf geen basis bieden om, in afwijking van artikel 1, vijfde lid, van de richtlijn, bijzondere veiligheidsvoorschriften voor rangeren vast te stellen.

4.4. Naast de in de richtlijn opgenomen afwijkingsmogelijkheden, kan echter ook van het in hoofdstuk 1.9 van het RID opgenomen voorschrift 1.9.5 gebruik worden gemaakt om bijzondere veiligheidsvoorschriften voor rangeren vast te stellen. Dit blijkt ook uit overweging 10 van de considerans van de richtlijn, waarin is vermeld:

"Onverminderd (...) de bepalingen van (...) bijlage II, deel II.1 (1.9), (...) moeten de lidstaten op grond van de veiligheid van het vervoer het recht behouden om bepalingen te handhaven of in te voeren op gebieden die niet specifiek onder deze richtlijn vallen. (...)"

Het college kon gelet hierop uitsluitend veiligheidsvoorschriften voor de rangeeractiviteiten met gevaarlijke goederen aan de **vergunning** verbinden, indien de bepalingen van het RID daarvoor een grondslag bieden.

4.5. In voorschrift 1.9.5 van het RID is bepaald dat RID-verdragsstaten bijzondere veiligheidsvoorschriften voor het internationale spoorvervoer van gevaarlijke goederen kunnen vaststellen - voor zover het betreffende gebied niet wordt afgedekt door het RID - met betrekking tot onder meer de reglementering van bedrijfsprocessen die samenhangen met het vervoer, zoals het rangeren of overstaan. Deze bijzondere voorschriften kunnen worden vastgesteld onder de voorwaarde dat deze zijn opgenomen in de nationale wetgeving van de RID-verdragsstaat en ook van kracht zijn voor het nationale vervoer over de spoorweg.

Het RID biedt gezien het voorgaande de mogelijkheid om bijzondere veiligheidsvoorschriften met betrekking tot rangeren op te nemen in nationale wetgeving. Dit is in Nederland gebeurd bij bijlage 2 bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen. Het RID biedt geen mogelijkheid om aan een individuele **vergunning** voor een specifiek emplacement andere veiligheidsvoorschriften te verbinden.

4.6. Voor zover de bestreden vergunningvoorschriften veiligheidsvoorschriften met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen, waaronder rangeren, inhouden, zijn ze gezien hetgeen hiervoor is overwogen in strijd met artikel 1, vijfde lid, van de richtlijn aan de **vergunning** verbonden. De Afdeling zal hierna onderzoeken of de door **ProRail** bestreden vergunningvoorschriften veiligheidsvoorschriften met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen, waaronder rangeren, inhouden.

4.7. In voorschrift A.3 is bepaald dat een melding aan de Alarmcentrale van de overheidshulpdiensten moet worden gedaan wanneer wagens met in het voorschrift omschreven gevaarlijke goederen binnen de inrichting aanwezig zijn.

In voorschrift D.30, onder a, is geregeld op welke wijze de brandweer bij een noodsituatie in het bezit moet worden gesteld van relevante gegevens.

Dit zijn veiligheidsvoorschriften met betrekking tot vervoer van gevaarlijke goederen. Dit blijkt ook uit het feit dat in het RID een voorschrift over dezelfde materie is opgenomen. In voorschrift 1.4.3.6 van het RID is immers bepaald dat de infrastructuurbeheerder snel en onbeperkt toegang moet hebben tot informatie over onder meer de gevaarlijke goederen die zich in een trein kunnen bevinden, en deze gegevens alleen bekend mag maken aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen.

4.8. In voorschrift C.2 is bepaald dat een rapportage ter goedkeuring moet worden overgelegd over de procedure met betrekking tot 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**.

In voorschrift C.7, onder b, is geregeld in welke gevallen wagens met chloor, explosieven, munitie en radioactieve stoffen niet mogen heuvelen of stoten.

In voorschrift C.8 is bepaald dat in overleg met de brandweer sporen aangewezen moeten worden waarop treinen beladen met chloor, explosieven, munitie en radioactieve stoffen moeten worden geplaatst, indien zij langer dan vier uur overstaan of geparkeerd staan. Daarbij dient rekening te worden gehouden 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 om een mogelijke calamiteit repressief te kunnen bestrijden.

In voorschrift C.9 is bepaald dat bij het overstaan en parkeren van treinen met stoffen als bedoeld in voorschrift C.8 de direct naastgelegen sporen vrij moeten worden gehouden en dat bij de samenstelling van treinen met deze stoffen voor en achter de wagens die daarmee beladen zijn ten minste één schutwagen dient te worden geplaatst.

Voorschrift C.10 heeft betrekking op de oploopsnelheid waarmee wagens na het heuvelen met behulp van het mechanische bijdruksysteem tegen elkaar worden gedrukt.

Dit zijn veiligheidsvoorschriften die betrekking hebben op (de werkprocessen bij) het vervoer van gevaarlijke goederen. Dit blijkt ook uit het feit dat in hoofdstuk 7.5 van het RID over deze materie meerdere voorschriften zijn opgenomen, onder meer met betrekking tot het samenstellen en beladen van goederentreinen, en uit het feit dat in bijlage 2 bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen bijzondere veiligheidsvoorschriften zijn gesteld in de zin van voorschrift 1.9.5 van het RID met betrekking tot onder meer rangeeractiviteiten (heuvelen en stoten) met wagens beladen met ontplofbare stoffen (voorschrift 1.9.5.2) en met chloor (voorschrift 1.9.5.4).

4.9. In voorschrift C.11 is bepaald dat wagens beladen met gevaarlijke stoffen terstond na aankomst in de inrichting moeten 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.

Dit voorschrift is een veiligheidsvoorschrift met betrekking tot vervoer van gevaarlijke goederen. Dit blijkt ook uit het feit dat in voorschrift 1.9.5.1 van bijlage 2 bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen bijzondere veiligheidsvoorschriften zijn gesteld in de zin van voorschrift 1.9.5 van het RID met betrekking tot inspecties van wagens op onregelmatigheden.

4.10. In voorschrift C.12 is bepaald dat wagens met gebreken die van (negatieve) invloed kunnen zijn op de veiligheid niet (regulier) mogen worden gerangeerd, dat met betrekking tot deze wagens terstond adequate maatregelen moeten worden genomen, zoals het opvangen van vrijgekomen stoffen, het afdichten van lekkages en/of het gescheiden opstellen van de betreffende wagens, dat hiertoe een schriftelijke procedure/instructie moet worden opgesteld, en dat op de naleving daarvan moet worden toegezien.

In voorschrift C.13 is bepaald dat het niet goed functioneren van wissels automatisch moet worden gesignaleerd, dat bij niet goed functionerende wissels maatregelen moeten worden genomen om ongewone voorvallen te voorkomen, dat hiertoe een procedure/instructie moet worden opgesteld, en dat op de naleving daarvan moet worden toegezien.

In voorschrift C.14 is bepaald dat indien de stroomvoorziening uitvalt, het rangeerproces wat betreft de veiligheidskritische installaties en systemen direct dient te worden gestaakt, dat hiertoe een schriftelijke procedure/instructie ter beschikking moet worden gesteld, en dat op de naleving daarvan moet worden toegezien.

Dit zijn veiligheidsvoorschriften die mede betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke goederen. Dit blijkt reeds uit het feit dat deze voorschriften strekken tot het bevorderen van de veiligheid tijdens de rangeeractiviteiten op het emplacement. Zoals onder 3 is overwogen, vinden dergelijke activiteiten plaats met onder meer gevaarlijke goederen.

4.11. De conclusie luidt dat de voorschriften A.3, C.2, C.7, onder b, C.8 tot en met C.14 en D.30, onder a, in strijd met artikel 1, vijfde lid, van de richtlijn aan de vergunning zijn verbonden. Het beroep tegen deze voorschriften slaagt. Hetgeen ProRail overigens in dit verband heeft aangevoerd, behoeft geen bespreking.

Vergunningvoorschrift A.2

5. ProRail kan zich niet met voorschrift A.2 verenigen. Ingevolge dit voorschrift moeten veranderingen van de inrichting of van de werking daarvan die in overeenstemming zijn met de vergunning en de daaraan verbonden beperkingen en voorschriften schriftelijk aan het bevoegd gezag worden meegedeeld. ProRail acht deze meldingsplicht te vergaand en onredelijk bezwarend.

5.1. Op grond van artikel 8.13, eerste lid, aanhef en onder g, van de Wet milieubeheer kunnen de vergunningvoorschriften een meldingsplicht zoals opgenomen in voorschrift A.2 inhouden.

Het niet met concrete argumenten onderbouwde betoog van ProRail geeft geen aanleiding voor het oordeel dat het college een dergelijk voorschrift niet mocht stellen.

De beroepsgrond faalt.

Vergunningvoorschrift A.10

6. ProRail kan zich niet met voorschrift A.10 verenigen. Ingevolge dit voorschrift moet jaarlijks ten behoeve van de monitoring van de luchtkwaliteit een overzicht van het totale aantal aankomende treinen dat de inrichting in het voorgaande kalenderjaar heeft bezocht aan het bevoegd gezag worden gezonden. ProRail voert aan dat deze rapportageverplichting onredelijk bezwarend is. In dit verband wijst zij erop dat uit de bij de aanvraag gevoegde rapporten blijkt dat aan de voor luchtkwaliteit geldende normen kan worden voldaan.

6.1. Het college stelt dat bij de toetsing aan de voor luchtkwaliteit geldende normen is gebleken dat maar net aan die normen werd voldaan. Daarom acht het college een monitoring van dit aspect nodig, waarvoor gegevens over het aantal treinen noodzakelijk zijn. Gezien deze motivering heeft het college in redelijkheid de in voorschrift A.10 opgenomen rapportageverplichting kunnen voorschrijven.

De beroepsgrond faalt.

Vergunningvoorschrift B.3

7. ProRail kan zich niet met voorschrift B.3 verenigen. Ingevolge dit voorschrift moet de inrichting zodanig verlicht zijn dat een behoorlijke oriëntatie mogelijk is en werkzaamheden, die bij duisternis plaatsvinden, waaronder begrepen controlewerkzaamheden, kunnen worden verricht. ProRail voert aan dat dit voorschrift onduidelijk is geformuleerd en geen toegevoegde waarde heeft voor de bescherming van het milieu.

7.1. Het college heeft voorschrift B.3 aan de vergunning verbonden om tijdens controles incidenten en technische mankementen op te kunnen sporen en om wissels en wagens te kunnen waarnemen. Het voorschrift beoogt daarmee risico's voor het milieu te voorkomen dan wel te beperken. Het college heeft om deze redenen in redelijkheid voorschrift B.3 aan de vergunning kunnen verbinden. Uit dit voorschrift blijkt voldoende duidelijk wat van ProRail wordt verwacht.

De beroepsgrond faalt.

Vergunningvoorschrift B.6

8. ProRail kan zich niet met voorschrift B.6 verenigen. Daarin is bepaald dat ProRail erop moet toezien dat aan alle in de inrichting werkzame personen een instructie wordt verstrekt die is gerelateerd aan de desbetreffende werkzaamheden. ProRail acht dit voorschrift onredelijk

bezwarend omdat het voor haar moeilijk, zo niet onmogelijk, is om ten aanzien van binnen de inrichting werkzaam zijnde derden, individuele en op hun werkzaamheden toegesneden instructies te verstrekken.

8.1. Dat in voorschrift B.6 is vermeld dat de instructies gerelateerd moeten zijn aan de werkzaamheden van personen, betekent, anders dan ProRail veronderstelt, niet dat het voorschrift verplicht tot het verstrekken van op individuele personen toegesneden instructies. Het college acht het opstellen van een instructie per werkveld voldoende. Voorts sluit het voorschrift niet uit dat ProRail het feitelijk verstrekken van instructies overlaat aan derde partijen die voor haar werkzaamheden uitvoeren. Er is geen grond voor het oordeel dat het college het voorschrift niet in redelijkheid heeft kunnen stellen.

De beroepsgrond faalt.

Vergunningvoorschrift C.6

9. ProRail kan zich niet verenigen met voorschrift C.6, voor zover daarin is vermeld dat een ter goedkeuring over te leggen rapport gebaseerd moet zijn "op de voor het doorgaand spoor geldende vervoersplafonds, zoals opgenomen in de eindrapportage Basisnet Spoor".

Volgens ProRail is onduidelijk wat met deze zinsnede wordt bedoeld.

9.1. Het college heeft onweersproken gesteld dat ProRail het in dit voorschrift voorgeschreven rapport inmiddels heeft ingediend en dat het college dit rapport heeft goedgekeurd. Gelet hierop heeft ProRail in zoverre geen belang meer bij het beroep, en dient dit in zoverre niet-ontvankelijk te worden verklaard.

Vergunningvoorschriften C.18, C.19 en C.20

10. ProRail kan zich niet verenigen met de voorschriften C.18 tot en met C.20.

In voorschrift C.18 is bepaald dat, indien blijkt dat de stofklassen 1 en 7 uit het RID meer dan 10% van het totaal aantal wagens met gevaarlijke stoffen uitmaken of wanneer blijkt dat er op jaarbasis meer dan 2.000 wagens van stofklassen 1 en 7 worden gerangeerd of langer dan vier uur op het emplacement verblijven, moet worden onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om het percentage/de aantallen terug te dringen, dan wel de risico's voor de omgeving te beperken. Ingevolge voorschrift C.19 dienen ter bepaling van het aantal wagens in de rapportage als bedoeld in voorschrift A.7, de stofklassen 1 en 7 uitgesplitst te worden naar de verschillende divisies. Ingevolge voorschrift C.20 dient, indien uit een onderzoek blijkt dat er, gelet op de terugverdientijd en het te behalen milieurendement, kosteneffectieve maatregelen genomen kunnen worden, in de rapportage tevens aangegeven te worden binnen welke tijd deze maatregelen zullen worden doorgevoerd.

ProRail voert aan dat deze voorschriften vergaande verplichtingen bevatten en daarom onredelijk bezwarend zijn. De in voorschrift C.20 genoemde termen "een onderzoek", "terugverdientijd" en "te behalen milieurendement" zijn volgens haar onduidelijk geformuleerd. Verder voert ProRail aan dat voorschrift C.18 ten onrechte betrekking heeft op treinen die langer dan vier uur op het emplacement verblijven. Volgens haar heeft het college miskend dat deze treinen behoren tot het doorgaande treinverkeer, zodat het college niet bevoegd was om ten aanzien daarvan voorschriften aan de vergunning te verbinden.

10.1. Het college stelt bij de berekeningen van de risico's voor de omgeving ervan te zijn uitgegaan dat maximaal 10% van het totaal aantal wagens dat binnen het emplacement wordt gerangeerd uit de stofklassen 1 en 7 bestaat. Bij overschrijding van dit percentage moeten de uitgangspunten van het rekenprogramma worden aangepast en kunnen de risicoberekeningen veranderen.

Gezien deze motivering heeft het college in redelijkheid in de voorschriften C.18 tot en met C.20 een onderzoeksverplichting ter zake kunnen opnemen.

10.2. Zoals de Afdeling in haar uitspraak van 27 juni 2012 in zaak nr. 201101874/1/A4 heeft overwogen, houdt haar jurisprudentie over "doorgaand treinverkeer" een verdeling in van treinbewegingen die wel en niet als onderdeel van een inrichting kunnen worden aangemerkt: alleen de treinbewegingen die verband houden met het in werking zijn van de inrichting (het emplacement) als zodanig, moeten als onderdeel van de inrichting worden beschouwd. Het

doorgaande treinverkeer, dat op zichzelf beschouwd los staat van het in werking zijn van het emplacement, behoort niet tot de inrichting. Op de milieugevolgen van dit treinverkeer zijn de voor de inrichting geldende regels niet van toepassing, maar de voor de spoorweg als zodanig geldende regels.

De Afdeling stelt aan de hand van de bij de aanvraag om vergunning gevoegde tekeningen vast dat het emplacement naast de spoorweg tussen Dordrecht en Rotterdam ligt. Indien doorgaand treinverkeer van en naar Dordrecht en Rotterdam ter hoogte van het emplacement het hoofdspoor zou verlaten en over het emplacement zou rijden om vervolgens de reis over het hoofdspoor te vervolgen, zou dit treinverkeer kunnen worden aangemerkt als doorgaand treinverkeer in de zin van de eerdergenoemde jurisprudentie.

Nu echter de sporen van het emplacement niet worden gebruikt voor het laten passeren van een doorgaande trein, maar om goederentreinen te rangeren of om treinen te stallen in afwachting van het vervolg van hun reis, gaat het niet om doorgaand treinverkeer maar om een van de activiteiten waarvoor het emplacement nu juist bij uitstek is bedoeld.

Het college heeft dan ook in voorschrift C.18 het langer dan vier uur op het emplacement verblijven van wagens mogen aanmerken als activiteit van de inrichting, waarover in de vergunning voorschriften mogen worden gesteld.

10.3. Tot slot overweegt de Afdeling dat uit de voorschriften C.18 tot en met C.20, in onderling verband gelezen, duidelijk blijkt dat met "een onderzoek" als bedoeld in voorschrift C.20 wordt bedoeld op het onderzoek als bedoeld in voorschrift C.18. Ook voor het overige is er geen grond voor het oordeel dat voorschrift C.20 niet een voldoende bepaalde verplichting bevat.

10.4. Gezien het voorgaande falen de beroepsgronden over de voorschriften C.18 tot en met C.20. Vergunningvoorschrift D.2, onder b

11. ProRail kan zich niet verenigen met voorschrift D.2, onder b. Ingevolge dit voorschrift moet het ter goedkeuring over te leggen Veiligheidsplan informatie bevatten over de verbetering van de bereikbaarheid van de sporen binnen de inrichting voor in- en externe noodorganisaties en (overheids)hulpdiensten.

ProRail betoogt dat deze verplichting niet noodzakelijk is ter bescherming van het milieu en onredelijk bezwarend is, omdat de brandweer inmiddels zou hebben geconcludeerd dat de bereikbaarheid van de sporen voldoende is gewaarborgd met de huidige invulling van de bedrijfsbrandweerorganisatie.

11.1. Het college heeft zich in het bestreden besluit op het standpunt gesteld dat de bereikbaarheid van de sporen door de invulling van de bedrijfsbrandweerorganisatie weliswaar is verbeterd, maar dat er behoefte blijft bestaan aan een verdere verbetering daarvan. Daarmee heeft het college zich aangesloten bij het standpunt van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid hierover, zoals verwoord in een brief van 7 augustus 2012. In die brief stelt de Veiligheidsregio dat de bereikbaarheid van de sporen nog steeds onvoldoende is gewaarborgd.

ProRail heeft het standpunt van de Veiligheidsregio niet met concrete argumenten bestreden. Het college heeft, op basis daarvan, in redelijkheid voorschrift D.2, onder b, aan de vergunning kunnen verbinden. Niet aannemelijk is dat naleving van dit voorschrift voor ProRail onredelijk bezwarend is.

De beroepsgrond faalt.

Vergunningvoorschrift D.23, onder j en k

12. ProRail kan zich niet verenigen met voorschrift D.23, onder j en k.

In voorschrift D.23, onder j, is bepaald dat het calamiteitenplan een alarmeringsregeling moet bevatten die ten minste actuele telefoonlijsten, een actuele Regionale Meldingsprocedure Incidenten (REMI) van (brandweer)regio Zuid-Holland zuid, een interne alarmeringsregeling en een alarmeringsregeling voor buurbedrijven bevat.

In voorschrift D.23, onder k, is bepaald dat het calamiteitenplan dient te worden afgestemd met het aanvalsplan van de brandweer.

12.1. ProRail betoogt dat voorschrift D.23, onder j, te gedetailleerd is en betrekking heeft op elementen die ook in het aanvalsplan van de brandweer kunnen zijn opgenomen.

ProRail heeft niet met concrete argumenten onderbouwd in welk opzicht het in een calamiteitenplan opnemen van vier elementen (een telefoonlijst, een meldingsprocedure voor incidenten, en een interne en externe alarmeringsregeling) een te gedetailleerde verplichting zou opleveren. Dat dergelijke gegevens mede in een aanvalsplan van de brandweer kunnen zijn opgenomen, betekent niet dat het niet in het belang van de bescherming van het milieu kan worden geacht deze gegevens ook in het calamiteitenplan te vermelden. Het college heeft dan ook in redelijkheid voorschrift D.23, onder j, aan de vergunning kunnen verbinden.

12.2. ProRail betoogt dat de in voorschrift D.23, onder k, voorgeschreven afstemming van het calamiteitenplan met het aanvalsplan van de brandweer geen toegevoegde waarde heeft en dat onduidelijk is wat daar precies mee wordt bedoeld.

12.3. ProRail heeft niet onderbouwd in welk opzicht voorschrift D.23, onder k, onduidelijk is. Het college heeft toegelicht dat het calamiteitenplan en het aanvalsplan van de brandweer op elkaar moeten aansluiten om een effectief optreden van de bedrijfsbrandweer en de brandweer bij een calamiteit te waarborgen. Hetgeen ProRail heeft aangevoerd, biedt geen aanleiding om te twijfelen aan de juistheid van dit standpunt en daarmee de toegevoegde waarde van de afstemming. Het college heeft gelet hierop in redelijkheid voorschrift D.23, onder k, aan de vergunning kunnen verbinden.

12.4. De beroepsgronden over voorschrift D.23, onder j en k, falen.

Vergunningvoorschrift D.33, onder c

13. ProRail kan zich niet met voorschrift D.33, onder c, verenigen. Daarin is bepaald dat bij oefeningen ten aanzien van het noodplan tevens het tijdig verlenen van de informatie als bedoeld in voorschrift D.30 moet worden meegenomen. ProRail voert aan dat zij door dit voorschrift onnodig wordt beperkt bij het bepalen van de concrete oefendoelen per oefening.

Het college heeft toegelicht dat dit voorschrift aan de vergunning is verbonden omdat in het verleden is gebleken dat de in voorschrift D.30 bedoelde informatie niet aan de brandweer kon worden overgelegd. Deze informatie en de tijdige beschikbaarheid daarvan is volgens het college van wezenlijk belang om tot een goede bestrijding van een calamiteit te kunnen komen. Gelet op deze motivering heeft het college in redelijkheid ervoor kunnen kiezen om de vrijheid van ProRail om haar oefendoelen zelf te bepalen in te perken, in het belang van het waarborgen van een goede informatieverlening bij calamiteiten.

De beroepsgrond faalt.

Conclusie

14. Het beroep is niet-ontvankelijk, voor zover het de beroepsgrond over vergunningvoorschrift C.6 betreft. De beroepsgronden over de vergunningvoorschriften A.3, C.2, C.7, onder b, C.8 tot en met C.14 en D.30, onder a, slagen. Het bestreden besluit dient in zoverre wegens strijd met artikel 1, vijfde lid, van de richtlijn te worden vernietigd. Het beroep, voor zover ontvankelijk, is voor het overige ongegrond.

15. Het college dient op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep, voor zover het de beroepsgrond over vergunningvoorschrift C.6 betreft, niet-ontvankelijk;

II. verklaart het beroep gegrond, voor zover gericht tegen de vergunningvoorschriften A.3, C.2, C.7, onder b, C.8 tot en met C.14 en D.30, onder a;

III. vernietigt het besluit van het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland van 29 augustus 2012, kenmerk 2012019380/WB, in zoverre;

IV. verklaart het beroep, voor zover ontvankelijk, voor het overige ongegrond;



V. veroordeelt het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland tot vergoeding van bij de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ProRail B.V. in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 974,00 (zegge: negenhonderdvierenzeventig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

VI. gelast dat het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland aan de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ProRail B.V. het door haar voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 310,00 (zegge: driehonderdtien euro) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. E. Steendijk en mr. R. Uylenburg, leden, in tegenwoordigheid van mr. M.J. van der Zijpp, ambtenaar van staat.

w.g. Van Diepenbeek w.g. Van der Zijpp

voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 12 februari 2014

262-732.