

Ruimtelijke onderbouwing

Onderstation Nieuwersluis



Projectnummer: 51009108
Versie: Definitief
Datum: 16-02-2024
Opdrachtgever: ProRail

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ligging projectgebied	4
1.3	Leeswijzer	5
2	Planbeschrijving	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Huidige situatie projectgebied	6
2.3	Toekomstige situatie plangebied	7
2.4	Vigerend bestemmingsplan	9
2.5	Planologische procedure.....	11
3	Beleidskader	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Rijksbeleid	12
3.2.1	Nationale Omgevingsvisie	12
3.2.2	Besluit ruimtelijke ordening.....	13
3.3	Provinciaal en regionaal beleid	14
3.3.1	Omgevingsvisie provincie Utrecht	14
3.3.2	Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht	15
3.4	Gemeentelijk beleid.....	15
3.4.1	Omgevingsvisie Stichtse Vecht	15
3.4.2	Welstandsnota Stichtse Vecht 2013	16
4	Milieu- en omgevingsaspecten	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Milieueffectrapportage.....	17
4.3	Bedrijven en milieuzonering	17
4.4	Archeologie en cultuurhistorie	18
4.5	Bodem	19
4.6	Ecologie	20
4.7	Stikstofdepositie	22
4.8	Geluid	23
4.9	Luchtkwaliteit.....	23
4.10	Externe veiligheid	24
4.11	Ontpofbare oorlogsresten (OO)	24
4.12	Verkeer en parkeren	25
4.13	Waterparagraaf	25
5	Uitvoerbaarheid	30
5.1	Economische uitvoerbaarheid.....	30
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
6	Conclusie	32

1 Inleiding

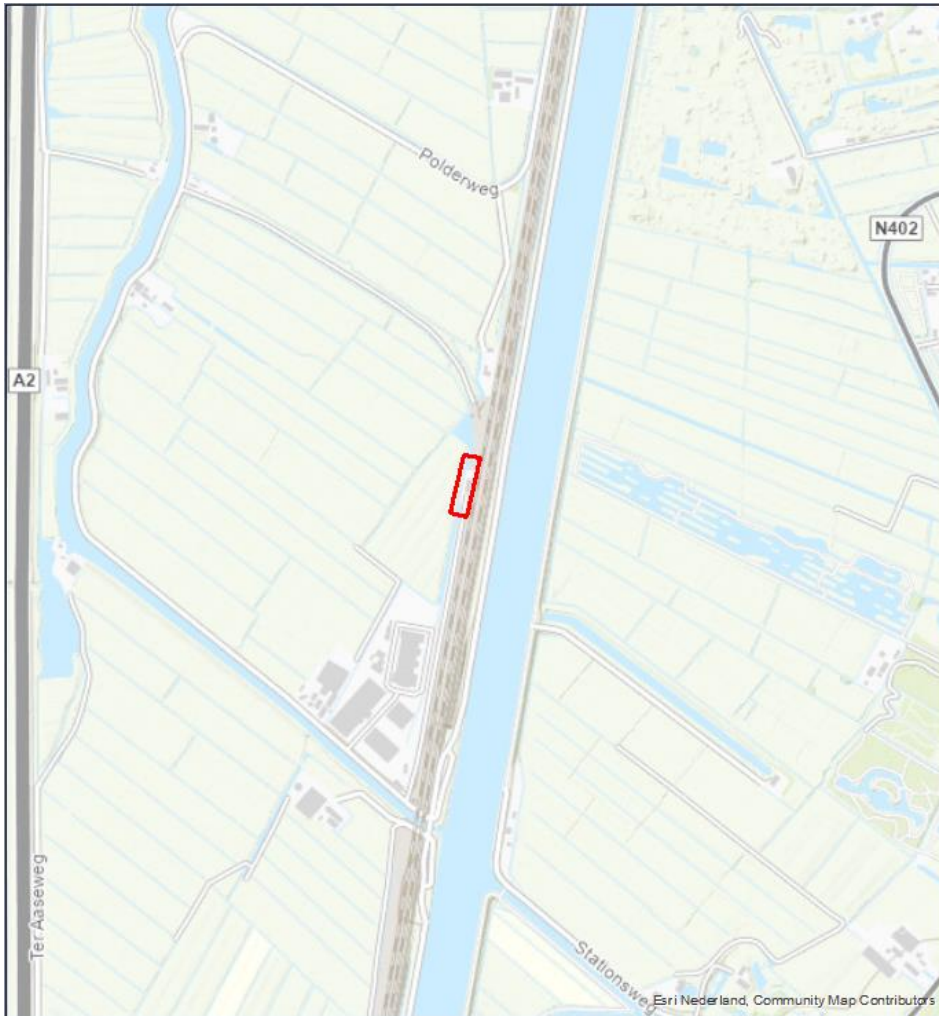
1.1 Aanleiding

ProRail is voornemens om een nieuw onderstation te realiseren langs het spoortraject Abcoude-Breukelen ter hoogte van Nieuwersluis, gemeente Stichtse Vecht in de provincie Utrecht. De aanleiding voor de ontwikkeling van een nieuw onderstation is dat het huidige onderstation aan het einde van haar bouwkundige levensduur is. Nadat het nieuwe onderstation gerealiseerd is, zal het huidige onderstation gesloopt worden. Het nieuwe onderstation kan niet gebouwd worden op de plek van de oude onderstation, omdat het spoor van stroom moet worden blijven voorzien. Het nieuwe onderstation wordt daarom naast het bestaande onderstation gerealiseerd.

Omdat het nieuw te bouwen onderstation op de beoogde locatie niet binnen het vigerend planologisch kader gerealiseerd kan worden, dient te 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. Hiervoor dient de uitgebreide procedure te worden doorlopen. Voorliggend document voorziet in de ruimtelijke onderbouwing die nodig is bij de vergunningaanvraag.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied betreft de beoogde nieuwe locatie voor het onderstation, ten zuiden van het bestaande onderstation. Het huidige onderstation is gelegen aan het baanvak tussen Abcoude en Breukelen ten westen van de Westkanaaldijk en is vanuit het zuiden te bereiken via de Angstelkade. Aangrenzend ten westen van het onderstation ligt een sloot. Verder ten westen is sprake van wijds en uitgestrekt agrarisch gebied met hierdoorheen verschillende afwateringssloten en de rivier de Angstel. Ten oosten, aan de andere zijde van het spoor, ligt het Amsterdam-Rijnkanaal. In de bredere omgeving ten noordwesten en oosten liggen respectievelijk de snelweg A2 met daarachter de Vinkeveense plassen en de Loosdrechtse plassen. Navolgende afbeelding toont de globale ligging van het projectgebied.



Figuur 1.1 Locatie van het projectgebied (rood omkaderd) in Nieuwersluis (Bron: Ecologisch onderzoek (Sweco, 2022))

1.3 Leeswijzer

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing bestaat uit deze toelichting en de bijlagen. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de huidige situatie, de toekomstige situatie, het vigerend bestemmingsplan en de strijdigheid ten opzichte van dit vigerend bestemmingsplan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op het relevante ruimtelijk beleid op rijks-, provinciaal en regionaal en gemeentelijk niveau. Hoofdstuk 4 staat vervolgens stil bij de milieu- en omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 gaat in op de uitvoerbaarheid van het plan. Tot slot is het laatste hoofdstuk gewijd aan de afweging ten aanzien van het initiatief en de uiteindelijke conclusie.

2 Planbeschrijving

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de beoogde ontwikkeling omschreven. Hierbij wordt allereerst ingegaan op de huidige situatie in en om het projectgebied. Vervolgens wordt de beoogde ontwikkeling en de strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan nader toegelicht.

2.2 Huidige situatie projectgebied

Het projectgebied bestaat op dit moment uit het bestaande onderstation en de locatie voor het nieuwe onderstation. De locatie voor het nieuwe onderstation is op dit moment onbebouwd. Het projectgebied bevindt zich op een groenstrook tussen het spoor en weilanden in, waar een pad richting het oude onderstation te vinden is. Ten westen van het projectgebied bevindt zich een sloot. Onderstaande afbeelding toont de ligging van het nieuwe onderstation en de ligging van het onderstation dat zal worden gesloopt.



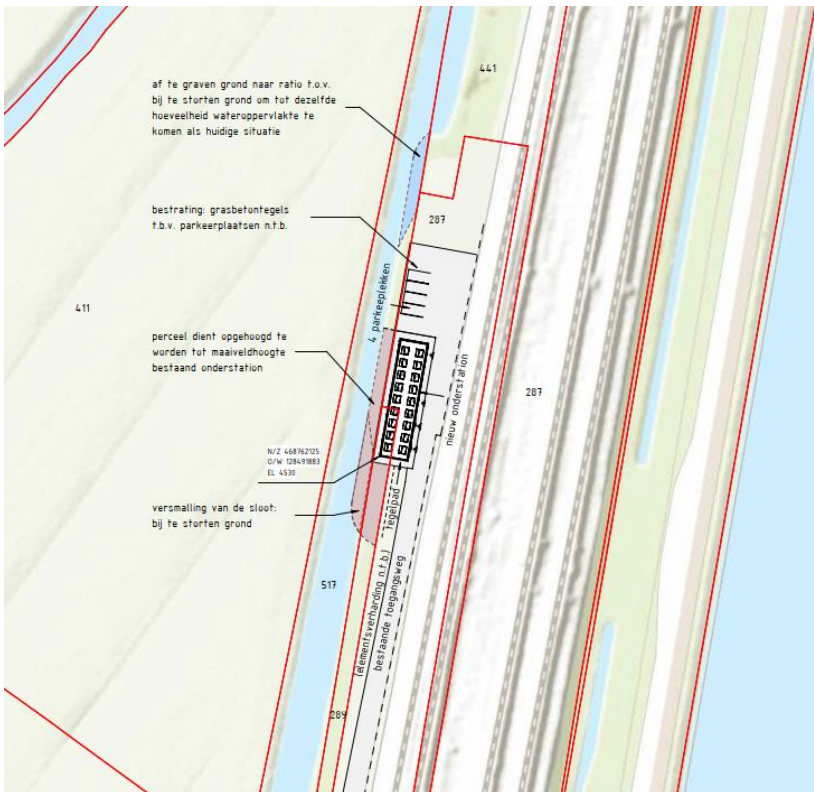
Figuur 2.1 Locatie aanduiding projectgebied nieuw onderstation (blauw omlijnd) en het bestaande onderstation (rood omlijnd)

2.3 Toekomstige situatie plangebied

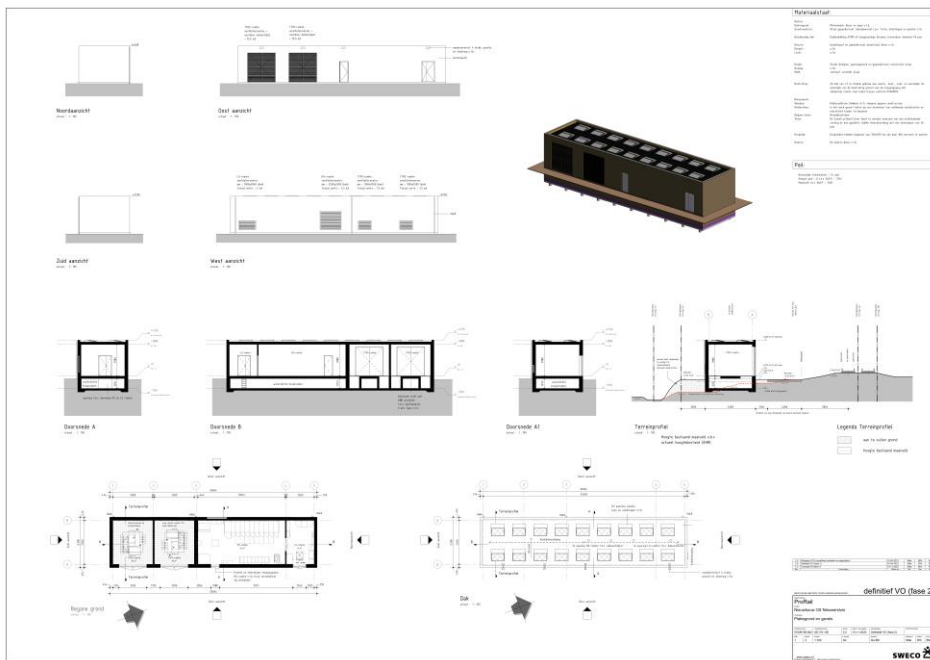
In de nieuwe situatie wordt allereerst een nieuw onderstation gebouwd. Dit onderstation is 26,1 meter lang, 6,3 meter breed en 4 meter hoog. Het nieuwe onderstation bevat een laagspanningsruimte, een hoogspanningsruimte, een batterijruimte en een transformatorcel. Nadat dit onderstation is aangesloten op het net, wordt het bestaande onderstation afgekoppeld en gesloopt. Op de plek van het oude onderstation worden vervolgens vier parkeerplaatsen aangelegd. Voor de realisatie van het onderstation wordt vervolgens de watergang versmald en wordt de watergang in de buurt van het oude onderstation weer verbreed. Onderstaande figuren tonen de nieuwe situatie.



Figuur 2.2 Nieuwe situatie voor de sloop van het oude onderstation met perceelgrenzen



Figuur 2.3 Nieuwe situatie na sloop bestaand onderstation

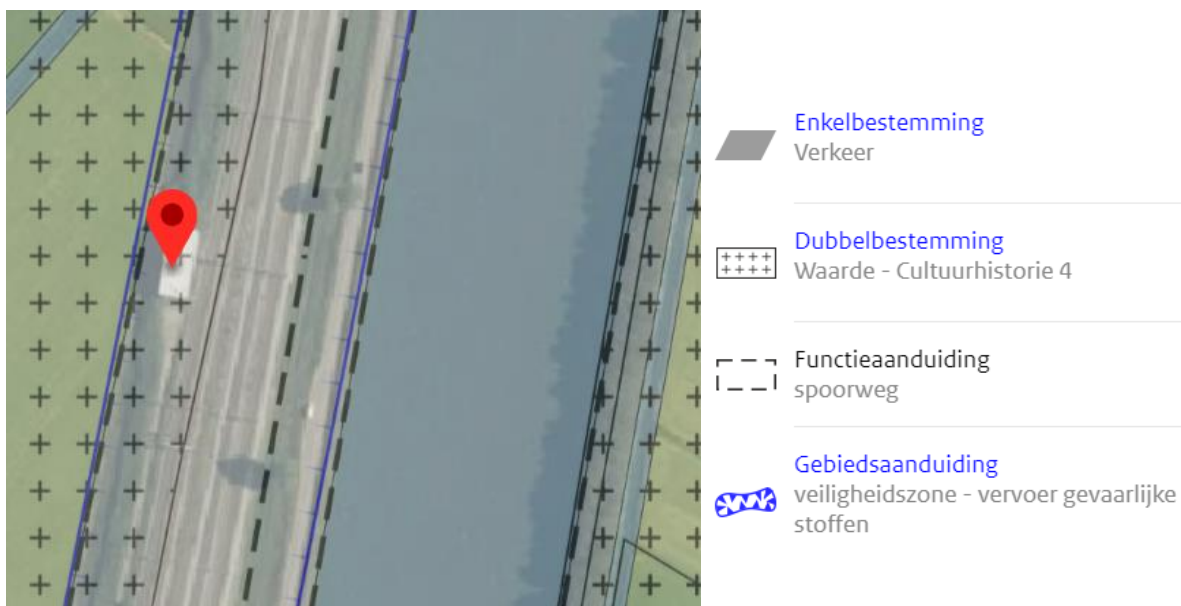


Figuur 2.4 Impressie nieuwe onderstation (een grotere versie van de figuur is opgenomen als bijlage 1)

2.4 Vigerend bestemmingsplan

Voor de gronden binnen het projectgebied vigeert het volgende bestemmingsplan:

Bestemmingsplan	Status	Bestemming projectgebied
Landelijk gebied Noord	Onherroepelijk, vastgesteld 2 december 2015	• Enkelbestemming 'Verkeer' • Dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie 4' • Functieaanduiding 'spoorweg' • Gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen'



Figuur 2.5 Uitsnede vigerend bestemmingsplan Landelijk gebied Noord (2015) (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

De ontwikkelingen vinden plaats binnen de bestemming 'Verkeer', met de functieaanduiding 'spoorweg'. Voor deze bestemming geldt dat deze gronden uitsluitend zijn bedoeld voor railverbindingen en spoorwegen en de daarbij behorende:

- h. verhardingen;
- i. uitwegen;
- j. onderdoorgangen;
- k. bouwwerken, waaronder kunstwerken;
- l. verkeersvoorzieningen;
- m. onderhoudsvoorzieningen;

- n. geluidwerende voorzieningen;
- o. nutsvoorzieningen en gemalen;
- p. parkeervoorzieningen;
- q. watergangen en bermen;
- r. groenvoorzieningen;
- s. overige functioneel met de bestemming 'Verkeer' verbonden voorzieningen.

Een onderstation en vier parkeerplaatsen passen daarom binnen de gebruiksregels. Binnen de bestemming 'Verkeer' met de functieaanduiding 'spoorweg' mogen op deze gronden echter uitsluitend gebouwen worden gebouwd ten behoeve van onderhoud met een maximale oppervlakte van 20 m² per gebouw en een maximale bouwhoogte van 3 meter. Omdat het hier geen bouwwerk ten behoeve van onderhoud betreft, past de bouw van het onderstation niet in het vigerende bestemmingsplan. Ook voldoen de maximale oppervlakte en bouwhoogte niet aan de maximaal toegestane afmetingen.

In artikel 34 (algemene afwijkingsregels) van het bestemmingsplan is daarnaast een algemene afwijkingsregel opgenomen ten behoeve van gebouwen van openbaar nut. Hiermee kan het bevoegd gezag bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels onder de bestemming 'Verkeer', teneinde de bouw van gebouwen ten dienste van het openbaar nut, zoals gemaalgebouwen, nutsgebouwen en naar aard daarmee gelijk te stellen gebouwen toe te staan. De inhoud van het gebouw mag niet meer dan 60 m³ bedragen en de bouwhoogte niet meer dan 4 m. Hieraan wordt echter niet voldaan.

Ter plaatste van het projectgebied is ook de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie 4' opgenomen. De voor 'Waarde - Cultuurhistorie 4' aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de versterking van de buitenplaatszone langs de Vecht. Op de gronden mag ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) en (bouw)regels uitsluitend worden gebouwd indien de betrokken waarden door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voorwaarden te verbinden gericht op het behoud van de ter plaatse aangeduide waarde. Indien met de realisatie van het nieuwe onderstation de betreffende waarden worden geschaad, is er sprake van strijdigheid met het bestemmingsplan op het aspect cultuurhistorie. In deze ruimtelijke onderbouwing zal op dit aspect in paragraaf 4.4 worden ingegaan.

Het is verboden op of in gronden met de bestemming 'Waarde – Cultuurhistorie 4' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren zoals het uitvoeren van grondbewerkingen waartoe worden gerekend afgraven, egaliseren, ontginnen en ophogen. Aangezien het de bouw van een onderstation betreft en voor de bouw activiteiten als afgraven nodig zijn, is voor onderhavig plan ook een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden nodig. De ruimtelijke onderbouwing zal hier verder niet op ingaan, omdat deze enkel geldt ter motivering van de benodigde afwijking(en) van het bestemmingsplan. Als laatste valt het projectgebied binnen de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen'. Binnen deze gebiedsaanduiding mogen ter plaatse

van deze aanduiding geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd. Het onderstation betreft geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object en past daarmee op dit aspect binnen het bestemmingsplan.

2.5 Planologische procedure

Omdat de bouw van de het onderstation strijdig is met de bestemming 'Verkeer' en de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie 4' en derhalve strijdig is met de bepalingen uit de bestemming 'Verkeer', dient te worden afgeweken van het vigerende bestemmingsplan. 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 de bouw van het onderstation past en voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een analyse gegeven van het relevante beleidskader. Per bestuurslaag is een korte samenvatting gegeven van de meest relevante aspecten uit de verschillende beleidsnota's, alsmede de consequenties voor het voorliggende initiatief.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie

Met de komst van het nieuwe stelsel van wetgeving doet een nieuw instrument zijn intrede dat een antwoord biedt op deze ambitie: de omgevingsvisie. Rijk, provincies en gemeenten moeten allemaal een omgevingsvisie opstellen voor hun grondgebied. Het Rijk heeft in dit kader de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. De NOVI beschrijft de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het Nederlandse grondgebied. De NOVI geeft richting en helpt om keuzes te maken; te kiezen voor slimme combinaties van functies; uit te gaan van de specifieke kenmerken en kwaliteiten van gebieden.

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit zijn de 'nationale belangen'. Er zijn in totaal 21 nationale belangen waar de NOVI zich op richt:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.

9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

Betekenis voor het project:

De beoogde ontwikkeling is niet van nationaal belang. Desalniettemin sluit de ontwikkeling deels aan bij het nationale belang 'realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur'. De ontwikkeling draagt zorg voor voldoende capaciteit/energievoorziening ten behoeve van het spoor. De ontwikkeling is niet in strijd met de andere nationale belangen. De ontwikkeling is daarmee in lijn met de NOVI.

3.2.2 Besluit ruimtelijke ordening

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om in geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de plantoelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Dit wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking genoemd.

De ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en stelt eisen aan bestemmingsplannen met het oog op een zorgvuldige afweging, transparante besluitvorming en een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Deze ladder is gericht op vraaggericht programmeren en het zorgvuldig benutten van ruimte. Hierbij moet ten eerste de behoefte aan de ontwikkeling worden beschreven en ten tweede moet bij buitenstedelijke ontwikkelingen worden gemotiveerd waarom deze niet binnenstedelijk plaats kan vinden.

Indien er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling dan moet er getoetst worden aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Er is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling indien een project ziet op de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Bij de

beoordeling of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt gekeken of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in beginsel sprake als een nieuw ruimtelijk besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was of volgens het voorheen geldende planologische regime kon worden gerealiseerd. Indien de Ladder voor duurzame verstedelijking van toepassing is moet worden beschreven in hoeverre de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte.

Betekenis voor het project:

Volgend uit jurisprudentie wordt een nieuw transformatorstation niet als nieuwe stedelijke ontwikkeling beschouwd (zie uitspraak van 26 april 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1123 (HollandsKroon)). Gelet op de jurisprudentie is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en is toetsing aan de ladder niet nodig. Een onderstation is daarnaast nog eens veel minder omvangrijk dan betreffende transformatorstation.

3.3 Provinciaal en regionaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie provincie 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 wegennet. 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 het project:

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. De beoogde ontwikkeling heeft vooral betrekking op het thema mobiliteit en bereikbaarheid in de omgevingsvisie. Door het onderstation te bouwen blijft de goede bereikbaarheid van de regio in

stand en wordt het traject betrouwbaarder. Onderhavig plan is dus niet in strijd met de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht.

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 het project:

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

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Stichtse Vecht

In de Omgevingsvisie Stichtse Vecht beschrijft de gemeente haar belangrijkste ambities en keuzes voor de fysieke leefomgeving. Daarbij heeft de gemeente drie doelen opgesteld om tot een steeds betere leefomgeving te komen voor in 2030-2040. Zo heeft de gemeente het voornemen een aantrekkelijke, bereikbare en een gezonde leefomgeving te creëren voor wonen, werken en recreëren. Daarnaast wil de gemeente de kwaliteit van cultuurhistorie, landschap en natuur versterken. Als laatste is het doel om in te spelen op klimaatverandering en ruimte te maken voor de energietransitie. Om deze doelen te bereiken heeft de gemeente zeven thema's opgesteld die de rode draad vormen van de Omgevingsvisie. Dit zijn:

- Gezondheid voor iedereen
- Ruimte voor verstedelijkingsopgaven
- Goede bereikbaarheid in een steeds vollere regio
- Prettig leven in de kernen
- Ruimte voor recreatie
- Toekomstbestendig vitaal platteland
- Werken aan klimaatverandering

Voor onderhavig plan is met name de goede bereikbaarheid in een steeds vollere regio van belang. Ten opzichte van bereikbaarheid heeft de gemeente de volgende opgaven:

- Goede bereikbaarheid met de auto en fiets van de kernen en de bedrijventerreinen behouden. Inzetten op meer gebruik van de treinstations.
- Minder overlast door recreatief verkeer langs en op de Vecht zonder de goede bereikbaarheid voor de eigen inwoners aan te tasten.

- Aantrekkelijker maken om binnen de gemeente de fiets te pakken.
Informatie-intensief, duurzaam en schoon vervoer bevorderen.

De gemeente ziet een goede bereikbaarheid als een belangrijk kwaliteit van de Stichtse Vecht. Een van de wensen hierbij is om de OV-frequentie naar Utrecht, Woerden en Amsterdam te vergroten en om de treinstation intensiever gebruikt te laten worden.

Betekenis voor het project:

Onderhavig plan sluit aan op de omgevingsvisie van de gemeente Stichtse Vecht. Door een nieuw onderstation te bouwen blijft het traject tussen Abcoude en Breukelen betrouwbaar en blijft de bereikbaarheid van de gemeente intact. De bouw van het onderstation is dus in overeenstemming met de omgevingsvisie van de gemeente Stichtse Vecht.

3.4.2 Welstandsnota Stichtse Vecht 2013

Het welstandsbeleid van de gemeente Stichtse Vecht is vastgelegd in de welstandsnota uit 2013. Het welstandsbeleid regelt de verschijningsvorm van bouwwerken. Het beleid is opgesteld vanuit de gedachte, dat welstand een bijdrage levert aan de totstandkoming en het beheer van een aantrekkelijke bebouwde omgeving. Doel van het welstandsbeleid is het welstandtoezicht helder onder woorden te brengen en op een effectieve en controleerbare wijze in te richten. Om dit doel te bewerkstelligen heeft de gemeente verschillende welstandsniveaus opgesteld. Dit zijn: beschermd, bijzonder, gewoon en soepel. Deze welstandsniveaus bepalen in welke mate een nieuwe ontwikkeling aan moet sluiten op bijvoorbeeld het historisch straatbeeld.

Betekenis voor het project:

De ontwikkeling van het onderstation vindt plaats in een gebied dat is aangemerkt als 'gewoon'. Hier heeft de gemeente gekozen voor het handhaven van een basiskwaliteit met daarbij voldoende vrijheid voor de burger of ondernemer om invulling te geven aan eigen initiatieven. Bouwplannen in deze gebieden mogen in principe geen afbreuk doen aan de basiskwaliteit van de omgeving. Het beleid is gericht op het behoud van de oorspronkelijke structuurelementen, de cultuurhistorische bebouwing in samenhang met het landschap en het beperken van grote oppervlakken verharding. De bouw van het onderstation doet geen afbreuk aan de basiskwaliteit van de omgeving. Het onderstation wordt namelijk gebouwd naast een reeds bestaand onderstation langs het spoor dat gesloopt zal worden. Daarmee blijft de basiskwaliteit zo goed als gelijk.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

De gevolgen voor milieu- en omgevingsaspecten vormen een belangrijke afweging bij het al dan niet toelaten van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, die (deels) in strijd zijn met het bestemmingsplan. In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling beschreven aan de hand van diverse milieu- en omgevingsaspecten.

4.2 Milieueffectrapportage

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

Betekenis voor het project:

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

4.3 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals bijvoorbeeld woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies, wordt in het algemeen gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. Milieuzonering beperkt zich tot de

milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. Voor het omgevingstype 'gemengd gebied' gelden kleinere afstanden. De richtafstanden gelden voor de aangegeven bedrijfsactiviteiten in het algemeen. Op basis van onderzoek naar de specifieke milieusituatie van een bedrijf kunnen kleinere aan te houden afstanden gerechtvaardigd zijn. Hiermee kan dan onderbouwd worden afgeweken van de richtafstanden indien de specifieke bedrijfsvoering van het betreffende bedrijf daar aanleiding toe geeft.

Situatie

De ontwikkeling van het onderstation betreft geen milieugevoelige functie maar wel een milieubelastende functie. Er dient daarom getoetst te worden of met het beoogde onderstation voldoende afstand worden gehouden tot milieugevoelige functies. Voor de richtafstanden die aangehouden moeten worden is uitgegaan van 'elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen: < 10 MVA' uit de VNG publicatie Bedrijven en Milieuzonering. Het onderstation valt onder categorie 2 met een richtafstand van 30 voor geluid en 10 meter voor gevaar. In de nabijheid van het projectgebied zijn geen gevoelige functie aanwezig. De meest nabijgelegen gevoelige functie is de woning Polderweg 7 ten noorden van het onderstation op circa 220 meter. Er wordt daarmee voldaan aan de gestelde richtafstanden.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de bouw van het nieuwe onderstation.

4.4 Archeologie en cultuurhistorie

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'.

Onderzoek

Het projectgebied omvat geen dubbelbestemming omtrent archeologie. Wel omvat het projectgebied de 'Waarde – Cultuurhistorie 4'. De voor 'Waarde - Cultuurhistorie 4' aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de versterking van de buitenplaatszone langs de Vecht. Op deze gronden gelden de volgende bouwregels:

- a. Op de gronden met de bestemming 'Waarde - Cultuurhistorie 4' mag ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) en (bouw)regels uitsluitend worden gebouwd indien de betrokken waarden door de bouwactiviteiten niet

- worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voorwaarden te verbinden gericht op het behoud van de ter plaatse aangeduide waarde;
- b. Ter beoordeling van het bepaalde onder a winnen burgemeester en wethouders deskundig advies in;
 - c. Het bepaalde onder a is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op gronden gelegen binnen bouwvlakken.

Er mag dus uitsluitend worden gebouwd indien de betrokken waarden door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voorwaarden te verbinden gericht op het behoud van de ter plaatse aangeduide waarde.

Betekenis voor het project:

Bij onderhavig project worden betrokken cultuurhistorische waarden niet geschaad. Er is namelijk sprake van de bouw van een onderstation naast een reeds bestaand onderstation. Het bestaande onderstation wordt gesloopt waardoor de nieuwe situatie vergelijkbaar is met de bestaande situatie.

4.5 Bodem

In het kader van een ruimtelijk plan dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het projectgebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het projectgebied. 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.

Situatie

In december 2000 is een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd op het voormalige emplacement Nieuwersluis-Loenen, de locatie van het OS valt daar binnen. Ter hoogte van het OS zijn slechts lichte bodemverontreinigingen aangetroffen. De bekledingsgrond van de naastgelegen spoorbaan is in een ander bodemonderzoek gedefinieerd als een geval van ernstige bodemverontreiniging met koper (00059.WG7; Bekledingsgrond spoorverdubbeling tracé Abcoude-Maarssen).

Effecten

Ten aanzien het aspect bodem zijn er nauwelijks effecten te verwachten. Doordat de aard van de werkzaamheden niet reiken tot de beschermde dieptes en een ondoorlatende kleilaag het grondwater beschermt tegen verontreinigingen worden geen effecten verwacht op het aspect bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden. De maatregelen hebben ook geen effect op de grondmechanische situatie of verontreiniging van het grondwater in de deklaag. Op locaties waar bodemingrepen plaatsvinden wordt nog onderzocht of er sprake is van bodemverontreinigingen. Sanering vindt plaats op locaties waar bodemingrepen plaatsvinden en sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Het effect is daarmee neutraal. Op basis van de uitkomsten van de voorgaande bodemonderzoeken behoeven er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen beperkingen te worden gesteld aan het toekomstig gebruik.

Conclusie

Het aspect bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de bouw van het onderstation.

4.6 Ecologie

Ontwikkelingen kunnen effect hebben op beschermde natuurwaarden. Dit betreft potentiële effecten op beschermde soorten, maar ook effecten op beschermde natuurgebieden zijn mogelijk. Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. De Wet natuurbescherming 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 project 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.

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 NNN-gebieden zijn 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.

Betekenis voor het project:

Voor dit project heeft een verkennend natuuronderzoek plaatsgevonden (bijlage 2). Hieruit volgde de volgende resultaten:

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Voor de inventarisatie van Natura 2000-gebieden is gebruik gemaakt van de Natura 2000-gebiedenkaart van PDOK, beschikbaar via het Nationaal Georegister. Hieruit blijkt dat het Natura 2000-gebied 'Oostelijke Vechtplassen' het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied is dat zich op een minimale afstand van circa 2,2 kilometer ten oosten van het projectgebied bevindt. Gelet op de afstand van het projectgebied tot de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden en de aard van de werkzaamheden, zijn directe effecten, zoals optische-, licht-, trillings- en geluidsverstoring, op voorhand uitgesloten. Hierdoor is er geen noodzaak tot een nadere beschouwing op deze effectindicatoren.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden in de sloop- en bouwphase zal gebruik worden gemaakt van de inzet van mobiele werktuigen, hetgeen gepaard gaat met stikstofemissies. In paragraaf 4.7 wordt hier dieper op ingegaan.

Natuurnetwerk Nederland

Het projectgebied maakt geen deel uit van het NNN of andere, provinciaal aangewezen natuurgebieden, waardoor ruimtebeslag op voorhand is uitgesloten. Toetsing van de effecten door externe werking is in Utrecht niet noodzakelijk. Derhalve is er geen noodzaak voor een beschouwing in het kader van, of belemmeringen vanuit, provinciaal natuurbeleid.

Soortenbescherming

Vanuit het onderdeel soortbescherming zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen werkzaamheden. Er zijn geen soorten aanwezig of te verwachten binnen de invloedssfeer van de voorgenomen maatregelen, die beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming en die mogelijk negatief beïnvloed worden. Met de werkzaamheden wordt er echter wel rekening gehouden te worden met de volgende aandachtspunten:

- De watergang in het projectgebied maakt geen onderdeel uit van het essentieel leefgebied van de waterspitsmuis. Met het voornemen om deze deels te dempen, komt het ecologisch functioneren van verblijfplaatsen in de omgeving niet in het geding. Van aantasting van vaste rust- of verblijfplaatsen van de soort is eveneens geen sprake. Het incidenteel voorkomen van de soort in het projectgebied kan echter niet uitgesloten worden. Derhalve dienen mitigerende maatregelen getroffen te worden waardoor het onverhoopt toebrengen van schade aan mogelijk aanwezige individuen wordt voorkomen.
- Tijdens de uitvoeringsfase dient men rekening te houden met de aanwezigheid van broedvogels. Alle broedgevallen zijn gedurende het broedseizoen beschermd. Werkzaamheden met mogelijk versturende effecten op broedgevallen mogen enkel aanvangen buiten het broedseizoen of na vrijgave door een ter zake deskundige. Het broedseizoen loopt globaal van half maart tot augustus. Echter, afhankelijk van de soort en lokale meteorologische omstandigheden,

kan deze periode eerder of later beginnen en eindigen. Van belang is dat broedende vogels niet zodanig opzettelijk verstoord worden dat de gunstige staat van instandhouding van de soort in het geding komt.

- Naast bepalingen voor de bovengenoemde soorten, geldt krachtens artikel 1.11 (lid 1 & 2) van de Wet natuurbescherming, de algemene Zorgplicht voor alle in het wild levende dieren en planten alsmede voor hun directe leefomgeving. Via deze wet wordt eenieder medeverantwoordelijk gesteld voor de zorg en bescherming van flora en fauna en dient men geen handelingen uit te voeren die opzettelijk soorten kunnen aantasten.
- Ten noorden van de toegangspoort aan de oostzijde van de toegangsweg en ten noorden van het huidige OS zijn twee grote groeiplaatsen van Japanse duizendknoop gevonden. Door de sterke groeikracht van de Japanse duizendknoop worden inheemse plantensoorten verdrongen en door de sterke wortelstokken en stengels is hij in staat om schade te veroorzaken aan gebouwen, leidingen en wegen. Zelfs funderingen en constructies kunnen worden aangetast doordat de wortels kleine kieren binnen groeien en ze zo kunnen breken. Het is derhalve van uiterst belang dat bij eventueel grondverzet ten behoeve van de realisatie van het nieuwe OS de groeiplaatsen van de Japanse duizendknoop zorgvuldig gesaneerd worden. Omdat Japanse duizendknoop zich vegetatief vermeerdert, zorgt maaien of klepelen van de soort juist voor verdere verspreiding omdat kleine stengel- of wortelrestanten van de plant kunnen uitgroeien tot een nieuwe plant/populatie. Bij werkzaamheden dient goed opgelet te worden dat er geen wortel- of stengelfragmenten worden verspreid. Tevens kan het onzorgvuldig transporteren van besmette grond leiden tot verdere verspreiding van de soort. De plant zal daarom zorgvuldig bestreden worden.

Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de bouw van het onderstation.

4.7 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 de stikstofdepositie in de aanlegfase is een stikstofonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 3). In deze notitie zijn de mogelijke effecten van stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden beschouwd. Uit de berekening in de AERIUS Calculator 2022 blijkt dat er als gevolg van het project in de aanlegfase

geen toename is van stikstofdepositie $>0,00$ mol/ha/jaar in de omliggende Natura 2000-gebieden, op basis van de gehanteerde uitgangspunten. Effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zijn daarmee op voorhand uit te sluiten. Voor het project is daarmee geen Wnb-vergunning benodigd voor het onderdeel stikstofdepositie.

In de gebruiksfase is sprake van transport van opgewekte energie. Hierbij is geen sprake van enige vorm van stikstofemissie. Er zal met het nieuwe onderstation wel sprake zijn van beperkte en incidentele vervoersbewegingen net zoals in de huidige situatie. Dit is dusdanig weinig dat dit met zekerheid niet leidt tot stikstofemissies met negatieve effecten op Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Het aspect stikstofdepositie hoeft niet nader onderzocht te worden en vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van het onderstation.

4.8 Geluid

Een ander belangrijk aspect bij de ruimtelijke afweging met betrekking tot het aspect geluid wordt geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Deze wet is in werking getreden ter bescherming van geluidsgevoelige functies tegen geluidhinder van wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï.

Situatie

Het nieuwe onderstation valt op basis van de VNG publicatie bedrijven en milieuzonering in milieucategorie 2. Er geldt een richtafstand van 30 meter voor het aspect geluid. Omdat in de nabijheid van het projectgebied geen gevoelige functies aanwezig zijn vormt geluid geen belemmering voor de realisatie van het nieuwe onderstation. Het dichtstbijzijnde geluidgevoelige object bevindt zich op ten minste 165 meter afstand van het onderstation. Er wordt voldaan aan de richtafstand, een onderzoek naar industrielawaaï wordt niet noodzakelijk geacht.

Het onderstation betreft geen geluidgevoelige functie en de ontwikkeling brengt geen permanente toename van verkeersbewegingen met zich mee. Er is geen onderzoek naar wegverkeerslawaaï nodig.

Betekenis voor het project:

Geluid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van het nieuwe onderstation Nieuwersluis.

4.9 Luchtkwaliteit

In de Wet Milieubeheer (Wm) zijn eisen opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de buitenlucht moet voldoen. Hierbij is onderscheid gemaakt in grenswaarden waaraan nu moet worden voldaan en grenswaarden waaraan in de toekomst moet worden voldaan. De meest kritische stoffen zijn stikstofdioxide en fijnstof. Voor de andere in de Wm genoemde stoffen, wordt in Nederland, behoudens bijzondere situaties, overal voldaan aan de vereisten.

Op grond van artikel 5.16 Wm verlenen college van burgemeester en wethouders alleen een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan wanneer aannemelijk is dat gemaakt dat:

- Het vergunde plan niet leidt niet tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden, of;

- De luchtkwaliteit als gevolg van het vergunde plan per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of, bij een beperkte toename, door een met de ontwikkeling samenhangende maatregel of effect, per saldo verbetert, of;
- Het vergunde plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen, of;
- De ontwikkeling is opgenomen of past in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Situatie

Er worden met de omgevingsvergunning geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die leiden tot een substantiële toename van verkeer. Enkel de werkzaamheden ten behoeve van de bouw van het onderstation resulteren tijdelijk in extra verkeersbewegingen ten opzichte van de bestaande situatie. Nadat de werkzaamheden zijn afgerond zijn de verkeersbewegingen weer op niveau van de bestaande situatie. Het onderstation zelf produceert geen uitstoot die kan leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Het project beïnvloedt dan ook niet in betekenende mate de luchtkwaliteit in de zin van het Besluit nimb. Aan de wettelijke grenswaarden wordt daarmee voldaan.

Betekenis voor het project:

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde herontwikkeling van onderstation Nieuwersluis.

4.10 Externe veiligheid

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.

Betekenis voor het project:

Met de aanleg van het onderstation wordt geen kwetsbaar object toegevoegd, noch betreft het een risicobron. Het aspect externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor het plan.

4.11 Ontploffbare oorlogsresten (OO)

De bodemingrepen die gepaard gaan met de geplande werkzaamheden zullen eventueel aanwezige OO in de bodem kunnen activeren. Derhalve dienen, voorafgaand aan de werkzaamheden, de risico's op het aantreffen van OO binnen het onderzoeksgebied in kaart te worden gebracht. Het vooronderzoek OO heeft tot doel om te beoordelen of er indicaties zijn dat binnen het

onderzoeksgebied explosieven aanwezig zijn, en zo ja, om het verdachte gebied af te bakenen.

Betekenis voor het project:

Uit het beschikbare vooronderzoek (bijlage 4) is gebleken dat de projectlocatie is gelegen in een onverdacht gebied. Het aspect OO vormt daarom geen belemmering bij onderhavig project.

4.12 Verkeer en parkeren

Onderdeel van een goede ruimtelijke ordening is het effect van een beoogd nieuw project op de verkeersstructuur en het parkeren in en rondom het projectgebied.

Situatie

Het onderstation is enkel toegankelijk voor bestemmingsverkeer (onderhoud/werk), waarvoor de vier parkeerplaatsen op de plek van het oude onderstation worden aangelegd. Met de realisatie van het nieuwe onderstation is niet of nauwelijks sprake van verkeerstoename. In de aanlegfase neemt het aantal verkeersbewegingen tijdelijk beperkt toe. Dit levert geen problemen op in de verkeerssituatie. Het nieuwe onderstation is ontsloten via een reeds bestaand pad dat is aangelegd voor het bestaande onderstation. Dit pad is zuidelijk gelegen en loopt tot de Angstelkade.

Betekenis voor het project:

Verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het onderstation.

4.13 Waterparagraaf

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de watertoets verplicht voor bestemmingsplannen. In deze paragraaf wordt ingegaan op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie.

Europees beleid

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2027 op orde is.

Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

De uitvoering van de KRW schept de nodige verplichtingen en biedt tegelijkertijd voor Nederland ook veel mogelijkheden. Nederland ligt immers benedenstrooms en is voor zijn waterkwaliteit voor een belangrijk deel afhankelijk van het buitenland. Door de invoering van de richtlijn kunnen landen niet langer problemen van hun bord schuiven. Aan Nederland de opgave om de richtlijn goed en doelmatig uit te voeren.

Rijksbeleid

In het Nationaal Water Programma 2022 – 2027 (NWP) beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering

ervan in de rijkswateren. Nederland en water zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Water heeft invloed op waar en hoe we wonen, onze natuur, drinkwater, scheepvaart, landbouw en industrie. Er liggen grote opgaven voor het waterdomein die in de toekomst groter en complexer worden, waaronder:

- Het anticiperen op de gevolgen van klimaatverandering voor Nederland door een adequate bescherming tegen overstromingen, een waterrobuuste inrichting en een zoetwatervoorziening die ook bij toenemende droogte volstaat;
- Het blijvend werken aan de kwaliteit en kwantiteit van ons grond- en oppervlaktewater, herstel van biodiversiteit en een duurzame drinkwatervoorziening;
- Het met elkaar in balans brengen van de vele functies op de Noordzee, zoals windenergie, natuurontwikkeling, visserij, scheepvaart en zandwinning;
- Het in stand houden en waar nodig vervangen of renoveren van infrastructuur zoals waterkeringen, bruggen en sluizen.

De wateropgaven staan niet op zichzelf; een integrale aanpak met andere opgaven in de fysieke leefomgeving, zoals de energietransitie, de woningbouw en de transitie landelijk gebied, is noodzakelijk. Voor een integrale aanpak van de opgaven wordt het water- en bodemsysteem meegenomen als leidend principe.

Waterbeheerplan

Het Waterbeheerprogramma (WBP) 2022-2027 geeft de koers aan voor een toekomstbestendig watersysteem in het gebied voor de komende zes jaar. Waterschappen staan de komende jaren voor een grote uitdaging. Er wordt met elkaar steeds meer gebruik gemaakt van de schaarse ruimte. Dit heeft gevolgen voor water in kwalitatieve en kwantitatieve zin. De samenhang met de opgaves op het gebied van ruimtelijke ordening neemt daarnaast verder toe. Wat dit betekent is terug te zien in het Waterbeheerprogramma 2022-2027 van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Het WBP is een programma onder de nieuwe Omgevingswet en is wettelijk verplicht.

Onderdeel van het Waterbeheerprogramma zijn de maatregelen die het waterschap wil nemen om het oppervlaktewater schoner en gezonder te maken. Er wordt rekening gehouden met de eisen die de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) stelt. De maatregelen die het waterschap neemt om de KRW doelen te halen wordt vastgelegd in het WBP. De KRW doelen liggen vast in de regionale Waterprogramma's van de provincies en het totaalpakket is terug te vinden in het door het Rijk vast te stellen Stroomgebiedbeheerplan (SGBP).

Keur AGV

Het projectgebied valt binnen het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Het waterschap is verantwoordelijk voor de zorg voor het watersysteem en de zorg voor het zuiveren van stedelijk afvalwater. De zorg voor het watersysteem omvat het beheer van de oppervlaktewateren, waterkeringen en bergingsgebieden, grondwater en ondersteunende waterstaatkundige kunstwerken. Waternet is de organisatie die de taken namens AGV uitvoert. Het beleid van AGV is verwoord in het onder andere het Waterbeheerprogramma, de Waterschapverordening (Keur AGV 2019) en in diverse beleidsnota's.

In de Keur staan de regels voor het gebruik van het watersysteem. De Keur heeft als belangrijkste doel om een veilig en gezond watersysteem te waarborgen en het te beschermen tegen risico's van activiteiten die van invloed kunnen zijn op de goede staat en werking van het watersysteem. Denk aan bescherming van de waterkwaliteit, het peilbeheer en het sterk houden van dijken.

Voor activiteiten in en nabij het watersysteem kan een vergunningplicht gelden, of een vrijstelling van vergunningplicht, waarbij gestandaardiseerde regels gelden. Deze vrijstellingsregels staan in het Keurbesluit. Veelal geldt een meldplicht voor vrijgestelde activiteiten.

In sommige, uitzonderlijke gevallen kunnen de regels in het Keurbesluit tekortschieten of juist te streng zijn. In die gevallen kan het waterschap maatwerkvoorschriften stellen. Het waterschap kan dit zelfstandig doen, maar ook op aanvraag van de initiatiefnemer of een ander.

De beleidsregels voor Keur geven uitleg, maatstaven en afwegingen voor de beoordeling van vergunningaanvragen en maatwerk.

Betekenis voor het project:

Omdat de voorgenomen ontwikkeling effect kan hebben op de waterhuishoudkundige situatie, zowel kwantitatief als kwalitatief, is er een watertoets uitgevoerd:

Verhard oppervlak

Het aanbrengen van meer dan 1.000 m² verhard oppervlak binnen stedelijk gebied is vergunningplichtig op grond van de Keur AGV 2019. In het landelijk gebied geldt dit voor het aanbrengen van meer dan 5.000 m² verhard oppervlak. Een initiatiefnemer die een vergunning aanvraagt voor het aanleggen van verhard oppervlak, moet het verlies aan waterberging compenseren. Tenminste 10% van de toename van het verhard oppervlak moet gecompenseerd worden in de vorm van oppervlaktewater. Alternatieve waterbergingsvoorzieningen zijn ook mogelijk, mits de waterbergingscapaciteit tenminste 70 m³ per 1.000 m² verharding bedraagt en de afvoer naar oppervlaktewater gecontroleerd plaatsvindt. Aangetoond moet zijn dat het effect op het watersysteem gelijkwaardig is aan het effect van compensatie door aanleg van open water, en dat de werking van de voorziening ook op lange termijn gegarandeerd is.

De voorkeursvolgorde voor de omgang met hemelwater is vasthouden – bergen – afvoeren. Het heeft de voorkeur hemelwater zoveel mogelijk vast te houden in het projectgebied. Bijvoorbeeld door toepassing van infiltratiekratten in de ondergrond, doorlatende verharding, wadi's of groene daken.

Bij onderhavig project is sprake van een ontwikkeling in het landelijk gebied. De toename van verharding blijft ruimschoots onder de 5.000 m² en is daarmee niet vergunningplichtig. Omdat de ontwikkeling niet vergunningplichtig is, hoeft er ook gecompenseerd te worden.

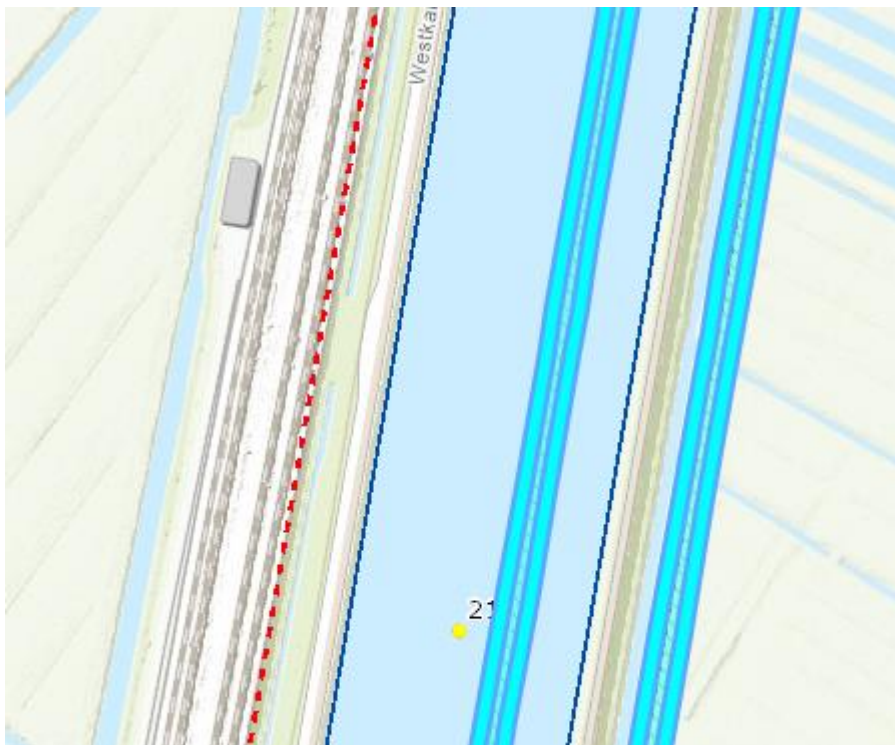
Oppervlaktewater

Het dempen en graven van nieuw oppervlaktewater zijn vergunningplichtige activiteiten. Aandachtspunten zijn o.a. dat de doorstroming gewaarborgd moet blijven, de hoeveelheid oppervlaktewater (waterbergingscapaciteit) ten minste gelijk moet blijven en dat waterkwaliteit en ecologische waarden niet mogen verslechteren.

Langs het huidige en geplande onderstation loopt een secundaire watergang. Bij de uitvoering van het project wordt de watergang ter plaatste van het nieuwe onderstation versmald (zie figuur 2.3). Ter plaatste van het oude onderstation is deze watergang reeds versmald. Om de nieuwe versmalling te compenseren wordt de watergang ter plaatste van het oude onderstation weer gedeeltelijk verbreed. De aanleg van het onderstation heeft daarmee geen invloed op het oppervlaktewater.

Waterveiligheid

De goede staat en werking van waterkeringen moet gewaarborgd blijven. Ook moet doelmatige inspectie mogelijk blijven en moet de waterkering tegen aanvaardbare maatschappelijke lasten in stand kunnen worden gehouden. Parallel aan de spoorlijn bevindt zich het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit waterstaatswerk is in beheer van Rijkswaterstaat. De projectlocatie ligt buiten de begrenzing van het beheersgebied van Rijkswaterstaat. Bij het Amsterdam-Rijnkanaal zijn twee beschermingszones van Rijkswaterstaat voor regionale keringen te vinden (zie figuur 4.3). Echter liggen deze keringen niet binnen de projectlocatie, maar aan de andere zijde van het Amsterdam-Rijnkanaal. Daarmee heeft het project geen nadelige gevolgen voor de waterveiligheid en zijn er vanuit Rijkswaterstaat geen specifieke verplichtingen waar aan moet worden voldaan.



Figuur 4.1 Beschermingszones regionale keringen Rijkswaterstaat (plangebied rood omlijnd)

Grondwater

Voor grondwateronttrekkingen geldt – afhankelijk van de duur en het debiet – een vergunning- of meldplicht op grond van de Keur. Onttrekkingen moeten zo veel mogelijk worden beperkt. Voor zover doelmatig en duurzaam moet onttrokken grondwater zoveel mogelijk worden teruggebracht in de bodem

(retourbemaling). Bij het project wordt geen grondwater onttrokken en daarmee vormt grondwater geen belemmering.

Waterkwaliteit

Ruimtelijke ontwikkelingen in het projectgebied mogen niet leiden tot een verslechtering van de chemische en ecologische oppervlaktewaterkwaliteit in de omgeving. Het kan zijn dat dit moet worden aangetoond bij een vergunningaanvraag. Dit kan bijvoorbeeld worden bepaald aan de hand van Ecologische Sleutelfactoren. Enkele principes waar rekening mee moet worden gehouden:

- De nutriëntenbelasting op het watersysteem mag niet groter worden. Nutriënten komen o.a. in het oppervlaktewater terecht via vuilwater-overstorten, afstromend hemelwater vanaf verhard oppervlak en door nalevering vanuit de bodem;
- Bomen langs watergangen zijn in beginsel niet wenselijk, vanwege bladval (nutriëntenbelasting) en schaduwwerking.
- Voldoende natuurvriendelijke oevers. Niet overal beschoeiing.
- Voldoende lichtinval (belangrijk voor waterplanten). Beperk overkluizingen en steigeroppervlakken boven water.
- Een waterdiepte passend bij de functie, maar niet dieper.

Onderhavig project leidt niet tot nadelige gevolgen voor de waterkwaliteit. Er hoeft dus niet te worden gecompenseerd.

Klimaatadaptatie

Door de verandering van het klimaat wordt het weer steeds extremer. Meer en meer krijgen we te maken met hitte, droogte, wateroverlast door hevige regenbuien en kans op overstromingen. Bij de ontwikkeling van het onderstation is er rekening gehouden met klimaatadaptatie. ProRail heeft bij onderhavig project gebruik gemaakt van haar 'Handreiking klimaatadaptatie projecten ProRail'. Met deze handreiking wordt een goed beeld gekregen van de klimaateffecten nu, de klimaateffecten na uitvoering van het nieuwe project, en wat de kansen zijn om de impact van klimaateffecten te verkleinen. In het ontwerp zijn klimaateisen verwerkt, zodat het onderstation beter bestand is tegen deze klimaateffecten. Zo wordt er gebruik gemaakt van halfverharding, waardoor het water beter in de grond kan infiltreren en heeft het onderstation een sedumdak, wat regenwater absorbeert en de omgevingstemperatuur verlaagd.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij een omgevingsvergunning voor planologisch afwijken van het bestemmingsplan dient op grond van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid. Tevens verplicht de Wro dat bepaalde plankosten op de initiatiefnemer kunnen worden verhaald. Het gaat hierbij om de plankosten en de kosten van ontwikkelingen die de gemeente redelijkerwijs moet maken, zoals de aanleg van voorzieningen van openbaar nut.

Op grond van artikel 6.12 van de Wro dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bouwplan zoals in het Bro is omschreven is voorgenomen. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig indien:

1. het kostenverhaal anderszins is verzekerd;
2. het bepalen van een tijdvak of fasering niet nodig is;
3. het stellen van locatie-eisen of regels niet nodig is.

Situatie

Met de omgevingsvergunning voor het planologisch afwijken van het bestemmingsplan wordt de ontwikkeling van het nieuwe Onderstation Nieuwersluis mogelijk gemaakt. De kosten van de ontwikkeling en instandhouding en het risico komen voor rekening van de initiatiefnemer.

Door wijziging van het planologisch regime, kan er voor belanghebbenden schade als gevolg van waardedaling ontstaan. Deze schade wordt planschade genoemd.

De gemeente Stichtse Vecht sluit een planschadeovereenkomst met de initiatiefnemer over de eventuele kosten als gevolg van verzoeken om tegemoetkoming in planschade. Initiatiefnemer verzorgt voor eigen rekening de ontwikkeling van het onderstation. Er zijn geen kosten voorzien voor de gemeente. Het sluiten van een exploitatieovereenkomst is niet nodig. Ook kan afgezien worden van een exploitatieplan zoals bedoeld in artikel 6.12 Wro. De ontwikkeling wordt hiermee geacht economisch uitvoerbaar te zijn.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In artikel 3.10 van de Wabo is opgenomen dat voor een activiteit die in strijd is met het bestemmingsplan, de uitgebreide procedure wordt doorlopen. De uitgebreide voorbereidingsprocedure kent een doorlooptijd van 26 weken en

kan eenmaal worden verlengd met zes weken. De uitgebreide procedure is van toepassing op onderhavig planvoornemen.

Op de voorbereiding van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan is artikel 6.18 Besluit omgevingsrecht (Bor) van toepassing. Daarin is bepaald dat het bij bestemmingsplannen verplichte bestuurlijk vooroverleg ex. Artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) ook wordt gevoerd bij deze besluiten. Dit houdt in dat overleg plaats vindt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in geding zijn als gevolg van het project.

Op deze procedure is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Voordat een besluit wordt genomen, legt de vergunningverlenende instantie het ontwerpbesluit en waar nodig de ontwerpverklaring van geen bedenkingen met de overige relevante stukken (waaronder deze ruimtelijke onderbouwing) zes weken ter inzage. Eenieder heeft de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Bij besluitvorming op de aanvraag van de omgevingsvergunning worden de zienswijzen beoordeeld. Als de omgevingsvergunning wordt verleend, treedt deze in werking met ingang van de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij een verzoek om een voorlopige voorziening is gedaan. Na inwerkingtreding van de omgevingsvergunning vormt die vergunning de basis om af te wijken van het bestemmingsplan.

Na bekendmaking van de vergunning is het diegene die een zienswijze ingediend hebben mogelijk om beroep in te stellen bij de rechtbank en eventueel een voorlopige voorziening aan te vragen. Na uitspraak van de rechtbank kan hoger beroep worden aangetekend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (en kan eveneens een voorlopige voorziening worden aangevraagd).

6 Conclusie

ProRail is voornemens om een nieuw onderstation te realiseren in Nieuwersluis, omdat het bestaande onderstation aan het einde van zijn technische levensduur is. Het betreft een onderstation met de afmetingen van 26,1 bij 6,3 meter en een hoogte van 4 meter.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken is een wijziging van het planologisch regime noodzakelijk. Met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3° Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wordt met een omgevingsvergunning afgeweken van het bestemmingsplan. Een dergelijke omgevingsvergunning dient te zijn voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Voorliggend rapport vormt deze ruimtelijke onderbouwing.

De beoogde ontwikkeling sluit aan en/of is niet strijdig met de beleidsuitgangspunten op zowel nationaal, provinciaal als lokaal niveau. Daarnaast is de ontwikkeling getoetst aan alle milieu- en omgevingsaspecten. Uit de uitgevoerde onderzoeken is gebleken dat de ontwikkeling niet leidt tot een aantasting van het milieu of een overschrijding van wettelijk voorgeschreven normen.

Met in achtneming van voornoemde is de afwijking van het vigerend bestemmingsplan aanvaardbaar. In de nieuwe situatie is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Together with our clients
and the collective
knowledge of our 18,500
architects, engineers and
other specialists, we co-
create solutions that
address urbanisation,
capture the power of
digitalisation, and make our
societies more sustainable.

Sweco – Transforming
society together