

## Vergunning Spoorwegwet

Windpark Vermeer Noord B.V.  
T.a.v. M. Van der Puijl  
Zuiderinslag 4d  
3871 MR HOEVELAKEN

Datum van verzending		Behandeld door	Tiny Linthorst
Datum van het besluit		Telefoon:	088 – 231 6814
Uw kenmerk	Vermeer Noord 2	e-mail	Tiny.Linthorst@ProRail.nl
Ons kenmerk	3971396/52416		
Onderwerp	Vergunning Spoorwegwet		
Bijlage(n)			

Geachte mevrouw van der Puijl,

Op 02-01-2017 is door Pondera Consult B.V. namens Windpark Vermeer Noord B.V., Zuiderinslag 4d, 3871 MR te HOEVELAKEN bij ProRail een aanvraag ingediend voor een vergunning als bedoeld in artikel 19 lid 1 van de Spoorwegwet. De aanvraag is op 6-1-2017 ontvangen en geregistreerd onder het kenmerk 3971396/52416. De aanvraag heeft betrekking op het aanleggen van een semipermanente weg op de locatie:

**Spoorweg:** Groningen - Bad Nieuweschans  
**Geocode:** 005  
**Spoorkm.:** km. 104.000

**BESLUIT**

De vergunning als bedoeld in artikel 19 lid 1 Spoorwegwet in samenhang met artikel 21 lid 1 van het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur wordt verleend aan Windpark Vermeer Noord B.V., Zuiderinslag 4d, 3871 MR te HOEVELAKEN. De vergunning wordt verleend voor:

**Het aanleggen, hebben en onderhouden van een semipermanente weg onder de spoorweg Groningen – Bad Nieuweschans ter hoogte van km. 104.000 gemeten maaiveld,**

en de daarmee verband houdende werkzaamheden, bestaande uit:

- Het verharderen van de weg;
- Het tijdelijk verwijderen van de vangrail;
- Het buiten gebruik stellen van de semipermanente weg nadat de bouw van de windturbines gerealiseerd is,

verder genoemd "het werk".

De locatie van het werk is de locatie zoals in de aanvraag genoemd en is aangegeven op de bij deze vergunning behorende tekening van Joulz met tek.nr. ct3\_03\_10 d.d. 16-02-2017 en door de vergunningverlener gewaarmerkt met het ProRail JD-nummer 3971396. De aanvraag inclusief de bijbehorende documenten maken eveneens deel uit van deze vergunning.

Financiën,  
Leefomgeving, Juridische  
Zaken en Vastgoed  
Publiek

Bezoekadres  
Schellepoort  
Lübeckplein 20  
8017 JZ Zwolle

Postadres  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

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

Het betreft de navolgende documenten:

- Vergunningaanvraag d.d. 06-01-2017 voorzien van ProRaildocumentnr. 3971476;
- Bijlage 1 van Pondera consult toelichting op vergunningaanvraag onderdeel spoor Windpark Vermeer Noord B.V. d.d. 23-12-2016 voorzien van het ProRail documentnr. 3971478;
- Bijlage 2 situatie tekening voorzien van het ProRail documentnr. 3971483;
- Bijlage 3 principedetails voorzien van het ProRail documentnr. 3971489;
- Bijlage 4 uitsnede Kamer van Koophandel d.d. 01-02-2016 voorzien van het ProRail documentnr. 3971495;
- Bijlage 5 machtiging Pondera 02-02-2016 voorzien van het ProRaildocumentnr. 3971498;
- Aanvullende gegevens met kenmerk 709016 d.d. 17-02-2017 bestaande uit: Situatietekening met kenmerk ct3\_03\_10 en d.d. 16-02-2017 twee ProRail lijntekeningen.

Deze documenten zullen niet met deze vergunning worden meegezonden aangezien die al in het bezit zijn van vergunninghouder.

Ter bescherming van de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en in het belang van een veilig en ongestoord gebruik daarvan, worden aan deze vergunning voorschriften verbonden. De vergunninghouder verricht het werk of laat het werk verrichten voor eigen rekening en risico en dient zich te houden aan de hieronder genoemde voorschriften.

## TOEZICHT

1. Voor het houden van toezicht op de naleving van de voorschriften in deze vergunning is aangewezen de heer F. Jaarsma, in dienst bij ProRail als toezichthouder spoorwegen, [frank.jaarsma@prorail.nl](mailto:frank.jaarsma@prorail.nl), of zijn plaatsvervanger of opvolger. De toezichthouder is bevoegd om in het belang van de bescherming van de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en in het belang van een veilig en ongestoord gebruik daarvan aanwijzingen te geven aan de vergunninghouder, welke aanwijzingen moeten worden opgevolgd.

## VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE VOORBEREIDING VAN HET WERK

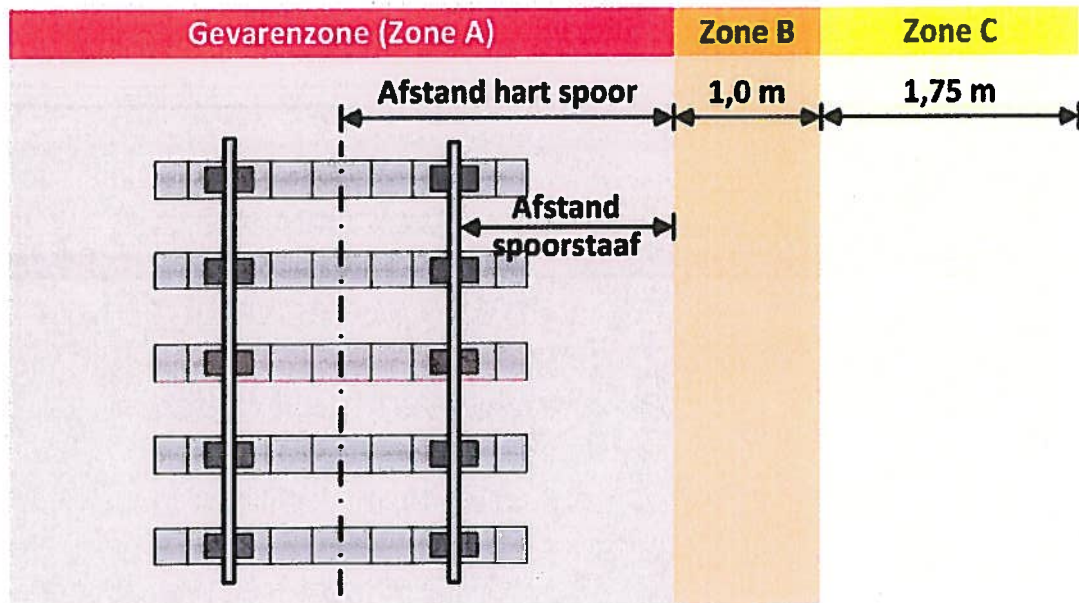
2. Zodra de vergunninghouder zijn planning voor het werk in concept gereed heeft dient hij contact op te nemen met de procescontractaannemer: Strukton Rail Nederland, afd. OEB tel. nr. 024-7002288, email [OEB-SR-NL@Strukton.com](mailto:OEB-SR-NL@Strukton.com), in verband met het door laatstgenoemde in opdracht van ProRail uit te voeren beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. De uitvoering van het werk dient te worden voorbesproken en ingepland.
3. Tenminste tien werkdagen voordat met de uitvoering van het werk wordt begonnen, moet de vergunninghouder van het voornemen daartoe telefonisch kennis geven aan de toezichthouder spoorwegen en de procescontractaannemer.
4. Vergunninghouder is pas gerechtigd het werk uit te voeren dan nadat de betreffende procescontractaannemer schriftelijk akkoord is gegaan met het tijdstip van de start van de werkzaamheden. Bij gebreke daarvan kan het werk worden stilgelegd.
5. De procescontractaannemer is in hoedanigheid van onderhoudsaannemer namens de spoorwegbeheerder bevoegd om ter bescherming van de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en in het belang van een veilig en ongestoord gebruik daarvan, aanwijzingen te geven aan de vergunninghouder, welke aanwijzingen moeten worden opgevolgd.

6. Van alle op het werk betrekking hebbende goedgekeurde documenten, zoals deze vergunning, tekeningen, rapporten, berekeningen, logboeken en uitvoeringvoorschriften, moet in ieder geval één exemplaar tijdens de uitvoering van de (onderhouds)werkzaamheden op het werk aanwezig zijn.
7. Alvorens over te gaan tot uitvoering van het werk dient de vergunninghouder een nulopname uit te voeren. Die nulopname dient tenminste te bestaan uit foto's van het viaduct voorafgaande aan de werkzaamheden. Na afloop van de werkzaamheden dient vergunninghouder een eindopname uit te voeren, welke evenzeer ten minste dient te bestaan uit foto's van het viaduct van de situatie ter plaatse na afloop van de werkzaamheden. Deze opnames dienen zo spoedig mogelijk naar de procescontractaannemer als bedoeld in voorschrift 2 te worden gezonden.

## VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE UITVOERING VAN HET WERK

### *Veiligheidsvoorschriften*

8. De uitvoerende aannemer dient te zijn gecertificeerd volgens de Veiligheidschecklist Aannemer (VCA) en dient zich op bij de spoorwegbeheerder in beheer zijnde terreinen te houden aan hoofdstuk 2 van het 'Huisreglement ProRail' (vigerende versies).
9. Ingeval van (dreigende) calamiteiten bij de uitvoering en de instandhouding van het werk en/of in geval van gebreken die ontstaan aan het werk en **direct ernstige gevolgen** kunnen hebben voor de veilige berijdbaarheid van het spoor, moet de vergunninghouder onverwijld contact opnemen met het Operationeel Besturingscentrum Infra (OBI) van ProRail, telefoonnummer 084 — 086 75 84.  
In andere gevallen dient contact te worden opgenomen met de toezichthouder spoorwegen en de in voorschrift 2 genoemde procescontractaannemer.
10. Onderhoudswerkzaamheden en storingsherstel bij calamiteiten aan de hoofdspoorweginfrastructuur hebben te allen tijde voorrang boven de realisering van het vergunde werk.
11.
  - a. De vergunninghouder dient bij het maken, hebben, gebruiken, onderhouden, vernieuwen, wijzigen of opruimen van het in deze vergunning genoemde werk, ervoor zorg te dragen dat de spoorweginfrastructuur of delen daarvan niet worden beschadigd en dient zich te onthouden van enige handeling op of nabij de spoorweg die (ernstige) hinder of gevaar oplevert of kan opleveren voor de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en het veilig en ongestoord gebruik daarvan.
  - b. Indien ten gevolge van het gebruik van de vergunning de spoorweginfrastructuur of delen daarvan zijn beschadigd en/of zettingen hebben plaatsgevonden, moet de vergunninghouder daarvan onverwijld kennis geven aan de toezichthouder spoorwegen en de procescontractaannemer.
  - c. Eventueel opgetreden beschadigingen zoals vermeld onder b, worden op aanwijzing van de toezichthouder spoorwegen en/of de procescontractaannemer door vergunninghouder hersteld.
  - d. Na constatering van eventueel opgetreden beschadigingen zoals vermeld onder b, die na beoordeling van de procescontractaannemer niet door vergunninghouder zelf mogen worden hersteld en/of een acuut gevaar opleveren voor het veilig gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur worden direct door de spoorwegbeheerder ProRail op kosten van de vergunninghouder hersteld.



**Deze afstanden gelden bij een baanvaknelheid tot 140 km/uur**

12. Indien werkzaamheden worden verricht binnen de zones A, B en/of C dient er te allen tijde voor dit betreffende werk een door of namens ProRail goedgekeurd Veiligheidsplan (plan veilige bereikbaarheid) respectievelijk een Veiligheids- en Gezondheidsplan op het werk aanwezig te zijn. Deze plannen dienen te zijn opgesteld door een door ProRail erkend werkplekbeveiligingsbedrijf, waaronder de procescontractaannemer mede is begrepen.
13. In Gevarenzone A en zone B (tot 3.25 mtr gerekend uit hart van het spoor) mogen zich nimmer personen begeven noch mag er materieel of mogen er objecten worden geplaatst, tenzij daarvoor een buitendienststelling van het treinverkeer is toegekend door de spoorwegbeheerder.
14. In zone C mogen zich personen begeven en ook mag er materieel en mogen er objecten worden geplaatst als daaraan voorafgaand een adequate fysieke afscheiding op de grens van zone B en C voor rekening van de vergunninghouder is geplaatst door een daartoe door ProRail gecertificeerd bedrijf of door de procescontractaannemer als bedoeld in voorschrift 1.
15. Vergunninghouder dient voor het verrichten van werkzaamheden binnen de zones A en B in het bezit te zijn van een Digitaal Veiligheidspaspoort. Wanneer minder dan 10 x per jaar werkzaamheden worden verricht binnen deze zones A en B kan worden volstaan met een dagpas. Voor de procedure van het verkrijgen van deze documenten verwijzen wij u naar de site: ProRail.nl of Railalert.nl.
16. Het werk en de daaraan gerelateerde werkzaamheden zijn door vergunninghouder aangevraagd en gepland binnen de zones A en B als bedoeld in voorschrift 13. Van voorschrift 12 mag worden afgeweken aangezien de werkzaamheden zich bevinden onder het viaduct.

## **Technische voorschriften**

17. Op het werk zijn van toepassing de op 1 februari 2002 vastgestelde "Technische Voorschriften bij vergunningen voor kabels en leidingen langs, onder en boven de spoorweg", uitgave 2002. Gedeponneerd en geregistreerd ter Griffie van de Arrondissementsrechtbank te Utrecht op 20 december 2001 nr. 395/2001.
18. De voertuigen/werktuigen waarbij de mogelijkheid bestaat dat ze het viaduct kunnen raken, dienen voorzien te zijn van een hoogte begrenzer.
19. Om het landhoofd/talud te beschermen en de rijweg te markeren dient er aan beide zijden van de weg een barrière aangebracht te worden.
20. Tijdens het graven van het cunet dient de afstand tot de voet van de taludbekleding minimaal 0,70 cm te bedragen. De maximaal te graven diepte is 0,70 cm zoals aangegeven in bijlage 3.
21. Er dient een aanrijdportaal geplaatst te worden aan beide zijden van het viaduct waarbij de afstand tussen de 5 en 10 meter uit het viaduct bedraagt. De afstand tussen de onderzijde van het hoogtepotaal en de onderzijde van het viaduct dient tussen 10 en 20 cm te bedragen.
22. Indien het aanrijdportaal is aangereden dient de toegang tot het viaduct te worden afgesloten tot dat het aanrijdportaal is hersteld.
23. Alvorens over te gaan tot uitvoering van het werk dient er door de vergunninghouder een Wion-melding te worden gedaan.
24. Voor de aan- en afvoer van materiaal of materieel mag geen gebruik worden gemaakt van de spoorweg.
25. Zodra de bouw van de windturbines is gerealiseerd dient de vangrail te worden teruggeplaatst en de semipermanente weg buiten gebruikt te worden gesteld.

## **Inrichting werkterrein**

26. Het werkterrein en de bouwplaats dienen zodanig te worden gebruikt, onderhouden en te worden schoon gehouden dat de spoorweginfrastructuur geen enkele hinder ondervindt. Bouwcontainers/afvalcontainers dienen na afloop van de werkdag zodanig te zijn afgedekt dat er geen afval/materiaal/etc. op de spoorweg kan komen.
27. Verlichtingsinstallaties op het werkterrein of op de bouwplaats en op de aan- en afvoerroutes dienen zodanig te worden gericht dat geen verblinding plaatsvindt van bestuurders van passerend treinverkeer.
28. Materiaal en materieel moeten zodanig worden opgeslagen en/of geplaatst zodat geen gevaar en hinder voor het treinverkeer ontstaat of kan ontstaan.

## **VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE AFRONDING VAN HET WERK**

29. Tenminste twee dagen voordat de werkzaamheden zijn afgerond dient de vergunninghouder hiervan melding te maken bij de procescontractaannemer.
30. Uiterlijk binnen vier weken na afronding van het werk dient de vergunninghouder in tweevoud een gereviseerde werktekening 1:1000 te leveren aan de Leefomgeving, Juridische Zaken en Vastgoed in de regio Noordoost, Postbus 2028, 3500 GA, Utrecht met daarop de exacte ligging van het werk. Dit voor zover er sprake is van een afwijking ten opzichte van de aanvraag. Indien geen revisietekening wordt geleverd binnen deze termijn wordt door vergunningverlener uitgegaan van de vergunde situatie. Alle schade en gevolgschade hoegenaamd en van welke aard dan ook die het gevolg is van een afwijking van het vergunde werk die niet of niet tijdig is gemeld bij vergunningverlener, komt voor rekening van vergunninghouder.
31. Na de oplevering van het vergunde werk moet alle niet gebruikt materiaal en materieel worden verwijderd en het bouwterrein schoon te worden achtergelaten, een en ander ter beoordeling van de procescontractaannemer.

## **VOORBEHOUD GOEDKEURING WERKPLAN**

32. Met het werk mag niet eerder worden gestart dan nadat een definitief werkplan aan ProRail ter beoordeling is voorgelegd en is goedgekeurd.
33. Het hierboven genoemde werkplan zal na goedkeuring door ProRail één jaar geldig blijven.

## **VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET BEHEER EN DE INSTANDHOUDING VAN HET WERK**

34. De voorschriften voorschriften 2, 4, 7 t/m 10, 12 t/m 14 en 16, 17, 19 en 23 t/m 28 zijn overeenkomstig van toepassing op de door de vergunninghouder uit te voeren werkzaamheden in het kader van het beheer en de instandhouding van het vergunde werk.

## **RECHTSOVERGANG**

35. Van iedere overgang van het vergunde werk naar rechtverkrijgenden moet de vergunninghouder of rechtverkrijgende mededeling doen aan de afdeling Leefomgeving, Juridische Zaken en Vastgoed in de regio Noordoost van ProRail.

## **BELANGENAFWEGING EN MOTIVERING**

In artikel 9b, eerste lid, aanhef en onder a, van de Elektriciteitswet 1998 is bepaald dat op de besluitvorming voor dit project de rijkscoördinatieprocedure als bedoeld in artikel 3.35, eerste lid, aanhef en onderdeel c, van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing is. Dat wil in dit geval zeggen dat de besluiten die nodig zijn voor windpark N33 gezamenlijk worden voorbereid, waarbij deze procedure wordt gecoördineerd door de minister van Economische Zaken (EZ). Daarbij doorlopen de besluiten, op grond van artikel 3.31, derde lid, in samenhang met artikel 3.35, vierde lid, van de Wro, de uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht met toepassing van de bijzondere regels in artikel 3.31, derde lid, in samenhang met artikel 3.35, vierde lid, van de Wro.

Dit besluit is één van de besluiten die nodig zijn voor windpark N33. Daarom is ook op dit besluit de rijkscoördinatieprocedure van toepassing.

De minister van EZ heeft een gecoördineerde voorbereiding van de besluiten voor windpark N33 bevorderd. Onderhavig besluit is samen met de andere uitvoeringsbesluiten van fase 2 als volgt voorbereid:

- op 23 maart 2017 is op grond van artikel 9d, tweede lid, van de Elektriciteitswet 1998 het onderhavige besluit aangewezen als besluit dat ook gecoördineerd wordt voorbereid en bekend gemaakt;
- op 12 april 2017 is een kennisgeving met betrekking tot het ontwerp gepubliceerd in de Staatscourant; kennisgeving heeft ook plaatsgevonden in enkele huis-aan-huisbladen en regionale dagbladen;
- op 12 april 2017 is door de minister van EZ een ontwerp van het besluit aan Windpark Vermeer Noord B.V. gezonden;
- het ontwerp van het besluit heeft van donderdag 13 april 2017 tot en met woensdag 24 mei 2017 ter inzage gelegen bij de gemeente Menterwolde, de gemeente Oldambt en de gemeente Veendam;

Op grond van artikel 3.32 in samenhang met artikel 3.35, vierde lid, van de Wet ruimtelijke ordening worden dit besluit en de andere besluiten gelijktijdig door de minister van EZ bekendgemaakt. Tevens doet de minister van EZ daarvan mededeling in de Staatscourant, enkele huis-aan-huisbladen en regionale dagbladen en langs elektronische weg. Eerdere insprekers en grondeigenaren en beperkt gerechtigden op die gronden worden persoonlijk geïnformeerd.

Naar aanleiding van de publicatie van de kennisgeving en de terinzagelegging van de ontwerpbesluiten van de tweede fase voor windpark N33 zijn in totaal 5 zienswijzen over de ontwerpbesluiten naar voren gebracht, waarvan er 1 is ingetrokken. Op het ontwerp van dit besluit is 1 zienswijze ingediend. In de Nota van Beantwoording worden de inhoudelijke punten uit de zienswijzen beantwoord. De Nota van Beantwoording maakt onderdeel uit van onderhavig besluit. De zienswijze heeft niet geleid tot de aanpassing van onderhavig ontwerpbesluit.

### **Betrokken belangen:**

Bij het te vergunnen werk, waarvoor de vergunning is aangevraagd, spelen in dit verband de volgende belangen een rol:

- De bescherming van de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en in het belang van een veilig en ongestoord gebruik daarvan.

### **Belang aanvrager (toelichten)**

Het belang dat de aanvrager heeft, te weten het hebben van toegang tot de bouw en exceptioneel onderhoud.

### **Belang spoorwegbeheerder**

De vergunningaanvraag is aan de hierboven onder "Betrokken belangen" genoemde aspecten getoetst door de afdelingen: Leefomgeving, Juridische Zaken en Vastgoed, Architectuur en Techniek Ondergrondse Infra.

**Het aanleggen, hebben en onderhouden van een semipermanente weg onder de spoorweg Groningen – Bad Nieuweschans ter hoogte van km. 104.000 gemeten maaiveld** zijn vanuit het oogpunt van de bescherming van de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen toelaatbaar en het veilig en ongestoord gebruik daarvan blijft verzekerd.

De kosten, voortvloeiende uit voorzieningen en maatregelen, die ProRail in haar hoedanigheid van spoorwegbeheerder zelf ten behoeve van de vergunninghouder en/of in verband met het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur moet treffen en die veroorzaakt worden door de werkzaamheden en het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur en de daaronder gelegen percelen door de vergunninghouder, komen voor rekening van de vergunninghouder. Hieronder vallen onder meer de kosten, zoals het verrichten van een zgn. nulmetingen, eindmetingen en monitoringsactiviteiten door of namens ProRail en voorzieningen in het kader van opgetreden calamiteiten.

### **SLOTOVERWEGING**

Uit het onderzoek, ingesteld naar de bij de vergunningverlening betrokken belangen, is aldus gebleken dat de vergunning, mede gelet op de daaraan te verbinden voorschriften, kan worden verleend.

Hoogachtend,

de Minister van Infrastructuur en Milieu,  
namens dezen,

de Chief Executive Officer van ProRail B.V.,  
namens dezen,

de Bedrijfsjurist Juridische Zaken Publiekrecht



Mr. J. Verkerk

## MEDEDELINGEN

### Beroepsprocedure

Belanghebbenden die een zienswijze op het ontwerpbesluit naar voren hebben gebracht kunnen tegen dit besluit beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA, Den Haag. De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken en vangt aan met ingang van de dag na die waarop het besluit ter inzage is gelegd. Een belanghebbende die redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij geen zienswijze naar voren heeft gebracht op het ontwerp van het desbetreffende besluit kan ook beroep instellen.

Op dit besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij aanvoert tegen het besluit. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd. Het wordt aanbevolen in het beroepschrift te vermelden dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

### Overige vereiste vergunningen of ontheffingen of privaatrechtelijke toestemmingen

Naast deze vergunning kunnen mogelijk voor de handelingen waarop deze vergunning betrekking heeft op grond van andere wet- en regelgeving dan de Spoorwegwet, vergunningen en/of ontheffingen vereist zijn. Tevens kan toestemming van de grondeigenaar nodig zijn alvorens met de uitvoering van de werkzaamheden mag worden gestart.

### Gecertificeerde aannemers en engineeringbureaus

Voor een actueel overzicht van de gecertificeerde bedrijven kan vergunninghouder zich wenden tot de website [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl).

### Buitendienststellingen

Er worden in principe geen treinvrije periodes (buitendienststellingen van het treinverkeer) beschikbaar gesteld ten behoeve van de realisering en de instandhouding van het werk. In uitzonderlijke gevallen waarbij een buitendienststelling onontkoombaar is voor het realiseren van het werk, moet de vergunninghouder contact opnemen met de in de vergunning genoemde procescontractaannemer in verband met de planning van het vergunde werk. Vergunninghouder dient hierbij rekening te houden met een lange doorlooptijd in verband met de noodzakelijke toestemming/afstemming met onder andere de vervoerders op het betreffende baanvak.



## 'Witte boekje'

Indien de vergunninghouder niet in het bezit is van de "Technische Voorschriften bij vergunningen voor kabels en leidingen langs, onder en boven de spoorweg", uitgave 2002, dan kan dit zogenoemde 'witte boekje' tegen kostprijs worden verkregen bij de afdeling Infra-informatie van ProRail te Utrecht te bereiken via [geo-kadaster@prorail.nl](mailto:geo-kadaster@prorail.nl)

## Bedrijfsvoorschriften

De in de vergunning genoemde bedrijfsvoorschriften zijn te verkrijgen via:  
[www.prorail/leveranciers/praktische-informatie](http://www.prorail/leveranciers/praktische-informatie).

## Zienswijze 0004

1	014	Op grond van art. 2.7 Wabo hadden initiatiefnemers ervoor moeten zorgen dat alle onlosmakelijke activiteiten binnen het betrokken project, dus ook deze tweede fase ontwerp-omgevingsvergunningen die betrekking hebben op werkzaamheden ten behoeve van de aanleg en exploitatie van het Windpark N33, ten grondslag lagen aan de bestreden omgevingsvergunningen uit de eerste fase. De Afdeling oordeelde ook dat onlosmakelijke activiteiten niet gedeeltelijk vergund of geweigerd kunnen worden. Reclamanten stellen dat er sprake is van juridische onlosmakelijkheid. Activiteiten die behoren tot de verschillende categorieën activiteiten als in art. 2.1 en 2.2 Wabo zijn onlosmakelijke activiteiten. Zonder elektrische kabeltracés, aan- en toevoerwegen zou het windpark feitelijk immers niet geëxploiteerd kunnen worden. Aangezien er in twee verschillende fasen is vergund, is er gehandeld in strijd met het systeem van de Wabo. Reclamanten vragen herroeping van de bestreden vergunningen.	Initiatiefnemers hebben ervoor gekozen om bepaalde onderdelen, waaronder infrastructuur, eerst nader uit te werken, alvorens hiervoor de eventueel benodigde vergunningen aan te vragen. Hoewel de aanleg van benodigde wegen en de aanleg van de benodigde kabels technisch onderdeel vormen van het project, is er op dit punt geen sprake van juridische onlosmakelijkheid in de zin van artikel 2.7, lid 1 van de Wabo. Dit standpunt wordt in de jurisprudentie bevestigd (ECLI:NL:RVS:2016:2535, r.o. 15; ECLI:NL:RVS:2016:237, r.o. 14.5).  Artikel 2.7 Wabo bepaalt de aanvraag om omgevingsvergunning betrekking dient te hebben op alle onlosmakelijke activiteiten binnen het betrokken project. Alle activiteiten als bedoeld in de Wabo die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, zijn aangevraagd en maken deel uit van de vergunning. Deze activiteiten zijn het "bouwen van een bouwwerk" en het "oprichten en in werking hebben van een inrichting". Naast deze onlosmakelijke activiteiten zijn nog andere Wabo-activiteiten aangevraagd en vergund. De activiteiten die zien op de werkelijke uitvoering van het project worden in een volgende fase aangevraagd en vergund. Bij onlosmakelijkheid gaat het om de vraag of activiteiten fysiek te onderscheiden zijn. De activiteiten die in de 2e fase worden aangevraagd betreffen de uitvoeringsfase en zijn fysiek te onderscheiden van de in de 1e fase aangevraagde activiteiten en zijn daar dus niet onlosmakelijk mee verbonden.	Nee
2	14	Nu het Windpark N33 tijdelijk bestemd is, ligt het voor de hand dat ook de overige werkzaamheden die nodig zijn voor de aanleg en exploitatie van het windpark tijdelijk bestemd worden. Onduidelijk is waarom de vergunningen in de eerste fase van de besluitvorming voor 20 jaar verleend zijn, en de vergunningen in deze tweede fase van besluitvorming zelfs permanent c.q. voor onduidelijk, niet kenbaar tijdsverloop. Daarbij stellen reclamanten dat de vergunningen onterecht niet voorzien in een verwijderings-/sloopplicht, wat onzorgvuldig is.	De verleende vergunningen betreffen vergunningen voor zogeheten aflopende activiteiten. Omdat het geen voortdurende activiteiten betreft kunnen, conform art. 2.23 Wabo, de vergunningen niet voor een bepaalde termijn worden verleend.  Er bestaat geen wettelijke verplichting die inhoudt dat de vergunning een sloopverplichting dient te bevatten. Het opnemen van een verplichting om de bestaande toestand te herstellen is niet noodzakelijk geacht. We merken hierbij op dat voor zover de infrastructuur mogelijk wordt gemaakt door het rijksinpassingsplan, de tijdelijkheid op die manier geborgd is. Het inpassingsplan heeft immers een geldigheid van 30 jaar.	Nee
3	14-15	Bij de aanleg en verbreding van wegen, de aanleg van extra elektriciteitskabels ook onder water- en spoorwegen moet er zeer zorgvuldig rekening gehouden worden met deze aanwezige risico objecten. De aanwezige risico's die nu door initiatiefnemers in de beoordeling zijn meegenomen, worden gebaseerd op gegevens van de website risicokaart.nl. Deze gegevens zijn onvoldoende onderzocht en onzorgvuldig meegenomen bij de beoordeling. De gegevens op risicokaart.nl zijn ernstig verouderd en kunnen niet ten grondslag kunnen liggen aan een zorgvuldig genomen besluit. Reclamanten hebben uit betrouwbare bron vernomen dat de getoonde gegevens op de risicokaarten dateren van 2006, en dat sindsdien geen update plaats heeft gevonden. de huidige risicokaarten geen waarheidsgetrouw beeld geven van de aanwezige risico's, de daadwerkelijke risico's onbekend zijn en wijzigingen/aanvullingen onzorgvuldig worden bijgehouden.	Voor graafwerkzaamheden bestaat er een landelijk meldpunt. De Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten (WION) vervangt de (vrijblijvende) zelfregulering zoals die bestond in de vorm van het Kabels en Leidingen Informatie Centrum (KLIC). Het KLIC is in 2008 opgegaan in het Kadaster. Het Kadaster voert in opdracht van de ministeries van Economische Zaken (EZ) en Infrastructuur en Milieu (IenM) de WION uit en faciliteert de informatieverstrekking over de ligging van kabels en leidingen. Sinds 1 oktober 2008 zijn gravers (grondroerders) verplicht om bij elke 'mechanische grondroering' een graafmelding bij het Kadaster te doen. Het maakt hierbij niet uit hoe diep er wordt gegraven. Graafwerkzaamheden worden op een veilige manier uitgevoerd door voorafgaand aan deze werkzaamheden informatie bij het Kadaster op te vragen.	Nee
4	15	Voor de precieze situering van de geplande kabels, leidingen, wegen en tunnels onder water- en spoorwegen is het van belang dat de GPS-coördinaten, zonder voorwaarden en beperkingen, duidelijk zijn. Alleen op basis van deze exacte, concrete locaties kan een gefundeerd, zorgvuldig onderzoek naar de externe veiligheid en mogelijke schending van archeologische waarden gedaan worden. Ook volgens de rechtspraak zijn GPS-coördinaten leidend/bepalend (ECLI:NL:RBZLY:2012:BV2049).	De aanvragen geven voldoende inzicht in de situering. GPS-coördinaten zouden niet meer duidelijkheid verschaffen en zijn niet nodig voor de toetsing. De locaties van de wegen zijn beschreven in de aanvraag en daarnaast weergegeven op tekeningen bij de aanvraag. De exacte ligging van wegen is op kaart aangegeven door middel van detailtekeningen (autocad). Het betreft situatietekeningen op schaal met kadastrale ondergrond, waarop de aan te leggen wegen zijn ingetekend. hiermee is voldaan aan de indieningsvereisten. De uitspraak waarnaar verwezen wordt is in dit kader niet relevant.	Nee