

B E S C H I K K I N G

Omgevingsvergunning

Besluit van het college van burgemeester en wethouders van Zwijndrecht.

Aanvraag

Wij hebben op 30 juli 2020 een aanvraag om omgevingsvergunning als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) ontvangen van ProRail, met omschrijving: "Kijfhoek aanleg calamiteitenwegen en Kijfhoek vervangen heuvelsysteem".

Deze aanvraag gaat over de locatie: Het spoorwegemplacement Kijfhoek gelegen aan de Develsingel 11 te Zwijndrecht. Wij hebben deze aanvraag geregistreerd onder zaaknummer: Z-20-377006 en OLO-nummer 5358573.

De activiteit 'Milieu', milieuneutraal wijzigen van een inrichting (art. 2.1, lid 1 onder e Wabo) is aangevraagd.

Bevoegd gezag

Wij zijn bevoegd om op deze aanvraag te beslissen. Dit volgt uit artikel 2.4 van de Wabo in samenhang met hoofdstuk 3 van het Besluit omgevingsrecht (Bor).

Beschikking

Wij hebben, gelet op de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), besloten:

- voor de inrichting op de locatie Develsingel 11 te Zwijndrecht de omgevingsvergunning te verlenen voor het milieuneutraal wijzigen van de inrichting (art. 2.1, lid 1 onder e Wabo);
- voorschriften aan deze beschikking te verbinden;
- de documenten zoals beschreven in de voorschriften 1.1.1 en 2.1.1, na goedkeuring onderdeel uit te laten maken van deze beschikking;
- de in bijlage A vermelde stukken onderdeel uit te laten maken van deze beschikking.

Bijlagen

In bijlage A zijn de stukken vermeld die onderdeel uitmaken van deze beschikking. De voorschriften zijn opgenomen in bijlage B. Naast dit generieke deel van de beschikking hebben wij voor de procedurele en inhoudelijke overwegingen respectievelijk bijlage C en D gemaakt. In die bijlage E zijn de gebruikte begrippen opgenomen. Al deze bijlagen zijn onderdeel van deze beschikking.

Procedure

Deze beschikking is voorbereid met de reguliere voorbereidingsprocedure als beschreven in paragraaf 3.2 van de Wabo.

Rechtsbescherming en inwerkingtreding

Deze beschikking wordt bekendgemaakt door toezending aan de aanvrager. Met ingang van de dag na de bekendmaking treedt de beschikking in werking. Binnen zes weken met ingang van de dag na de bekendmaking kan bezwaar worden aangetekend bij burgemeester en wethouders van Zwijndrecht, Postbus 15, 3330 AA Zwijndrecht. Het bezwaarschrift moet zijn voorzien van een handtekening en in elk geval bevatten: naam, adres, telefoonnummer en eventueel e-mailadres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht en de reden van het bezwaar.

Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van de beschikking niet. Hebben u of derde belanghebbenden een spoedeisend belang dat de werking van deze beschikking wordt geschorst, dan kan om een voorlopige voorziening worden verzocht bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Rotterdam, Sector bestuursrecht, Postbus 50951, 3007 BM te Rotterdam. De inwerkingtreding van de beschikking wordt slechts opgeschort indien op het verzoek om voorlopige voorziening daartoe is beslist door de Voorzieningenrechter. Men kan digitaal een verzoek om voorlopige voorziening instellen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor heeft u een elektronische handtekening (DigiD of eHerkenning) nodig. Op de genoemde website staan de precieze voorwaarden vermeld.

Ondertekening en verzending

DORDRECHT,

Burgemeester en wethouders van Zwijndrecht,
namens dezen,

[REDACTED]

[REDACTED] van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid

Deze beschikking is digitaal vastgesteld en is daarom niet ondertekend.

Besluitdatum: 5 oktober 2020

Verzenddatum: 5 oktober 2020

Een exemplaar van dit besluit is gezonden aan:

- ProRail B.V.;
- Gemeente Zwijndrecht;
- Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, [REDACTED]

Bijlage A

Deze bijlage is onderdeel van de beschikking op de aanvraag die is geregistreerd onder nummer: Z-20-377006

Gegevens en bescheiden

Onderstaande stukken maken onderdeel uit van deze beschikking. Omdat deze stukken bij de aanvrager bekend en aanwezig zijn, worden deze niet gewaarmerkt en niet met de beschikking meegezonden.

De stukken die bij de behandeling van de aanvraag zijn vervallen, zijn vervangen of niet ter zake doen, worden hieronder niet vermeld.

- Aanvraag voor het milieuneutraal wijzigen van de inrichting (Aanvraagformulier), ontvangen op 29 mei 2020
- Bijlage 1: Toelichting bij aanvraag, ontvangen op 29 mei 2020
- Bijlage 2: Tekening 5102-116-01 Variant 1 Sorteerspooren Kijfhoek Arcadis Nederland B.V. d.d. 05-06-2019, ontvangen op 29 mei 2020
- Bijlage 3: Notitie Aanlegfase stikstofdepositieonderzoek Witteveen Bos d.d. 21-07-2020, ontvangen op 29 mei 2020
- Brief Aanvulling op OLO aanvraagnummer 5358573 ProRail d.d. 3-9-2020, ontvangen op 3 september 2020

Bijlage B

Deze bijlage is onderdeel van de beschikking op de aanvraag die is geregistreerd onder nummer: Z-20-377006

Voorschriften

1	Geluid	5
1.1	Remsystemen bij heuvelproces	5
2	PREVENTIE, PREPARATIE EN REPRESSIE VAN CALAMITEITEN	5
2.1	Bereikbaarheid en blusvoorzieningen.....	5
2.2	Repressieve middelen	5
2.3	Onderhoud, testen en Inspecties van materieel ,	5

1 GELUID

1.1 Remsystemen bij heuvelproces

- 1.1.1 Voordat de het nieuwe remsysteem bij het heuvelproces in gebruik wordt genomen, dient middels een akoestisch onderzoek te worden aangetoond dat het nieuwe remsysteem niet meer geluidbelasting veroorzaakt dan het bestaande systeem. Het akoestisch rapport van dit onderzoek dient ter beoordeling en goedkeuring te worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Na goedkeuring maakt het rapport deel uit van deze beschikking.

2 PREVENTIE, PREPARATIE EN REPRESSIE VAN CALAMITEITEN

2.1 Bereikbaarheid en blusvoorzieningen

- 2.1.1 De ontwerpspecificaties en tekeningen van de nieuw te plaatsen natte buisleidingen en de locaties van de hydranten moeten voorafgaand aan de realisatie door het bevoegd gezag worden goedgekeurd. Na goedkeuring maken de ontwerpspecificaties en tekeningen deel uit van deze beschikking.

2.2 Repressieve middelen

- 2.2.1 Daar waar de in de voorschrift 2.1.1 beschreven ontwerpspecificaties en tekeningen afwijken van het gestelde in de voorschriften D9 en D10 uit de vergunning van 29 augustus 2012, zijn de nieuwe ontwerpspecificaties, tekeningen en locaties leidend.

2.3 Onderhoud, testen en inspecties van materieel

- 2.3.1 Binnen drie maanden na de goedkeuring van de ontwerpspecificaties en bijbehorende tekeningen, als bedoeld in voorschrift 2.1.1, moeten de wijzigingen worden doorgevoerd in het onderhoudsprogramma en testprogramma van het volledige bluswatersysteem, zoals bedoeld in voorschrift D41 van de vergunning van 29 augustus 2012. De gewijzigde versie moet, ter beoordeling aan het bevoegd gezag te worden voorgelegd.

Bijlage C

Deze bijlage is onderdeel van de beschikking op de aanvraag die is geregistreerd onder nummer: Z-20-377006

Procedurale overwegingen

Gegevens aanvrager

Op 30 juli 2020 is een aanvraag om een omgevingsvergunning als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) ontvangen. Het betreft een verzoek van ProRail voor het emplacement Kijfhoek te Zwijndrecht.

Projectbeschrijving

Het project waarvoor vergunning wordt gevraagd is als volgt te omschrijven: De aanleg van nieuwe calamiteitenwegen en de (gelijkwaardige) vervanging van het heuvelsysteem bij het emplacement Kijfhoek. Een uitgebreide projectomschrijving is opgenomen in de aanvraag om vergunning.

Huidige vergunnings situatie

Voor de inrichting zijn eerder de onderstaande vergunningen en/of ontheffingen verleend dan wel meldingen geaccepteerd:

Soort	Datum	Kenmerk	Onderwerp
Revisievergunning	29-08-2012	20120193801 WB	Revisie
Uitspraak RvS	12-02-2014	201209880/1/A4	Raad van State uitspraak

Vergunningplicht

De activiteiten van de inrichting zijn genoemd in categorie 14, Bijlage I onderdeel C van het Bor.

Op grond van categorie 14.3 en artikel 2.1 van het Bor is sprake van een vergunningplichtige activiteit.

Bevoegd gezag

Wij zijn bevoegd gezag voor de inrichting. Dit volgt uit artikel 2.4, tweede lid, van de Wabo juncto artikel 3.3, eerste lid, van het Bor, in die zin dat geen sprake is van de activiteiten genoemd in onderdeel a of b van dat lid, en Bijlage I onderdeel C categorie 14.2 van het Bor.

Volledigheid aanvraag

In verband met het ontbreken van een aantal gegevens hebben wij de aanvrager op 25 augustus 2020 in de gelegenheid gesteld om de aanvraag aan te vullen. Wij hebben de aanvullende gegevens ontvangen op 3 september 2020. Na ontvangst van de aanvullende gegevens hebben wij de aanvraag getoetst op volledigheid. Wij zijn van oordeel dat de aanvraag voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving. De aanvraag is dan ook in behandeling genomen. De termijn voor het nemen van het besluit is met 9 dagen opgeschort tot de dag waarop de aanvraag is aangevuld.

Procedure regulier

Deze beschikking is voorbereid met de reguliere voorbereidingsprocedure als beschreven in paragraaf 3.2 van de Wabo. Gelet hierop hebben wij op 16 september 2020 conform artikel 3.8 Wabo van de aanvraag kennis gegeven in 'De Brug'.

Adviezen, Verklaring van geen bedenkingen

In de Wabo en het Bor worden bestuursorganen vanwege hun specifieke deskundigheid of betrokkenheid aangewezen als adviseur. Wij hebben de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (VRZHZ) gevraagd om advies voor het aspect Externe Veiligheid.

Zij hebben op 20 augustus 2020 advies uitgebracht. Naar aanleiding daarvan is ProRail verzocht de aanvraag aan te vullen. Op 25 augustus is in concept een aanvulling ontvangen van ProRail. Daar heeft de VRZHZ op 27 augustus instemmend op gereageerd. Op 3 september hebben wij nog een toelichting van de VRZHZ ontvangen. Ook is op 3 september de aanvraag definitief aangevuld via het OLO. Wij behandelen deze adviezen bij de inhoudelijke overwegingen in hoofdstuk D.

Bijlage D

Deze bijlage is onderdeel van de beschikking op de aanvraag die is geregistreerd onder nummer: Z-20-377006

Inhoudelijke overwegingen

Milieu

Toetsing voorwaarden Wabo

De aanvraag heeft betrekking op een milieuneutrale verandering van de inrichting of van de werking van de inrichting als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder e, 2° van de Wabo. De Wabo bepaalt in artikel 2.14, vijfde lid dat in afwijking van het eerste tot en met vierde lid de vergunning wordt verleend, wanneer wordt voldaan aan artikel 3.10, derde lid. Dat betekent dat een vergunning wordt verleend met de reguliere procedure, wanneer er sprake is van een verandering van de inrichting of van de werking van de inrichting die niet leidt:

1. tot andere of grotere nadelige gevolgen voor het milieu dan volgens de geldende vergunning is toegestaan;
2. tot een verplichting tot het maken van een milieueffectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer;
3. tot een andere inrichting dan waarvoor eerder een omgevingsvergunning is verleend.

De aanvraag is getoetst aan deze criteria en wij komen tot de volgende afweging.

Ad 1: Toetsing gevolgen milieu

Naar aanleiding van de ingediende aanvraag en de daarbij overgelegde gegevens concluderen wij dat de aangevraagde verandering niet leidt tot andere of grotere nadelige gevolgen voor het milieu. Voor de relevante milieuaspecten is hieronder gemotiveerd, waarom geen sprake is van andere of grotere nadelige gevolgen voor het milieu.

Afval en Afvalwater

De wijzigingen hebben geen invloed op de aspecten afval en afvalwater.

Bodem

De wijzigingen hebben geen invloed op potentieel bodembedreigende activiteiten en leiden dus niet tot andere of grotere nadelige gevolgen voor de bodem. Wel zal in verband met het aanleggen van de calamiteitenwegen mogelijk vervuilde grond afgevoerd moeten worden. Dit valt echter buiten het kader van deze vergunning en leidt bovendien niet tot andere of grotere nadelige gevolgen voor de bodem binnen de inrichting.

Energie

De wijzigingen hebben geen invloed op het energieverbruik.

Externe veiligheid

De kwalitatieve beschouwing van het aspect externe veiligheid in de aanvraag geeft voldoende inzicht op de gevolgen van de voorgenomen wijzigingen. De voorgenomen wijziging heeft geen gevolgen voor de ligging van plaatsgebonden risicocontour $10^{-6}/\text{jr}$ (hierna $\text{PR}10^{-6}$) of de hoogte van het groepsrisico.

De onderhavige beschikking voorziet in voorzieningen en maatregelen zoals deze ten tijde van het vaststellen van de vergunning d.d. 29 augustus 2012 als behoefte voor de bereikbaarheid van mogelijke incidentlocaties is verwoord. Aangaande de 'mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van een ramp' (artikel 12, lid1 sub e. uit het Bevi) staat in de verantwoording van het groepsrisico:

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.

In de vergunning is verder beschreven dat het zoeken naar alternatieven om de bereikbaarheid op de sporen voor hulpdiensten te vergroten nog steeds gewenst is.

In opvolging van voorstaande behoefte is door ProRail, de VRZHZ en OZHZ verdergaand onderzoek uitgevoerd ter optimalisatie van de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van een incident op de aankomst en verdeelsporen.

Dit heeft geresulteerd in voorliggende beschikking tot wijziging van de vergunning van 29 augustus 2012. Daarmee worden de twee geprojecteerde calamiteitenwegen, alsmede de daarbij horende (gewijzigde) bluswatervoorziening, gewaarborgd in de omgevingsvergunning.

Tijdens de overleggen tussen ProRail, de VRZHZ en de OZHZ is naar voren gekomen dat ProRail het voornemen heeft om de invulling van de bluswatervoorziening te wijzigen. Hierbij zouden de 'harken' (droge bluswaterleidingen met afnamepunten tussen de sporen, welke in geval van een calamiteit worden gevoed) komen te vervallen. Hierdoor wordt de mogelijkheid voor incidentenbestrijding bij de aankomstsporen beperkt.

In het advies van de VRZHZ van 20 augustus 2020 wordt opgemerkt dat hiervoor nog geen gelijkwaardig alternatief is geboden. Bovendien is aangegeven dat in het gebied van de aankomstsporen (met uitzondering van de wisselgebieden) geen geloofwaardige scenario's in het kader van de bedrijfsbrandweer(aanwijzing) zijn vastgesteld. Dit betekent niet dat wordt gesteld dat hier geen incidenten kunnen plaatsvinden. Het betekent dat de incidentbestrijding in dit gebied primair geen rol van de bedrijfsbrandweer, maar een rol van de overheidsbrandweer is. Voor deze situatie dienen voorschriften over bijvoorbeeld de beschikbaarheid van voldoende bluswater en voldoende bereikbaarheid van het plaats incident te worden opgenomen in de milieuvergunning.

Naar aanleiding van het advies van de VRZHZ is ProRail verzocht de aanvraag aan te vullen met een alternatief. Het alternatief is op 25 augustus in concept voorgelegd aan de VRZHZ, die middels het advies van 27 augustus 2020 en 3 september 2020 haar instemming heeft gegeven met het alternatief. Op 3 september 2020 is het alternatief vervolgens definitief als aanvulling op de aanvraag ingediend.

Door het treffen van de in de aanvraag opgenomen maatregelen wordt de bestrijdbaarheid verhoogd en het resteffect ingevolge de verantwoording van het groepsrisico verder verkleind. Opgemerkt moet worden dat de doorwerking van deze voorzieningen en maatregelen niet zichtbaar is in een verlaging van het groepsrisico zoals in de vergunning is vastgelegd (0,87 x de OW).

Conform de aanvraag zal het heuvelsysteem volledig worden vervangen. Hoewel de ontwerpspecificaties van het heuvelsysteem nog niet zijn uitgewerkt, is wel aangegeven dat het *"uitgangspunt is een 1-op-1 vervanging conform de algemene beschrijving zoals onderdeel is van de omgevingsvergunning¹. Uitzondering hierop is dat waarschijnlijk het zogenaamde ontruimsysteem komt te vervallen."* Hierbij wordt verwezen naar bijlage 2 bij de vergunningaanvraag van de vergunning uit 2012. Dit betreft de algemene beschrijving van het emplacement t.b.v. informatie voor de QRA. Omdat het nieuwe heuvelsysteem zal voldoen aan diezelfde informatie die ten grondslag ligt aan de QRA, mag worden aangenomen dat de vervanging van het heuvelsysteem eveneens geen invloed heeft op de PR10⁻⁶ of de hoogte van het groepsrisico.

In de vergunning van 2012 zijn voorschriften opgenomen aangaande repressieve middelen en onderhoud, testen en inspecties van materieel. Gezien de aangevraagde wijzigingen met betrekking tot de bereikbaarheid en de brandblusvoorzieningen, zijn de voorschriften D9, D10 en D41 uit die vergunning mogelijk niet geheel dekkend. Daarom zijn voorschriften in deze vergunning opgenomen ter actualisering van de hiervoor genoemde voorschriften.

Lucht

De wijzigingen hebben in geen invloed op emissies naar de lucht gedurende de gebruiksfase. Uitsluitend tijdens de aanlegfase zal tijdelijk een verhoogde emissie van stikstof naar de lucht optreden.

Uit de stikstoftoetsing opgenomen in bijlage 3 van de aanvraag blijkt dat deze toename niet leidt tot een depositie in natuurgebieden hoger dan 0,00 mol per hectare per jaar. Daarmee is voor de aanleg van de wegen geen aparte vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet nodig.

Geluid

De wijzigingen leiden niet tot een verandering in de vergunde activiteiten van de inrichting. Bepalend voor de geluidbelasting is het remgeluid bij het heuvelproces. Hoewel het verwijderen van twee sporen ten behoeve van de calamiteitenwegen ertoe kan leiden dat er een lichte toename is aan bewegingen op de overige sporen, blijft de voornaamste geluidbelasting die van het remmen tijdens het heuvelproces. Het heuvelproces krijgt echter een nieuw remsysteem. De specificaties hiervan zijn nog niet bekend. In de aanvraag is aangegeven dat de opdrachtnemer die het systeem gaat vervangen dient aan te tonen dat het nieuwe systeem akoestisch gezien minimaal vergelijkbaar of beter is dan het oude systeem. Uitgaande daarvan leiden de aangevraagde wijzigingen dus niet tot een andere of grotere geluidbelasting. In deze beschikking is wel voorgeschreven dat voordat het nieuwe remsysteem in gebruik wordt genomen een akoestisch onderzoek moet uitgevoerd en dat het akoestisch rapport ter goedkeuring aan het bevoegd gezag moet worden voorgelegd. Daaruit moet blijken dat het nieuwe remsysteem inderdaad niet leidt tot een geluidtoename.

Conclusie

Ten aanzien van de risico's voor het milieu, als gevolg van de aangevraagde wijzigingen, zijn wij van mening dat wanneer conform de aan deze vergunning verbonden voorschriften en andere wettelijke regels gewerkt wordt, er geen sprake is van onaanvaardbare risico's voor de omgeving en dat de "rest"-risico's in voldoende mate worden beheerst. Er is hierdoor geen sprake van andere of grotere gevolgen voor het milieu dan reeds vergund.

Ad 2: Toetsing milieueffectrapportage

In de tabel van onderdeel D uit de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (besluit m.e.r.), wordt bij categorie D 2.2, verwezen naar het wijzigen van spoorwegen. In de tweede kolom van deze tabel is aangegeven dat dit alleen van toepassing is, wanneer het een tracé betreft dat gelegen is in een gevoelig gebied, zoals bedoeld onder a of b van onderdeel A uit de bijlage bij het besluit m.e.r.. Dit betreft aangewezen natuurgebieden en gebieden die onderdeel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur. Dat is hier echter niet aan de orde.

De voorgenomen wijziging is daarom niet m.e.r. (beoordelings-)plichtig.

Ad 3: Toetsing geen andere inrichting

Op basis van de in de aanvraag opgenomen beschrijving van de verandering is concluderen wij dat de verandering niet leidt tot een andere inrichting dan waarvoor eerder een vergunning is verleend.

Eindconclusie

Vanuit het toetsingskader dat betrekking heeft op het milieuneutraal veranderen van de inrichting zijn er geen redenen om de beschikking te weigeren.

In deze beschikking zijn ten aanzien van de wijzigingen relevante voorschriften opgenomen.

Bijlage E

Deze bijlage is onderdeel van de beschikking op de aanvraag die is geregistreerd onder nummer: Z-20-377006

Begrippen

HEUVELSYSTEEM: Technisch (rem)systeem dat het heuvelproces (heuvelen) reguleert.

HEUVELEN: Gecontroleerd aflopen van wagens zonder gevaarlijke stoffen van een heuvel, waarbij de wagens worden gesorteerd naar de diverse sporen.

QRA: Quantitatieve Risico Analyse

Groepsrisico (GR): De cumulatieve kans per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is.

PR: Plaatsgebonden risico. Het PR wordt gedefinieerd als "de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij een risicovolle activiteit".

PR 10⁻⁶: Plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶. Dit is de contour rondom een bepaalde situatie waarbij de kans op overleiden op jaarbasis gelijk is aan 1 op de 1 miljoen.

Oriëntatiewaard (OW): Een richtwaarde om te bepalen of sprake is van een acceptabel groepsrisico (GR), waar het bevoegd gezag zich zoveel mogelijk aan moet houden, maar waar men wel goed onderbouwd van mag afwijken.