

RAPPORT

# Ruimtelijke onderbouwing onderstation Deurne

---

Versie: 2.0

Status: Vrijgegeven

Datum: 03-08-2022

Kenmerk: A30--HS-RAP-22002806

## Samenvatting

ProRail is verantwoordelijk voor het spoorwegennet van Nederland. Om nu en in de toekomst treinen te kunnen laten rijden is voldoende stroom nodig. Deze stroom wordt via de netbeheerders verkregen en via onderstations geschikt gemaakt voor toepassing op het spoor. In de gemeente Deurne gaat ProRail een nieuw onderstation realiseren ter vervanging van het huidige schakelstation. Dit huidige schakelstation levert niet meer voldoende capaciteit en moet vervangen worden. De bouw van het onderstation is niet mogelijk binnen de huidige vigerende planologische kaders. Deze rapportage dient als ruimtelijke onderbouwing voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning om te mogen wijken van het vigerende bestemmingsplan (artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo).

Voor de verlening van de omgevingsvergunning moet worden aangetoond dat wordt voldaan aan een 'goede ruimtelijke ordening'. Om dit te onderbouwen is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten op de omgeving. In deze ruimtelijke onderbouwing worden de mogelijke effecten op de omgeving voor de bouw van het nieuwe onderstation beschreven. Uit de onderzoeken blijkt dat de aan de meeste aspecten wordt voldaan voor een goede ruimtelijke ordening. Een mogelijke belemmering is dat een deel van het projectgebied is bestemd met de dubbelbestemming 'Leiding – Gas'. Voor het uitvoeren van grondroerende werkzaamheden zal de gemeente een omgevingsvergunning moeten verlenen. Hiervoor zullen zij schriftelijk advies inwinnen bij de beheerder van leiding.

## Inhoudsopgave

### Samenvatting

### Inhoudsopgave

|                                        |           |
|----------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inleiding</b>                    | <b>4</b>  |
| 1.1 Aanleiding                         | 4         |
| 1.2 Ligging en context                 | 4         |
| 1.3 Leeswijzer                         | 5         |
| <b>2. Plansituatie</b>                 | <b>6</b>  |
| 2.1 Ruimtelijke inpassing              | 6         |
| 2.2 Huidige situatie                   | 6         |
| 2.3 Toekomstige situatie               | 7         |
| <b>3. Participatie</b>                 | <b>11</b> |
| <b>4. Wettelijk kader</b>              | <b>12</b> |
| 4.1 Vigerend bestemmingsplan           | 12        |
| 4.2 Enkelbestemming                    | 12        |
| 4.3 Dubbelbestemming                   | 13        |
| 4.4 Procedure                          | 14        |
| 4.5 Conclusie                          | 14        |
| <b>5. Beleidskader</b>                 | <b>16</b> |
| 5.1 Rijksbeleid                        | 16        |
| 5.2 Provinciaal beleid                 | 16        |
| 5.3 Gemeentelijk beleid                | 16        |
| 5.4 Beleidstoetsing                    | 17        |
| <b>6. Onderzoek en randvoorwaarden</b> | <b>18</b> |
| 6.1 Bodem                              | 18        |
| 6.2 Bedrijven en milieuzonering        | 18        |
| 6.3 Geluid                             | 19        |
| 6.4 Watertoets                         | 20        |
| 6.5 Ecologie                           | 21        |
| 6.5.1 Gebieden                         | 21        |
| 6.5.2 Soorten                          | 23        |
| 6.6 Archeologie                        | 23        |
| 6.7 Verkeer en parkeren                | 24        |
| 6.8 Luchtkwaliteit                     | 24        |
| 6.9 Externe veiligheid                 | 24        |
| 6.10 Gezondheid                        | 25        |
| 6.11 Brandveiligheid                   | 25        |
| 6.12 NGCE                              | 25        |
| 6.13 Kabels en leidingen               | 26        |
| 6.14 Klimaatadaptatie en duurzaamheid  | 27        |
| 6.15 Milieueffectrapportage (MER)      | 28        |

|                                                         |           |
|---------------------------------------------------------|-----------|
| <b>7. Uitvoerbaarheid</b>                               | <b>29</b> |
| 7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid                    | 29        |
| 7.2 Financiële uitvoerbaarheid                          | 29        |
| <b>Colofon</b>                                          | <b>30</b> |
| <b>Bijlage I Ontwerptekeningen</b>                      | <b>31</b> |
| <b>Bijlage II Participatie</b>                          | <b>32</b> |
| <b>Bijlage III Verkennend bodemonderzoek</b>            | <b>33</b> |
| <b>Bijlage IV Indicatieve bepaling geluidsbelasting</b> | <b>34</b> |
| <b>Bijlage V Watertoets</b>                             | <b>35</b> |
| <b>Bijlage VI Ecologisch onderzoek</b>                  | <b>36</b> |

# 1. Inleiding

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het aanleggen van een onderstation langs de spoorwegverbinding tussen Eindhoven en Venlo. Het nieuwe onderstation is nodig om nu en in de toekomst treinen te kunnen laten rijden. Het huidige schakelstation kan het benodigde vermogen niet leveren, waardoor een nieuw onderstation gerealiseerd dient te worden. Het bouwen van het onderstation past niet binnen het vigerende bestemmingsplan, waardoor er sprake is van handelen in strijd met de regels voor ruimtelijke ordening. Deze rapportage dient als ruimtelijke onderbouwing van de aanvraag omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels voor de ruimtelijke ordening.

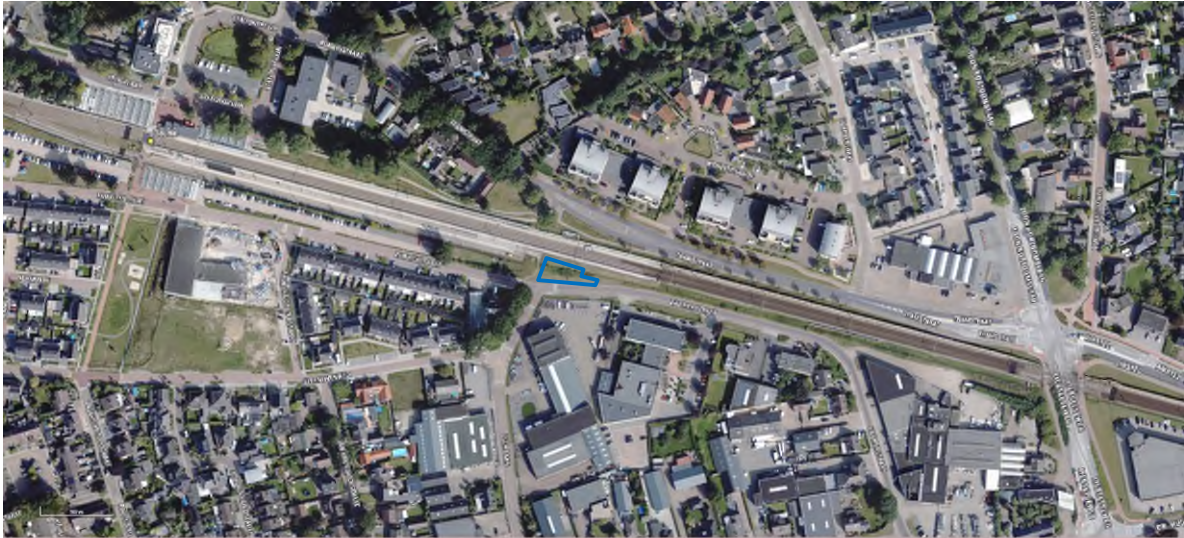
## 1.1 Aanleiding

Om treinen nu en in de toekomst te kunnen laten rijden op het traject Eindhoven-Venlo dient de tractie energievoorziening aangepast te worden. Eén van de maatregelen die genomen dient te worden is de ombouw van het huidige schakelstation Deurne naar een onderstation. Het schakelstation kan het gevraagde vermogen niet leveren, waardoor een onderstation noodzakelijk is. Met een onderstation wordt de stroom die verkregen wordt van de netbeheerder geschikt gemaakt voor het treinverkeer. Het onderstation wordt op een andere locatie gebouwd dan het huidige schakelstation omdat de locatie van laatst genoemde niet voldoende ruimte biedt voor een onderstation.

## 1.2 Ligging en context

Het plangebied ligt ingesloten tussen de spoorlijnen van station Deurne (noordzijde) en de Fabrikstraat (zuidzijde). De plangrenzen waar deze ontwikkelingen zijn voorzien is weergegeven in onderstaand figuur. Het nieuwe onderstation wordt ter hoogte van kilometer 29.005 en 29.040 gerealiseerd, in baanvak Eindhoven-Venlo. De locatie wordt aangeduid met geocode 55.

De omgeving van het onderstation is bebouwd gebied en ligt ten oosten van station Deurne. Ten noorden van de locatie ligt het spoor met hierachter een woonwijk en ten zuiden bevindt zich een bedrijventerrein. Ten zuidoosten van de projectlocatie bevindt zich een woonwijk. In onderstaand figuur is met het blauwe vlak de projectlocatie van het nieuwe onderstation weergegeven.



*Figuur 1 Indicatieve projectlocatie, blauwe rechthoek weergeeft de projectlocatie.*

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de plansituatie nader beschreven, inclusief de inpassingsplannen voor de toekomstige situatie. Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten van het participatie proces. Hoofdstuk 4 beschrijft het vigerende bestemmingsplan en reden waarom het onderstation in strijd is met de huidige regels. In hoofdstuk 5 wordt het rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid getoetst. In hoofdstuk 6 worden de onderzochte milieuaspecten beschreven. Hoofdstuk 7 gaat in op de uitvoerbaarheid van het plan.

## 2. Plansituatie

### 2.1 Ruimtelijke inpassing

Het nieuwe onderstation wordt ruimtelijk ingepast op basis van de eisen uit de onderzoeken en randvoorwaarden. Verder wordt in dit hoofdstuk nader omschreven hoe het gebouw er in de nieuwe situatie uit gaat zien, ingepast op omgeving sensitieve wijze.

### 2.2 Huidige situatie

In onderstaand figuur is op een luchtfoto met blauwe makering aangegeven waar het huidige schakelstation zich bevindt. Het huidige schakelstation dat vervangen zal worden, ligt een kilometer ten westen van de nieuwe projectlocatie en ligt tussen de spoorlijn en de Kantoenstraat in Deurne.



*Figuur 2-1: Luchtfoto met arcering locatie huidig schakelstation*

In onderstaande figuur is het huidige schakelstation te zien.



*Figuur 2-2: Foto van huidig schakelstation (bron: Ecogroen, januari 2022)*

## 2.3 Toekomstige situatie

In onderstaand figuur is op een luchtfoto met blauwe markering aangegeven waar het nieuwe onderstation gerealiseerd wordt. De projectlocatie is gelegen tussen de spoorzone en het bebouwde gebied van het bedrijventerrein. Ten zuidoosten en noorden van de projectlocatie bevindt zich een woonwijk. De grond waar het nieuwe onderstation geprojecteerd is, is in de huidige situatie in eigendom van de gemeente Deurne.

De grond rondom het huidige schakelstation is niet voldoende om een onderstation te realiseren. De nieuwe projectlocatie is technisch gezien de meest optimale locatie omdat gebruik gemaakt kan worden van bestaande infrastructuur om het onderstation aan te kunnen sluiten.



Figuur 2-3: Luchtfoto met arcering projectlocatie

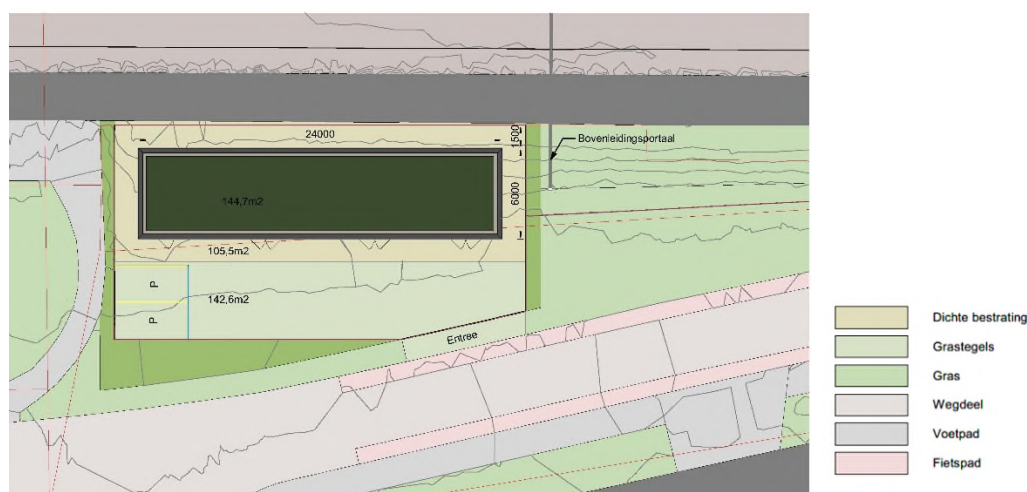
In onderstaande figuur is de huidige situatie te zien van de projectlocatie.



Figuur 2-4: Foto's van huidige situatie projectlocatie

In de toekomstige situatie is het voornemen om een nieuw onderstation te bouwen met een omvang van 24 m x 6 m x 4 m (lxbxh) meter waaruit een oppervlakte van 144 m<sup>2</sup> volgt. In het gebouw zijn aan de oostkant twee tractietransformatoren aanwezig, aan de westkant van het gebouw bevinden zich de overige toestellen en apparaten. Er zijn twee parkeerplaatsen ingepast.

Deze parkeerplaatsen zijn nodig voor monteurs, die enkele keren per jaar voor onderhoud en beheer langskomen of voor eventueel storingsherstel. Tevens is er voldoende manoeuvreerruimte nodig om (indien nodig) grote componenten te kunnen uitwisselen. Rondom het gebouw komt een omheining zodat het terrein niet kan worden betreden door onbevoegden.



*Figuur 2-5: Visualisatie nieuwe situatie terrein*

In bovenstaande figuur is de terreinindeling van het nieuwe onderstation weergegeven. In onderstaande figuren zijn 3D-afbeeldingen opgenomen. In bijlage 1 zijn alle tekeningen, zoals situatietekening en doorsneden van het onderstation, opgenomen met specificaties.

In de uitwerking van het uiterlijk van het onderstation zijn het landschap en de ecologie als uitgangspunten gehanteerd voor de ontwerpkeuzes. Door het gebouw te voorzien van duurzame, donkergroene gevelplaten voorzien van een reliëfpatroon, inclusief de deuren en ventilatieroosters, ontstaat een rustig geheel. Achter de gevelplaten zullen nestkasten geplaatst worden, zodat bijgedragen wordt aan de leefomgeving van insecten, vogels en kleine zoogdieren die in het gebied voorkomen. De bovenkant van het onderstation wordt voorzien van een sedumdak.

Voor de terreinrichting wordt hoofdzakelijk gebruik gemaakt van graskeien, wat zorgt voor een groene uitstraling. Het geheel wordt omsloten door een standaard ProRail groen gaashekwerk van ca 180 cm hoogte. Aan de beide zijkanten van het gebouw wordt in de buurt van het hekwerk beplanting toegepast. Aan de voorzijde is dit niet mogelijk vanwege aanwezige kabels en leidingen.

In onderstaande figuren is zichtbaar hoe het onderstation wordt vormgegeven middels gevelplaten met een reliëfpatroon en de beplanting rondom.



*Figuur 2-6: Visualisatie van het nieuwe onderstation (bron: Studio Marco Vermeulen).*

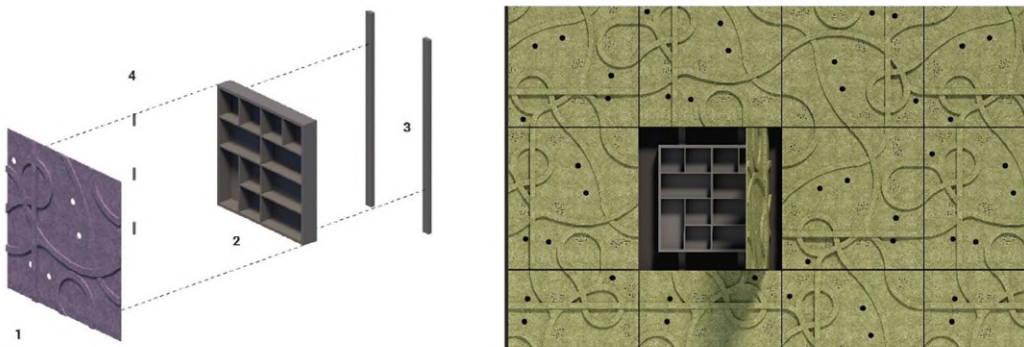


*Figuur 2-7: Visualisatie van het nieuwe onderstation (bron: Studio Marco Vermeulen)*



*Figuur 2-8: Visualisatie van het nieuwe onderstation (bron: Studio Marco Vermeulen).*

Hieronder is een gevelpaneel te zien zoals wordt toegepast bij het onderstation. De gevelafwerking bestaan uit biobased beplating (Nasbasco) van 1200 x 1200 mm. Deze gevelafwerking beslaat het gehele onderstation, inclusief deuren en ventilatieroosters.



16

*Figuur 2-9: Gevelplaten*

### 3. Participatie

Rondom de projectlocatie zijn woningen en bedrijven gesitueerd. Vanwege deze woningen en bedrijven is een participatieplan (bijlage 2) opgesteld. Middels een aankondigingsbrief (bijlage 2) zijn de bewoners en bedrijven rondom de projectlocatie geïnformeerd en uitgenodigd voor een telefonisch spreekuur. Het spreekuur heeft ruimte geboden om vragen te laten beantwoorden door ProRail, en heeft tevens gediend als inventarisatie om te toetsen of er voldoende voorzien wordt in de behoefte van de bewoners.

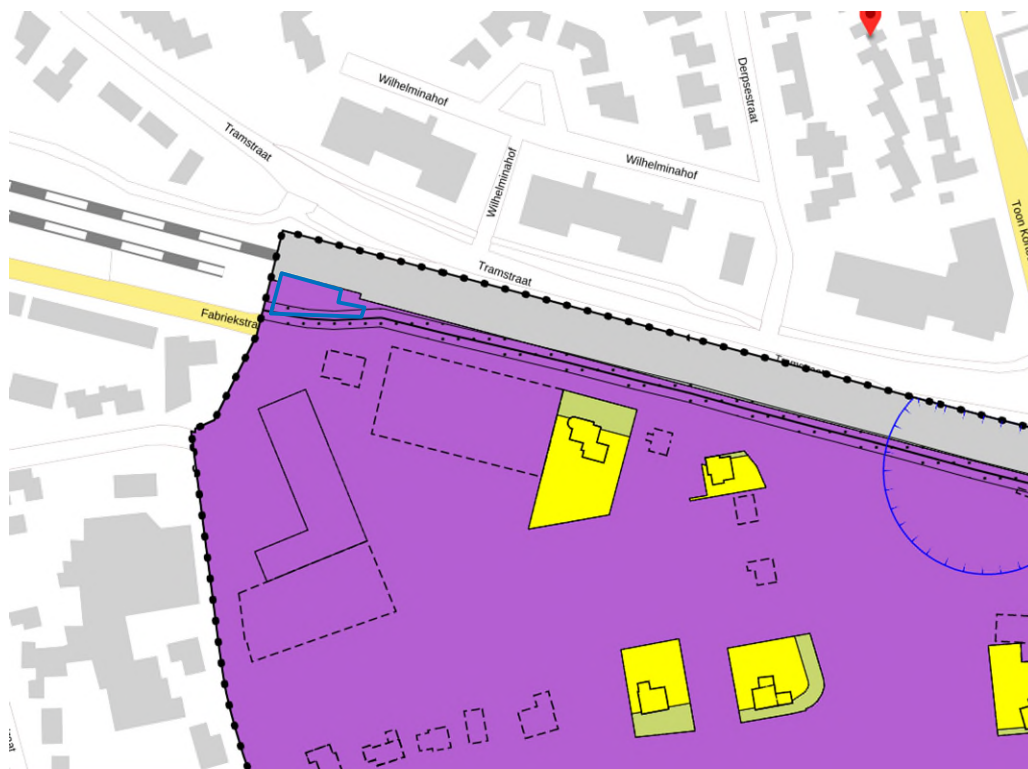
Tijdens de georganiseerde telefonische gesprekken hebben geen contacten plaatsgevonden met omwonenden. Echter heeft zich wel een betrokken stakeholder gemeld op een ander moment. Deze persoon heeft zijn zorgen geuit over de impact van het onderstation op de zichtlijnen van en naar zijn bedrijf gezien vanaf het spoor en vanuit de Tramstraat aan de overzijde van het spoor. Het bedrijf heeft geen bezwaar tegen de bouw van het onderstation. Voor meer informatie over de omgevingsdialoog wordt er verwezen naar de volgende documenten te vinden in bijlage 2: 'Participatie Onderstation Deurne', 'Notulen verslag gesprekken 21 juni en 30 juni 2022'.

## 4. Wettelijk kader

### 4.1 Vigerend bestemmingsplan

Op betreffende locatie is bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Deurne, Zuid en West' van kracht, vastgesteld op 11 oktober 2016. Er is op dit bestemmingsplan een ontwerp herstelbestemmingsplan vastgesteld op 11 juni 2021, waarin een aantal reparaties in de geldende bestemmingsplannen voor het bebouwd gebied voorgesteld. Deze herstelactie heeft betrekking op een beperkt aantal bestemmingsplannen. Bij de reparaties gaat het om het niet meenemen van reeds vergunde situaties of om verkeerde of ongewenst ruime interpretaties van de bestaande situatie. Indien er relevante wijzigingen zijn, wordt dit benoemd. Het geldende bestemmingsplan is bekend onder IMRO-code 'NL.IMRO.0762.BP201015-C004'.

Op de locatie geldt de enkelbestemming 'Bedrijf' als beschreven in artikel 4 van de bestemmingsplanregels. Daarnaast geldt voor een deel van de bestemming de dubbelbestemming 'Leiding – Gas', zoals beschreven in artikel 14 van het bestemmingsplan. Daarnaast is op de locatie een maatvoering aangegeven met een maximum bouwhoogte van 8 meter.



Figuur 4-1: Uitsnede bestemmingsplankaart inclusief projectlocatie (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

### 4.2 Enkelbestemming

De enkelbestemming '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:

- 1 bedrijven in categorie 2 tot en met categorie 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten;
- (...)

bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals groen, water, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, verkeersvoorzieningen zoals wegen en verhardingen.

#### **4.2 Bouwregels**

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

##### **4.2.1 Algemeen**

het bebouwingspercentage van een bouwperceel bedraagt maximaal 80%, tenzij op de plankaart een afwijkend maximum bebouwingspercentage wordt aangeduid middels de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage (%)'

##### **4.2.2 Bedrijfsgebouwen en overkappingen**

de afstand van gebouwen en overkappingen tot de voorste perceelgrens bedraagt ten minste 10 m;  
de afstand van gebouwen en overkappingen tot de zijdelingse perceelgrenzen bedraagt aan één zijde ten minste 5 m en aan de andere zijde tenminste 3 m;  
de afstand van gebouwen en overkappingen tot de achterste perceelgrens bedraagt ten minste 3 m;  
de bouwhoogte van gebouwen en overkappingen bedraagt ten hoogste de met de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' aangegeven bouwhoogte;

##### **4.2.5 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde**

de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen bedraagt ten hoogste 3 m;  
de bouwhoogte van antennes bedraagt ten hoogste 15 m;  
(...)  
de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 6 m.

### **4.3 Dubbelbestemming**

De dubbelbestemming 'Leiding – Gas' is beschreven in artikel 14 van het bestemmingsplan. Hierbij zijn de volgende regels van toepassing

#### **14.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar geldende bestemmingen, mede bestemd voor een gastransportleiding.

#### **14.2 Bouwregels**

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

##### **14.2.1 Bouwen algemeen**

ten behoeve van de in lid 14.1 bedoelde bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan;  
de krachtens de andere daar voorkomende bestemmingen toelaatbare bouwwerken zijn niet toegestaan.

##### **14.3 Afwijken van de bouwregels**

Het bevoegd gezag kan omgevingsvergunning verlenen ter afwijking van het bepaalde in lid 14.2.1 onder b met dien verstande dat:

wordt gebouwd in overeenstemming met de bouwregels voor de betreffende bestemming;  
de veiligheid met betrekking tot de gasleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbare objecten worden toegelaten;

Alvorens omtrent het verlenen van een omgevingsvergunning te beslissen wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de beheerder van de leiding.

##### **14.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

#### 14.4.1 Vergunning

Het is verboden op of in deze gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, voor zover geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

het ontginnen, bodemverlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van de bodem;

(...)

het leggen van kabels en leidingen;

(...)

i) het aanleggen van gesloten oppervlakteverhardingen.

#### 14.4.2 Overleg

De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 14.4.1 zijn slechts toelaatbaar, indien en voor zover het leidingenbelang hierdoor niet onevenredig wordt benadeeld.

#### 14.4.4 Advies

Alvorens omtrent het verlenen van een omgevingsvergunning te beslissen, wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de beheerder van leiding.

## 4.4 Procedure

Het onderstation voldoet niet op alle aspecten aan de regels van het bestemmingsplan. Het voldoet aan de bestemming 'Bedrijf', aangezien het valt onder bedrijven in categorie 2 tot en met categorie 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Het onderstation kan gecategoriseerd worden onder "Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen: 10-100 MVA" waarmee het onder categorie 3.1 valt. Ook voldoet het onderstation aan de maximale bouwhoogte, zijnde 8 meter. Het onderstation voldoet echter niet aan de bouwregels van het bestemmingsplan benoemd in artikel '4.2.2 Bedrijfsgebouwen en overkappingen'. Dit artikel schijft voor dat de voorste perceelgrens, de naar de weg gekeerde grens van een perceel, ten minste 10 meter van het gebouw af zit. Daarnaast moet de achterste perceelgrens, de van de weg gekeerde grens van een perceel, ten minste 3 meter afstand tot het gebouw bedragen. Dit is bij het onderstation niet het geval, aangezien hier het gebouw te dicht op de perceelgrenzen staat.

Daarnaast voldoet het onderstation niet aan de bouwregels van de dubbelbestemming 'Leiding – Gas'. Op deze bestemming zullen namelijk bodemwerkzaamheden plaatsvinden zoals benoemd in artikel '14.4.1 Vergunning'. Om hier deze werkzaamheden uit te voeren dient een omgevingsvergunning verleend te worden.

## 4.5 Conclusie

Het is noodzakelijk af te wijken van het bestemmingsplan. Afwijken van het bestemmingsplan is mogelijk op de volgende drie wijzen:

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

De eerste optie, de binnenplanse vrijstellingsmogelijkheid, geeft de mogelijkheid om in het bestemmingsplan een mogelijkheid opgenomen worden om in beperkte mate af te wijken van het plan (art. 3.6 lid 1 onder c Wro). Bij deze bevoegdheden moeten ruimtelijk relevante voorwaarden opgenomen worden, die objectief toetsbaar zijn. Het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Deurne, Zuid en West' biedt echter niet voldoende afwijkmogelijkheden voor het voorgenomen project. Afwijken middels de tweede optie, de kruimelgevallenregeling, is ook niet mogelijk. Het plan valt niet onder de gevallen als beschreven in de kruimelgevallenlijst (Bijlage II Bor).

Optie drie, Een omgevingsvergunning gebaseerd op artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo met een uitgebreide voorbereidingsprocedure en een goede ruimtelijke onderbouwing, is wel mogelijk. De omgevingsvergunning kan worden verleend indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Voor een toestemming op deze grondslag geldt dat getoetst dient te worden aan diverse milieuaspecten.

Gemeente Deurne 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

## 5. Beleidskader

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

### 5.1 Rijksbeleid

#### Nationale Omgevingsvisie (2020)

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI, vastgesteld september 2020) staan de plannen van het Rijk voor het leefomgevingsbeleid. In de omgevingsvisie worden de nationale belangen en opgaven in de fysieke leefomgeving beschreven. Meerdere hiervan zijn van toepassing op het toekomstbestendig maken van de energievoorziening van het spoorwegennet door de vervanging van onderstations:

- Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
- In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit;
- Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;
- Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO<sub>2</sub>-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.

### 5.2 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 een concurrerende, duurzame economie
- Werken aan de slimme netwerkstad

Expliciet wordt nadruk gelegd op dit laatste uitgangspunt doordat “Bij de slimme netwerkstad is extra aandacht nodig 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 een slim en duurzame mobiliteit. Door de groei van de mobiliteit staat de bereikbaarheid van Brabant onder druk. De filedruk neemt toe en het openbaar vervoersysteem (trein, bus) heeft onvoldoende capaciteit en onvoldoende snelheid. Door te investeren in slimme en duurzame mobiliteit dat toekomstbestendig is wil de provincie hieraan werken.

### 5.3 Gemeentelijk beleid

#### Structuurvisie Deurne 2030

In de Structuurvisie Deurne 2030, vastgesteld op 13 maart 2018, geeft de gemeente een integrale visie op de ruimtelijke ordening binnen de gemeente. Ze bevat de hoofdzaken van het ruimtelijk beleid en gaat in op de wijze waarop de gemeente zich voorstelt dit beleid te realiseren. De visie is gestoeld op twee pijlers: de verdeling van functies en de omgevingskwaliteiten. Het is de combinatie van die twee aspecten die bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling bestaansrecht en toekomstwaarde heeft.

In de structuurvisie stelt de gemeente dat ze goed en veilig bereikbaar moet zijn. Deurne heeft een intercystation, waardoor de gemeente zowel regionaal als landelijk met de trein goed bereikbaar is. Mensen worden hiermee aangemoedigd om niet de auto, maar de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken.

## 5.4 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.

Op rijksniveau past het toekomstbestendig maken van de energievoorziening van het spoorwegennet door de vervanging van onderstations binnen de omgevingsvisie, aangezien dit nodig is voor een duurzaam mobiliteitssysteem dat de hoofdstructuur ontwikkelt en in standhoudt.

In de Brabantse omgevingsvisie wordt ingezet op slimme en duurzame mobiliteit dat toekomstbestendig is. De plaatsing van het onderstation biedt mogelijkheden om er meer treinen te laten rijden, hetgeen leidt tot meer capaciteit op het spoor. Ook is het nodig om het spoornetwerk toekomstbestendig te maken.

In de gemeentelijke omgevingsvisie wordt het spoorverkeer van belang gezien voor de goede bereikbaarheid van de gemeente, waarbij mensen aangespoord worden om van het openbaar vervoer te gebruiken. De plaatsing van het onderstation draagt bij aan een toekomstbestendig spoornetwerk met genoeg capaciteit, hetgeen een vereiste is om in de toekomst goed van het openbaar vervoer gebruik te maken.

## 6. Onderzoek en randvoorwaarden

### 6.1 Bodem

Voor het realiseren van het onderstation zullen er grondroerende werkzaamheden plaatsvinden. Daarom is aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd om volledig inzicht in de milieuhygiënische bodemkwaliteit te krijgen.

Op basis van het verkennend bodemonderzoek door Tauw (maart 2022) blijkt dat er ter plaatse het onderstation:

- Hooguit sprake is van lichte verontreinigingen;
- Geen sprake is van verdachte activiteiten;
- Geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig zijn.

Tauw concludeert op basis van het onderzoek dat er voor de werkzaamheden geen procedure in het kader van de Wbb noodzakelijk is. Ook is in verband met de lage grondwaterstand voor de geplande werkzaamheden bemaling niet noodzakelijk.

#### *Conclusie*

Dit aspect vormt geen belemmering voor een eventueel besluit voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

### 6.2 Bedrijven 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 waar geen woningen binnen een straal van 30 meter aanwezig zijn. Echter, in het bestemmingsplan is op circa 20 meter afstand een vlak met functieaanduiding 'bedrijfswoning' mogelijk gemaakt. Dit betreft het vlak met functie aanduiding 'bedrijfswoning' opgenomen in figuur 6-1. Op dit moment staat hier geen bedrijfswoning. De gemeente heeft aangegeven dat er geen plannen zijn voor de realisatie van een bedrijfswoning.

Het vlak valt binnen de richtafstand voor geluid uit de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering". Vanwege deze reden is er op basis van indicatieve berekeningen getoetst of de geluidsniveaus ten gevolge van het nieuw te realiseren onderstation voldoen aan de geluidgrenswaarden (zie tabel 1 van bijlage 4: 'Indicatieve bepaling geluidbelasting onderstation Deurne') geldend voor een inrichting gelegen op een bedrijventerrein tevens van toepassing voor een bedrijfswoning geprojecteerd op een bedrijventerrein. De uitkomst van deze indicatieve bepaling is dat de geluidstraling van het nieuwe onderstation in Deurne aan de van toepassing zijnde geluidgrenswaarden voor een bedrijfswoning voldoet. Bijlage 4 kan geraadpleegd worden voor aanvullende details behorende bij deze beoordeling.

De uitkomst van de indicatieve berekening betreft een voorlopig resultaat. Aanvullend akoestisch onderzoek naar de geluid producerende instrumenten behorende bij het onderstation dient nog verricht te worden. Op basis hiervan kan worden vastgesteld of er wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening. Onderzoeksresultaten van dit onderzoek worden verwacht in week 36. De resultaten uit dit onderzoek worden gedurende de procedure van de omgevingsvergunning aan deze ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.



*Figuur 6-1. Luchtfoto met blauwe arcering zijnde projectlocatie, en rode arcering zijnde geprojecteerde bedrijfswoning.*

#### **Conclusie**

Dit aspect vormt naar verwachting geen belemmering voor een eventueel besluit voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

### **6.3 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.

Het plaatsen van een nieuw onderstation in de directe omgeving van een spoorweg of autoweg vormt geen wettelijke aanleiding om onderzoek te doen naar de 'reflectiegevolgen' vanuit het spoorweglawaai of wegverkeerslawaai. Vanuit de Wet milieubeheer en de Wet geluidshinder is dit onderzoek enkel noodzakelijk op het moment dat sprake is van wijzigingen aan het spoor (wijzigingen spoorlayout), wijzigen van het gebruik op het spoor (veranderen treinintensiteiten of snelheden) en als sprake is van reconstructie van een weg (wijzigen weglayout of aanpassen wegintensiteiten). Er is dan ook geen wettelijk kader voor het nader onderzoeken van geluidsreflecties als gevolg van de bouw van het onderstation. Volledigheidshalve kan echter over geluidsreflecties worden gesteld dat dit gezien de ligging van het onderstation tussen het spoor en de Fabrieksstraat eerder zal afnemen dan toenemen. Daarnaast wordt gezien de beperkte hoeveelheid verkeer over de Fabrieksstraat de impact van geluidsreflecties afkomstig van het nabije wegverkeerslawaai als nihil ingeschat.

#### **Conclusie**

Dit aspect vormt geen belemmering voor een eventueel besluit voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

## 6.4 Watertoets

Voor de bouw van het onderstation is een waterparagraaf (als onderdeel van de watertoets) opgesteld. Het doel van de watertoets is om een goede en evenwichtige afstemming tussen de waterbeheerder en de ruimtelijke plannen te bewerkstelligen en dient tevens als invulling voor het thema water in de ruimtelijke paragraaf. In deze paragraaf zijn de effecten van de bouw op de waterhuishouding beschreven.

### Beleid

#### *Waterschap Aa en Maas*

In het Waterbeheerplan 2022-2027 van waterschap Aa en Maas staan de doelstellingen die het waterschap nastreeft en wat het waterschap in de periode 2022-2027 gaat doen om deze doelen te halen. In het plan worden de volgende doelstellingen voor water uitgewerkt:

- Oost-Brabant beschermen tegen overstromingen
- Goede waterkwaliteit en -kwantiteit voor mens en natuur
- Gezond en natuurlijk water
- Goede zuiveringsresultaten voor gezond water in sloten en beken

Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het waterbeheersplan en heeft het waterschap een eigen verordening: de Keur. Onderdeel van de Keur is de Legger. De legger geeft aan waar de waterstaatswerken liggen, aan welke afmetingen en eisen die moeten voldoen en wie onderhoudsplichtig is. De regels in de Keur hebben betrekking op het lozen, afvoeren, onttrekken of aanvoeren van grondwater en water uit sloten en andere watergangen. Iedereen die werkzaamheden uitvoert of activiteiten plant in of nabij waterlopen of dijken, heeft met de Keur te maken en moet bij het niet voldoen aan de Algemene Regels een vergunning aanvragen. De meeste werkzaamheden zijn minimaal meldingsplichtig.

### *Gemeente*

Per 1 januari 2008 is de Wet Gemeentelijke Watertaken van kracht geworden. Met de inwerkingtreding heeft de gemeente de zorg voor afvalwater, hemelwater en grondwater. De zorgplicht voor hemelwater en grondwater beperkt zich tot het stedelijk gebied. Op particulier terrein is de eigenaar verantwoordelijk voor het hemelwater van en het grondwater binnen het eigen perceel. Daar waar van de eigenaar redelijkerwijs niet kan worden gevraagd zelf voor het eigen hemel- en grondwater zorg te dragen, draagt de gemeente zorg voor de inzameling en afvoer. Voor de voorzieningen binnen het eigendom blijft de eigenaar van het perceel verantwoordelijk. Het waterschap heeft in de Keur vastgelegd hoe om te gaan met afstromend hemelwater bij uitbreiding van verhard oppervlak in het buitengebied (zie hieronder). Op basis van het gemeentelijk rioleringsplan dient bij een bouwperceel groter dan 500 m<sup>2</sup> per 100 m<sup>2</sup> verhard oppervlak 50 mm berging op eigen terrein te worden gerealiseerd.

### Projectsituatie onderstation

#### *Waterveiligheid*

In en rondom het plangebied bevinden zich geen regionale of primaire waterkeringen of de daarbij horende beschermingszones.

#### *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.

In de toekomstige situatie wordt de neerslag in het plangebied deels opgevangen door het dak van het te realiseren onderstation, het parkeervak en omliggende trottoir. De neerslag die op het sedumdak valt wordt vertraagd via afvoerpijpen langs het onderstation naar beneden gebracht waarna het middels afstroming naar de omliggende gronden wordt geleid waar het in de bodem kan infiltreren. Deze afstroming geldt ook voor de neerslag dat valt op het omliggend onderhoudsterrein.

Er is sprake van toename aan verhard oppervlak. Het verschil in verhard oppervlak tussen de huidige en nieuwe situatie bedraagt een toename van 250,2 m<sup>2</sup>, waarvan 144,7 m<sup>2</sup> voor het onderstation en 105,5 m<sup>2</sup> omliggende verharding. In de Keur staat daarover omschreven dat het verboden is zonder daartoe strekkende vergunning hemelwater, door toename van verhard oppervlak, af te koppelen op het oppervlaktewater. In artikel 15 van de Algemene Regels staat weergegeven wanneer hiervoor een vrijstelling geldt. Vrijstelling wordt verleend voor zover de waterparagraaf van het bestemmingsplan na 1 januari 2019 de schriftelijke instemming heeft verkregen van het waterschap en de in de waterparagraaf genoemde maatregelen zijn uitgevoerd, of;

- a) Het afkoppelen van verhard oppervlak maximaal 10.000 m<sup>2</sup> is, of;
- b) De toename van verhard oppervlak maximaal 500 m<sup>2</sup> is, of;
- c) De toename van verhard oppervlak bestaat uit een groen dak.
- a. De toename van verhard oppervlak groter dan 500 m<sup>2</sup> tot en met 10.000 m<sup>2</sup> is en compenserende maatregelen zijn getroffen om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan.

De toename aan verhard oppervlak in het plangebied betreft 250,2 m<sup>2</sup>. Daarmee valt het onder de maximumgrens van 500 m<sup>2</sup> en is er een vrijstelling van het verbod.

#### *Vuilwater*

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

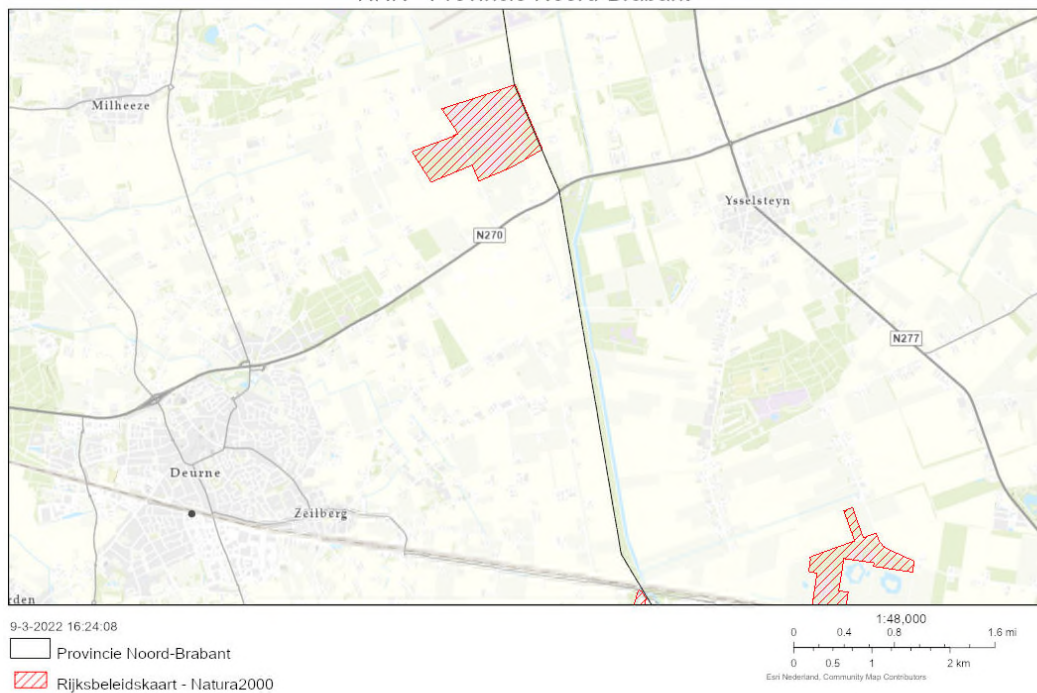
#### *Conclusie*

Dit aspect vormt geen belemmering voor een eventueel besluit voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

## **6.5 Ecologie**

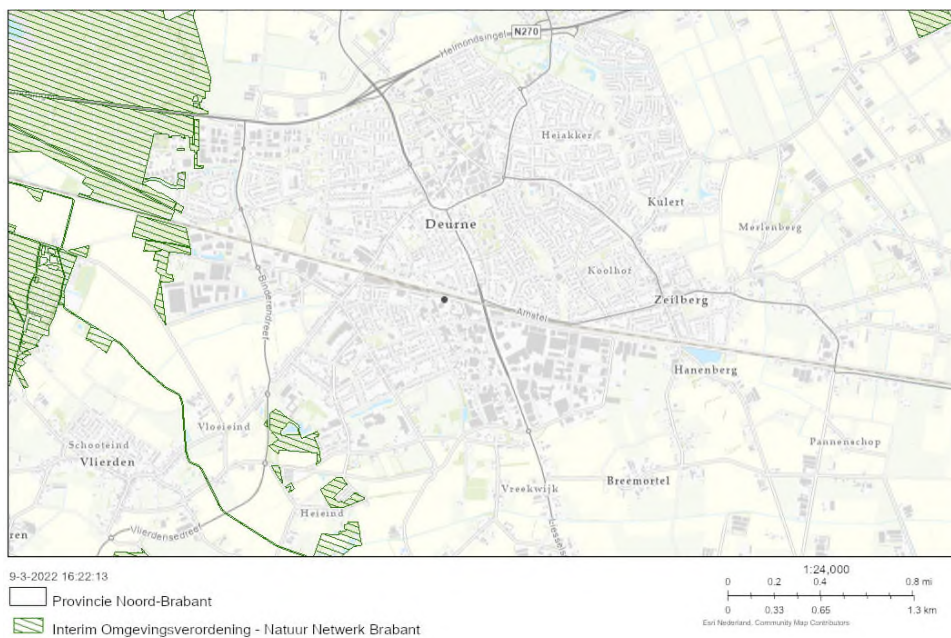
### **6.5.1 Gebieden**

Ecogroen (januari 2022) heeft een quickscan natuurtoets uitgevoerd. Het projectgebied ligt op circa 5 kilometer afstand ten westen- en op circa 5,2 kilometer ten zuidwesten van Natura 2000-gebied 'Deurnsche Peel & Mariapeel', dat is aangewezen als Vogelrichtlijn- en Habitat-richtlijngebied (Figuur 6-2). Gezien de afstand en de tussenliggende bebouwing en infrastructuur zijn negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van deze en andere Natura 2000-gebieden, met uitzondering van stikstofdepositie, bij voorbaat uitgesloten. Aangezien het onderstation geen stikstof uitstoot tijdens de gebruiksfase en er bouwvrijstelling voor stikstofdepositie ten tijde van de bouwfase geldt, worden ook hier geen problemen verwacht.



*Figuur 6-2: Het projectgebied (blauwe punt) ten opzichte van Natura 2000-gebieden 'Deurnsche Peel & Mariapeel' (Bron: provincie Noord-Brabant, maart 2022)*

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNN ligt ten westen van het projectgebied op een afstand van circa 900 meter (zie Figuur 6-3).



*Figuur 6-3: Projectgebied (blauwe stop) ten opzichte van de dichtstbijzijnde onderdelen van het NNN (Bron: provincie Noord-Brabant, maart 2022)*

Omdat het projectgebied niet in het NNN ligt zijn directe negatieve effecten, zoals oppervlakteverlies of versnippering, uitgesloten. Gezien de tussenliggende afstand, infrastructuur en bebouwing zijn ook indirecte negatieve effecten (zoals verstoring) uitgesloten. Vervolgstappen ten aanzien van het NNN zijn in voorliggende situatie niet aan de orde.

#### *Conclusie*

Geconcludeerd wordt dat er geen belemmeringen zijn om het project mogelijk te maken. Natura 2000 en NNN vormen geen belemmering voor een eventueel besluit om af te wijken van het bestemmingsplan.

#### **6.5.2 Soorten**

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.

Bij geplande werkzaamheden voor het nieuw te realiseren onderstation wordt geen verstoring of aantasting van verblijfplaatsen van vleermuissoorten verwacht. In de omgeving van de betreffende locatie ontbreekt het aan bebouwing of bomen met geschikte openingen voor verblijfplaatsen. Voor dit deel van de werkzaamheden zijn geen vervolgstappen in het kader van bescherming van vleermuizen noodzakelijk.

Binnen de invloedssfeer van geplande werkzaamheden zijn geen vaste rust- of voortplantings-plaatsen aangetroffen of te verwachten van nationaal beschermde zoogdiersoorten zonder vrijstelling. Vervolgstappen zijn niet aan de orde.

Op basis van de terreinkenmerken, habitateisen en bekende verspreidingsgegevens (NDFF) worden in het projectgebied geen (vaste verblijfplaatsen van) overige beschermde soorten (amfibieën, reptielen, ongewervelden en vissen) verwacht. Het nemen van vervolgstappen in het kader van de Wet natuurbescherming zijn voor deze soortgroepen niet aan de orde.

Langs het spoor is broedbiotoop van algemene vogelsoorten aanwezig en/of te verwachten in de vorm van opgaand groen zoals kleine bomen en struiken. Hier dient tijdens het uitvoeren van geplande werkzaamheden rekening mee gehouden te worden.

Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Op basis van de aangetroffen soortensamenstelling, de terreingesteldheid en bekende verspreidingsgegevens worden deze soorten ook niet verwacht. Ook zijn er geen invasieve plantensoorten waargenomen binnen het projectgebied.

Ook hoeven voor de realisatie van het project geen (belangrijke) bomen verwijderd te worden. Vervolgstappen ten aanzien van flora zijn niet aan de orde.

#### *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.

#### **6.6 Archeologie**

In het gebied zijn geen archeologische waarden of verwachtingen vastgesteld. Voor de onderhavige locatie gelden daarom geen verplichtingen vanuit het ruimtelijk kader ten aanzien van archeologie.

### *Conclusie*

Dit aspect vormt geen belemmering voor een eventueel besluit voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

## **6.7 Verkeer en parkeren**

Het enige verkeer dat wordt gegenereerd is voor onderhoud van het onderstation. Voor de parkeervoorziening zijn ontwerprichtlijnen (OVS) van ProRail van toepassing die ruimschoots voldoen aan de parkeerbehoefte. Bij onderstations worden standaard parkeerplaatsen op het eigen terrein gerealiseerd.

Verkeerskundig zijn er geen belemmeringen voor deze ontwikkeling.

### *Conclusie*

Dit aspect vormt geen belemmering voor een eventueel besluit voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

## **6.8 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 voerdersbewegingen 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.

### *Conclusie*

Dit aspect vormt geen belemmering voor een eventueel besluit voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

## **6.9 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. Ook worden er geen

gevaarlijke stoffen opgeslagen. Daarnaast is een onderstation geen inrichting in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

#### *Conclusie*

Dit aspect vormt geen belemmering voor een eventueel besluit voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

### **6.10 Gezondheid**

In opdracht van ProRail zijn de gezondheidsrisico door elektrische en magnetische onderzocht (april 2021). In het onderzoek zijn de effecten van verschillende fysische verschijnselen als spanningen, stromen, elektrische en magnetische velden bij verschillende frequenties beschouwd. Geconcludeerd wordt dat blootstelling aan spanningen en stromen in een spoorwgomgeving geen gezondheidsrisico's oplevert. De elektrische- en magnetische velden die voorkomen in een spoorwgomgeving leveren eveneens geen gezondheidsrisico's op.

#### *Conclusie*

Dit aspect vormt geen belemmering voor een eventueel besluit voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

### **6.11 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 berijdbaar zijn.

#### *Situatie plangebied*

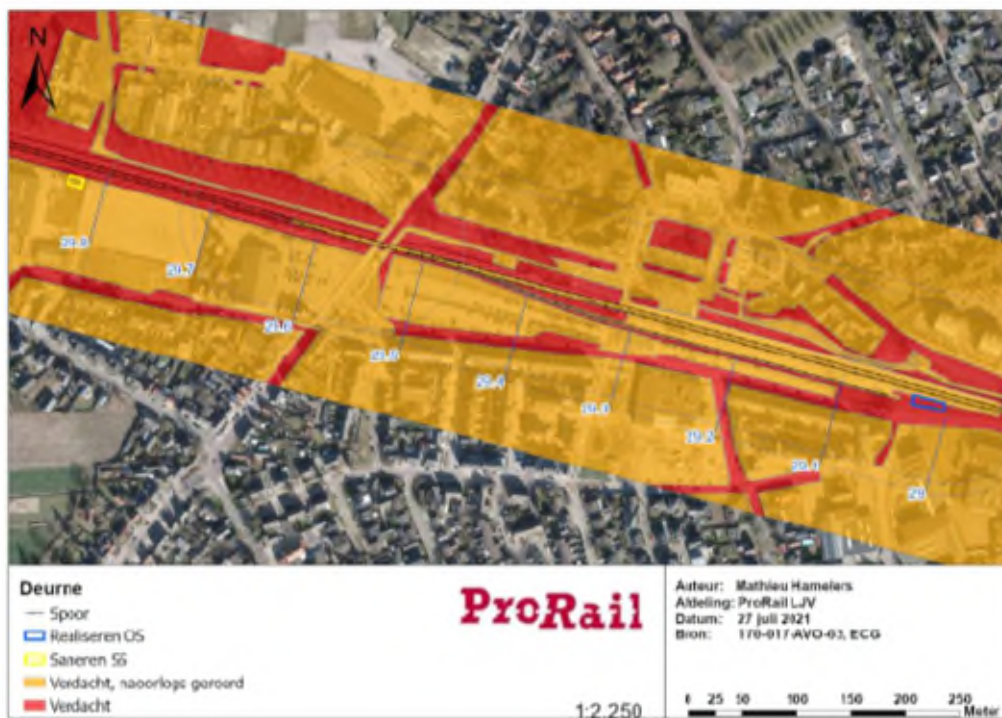
Voor wat betreft de bereikbaarheid wordt voldaan aan de voorwaarden zoals deze zijn opgenomen in de handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid. Er bestaat geen aanleiding voor aanvullende voorwaarden.

#### *Conclusie*

Dit aspect vormt geen belemmering voor een eventueel besluit voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

### **6.12 NGCE**

Het aan te leggen onderstation ligt in gebied dat verdacht is op geschutmunitie, afwerpmunitie, boordwapenmunitie en (gedumpte) infanteriemunitie. Volgens het vooronderzoek is de bodem hier niet naoorlogs geroerd. Het is daardoor nodig om NGCE-beheersmaatregelen te treffen. Aanvullend NGCE onderzoek wordt momenteel uitgevoerd binnen het project.



Figuur 6-4: Kaart met verdachte gronden (bron: ProRail, juli 2021)

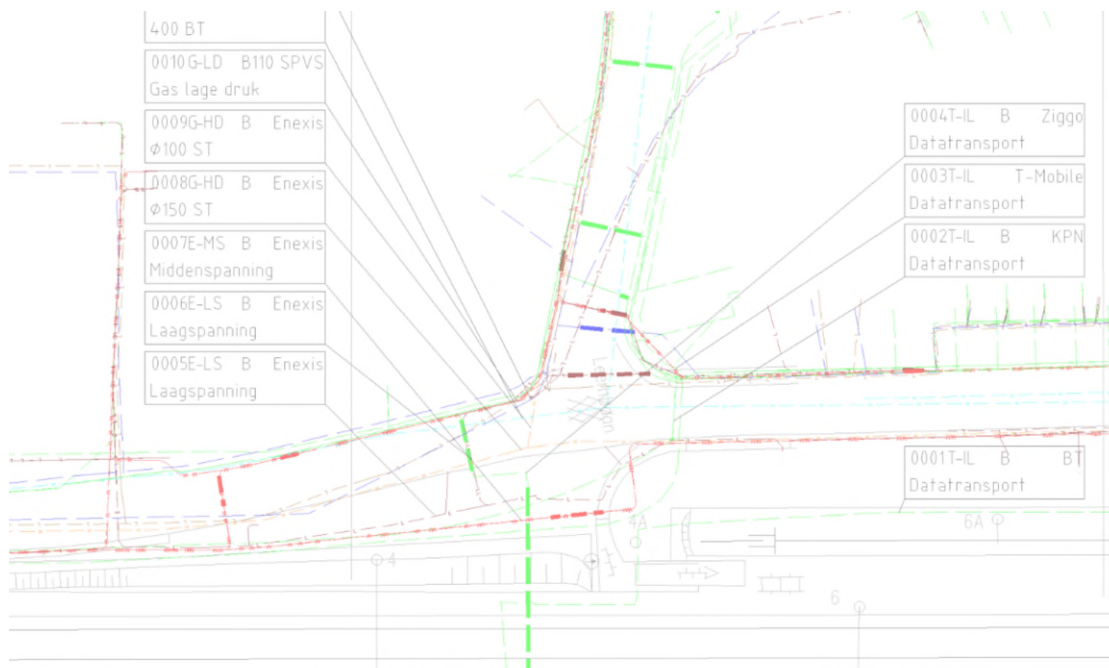
#### Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor een eventueel besluit voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

### 6.13 Kabels en leidingen

Een deel van het projectgebied heeft de dubbelbestemming 'Leiding – Gas'. Dit betreft een gasleiding van Enexis. Voor het uitvoeren van grondroerende werkzaamheden zal de gemeente een omgevingsvergunning moeten verlenen. Hiervoor zullen zij schriftelijk advies inwinnen bij de beheerder van leiding.

Voor overige kabels en leidingen op de locatie zullen er mogelijk verleggingen plaatsvinden, maar deze zijn planologisch niet relevant. Dit betreft een uitvoeringsaspect.



Figuur 6-5: Overzicht van kabels en leidingen op de projectlocatie

## 6.14 Klimaatadaptatie en duurzaamheid

Voor de bouw van het onderstation zijn in de watertoets (zie bijlage 5) klimaatadaptatie- en duurzaamheidsmaatregelen onderzocht.

### Beleid

#### Regionaal water- en bodemprogramma 2022-2027

De provincie Noord-Brabant heeft het 'Regionaal water- en bodemprogramma 2022-2027' (RWP) opgesteld. Dit plan omvat de volledige water- en vitale bodemopgave in Noord-Brabant voor de planperiode 2022-2027, met een doorkijk naar 2050. Het RWP zet de koers uit voor de komende jaren waarop de waterbeheerders invulling geven aan hun rol en verantwoordelijkheid. Het RWP kent vijf beleidsopgaven met aansluitende doelen, waaronder klimaatadaptatie.

- **Klimaatadaptatie:** aanpassen aan klimaatverandering in alle domeinen van het provinciale waterbeleid. Het doel is dat Brabant uiterlijk in 2050 klimaatproof is.

Het bovenstaande doel sluit aan bij de wateragenda/visie 'Water in Brabant 2030', dat is opgesteld door de provincie Noord-Brabant, in samenspraak met de vier waterschappen.

### Projectsituatie onderstation

De toename aan verharding, door de plaatsing van het nieuwe onderstation, heeft invloed op de toename van hittestress en op de stijging van de waterdiepte na hevige neerslag. Door maatregelen te treffen kan het plangebied robuust en klimaatbestendig worden ingericht. In het ontwerp van het onderstation zijn onderstaande duurzaamheidsmaatregelen opgenomen:

1. Natuur-inclusief ontwerpen van de nieuwe gebouwen en de directe omgeving door gebruik te maken van een sedumdak.
2. Waterdoorlatende verharding (grastegels) toepassen bij de herinrichting van de openbare ruimte. Hierdoor kan hemelwater gemakkelijker infiltreren in de ondergrond.

### 6.15 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 m.e.r.

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

## 7. Uitvoerbaarheid

### 7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Zoals aangegeven in hoofdstuk 4 is het bouwen van het onderstation in strijd met het vigerende bestemmingsplan en kan er worden afgeweken middels het verlenen van een omgevingsvergunning volgens de uitgebreide procedure, zoals beschreven in paragraaf 4.4. De uiteindelijk ontwerp omgevingsvergunning wordt gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. De aanvraag en deze ruimtelijke onderbouwing zijn onderdeel van de (ontwerp) omgevingsvergunning. Er is tevens een verklaring van geen bedenkingen nodig van de gemeenteraad, welke samen met de ontwerp omgevingsvergunning ter inzage wordt gelegd. Gedurende de termijn van de ter inzagelegging kan eenieder een zienswijze indienen. Op basis hiervan neemt het college van burgemeester en wethouders een definitief besluit over het al dan niet verlenen van de omgevingsvergunning. Na verlening wordt deze voor de tweede maal voor een periode van zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen de omgevingsvergunning. Op deze wijze worden eventuele zienswijzen vanuit de omgeving meegenomen in het proces.

Ter voorbereiding op het opstellen van de ruimtelijke onderbouwing en het uitwerken van het ontwerp is er meermaals telefonisch en mailcontact geweest tussen de gemeente Deurne en ProRail. Een vooroverleg tussen de gemeente Deurne en ProRail werd daardoor niet nodig geacht. Rondom de projectlocatie zijn woningen en bedrijven gesitueerd. Vanwege deze woningen en bedrijven is een participatieplan (bijlage 2) opgesteld. Deze aanpak is afgestemd met de gemeente Deurne. Middels een aankondigingsbrief (bijlage 2) zijn de bewoners en bedrijven rondom de projectlocatie geïnformeerd en uitgenodigd voor een telefonisch spreekuur. Eventuele vragen konden dan direct beantwoord worden door ProRail. Dit spreekuur dient tevens als inventarisatie om te toetsen of we hiermee voldoende voorzien in de behoefte van de bewoners. Afhankelijk van de aard en hoeveelheid vragen kan bepaald worden of het gewenst is om, in goede afstemming met de gemeente Deurne, een inloopavond te organiseren voor bewoners om alle vragen te beantwoorden (zie hoofdstuk 3 voor de resultaten van de telefonische gesprekken).

### 7.2 Financiële uitvoerbaarheid

Voor de bouw van het onderstation Deurne is door ProRail een budget gealloceerd om deze te realiseren. Het project wordt gefinancierd van het ministerie van IenW. Er is voldoende budget beschikbaar om de financiële uitvoerbaarheid van het project als positief te beoordelen.

## Colofon

|               |                                                                                      |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| OPDRACHTGEVER | ProRail B.V.<br>Moreelsepark 3<br>3511 EP Utrecht<br>Postbus 2038<br>3500 GA Utrecht |
| UITGAVE       | Movares Europe B.V.                                                                  |

Daalseplein 100  
Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

ONDERTEKENAAR

PROJECTNUMMER MN003312

KENMERK A30--HS-RAP-22002806

 **Movares** samen werkt het