
Projectnummer: 378663

Referentienummer: Ruimtelijke onderbouwing onderstation Achterberg gemeente Rhenen definitief

Datum: 10-03-2023

Onderstation Achterberg, gemeente Rhenen

Ruimtelijke onderbouwing

Versie Definitief

Opdrachtgever:
ProRail
Moreelsepark 3
3511 EP UTRECHT

Verantwoording

Titel	Onderstation Achterberg, gemeente Rhenen
Subtitel	Ruimtelijke onderbouwing
Projectnummer	378663
Referentienummer	Ruimtelijke onderbouwing onderstation Achterberg gemeente Rhenen definitief
Revisie	Definitief
Datum	10-03-2023
Auteur	Maurits Moes
E-mailadres	maurits.moes@sweco.nl
Gecontroleerd door	Luuk Vranken
Goedgekeurd door	Lourens Hogenbirk

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en doel	5
1.2	Ligging en begrenzing projectgebied.....	6
1.3	Vigerend bestemmingsplan	8
1.4	Planologische procedure	9
1.5	Leeswijzer	9
2	Planvoornemen.....	10
2.1	Huidige situatie	10
2.2	Toekomstige situatie.....	11
3	Beleidskader	14
3.1	Algemeen.....	14
3.2	Rijksbeleid en Europese richtlijnen.....	14
3.2.1	Nationale Omgevingsvisie.....	14
3.2.2	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	16
3.2.3	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.....	16
3.2.4	Ladder voor duurzame verstedelijking	17
3.3	Provinciaal beleid.....	18
3.3.1	Omgevingsvisie Utrecht	18
3.3.2	Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht.....	18
3.4	Gemeentelijke beleid	19
3.4.1	Stedenbouwkundige structuurvisie Rhenen	19
3.4.2	Welstandsnota 2013	19
4	Milieu- en omgevingsaspecten	21
4.1	Inleiding	21
4.2	Geluid	21
4.3	Waterparagraaf.....	24
4.3.1	Inleiding.....	24
4.3.2	Beleidskaders	24
4.3.3	Watertoets.....	25
4.4	Externe veiligheid	25
4.5	Ecologie	26
4.6	M.e.r. beoordeling.....	31
4.7	Archeologie.....	31
4.8	Luchtkwaliteit	33
4.9	Bodem	34
5	Uitvoerbaarheid	35

5.1	Economische uitvoerbaarheid	35
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
5.2.1	Participatie	35
5.2.2	Wettelijke procedure	35
5.3	Bestuurlijk overleg	35
5.4	Verklaring van geen bedenkingen	36
6	Conclusie.....	37

Bijlage 1	Afweging voor het niet plaatsen van zonnepanelen
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek
Bijlage 3	Watertoets
Bijlage 4	Quickscan flora en fauna
Bijlage 5	Archeologisch bureauonderzoek
Bijlage 6	Inventariserend archeologisch veldonderzoek
Bijlage 7	Verkennd bodemonderzoek
Bijlage 8	Landschappelijke inpassing

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Dit document behoort tot het project “Vervangen onderstation Achterberg (MLT R-556600)”. De afgelopen jaren zijn op diverse trajecten meer treinen gaan rijden, zonder dat daarvoor de Tractie-Energievoorziening (TEV) is aangepast. Hierdoor nadert het TEV-systeem zijn grenzen. Dit leidt ertoe dat de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het systeem onder druk komt te staan. De vervoerders op de spoorverbinding verwachten een betrouwbaar product en accepteren geen uitval. Deze groei zet zich in de komende jaren door. Hierom is besloten dat op een aantal locaties de energievoorziening moet worden versterkt. Een van de locaties betreft het onderstation Achterberg te gemeente Rhenen. Het verzwaren van dit onderstation draagt uiteindelijk bij aan de mogelijkheid om verlengde sprinters in te zetten tussen Amsterdam en Rhenen.



Afbeelding 1.1: Luchtfoto van onderstation Achterberg, waarbij het huidige onderstation is omcirkeld in rood en de beoogde locatie voor het nieuwe onderstation in blauw (bron: Railmaps en StreetSmart).

Het huidige onderstation is niet groot genoeg voor plaatsing van een tweede tractiegroep binnen het gebouw. Uitbreiding van het bestaande onderstation heeft niet de voorkeur, omdat dit problemen geeft in de fasering tijdens de uitvoering. Treinen moeten immers kunnen blijven rijden tijdens de uitvoering van het werk. Daarnaast is het huidige gebouw gedateerd. Er is voor gekozen om ten westen van het bestaande onderstation een nieuw onderstation te plaatsen, waarmee het huidige onderstation kan blijven functioneren gedurende de bouw van het nieuwe onderstation.

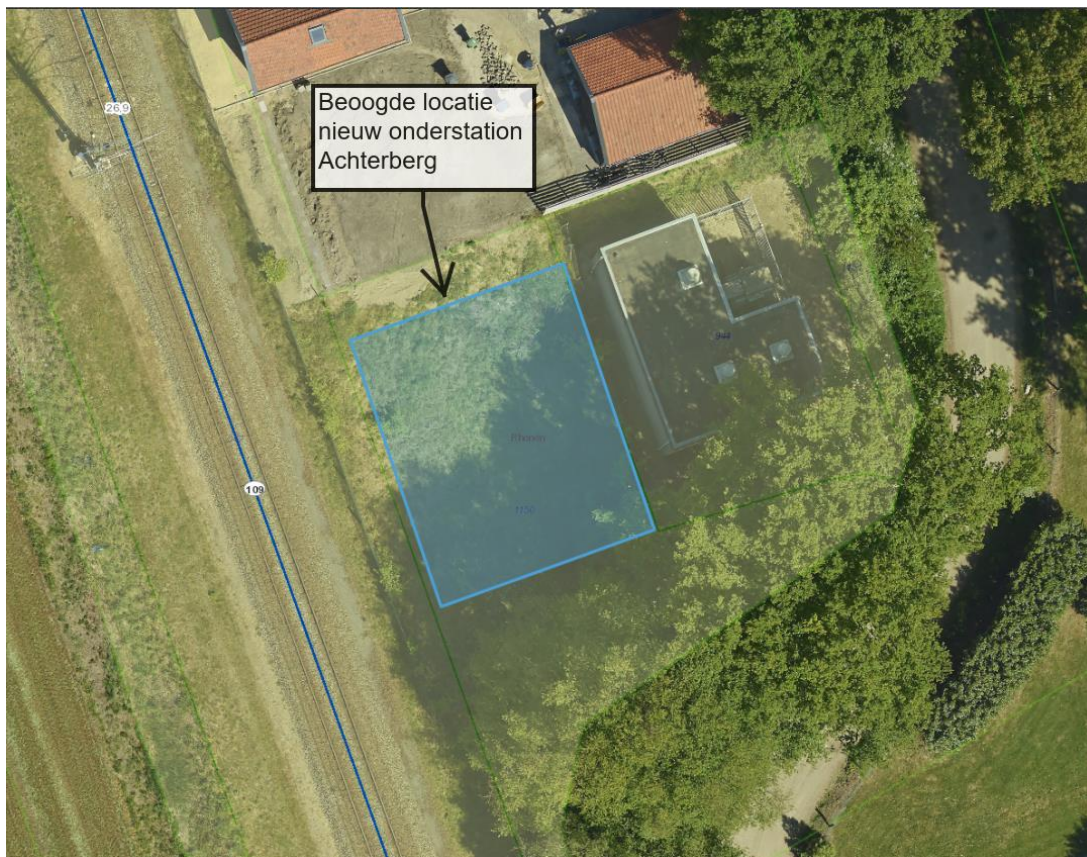
Het nieuw te bouwen onderstation zal bestaan uit twee tractiegroepen van 3.3 MW. Ook worden er twee 10kV voedingsverbindingen aangelegd vanuit de netbeheerder naar het nieuwe onderstation (zie afbeelding 1.3 voor het vergunde kabeltracé). Na indienststelling

van het nieuwe onderstation, wordt het oude onderstation zowel elektrotechnisch als bouwkundig geheel gesaneerd.

Omdat het nieuw te bouwen station niet binnen het vigerend planologisch kader gerealiseerd kan worden, moet worden afgeweken van het vigerende bestemmingsplan. Hiertoe wordt een omgevingsvergunning voor het buitenplans afwijken van het bestemmingsplan (artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3° Wabo) aangevraagd. Deze rapportage dient daarvoor als ruimtelijke onderbouwing.

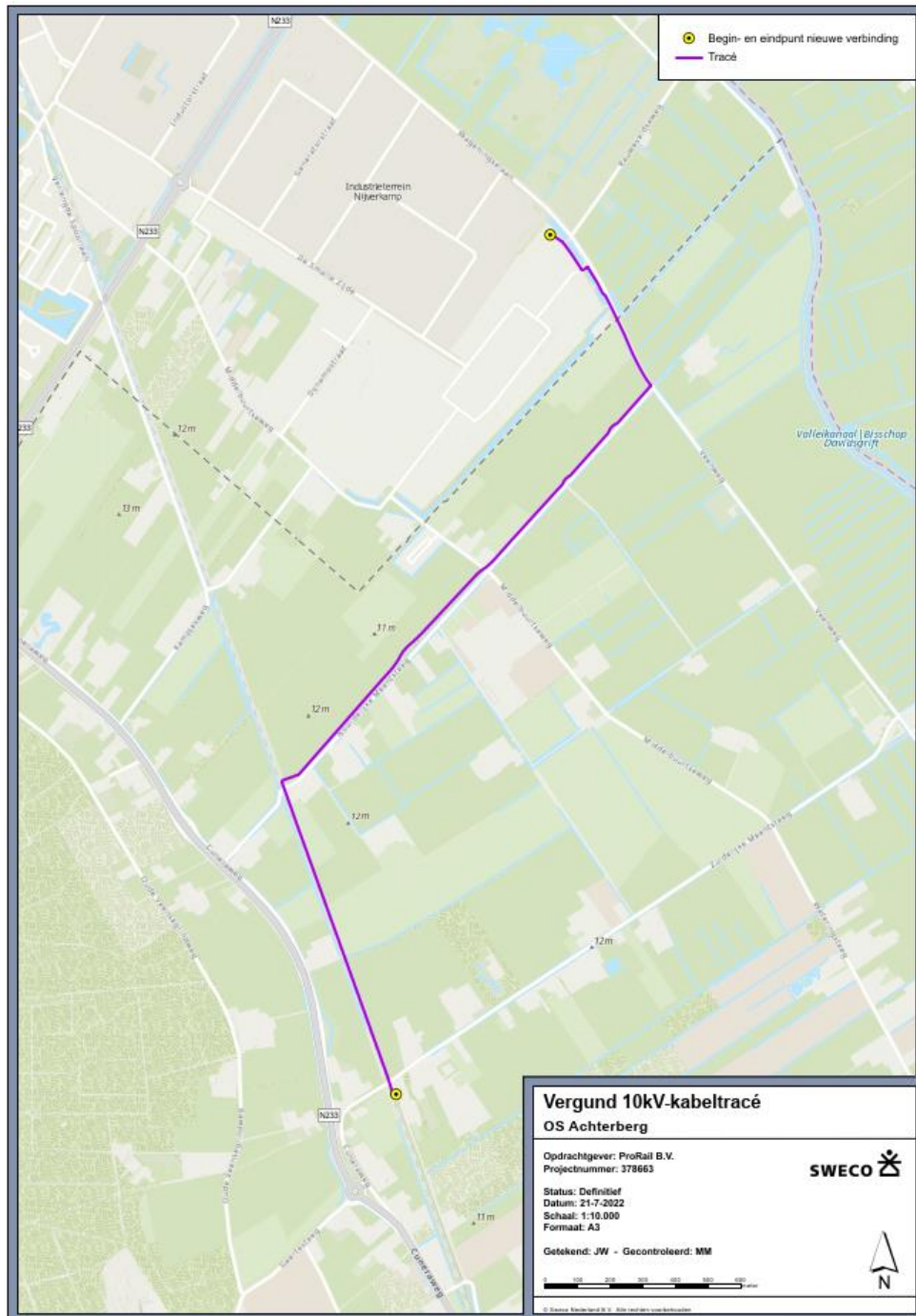
1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

Het nieuw te realiseren onderstation is gelegen aan het baanvak Rhenen – De Haar aansluiting (locatie Geocode 109, km 26.878), ten zuidoosten van de spoorkruising van de Zuidelijke Meentsteeg en naast de woning op de Zuidelijke Meentsteeg 4 te Rhenen. De beoogde locatie voor het nieuwe onderstation is de groenstrook tussen het spoor, en het huidige onderstation.



Afbeelding 1.2: Luchtfoto met beoogde locatie nieuwe onderstation Achterberg

Het onderstation komt op circa 15 meter afstand van de bestaande woning aan de noordzijde (Zuidelijke Meentsteeg 4) te liggen en op circa 6 meter afstand van de buitenste spoorstaaf van het spoor. De beoogde nieuwe locatie van het nieuwe station is in eigendom van Railinfratrust. Een deel van de toegangsweg naar het nieuwe onderstation is in eigendom van de gemeente. Over de uitvoering hiervan worden separate afspraken gemaakt tussen gemeente en initiatiefnemer (zie verder paragraaf 2.2).



Afbeelding 1.3: vergunde tracévariant tussen locatie nieuw onderstation Achterberg (zuidelijke cirkel) en Veenendaal

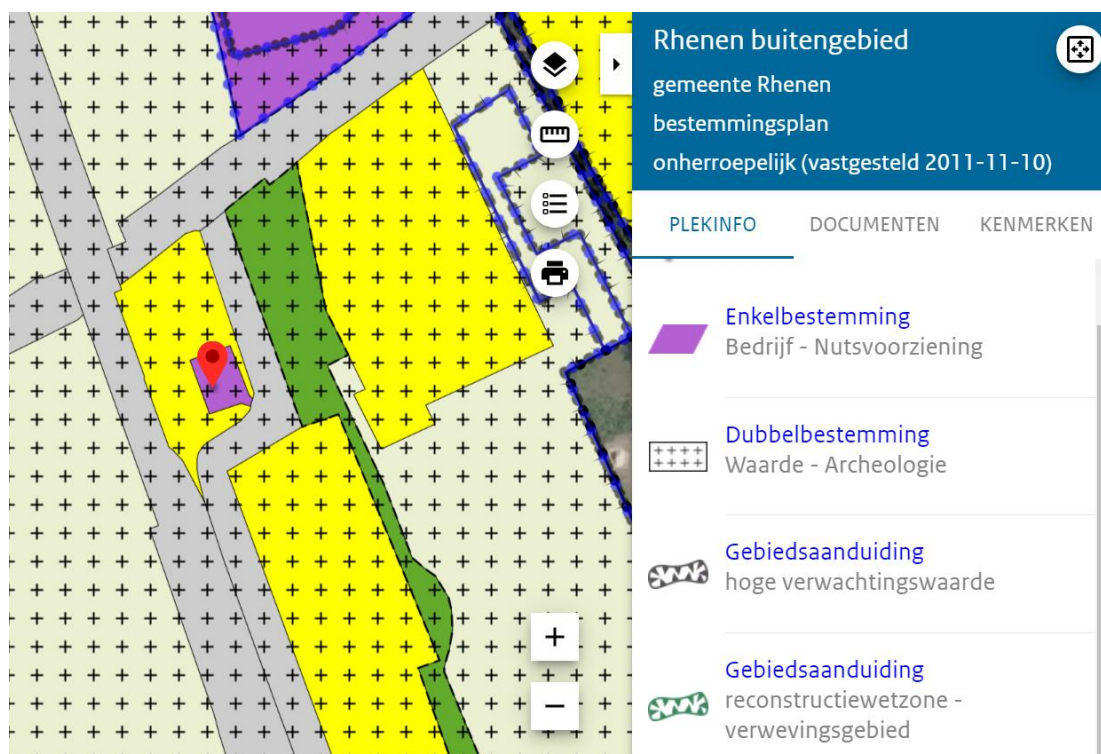
1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor de gronden binnen het plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

Bestemmingsplan	Status	Bestemming plangebied
Rhenen Buitengebied	Onherroepelijk, vastgesteld 10 november 2011	Enkelbestemming Wonen, enkelbestemming Bedrijf-Nutsvoorziening, dubbelbestemming Waarde-Archeologie, gebiedsaanduiding overige zone-hoge verwachtingswaarde, gebiedsaanduiding reconstructiewetzone-verwevingsgebied.
Paraplubestemmingsplan Parkeren	Onherroepelijk, vastgesteld op 6 maart 2018	Betreft het vastleggen van het gemeentelijk parkeerbeleid voor het grondgebied van gemeente Rhenen

Tabel 1.1: overzicht vigerende bestemmingsplannen

Op onderhavig plangebied van toepassing zijnde regels, volgen uit het bestemmingsplan Rhenen Buitengebied (onherroepelijk op 10 februari 2015).



Afbeelding 1.4: uitsnede Rhenen buitengebied, gemeente Rhenen.

Het bestaande onderstation is daarin bestemd als Bedrijf – Nutsvoorziening. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor een rioolwaterzuiveringsinstallatie, een stroomdistributiecentrum, zendmasten en gemalen met de daarbij behorende erven en terreinen en bouwwerken. Voorts geldt de dubbelbestemming Waarde – Archeologie met een hoge verwachtingswaarde. Voor gronden met een gebiedsaanduiding 'reconstructiewetzone – verwevingsgebied' geldt dat voor gronden die bestemd zijn als Wonen voor zover het betreft met de 'specifieke bouwaanduiding – voormalig agrarisch bedrijf' onder voorwaarden gewijzigd kunnen worden in bestemming 'Bedrijf'. Dit is in onderhavig geval niet van toepassing gezien het ontbreken van de specifieke bouwaanduiding.

Op grond van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' zijn regels gesteld ten aanzien van het oprichten van bebouwing. Die luiden als volgt:

- a. het bevoegd gezag verbindt op basis van de uitgevoerde archeologische onderzoeken aan de omgevingsvergunning voor het bouwen de volgende voorwaarden:
 1. de bouwactiviteiten die leiden tot de bodemverstoring te laten begeleiden door een archeologisch deskundige; en
 2. de verplichting om na beëindiging van de bouwactiviteiten schriftelijk verslag uit te brengen waaruit blijkt op welke wijze met de archeologische waarden is omgegaan;
- b. alvorens een omgevingsvergunning te verlenen wordt advies ingewonnen bij de Monumentencommissie.

Deze voorwaarden gelden niet, indien op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn, dan wel dat de grond waarop het bouwplan betrekking heeft anderszins aantoonbaar geroerd is door bestaande c.q. voormalige bebouwing of andere handelingen. Omdat de nieuw te bouwen gebouwen een groter oppervlakte kennen dan 100 m² geldt deze vrijstelling van de voorwaarden niet en is met archeologisch onderzoek aantoonbaar gemaakt of sprake is van archeologische binnen het plangebied (zie paragraaf 4.7).

De voorgenomen bouw van het onderstation is strijdig met de bestemming 'Wonen'. Om het onderstation te kunnen realiseren wordt 'buitenplans' afgeweken van het vigerende bestemmingsplan.

1.4 Planologische procedure

Om de beoogde herontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken, wordt gebruik gemaakt van een buitenplanse afwijkingsprocedure op grond van artikel 2.12, eerste lid, sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo). Hiervoor wordt de uitgebreide procedure uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) doorlopen.

Voorliggende rapportage vormt de ruimtelijke onderbouwing voor deze procedure. Deze onderbouwing toont aan of het initiatief tot de aanleg van het onderstation binnen geldend rijks, provinciaal en gemeentelijk ruimtelijk beleid past en voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

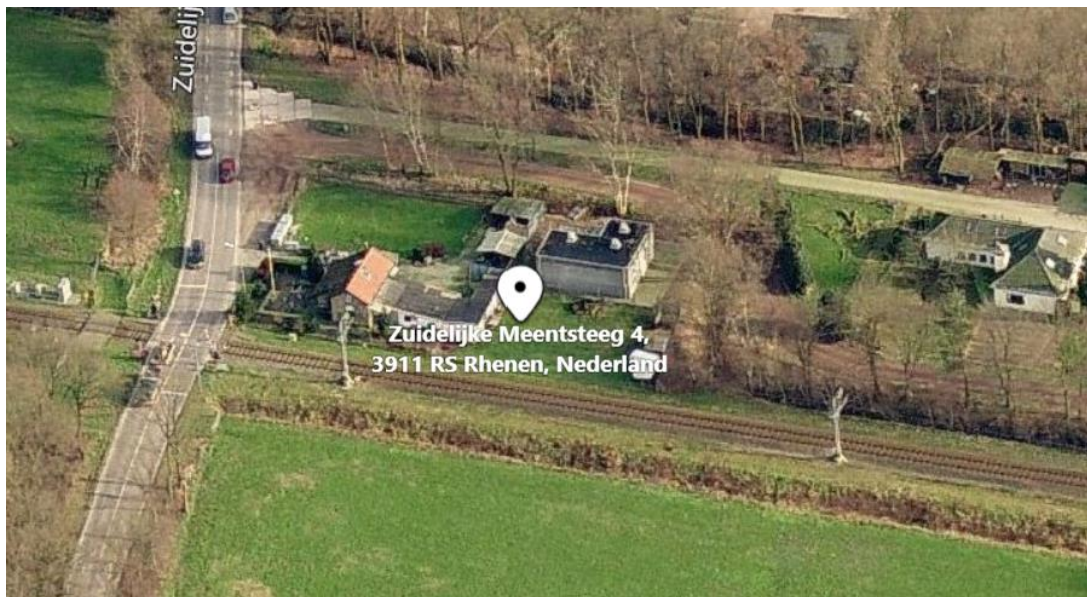
1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt het planvoornemen beschreven, in hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het beleidskader op de verschillende bestuursniveaus. Hoofdstuk 4 toetst het plan op de sectorale wet- en regelgeving op gebied van milieu- en omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 wordt de haalbaarheid op maatschappelijk en economisch vlak beschreven en ten slotte wordt in hoofdstuk 6 de procedure beschreven die de vergunning volgt.

2 Planvoornemen

2.1 Huidige situatie

Naast de woning aan de Zuidelijke Meentsteeg 4 te Rhenen, staat het bestaande onderstation (zie onderstaande afbeelding). Tussen het spoor en het bestaande onderstation ligt een reststrook groen die niet openbaar toegankelijk is. Hier vindt nu sporadisch opslag van goederen plaats. In het vigerende bestemmingsplan heeft deze grond een bestemming 'Wonen', maar is in eigendom van Railinfratrust.



Afbeelding 2.1: huidige situatie plangebied

2.2 Toekomstige situatie

Onderstation

In de toekomstige situatie komt ter plaatse van de groenstrook een onderstation van ProRail te staan die ervoor zorgt dat de energievoorziening op dit deel van baanvak Rhenen – De Haar wordt versterkt. Het verzwaren van dit onderstation zal bijdragen aan de mogelijkheid om verlengde sprinters in te zetten tussen Amsterdam en Rhenen.





Afbeelding 2.2: visualisaties toekomstige situatie onderstation Achterberg (zichtpunt achtereenvolgens: noordoosten, zuidwesten en oosten)

Het onderstation is 12,95 meter lang, op het breedste punt 10,50 meter breed en 4,12 meter hoog. Het gebouw wordt ten westen van het bestaande onderstation, ten zuiden van de bestaande woning en parallel aan het spoor gebouwd. Het zal worden ontsloten via de bestaande toegang aan de Achter de Lijn. Bij de terreininrichting wordt voorzien in parkeerplaatsen voor het onderhoudspersoneel. Het gebouw is vooral bemand bij onderhoudswerkzaamheden.

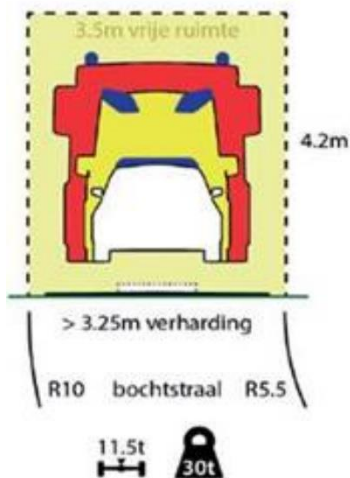
Zonnepanelen

Initiatiefnemer ProRail heeft de mogelijkheid voor het plaatsen van zonnepanelen onderzocht. Gebleken is dat door de bomen die rondom het station staan, de energieopbrengst gering zal zijn (zie bijlage 1). Daarom heeft ProRail besloten om op dit nieuw te bouwen onderstation geen zonnepanelen te plaatsen.

Toegangsweg

Het initiatief is besproken met de Veiligheidsregio Utrecht (VRU). De VRU heeft aangegeven dat het voor hulpdiensten goed kunnen bereiken en verlaten van een incident met eigen materieel en eigen personeel van cruciaal belang is. Hiervoor is het van belang dat wegen zo veel mogelijk een onbelemmerde doorgang bieden. De volgende eisen worden gesteld aan een goede bereikbaarheid:

- De minimale beschikbare rijstrookbreedte kan variëren per wegkenmerk, maar dient minimaal voor 3.25 meter te worden verhard en een vrije ruimte met een breedte van 3.50 meter.
- De doorgangshoogte moet minimaal 4.20 meter zijn.
- Er dient rekening gehouden te worden met de draaicirkels van de voertuigen en de hiermee gepaarde rijcurve en sleeplijn.
- Als richtlijn voor verharding geldt een totaal gewicht van 30 ton en een asbelasting van 11,5 ton.



(Bron: Handreiking bereikbaarheid en bluswater)

De Handreiking Bereikbaarheid en bluswater beschrijft welke eisen gesteld worden aan een goede bereikbaarheid. Deze eisen vormen condities om de bereikbaarheid voor hulpdiensten zo veel mogelijk te vergroten en zijn hiermee een zwaarwegend advies. Zij staan niet gelijk aan wet -en regelgeving, hoewel zij wel zijn opgesteld binnen de kaders daarvan.

De bestaande half verharde weg is lange tijd de toegang geweest tot een bedrijf. De weg is geschikt voor zware belasting. In ieder geval het verkeer van de VRU kan hier zonder problemen gebruik van maken. Dit standpunt wordt gedeeld door de gemeente.

Bouwverkeer

Tijdens de bouwfase maakt zwaarder materieel gebruik van de toegangsweg. Het zwaarder materieel wordt ingezet om de (tractie)transformatoren in het onderstation te hijsen. Er is een opname gedaan van de weg naar het onderstation. Bij aanvang van de bouwwerkzaamheden wordt opnieuw een nul-opname uitgevoerd door de aannemer, zodat na uitvoering van de bouwwerkzaamheden kan worden gecontroleerd of de weg is beschadigd en of deze hersteld moet worden.

Overige verkeer

Nadat de bouwwerkzaamheden voltooid zijn, rijdt er geen zwaar materieel over de weg. In plaats daarvan wordt het gebruikt door personenauto's of 'bestelbusjes' (denk aan VW Transporter) voor bijvoorbeeld periodiek/correctief onderhoud, opnames en dergelijke, zodat de weg niet zwaar wordt belast.

Onderstation Stedin

ProRail en Stedin delen in de bestaande situatie het onderstation dat is gevestigd op het perceel Rhenen K 944, maar zijn voornemens beide een nieuw onderstation te realiseren op deze locatie op korte afstand van elkaar. Daarvoor wordt het huidige station gesloopt. Railinfratrust B.V. is voornemens om een gedeelte van perceel K 944 en K 1151 te verkopen ten behoeve van het realiseren van een onderstation door Stedin. Stedin gaat op de door haar verworven grond een nieuw gebouw neerzetten waarin zij haar apparatuur onderbrengt die nu nog in het oude bestaande onderstation zit. Daarna wordt het oude onderstation door ProRail gesloopt. Voor de ontwikkeling van haar onderstation, worden de benodigde ontheffingen en ruimtelijke procedures door Stedin zelf verzorgd. Deze staan los van onderhavige procedure.

3 Beleidskader

3.1 Algemeen

Voor een goede ruimtelijke ordening is het belangrijk om het eerder vastgestelde ruimtelijke beleid van overheden na te gaan. In dit hoofdstuk wordt getoetst of de bouw van het onderstation past binnen het ruimtelijk beleid van de verschillende overheidslagen. Voor de bouw is een groot aantal beleidsstukken vanuit verschillende overheden van belang. De relevante beleidsstukken betreffen:

3.2 Rijksbeleid en Europese richtlijnen

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van onze leefomgeving. Hiermee wil het Rijk inspelen op de grote uitdagingen die voor ons liggen. De NOVI geeft weer voor welke uitdagingen Nederland staat, wat daarbij de nationale belangen zijn, welke keuzes het Rijk maakt en welke richting het Rijk meegeeft aan decentrale keuzes. Deze keuzes hangen samen met de toekomstbeelden van de fysieke leefomgeving, de maatschappelijke opgaven en economische kansen die daarbij horen.

De NOVI komt voort uit de Omgevingswet (die naar verwachting medio 2022 in werking treedt). Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang met elkaar. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes gemaakt worden.

Prioriteiten

De NOVI schetst een toekomstperspectief naar 2050 waarin vier prioriteiten worden vastgesteld:

Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. Zeespiegelstijging, hoge rivierafvoeren, wateroverlast en lange periodes van droogte zijn hier voorbeelden van. In 2050 zal Nederland klimaatbestendig en waterrobuust zijn. In 2050 moet Nederland ook een duurzame energievoorziening hebben. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windmolens en zonnepanelen. Voorwaarde is dat bewoners goed betrokken zijn en invloed hebben op het gebruik en kunnen meeprofiteren in de opbrengsten.

Voor de ontwikkeling van duurzame energie zijn regionale energiestrategieën (RES) essentieel. Medeoverheden geven, in samenwerking met de energiesector, gebruikers en andere belanghebbenden, in de RES invulling aan de inpassing van duurzame energie op het land.

Duurzaam economisch groeipotentieel

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. De Nederlandse economie dient toekomstbestendig te worden, oftewel concurrerend, duurzaam, en circulair. Het gebruik van duurzame energiebronnen en verandering van productieprocessen wordt gestimuleerd. Hiernaast zijn de steden erg belangrijk voor onze economie, een optimale afstemming van wonen, werken

en verplaatsen in en bij deze steden is van groot economisch belang. Steden en stedelijke regio's zijn belangrijk voor onze economie. Dit geldt vooral daar waar sprake is van een aantrekkelijke en gezonde omgeving en diversiteit in aanwezige economische functies, opleidingen en andere voorzieningen. De steden, hun aantal inwoners, culturele én economische activiteiten groeien de laatste jaren in hoog tempo. De leefbaarheid in de steden moet dan wel blijvend aandacht krijgen en op een nog hoger niveau uitkomen.

Sterke en gezonde steden en regio's

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. De leefbaarheid van stedelijk gebied staat voorop. Hiervoor dienen deze gebieden in te zetten op klimaatadaptatie om de gevolgen van klimaatverandering tegen te gaan. Ook dient de bouw van nieuwe woningen te zijn gericht om een zo breed mogelijk aantal inwoners te bereiken. Mobiliteit dient aan te sluiten op nieuwe ontwikkelingen waarbij onder meer de CO₂ uitstoot wordt verminderd.

Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Er dient een balans tussen de ontwikkeling van natuur en landbouw te worden gevonden. Hiernaast dient het een prettige omgeving te zijn om te werken, wonen en te recreëren. Biodiversiteit van gebieden en de verduurzaming van landbouw zijn kernpunten.

Afwegingsprincipes

Het stellen van de bovenstaande prioriteiten kan een situatie maken dat belangen soms botsen. Om in zo'n situatie keuzes te maken worden er drie afwegingsprincipes gebruikt:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoekt het Rijk naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied.
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

De uitvoering van de NOVI moet gezamenlijk worden aangepakt. Rijk, provincies en gemeenten gaan meer samenwerken als één overheid. Ook staat participatie centraal. Daarnaast is de NOVI continu in beweging. Het is de bedoeling dat het zich continu aanpast aan ontwikkelingen, in een permanent en cyclisch proces.

Betekenis voor het plan:

Met de bouw van het onderstation, wordt een knelpunt opgelost dat zich voordoet op het baanvak Rhenen – De Haak. In de NOVI wordt als Nationaal belang en - opgave het *'in stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit'* benoemd. Het hierop van toepassing zijnde bestaande beleid, de SVIR, gaat op dit punt op in de NOVI. De opgave voor dit nationale belang betreft het realiseren van de aanleg en uitbreiding van infrastructuur daar waar knelpunten niet met andere maatregelen kunnen worden voorkomen, en het onderhouden, verjongen, vernieuwen en verduurzamen van de bestaande infrastructuur netwerken. Het onderhoud aan het baanvak Rhenen – De Haak is

met de oplossing van een knelpunt op het gebied van de energievoorziening op dit traject, is niet strijdig met de doelstellingen in de NOVI.

3.2.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) die op 13 maart 2012 is vastgesteld, geeft het Rijk haar ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid weer voor Nederland tot 2040. De SVIR betreft een integraal kader dat de basis vormt voor bestaand en nieuw Rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. Hierbij is het de hoofdgedachte dat er in de ruimtelijke ordening meer over wordt gelaten aan gemeenten en provincies; het Rijk richt zich vooral op decentralisatie. Daarnaast wil het Rijk dat de belangrijkste economische regio's, woongebieden en werkgebieden goed bereikbaar en leefbaar zijn. Om dit te bereiken zijn er in de SVIR nationale belangen geformuleerd. Voor de periode tot 2028 zijn de ambities van het Rijk in drie hoofddoelen uitgewerkt:

- Vergroten van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Verbeteren van de bereikbaarheid;
- Zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Om deze rijksdoelen te halen, zijn dertien onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van deze hoofddoelen. Deze belangen zijn in de SVIR gebiedsgericht uitgewerkt in concrete opgaven voor de verschillende regio's. Het betreft onder meer het waarborgen van het mobiliteitssysteem (wegen, spoorwegen en vaarwegen), het verbeteren van de milieukwaliteit, waterveiligheid en klimaat bestendige stedelijke ontwikkeling.

Betekenis voor dit plan

De bouw van het onderstation in Achterberg, met als doel om de energievoorziening te versterken, is in overeenstemming met de doelen uit de SVIR. Door de energievoorziening te versterken, wordt een knelpunt op het gebied van de energievoorziening op dit traject opgelost wat tot gevolg heeft dat de bereikbaarheid van de regio verbetert. In de toekomst is het hierdoor bijvoorbeeld mogelijk om verlengde sprinters in te zetten op de verbinding Amsterdam – Rhenen.

3.2.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro) legt het beleid van de dertien vastgestelde doelen uit de SVIR vast in de regelgeving. In het Barro zijn nationale belangen vastgelegd waar provincies en gemeenten rekening mee moeten houden als zij inpassingsplannen en bestemmingsplannen opstellen.

Betekenis voor dit plan

De bouw van een onderstation in Achterberg is in overeenstemming met de nationale belangen uit de SVIR. Nationaal belang 6 geeft namelijk aan dat de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem beter benut moet worden. Door het onderstation te bouwen, wordt een bestaand knelpunt in de energievoorziening opgelost en verbetert de capaciteit op het spoor op de verbinding Amsterdam – Rhenen.

3.2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) is de verplichting opgenomen om, in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevrage en de ruimtelijke inpassing. Hierin wordt uitgegaan van de 'ladder van duurzame verstedelijking'. De ladder is uitgewerkt in artikel 3.1.6, leden 2 - 4 Bro:

- Lid 2: De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.
- Lid 3: Indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.
- Lid 4: Een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

In de SVIR is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' (hierna: Ladder) geïntroduceerd. Bij besluit van 28 augustus 2012 is de Ladder toegevoegd aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en vervolgens op 1 oktober 2012 in werking getreden. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt. Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten.

Betekenis voor dit plan

Volgens jurisprudentie (uitspraak van 26 april 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1123) blijkt dat een transformatorstation (150/20 kV) niet als stedelijke ontwikkeling wordt beschouwd. Het onderstation, waar onderhavige ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft, is er één van een lagere orde en heeft daarmee eveneens niet als stedelijke ontwikkeling beschouwd te worden. Ook is de grond waar het onderstation voorzien is, vanwege de ligging direct aan het spoor, niet aan te wenden voor andere functies. Hiermee is het voornemen in lijn met het doel van de Ladder, namelijk een duurzaam ruimtegebruik.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Utrecht

Op 10 maart 2021 hebben Provinciale Staten van Utrecht de Omgevingsvisie Provincie Utrecht vastgesteld. In de Omgevingsvisie worden de integrale lange termijn ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving van de provincie Utrecht vastgelegd tot 2050.

De provincie Utrecht zet in op een gezonde en veilige leefomgeving, aan de hand van zeven samenhangende beleidsthema's:

- Stad en land gezond
- Klimaatbestendig & waterrobuust
- Duurzame energie
- Vitale steden & dorpen
- Duurzaam gezond & veilig bereikbaar
- Levend landschap erfgoed & cultuur
- Toekomstbestendige natuur & landbouw

Binnen het thema 'duurzaam gezond & veilig bereikbaar' streeft de provincie naar het beter benutten van het spoor- en hoogwaardig OV-netwerk met aandacht voor het beter benutten van het hoofdwegennet en het provinciale weggennet. De provincie beziet bereikbaarheid in samenhang met wonen, werken, voorzieningen, duurzaamheid, gezondheid en veiligheid. Daarbij zetten zij in op knooppuntontwikkeling om overstap tussen vervoerwijzen mogelijk te maken en het OV- en fietsgebruik te stimuleren. Al dan niet in combinatie met nieuwe parkeervoorzieningen. Door verschillende vervoerswijzen beter op elkaar te laten aansluiten, wil de provincie bereiken dat men straks naadloos kan overstappen van de ene naar de andere vervoerswijze en zorgeloos kan reizen.

Betekenis voor dit plan

Op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid, zet de provincie in op het samenhangend en betrouwbaar maken van het netwerk voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederen over de weg, spoor. De beoogde ontwikkeling heeft vooral betrekking op het thema mobiliteit en bereikbaarheid in de omgevingsvisie. Door het onderstation te bouwen, wordt een bestaand knelpunt in de energievoorziening op het baanvak Rhenen- De Haar opgelost en wordt het mogelijk langere sprinters tussen Rhenen en Amsterdam in te zetten. Dit is in overeenstemming met de Omgevingsvisie Utrecht, waarin wordt gestreefd naar een provincie die veilig en goed te bereiken is.

3.3.2 Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht

Op 10 maart 2021 hebben Provinciale Staten van Utrecht de Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht vastgesteld. In de omgevingsverordening staan de regels die nodig zijn om het beleid uit de Omgevingsvisie uit te voeren. In de verordening zijn alle regels voor de leefomgeving van circa 20 verordeningen samengebracht naar één verordening.

Een omgevingsplan waarin nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien, waarborgt dat de nieuwe ontwikkelingen niet leiden tot een toename van de knelpunten in de bereikbaarheid. Bij voorkeur leiden de nieuwe ontwikkelingen tot een afname van knelpunten in de bereikbaarheid.

Betekenis voor dit plan

Voor onderhavig plangebied zijn geen specifieke instructieregels van toepassing. Het voornemen is daarmee niet strijdig met de Interim Omgevingsverordening van de Provincie Utrecht.

3.4 Gemeentelijke beleid

3.4.1 Stedenbouwkundige structuurvisie Rhenen

De gemeente Rhenen heeft op 23 september 2008 de stedenbouwkundige structuurvisie opgesteld. De structuurvisie gaat met name in op het bebouwde gebied (Elst, Achterberg en Rhenen) en beschrijft de mogelijke woningbouwlocaties tot 2020. In de nota wordt beschreven dat er tot 2020 gebouwd wordt voor de eigen bevolking (starters en senioren) en dat de eigenheid van Rhenen en haar kernen centraal blijft staan. Daarnaast bestaat de visie uit een aantal aandachtspunten, waar rekening mee dient te worden gehouden:

- Zicht op het silhouet van Rhenen: het beeld vanaf de zuidzijde op het rivierfront wil men handhaven.
- Meervoudig ruimtegebruik: vanuit het perspectief 'zuinig met de ruimte' en vanwege het feit dat Rhenen een goede draagkrachtige bodem heeft, is het gewenst dat hier creatief mee wordt omgegaan. Denk hierbij aan ondergrondse parkeerplaatsen en woningen boven commerciële voorzieningen.
- Zuinig met cultuurhistorie: bij het slopen van gebouwen moet er gekeken worden naar de cultuurhistorische waarden. Gebouwen van cultuurhistorische waarde die variatie aan het straatbeeld geven en de geschiedenis beleefbaar en afleesbaar maken, kunnen een tweede kans krijgen.
- Gevarieerde woonmilieus: het aanbod aan verschillende soorten woningen moet omhoog.
- Parkeeroplossingen: het vrij parkeren op openbaar gebied kan zo veel mogelijk ten dienste van bezoekers zijn.
- Het kapitale landschap: er moet zuinig worden omgegaan met het landschap.
- Imago van de entrees: de entrees kunnen verbeterd worden qua inrichting.
- Projectmatige aanpak: zo weinig mogelijk losse plannen (postzegelplannen) ten opzichte van woningbouw
- Relatie wonen en werken: er moet rekening worden gehouden met de nieuwe vormen van werken (bijvoorbeeld thuiswerken) en de nieuwe woningen moeten hierop worden afgestemd.

Betekenis voor dit plan

De bouw van het onderstation heeft geen betrekking op de aandachtspunten genoemd in de stedenbouwkundige structuurvisie aangezien het geen woningbouw betreft. Echter wordt er in de structuurvisie ook gesproken over een integrale ontwikkeling. Verkeersoplossingen, wijkverbetering, nieuwe routes, economische impulsen, bouw- en verblijfslocaties, en voorzieningen worden aan elkaar gekoppeld om zo een ruimtelijke meerwaarde te realiseren. De bouw van het onderstation is hier in overeenstemming mee. Er wordt hiermee een knelpunt in de energievoorziening met betrekking tot het transport per spoor opgelost.

3.4.2 Welstandsnota 2013

Op 23 april 2013 heeft de gemeente Rhenen de 'Welstandsnota 2013' vastgesteld. De nota beschrijft het welstandsbeleid van de gemeente Rhenen en dient als toetsingskader voor de welstandstoetsing in het kader van een omgevingsvergunning voor bouwen. Daarbij gaat het om de beoordeling of het uiterlijk en de plaatsing van een bouwwerk, zowel op zichzelf beschouwd als in verband met de omgeving of de te verwachten ontwikkeling daarvan, in

strijd zijn met redelijke eisen van welstand. Voorkomen moet worden dat er gebouwen worden gerealiseerd die afbreuk doen aan de omgeving.

Bij de toetsing aan welstand wordt rekening gehouden met de specifieke kenmerken van het gebied waarbinnen het bouwwerk ligt. Op basis van de verschillen in gebiedskenmerken zijn in de bebouwde kom negen deelgebieden aangegeven, waarvoor telkens de welstandscriteria zijn geformuleerd. Verschillende criteria komen in meerdere gebieden voor.

Het onderstation bevindt zich in 'Overgangsgebied Binnenveld'. In het overgangsgebied richting het Binnenveld wordt het beeld gedomineerd door boerderijen en woningen die sterk georiënteerd zijn op de ontsluitingswegen. Het beleid van de gemeente is gericht op het behouden en versterken van de landschappelijke kenmerken van de overgangsgebieden. Belangrijk is dat aangesloten wordt bij het agrarische karakter van het gebied. In het plangebied zijn de volgende regels van toepassing:

Algemeen

- de bouwwerken dienen te passen in de omgevingskarakteristiek, rekening houdend met de bestaande organisatie op het perceel en passend binnen de landschappelijke inrichting.

Plaatsing

- bijgebouwen zijn in plaatsing ondergeschikt ten opzichte van de hoofdmassa.

Massa en vorm

- aan- en uitbouwen zijn in een zelfde stijl uitgevoerd als de hoofdmassa;
- er is sprake van een samenhangende en evenwichtige gevelopbouw.

Detallering, kleur- en materiaalgebruik

- er wordt gebruik gemaakt van ingetogen kleuren. Hiermee worden tinten bedoeld als bruin, donkerrood, groen e.d.;
- daken worden gedekt door pannen en/ of riet.

Betekenis voor dit plan

Het beoogde onderstation betreft een functioneel gebouw dat ten dienste staat aan het functioneren van het treinverkeer op het spoor. Het heeft dan ook een functionele en doelmatige uitstraling. Qua kleurstellen en materiaalgebruik wordt aangesloten bij de eisen uit de welstandsnota (ingetogen kleuren). Toe te passen baksteen krijgt een donkere, natuurlijke kleurstelling.

Landschappelijke inpassing van het station wordt bereikt door de bestaande bomen te handhaven. Om het zicht van aanwonenden op het onderstation te beperken, wordt op een meter achter de bestaande schutting voorzien in een groen blijvende haag (meidoorn/sleedoorn). Het hekwerk wordt uitgevoerd in een donkere kleur. Aan de wegzijde wordt het Heras hekwerk voorzien van Hedera Helix. De toegangspoorten blijven echter vrij van beplanting. Tot slot wordt sedumbegroeiing aangebracht op het dak van het onderstation. Deze heeft een waterbergend vermogen van 30 liter per m². De eiken en struiken in de nabijheid van het onderstation blijven behouden. Zie bijlage 8 voor een overzicht van deze maatregelen.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

De gevolgen voor de milieu- en omgevingskwaliteit vormen een belangrijke afweging bij het al dan niet toelaten van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In dit hoofdstuk komen de voor het plan relevante milieu- en omgevingsaspecten aan bod.

4.2 Geluid

Kader

Een onderstation is niet vergunningplichtig volgens de Wet milieubeheer. Omdat voor het nieuwe onderstation afgeweken wordt van het vigerende bestemmingsplan, dient te worden aangetoond dat voor onder meer het onderdeel geluid sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Bij het inpassen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de bestaande situatie, in onderhavig geval omliggende bestaande woningen. In het geval van ruimtelijke ontwikkelingen kan in eerste instantie worden uitgegaan van de richtafstanden zoals genoemd in de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG, 2009). Op basis van een categorie-indeling van bedrijfstypen worden hierin richtafstanden gegeven voor diverse milieuaspecten, waaronder 'geluid'. Indien deze in acht worden genomen, kan gesteld worden dat ter plaatse van de woningen sprake is van een (akoestisch) acceptabel woon- en leefklimaat. Bij het stellen van de richtafstanden wordt onderscheid gemaakt in twee gebiedstyperingen, te weten een 'rustige woonwijk met weinig verkeer' en een 'gemengd gebied', zie onderstaand kader:

Omgevingstype rustige woonwijk	Omgevingstype gemengd gebied
Een rustige woonwijk is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor. Langs de randen, in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties, is weinig verstoring door verkeer.	Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd.

Afbeelding 4.1: tabel omgevingstypen (bron: Sweco, 2021)

Indien sprake is van een gemengd gebied, kunnen de richtafstanden in algemene zin met één afstandsstap worden gereduceerd. Zie onderstaande tabel:

Milieucategorie	Richtafstand [m]	
	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1 / 3.2	50 / 100	30 / 50
4.1 / 4.2	200 / 300	100 / 200
5.1 / 5.2 / 5.3	500 / 700 / 1.000	300 / 500 / 700
6	1.500	1.000

Tabel 4.1: richtafstanden en omgevingstype (bron: Sweco, 2021)

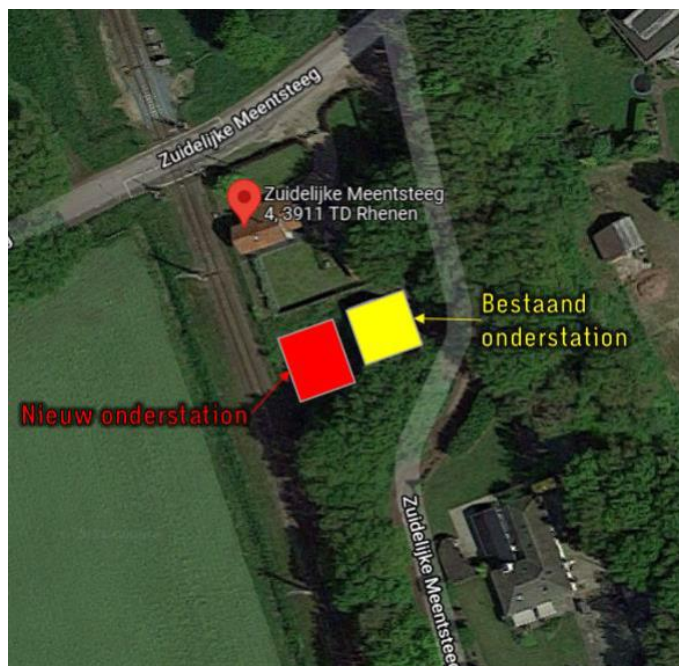
De publicatie 'Bedrijven & Milieuzonering' betreft geen wetgeving, echter gelet op jurisprudentie kan het wel als 'harde eis' worden gezien. Echter, uit uitspraken van de Raad van State kan blijkt dat, mits gemotiveerd, afgeweken kan worden van de VNG-richtafstanden. De motivatie kan hierbij bestaan uit het feit dat vergunningvoorschriften wellicht strenger zijn dan de richtafstanden of dat sprake is van een werkelijke geluiduitstraling die een kortere afstand rechtvaardigt. In het laatste geval dient een en ander met een akoestisch onderzoek te worden onderbouwd. Hierbij kunnen de toetsingswaarden uit de VNG-publicatie gehanteerd worden (zie onderstaande tabel).

	7:00 - 19:00 uur	19:00 - 23:00 uur	23:00 - 7:00 uur
$L_{A,r,LT}^1$ (rustige woonwijk, weinig verkeer)	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)
$L_{A,r,LT}$ (gemengd gebied)*	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{A,max}^2$ (rustige woonwijk, weinig verkeer)	65 dB(A)	60 dB(A)	55 dB(A)
$L_{A,max}$ (gemengd gebied)*	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)

Tabel 4.2: geluidnormen volgens VNG-richtlijnen (bron: Sweco, 2021)

Planspecifiek

Het plangebied ligt tussen het spoortraject Veenendaal-Rhenen en de Zuidelijke Meentsteeg in Rhenen. Tussen de woningen Zuidelijke Meentsteeg 4 en 6 bevindt zich een bestaand onderstation. Dit bestaande onderstation wordt verwijderd en vervangen door een nieuw onderstation dat dichterbij het spoor komt te liggen.



Afbeelding 4.2: schematisch overzicht bestaande en nieuwe onderstation (bron: Sweco, 2021)

In het kader van de beoogde ontwikkeling is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Deze is als bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd. Het onderzoek richt zich op:

1. het vaststellen van de juiste normering, op basis van gebiedstype volgens de publicatie 'Bedrijven & Milieuzonering';
2. vaststellen of er sprake kan zijn van tonaal geluid, op basis van uitgevoerde geluidmetingen;
3. het berekenen en toetsen van de optredende geluidbelasting ter plaatse van de maatgevende geluidgevoelige bestemmingen aan de normstelling uit de VNG publicatie.

Ad 1:

De omgeving van het plangebied kan worden beschouwd als 'rustige woonwijk': het gebied ligt buiten stedelijk gebied, er is weinig storing door verkeer en er zijn nauwelijks verblijfsfuncties anders dan woningen aanwezig. In dit geval bestaan de normeringen uit:

- langtijdgemiddelde beoordelingsniveau: 45, 40 en 35 dB(A) in respectievelijk dag-, avond- en nachtperiode;
- maximale geluidniveau: 65, 60 en 55 dB(A) in respectievelijk dag-, avond- en nachtperiode.

Ad 2:

Tijdens de veldmetingen is geen tonaal geluid auditief waargenomen en gemeten. Op basis van de meetwaarden en de auditieve waarneming is geconcludeerd dat er geen sprake is van tonaal geluid vanuit de transformatoren.

Ad 3:

Voor de metingen en berekeningen is gebruik gemaakt van referentietransformatoren van onderstation Oudewater te Papekop. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelastingen op de woninggevels voldoen aan de grenswaarden:

- het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bedraagt hoogstens 34 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode met een etmaalwaarde van hoogstens 44 dB(A). De grenswaarden van 45, 40 en 35 dB(A) in respectievelijk dag-, avond- en nachtperiode worden niet overschreden;
- het maximale geluidniveau bedraagt 33 dB(A) in de dagperiode en 33 dB(A) in de avond- en nachtperiode. De grenswaarden van 65, 60 en 55 dB(A) in respectievelijk dag-, avond- en nachtperiode worden niet overschreden.

Op basis van de rekenresultaten met het referentie onderstation Oudewater te Papekop, kan worden geconcludeerd dat grenswaarden niet overschreden worden en geen aanvullende maatregelen nodig zijn om de geluidemissie van het nieuwe onderstation te reduceren. Voorwaarde is wel dat de transformatoren in geval van onderhavige ontwikkeling gelijkwaardig zijn aan voornoemd onderstation. Het eventueel afschermen of binnenpandig plaatsen van de transformatoren levert akoestisch geen nadelen op: in dat geval zal de geluidbelasting op de omliggende woningen niet hoger worden dan hier in de basissituatie is berekend.

De realisatie van nieuwe functies binnen richtafstanden is mogelijk indien aangetoond wordt dat geen hinder bij gevoelige objecten te verwachten is. Op basis van de uitkomsten van het akoestisch onderzoek kan geconcludeerd worden dat er in de toekomstige situatie sprake is van goed woonklimaat bij de omliggende woningen. Daarom vormt het aspect geluid geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Waterparagraaf

4.3.1 Inleiding

Het is op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening wettelijk verplicht een watertoets uit te voeren bij ruimtelijke ontwikkelingen. Met de watertoets wordt de waterbeheerder vroegtijdig in de plannen betrokken. In ruimtelijke plannen dient vervolgens een waterparagraaf te worden opgenomen. Deze waterparagraaf geeft weer hoe met de waterspecten van het plan wordt omgegaan. Waterschap Vallei en Veluwe heeft in haar vooroverlegreactie aangegeven akkoord te zijn met onderstaande waterparagraaf.

4.3.2 Beleidskaders

Waterwet

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de watersysteembenadering centraal. Er wordt uitgegaan van het geheel van relaties tussen waterkwaliteit, waterkwantiteit, oppervlaktewater, grondwater, watergebruikers en grondgebruikers. Hierbij wordt het kader geschept voor het Nederlandse waterbeheer in de komende decennia.

Waterbeheer 21e eeuw

WB21 anticipeert op toekomstige ontwikkelingen zoals klimaatverandering, bodemdaling en zeespiegelstijging. Deze ontwikkelingen stellen strengere eisen aan het waterbeheer. In WB21 wordt uitgegaan van twee principes (tritsen) voor duurzame waterkwantiteit- en duurzaam waterkwaliteitsbeheer:

- vasthouden, bergen en vertraagd afvoeren;
- schoonhouden, scheiden en zuiveren.

Bij 'vasthouden, bergen en afvoeren' wordt regenwater zoveel als mogelijk bovenstrooms vastgehouden in de bodem en het oppervlaktewater. Wanneer er toch een wateroverschot ontstaat wordt het water eerst tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en dan pas afgevoerd. Bij 'schoonhouden, scheiden en zuiveren' gaat het om een voorkeursvolgorde waarbij de voorkeur uitgaat naar het voorkomen van verontreiniging (schoonhouden). Als toch verontreiniging ontstaat, moeten schoon en vuil water zoveel mogelijk worden gescheiden. Ten slotte wordt het verontreinigde water zo goed mogelijk gezuiverd.

Waterschapsbeleid

Het beleid van het waterschap Vallei en Veluwe is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2016-2021. Het waterschap laat in dit waterbeheerplan zien welke ontwikkelingen voor het waterbeheer van belang zijn en welke accenten ze in de samenwerking met haar partners willen leggen. De kerntaken van het waterschap vormen de basis voor het beleid:

- Bescherming tegen overstromingen en proactief optreden in laag twee en drie van meerlaagseveiligheid.
- Zorgen voor de juiste hoeveelheid water. Het waterschap wil samen met gemeenten gezamenlijke regie op waterbeheer organiseren en anticiperen op klimaatveranderingen. Het waterschap onderschrijft daarmee de trits sparen-aanvoeren-accepteren&adapteren voor droge situatie. Voor wateroverlast onderschrijft het plan de trits vasthouden-bergen-afvoeren.
- Zorgen voor een goede waterkwaliteit door het implementeren van de KRW.
- Het scheiden van vuil en schoonwater en voorkomen dat afvalwater een beperking vormt voor ecologische doelen.
- Waarde halen uit water door reststromen uit afvalwater en het watersysteem zo veel mogelijk terug te brengen in de (circulaire) economie.
- Beschouwen van de hele waterhuishouding (oppervlakte- grond- en afvalwater) als één systeem vanuit een gezamenlijk en integrale benadering.

Het waterschap beschikt over de Keur met bijbehorende beleidsregels en algemene regels. Hierin staat de regels die betrekking hebben op watergangen. Het beleid van het waterschap zijn uitgangspunten voor de uitwerking van de toekomstige waterhuishouding in het plangebied.

4.3.3 Watertoets

In het watertoets document (bijlage 3) zijn de hoofdprincipes voor de toekomstige waterhuishouding van het plangebied uitgewerkt. Hieronder volgt een samenvatting van de belangrijkste aspecten.

Bodem en grondwater

Binnen het plangebied heeft het maaiveld een hoogteverschil van circa 0.7 meter met het hoogste punt aan de westzijde op NAP+9,90 meter en het laagste punt aan de oostzijde op NAP+9,20m. Op basis van grondwaterstandsmetingen is een GHG berekend op NAP+7,84m, oftewel circa 1,35 tot 2,15 meter beneden maaiveld. Er zijn geen aanwijzingen dat er binnen of nabij het gebied sprake is van wateroverlast. De bodem van het plangebied bestaat uit zandige gronden met een hoge doorlatendheid van circa 5 m/dag. De bodem is daarmee geschikt om regenwater te infiltreren. In de toekomstige situatie zal de hoogteligging aangesloten worden op omliggende percelen en loopt het hoogteverloop dusdanig dat het water zonder belemmering in zuidelijke richting af kan stromen. Het vloerpeil ligt bij voorkeur 30 cm boven het wegpeil.

Regenwater afvoer

Op basis van het voorlopig ontwerp en de (lucht)foto is een inschatting gemaakt van het toekomstige verharde oppervlak en van het huidige verharde oppervlak. In de huidige situatie is circa 150m² verhard oppervlak aanwezig en in de toekomstige situatie 700m². Aangezien de toename in verhard oppervlak (550 m²) minder is dan 1500 m² geldt de uitzondering op Keur artikel 3.4. Er hoeft dus geen compenserende waterberging aangelegd te worden en het regenwater van het plangebied mag worden afgevoerd naar het bestaande oppervlaktewater.

Aan de zuidzijde van het plangebied ligt een C-watergang. Regenwater infiltreert in de huidige situatie op de onverharde oppervlakken en vanaf de verharde oppervlakken stroomt het af naar het onverharde oppervlak of de omliggende sloot. In de toekomstige situatie kan het overtollige water afstromen naar deze C-watergang aan de zuidzijde van het plangebied.

Overstroming

Vanuit de Nederrijn is een middelgrote kans (circa 1/100 per jaar) op overstromingen. De overstromingsdiepte in het plangebied is in de huidige situatie dan maximaal 0,5 meter. Omdat het onderstation voldoet aan de veiligheidseisen van ProRail, is voorzien in de mogelijkheid om de apparatuur af te sluiten in het geval een overstroming zich voordoet.

4.4 Externe veiligheid

Kader

In een plan dat kwetsbare objecten mogelijk maakt, moet aandacht worden besteed aan externe veiligheid. Nieuwe kwetsbare objecten mogen namelijk niet binnen de risicocontour (invloedsgebied van een risicobron) van bestaande risicobronnen liggen. Risicobronnen zijn bijvoorbeeld inrichtingen waar wordt gewerkt met gevaarlijke stoffen. Ook transport van

gevaarlijke stoffen over weg, spoor, water en door buisleidingen vormt een risico. Tevens moet aandacht worden besteed aan risico's die het gevolg zijn van de oprichting van een risicovolle inrichting, het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en door buisleidingen. Het beleid voor externe veiligheid is geregeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In de genoemde besluiten zijn de diverse risicocontouren met betrekking tot externe veiligheid vastgelegd.

Planspecifiek

Met de aanleg van het onderstation wordt geen kwetsbaar object toegevoegd, noch betreft het een risicobron. Het plangebied ligt ook niet in de nabijheid van transportassen waarover het transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het aspect externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor het plan.

4.5 Ecologie

Kader

Ontwikkelingen kunnen effect hebben op beschermde natuurwaarden. Dit betreft potentiële effecten op vogel- en vleermuissoorten, maar ook effecten op beschermde natuurgebieden zijn mogelijk. De Wet natuurbescherming (Wnb) bevat alle regels voor de bescherming van zowel soorten als natuurgebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de mogelijke effecten van het plan op de beschermde natuurwaarden.

Soortenbescherming

De bescherming van in het wild voorkomende planten- en diersoorten is vastgelegd in de Wet natuurbescherming. De Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn zijn voor Nederland geïmplementeerd in deze wet. Op grond van de Wet natuurbescherming gelden diverse verbodsbepalingen, zoals het doden van specifiek aangewezen vogel- en vleermuissoorten.

Gebiedsbescherming

Natura 2000 gebieden

Natura 2000 is een netwerk van Europese natuurgebieden. Deze gebieden zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen. In Nederland zijn deze richtlijnen geïmplementeerd in de Wet natuurbescherming. Nederland heeft ruim 160 Natura 2000-gebieden, waaronder het IJsselmeer en de Waddenzee. Per gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen vastgelegd voor de soorten waarvoor het gebied een belangrijke functie heeft. Activiteiten in Natura 2000-gebieden zijn alleen toegestaan als significant negatieve effecten op de gestelde instandhoudingsdoelstellingen zijn uitgesloten, of als een afweging heeft plaatsgevonden over alternatieven, dwingende redenen van groot openbaar belang en de inzet van compenserende maatregelen. In de passende beoordeling worden de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen bepaald. Daarbij dient ook een eventuele externe werking van een initiatief op nabijgelegen Natura 2000-gebieden te worden bepaald. De Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn bieden een juridisch kader dat verzekert dat menselijke activiteiten worden ondernomen op een wijze die de integriteit van Natura 2000-gebieden niet negatief beïnvloeden.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een samenhangend netwerk van bestaande en nog

te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland. Wanneer (kleine) natuurgebieden en de daarin voorkomende soorten geïsoleerd komen te liggen, bijvoorbeeld door bebouwing en infrastructuur, bestaat het risico dat soorten niet kunnen overleven en het natuurgebied zijn waarde verliest. Door het aaneenschakelen van natuurgebieden wordt een bijdrage geleverd aan het voorkomen van deze achteruitgang van natuur en biodiversiteit (veelheid van soorten). Provincies wijzen de NNN-gebieden aan en deze worden op hun beurt vastgelegd in ruimtelijke plannen van de gemeenten. De ecologische hoofdstructuur is planologisch beschermd met het 'nee, tenzij'-principe. Nieuwe ontwikkelingen zijn niet toegestaan als deze het gebied aantasten, tenzij er geen alternatieven zijn en de ontwikkeling van groot openbaar belang is. Schadelijke effecten op de natuur dienen te worden gecompenseerd.

Planspecifiek

Ten behoeve van onderhavige ontwikkeling is in september 2020 een quickscan flora en fauna uitgevoerd door bureau Ekoza (Ekoza, 20.235, d.d. 28 september 2020). Deze is als bijlage 4 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Het plangebied ligt op 2,55 kilometer afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Binnenveld en op 2,62 kilometer van Natura 2000-gebied Rijntakken (afbeelding 4.1).



Afbeelding 4.3: ligging van het plangebied ten opzichte van nabijgelegen Natura 2000-gebieden (bron: Ekoza, d.d. 28 september 2020)

Fysieke storingsfactoren die plaats kunnen vinden door de werkzaamheden, zijn er door de grote afstand niet. De werkzaamheden zijn beperkt van aard en worden op grote afstand uitgevoerd van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden. Er liggen wel stikstofgevoelige en zeer stikstofgevoelige habitattypen op minder dan 3 kilometer van het plangebied. Dit wordt nader onderbouwd bij het navolgende onderdeel 'stikstofdepositie'. Er zijn buiten mogelijk effecten door de stikstofdepositie, geen negatieve effecten op beschermde gebieden te verwachten.

Stikstofdepositie

Een (afwijking van een) bestemmingsplan kan alleen worden vastgesteld als het plan geen significant effect heeft op de Natura 2000-gebieden ten opzichte van de feitelijke en planologisch legale situatie. Dit is het geval indien uit de AERIUS-berekeningen blijkt dat er geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie (kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol N/ha/jaar). Indien uit de berekening blijkt dat er sprake is van een toename aan stikstofdepositie (groter dan 0,00 mol N/ha/jaar) op reeds overbelaste habitattypen, is net als bij projecten meestal een passende beoordeling nodig en tenminste een voortoets. Als uit de passende beoordeling (of voortoets) blijkt dat significante gevolgen zijn uitgesloten, of als de ADC-toets met succes is doorlopen, kan de ontwikkeling worden toegelaten. De Wet natuurbescherming staat dan niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van het plan.

Situatie

Voor onderhavig project is een stikstofberekening uitgevoerd met de meest recente Aeriustool (versie november 2023. Zie bijlage 9). Deze berekening ziet op de aanlegfase van zowel het kabeltracé tussen Veenendaal en Achterberg, als het onderstation in Achterberg. De gebruiksfase behoeft niet te worden doorgerekend, omdat als gevolg van het project, anders dan een beperkt aantal voertuigbewegingen ten behoeve van regulier onderhoud, geen toename van het aantal autobewegingen wordt verwacht. In de gebruiksfase neemt de stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie niet toe.

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase worden mobiele werktuigen en ander materieel ingezet die tijdelijk stikstofemissie veroorzaken. De eventuele stikstofdepositie die dit tot gevolg heeft is berekend, waarbij de in te zetten mobiele werktuigen, het aantal draaiuren en het aantal voertuigbewegingen van bouwverkeer als input zijn gebruikt. Op basis van de gehanteerde uitgangspunten is er in de aanlegfase van het project een toename berekend van de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden van 0,01 mol/ha/jaar. Negatieve effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zijn daarmee in de aanlegfase niet op voorhand uit te sluiten. Om het beoogde voornemen daarom mogelijk te maken, dient een ecologische voortoets te worden verricht.

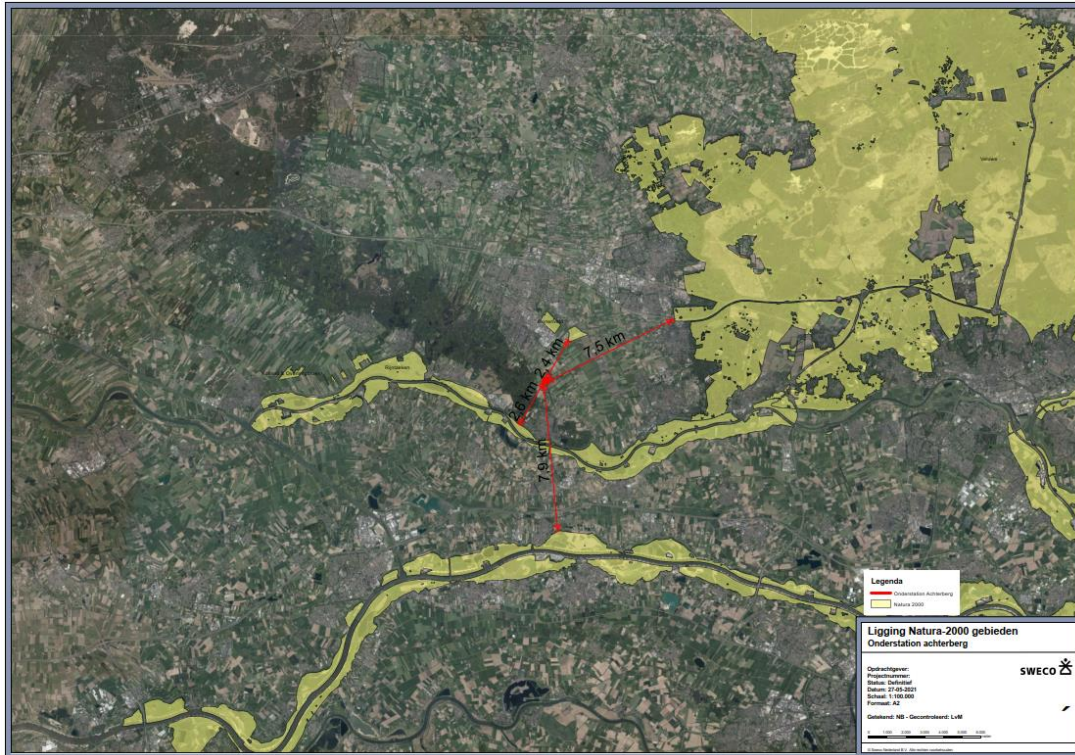
Door Sweco is een ecologische voortoets uitgevoerd (bijlage 10). Uit deze ecologische voortoets volgt dat op basis van een gebiedsspecifieke analyse kan worden geconcludeerd dat significant negatieve gevolgen van de beperkte en tijdelijk toename van stikstofdepositie op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen, op zichzelf en in cumulatie, kunnen worden uitgesloten.

Conclusie

Het aspect stikstofdepositie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van het station en bijhorend kabeltracé.

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied ligt buiten de grenzen van Natuurnetwerk Nederland, waardoor er geen effecten op de kernkwaliteiten van het gebied zijn. Het afwegingskader EHS hoeft niet te worden doorlopen.



Afbeelding 4.4: ligging van het plangebied ten opzichte van nabijgelegen Natuurnetwerk Nederland (bron: Ecoza, d.d. 28 september 2020)

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Niet alleen de instandhouding van verblijfplaatsen is van belang, maar ook de instandhouding van het leefgebied. Te allen tijde dient men de zorgplicht in acht te nemen. Deze zorgplicht houdt in dat nadelige gevolgen voor flora en fauna zoveel mogelijk moet worden voorkomen. De zorgplicht geldt voor alle planten en dieren, beschermd of niet. Tabel 4.1 geeft een overzicht van de maatregelen per soortgroep.

Soortgroep	Soort	Maatregelen
Grondgebonden zoogdieren	n.v.t.	n.v.t.
Vleermuizen	n.v.t.	Indien kap van de grote bomen langs plangebied, dan nader onderzoek naar vleermuisverblijfplaatsen
Vogels	n.v.t.	Groen binnen plangebied verwijderen buiten het broedseizoen (buiten half maart- half juli)
Reptielen	n.v.t.	n.v.t.
Amfibieën	n.v.t.	n.v.t.
Vissen	n.v.t.	n.v.t.
Flora	n.v.t.	n.v.t.
Ongewervelden	n.v.t.	n.v.t.

Tabel 4.3: samenvatting onderzoeksresultaten en maatregelen (bron: Ekoza, 28 september 2020)

Grondgebonden zoogdieren

De voorgenomen werkzaamheden hebben geen negatief effect op grondgebonden zoogdieren. Voortplantingsplaatsen, vaste rust- of verblijfplaatsen en (functionele) leefomgeving van beschermde grondgebonden zoogdieren zijn in het plangebied niet aanwezig. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Vleermuizen

Op de locatie is het onderstation niet toegankelijk voor vleermuizen, waardoor verblijfplaatsen van vleermuizen kunnen worden uitgesloten. Het plangebied is ook geen essentieel foerageergebied of essentiële vliegroute voor vleermuizen. Een ontheffing in het kader Wet natuurbescherming is voor de sloop daarom niet nodig. Eventueel te kappen bomen direct rond het plangebied zijn potentiële vaste rust- en verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen. De werkzaamheden zullen niet 's nachts plaatsvinden dus er wordt geen verstoring van mogelijke verblijfplaatsen verwacht. Indien bomen gekapt worden, dient nader onderzoek uit te wijzen wat de functie van de bomen voor vleermuizen is en of een ontheffing in het kader Wet natuurbescherming nodig is. In een later stadium wordt nagegaan of en welke bomen gekapt dienen te worden en wat de effecten hiervan zijn op de verblijfplaatsen van de vleermuizen.

Vogels

De bebouwing op de locatie is niet toegankelijk voor vogels. Gebouwbewonende soorten kunnen daarmee worden uitgesloten. Een ontheffing in het kader Wet natuurbescherming is voor de sloop daarom niet nodig. De bomen zijn gecontroleerd op de aanwezigheid van jaarrond beschermde (roofvogel)nesten. Deze zijn niet aangetroffen. Een ontheffing in het kader Wet natuurbescherming is niet nodig. In principe worden de grote bomen niet gekapt maar indien dit toch gaat gebeuren is een check vóór eventuele kap wel van belang. Het gemakkelijkst is dat in de periode zonder bladeren aan de bomen.

De struiken, opgaande begroeiing en kleine bomen, inclusief de conifeer binnen het plangebied, zijn geschikt als nestlocatie voor vogels. Dit groen wordt verwijderd.

Om overtredingen van de Wet natuurbescherming te voorkomen ten aanzien van broedgevallen van vogels, moet in de realisatiefase rekening worden gehouden met het broedseizoen (grotendeels buiten 15 maart – eind juli). Voor aantasting van actieve vogelnesten bestaat geen mogelijkheid voor het verkrijgen van een ontheffing in het kader van de Wnb.

Reptielen, amfibieën en vissen

Een geschikte habitat om te rusten, zich voort te planten of te overwinteren is voor beschermde reptielen, amfibieën en vissen in het plangebied niet aanwezig. Ook gezien de verspreiding worden ze niet in het plangebied verwacht. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Flora

In het plangebied zijn geen beschermde planten waargenomen of te verwachten. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Ongewervelden

In het plangebied worden geen beschermde ongewervelden verwacht. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Houtopstanden

Er worden in principe geen grote bomen gekapt. Meld- en herplantplicht is hierbij dus niet van toepassing.

Invasieve exoten

Er zijn geen invasieve exoten aangetroffen binnen het plangebied. Invasieve exoten zijn daarom niet van toepassing.

4.6 M.e.r. beoordeling

Kader

Hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer gaat in op de verplichting van een milieueffectrapportage (afgekort: MER). Het Besluit milieueffectrapportage beschrijft categorieën van aangewezen activiteiten die MER-plichtig (categorie C) of m.e.r.-beoordelingsplichtig (categorie D) zijn.

Planspecifiek

Het planvoornemen is niet opgenomen in categorie C of categorie D van het Besluit MER. De realisatie van het onderstation in Achterberg is daarom niet MER-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig. Dit aspect vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

4.7 Archeologie

Kader

In 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Per 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan totdat de Omgevingswet in werking treedt. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Onder andere de Monumentenwet is hierin opgegaan. Op basis van de Erfgoedwet zijn mogelijke

(toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Artikel 5.10 lid 1 van de Erfgoedwet stelt namelijk: 'Degene die anders dan bij het verrichten van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig mogelijk bij Onze Minister'.

Planspecifiek

Het nieuw te bouwen onderstation ligt in de bestemming Waarde archeologie, hoge verwachtingswaarde van het bestemmingsplan Buitengebied 2010 Rhenen. Voor deze bestemming geldt dat voor ingrepen groter dan 100 m² een archeologisch onderzoek vereist is. Onderhavig plan betreft een ingreep van circa 100 – 150 m². Hierom is een archeologisch bureauonderzoek (conform de protocollen uit de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie) uitgevoerd. Deze is als bijlage 5 toegevoegd¹.

Het plangebied is gelegen in het Utrechts Gelders zandgebied. De ondergrond bestaat uit dekzand dat afgedekt is met een esdek. Dit esdek en de historische informatie schetsen het beeld van langdurig agrarisch gebruik van dit gebied waarbij grote ruimtelijke ingrepen achterwege zijn gebleven. Archeologische vindplaatsen vanaf het Mesolithicum tot de Romeinse tijd kunnen voorkomen in de top van het dekzand. Archeologische vindplaatsen vanaf de Middeleeuwen tot aan de Nieuwe tijd kunnen in principe voorkomen in het esdek.

Daarbij is het wel van belang dat in het dekzand nog een oorspronkelijk podzol-profiel aanwezig is en het esdek een gelaagde opbouw heeft. Op basis van archeologische onderzoeksgegevens uit de directe omgeving en milieukundige boringen² in het plangebied is gebleken dat sprake is van een recent opgebracht of geroerd esdek. Resten van plastic en piepschuim in dit esdek tonen dit aan. Daarnaast is uit de boorbeschrijving van de milieukundige boringen op te maken dat in het plangebied geen sprake meer is van een natuurlijke opbouw en/of intacte podzol. Er is sprake van een verstoord dekzandprofiel.

Op basis van het bureauonderzoek is gebleken dat er geen sprake meer is van een bodem waarin intacte archeologische vindplaatsen kunnen voorkomen. Uit het archeologisch bureauonderzoek volgt het advies geen nader archeologisch onderzoek uit te voeren en het terrein, voor wat betreft het aspect archeologie, vrij te geven voor ontwikkeling. Dit onderzoek is meegeleverd als indieningsvereiste voor de aanvraag van de benodigde vergunning.

De Gemeente Rhenen heeft op advies van de ODRU besloten af te wijken van de conclusie uit het bureauonderzoek. De gebruikte boorbeschrijvingen van het milieukundig onderzoek tonen naar oordeel van ODRU de bodemverstoring onvoldoende aan. De Archeologische Standaard Boorbeschrijving van dezelfde boringen tonen de bodemverstoring wel aan, maar mogen naar mening van de ODRU niet worden gebruikt zonder daarbij een archeologisch rapport conform de KNA aan te leveren.

In navolging van dat besluit is in oktober 2022 in opdracht van ProRail bv archeologisch booronderzoek uitgevoerd³, zie bijlage 6. In vier van de vijf gezette boringen is wederom plastic, piepschuim, blik en ander recent materiaal aangetroffen in het esdek, met een verstoord dekzandprofiel daar onder. In een van de vijf boringen is een restant van een

¹ Huisman, J.J. (2022). Onderstation, Zuidelijke Meentsteeg Achterberg. ProRail BoPro 2021-02

² Tauw, Verkennend bodemonderzoek onderstation Zuidelijke Meentsteeg 4N, Rhenen. april 2021

³ Wilbers, A.W.E. (2022): Inventariserend veldonderzoek, verkennende en karterende fase, Zuidelijke meentsteeg 4N, Rhenen, Gemeente Rhenen. IDDS rapport 2766

podzol aangetroffen. Deze boring bevindt zich aan de wegzijde van het perceel, buiten het te bebouwen oppervlak.

De boringen van het archeologisch onderzoek bevestigen de eerdere conclusie van een verstoorde bodem waarin de kans op het aantreffen van intacte archeologische vindplaatsen op deze locatie vrijwel nihil is. Het advies is om voor het terrein geen verder onderzoek meer uit te laten voeren en het terrein vrij te geven voor ontwikkeling.

Echter, de aanwezigheid van archeologische sporen of resten kan nooit volledig worden uitgesloten. Bij bodemverstorende activiteiten dient men daarom altijd alert te zijn op de aanwezigheid van archeologische waarden (zoals vondstmateriaal of grondsporen). Bij het aantreffen van deze waarden tijdens de werkzaamheden, wordt hiervan onmiddellijk een melding gemaakt bij de Minister van OC&W (in de praktijk de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed) conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet.

4.8 Luchtkwaliteit

Kader

In de Wet milieubeheer (hierna: Wm) zijn eisen opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de buitenlucht moet voldoen. Hierin is onderscheid gemaakt in grenswaarden waaraan nu moet worden voldaan en grenswaarden waarin in de toekomst moet worden voldaan. De meest kritieke stoffen zijn stikstofdioxide en fijnstof. Voor andere in de Wm genoemde stoffen, wordt in Nederland, behoudens bijzondere situaties, overal voldaan aan de vereisten. Kern van het onderdeel luchtkwaliteit van de Wm is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en op welke wijze overschrijdingen van de luchtkwaliteit dienen te worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit, hoeven niet meer te worden getoetst aan de hiervoor geldende grenswaarden. De beoordelingscriteria of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in het "Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)". In dit Besluit is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma, een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekende mate' wordt beschouwd.

In de Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) zijn categorieën van gevallen aangewezen die in ieder geval niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Wanneer een ontwikkeling valt onder één van die categorieën is het niet nodig een onderzoek naar de luchtkwaliteit uit te voeren.

Planspecifiek

De bouw van een transformatorstation ten behoeve van de elektriciteitsvoorziening van het aanpalende spoor maakt geen onderdeel uit van de gevallen die in ieder geval niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Het gebruik van het transformatorstation zorgt niet voor een significante toename van stikstofdioxide en fijnstof. Daarnaast is geen sprake van een verkeersaantrekkende werking, waarmee verkeer geen rol speelt in relatie tot de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor het plan.

4.9 Bodem

Kader

In het kader van een ruimtelijk plan dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Indien sprake is van een functiewijziging, dient in enkele gevallen een bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop en waarbinnen deze ontwikkelingen plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

Planspecifiek

In onderhavig geval is sprake van een woonbestemming. Het onderstation bevindt zich dan ook naast de woning op Zuidelijke Meentsteeg 4, gelegen tussen het spoor, en de Zuidelijke Meentsteeg.

Ten behoeve van de bouw en sloop van het onderstation is een bodemonderzoek uitgevoerd om zo volledig inzicht te verkrijgen in de milieuhygiënische bodemkwaliteit aan de Zuidelijke Meentsteeg 4N te Rhenen (Bijlage 7). In de bovengrond (0,0 – 0,65 m -mv) is een licht verhoogd gehalte lood aangetoond. In de ondergrond (0,5 – 1,3 m -mv) zijn licht verhoogde gehalten PAK en minerale olie aangetoond. Er zijn geen asbestverdachte materialen aangetroffen op het maaiveld of in de opgeboorde grond. Op basis van de aangetoonde gehalten voldoet de bovengrond (0,0 – 0,65 m -mv) volgens de indicatieve toetsing aan bodemkwaliteitsklasse 'Altijd toepasbaar' en de ondergrond (0,5 – 1,3 m -mv) aan bodemkwaliteitsklasse 'Industrie'.

Er is PFOS en PFOA aangetoond in de grond in een gehalte van maximaal 0,6 µg/kg ds. Op basis van de toetsingswaarden uit het tijdelijk handelingskader PFAS is voor de boven- en ondergrond een beperking voor toepassing in grondwaterbeschermingsgebieden (B1). In het grondwater is een licht verhoogde concentratie cadmium aangetoond.

Het beoogde gebruik is een onderstation waarin in de basis gedurende dag geen mensen aanwezig zijn, tenzij sprake is van onderhoud. Op basis hiervan wordt het uitgangspunt gehanteerd dat de milieukundige bodemkwaliteit ter plaatse de nieuwe functie niet in de weg zit. Voor de werkzaamheden geldt dat consequenties in termen van kosten en planning voldoende beheersbaar zijn en het aspect bodem geen belemmering vormt voor uitvoering van het planvoornemen.

Op basis van de uitkomsten van het verkennend onderzoek is geen aanvullend onderzoek nodig.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Met dit plan wordt een ontwikkeling mogelijk gemaakt, die voldoet aan de definitie van 'bouwplan' zoals bepaald in art. 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen zoals bijvoorbeeld ontsluitingswegen.

Voor het bouwplan wordt door ProRail een anterieure overeenkomst met gemeente Rhenen gesloten, waarmee de ontwikkelkosten van het onderstation worden gedragen door initiatiefnemer ProRail. Met de anterieure overeenkomst is het kostenverhaal anderszins verzekerd. De overige kosten worden door middel van leges op de initiatiefnemer verhaald. Het plan is hiermee financieel economisch uitvoerbaar.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Participatie

Tijdens de voorbereiding van het planvoornemen heeft overleg plaatsgevonden met de bewoner van het naastgelegen perceel Zuidelijke Meentsteeg 4 te Rhenen. Bewoners hebben aangegeven geen bezwaar te hebben op het plaatsen van het nieuwe onderstation. Wel is verzocht om meer geluidsarm materialen en/of installaties toe te passen. Het huidige onderstation zoemt volgens de bewoner op warme en/of natte dagen. Uit het verrichte akoestisch onderzoek volgt dat tijdens de veldmetingen geen tonaal geluid auditief is waargenomen. Dit blijkt ook uit de meetgegevens. De gemeten tertsbanden (1/3 octaafbanden) geven een grote spreiding van het geluidniveau over de verschillende tertsbanden, van laagfrequent tot hoogfrequent. Op basis van de meetwaarden en de auditieve waarneming is geconcludeerd dat er geen sprake is van tonaal geluid vanuit de transformatoren.

Verder hebben bewoners verzocht om op ongeveer een meter vanaf het hek een groen blijvende haag te planten (circa 2 – 3 meter hoog) om het zicht op het gebouwtje te verminderen. De groene haag wordt conform afspraken aangeplant. Deze afspraken zijn vastgelegd in bijgevoegde situatietekening (bijlage 8).

5.2.2 Wettelijke procedure

Op grond van artikel 3.10 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing op de voorbereiding van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan. Het ontwerpbesluit wordt gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan een ieder een zienswijze indienen bij het college van burgermeesters en wethouders. Deze zienswijzen worden betrokken bij het uiteindelijke besluit van het college over de vergunningverlening. Na dat besluit kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de rechtbank en vervolgens is hoger beroep mogelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

5.3 Bestuurlijk overleg

Op de voorbereiding van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan, is artikel 6.18 Besluit omgevingsrecht van toepassing. Daarin is bepaald dat het bij bestemmingsplannen verplichte bestuurlijke vooroverleg ex. artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening ook wordt gevoerd bij deze besluiten. Dit houdt in dat het college van burgemeester en wethouders van Rhenen overleg pleegt met de besturen van het

betrokken waterschap en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging welke in het plan in het geding zijn.

5.4 Verklaring van geen bedenkingen

Op grond van artikel 6.5 lid 1 Besluit omgevingsrecht wordt een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan niet verleend nadat de gemeenteraad heeft verklaard dat zij daartegen geen bedenkingen heeft. De verklaring van geen bedenkingen (verder: vvgb) kan slechts worden geweigerd in het belang van een goede ruimtelijke ordening (lid 2) en de raad kan categorieën van gevallen aanwijzen waarin een verklaring niet is vereist (lid 3). Voor zover dit laatste niet is gedaan, is een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad vereist.

6 Conclusie

De beoogde herontwikkeling van een onderstation nabij de spoorwegovergang bij de spoorkruising van de Zuidelijke Meentsteeg en naast de woning op de Zuidelijke Meentsteeg 4 te Rhenen is niet in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, dient een omgevingsvergunning voor het buitenplans afwijken van het bestemmingsplan aangevraagd te worden. Met voorliggende ruimtelijke onderbouwing is aangetoond dat de realisatie van het onderstation aansluit bij het rijks- provinciaal en gemeentelijk beleid. Daarnaast is de ontwikkeling getoetst aan relevante milieuaspecten. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling niet leidt tot een aantasting van het milieu of overschrijding van wettelijke normen. De afwijking van het bestemmingsplan wordt hiermee aanvaardbaar geacht.