

Ruimtelijke onderbouwing

**R-555900 Onderstation Schin op Geul
ProRail**

29 april 2024 - Public

Contactpersonen

ANNA VAN DER ENDEN

Arcadis Nederland B.V.
 Postbus 4205
 3006 AE Rotterdam
 Nederland

AGNIESZKA WASZAK
 Projectleider

M 0634122634
 E agnieszka.waszak@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
 Postbus 4205
 3006 AE Rotterdam
 Nederland

Versiebeheer

Versie	Datum	Documentcode	Status	Opmerking
0.1	25-10-2021	D10042090	Concept FASE 1	Ter review aan OG
0.2	15-11-2021	D10042090	Concept FASE 1	Review verwerkt
1.0	6-12-2021	D10042090	Concept FASE 2	Ter review aan OG
1.1	15-02-2022	D10042090	Definitief FASE 2	Ter indiening
1.2	15-08-2022	D10042090	Definitief FASE 2	Ter indiening met aanpassingen naar aanleiding van aanvullend onderzoek van ProRail
1.3	9-09-2022	D10042090	Definitief FASE 2	Ter indiening met aanvullende review van OG
1.4	20-02-2023	D10042090	Definitief FASE 2	
1.5	02-02-2023	D10042090	Definitief FASE 2	Update
1.6	15-03-2024	D10042090	Definitief FASE 2	Update nav. geactualiseerde beleidsstukken
1.7	09-04-2024	D10042090	Definitief FASE 2	Update nav opmerkingen
1.8	19-04-2024	D10042090	Definitief FASE 2	Update nav opmerkingen

1.9	19-04-2024	D10042090	Definitief FASE 2	Update nav opmerkingen
1.10	21-05-2024	D10042090	Definitief FASE 2	Update nav opmerkingen

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Projectlocatie	7
1.3	Huidige situatie	8
1.4	Toekomstige situatie	10
1.5	Benodigde vergunningen	12
1.6	Leeswijzer	13
2	Wettelijk kader	14
2.1	Rijksbeleid	14
2.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	14
2.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de bijbehorende Regeling	14
2.1.3	Europese Kaderrichtlijn Water	14
2.1.4	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	15
2.2	Provinciaal beleid	15
2.2.1	Omgevingsvisie Limburg	15
2.2.2	Omgevingsverordening Limburg 2024	15
2.3	Gemeentelijk beleid	16
2.3.1	Bestemmingsplan	16
3	Ruimtelijke onderbouwing	18
3.1	Ruimtelijke inpassing	18
3.2	Landschap	19
3.3	Woon- en leefklimaat	19
3.4	Verkeer	19
4	Milieukundige onderbouwing	20
4.1	Natuur	20
4.2	Archeologie	21
4.3	Bodem	22
4.4	Water	22
4.5	Geluid	24
4.6	Luchtkwaliteit	25
4.7	Conventionele explosieven	25

4.8	Kabels en leidingen	26
5	Uitvoerbaarheid	29
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
5.2	Financiële uitvoerbaarheid	29
Bijlagen		30
	Bijlage 1 – Ontwerptekeningen	30
	Bijlage 2 – Presentatie materiaalgebruik	30
	Bijlage 3 – Effectrapport 1	30
	Bijlage 4 – Quicksan natuurtoets	30
	Bijlage 5 – Nader onderzoek flora en fauna	30
	Bijlage 6 – Nader onderzoek NGCE	30
	Bijlage 7 – Watertoets	30
	Bijlage 8 – Inventarisatie K&L	30
	Bijlage 9 – Stikstofonderzoek	30
	Bijlage 10 – Klimaatberekening	30
	Bijlage 11 – Asbestonderzoek bestaand schakelstation	30
	Bijlage 12 – Verkennend bodemonderzoek locatie nieuw OS en te saneren SS	30
Colofon		31

1 Inleiding

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de bouw van een onderstation langs de spoorwegverbinding tussen Maastricht en Heerlen, nabij Schin op Geul. Het onderstation wordt gebouwd om meer tractie-energie te kunnen leveren en zal de aanraakspanning op het traject reduceren. Hierdoor is het mogelijk om meer treinen over het spoor te kunnen laten rijden.

Het bouwen van het onderstation past niet binnen het vigerende bestemmingsplan, waardoor er sprake is van handelen in strijd met de regels voor ruimtelijke ordening. Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing, als onderbouwing van de aanvraag omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels voor de ruimtelijke ordening. Onderliggend plan is op 30 november 2022 op hoofdlijnen bevonden door de Stadsbouwmeester van de gemeente Valkenburg aan de Geul, deze heeft geadviseerd om met het plan akkoord te gaan.

1.1 Aanleiding

Op 4 juni 2010 heeft het kabinet de voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) genomen. Een van de doelstellingen van PHS is de realisatie van hogere frequenties in het reizigers- en goederenvervoer op negen corridors. Met corridors worden trajecten tussen verschillende steden bedoeld. Vanuit de landelijke netanalyse door ProRail is gebleken dat de energievoorzieningsinfra onvoldoende is om deze hogere frequentie te kunnen faciliteren. Op diverse plekken voldoet de bovenleidingspanning niet aan de norm en is de spoorstaaf-aardespanning te hoog. Aanpassingen aan de tractie-energievoorziening (TEV) zijn benodigd om deze zaken op te lossen.

In de Stuurgroep TEV is besloten dat voor functiestappen op een aantal gedefinieerde locaties met spoed de energievoorziening moet worden versterkt. De locaties Maastricht en Schin op Geul maken deel uit van dit besluit. Op beide locaties dient een nieuw onderstation gebouwd te worden. Zowel het bestaande onderstation Maastricht als schakelstation Schin op Geul zullen hierna volledig elektrotechnisch en bouwkundig worden gesaneerd.

Het project waar deze ruimtelijke onderbouwing op toeziet betreft het bouwen van het nieuwe onderstation bij Schin op Geul.

1.2 Projectlocatie

De projectlocatie ligt ten Noorden van Schoonbron in de gemeente Valkenburg aan de Geul (zie *Figuur 1*). De locatie bevindt zich vlak bij het treinstation Schin op Geul. De geocode van de spoorlijn op deze lijn betreft 067. Het oude onderstation bevindt zich op locatie km 7.311. De locatie van het nieuwe onderstation bevindt zich tussen km 7.600-7.625.



Figuur 1: Indicatieve projectlocatie OS (rood omlijnd).

1.3 Huidige situatie

Het huidige schakelstation Schin op Geul bevindt zich ten zuidwesten van de indicatieve projectlocatie en is bereikbaar vanaf de openbare weg (Vinkenbergstraat) en vervolgens via een stuk onverhard bospad. Het huidige schakelstation bevindt zich op ProRail-terrein op de volgende locatie:

- Geocode 067;
- Km 7.311.

In onderstaand Figuur 2 is op een luchtfoto met rode markering aangegeven waar het huidige schakelstation zich bevindt. Met paarse markering is aangegeven wat de locatie voor het nieuwe onderstation is.



Figuur 2: Huidige situatie, waarbij rood het huidige station en paars de benaderde nieuwe locatie is.

In Figuur 3 is de huidige situatie te zien, Figuur 4 te aanwezigen bomen die moeten worden gekapt en Figuur 5 geeft het huidige schakelstation weer.



Figuur 3: Huidige situatie, met rechts het spoor en links het schakelstation.



Figuur 4 Aanwezige bomen huidige situatie



Figuur 5: Huidige situatie, waarop het schakelstation zichtbaar is.

1.4 Toekomstige situatie

Voor het bepalen van de definitieve projectlocatie is een onderzoek naar de alternatieve locaties uitgevoerd. Het gebied betreft een heuvelachtig, moeilijk toegankelijk terrein en op de huidige locatie van het Schakelstation (SS) een Onderstation (OS) plaatsen is niet mogelijk vanwege de benodigde ruimte en toegang. Daarom is er gekozen om het OS te plaatsen naast het relaishuis, welke kort naast het Schin op Geul Station is gelegen, en waarbij er ook een directe toegangsweg aanwezig is. Hiermee kan de aanpassing van de functie van het SS ook eenvoudiger overgenomen door het OS omdat de afstand relatief klein is. Op basis van meerdere aspecten, waaronder de beschikbare ruimte, functionele overname van het SS, de toegang tot de openbare weg en het Effectrapport I is de voorkeurslocatie gekozen, zie Figuur 6.

Op de projectlocatie is het voornemen om een nieuw onderstation te bouwen met een totale omvang van 24m x 5m x 4,5 m (lxbxh), waaruit een oppervlakte van 120 m² volgt. In het gebouw zijn onder andere tractietransformatoren aanwezig en overige toestellen en apparaten. Verder wordt er rondom het onderstation verharding aangelegd voor beheer en onderhoud. Het nieuwe onderstation wordt bereikbaar via emplacement Schin op Geul.



Figuur 6: Situatietekening, waarbij het grijze gebied de geplande verharding weergeeft.

In bovenstaande Figuur 6 is te zien hoe het nieuwe onderstation (weergegeven in rood, groen en geel) zich qua ligging verhoudt ten opzichte van het huidige combigebouw. In onderstaande Figuur 7 is een 3D-afbeelding opgenomen. In bijlage 1 zijn alle tekeningen opgenomen, zoals situatietekening en de tekeningen van de doorsneden van het onderstation, met daarin de specificaties van het bouwwerk. In bijlage 2 is de materialisatiekeuze inclusief 3D beelden toegelicht.



Figuur 7: 3D-model onderstation.

In de uitwerking van het uiterlijk (zie ook Figuur 8) van het onderstation zijn landschap en ecologie als uitgangspunten gehanteerd voor de ontwerpkeuzes. In onderstaande afbeeldingen is te zien dat de buitenkant van het station wordt vormgegeven met verschillende steenachtige materialen als bekleding. Deze komen vervolgens overeen met het achterliggende talud, zodat het onderstation zal opgaan in de omgeving. Door bewust gebruik te maken van reliëf in de gevels zal een minder aantrekkelijk oppervlak voor graffiti ontstaan en biedt het de mogelijkheid aan kleine reptielen en insecten het gebouw te beklimmen.



Figuur 8: Materialisatie onderstation.

Scope ruimtelijke onderbouwing

De voorgenoemen activiteiten die horen binnen het project betreffen de bouw van het onderstation, de sanering van het schakelstation en de eerste meters van de 10 kV-kabel (gemeten vanaf het onderstation). Deze activiteiten worden aan de vigerende wettelijke kaders getoetst, zie hiervoor hoofdstuk 2. De toetsing aan de diverse milieuaspecten ziet alleen toe op de bouw van het onderstation, omdat alleen deze activiteit strijdig is met het vigerende bestemmingsplan, zie paragraaf 2.3.

1.5 Benodigde vergunningen

In onderstaande Tabel 1 is een overzicht opgenomen van de verwachte benodigde vergunningen voor het realiseren van het nieuwe onderstation:

Procedure	Omschrijving
Omgevingsvergunning Strijdig gebruik	Onderhavig document dient ter onderbouwing van de aanvraag omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels voor de ruimtelijke ordening.
Omgevingsvergunning Bouw	Het nieuwe onderstation is bouwvergunningplichtig.
Omgevingsvergunning Kappen	Voor de bouw van het onderstation moeten bomen worden gekapt.
Kapmelding	Voor het kappen van de bomen geldt een meldplicht

Tabel 1: Overzicht van benodigde vergunningen van het onderstation en de eerste 10m 10kV kabel.

Het bevoegde gezag voor de omgevingsvergunning is de gemeente Valkenburg aan de Geul. Het bevoegd gezag voor de kapmelding is de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het wettelijk kader toegelicht op de verschillende van toepassing zijnde niveaus, waarbinnen de activiteit plaatsvindt. In hoofdstuk 3 is de ruimtelijke onderbouwing van het initiatief opgenomen en in hoofdstuk 4 zijn de milieu- en omgevingsaspecten van het initiatief getoetst. Hoofdstuk 5 behandelt de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

2 Wettelijk kader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 in werking getreden en geeft een totaalbeeld van het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de bijbehorende Regeling

Op 30 december 2011 traden het Barro en Rarro in werking en deze zijn op 1 oktober 2012 aangevuld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals hoofdwegen en -spoorwegen, buisleidingen van nationaal belang, de Ecologische hoofdstructuur (nu NNN), primaire waterkeringen buiten het kustfundament en erfgoederen van uitzonderlijke waarde. De regels uit het Barro zijn voor wat betreft een aantal onderwerpen verder uitgewerkt in het Rarro (bijvoorbeeld de uitbreiding van het hoofdwegenet).

Gelet op het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende Regeling van de algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) is voor de projectlocatie een tweetal onderwerpen van toepassing:

- *Hoofdwegen en landelijke spoorwegen*
In het Besluit is opgenomen dat er aanwijzingen van reserveringsgebieden gelden voor de verbreding van bestaande hoofdwegen;
- *Natuurnetwerk Nederland*
De voorgenomen projectlocatie bevindt zich niet binnen het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS). Bij provinciale verordening worden de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden aangewezen. Hieruit volgen ook regels waaraan omgevingsvergunningen t.b.v. afwijken van het bestemmingsplan moeten voldoen, onder andere dat zij per saldo niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen die gebieden. Hierop is een aantal uitzonderingen van toepassing. Omdat het Natuurnetwerk Nederland is verankerd in provinciale verordeningen, wordt hier verder op ingegaan in paragraaf 2.2 van deze ruimtelijke onderbouwing.

2.1.3 Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Het doel van de Kaderrichtlijn is het bereiken van een goede chemische en ecologische toestand van oppervlaktewater en van het grondwater. Een toetsing aan de gewenste watertoestand is noodzakelijk bij ruimtelijke besluiten. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is het waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze worden beschouwd bij het te nemen ruimtelijk besluit. Voor een nadere uitwerking wordt verwezen naar de waterparagraaf (paragraaf 4.4) van deze ruimtelijke onderbouwing.

2.1.4 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) van destijds het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft tot doel om ruimte op het spoor te creëren voor het groeiende personen- en goederenvervoer. Op 4 juni 2010 heeft het kabinet een voorkeursbeslissing genomen over PHS (Kamerstukken II 2009/10, 32 404, nr. 1). Het PHS heeft vier speerpunten:

1. Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad;
2. Samenhangende regionale ov-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de Sprinters – de ruggengraat vormt;
3. Kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen;
4. Toekomst vaste routestrategie van het spoorgoederenvervoer.

Consequenties voor dit project

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de bijbehorende Regeling hebben geen consequenties voor het project, waarbij opgemerkt wordt dat het onderwerp Natuurnetwerk Nederland verder in hoofdstuk 4 wordt besproken. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vormt de basis voor het voorgenomen initiatief.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie Limburg

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL, vastgesteld op 12-12-2014) was de voorganger van de Omgevingsvisie Limburg en keek vooral naar de komende tien jaar. Het POL beschreef net als de Omgevingsvisie onderwerpen als wonen, verkeer, energie, infrastructuur, detailhandel, bedrijventerreinen, water, natuur, landschap, landbouw en ondergrond.

Na een uitgebreid participatieproces is de Omgevingsvisie 15 december 2020 vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Vervolgens hebben Provinciale Staten op 1 oktober 2021 de Omgevingsvisie vastgesteld en deze is nogmaals vernieuwd n.a.v. het ingaan van de nieuwe Omgevingswet per 01-01-2024.

Middels deze omgevingsvisie wil de provincie bijdragen aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waarin het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is. In haar omgevingsvisie staat aangegeven dat de ontwikkeling van infrastructuur hoort bij de basisvoorzieningen binnen de provincie en dat een investering hierin van groot belang is voor ondernemers. Ook komt de provincie conform het Mobiliteitsplan 'Slim op weg naar Morgen' samen met medeoverheden en maatschappelijke partners tot een integrale aanpak van de mobiliteitsopgave in een gebied. De ruimtelijke opgave vormt hierbij de basis. Er wordt daarnaast beoogd de bestaande infrastructuur zoveel mogelijk te benutten en aan te passen, zodat het mogelijk wordt om de alternatieven voor autogebruik te vergroten.

2.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2024

Per 1 januari 2024 is de nieuwe Omgevingswet van kracht gegaan in Nederland. Hierbij heeft de provincie Limburg een nieuwe Omgevingsverordening in werking gesteld per 01-01-2024. Het projectgebied valt in deze nieuwe verordening binnen de volgende beschermingsgebieden:

'Nationaal Landschap Limburg Zuid'

- Hier wordt meer over beschreven in afdeling 7.2 van de Omgevingsverordening. In artikel 7.3 lid 1 staat dat afdeling 7.2 van toepassing is op het verrichten van grond- en ontwateringswerkzaamheden in het beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Dit is niet van toepassing op de geplande werkzaamheden.

'Groenblauwe mantel' (voorheen Zilvergroene natuurzone en Bronsgroene landschapszone)

- In afdeling 7.3, artikelen 7.5 en 7.6 van de nieuwe Omgevingsverordening staan kernkwaliteiten en instructieregels beschreven welke door gemeenten moeten worden opgenomen in de Omgevingsplannen. De gemeente Valkenburg aan den Geul heeft ten tijde van het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing nog geen omgevingsplan vastgesteld. Wel heeft de gemeente Valkenburg aan den Geul de dubbelbestemming 'Waarde – landschapselement' opgenomen (artikel 59 van het Omgevingsplan) waarmee de werkzaamheden niet strijdig zijn, deze dubbelbestemming is meegenomen in de bestemmingsplananalyse, zie Figuur 9. Verder heeft de provincie het Handvat Kernkwaliteiten Nationaal Landschap Zuid-Limburg opgesteld. Dit handvat biedt een handreiking voor

initiatiefnemers van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen om antwoord te geven op de motiveringsvraag van de landschappelijke kernkwaliteiten uit de Omgevingsverordening. Zie hoofdstuk 3 voor een verdere toelichting.

- Er is geen impact op de Natura 2000-gebieden. Het plangebied ligt tussen de Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal (± 4 km), Geuldal (± 1 km) en Kunderberg (± 5 km), zie Figuur 11 en paragraaf 4.1. De geplande werkzaamheden zijn kleinschalig en worden met klein materieel uitgevoerd. Gezien de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied zijn effecten van harde geluiden, verlichting en trillingen niet te verwachten. In de gebruiksfase is geen toename van de stikstofdepositie en uit de AERIUS-berekening (bijlage 9) volgt dat ook in de bouwfase geen effecten te verwachten zijn.
- Het projectgebied ligt niet binnen het NNN-gebied en op circa 25 meter van beheertype N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos en circa 200 meter van beheertype N12.02 Kruiden- en faunairijk grasland (zie Figuur 12). Effecten door de werkzaamheden zijn uitgesloten. Nadere vervolgstappen voor het NNN zijn niet noodzakelijk.

De volledige onderbouwing van deze conclusies is terug te vinden in de ecologische toetsingen in bijlage 4, 5 en 9.

Consequenties voor dit project

De uit te voeren werkzaamheden zijn overeenkomstig Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2024.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Bestemmingsplan

Er is in eerste instantie een bestemmingsplantoets uitgevoerd om te toetsen of de voorgenenen werkzaamheden strijdig zijn met het toentertijd vigerende bestemmingsplan “Initieel Omgevingsplan Valkenburg aan de Geul 2020” (vastgesteld op 5 oktober 2020).

Inmiddels is het bestemmingsplan ‘Initieel Omgevingsplan Valkenburg aan de Geul 2022’ op 11 december 2023 vastgesteld door het college. In Tabel 2 is aangegeven wat de bestemming is en of er sprake is van strijdigheid met de bestemming(en) en Figuur 9 geeft dit grafisch weer.



Figuur 9: Uitsnede bestemmingsplan, met het rode vierkant als indicatieve projectlocatie.

Markering	Bestemming	Bestemd voor o.a.	Strijdig?
-----------	------------	-------------------	-----------

	Enkelbestemming Verkeer – Railverkeer	Uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'Buitengebied' zijn de voor 'Verkeer – Railverkeer' aangewezen gronden bestemd voor spoorwegdoeleinden met de daartoe benodigde voorzieningen en bermen, spoorwegovergangen, onderdoorgangen en viaducten ten behoeve van het wegverkeer.	Ja
	Dubbelbestemming Waarde – Landschapselement	Instandhouding en herstel van de in het buitengebied aanwezige kleinschalige landschapselementen en de daarmee samenhangende landschappelijke en natuurlijke waarden, alsmede het daarmee samenhangende waterbergend vermogen van de grond.	Nee
	Gebiedsaanduiding milieuzone – beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg	Duurzaam behoud van kwetsbare functies en waarden als bijzondere bescherming van de bodem.	Nee

Tabel 2: Beoordeling strijdigheid.

Voor het bouwen op gronden met de enkelbestemming Verkeer – Railverkeer gelden op basis van art. 37.2.1 en 37.2.5 van het bestemmingsplan de volgende bepalingen:

Op de voor 'Verkeer – Railverkeer' aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:

- gebouwen ten behoeve van de in de bestemmingsomschrijving beschreven doeleinden;
- bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- Bouwwerken, geen gebouw zijnde, maar alleen buiten het bouwvlak.

Op basis van art. 59 (waarde – landschapselement) gelden aanvullend voor de bouw van het onderstation geen relevante regels, omdat in bijlage 6 van de regels ter plaatse van de projectlocatie geen landschapselementen zijn aangeduid.

Op basis van eerste twee genoemde bepalingen kan worden beargumenteerd dat het onderstation niet vergunningplichtig is. Het gebouw zal worden geplaatst binnen de aanduiding 'Buitengebied' en het onderstation is ten behoeve van de voor spoorwegdoeleinden benodigde voorzieningen. Echter wordt het onderstation niet gebouwd in een daartoe aangewezen bouwvlak en daarmee is het strijdig met het bestemmingsplan.

Consequenties voor dit project

Het bouwen van het onderstation is strijdig met het bestemmingsplan. De voorgenomen activiteit kan door verlening van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

Op deze procedure is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing met een doorlooptijd van 26 + 6 weken. Daarvoor biedt artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3 van de Wabo de wettelijke grondslag. De vergunning kan worden verleend indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Voor een toestemming op deze grondslag geldt dat getoetst dient te worden aan diverse milieuaspecten.

Op 30 november 2022 is de voorgenomen activiteit voor het te bouwen onderstation reeds beoordeeld door de Stadsbouwmeester van de gemeente Valkenburg aan de Geul, welke adviseerde onderliggend plan akkoord te bevinden.

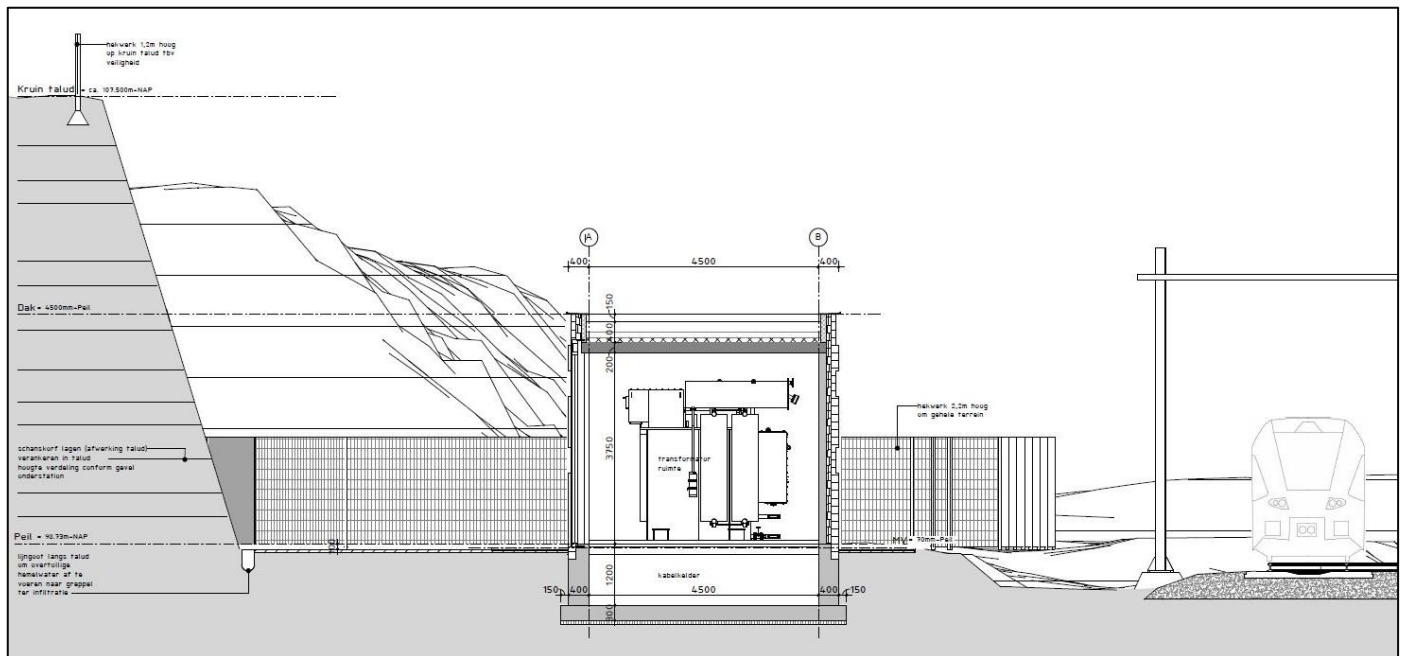
In de volgende hoofdstukken is deze toetsing uitgevoerd voor het onderstation. De overige activiteiten (toegangsweg, 10 kV-kabel, slopen schakelstation) zijn niet meegenomen omdat deze passen binnen het bestemmingsplan. Voor het aanleggen van deze onderdelen zullen separaat vergunningen worden aangevraagd (of een melding worden gedaan in het geval van de sloop van het schakelstation) en indien nodig, onderzoeken voor worden uitgevoerd.

3 Ruimtelijke onderbouwing

3.1 Ruimtelijke inpassing

In paragraaf 1.4 is weergegeven wat de uitgangspunten zijn van hoe het onderstation in Schin op Geul eruit komt te zien. Deze paragraaf beschrijft de gedachtegang voor het komen tot deze ontwerpkeuzes, waarbij afstemming heeft plaatsgevonden tussen architecten, een landschapsarchitect en een ecooloog.

Onderstation Schin op Geul is gesitueerd aan de noordkant van het dorpje Schin op Geul. De locatie ligt langs de spoorverbinding tussen Maastricht en Heerlen. Het gebied ligt dicht bij de bebouwde kom van het dorp en er zijn meerdere bouwwerken in de naaste omgeving aanwezig. De locatie maakt deel uit van een langgerekt perceel met struweel en bomen. Als basisvorm is daarom gekozen voor een langwerpig volume dat in de lengterichting van het spoor staat. Door het naastgelegen talud wordt het onderstation op alle plekken behalve vanaf het spoor en de spoorburg aan het oog onttrokken. Zie Figuur 10 voor een dwarsdoorsnede.



Figuur 10: Dwarsdoorsnede van het onderstation i.r.t. het talud.

In de uitwerking van het gebouw zijn het landschap en de ecologie als uitgangspunt voor de te nemen ontwerpkeuzes genomen. Door het gebouw met natuurlijke materialen te bekleden in de zand- en aardetinten die in de omgeving voorkomen gaat het gebouw zoveel mogelijk in de omgeving op. Waar mogelijk wordt deze gevelbekleding gecombineerd met voorzieningen die gericht zijn op de in de omgeving voorkomende reptielen en insecten. Door bewust gebruik te maken van reliëf in de gevels zal een minder aantrekkelijk oppervlak voor graffiti ontstaan en biedt het de mogelijkheid aan kleine reptielen en insecten het gebouw te beklimmen.

Uiteraard is er ook een aantal technische elementen als deuren en ventilatioeroosters die zichtbaar zullen zijn vanaf het spoor en de verderop gelegen spoorbrug. Voor de onderbouwing van de klimaatbeheersing en toepassing van de ventilatioeroosters zie bijlage 10. De technische voorzieningen zijn strak gedetailleerd en contrasteren sterk met de ruwe steen. Het grijs sluit aan bij de tinten in de omgeving. Het beeld dat dit oplevert is gericht op een terughoudende maar kwalitatief hoogwaardige uitstraling.

Waar mogelijk en passend binnen de architectuur zal gebruik gemaakt worden van circulaire materialen en hergebruik van de sloop materiaal van bestaand schakelstation.

Om voldoende ruimte te creëren wordt het bestaand talud aangepast. De bomen en struiken op het bestaand talud worden verwijderd, zie ook bijlage 2 en de situatietekeningen in bijlage 1.

Het noodzakelijke hekwerk dat geplaatst wordt is van gecoat staal in de kleur RAL 6009 (groen). De hoogte van dit hekwerk bedraagt 2.2 meter en wordt iets van de grond geplaatst, zodat kleine zoogdieren het terrein kunnen betreden.

Conclusie

Het aspect ruimtelijke inpassing levert geen belemmeringen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

3.2 Landschap

In de Omgevingsverordening van de provincie Limburg is opgenomen dat de projectlocatie is gelegen in de zogeheten groenblauwe mantel. De kernkwaliteiten in deze groenblauwe mantel zijn:

- a. het groene karakter;
- b. het visueel-ruimtelijk karakter;
- c. het cultuurhistorisch erfgoed;
- d. het reliëf;
- e. ruimte voor water en waterberging in de laagten en beekdal.

Zoals ook in bovenstaande paragrafen beschreven, heeft er voor de locatiekeuze een alternatievenafweging plaatsgevonden om een zo geschikt mogelijke locatie te vinden voor het onderstation. Daarbij is allereerst gekeken naar de locatie van het huidige schakelstation omdat de ruimtelijke impact op onder andere de groenblauwe mantel daar het meest beperkt zouden blijven. Echter was het niet mogelijk om het onderstation daar te plaatsen vanwege de benodigde ruimte. Uiteindelijk is uit de locatiestudie slechts één geschikte locatie naar voren gekomen, namelijk de locatie zoals hierboven beschreven naast het relaishuis en het spoor, kort naast het Schin op Geul station en waar er reeds een toegangsweg aanwezig is waarmee de impact op het landschap zo beperkt mogelijk wordt gehouden. Er zijn geen geschikte alternatieve locaties beschikbaar.

Vervolgens is het ontwerp in samenwerking met de ecooloog en de landschapsarchitect vormgegeven. Het gebouw krijgt zoveel als mogelijk zand- en aardetinten en wordt hiermee zoveel als mogelijk opgenomen in de omgeving. Gezien het maatschappelijke belang van het onderstation, het gebrek aan geschikte alternatieve locaties, de beperkte omvang van het project en de wijze waarop het ontwerp rekening heeft gehouden met het landschap, zijn de effecten op het thema landschap als beperkt ingeschat.

Conclusie

Het landschap levert geen belemmeringen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

3.3 Woon- en leefklimaat

De voorgenomen projectlocatie bevindt zich vlak bij de bebouwde kom van het dorp Schin op Geul en enkele andere woningen langs de Vinkenbergstraat. Echter, gezien de hoeveelheid hoge vegetatie tussen de woning en de projectlocatie is het onwaarschijnlijk dat het bouwwerk zichtbaar is vanaf de woning. Vanwege de locatie nabij grote infrastructuur en de afstand tot woningen worden er geen effecten verwacht op het woon- en leefklimaat.

Conclusie

Het aspect woon- en leefklimaat levert geen belemmeringen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

3.4 Verkeer

De ontsluiting van het terrein vindt plaats via Vinkenbergstraat en de Baanweg rondom het terrein. Tijdens de bouwfase is de verwachting dat het aantal verkeersbewegingen hoger zal zijn dan in de huidige situatie. Dit betreft echter een tijdelijke situatie. Het aantal verkeersbewegingen na de ingebruiknamefase zal naar verwachting gelijk zijn als bij het huidige schakelstation, circa één beweging per maand voor beheer en onderhoud. Er worden na de aanleg van het onderstation dus geen extra verkeersbewegingen verwacht ten aanzien van de huidige situatie, omdat de verkeersbewegingen voor het schakelstation komen te vervallen.

Conclusie

Het aspect verkeer levert geen belemmeringen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

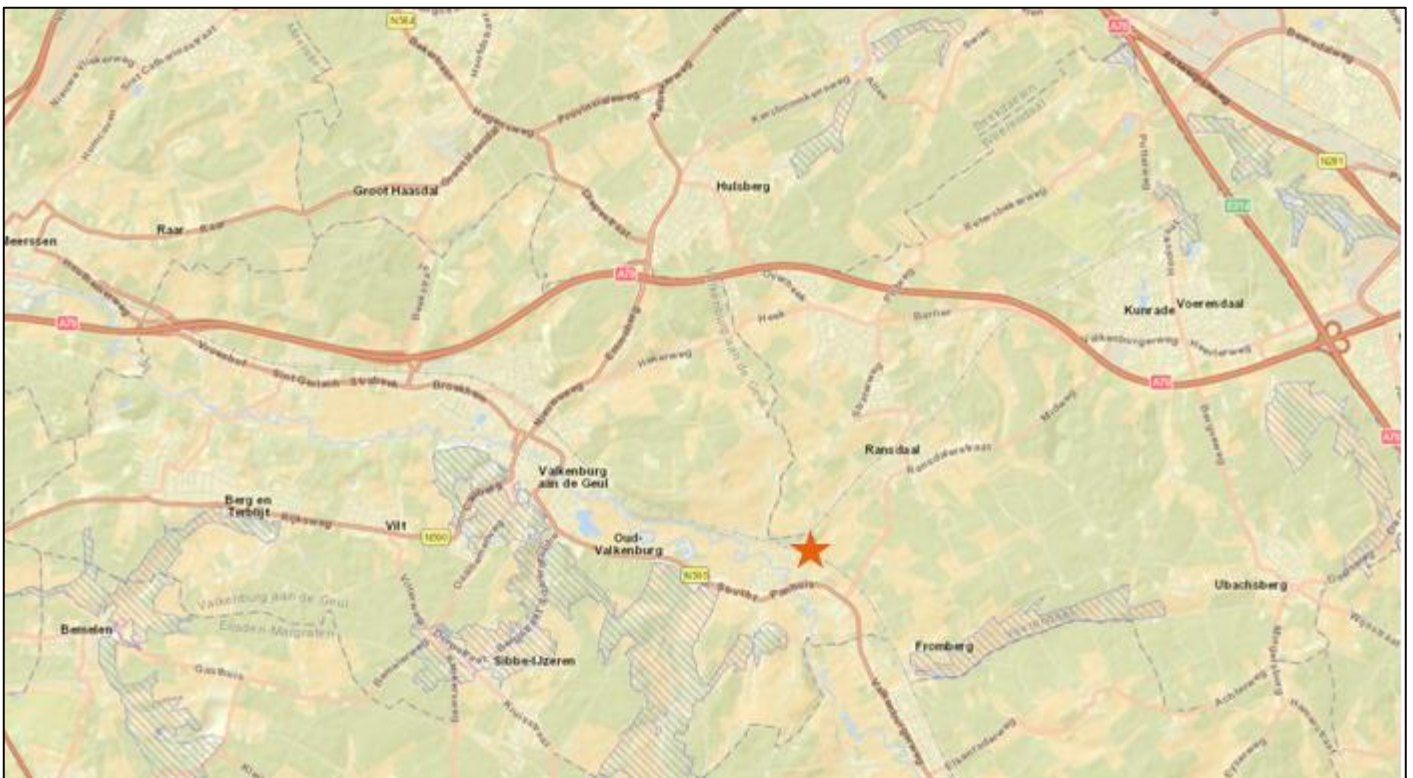
4 Milieukundige onderbouwing

4.1 Natuur

De bureaustudie in het kader van de Wet natuurbescherming (hierna Wnb) bestaat uit gebiedsbescherming (Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Nederland (NNN), in de provincie Limburg de Goud-groene natuur) en soortbescherming. Hieronder zijn de verschillende onderdelen nader uitgewerkt.

Natura 2000-gebieden

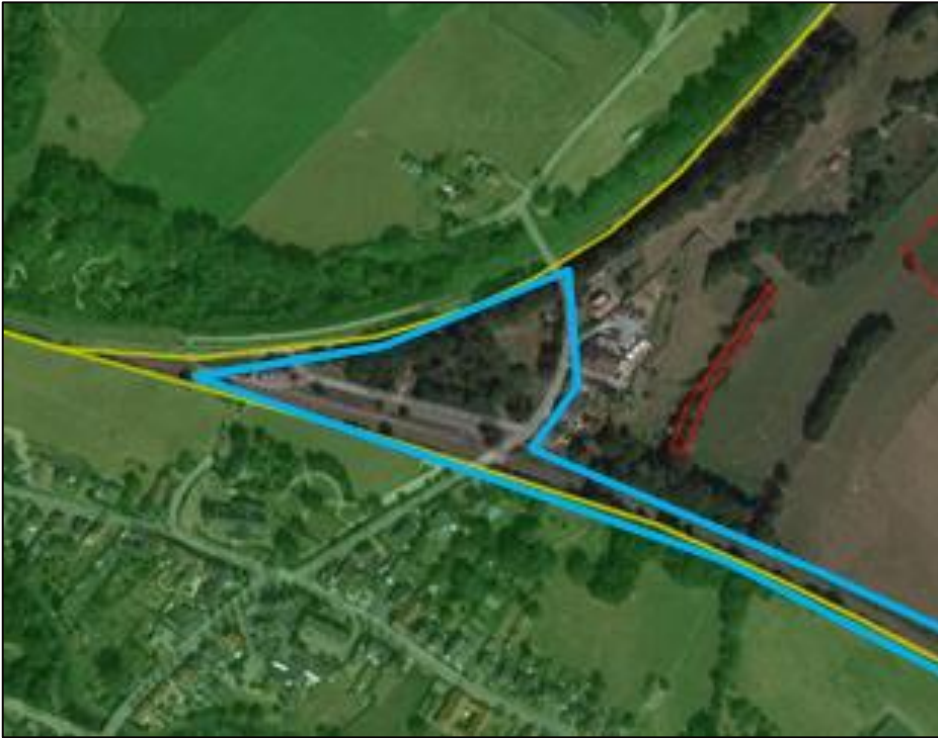
Het plangebied ligt tussen de Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal (± 4 km), Geuldal (± 1 km) en Kunderberg (± 5 km) (zie Figuur 11). De geplande werkzaamheden zijn kleinschalig en worden met klein materieel uitgevoerd. Gezien de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied zijn effecten van harde geluiden, verlichting en trillingen niet te verwachten. In de gebruiksfase is geen sprake van een toename van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden. Hierdoor zijn verdere vervolgstappen in het kader van Natura 2000-gebieden niet noodzakelijk.



Figuur 11: Ligging plangebied (oranje ster) ten opzichte van Natura 2000-gebieden.

Goud-groene natuur (NNN)

Het plangebied ligt op circa 25 meter van beheertype N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos en circa 200 meter van beheertype N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland (zie Figuur 12). Binnen de provincie Limburg is toetsing van effecten van buiten de goud-groene natuur niet noodzakelijk. Effecten door de werkzaamheden zijn uitgesloten. Nadere vervolgstappen voor het NNN zijn niet noodzakelijk.



Figuur 12: De rood omkaderde vlakken geven de liggen van de beheertypen van de Goud-groene natuur (NNN) nabij het plangebied (blauw omkaderde vlak) weer.

Soortbescherming

Voor het bureauonderzoek is gebruik gemaakt van beschikbare informatie, zoals verspreidingsgegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) van de afgelopen vijf jaar en gegevens over de verspreidingsgebieden van beschermde soorten (verspreidingsatlas.nl). In de bijlage is een tabel opgenomen waar per soortgroep is opgenomen of beschermde soorten mogelijk voorkomen in en rondom het plangebied.

Ook is er een veldonderzoek uitgevoerd naar dassen(burchten), levendbarende hagedissen en hazelwormen, zie ook bijlage 5. Er wordt een ecologisch werkprotocol opgesteld waarin alle te nemen maatregelen worden vastgelegd. Dit ecologisch werkprotocol zal op de locatie aanwezig zijn en onder alle betrokken partijen bekend worden gemaakt. Werkzaamheden worden aantoonbaar conform dit protocol uitgevoerd.

Conclusie

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft uitsluitend betrekking op de activiteit “afwijken van het bestemmingsplan (artikel 2.1 lid 1 onder c Wabo). Op grond van artikel 2.7 lid 1 Wabo kan de activiteit ‘afwijken’ namelijk los van de overige activiteiten worden aangevraagd, zoals de activiteiten ‘bouwen’, ‘aanleggen’ en dus ook los van de activiteit voor de ‘activiteit omgevingsvergunning beperkte milieutoets voor natuur’ (artikel 2.1 lid 1 onder i Wabo en artikel 2.2aa van het Bor). Op grond van het voorgaande geldt dan geen aanhaakplicht op grond van de Wet natuurbescherming. Wel moet uiteraard de haalbaarheid de activiteit worden aangetoond. Uit de QuickScan natuurtoets en het aanvullend onderzoek blijkt dat een ontheffingsaanvraag voor hazelworm en levendbarende hagedis noodzakelijk is. Onderdeel van de ontheffingsaanvraag is het opstellen van een activiteitenplan en na verlening van de ontheffing een ecologisch werkprotocol. Een negatief effect op de das wordt voorkomen door ook voor deze soort mitigerende maatregelen op te nemen in het ecologisch werkprotocol. Het aspect ecologie vormt geen belemmering ten aanzien van de voorgenomen ontwikkelingen.

4.2 Archeologie

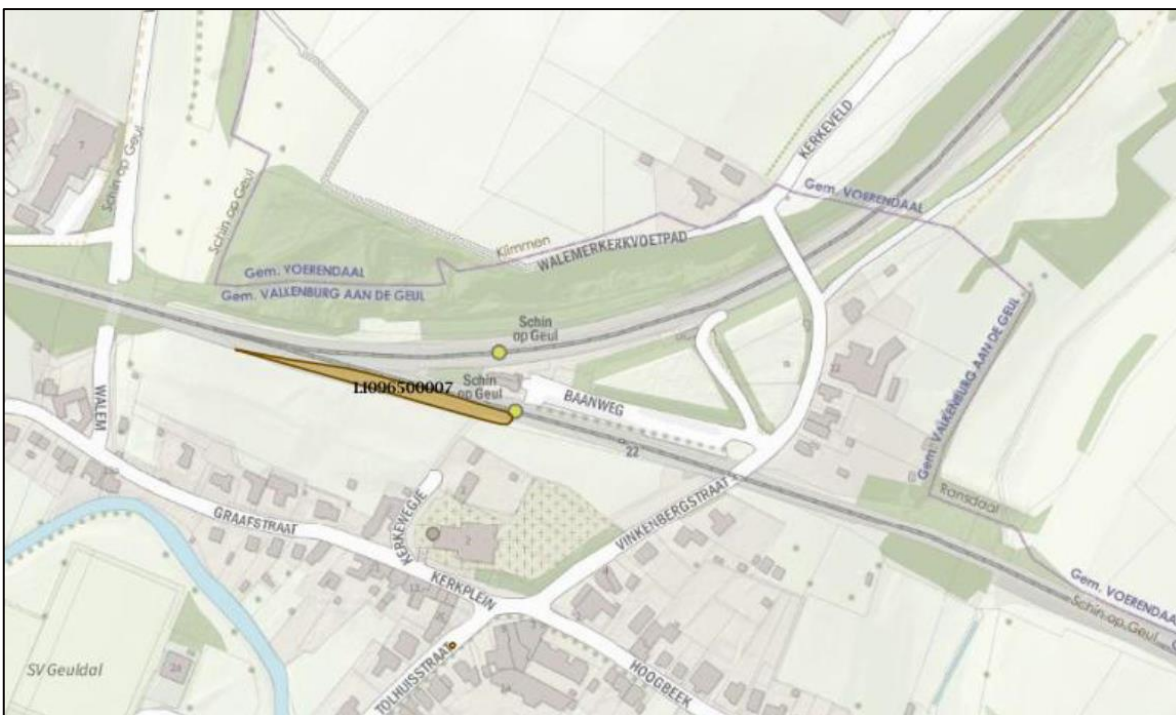
Voor de nieuwe locatie bevat het onderliggende bestemmingsplan “Buitengebied Valkenburg aan de Geul 2012” geen verplichtingen tot het uitvoeren van archeologisch onderzoek.

Conclusie

Het aspect archeologie levert geen belemmeringen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkelingen. Mochten er tijdens de uitvoering van de werkzaamheden archeologische vondsten worden aangetroffen, dan dienen deze gemeld te worden bij de gemeente Valkenburg aan de Geul.

4.3 Bodem

In RailMaps staat ter hoogte van de nieuwbouwlocatie een geval van ernstige bodemverontreiniging (803.WG1 Miljoenenlijntje) weergegeven. Dit geval is in 2013 opnieuw onderzocht om deze beter in beeld te brengen. Op basis van de resultaten is het geval verkleind, zie hiervoor de uitsnede (Figuur 13) uit het systeem van de provincie Limburg (229.WGVM2 zink in grond). Ter plaatse van de geplande locatie is geen geval van ernstige bodemverontreiniging aanwezig, de contour in RailMaps zal worden aangepast.



Figuur 13: Uitsnede Provincie Limburg Wbb-geval, zink in de grond.

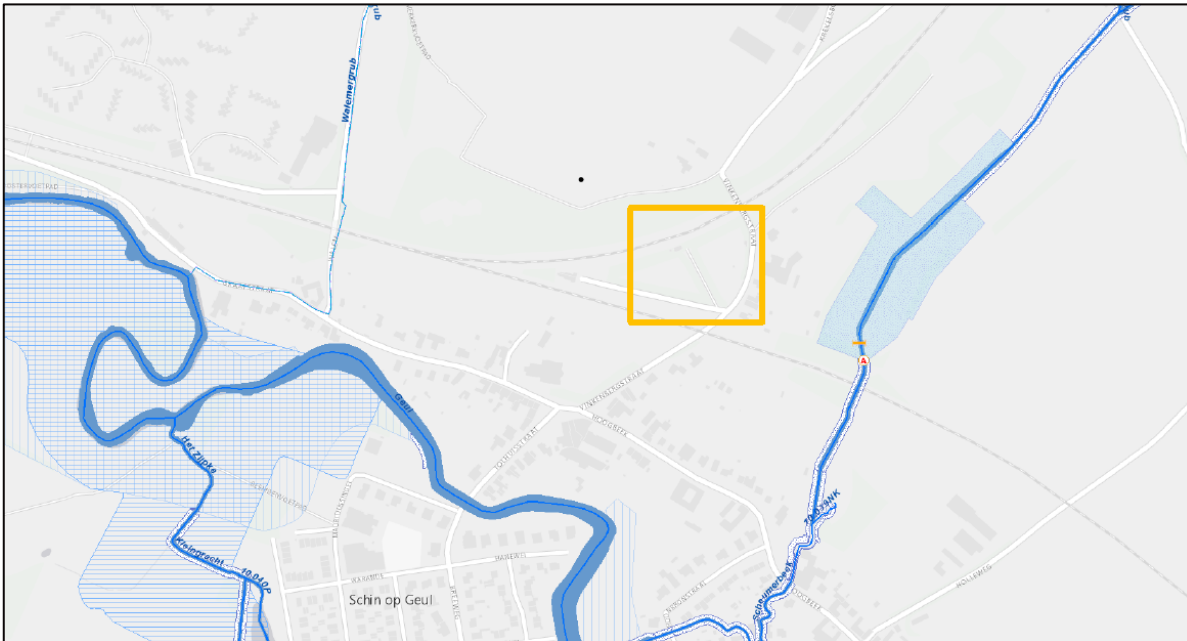
Conclusie

Het aspect bodem levert geen belemmeringen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkelingen.

4.4 Water

Oppervlaktewater

Figuur 14 geeft het projectgebied weer met omliggende oppervlaktewateren. De afstand tussen de locatie en oppervlaktewater is 250 meter. Afwatering op oppervlaktewater is daarmee niet mogelijk, tenzij hiervoor een leiding wordt aangelegd die via de riolering op open water loost.



Figuur 14: Projectgebied met oppervlaktewateren. Oranje omlijning is het projectgebied, donkerblauw is permanent oppervlaktewater, lichtblauw is regenwaterbuffer en gearceerd blauw is inundatiegebied.

Afwatering hemelwater

In de toekomstige situatie komt neerslag versneld tot afvoer, omdat er verharding wordt gerealiseerd. De terreinverharding zal deels afwateren op de naastgelegen bodem en deels op kolken en leidingen. De totale oppervlakte van het te realiseren onderstation is 650 m². De verharding bestaat uit bestrating en dakoppervlak van het onderstation, zie Figuur 15.

Momenteel is het gebied onverhard en bestaat het deels uit een talud. Het plangebied bestaat momenteel uit 0 m² verharding. Het maaiveld ligt op ongeveer NAP +98 m. Langs het spoor is een greppel gesitueerd die als berging fungeert. Deze greppel wordt deels gedempt. Er is een berekening uitgevoerd door Arcadis waar het gedempte volume is berekend. De lengte van de gedempte greppel bedraagt 14.35m. De gemiddelde oppervlakte van de dwarsdoorsnede bedraagt 1.06 m². In de Bijlagen staan de individuele dwarsdoorsnedes gegeven. Daarmee bedraagt het gedempte volume 16 m³. Algemeen geldt dat gedempte greppels één op één dienen te worden gecompenseerd. De totale berging die toegebracht moet worden op de omgeving bedraagt hiermee minimaal 68 m³. Deze berging kan op diverse manieren worden gerealiseerd. Gezien de diepe grondwaterstand is een infiltrerende greppel langs de weg een goede invulling voor de compensatie opgave.



Figuur 15: Verharding onderstation en bestrating, Schin op Geul met concept ontwerp.

Grondwaterkwantiteit en – kwaliteit

Voor de realisatie van het onderstation is geen bemaling nodig, omdat het grondwaterpeil diep onder maaiveld zit. Hiermee worden geen effecten van de ontwikkeling voorzien op grondwaterkwantiteit. Neerslag infiltreert in de huidige situatie in de onverharde ondergrond. In de toekomstige situatie komt hemelwater versneld tot afvoer via het dak- en terreinoppervlak. De gekozen materialen van het onderstation en de bestrating bestaan niet uit uitlogende materialen (bijvoorbeeld zinken of koperen daken). Tijdens de bouw en na de realisatie van het onderstation worden geen werkzaamheden verricht met contaminatierisico's. Hiermee wordt uitgesloten dat de waterkwaliteit van het hemelwater wijzigt ten opzichte van de huidige situatie. Hiermee is er geen effect voorzien op de grondwaterkwaliteit.

Conclusie

Een toename aan verharding in de toekomstige situatie leidt tot versnelde afvoer en heeft daarmee effect op het watersysteem. De Keur van Waterschap Limburg vereist voor elke toename aan verharding compensatie in de vorm van te graven oppervlaktewater. In het volledige rapport in bijlage 7 wordt beschreven op welke manier hiermee rekening wordt gehouden.

4.5 Geluid

Het onderstation is geen geluidgevoelige bestemming. Wel worden de transformatoren beschouwd als geluidsbron. Beide transformatoren hebben een vermogen van 4,4 megavolt ampère (MVA). Conform het VNG-boekje, bedrijven en milieuzonering, moet hiervoor een afstand tot geluidgevoelige bestemmingen van 30 m worden aangehouden.

De dichtstbijzijnde geluidgevoelige bestemming bevindt zich op meer dan 70 meter afstand. Daarnaast worden de tractietransformatoren in een (nagenoeg geluidsdichte) inpandige ruimte opgesteld. De bouw van het onderstation is nodig voor de extra treinen die gaan rijden op het traject. Het onderzoek naar de mogelijke geluidsconsequenties van deze extra treinen is binnen ProRail bij het programma belegd dat voornemens is om deze (extra) treinen te laten rijden.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor het voorgenomen initiatief.

4.6 Luchtkwaliteit

Alleen in de aanlegfase worden er activiteiten uitgevoerd die mogelijk een invloed kunnen hebben op de luchtkwaliteit. Tijdens de gebruiksfase is hier geen sprake van. Ook is er geen sprake van een toename van verkeer na de realisatie van het onderstation.

Conclusie

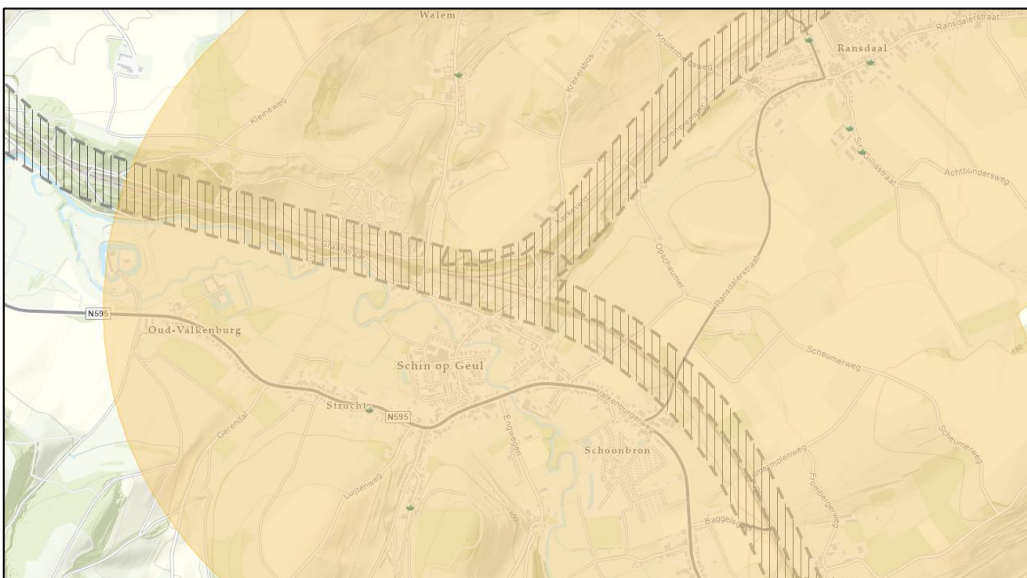
Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het voorgenomen initiatief.

4.7 Conventionele explosieven

Het explosievenopsporingsbedrijf REASeuro heeft een GIS-kaart op haar website gepubliceerd waarbij voor Nederland indicatief inzichtelijk is gemaakt waar er oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden tijdens de Tweede Wereldoorlog, zie Figuur 16. Op deze kaart zijn diverse indicatoren voor oorlogshandelingen ingetekend, zoals locaties die gebombardeerd zijn, mijnenvelden, verdedigingslinies, etc. Hierbij dient rekening te worden gehouden dat deze informatie soms onnauwkeurigheden bevat, zeker in het geval van bombardementsgegevens. Tijdens de oorlog konden piloten namelijk niet altijd de exacte coördinaten bepalen waar zij hun bommen afwierpen, waardoor zij een inschatting maakten van het afwerpgebied.

Wanneer het projectgebied Schin op Geul wordt beschouwd valt een drietal indicatoren op die te maken hebben met oorlogshandelingen:

- Defensieve lijnes: Schin op Geul lag in een verdedigingslinie van het Nederlandse leger. Het gaat hier specifiek om de Geullinie, een vertragingslijn bestaande uit zeker 34 kazematten tussen Voerendaal en Epen bij de Belgische grens. Zeker één kazemat ligt in Schin op Geul, ter hoogte van het Kerkplein;
- Bombardementen in Nederland: door Schin op Geul liep ook tijdens de Tweede Wereldoorlog een spoorlijn. Spoorwegen zijn tijdens de oorlog veelvuldig gebombardeerd en beschoten. Het is op basis van deze geraadpleegde bron niet bekend of de spoorlijn te Schin op Geul is gebombardeerd en/of beschoten;
- Munitieruimingen 1987-2017: in de omgeving van Schin op Geul zijn enkele Ontploffbare Oorlogsresten (OO) door de Explosievenopruimingsdienst (EOD) opgeruimd. Het gaat hier vooral om locaties bij Ransdaal en ten zuiden van Schin op Geul.



Figuur 16: Uitsnede van de REASeuro Oorlogshandelingenkaart ter hoogte van Schin op Geul. Het oranje gebied geeft aan waar resten van de Geullinie worden verwacht, de grijze arcering spoorlijnen die mogelijk gebombardeerd zijn en de groene symbolen munitieruiming.



Figuur 17: Verdachte en onverdacht gebieden, nav ProRail onderzoek.

Sinds 1975 houdt de EOD bij waar welke explosieven zijn aangetroffen en geruimd. In de nabije omgeving van het projectgebied en de locatie die is beschoten is geen munitie aangetroffen. Nabij het nieuw te bouwen onderstation hebben diverse grondroerende werkzaamheden plaatsgevonden. Zo is het spoor vernieuwd en geëlektrificeerd, zijn perrons vernieuwd en aangelegd, zijn naast de projectlocatie een mast en bijgebouw aangelegd en doorkruist een kabeltracé het projectgebied. Bij geen van deze werkzaamheden zijn CE aangetroffen.

Conclusie

Op basis van een analyse van het CE-verdachte gebied (zie Figuur 17) is vastgesteld dat het CE-verdachte gebied is afgebakend op basis van slechts één bron en is bovendien te veel onbekend om gericht een CE-verdacht gebied af te bakenen. Zo is niet bekend op welke schaal de beschieting heeft plaatsgevonden, waar de granaten zijn neergekomen en wat voor soort granaten zijn afgeschoten.

Daarnaast hebben sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog in/nabij het projectgebied diverse grondroerende werkzaamheden plaatsgevonden zonder dat daarbij CE zijn aangetroffen. Het advies is daarom om de voorgenomen werkzaamheden regulier, zonder verdere CE-beheersmaatregelen, uit te voeren en het Protocol onverwacht aantreffen Ontploffbare binnen de projectorganisatie kenbaar te stellen.

4.8 Kabels en leidingen

Ter plaatse van het nieuw te realiseren onderstation liggen verschillende kabels en leidingen, zie Figuur 18 en ook de bijlage.

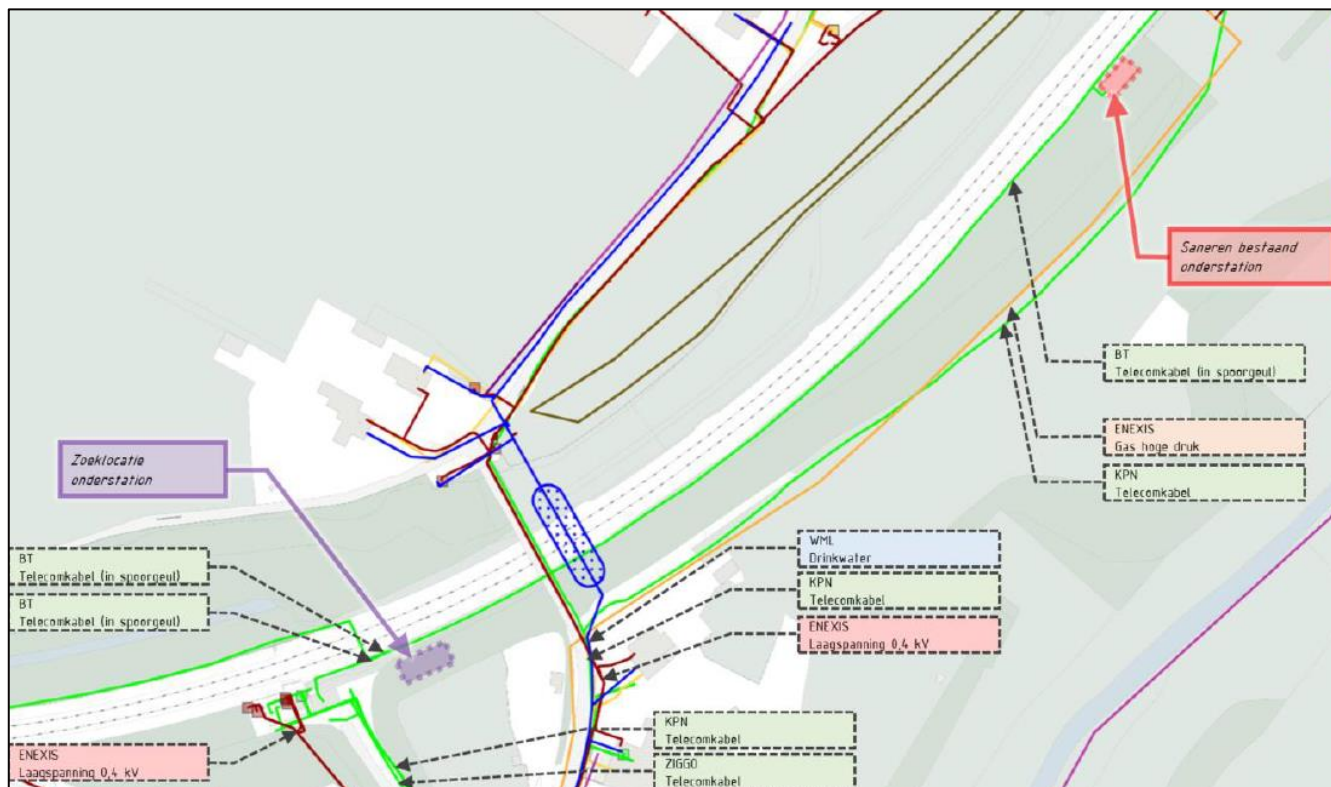
- Geul 391 (145GVIT), deze loopt op de locatie van het nieuwe te realiseren onderstation en zal verlegd moeten worden. Er is geen BT aanwezig en er zijn raakvlakken met geul 391;
- Geul 68, loopt parallel aan het spoor en zal beschermd moeten worden bij de werkzaamheden. Er is geen BT aanwezig;
- Geul 171, dit is een tracé met verlaten kabels, deze zullen geruimd moeten worden. Er is geen BT aanwezig. In het bestaande onderstation is zijn mogelijk netwerkapparatuur of andere faciliteiten aanwezig van BT, gelet op de kabelverbinding die vanaf de spoorse kabelgeul naar het te saneren station loopt. Er zal vroegtijdig afstemming plaats moeten vinden met BT om verplaatsing/verwijdering hiervan te bespreken. Doorgaans betreft de doorlooptijd 20 weken, maar indien er ruimte voor BT moet worden gereserveerd in het nieuwe station is het aan te bevelen om zo snel mogelijk in overleg te treden.



Figuur 18: Nieuw te plaatsen onderstation (roze) en K&L, oranje omlijnd de besproken geulen.

Op de projectlocatie voor het nieuwe onderstation zijn geen kabels en leidingen derden aanwezig. Wel dient bij het ontwerpen van het toegangstracé te worden beoordeeld of K&L worden gekruist. Mogelijk zijn beschermende maatregelen benodigd. Zie Figuur 19 voor een grafische weergave.

Er worden verder geen werkzaamheden verricht aan het bestaande relaishuis, deze blijft exact zoals de huidige situatie. Hier zal dus ook geen invloed op de kabels en leidingen zijn.



Figuur 19: ligging kabels en leidingen derden volgens KLIC-oriëntatiemelding met kenmerk 20O084224_1 d.d. 21 september 2020 (Let op: kabels en leidingen ProRail zijn niet weergegeven!).

Conclusie

Het aspect kabels en leidingen levert geen belemmeringen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkelingen.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 is het bouwen van het onderstation in strijd met het vigerende bestemmingsplan en kan er van het bestemmingsplan worden afgeweken middels het verlenen van een omgevingsvergunning volgens de uitgebreide procedure, zoals beschreven in paragraaf 3.3 van de Wabo.

De ontwerp omgevingsvergunning wordt gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. De aanvraag en de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing zijn onderdeel van de (ontwerp) omgevingsvergunning. Gedurende de termijn van de terinzagelegging kan eenieder een zienswijze indienen. Op basis van de zienswijzen neemt het college van B&W een definitief besluit over het al dan niet afgeven van de omgevingsvergunning. Na verlening van de omgevingsvergunning wordt deze voor de tweede maal voor een periode van zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen de omgevingsvergunning. Op deze wijze worden eventuele zienswijzen vanuit de omgeving meegenomen in het proces.

Vanwege de geringe impact op zowel landschappelijke als maatschappelijke waarden, de voorbesprekingen met de gemeente en het programmabureau en de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen, wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid als positief beoordeeld.

5.2 Financiële uitvoerbaarheid

Voor de bouw van het onderstation te Schin op Geul is door ProRail een budget gealloceerd om deze te realiseren. Het project wordt gefinancierd vanuit het ministerie van I en W. Er is dus voldoende budget beschikbaar om de financiële uitvoerbaarheid van het project als positief te beoordelen.

Bijlagen

Bijlage 1 – Ontwerptekeningen

Bijlage 2 – Presentatie materiaalgebruik

Bijlage 3 – Effectrapport 1

Bijlage 4 – Quicksan natuurtoets

Bijlage 5 – Nader onderzoek flora en fauna

Bijlage 6 – Nader onderzoek NGCE

Bijlage 7 – Watertoets

Bijlage 8 – Inventarisatie K&L

Bijlage 9 – Stikstofonderzoek

Bijlage 10 – Klimaatberekening

Bijlage 11 – Asbestonderzoek bestaand schakelstation

Bijlage 12 – Verkennend bodemonderzoek locatie nieuw OS en te saneren SS

Colofon

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING
R-555900 ONDERSTATION SCHIN OP GEUL

KLANT
ProRail

AUTEUR
Anna van der Enden

PROJECTNUMMER
30090583

ONZE REFERENTIE
JN3V72MJ3CVQ-1662171094-30410:1.9

DATUM
29 april 2024

STATUS
Definitief

IDN
NL.IMRO.0994.2022OV002

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende datagedreven duurzame ontwerp-, advies- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij zijn met 36.000 architecten, data-analisten, ingenieurs, projectplanners, water- en duurzaamheidexperts. Onze gedeelde passie is: Improving quality of life. Toewijding aan de strategie 'accelerating a planet positive future' onderschrijft onze wereldwijde samenwerking met klanten en hoe we hen helpen met duurzame projectkeuzes. We combineren digitale met mensgerichte innovaties en omarmen toekomstgerichte vaardigheden op het gebied van milieu, energie, water, gebouwen, transport en infrastructuur. We werken vanuit meer dan dertig landen en rapporteerden in 2023 een bruto omzet van 5 miljard euro. www.arcadis.com

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 4205
3006 AE Rotterdam
Nederland

T **+31 (0)88 4261 261**