

Minister van Landbouw Natuur en Visserij  
t.a.v. mevrouw A.S. Janga  
Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

Datum	8 februari 2021	Behandeld door	J. Sandbrink
Uw kenmerk	DGNVLG / 21030029	Telefoonnummer	088 – 231 2023
Ons kenmerk	LJV/RRN/zienswijze	e-mail	john.sandbrink@prorail.nl
Bijlage(n)	-		
Onderwerp	Zienswijze inzake handhavingsverzoek van MOB met betrekking tot het opstel terrein Vurenhout 0 te Zaandam		

Geachte mevrouw Janga,

Leefomgeving, Juridische  
zaken en Vastgoed

Met uw brief van 2 februari jl. geeft u ProRail, als belanghebbende in deze zaak, de gelegenheid om haar zienswijze te geven inzake het handhavingsverzoek van MOB. U verzoekt om in ieder geval in te gaan op een aantal vragen. Ik heb uw vragen hieronder herhaald en van een antwoord voorzien.

**Bezoekadres**

VLTC-gebouw  
De Ruyterkade 4  
1013 AA Amsterdam  
Nederland

**Postadres**

Postbus 2038  
3500 GA Utrecht  
Nederland

[www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

**Algemeen:**

ProRail is als houder van de concessie als bedoeld in artikel 16 van de Spoorwegwet namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat o.a. verantwoordelijk voor de veilige berijdbaarheid en beschikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur in Nederland.

In hoedanigheid van spoorwegbeheerder heeft ProRail o.a. als taken het beheer en onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur, alsmede zorg te dragen voor een eerlijke, non-discriminatoire verdeling van de hoofdspoorwegen in Nederland. Emplacementen maken onderdeel uit van deze hoofdspoorwegen.

Het emplacement Zaandam is met name van belang voor het opstellen van materieel voor het spooronderhoud. Dit materieel wordt met een diesellocomotief van en naar de opstelplaats gereden. Voor het gebruik van het emplacement gelden de vigerende milieuvergunningvoorschriften<sup>1</sup>. Het emplacement is een belangrijk onderdeel van het landelijke slijptreinprogramma ten behoeve van de maximale (landelijke) inzet van de slijptreinen. Dit programma is van essentieel belang voor het beheer en onderhoud van het spoor.

**Uw vragen**

Hieronder wordt ingegaan op uw vragen met daar waar nodig een nadere toelichting.

*- Is voor het opstel terrein te Zaandam sprake van bestaand recht en zo ja, wat is de grootte van het bestaand recht op grond van nationale regelgeving in relatie tot het aantal toegestane rangeerbewegingen en de daaraan gekoppelde omvang van de stikstofdepositie, e.e.a. zoals vastgelegd in toestemmingsbesluiten die zijn verleend voor de Europese referentiedatum<sup>2</sup>, en in hoeverre zijn deze nadien publiekrechtelijk ingeperkt?*

<sup>1</sup> Besluit 20 maart 2020 van het college van B&W van de gemeente Zaanstad.

<sup>2</sup> Voor Habitatrictlijngebieden is dat 7 december 2004 en voor Vogelrichtlijngebieden is dat de datum van aanwijzing (veelal 24 maart 2000) of 10 juni 1994 als de aanwijzing eerder dan de laatst genoemde datum plaatsvond.

Voor 1983 was er reeds een laad- en losperron bij het oude station Zaandam. In 1983 is de laad- en losplaats ten behoeve van het realiseren van een nieuw station opgebroken. Bij de bouw van het nieuwe station werd ook een nieuw goederenemplacement aangelegd, inclusief laad en losplaats. Op basis van de destijds geldende milieuwet- en regelgeving heeft het bevoegd gezag geen aanleiding gezien om een vergunning te verlangen.

Vanaf de oprichting werd het emplacement reeds gebruikt door dieseltreinen. Op 15 april 1988 was er voor het oprichten en in werking hebben van een bovengrondse dieselolietank voor het aftanken van diesellocomotieven op het emplacement een vergunning verleend op grond van de Benzinepompverordening. Deze gemeentelijke verordening is bij besluit van 31-1-1995 ingetrokken en, bij hetzelfde besluit, is toen een vergelijkbare bepaling in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) opgenomen. Bij de verlening van deze vergunning in 1988 was het bevoegd gezag bekend met het gebruik van het emplacement, en bij het ontbreken van andere wet- en regelgeving met een vergunningplicht, was er geen aanleiding voor het bevoegd gezag (het college van B&W) andere vergunningen te verlangen.

Het emplacement was aldus reeds lang voor de referentiedata<sup>3</sup> als emplacement in gebruik door en voor het opstellen van dieseltreinen. De in 1988 verleende vergunning was wel noodzakelijk om de dieseltreinen op het emplacement te faciliteren.

Behoudens de in 1988 verleende publiekrechtelijke toestemming voor dit gebruik, waren er op basis van de destijds vigerende wet- en regelgeving geen andere vergunningen nodig.

Eerst in 2003 is door het bevoegd gezag een milieuvergunning<sup>4</sup> verleend voor de activiteiten op het opstel terrein te Zaandam. Voor het bevoegd gezag was er geen aanleiding om aan de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn te toetsen.

In 2006 heeft ProRail een aanvraag om een vergunning Wet milieubeheer ingediend voor het gebruik van het emplacement door zgn. slijptreinen. Deze slijptreinen zijn dieseltreinen en vallen onder het bestaand recht van het gebruik van het emplacement door dieseltreinen. Het college van B&W van de gemeente Zaanstad heeft in 2007 deze vergunning<sup>5</sup> verleend.

Er is geen sprake geweest van uitbreiding/toename van het gebruik van het emplacement door dieseltreinen. Gesteld kan worden dat het gebruik van het emplacement door dieseltreinen eerder is afgenomen dan toegenomen. Voorheen werd het emplacement dagelijks gebruikt door goederenvervoerders voor de aan- en afvoer van goederen t.b.v. omliggende bedrijven, zoals Van Gend en Loos. Goederentreinen komen al jaren niet meer op dit emplacement.

De aanwezige laad en losplaats is sinds 1993 niet meer in gebruik als openbare laad en losplaats en wordt alleen nog gebruikt voor het opstellen het laden en lossen van materiaal en materieel t.b.v. het spooronderhoud.

In 2020 heeft voornoemd college een besluit genomen om de vigerende vergunningen te actualiseren.<sup>6</sup> In de in 2020 ambtshalve verleende omgevingsvergunning is op pagina 3 onder de overwegingen (C) het volgende opgenomen: *“Met deze actualisering heeft het college invulling gegeven aan haar actualisatieplicht op grond van het bepaalde in artikel 2.30, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) f, om de vergunningvoorschriften die aan een omgevingsvergunning zijn verbonden te toetsen, en te beoordelen of deze nog toereikend zijn gezien de ontwikkelingen op het gebied van de technische mogelijkheden tot bescherming van het*

---

<sup>3</sup> De referentiedatum voor de N2000-gebieden in de buurt is 24-3-2000 (Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder en IJperveld, Varkensveld, Oostzanerveld & Twiske) en 7-12-2004 (Polder Westzaan).

<sup>4</sup> De Revisievergunning d.d. 18 juli 2003 met nummer 9118.

<sup>5</sup> De verandervergunning d.,d.14-12-2007 met nummer 63058.

<sup>6</sup> Besluit omgevingsvergunning 20 maart 2020 met zaaknummer 9364677.

*milieu en de ontwikkelingen met betrekking tot de kwaliteit van het milieu. Daarnaast kan verandering in regelgeving van invloed zijn op de actualiteit van verleende vergunningen.*

Onder "verandering in regelgeving" dient ook de verandering in de natuurbeschermingswetgeving te worden gelezen.

Het college heeft voor de besluitvorming gebruik gemaakt van de uitgebreide voorbereidingsprocedure als beschreven in paragraaf 3.3 van de Wabo. In dat kader hebben belanghebbende partijen een zienswijze kunnen indienen. Zienswijzen zijn niet ingebracht. Vervolgens heeft het college geen (wettelijke) belemmeringen gezien om tot vergunningverlening over te gaan.

Voor het bevoegd gezag, het college van B&W van de gemeente Zaanstad, is eventuele stikstofdepositie als gevolg van de genoemde activiteiten, geen beletsel geweest om tot haar besluiten te kunnen komen.

Het gebruik van het emplacement vindt plaats binnen het kader van de Wet Milieubeheer, met inachtneming van de vigerende milieuvergunningvoorschriften. De aanvraag voor deze Milieuvergunning is *"getoetst aan het belang van de bescherming van het milieu. Verlening van de aangevraagde vergunning is niet in strijd met dit belang, mits aan deze vergunning voorschriften worden verbonden met het oog op de nadelige gevolgen voor het milieu, die de inrichting kan veroorzaken."*<sup>7</sup>

Er is sprake van een bestaand recht. Het gebruik van het emplacement dateert van vóór de Europese referentiedata. Het gebruik van het emplacement door dieseltreinen is sindsdien niet veranderd (het blijven dieseltreinbewegingen en opstellen), maar het is wel verminderd. Voor de referentiedata werd het emplacement dagelijks gebruikt. Er vonden elke dag treinbewegingen plaats vanwege de aan- en afvoer van goederen, m.n. voor Van Gend en Loos. Nadat dit bedrijf het gebruik van de laad- en losplaats heeft gestaakt, is het gebruik van het emplacement afgenomen. Er is aldus geen sprake van een wijziging van bestaand gebruik in betekenende mate en geldt er geen vergunningplicht.

ProRail stelt dat zij al sinds de jaren 80, begin jaren negentig, rechtmatig gebruik maakt c.q gebruik laat maken van het opstel terrein te Zaandam en is dat niet publiekrechtelijk ingeperkt.

*Zo niet,*

*- Beschikt u over een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb-vergunning) voor het opstel terrein in Zaandam?*

ProRail beschikt niet over een vergunning op grond van de Wet Natuurbescherming.

*- Indien u niet over een Wnb vergunning beschikt, kunt u dan toelichten waarom er geen Wnb-vergunning is aangevraagd terwijl bekend was dat stikstof een rol speelt in de activiteiten?*  
Primair gaat ProRail er van uit dat er sprake is van een bestaand recht (zoals hiervoor toegelicht). Secundair is het de vraag of bij het gebruik van het emplacement de rol van stikstof van dien aard is, dat daarvoor een vergunning op grond van de Wet Natuurbescherming benodigd zou zijn. Het aantal activiteiten met dieseltreinen op het emplacement is ten opzichte van het begin van de ingebruikname van het emplacement eerder af- dan toegenomen.

---

<sup>7</sup> Cursieve tekst is overgenomen uit de milieuvergunning.

*- Heeft u een Aerius berekening gemaakt voor de stikstof gerelateerde activiteiten en zo ja, is deze beoordeeld in het kader van de in maart 2020 verleende omgevingsvergunning voor het opstel terrein?*

Er is geen Aerius berekening gemaakt.

Bij de ambtshalve toets door het bevoegd gezag is ProRail ook niet gevraagd om een dergelijke berekening op te stellen. Opgemerkt kan worden dat in het kader van deze omgevingsvergunningprocedure het MOB geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen om daarmee de evt. noodzaak van een eventuele Aerius berekening aan te geven.

- *Een overzicht van alle vanaf de ingebruikname van het opstel terrein te Zaandam verstrekte toestemmingsbesluiten incl. milieuvergunningen.*

Dit overzicht en de betreffende besluiten zijn u met een mail van 2 februari 2021 toegezonden.

### **Het handhavingsverzoek van MOB**

De verzoeker stelt dat bij de inrichting Prorail B.V. , Vurenhout 0, te Zaandam (gelegen tegenover woonhuis Vurehout 154 te Zaandam) *“diverse activiteiten worden verricht die NOx uitstoten en daarmee depositie van onder meer stikstof op Natura 2000-gebieden kunnen veroorzaken. En “De inrichting beschikt nu niet over een geldige vergunning Wnb”. Dientengevolge dient MOB hierbij een handhavingsverzoek in.”*

MOB verzoekt u om handhavend op te treden tegen de inrichting ProRail B.V. , de inrichting onmiddellijk stil te leggen en de illegale situatie te beëindigen.

De vraag is of het handhavingsverzoek voldoende concreet is. Een handhavingsverzoek moet gaan om concrete overtredingen waarnaar onderzoek kan worden verricht. Het MOB lijkt enkel uit te gaan van een vermoedelijke overtreding. Het is daarom moeilijk na te gaan wat nu exact de overtreding is.

Het verzoek om de inrichting onmiddellijk stil te leggen, zou zondermeer moeten worden afgewezen omdat een dergelijke sanctie alleen zou kunnen worden opgelegd als er daadwerkelijk sprake is van een overtreding, en zo ja, of er zicht is op legalisatie en indien geen zicht is op legalisatie, of er andere sancties zijn die minder onevenredig bezwarend zouden zijn. Het stilleggen van de inrichting heeft onevenredig zware en disproportionele consequenties voor het spoorwegbeheer en de veilige berijdbaarheid en beschikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur.

Tot slot vraagt MOB u of *“de dieselaggregaten wel als zodanig zijn vergund in de Omgevingsvergunning (vergunning Wabo), zie ook bijlage 3. Dieselaggregaten staan niet expliciet op de lijst van activiteiten.”*

ProRail kan dit bevestigen. Weliswaar staan de dieselaggregaten niet expliciet op de genoemde lijst, maar uit de betreffende omgevingsvergunning had MOB kunnen afleiden dat het wel onder de omgevingsvergunning valt. In de omgevingsvergunning is o.a. het volgende opgenomen:

*“Na afloop van de werkzaamheden (meestal rond 06.00 uur) rijden de treinen terug naar de opstelsporen van het emplacement. Dit zijn rangeerbewegingen (Direct na aankomst worden alle aggregaten uitgezet.*

*en*

*“het draaien van de hoofdmotor van één van de locomotieven, gedurende drie uur, als generator voor de elektriciteit voor de compressoren en de dustcollectors.”*

### Conclusies

- Er is geen sprake van een overtreding van de Wet Natuurbescherming.
  - Het emplacement werd al jaren voor de referentiedata gebruikt voor treinbewegingen met dieseltreinen.
  - Met eerdere toestemmingsprocedures voor het gebruik van het emplacement is het bestaand recht bestendigd.
  - Bij de besluitvorming door het bevoegd gezag, laatstelijk in 2020, is door het bevoegd gezag geen aanleiding gezien een Aerius berekening te laten maken.
  - ProRail mag en moet er op vertrouwen dat bij voornoemde besluitvorming het bevoegd gezag aan vigerende wet- en regelgeving toetst en dat ProRail met inachtneming van de omgevingsvergunning Milieu rechtmatig gebruik maakt van het emplacement (rechtzekerheidsbeginsel).
- Het verzoek om handhaving is voorbarig omdat bij MOB slechts een vermoeden bestaat van een overtreding.
- Het handhavingsverzoek is onvoldoende concreet en niet ontvankelijk.

ProRail verzoekt u om met inachtneming van deze zienswijze het verzoek tot handhaving van het MOB af te wijzen.

### Tot slot

ProRail is door u gevraagd om binnen een zeer korte termijn (1 week) een reactie te geven op het onderhavig handhavingsverzoek.

Gezien de materie en de mogelijke consequenties behoudt ProRail zich het recht voor om haar zienswijze nader aan te vullen.

Uiteraard zijn en blijven wij bereid om uw eventuele vragen te beantwoorden.

Hoogachtend,  
ProRail BV



Mr. L.C. Makkinga  
CLO