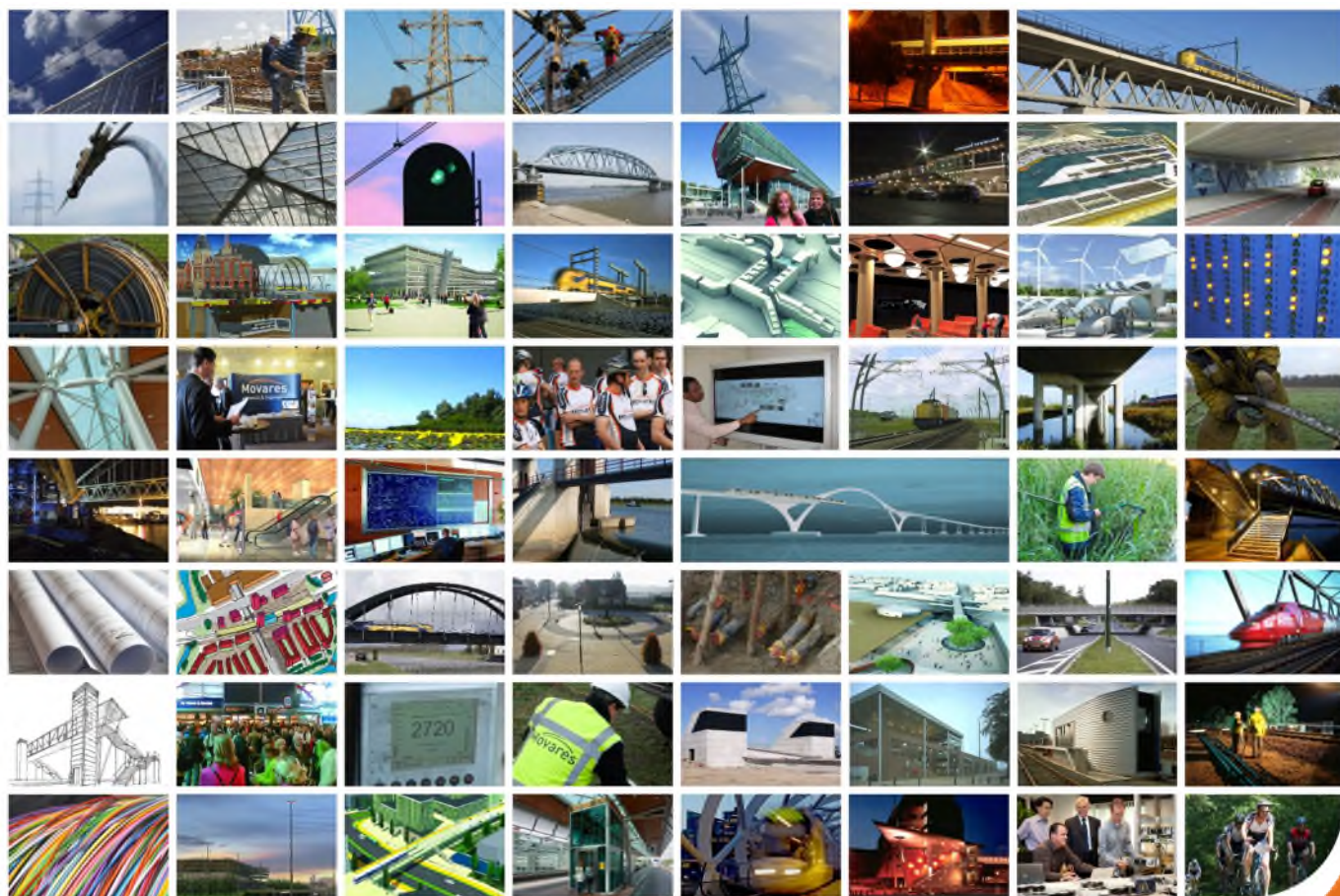




Onderstation Gilze-Rijen

21 februari 2022 - Versie 1.0

Autorisatieblad

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	K. Rauhe	v	21-02-2022
Gecontroleerd door	A. van Driel	v	22-02-2022
Vrijgegeven door	M.P. Koningen	v	23-02-2022

Op dit autorisatieblad ontbreken de handtekeningen wegens de digitale verwerking van ons vrijgaveproces. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Versie historie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting
0.0	Dummy ruimtelijke onderbouwing	14-04-2021	
0.1	Concept ruimtelijke onderbouwing	22-09-2021	
0.2	Concept ruimtelijke onderbouwing	26-11-2021	Opmerkingen planologie verwerkt
0.3	Concept ruimtelijke onderbouwing	08-12-2021	Aanvullende opmerkingen verwerkt
1.0	Ruimtelijke onderbouwing	21-02-2022	Verwerking definitief bouwplan

Samenvatting

Op locatie Gilze-Rijen, tussen stations Gilze-Rijen en Tilburg Reeshof ter hoogte van de Kempenbaan, wordt een nieuwbouw onderstation geplaatst ter vervanging van het bestaande gebouw. Op betreffende locatie is bestemmingsplan 'Bedrijventerrein de Haansberg' van kracht, vastgesteld op 27-05-2013. De locatie is bestemd met bouwvlak met de enkelbestemming 'Bedrijf' als beschreven in artikel 4 van de bestemmingsplanregels. De locatie kent de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie – 5' als beschreven in artikel 15, de functieaanduiding 'nutsvoorziening', een maximale bouwhoogte van 4,5 meter en twee gebiedsaanduidingen: 'milieuzone – geluidsgevoelige functie' en 'ihcs-1'.

Het beoogde gebruik past in deze bestemming. Het plan voldoet niet aan de bouwregels als gesteld in artikel 4.2 van het vigerende bestemmingsplan. Het nieuwe onderstation wordt buiten het aangegeven bouwvlak gerealiseerd.

Een omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing met een uitgebreide voorbereidingsprocedure is bij dit plan noodzakelijk. Het plan valt niet onder de gevallen als beschreven in de kruimelgevallenlijst (Bijlage II Bor). Dit maakt voor dit plan een omgevingsvergunning wordt aangevraagd gebaseerd op artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo

Gemeente Gilze en Rijen is het bevoegd gezag op basis van artikel 2.4 lid 5 van de wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De wettelijke basis voor aanvraagprocedure van een omgevingsvergunning is de Algemene wet bestuursrecht, welke aangevuld wordt in artikel 2.1 van de Wabo.

Het plan voldoet aan beleid op Rijks- Provincie- en gemeenteniveau. Uit achtergrondonderzoeken komen geen beperkende factoren. Het plan is, deze aspecten in ogenschouw nemende, dan ook haalbaar.

Inhoudsopgave

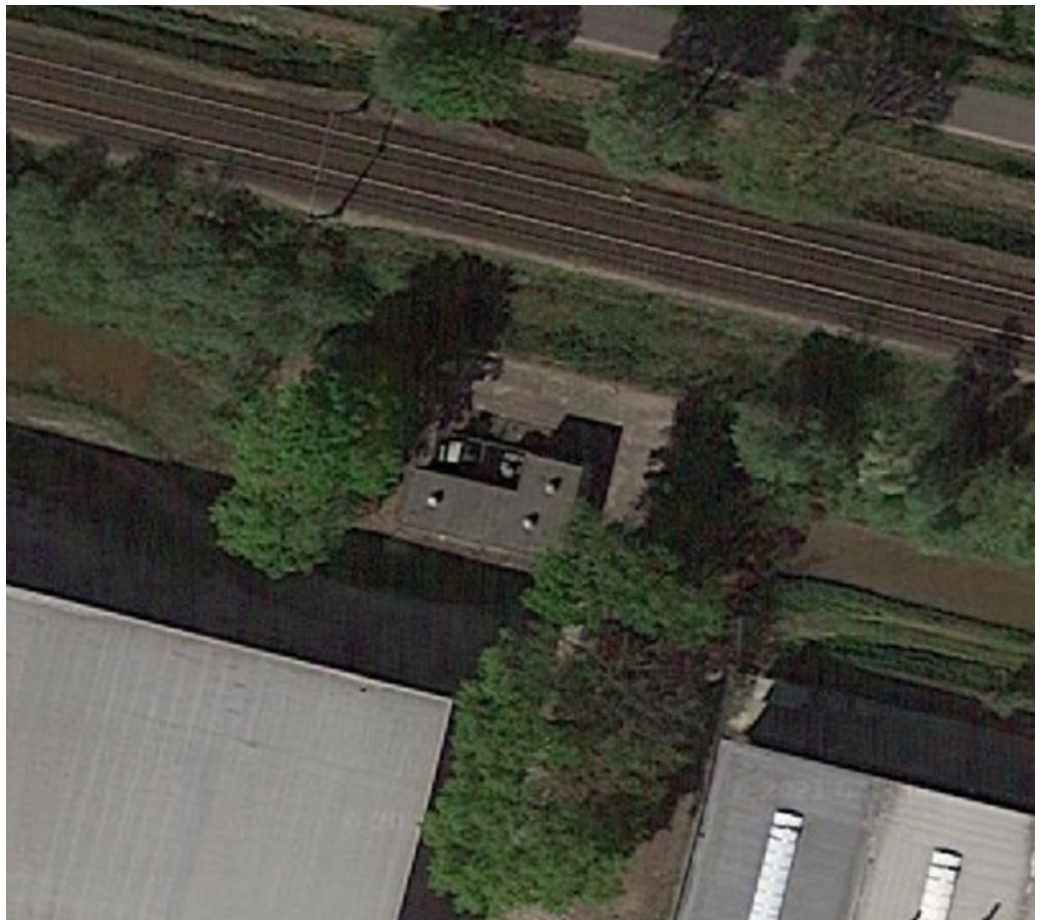
Samenvatting	1
Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Ligging en context	4
1.3 Situatie nieuw te bouwen onderstation	5
1.4 Vigerend bestemmingsplan	6
1.5 Bestemmingsplanregels	7
1.6 Procedure	8
1.7 Leeswijzer	9
2 Planomschrijving	10
2.1 Ruimtelijke inpassing	10
2.2 Methodiek	10
2.3 Huidige situatie	10
2.4 Toekomstige situatie	13
2.5 3D visualisaties	13
2.6 Materiaal en kleurgebruik	14
2.7 Bouwtekeningen	15
2.8 Referentiebeelden	17
3 Juridische en beleidskaders	19
3.1 Inleiding	19
3.2 Rijksbeleid	19
3.3 Provinciaal beleid	19
3.4 Gemeentelijk beleid	19
3.5 Beleidstoetsing	20
4 Onderzoek en randvoorwaarden	21
4.1 Bodem	21
4.2 Geluids- en milieuzonering	22
4.3 Watertoets	22
4.4 Ecologie	24
4.5 NNN	25
4.6 Fauna	26
4.7 Geluid	27
4.8 Luchtkwaliteit	27
4.9 Externe veiligheid	27
4.10 Brandveiligheid	27
4.11 Flora	28
4.12 Kabels en leidingen	29
4.13 Milieueffectrapportage (MER)	29
5 Uitvoerbaarheid	30
5.1 Economische uitvoerbaarheid	30
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
5.3 Planning	30

Inleiding

1.1 Aanleiding

ProRail is verantwoordelijk voor het spoorwegennet van Nederland. Het tractie energievoorzieningsnet, oftewel TEV, bereikt zijn grenzen. Hierom is het noodzakelijk onderstations toe te voegen of te vervangen langs het spoor. Deze ruimtelijke onderbouwing betreft het plaatsen van een onderstation op locatie Gilze-Rijen. Het nieuwbouw onderstation is ter vervanging van het bestaande onderstation, het onderstation wordt naast het huidige onderstation gebouwd waarna het huidige onderstation wordt gesloopt. Het nieuwe onderstation is gepland aan de noordzijde, langs het spoor. Dit is buiten de huidige vigerende planologische kaders. Deze rapportage dient als ruimtelijke onderbouwing voor het buitenplans afwijken van het bestemmingsplan (artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo). Zowel het bestaande gebouw als bestaande installaties zijn einde technische levensduur en dienen vervangen te worden voor nieuwbouw. Het doel van het project is de energievoorziening van het spoorwegennet toekomstbestendig te maken, waarvoor plaatsen van onderstation Gilze-Rijen noodzakelijk is. Deze ruimtelijke onderbouwing is nodig voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

1.2 Ligging en context



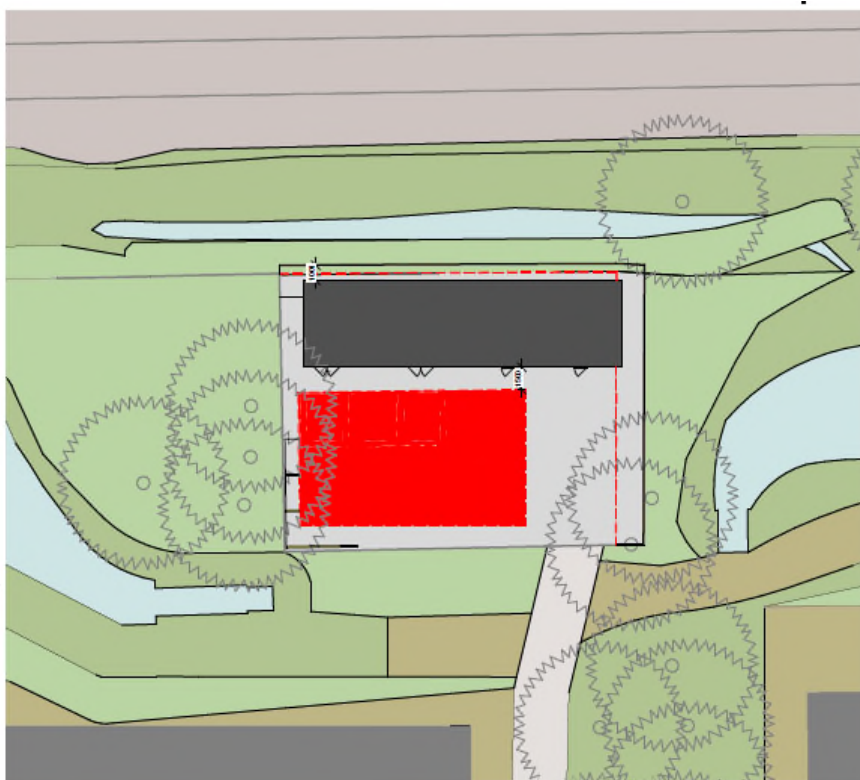
Figuur 1: Luchtfoto huidige locatie onderstation Gilze-Rijen (bron: ESRI, maps.prorail.nl)

Onderstation Gilze-Rijen is gelegen tussen stations Gilze-Rijen en Tilburg Reeshof ter hoogte van de Kempenbaan.

Het onderstation is gelegen ter hoogte van spoorwegkilometrerings km.12.100-12.120. De locatie wordt aangeduid met geocode 123.

De omgeving rondom het terrein van het nieuwe onderstation is bedrijventerrein aan de zuidzijde en de spoorzone aan de noordzijde. Het onderstation is bereikbaar middels een weg die aansluit op de Kempenbaan in Rijen.

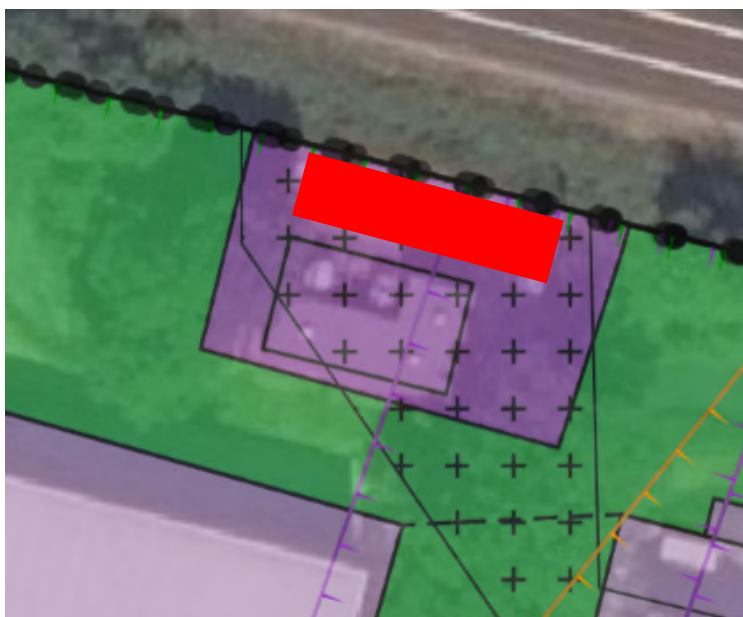
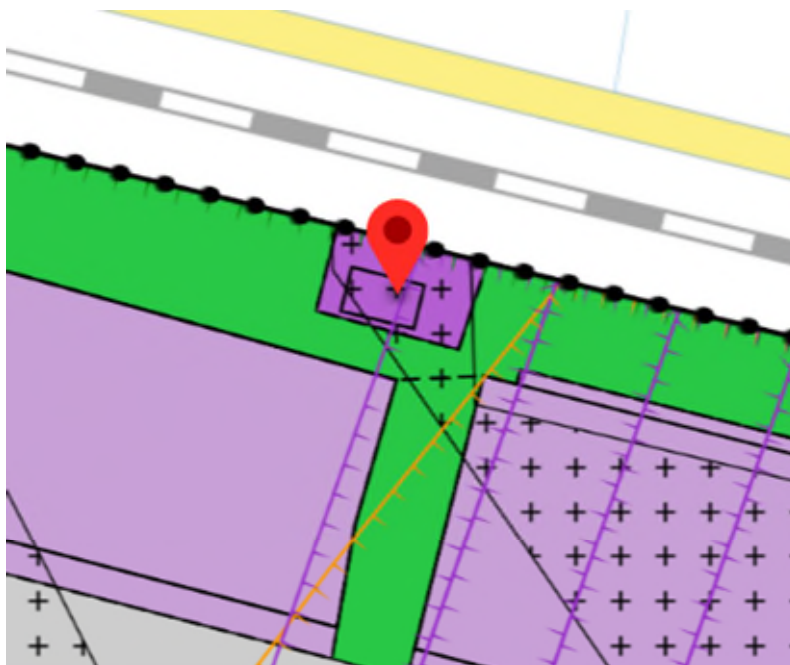
1.3 Situatie nieuw te bouwen onderstation



Figuur 2: Nieuw te bouwen onderstation in grijs met huidige onderstation in rood

Zoals beschreven wordt het nieuwe onderstation op hetzelfde perceel ontwikkeld als het bestaande onderstation, maar wordt deze naast het huidige onderstation ontwikkeld. Het oude onderstation wordt na realisatie van het nieuwe onderstation gesloopt.

1.4 Vigerend bestemmingsplan



Figuur 3: Uitsnedes bestemmingsplankaart, in rood het bouwvlak van het nieuw te ontwikkelen onderstation (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Op betreffende locatie is bestemmingsplan 'Bedrijventerrein de Haansberg van kracht, vastgesteld op 27-05-2013. Het bestemmingsplan is sinds vaststelling onherroepelijk en volledig in werking. Het plan is bekend onder IMRO-code 'NL.IMRO.0784.BPHaansbergRijen-VG01'.

De locatie is bestemd met bouwvlak met de enkelbestemming 'Bedrijf' als beschreven in artikel 4 van de bestemmingsplanregels. De locatie kent de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie – 5' als beschreven in artikel 15, de functieaanduiding 'nutsvoorziening', een maximale bouwhoogte van 4,5 meter en twee gebiedsaanduidingen: 'milieuzone – geluidsgevoelige functie' en 'ihcs-1'.

1.5 Bestemmingsplanregels

De bestemming 'Bedrijf' is beschreven in artikel 4 van de bestemmingsplanregels. De volgende regels zijn van toepassing:

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. nutsvoorzieningen, ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening';
- b. ondergrondse en bovengrondse leidingen en toebehoren;
- c. bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals, nutsvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, tuinen en erven.

4.2 Bouwregels

1. 4.2.1 Algemene bouwregels

Uitsluitend zijn toegestaan gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die ten dienste van de bestemming staan.

2. 4.2.2 Gebouwen

- a. gebouwen worden binnen het bouwvlak gebouwd; **Strijdig**
- b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' is aangegeven.

3. 4.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer bedragen dan 3 m;
- b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 5 m.

4. 4.2.4 Parkeren

Bij het oprichten van gebouwen of het veranderen in gebruik dient de inrichting van elk perceel zodanig te zijn dat voldoende ruimte aanwezig is om zowel het parkeren als

het eventueel laden en lossen op eigen terrein te kunnen afwikkelen. Op eigen terrein dient voorzien te zijn in voldoende parkeeraccommodatie alsmede laad- en losruimte conform de parkeerrichtlijnen opgenomen als Bijlage 1.

Artikel 21 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden bij omgevingsvergunning afwijken van:

- a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;

1.6 Procedure

Het plan voldoet niet op alle aspecten aan de regels van het vigerend bestemmingsplan. Het plan voldoet niet omdat de grenzen van het bouwvlak worden overschreden. In het vigerende bestemmingsplan is een bouwvlak opgenomen op de locatie van het huidige onderstation. Het nieuw te bouwen onderstation valt binnen de bestemming bedrijf, maar is buiten het bouwvlak gepland. Daarom is het noodzakelijk om via een omgevingsvergunning af te wijken van het bestemmingsplan.

Hiermee is het plan strijdig met Artikel 4.2 lid 2 onder a: ‘gebouwen worden binnen het bouwvlak gebouwd’.

Om deze reden moet er worden afgeweken van het bestemmingsplan. Afwijken van het bestemmingsplan is mogelijk op de volgende drie wijzen:

- Middels de binnenplanse vrijstellingsmogelijkheid op basis van artikel 2.12 lid 2, sub a onder 1 Wabo;
- Door gebruik te maken van de kruimelgevallenregeling in Bijlage II van het Bor met een reguliere voorbereidingsprocedure obv art 2.12 lid 1 sub a onder 2 Wabo;
- Een omgevingsvergunning gebaseerd op artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo met een uitgebreide voorbereidingsprocedure en een goede ruimtelijke onderbouwing.

Een omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing met een uitgebreide voorbereidingsprocedure is bij dit plan noodzakelijk. Het plan valt niet onder de gevallen als beschreven in de kruimelgevallenlijst (Bijlage II Bor). Er is geen relevant artikel op basis waarvan een binnenplanse afwijking op basis van artikel 2.12 lid 2, sub a onder 1 Wabo mogelijk is. Dit maakt voor dit plan een omgevingsvergunning wordt aangevraagd gebaseerd op artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo

Gemeente Gilze en Rijen is het bevoegd gezag op basis van artikel 2.4 lid 5 van de wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De wettelijke basis voor aanvraagprocedure van een omgevingsvergunning is de Algemene wet bestuursrecht, welke aangevuld wordt in artikel 2.1 van de Wabo.

1.7 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt een inleiding op het plan gegeven. In hoofdstuk 2 wordt het plan nader omschreven, de bestaande situatie en de toekomstige situatie. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van het relevante rijks-, provinciale- en gemeentelijke beleid. In hoofdstuk 4 komen diverse aspecten aan de orde die een sturende of belemmerende werking kunnen hebben op functies of ontwikkelingen binnen het bestemmingsplangebied, zoals cultuurhistorie en archeologie, flora en fauna. Dit leidt tot randvoorwaarden en eisen voor de uitvoer van het plan. Tot slot bevat hoofdstuk 5 de uitvoerbaarheid.

2 Planomschrijving

2.1 Ruimtelijke inpassing

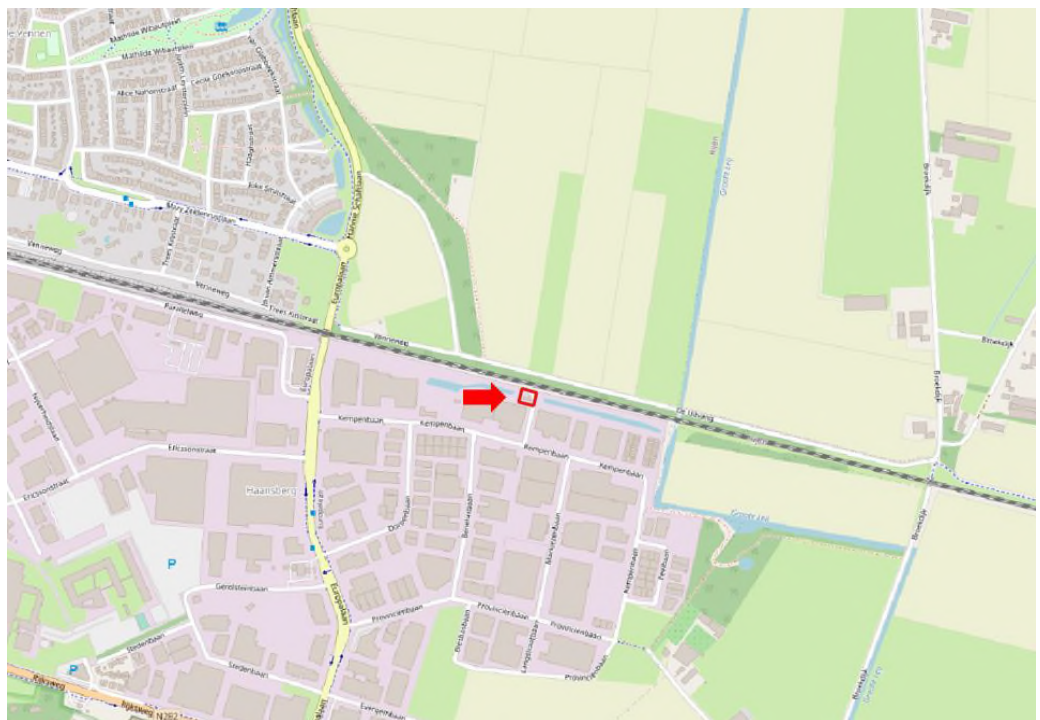
Het nieuwe onderstation wordt ruimtelijk ingepast op basis van de eisen uit de onderzoeken en randvoorwaarden (zie Hoofdstuk 4). Verder wordt in dit hoofdstuk nader omschreven hoe het gebouw er in de nieuwe situatie uit gaat zien en hoe deze op omgevingsensitieve wijze is ingepast.

2.2 Methodiek

Deze ruimtelijke onderbouwing is nodig voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning. De teksten zijn opgesteld zodat wordt voldaan aan de eisen van een ruimtelijke onderbouwing voor een afwijking van een bestemmingsplan.

2.3 Huidige situatie

In de huidige situatie is een onderstation gelegen tussen de achterzijde van bebouwing op het bedrijventerrein aan de Kempenbaan en het spoortracée. Ten noorden van dit spoortracée bevindt zich onbebouwd gebied. Het huidige onderstation is bereikbaar via een weg aansluitend op de Kempenbaan. Op onderstaande foto's is de situatie van het huidige onderstation verbeeld.



Figuur 4: Huidige locatie onderstation



Figuur 5: Foto uiterlijke verschijningsvorm huidige onderstation



Figuur 6: Foto omgeving huidige onderstation



Figuur 7: Foto detail gevelaanzicht huidige situatie



Figuur 8: Foto detail gevelaanzicht huidige situatie

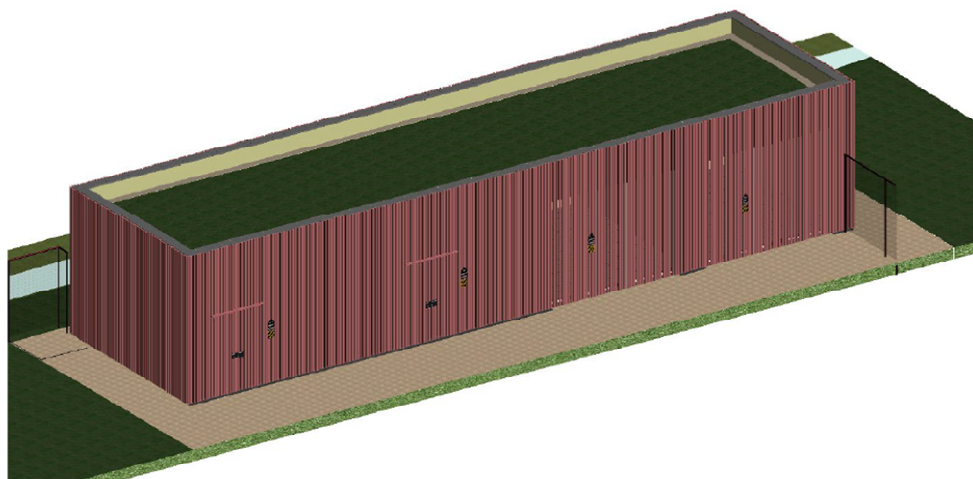
De huidige situatie van het te ontwikkelen gebied is gelegen ten zuiden van de spoorlijn tussen Rijen en Tilburg Reeshof. De locatie bevindt zich op een bedrijventerrein, niet zichtbaar vanaf de weg doordat het achter bebouwing van bedrijven ligt.

2.4 Toekomstige situatie

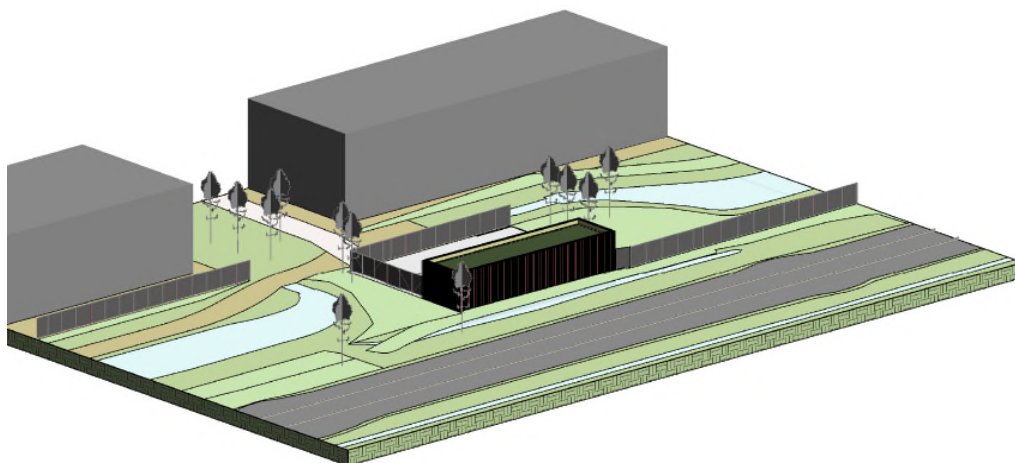
In de toekomstige situatie is het onderstation op het zelfde perceel gelegen. Het nieuwe onderstation ligt ten noorden van het huidige onderstation. Het oude onderstation zal gesloopt worden zodra het nieuwe onderstation in gebruik is genomen. Deze ruimtelijke onderbouwing staat ter onderbouwing van het nieuw te ontwikkelen onderstation.

Het onderstation wordt uitgevoerd in houten bekleding met sedumdak, zoals weergegeven op onderstaande visualisatie. Het onderstation heeft een bruto bebouwd oppervlak van 124 m², het onderstation meet circa 22 meter bij 6 meter. Het onderstation heeft een bouwhoogte van circa 4,3 meter.

2.5 3D visualisaties



Figuur 9: Impressie uiterlijk en materialisering nieuw te bouwen onderstation



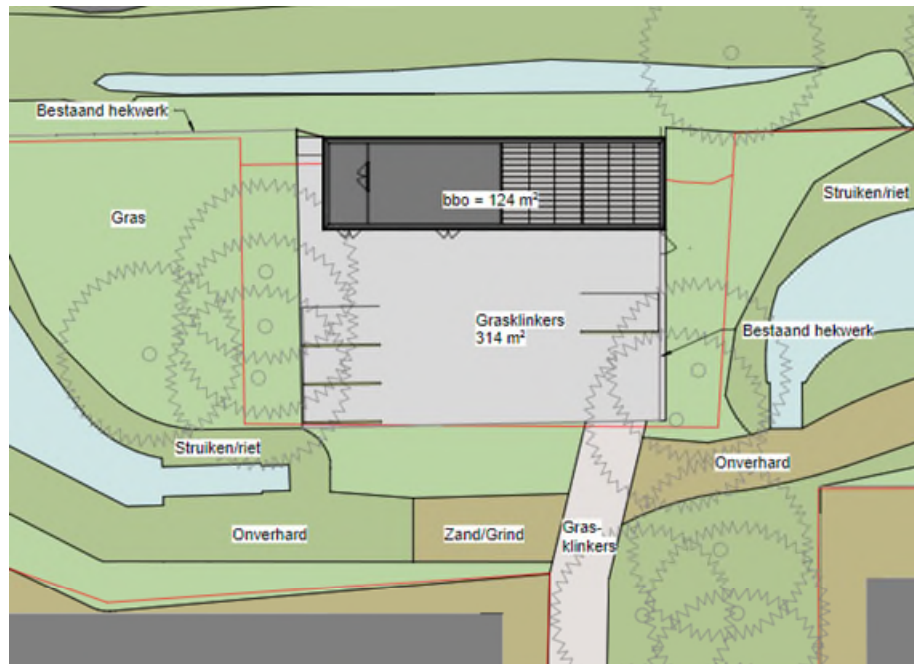
Figuur 10: 3D Visualisatie oriëntatie aan het spoor

2.6 Materiaal en kleurgebruik

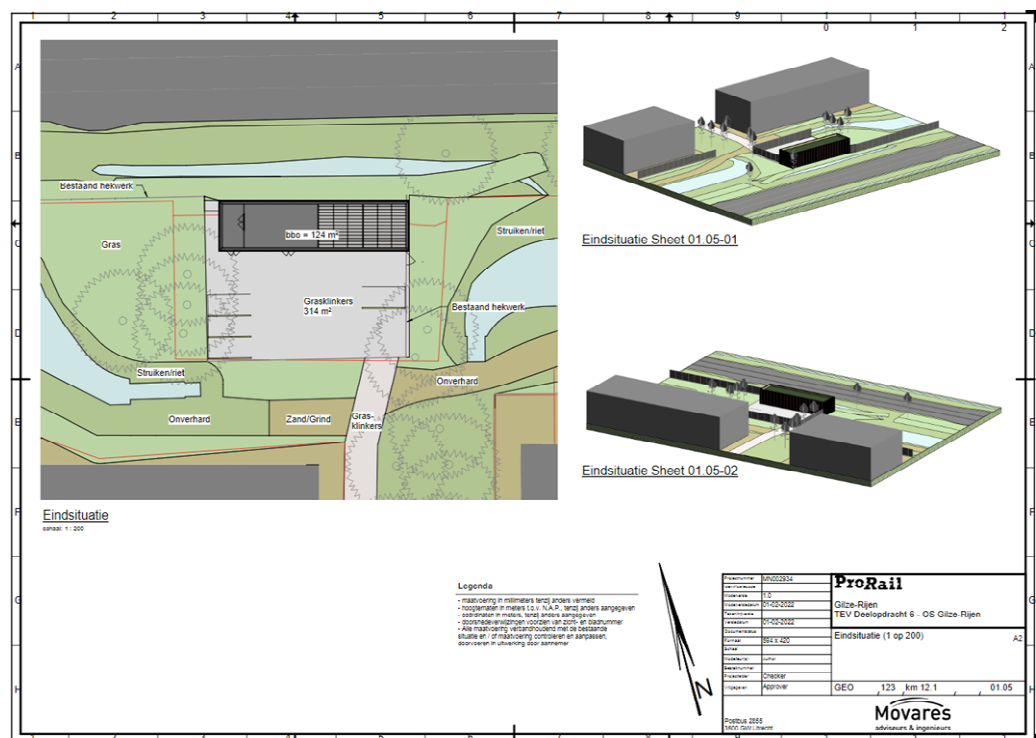
Voor het onderstation is het volgende materiaal en kleurgebruik toegepast:

Gebouwonderdeel	Materiaal	kleur	bijzonderheden
Fundering, vloer, kelder	geopolymeerbeton	grijs	hier wordt cement als bindmiddel vervangen door minerale stoffen, alkaliën en een activator (geopolymeer). De CO ₂ uitstoot wordt aanzienlijk verlaagd, waardoor de milieuprestatie beter is.
Wanden en dak constructief	Hout, (CLT: Cross Laminated Timber)	Binnenzijde wit afgewerkt	Zeer duurzame geïmpregneerde houten massieve elementen, 60 min brandwerend.cf pilot modulaire onderstations ProRail
Wanden en dak Isolatie	XPS 100 mm isolatie	wit	Rc 4.7 Wm ² /K
Wandafwerking	Houten Red Cedar latten op regels met luchtspouw	Vergrijsd in de loop der jaren	Heeft nagenoeg geenonderhoud nodig.
Dakafwerking	Sedum afwerking, onderhoudsarm, door middel van zeer harde vegetatie	groen	Keuze voor zeer onderhoudsarme soort vegetatie.
Vloerafwerking binnenzijde	Betonvloer stofvrij afwerken met betoncoating (Bolidt o.g.)	lichtgrijs	
Deuren in de gevel	Afgewerkt met Red Cedar hout als op de gevel	vergrijsd	
Installaties	Verlichting boven toegangsdeuren, Beveiligingsinstallatie toegang, en gebouwinstallaties	LED	
Terrein	Hekwerken	groen	ProRail draadhekwerk standaard 1200 mm
Terreinafwerking	Klinkers, parkeervakken: Grasklinkers	grijs	

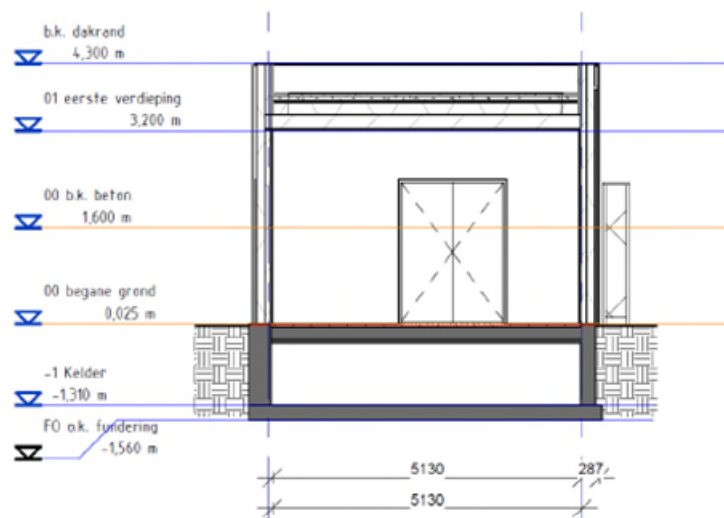
2.7 Bouwtekeningen



Figuur 11: Uitsnede ontwerp locatie nieuw onderstation



Figuur 12: Eindsituatie nieuw te ontwikkelen onderstation inclusief te slopen



Figuur 15: Detail doorsnede fundering en nieuw te bouwen onderstation

2.8 Referentiebeelden



Figuur 16: referentie sedumvegetatie op dak



Figuur17: Referentie zonnepanelen op sedumdak



Figuur 18: Referentie gevelmaterialisering

3 Juridische en beleidskaders

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt getoetst of de beoogde ontwikkeling past binnen de geldende beleidskaders van het Rijk, provincie en de gemeente Gilze-Rijen.

3.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2013) staan de plannen van het Rijk voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten ze de komende jaren wil investeren.

De uitvoer van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is onderdeel van de beschreven plannen. De bereikbaarheid van stedelijke regio's met bevolkingsgroei - zoals het stedelijk netwerk in Brabant- wordt als opgave beschreven in het SVIR. De uitvoer van dit project in Rijen als schakel in dit stedelijk netwerk draagt bij aan een betere bereikbaarheid.

3.3 Provinciaal beleid

De Brabantse Omgevingsvisie

De Provincie heeft in december 2018 haar Omgevingsvisie vastgesteld. In deze omgevingsvisie zijn de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren vastgesteld. De visie bevat een basisopgave opgesplitst in vier uitgangspunten:

- Werken aan de Brabantse energietransitie
- Werken aan een klimaatproof Brabant
- Werken aan de slimme netwerkstad
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie

Expliciet wordt nadruk gelegd op dit laatste uitgangspunt doordat “Bij de slimme netwerkstad extra aandacht nodig is voor een inrichting die gezondheid bevordert en voor veiligheid vanuit verkeer en vervoer.”

Om te werken aan de ‘slimme netwerkstad’ wordt genoemd dat geïnvesteerd wordt in het openbaar vervoer, met nadruk de treinverbinding, daar dit de negatieve effecten van autoverkeer en files verminderd. Dit project draagt bij aan de verbetering van de treinverbinding.

3.4 Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie 2025 ‘Wij zijn Gilze en Rijen’

Gemeente Gilze en Rijen heeft haar ruimtelijke ambities vastgelegd in een drietal visies, waarvan de Toekomstvisie 2025 de eerste is. Deze visie is in maart 2012 vastgesteld en omvat een blik op de toekomst voor de gemeente. Hierin stelt de gemeente dat het een ‘hot spot’ is voor verkeer, met name treinverkeer. Leefbaarheid en veiligheid is hier een focuspunt.

De spoorverbinding tussen Breda en Tilburg is een van de drukste trajecten in Nederland. De verwachting is dat de drukte op dit traject alleen maar toeneemt. Hierover voert de gemeente overleg met provincie, Prorail, NS en het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Specifiek wordt genoemd dat goede bereikbaarheid zeer belangrijk is en één van de pijlers is van de bedrijvigheid en werkgelegenheid in de gemeente.

3.5 Beleidstoetsing

	Voldoet?	Randvoorwaarden
Rijksbeleid	wel	n.v.t.
Provinciaal beleid	wel	n.v.t.
Gemeentelijk beleid	wel	n.v.t.

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling *wel* past binnen het bovengenoemde rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid.

4 Onderzoek en randvoorwaarden

4.1 Bodem

Voor de effecten van de bodemkwaliteit op dit project is een verkennend bodemonderzoek verricht (Stantec, 2021). Uit dit onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:



Figuur 19: Verkennend bodemonderzoek (Stantec, 2021)

- Over het algemeen bestaat de grond uit zwak siltig en zwak tot matig humeus zand tot 4,0 m-mv. Ter plaatse van boring A04 is van 1,0 tot 1,5 m-mv een zwak kleiige en zak humeuze zandlaag aangetroffen.
- Ter plaatse van boring B02 bestaat de toplaag tot 0,5 m-mv uit menggranulaat. In de boringen zijn in zowel de boven- als de ondergrond geen antropogene bijmenging aangetroffen.
- Zowel in de boven- als ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aangetoond. Aan het maaiveld is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. In de zandige grond is analytisch geen asbest aangetoond.
- In het menggranulaat ter plaatse van boring B02 is analytisch asbest aangetoond (3,9 mg/kg d.s.). Op basis van het certificaat betreft het één fragment niet-hechtgebonden chrysotiel asbest (koord). De grenswaarde voor nader onderzoek wordt echter niet overschreden.
- Het menggranulaat ter plaatse van boring B02 is op basis van analyse conform AP04 geschikt voor hergebruik als niet-vormgegeven bouwstof. Het gemeten concentratie asbest heeft hier geen invloed op.
- In het grondwater zijn licht verhoogde concentraties barium gemeten.
- Eventueel vrijkomende grond kan op of buiten de locatie worden hergebruikt.

- Bij eventuele graafwerkzaamheden vrijkomende grond kan binnen de gemeente op basis van de bodemkwaliteitskaart worden hergebruikt. Bij eventuele graafwerkzaamheden dient het menggranulaat apart gehouden te worden. Indien vrijkomende grond (of menggranulaat) elders wordt hergebruikt, is een partijkeuring conform het Besluit bodemkwaliteit noodzakelijk om de definitieve hergebruiksmogelijkheden van de grond vast te stellen. Ook dient bij het elders toepassen van de bovengrond getoetst te worden aan het PFOS/PFOA-gehalte van de ontvangende bodem aan het Tijdelijk Handelingskader voor PFAS.
- Graafwerkzaamheden dienen conform de CROW 400 te worden uitgevoerd.
- Basishygiëne van toepassing. Wel wordt aanbevolen om bij werkzaamheden aan of in het menggranulaat aanvullende veiligheidsmaatregelen (vanwege de aanwezigheid van een geringe hoeveelheid asbest) te nemen. Maatregelen hiervoor zouden kunnen zijn om het veld vochtig te houden en alert te zijn op asbestverdacht materiaal in de bodem (en menggranulaat).
- Er is geen melding in het kader van de Wbb noodzakelijk. Het opstellen van een V&G plan is tevens niet noodzakelijk.
- Vervolgonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Er zijn geen aannemelijke weigeringsgronden op het onderwerp Bodem.

4.2 Geluids- en milieuzonering

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) is een algemeen geaccepteerd hulpmiddel in de ruimtelijke ordening. In de publicatie wordt voor een aantal milieuaspecten per milieucategorie een indicatieve afstand aangegeven die aangehouden wordt voor beoordeling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Deze afstanden zijn van belang wanneer in de directe nabijheid van bedrijvigheid gevoelige bestemmingen zoals woningen worden gerealiseerd en vice versa. Middels nader onderzoek kan eventueel gemotiveerd afgeweken worden van de richtafstand uit de VNG-publicatie.

In beginsel dienen daarom de standaard richtafstanden tot bedrijvigheid te worden gehanteerd. De richtafstand tot woningen in de buurt is vastgesteld op 30 meter. Het nieuw te realiseren onderstation is gelegen op een bedrijventerrein. Binnen een zone van 30 meter vanaf het onderstation zijn geen woningen aanwezig. Er geldt op dit vlak dan ook geen weigeringsgrond.

4.3 Watertoets

Voor de bouw van het onderstation is een waterparagraaf (als onderdeel van de watertoets) opgesteld. In deze paragraaf zijn de effecten van de bouw op de waterhuishouding beschreven.

Het onderstation Gilze Rijen bevindt zich naast een waterloop aan de zijde van de Kempenbaan. Deze waterloop licht aan de oost- en westzijde van het onderstation en is door middel van een duiker onder de toegangsoprit met elkaar verbonden. Het gebied waarin het onderstation staat bestaat uit ruige vegetatie, enkele bomen, grassen en oneffenheden in het terrein.

Met het waterschap is afgestemd dat het regenwater wat vanaf het dak en het terrein van het onderstation loopt geïnfiltreerd mag worden op het naastliggende terrein en de naastliggende waterpartijen. Het omliggende terrein wordt deels als graskeien uitgevoerd, wat infiltratie van regenwater in de ondergrond bevordert. Het sedumdak

van het onderstation buffert eerst het regenwater en geeft dat vertraagd af aan de omgeving. Al deze maatregelen gaan verdroging van de omgeving tegen.

Hemelwaterbeleid

In het Bouwbesluit 2012 is in artikel 6.18 aangegeven dat de perceel eigenaar de eerste verantwoordelijkheid heeft voor de opvang van hemelwater.

Grondwater

Voor het realiseren van het onderstation is het (tijdelijk) onttrekken van grondwater niet noodzakelijk. Het project heeft derhalve geen gevolgen voor de grondwatersituatie.

Hemelwater

In de huidige situatie vindt afvoer van hemelwater plaats door infiltratie in de bodem. Het hemelwater deels worden opgevangen door het dak van het te realiseren onderstation. Bij de aanleg van dakgoten dient het gebruik van uitlogende materialen te worden vermeden, zodat de waterkwaliteit van het hemel- en grondwater in de toekomstige situatie niet verslechtert. Het hemelwater dat op het dak valt, wordt via afvoerpijpen langs het onderstation naar beneden geleid. Middels een infiltratievoorziening (bijv. grindsleuven) rondom het onderstation op het desbetreffende perceel in eigendom infiltreert het water in de bodem. Grindsleuven dienen een ontlastpunt te hebben en te zijn ontworpen conform eisen. Het hemelwater dat op de aan te leggen parkeerplaats valt, infiltreert deels in de waterdoorlatende verharding en wordt deels afgevoerd middels afstroming naar de omliggende gronden waar het hemelwater infiltreert. Er treden hierdoor geen effecten op in het watersysteem.

- HWA: Het dakoppervlak is $121,4 \text{ m}^2$ = uitgaande van $0,03 \text{ l/s.m}^2$ valt er ca. $3,64 \text{ l/s}$ op het dak.
Voorstel: twee HWA leidingen, afhankelijk van het type van de afvoer diameter 70 of 80 mm.
Wateropvang infiltreren op het nabij gelegen oppervlaktewater. Bij keuze van een groen dak zal het hemelwater gedoseerd afgegeven worden aan de omgeving.

Vuilwater

Het realiseren van het onderstation heeft geen gevolgen voor de afvoer van afvalwater. Voor een onderstation vindt geen afvoer van afvalwater plaats. Het onderstation behoeft dan ook niet aangesloten te worden op de riolering. Het onderstation is onbemenst en heeft dan ook geen toilet of watervoorzieningen.

Waterschap

Bij de bouw van het nieuwe onderstation heeft het waterschap geen belang. De locatie bevindt zich op geruime afstand van de A-waterlopen (genaamd “Venneweg”) die zowel ten westen als ten oosten van de nieuwbouwlocatie liggen. Verder stelt waterschap dat de duiker die beide waterlopen verbindt ongewijzigd moet blijven en vrij moet blijven van obstakels. De ligging van deze duiker is hieronder aangegeven.

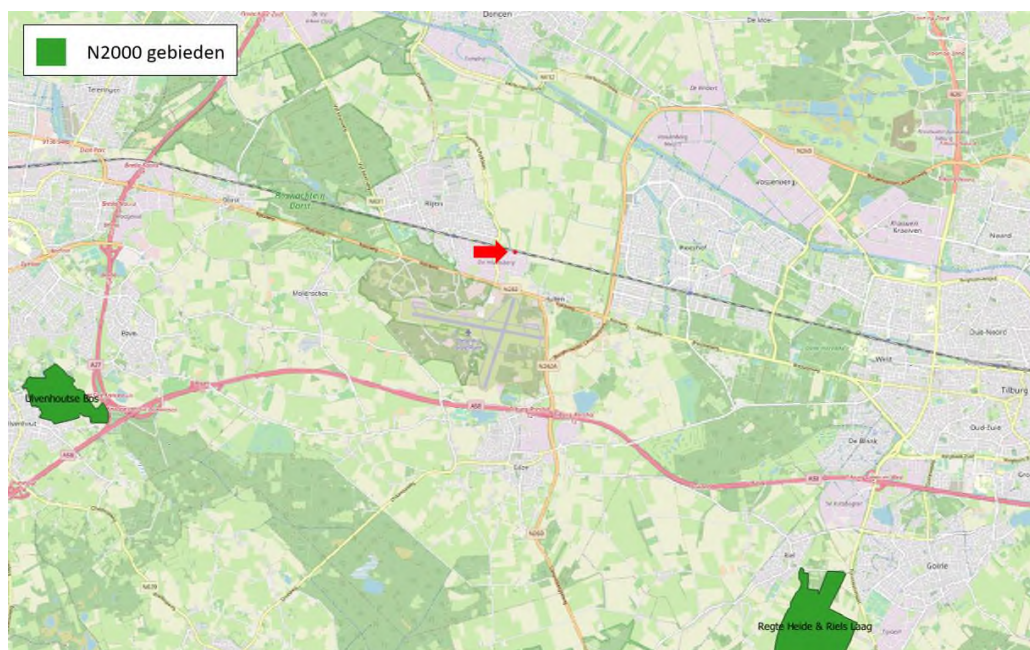


Figuur 20: Uitsnede kaartbeeld Waterschap met pijlen aangegeven locatie duiker

Indien in de toekomst bijvoorbeeld een nieuw hekwerk rond het terrein geplaatst moet worden is dit mogelijk wel Waterschapsvergunningsplichtig. Dit valt buiten het huidige project.

Het heeft voor het Waterschap de voorkeur om hemelwater van terrein en dakoppervlak te infiltreren als daartoe een mogelijkheid is en de ondergrond geschikt is. Afvoeren van het schone hemelwater naar de A-waterloop is toegestaan. Het verharde oppervlak neemt niet toe waardoor dit niet verguningsplichtig is.

4.4 Ecologie



Figuur 21: Natura 2000 ten opzichte van locatie

Het projectgebied ligt op 8,66 km van het Natura 2000-gebied Regte Heide & Riels Laag en 8,87 km van het Natura 2000-gebied Ulvenhoutse Bos (Figuur 11). Binnen een straal van 3 km is er dus geen Natura 2000 gebied aanwezig.

De basis voor Natura 2000 zijn de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Deze natuurbeschermingsrichtlijnen hebben naast de bescherming van specifieke flora en fauna eveneens als doel om de leefgebieden van deze soorten te behouden, te herstellen of uit te breiden.

In Nederland zijn ruim 160 gebieden als Natura 2000-gebied aangewezen door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Door de toenmalige minister van LNV zijn instandhoudingsdoelstellingen vastgesteld voor de Natura 2000-gebieden, deze staan vermeld in het (ontwerp-) aanwijzingsbesluit. Daarin staan ook de instandhoudingsdoelstellingen voor alle habitattypen, -soorten en broedvogels die in het Natura 2000-gebied voorkomen beschreven.

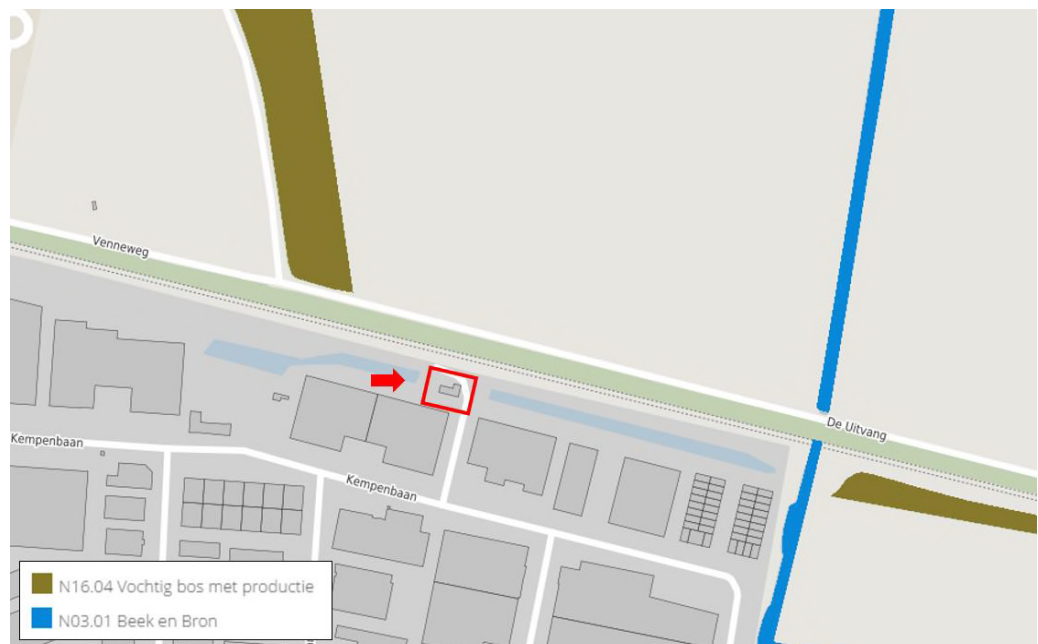
Daarnaast staat beschreven op welke wijze de instandhoudingsdoelstellingen te realiseren zijn. Onder 'instandhouding' wordt verstaan het geheel aan maatregelen die nodig zijn ter behoud of herstel van een gunstige staat van instandhouding van de natuurlijke habitats en populaties van wilde dier- en plantensoorten.

Elke activiteit (in de wet: project of handeling) zowel binnen als buiten een Natura 2000- gebied die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen:

- de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kan verslechteren; of
- een significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen

is ingevolge artikel 2.7, tweede lid verboden. De activiteit kan slechts doorgang vinden wanneer het bevoegd gezag een vergunning verleent.

4.5 NNN



Figuur 22: NNN: op een afstand van 1.090 meter ligt NNN bestaande en nieuwe natuur.

Het projectgebied ligt niet in het Natuurnetwerk Nederland. Het projectgebied bevindt zich op ca. 90 meter van het Natuurnetwerk Nederland. De provincie heeft geen

doelstellingen voor gebieden die buiten het Natuurnetwerk Nederland liggen. Ruimtelijke ontwikkelingen die geen significant negatief effect hebben op de wezenlijke waarden en kenmerken van het Natuurnetwerk Nederland mogen plaatsvinden. Deze werkzaamheden tasten de kernkwaliteiten niet aan en passen binnen het beleid van het Natuurnetwerk Nederland, provincie Noord-Brabant. Het afwegingskader EHS hoeft niet te worden doorlopen.

4.6 Fauna

Er is een bronnenonderzoek verricht naar de aanwezigheid van beschermde soorten in het projectgebied en in de directe omgeving van het projectgebied. De belangrijkste gegevensbron is de NDFF. De NDFF geeft echter geen volledig beeld van de aanwezigheid van soorten. Dat komt omdat niet alle gebieden even goed worden onderzocht. Daarnaast worden bepaalde soortgroepen beter onderzocht dan andere. Dit kan te maken hebben met de interesse van de waarnemer, toegankelijkheid van een gebied of omdat sommige soorten moeilijk te inventariseren zijn. Ten slotte worden niet alle waarnemingen doorgegeven.

Door middel van het veldbezoek is een inschatting gemaakt van de te verwachte beschermde soorten in het projectgebied. Daarna is onderzocht welke effecten de werkzaamheden kunnen hebben op de mogelijk aanwezige beschermde soorten.

Er is nader onderzoek uitgevoerd naar vleermuizen (Nader onderzoek ecologie, vleermuizen onderstation Gilze-Rijen, Ekoza, 15-09-2021). Er zijn geen verblijfplaatsen vastgesteld binnen het projectgebied. Ten zuiden van het projectgebied is wel een paarverblijf aanwezig. Deze verblijfplaats bevindt zich niet in de gebouwen in directe omgeving en dus ook niet in de invloedssfeer van de werkzaamheden. Het is uitgesloten dat de werkzaamheden een negatief effect heeft op de vleermuizen.

Soortgroep	Soort	Maatregelen
Grondgebonden zoogdieren	n.v.t.	
Vleermuizen	Gebouwbewonende soorten	Naderonderzoek voor de gebouwbewonende vleermuissoorten; vijf ronden.
Vogels	n.v.t.	
Reptielen	n.v.t.	
Amfibieën	n.v.t.	
Vissen	n.v.t.	
Flora	n.v.t.	
Ongewervelden	n.v.t.	

Figuur 23: Tabellen soorten onderzoek

De voorgenomen werkzaamheden hebben geen negatief effect op grondgebonden zoogdieren. Voor vrijgestelde en onbeschermde soorten kan worden volstaan met de zorgplicht.

Uit nader onderzoek Ecologie (d.d. 15-09-2021) blijkt dat een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming niet nodig is met betrekking tot verblijfplaatsen van vleermuizen. Er zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen vastgesteld binnen het projectgebied, waardoor een negatief effect op vleermuizen is uitgesloten. De paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis in bebouwing ten zuiden van het projectgebied ondervindt geen negatief effect van de werkzaamheden, omdat die buiten de invloedssfeer ligt.

De bomen rondom het projectgebied worden slechts door enkele gewone dwergvleermuizen gebruikt om te foerageren. Verder worden deze bomen niet door de werkzaamheden aangetast. Een negatief effect op foeragerende vleermuizen wordt uitgesloten. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

4.7 Geluid

Voor de bouw van het onderstation zijn geen aanpassingen aan het spoor noodzakelijk. Daarnaast vindt er ook geen reconstructie plaats van omliggende wegen. Ook worden er geen nieuwe geluidsgevoelige objecten geplaatst. Geluidonderzoek in het kader van de Wet milieubeheer (geluidproductieplafonds) en de Wet geluidshinder (verkeerslawaaï) is derhalve niet noodzakelijk.

4.8 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. In de Wm zijn de volgende grondslagen opgenomen om te onderbouwen dat een project voldoet aan de wetgeving voor luchtkwaliteit:

- Niet leiden tot overschrijden van de grenswaarden. Aantonen dat uitvoering van het project niet leidt tot overschrijding van grenswaarden (artikel 5.16, eerste lid, onder a Wm).
- Niet verslechteren boven grenswaarde. Aantonen dat het project niet leidt tot een toename van de concentraties van stoffen op locaties waar grenswaarden voor deze stoffen worden overschreden (artikel 5.16, eerste lid, onder b, sub 1 Wm);
- Projectsaldering. Aantonen dat het project (per saldo) leidt tot een afname van de concentraties in de gebieden waar sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor deze stoffen (artikel 5.16, eerste lid, onder b, sub 2 Wm).
- Niet in betekenende mate bijdragen. Aantonen dat het project niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging (artikel 5.16, eerste lid, onder c Wm);
- Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Aantonen dat het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet strijdig is met het NSL (artikel 5.16, eerste lid, onder d Wm).

Het te realiseren onderstation functioneert als voedingspunt voor het spoor, dat geëlektrificeerd is. Enkel voor onderhoud vinden in zeer geringe mate vervoersbewegingen plaats richting het te bouwen onderstation. Deze ontwikkelingen zijn dusdanig klein dat deze geen effect hebben op de 'luchtkwaliteit' in de omgeving. Het project draagt dus 'niet in betekende mate' bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.9 Externe veiligheid

Voor de bouw van het onderstation is het aspect externe veiligheid niet van toepassing. Er worden geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Daarnaast is een onderstation geen inrichting in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

4.10 Brandveiligheid

In de Wet veiligheidsregio's, met het daarbij horende Besluit veiligheidsregio's, worden eisen gesteld aan de opkomsttijden voor brandweervoertuigen. Deze zijn afhankelijk van de bestemming. In de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid, een uitgave van Brandweer Nederland, worden eisen gesteld voor de

bereikbaarheid voor de hulpverleningsdiensten. Dit leidt tot het stellen van minimale afmetingen en bochtstralen zodat hulpverleningsvoertuigen een object of calamiteit goed kunnen bereiken en adequate hulp kunnen verlenen. Met betrekking tot voldoende bluswater zijn er ook eisen gesteld. Deze eisen hebben betrekking op de afstanden vanaf de bluswatervoorziening tot aan een gebouw en de capaciteit ervan. Wegen die zijn aangewezen als hoofd- of subaanrijdroute moeten te allen tijde voor brandweervoertuigen goed toegankelijk en rijdbaar zijn.

Situatie plangebied

Voor wat betreft de bereikbaarheid wordt voldaan aan de voorwaarden zoals deze zijn opgenomen in de handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid. Er bestaat geen aanleiding voor aanvullende voorwaarden.

Conclusie

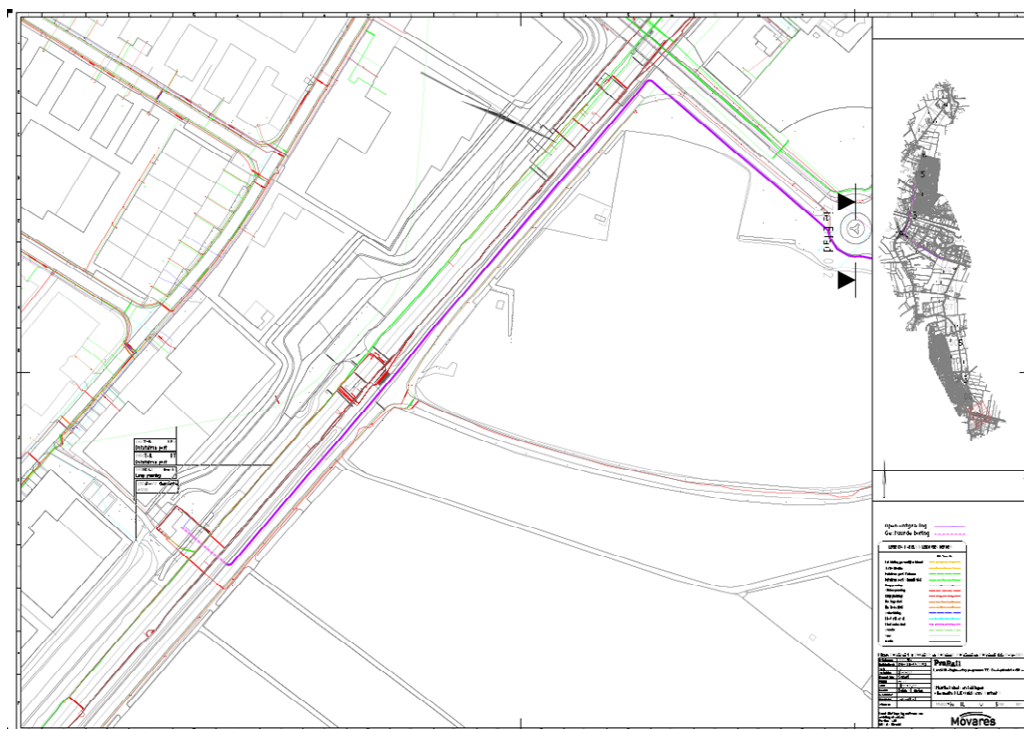
Geconcludeerd wordt dat er geen belemmeringen zijn om het project mogelijk te maken. Tevens vormt dit aspect geen belemmering voor een eventueel besluit (omgevingsvergunning) om af te wijken van het bestemmingsplan.

4.11 Flora

Tijdens het veldbezoek (d.d. 24 februari 2021) zijn geen beschermde planten waargenomen en deze zijn ook niet te verwachten. Het terrein is grotendeels betegeld. Tussen de tegels staan restanten van de algemeen voorkomende Canadese fijnstraal en teunisbloem. Langs de randen groeien algemene grassoorten en bramen. In deze omstandigheden zijn geen beschermde planten te verwachten.

De meeste beschermde planten zijn zeer kritisch ten aanzien van hun standplaats. Beschermde planten zijn tijdens het veldbezoek niet aangetroffen. Gezien de aard van het projectgebied en de soortensamenstelling van de aanwezige flora worden beschermde planten hier ook niet verwacht.

4.12 Kabels en leidingen



Figuur 24: Kaart kabels en leidingen

Er zijn geen knelpunten voor kabels en leidingen derden geconstateerd. Proefsleuven op het terrein hebben dit bevestigd.

4.13 Milieueffectrapportage (MER)

Op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer dient bekeken te worden of het voor een plan of activiteit verplicht is om een milieueffectrapportage op te stellen. De activiteiten en plannen waarvoor dit verplicht is zijn opgenomen in de bijlage Onderdeel C en D van het Besluit mer.

Het bouwen van een onderstation voor het spoor is geen activiteit welke is opgenomen in het Besluit mer. Omdat deze activiteit onder zowel onderdeel C als D van de bijlage van het Besluit mer niet wordt genoemd is het ook niet noodzakelijk om middels een vormvrije m.e.r.-beoordeling (art. 2 lid 5 Besluit mer) te bekijken of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De vervanging van het onderstation is onderdeel van het programma “Optimalisatie Tractie Energievoorziening” van ProRail ter voorbereiding op de vervoersgroei richting 2030. In de hierbij getekende bestuurlijke overeenkomsten zijn de afspraken inzake de financiële uitvoerbaarheid van de ombouw en de (toekomstige) exploitatie. Zo komt de uitvoering van het project voor rekening en risico van ProRail. De betrokken gronden zijn in handen van ProRail. Zodoende bestaat er geen noodzaak om hiervoor een exploitatieplan vast te stellen. Hiermee wordt gesteld dat de vervanging financieel uitvoerbaar is.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Uit de toetsing van de milieu-aspecten in de onderhavige ruimtelijke onderbouwing blijkt dat de vervanging voldoet aan “een goede ruimtelijke ordening”. De ruimtelijke onderbouwing doorloopt voorts een publieksrechtelijke procedure met een ter inzagelegging en de mogelijkheid tot bezwaarmaking voor belanghebbenden. Hiermee wordt gesteld dat de vervanging maatschappelijk uitvoerbaar is.

5.3 Planning

De uitvoering staat gepland vanaf Q1 tot en met Q4 van 2023.

Colofon

Opdrachtgever ProRail B.V.

Uitgave Movares Nederland B.V.

Kennislijn Omgeving en Processen
groep Mobiliteit en Ruimte: Mobiliteit en Ruimte

Daalseplein 100
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Telefoon 030 265 55 55

Ondertekenaar Karst Rauhe

Projectnummer MN002311

Kenmerk MN002311-TEV-RO-GR