

**Nota van zienswijzen en lijst van (ambtshalve) wijzigingen
Bestemmingsplan “N631 onderdoorgang spoor Rijen”
8 juni 2021**

Nota van zienswijzen en lijst van (ambtshalve) wijzigingen Bestemmingsplan “N631 onderdoorgang spoor Rijen”

Het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan is bekend gemaakt in de Staatscourant en in het Gemeenteblad op **1 maart 2021**.

Het bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 2 maart 2021 t/m 12 april 2021.

In totaal zijn 8 zienswijzen ontvangen:

Nr.	Indiener	Ontvangstdatum	Zaakdossier
1.	Indiener onder 1	7 april 2021	GV00039262
2.	Indiener onder 2	8 en 9 april 2021	GV00039244 en GV00039324
3.	Milieuvereniging De Groene Koepel	12 april 2021	--
4.	Indiener onder 4	13 april 2021	GV00039441
5.	A.V. Spiridon Gilze-Rijen	12 april 2021	GV00039353
6.	Indiener onder 6	12 april 2021	GV00039384
7.	Fietzersbond, afdeling Midden-Brabant	12 april 2021	GV00039452
8.	Indiener onder 8	13 april 2021	GV00039458

De zienswijzen onder 1, 2, 4, 6 en 8 zijn geanonimiseerd in verband met privacywetgeving.

Indiener onder 2 heeft twee verschillende zienswijzen ingebracht. Deze zienswijzen worden in deze nota samengevoegd behandeld.

Let op: aan het einde van deze Nota van zienswijzen is de lijst met (ambtshalve) wijzigingen opgenomen.

A. Ingediende zienswijzen en reactie gemeente

De zienswijzen worden hierna kort en zakelijk samengevat en van een reactie van de gemeente voorzien.

1. Indiener onder 1	
a. Reclamant spreekt waardering uit voor de participatieve aanpak en stelt dat veel van de aanvankelijke zorgen en kritiek van de buurt met overleg en daarmee gepaard gaande planaanpassingen weg zijn genomen.	We vinden het prettig om dit signaal te mogen ontvangen en nemen dit voor kennisgeving aan.
b. Reclamant is van mening dat de gewijzigde grens van de bebouwde kom, die nu is voorzien ter hoogte van de Kennedylaan 15 en 17, zou moeten worden verlegd naar het noorden. De wens hierbij is ook de oversteek ter hoogte van de Statenlaan binnen de bebouwde kom te laten vallen en daardoor dit gehele gebied een snelheidsregime te krijgen van 50km/u. De komgrens zou hierdoor een 200 meter moeten opschuiven. Reclamant stelt dat in een eerder stadium door hem de vraag is gesteld waarom de nieuwe komgrens niet bij de nieuwe oversteekplaats ter hoogte van de Statenlaan komt te liggen. Reclamant stelt dat in antwoord hierop is aangegeven dat het onlogisch is om de bebouwde kom verder naar het noorden te verplaatsen, omdat het wegprofiel tussen de rotonde en de Statenlaan (de aard van de omgeving) niet wordt gewijzigd. Reclamant stelt dat er op dit moment voldoende aanleiding is om het wegprofiel vanaf de nieuwe oversteekplaats bij de Statenlaan te wijzigen en dat, gezien de lange onderhoudscyclus van een weg, de gemeente deze kans niet moet laten lopen.	Ten eerste geldt dat de wijziging van een snelheidsregime op een weg niet wordt geregeld in een bestemmingsplan. Dit geldt ook voor de grens van de bebouwde kom. Deze grens wordt niet vastgelegd in een bestemmingsplan. In het voorliggende plan is de wijziging van de grens alleen benoemd als onderbouwing voor de verkeerskundige en akoestische aanvaardbaarheid van het plan. De aanpassing van de komgrens zelf is een procedure op basis van de Wegenverkeerswet 1994 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. De uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 Awb) is hierbij niet van toepassing. Dit betekent dat vooraf geen zienswijzen ingediend kunnen worden tegen de wijziging van de grens van de bebouwde kom. Ten tweede geven we aanvullend ook een inhoudelijk antwoord op dit punt. Het bestemmingsplan is gericht op het mogelijk maken van de onderdoorgang onder het spoor door van de N631, de rotonde bij de Nassaulaan en de direct daaromheen liggende gronden om deze wijzigingen mogelijk te maken. De oversteek bij de Statenlaan en de aanpassing van het wegprofiel tot aan de rotonde is onderdeel van het groot onderhoud dat op dit moment al door de Provincie wordt uitgevoerd aan de N631. Het bestemmingsplan hoeft voor het groot onderhoud niet te worden gewijzigd en is dus geen onderdeel van voorliggend bestemmingsplan. De bestaande oversteek bij de Statenlaan is reeds bij het groot onderhoud aangepast, zodat de N631 op deze plaats in twee stappen kan worden overgestoken.

	De standaardrijdsnelheid op een provinciale weg is 80 km/uur voor wegen buiten de bebouwde kom. De meeste provinciale wegen liggen buiten de bebouwde kom. In dit geval wordt er bewust voor gekozen om het stuk rondom de rotonde en de onderdoorgang binnen de bebouwde kom te leggen. Dit heeft als voornaamste oorzaak dat de beschikbare ruimte tussen het spoor en de kruising met de Nassaulaan beperkt is. Door de rijdsnelheid te verlagen naar 50 km/uur kan de onderdoorgang voor autoverkeer worden gerealiseerd met steilere hellingen en hoeft de kruising met de Nassaulaan niet te worden verplaatst naar het noorden. De hellingbanen voldoen hiermee aan de richtlijnen. Een onderdoorgang met een hogere rijdsnelheid is ontwerptechnisch niet passend in de beperkte ruimte die er is doordat deze een langer profiel heeft. Er is daarom gekozen om de bebouwde kom op logische plaatsen rondom de nieuwe onderdoorgang en de rotonde te leggen. Dit betekent dat ook de Broodbaan en de weg Vijf Eiken voor een deel onderdeel worden van de bebouwde kom om deze op een logisch en veilig moment te laten beginnen. Op de N631 is het logisch om de bebouwde kom op korte afstand van de nieuwe rotonde te leggen. De rest van het profiel van deze weg zal namelijk niet wijzigen ten opzichte van de rest van de provinciale weg richting Oosterhout. Voor de bebouwde kom wordt ook gekeken naar de aard van de omgeving. De aard van de omgeving verandert tussen de rotonde en de Statenlaan niet en heeft duidelijk een uitstraling van een weg buiten de bebouwde kom. Hierdoor is het onlogisch om de bebouwde kom verder naar het noorden, dus bij de Statenlaan te laten starten.
c. Reclamant stelt dat de aanpassing van het wegprofiel en hiermee de snelheidsverlaging een minder vlotte doorstroming op de N631 veroorzaakt. Reclamant stelt dat dit nadeel minder zwaar weegt dan de voordelen die hier tegenover staan. Reclamant noemt in de zienswijzen een vergroting van de veiligheid van de nieuwe oversteekplaats, een rustiger verkeersbeeld, een verbeterd milieuresultaat en een verminderde geluidbelasting als voordelen.	Een minder snelle doorstroming was geen onderdeel van de afweging of de N631 voor dit gedeelte binnen of buiten de bebouwde kom wordt gelegd. Zoals onder b wordt aangegeven is de aard van de omgeving niet aan te merken als bebouwde kom en is de bebouwde komgrens daarom niet verder opgeschoven naar het noorden. De oversteekplaats is voor een weg buiten de bebouwde kom op een veilige manier vormgegeven een lagere snelheid is hiervoor niet noodzakelijk.

d. Reclamant noemt met de N282 Breda-Tilburg (bij Dorst) en N631 Rijen-Oosterhout (komgrens Oosterhout) voorbeelden van situaties waar op nabijgelegen provinciale wegen wel 50 km/u wordt gereden, maar waar de inrichting of (bebouwde) omgeving hier niet direct aanleiding geven.	Door reclamant worden enkele voorbeelden aangehaald waar de aard van de omgeving niet leidend was voor de keuze om een weg binnen of buiten de bebouwde kom te leggen. Dat hier op andere plaatsen is afgeweken van dit uitgangspunt is geen aanleiding om hier ook op deze plaats van af te wijken.
---	--

Conclusie: De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. Indieneer onder 2

a. Reclamant stelt dat, met de komst van een snelfietspad, het aanleggen van drie ontsluitingsfietspaden op een breedte van 100-150 meter, overbodig en verkeersonveilig is. Reclamant stelt dat in de Nassaustraart al een verkeersveilig- en vrij liggend fietspad ligt waar geen gelijk kruisend verkeer is. Reclamant stelt dat, bij nader inzien, geen goed idee is om een ontsluiting via de Pastoor Gillesstraat toe te voegen. Reclamant stelt dat op de Pastoor Gillesstraat wel kruisend verkeer aanwezig is en het hier niet gaat om een vrij liggend fietspad. Tevens stelt reclamant dat langs de Pastoor Gillesstraat lindebomen zijn aangeplant die een groot deel van het jaar boomafval produceren die gevaar en gladheid kunnen veroorzaken.	We hebben nogmaals kritisch gekeken naar deze aansluiting, maar zijn van mening dat het beter is om dit wel zo te laten en aan te leggen. Hiervoor zijn twee belangrijke redenen. Het nieuwe fietspad van de N631 naar de Pastoor Gillisstraat is noodzakelijk om nieuwe kabels en leidingen onder dan wel langs te leggen. Doordat de tunnelbak ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan aan de noordzijde breder is geworden, is er onvoldoende ruimte over tussen de achtertuinen van de twee woningen (Oosterhoutseweg 8 en Oranjeplein17a) en de tunnelbak om hier noodzakelijke kabels en leidingen te leggen. Er is geen andere plaats waar dit wel mogelijk is. Te meer omdat kabel- en leidingbeheerders de leidingen vanuit openbaar gebied moeten kunnen bereiken. Vandaar dat een doorsteek op deze plaats noodzakelijk is. Daarnaast biedt de extra ontsluiting richting het Pastoor Gillisstraat een extra aansluitingsmogelijkheid voor fietsers en voetgangers uit het daarachter gelegen gebied. Hiermee wordt de fiets- en voetgangersstructuur in het gebied versterkt wat we als positief aanmerken. Het hebben van meerdere aansluitingen van fietspaden binnen een beperkte afstand wordt in het ontwerp en de uitvoering op een goede en verkeersveilige manier uitgevoerd. Ook is dit niet ongebruikelijk op andere plaatsen.
--	--

b. Reclamant stelt dat de provincie ten behoeve van de reconstructie van de N631 een grondstrook van hem wil aankopen en dat hierover overleg is geweest met de provincie. Reclamant is er hierbij vanuit gegaan dat er sprake is van een eerlijke ruil. Dit gesprek is niet soepel verlopen. Reclamant is van mening dat de grondprijs in overeenstemming zou moeten zijn met de grondprijs voor bouwgrond in de gemeente Gilze en Rijen aangezien het hier om grond gaat met een woonbestemming en dat een onteigeningswaarde niet aan de orde zou moeten zijn. Samen zou op reële manier tot overeenstemming moeten worden gekomen.	De gemeente Gilze en Rijen is met de provincie Noord-Brabant overeengekomen dat, voor zover een eigenaar de bestemming als opgenomen in het voorliggende plan niet zelf wil realiseren, de Provincie zich inspent om gedurende de planperiode met de eigenaar tot overeenstemming te komen over verwerving. Wij gaan ervan uit dat de Provincie dit in goed onderling overleg met u afhandelt.
--	--

Conclusie: De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Milieuvereniging De Groene Koepel

Alleen ingediend per e-mail	Deze zienswijze is via de elektronische weg ingediend. Artikel 2:15, eerste lid Algemene wet bestuursrecht (Awb) luidt: <i>Een bericht kan elektronisch naar een bestuursorgaan worden verzonden voor zover het bestuursorgaan kenbaar heeft gemaakt dat deze weg is geopend. Het bestuursorgaan kan nadere eisen stellen aan het gebruik van de elektronische weg.</i> In de bekendmaking van het ontwerp bestemmingsplan in de Staatscourant staat: <i>Eenieder krijgt de gelegenheid een mondelinge of schriftelijke zienswijze in te dienen.</i> De gemeente Gilze en Rijen acht de zienswijze, op grond van artikel 2.15, lid 1 Awb, niet ontvankelijk omdat de zienswijze elektronisch is ingediend. Bij de bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente niet kenbaar gemaakt dat de elektronische weg hiervoor is geopend. Vanwege het late moment van indienen van de
------------------------------------	---

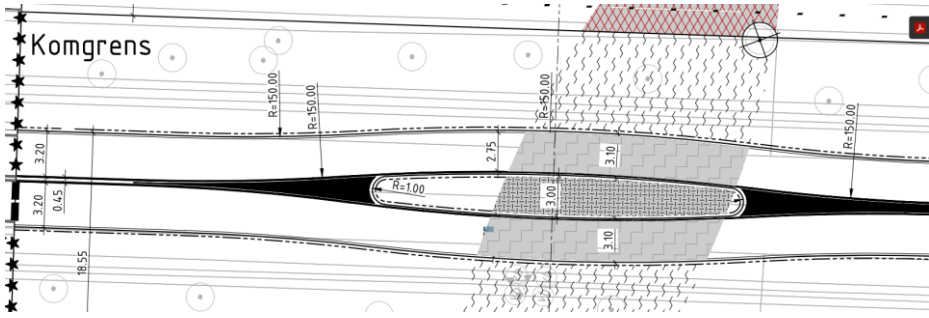
	zienswijze was het niet meer mogelijk om indiener hier tijdens de periode van terinzagelegging op te wijzen. Een zienswijze die niet ontvankelijk is, beantwoordt de gemeente niet inhoudelijk. Indiener onder nr. 8 (weergegeven onder h) heeft een zienswijze ingediend die inhoudelijk gedeeltelijk gelijklopend is aan die van Milieuvereniging De Groene Koepel. Hier is wel een inhoudelijke reactie op dit punt gegeven. Wij verwijzen naar deze beantwoording.
--	---

Conclusie: De zienswijze is niet ontvankelijk.

4. Indiener onder 4

a. Reclamant stelt het toe te juichen dat gekozen is voor een ongelijkvloerse spoorkruising, waardoor zowel de veiligheid als doorstroming wordt vergroot.	We vinden het prettig om dit signaal te mogen ontvangen en nemen dit voor kennisgeving aan.
b. Reclamant stelt dat de noodzaak voor de aanleg van de rotonde met een snelheidsregime van 50 km/uur en het fors oprekken van de bebouwde komgrens onvoldoende uit het plan naar voren komt. Reclamant stelt dat het verminderen van de maximumsnelheid onwenselijk is voor de doorstroming op de N631.	Ten eerste geldt dat de wijziging van een snelheidsregime op een weg niet wordt geregeld in een bestemmingsplan. Dit geldt ook voor de grens van de bebouwde kom. Deze grens wordt niet vastgelegd in een bestemmingsplan. In het voorliggende plan is de wijziging van de grens alleen benoemd als onderbouwing voor de verkeerskundige en akoestische aanvaardbaarheid van het plan. De aanpassing van de komgrens zelf is een procedure op basis van de Wegenverkeerswet 1994 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. De uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 Awb) is hierbij niet van toepassing. Dit betekent dat vooraf geen zienswijzen ingediend kunnen worden tegen de wijziging van de grens van de bebouwde kom. Ten tweede geven we aanvullend hierop ook een inhoudelijk antwoord op dit punt. Het bestemmingsplan is gericht op het mogelijk maken van de onderdoorgang onder het spoor door van de N631, de rotonde bij de Nassaulaan en de direct daaromheen liggende gronden om deze wijzigingen mogelijk te maken.

	De standaardrijdsnelheid op een provinciale weg is 80 km/uur als deze weg buiten de bebouwde kom ligt. De meeste provinciale wegen liggen buiten de bebouwde kom. In dit geval wordt er bewust voor gekozen om het stuk rondom de rotonde en de onderdoorgang binnen de bebouwde kom te leggen. Dit heeft als voornaamste oorzaak dat de beschikbare ruimte tussen het spoor en de kruising met de Nassaulaan beperkt is. Door de rijdsnelheid te verlagen naar 50 km/uur kan de onderdoorgang voor autoverkeer worden gerealiseerd met steilere hellingen en hoeft de kruising met de Nassaulaan niet te worden verplaatst naar het noorden. De hellingbanen voldoen hiermee aan de richtlijnen. Een onderdoorgang met een hogere rijdsnelheid is ontwerptechnisch niet passend in de beperkte ruimte die er is doordat deze een langer profiel heeft. Er is daarom gekozen om de bebouwde kom op logische plaatsen rondom de nieuwe onderdoorgang en de rotonde te leggen. Dit betekent dat ook de Broodbaan en de weg Vijf Eiken voor een deel onderdeel worden van de bebouwde kom om deze op een logisch en veilig moment te laten beginnen. Aangezien het om een beperkt snelheidsverschil gaat en om een zeer beperkt deel van de provincie weg van ongeveer 400 meter, waar al afgeremd moet worden voor de rotonde, heeft dit nauwelijks tot geen gevolgen voor de doorstroming op de N631.
c. Reclamant stelt dat de versmalling op de westkant van de rotonde onwenselijk is voor met name vrachtverkeer en deze versmalling voor een harmonica effect zorgt, waardoor de doorstroming (ruim voor de beoogde komgrens) af zal nemen.	We gaan er hierbij vanuit dat hierbij bedoeld wordt op de versmalling aan de noordzijde van de rotonde op de N631. Aan de westzijde van de rotonde is namelijk geen versmalling. Een versmalling bij een bebouwde kom en vlak voor een rotonde is een gebruikelijke manier om de snelheid van het verkeer af te remmen tot een wenselijke snelheid. Het gaat hierbij om een middenberm die wordt aangelegd kort na het inrijden van de bebouwde kom, zoals weergegeven op onderstaande uitsnede. Daarbij is er nauwelijks sprake is van een versmalling voor het wegverkeer. Zoals ook uit onderstaande uitsnede uit het ontwerp blijkt gaat het hier om een versmalling van het verharde wegdek van 3.20 naar 3.10 meter. Deze versmalling wordt visueel met belijning verder versmald tot 2.75 meter. Deze is zodanig ontworpen dat deze zeer goed door vrachtverkeer te nemen is zonder dat er sprake is van een beperking van de

	doorstroming. Het snelheidsregime ter hoogte van de versmalling is dus al 50 km per uur, waardoor een eventueel harmonicaeffect niet optreedt. 
d. Reclamant stelt dat de noodzaak voor de snelheidsverlaging onduidelijk is omdat er nauwelijks kruisend verkeer is en tevens de rotonde zelf een snelheidsverlaging afdwingt. Reclamant wijst op de V85 regel, die de snelheid (die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig beschouwt) in ideale omstandigheden weerspiegelt. Een snelheidsregime gebaseerd op de 85-percentielsnelheid komt een vlotte en veilige verkeersstrook ten goede. Reclamant stelt dat het verlagen van de maximumsnelheid en hiermee het oprekken van de bebouwde komgrens niet bijdraagt aan de uniformiteit in de gereden snelheden op die weg.	Zoals ook bij het antwoord onder b is aangegeven is een verlaging van de snelheid noodzakelijk om binnen de beperkte ruimte die er is, het profiel van de onderdoorgang in te passen. Anders had de bestaande kruising met de Nassaulaan veel verder naar het noorden moeten worden verlegd wat onwenselijk wordt geacht. Onder meer vanwege de daar gelegen woningen. Een lagere snelheid voor of na een rotonde is passend en logisch in het wegprofiel en leidt tot een veilig en redelijk snelheidsregime voor een beperkt gebied.
e. Reclamant stelt dat de snelheidsverlaging tot hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen leidt. Reclamant stelt dat uit het plan niet blijkt welke bijdrage zwaar verkeer heeft op de toename van luchtvervuilende stoffen. Reclamant stelt dat de snelheidsverlaging tot niet te verwaarlozen milieueffecten leidt.	Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de onderdelen luchtkwaliteit en stikstof. Hieruit is niet gebleken dat door de snelheidsverlaging bestaande grenswaarden worden overschreden. Wel leidt de aanleg van de onderdoorgang tot een groot positief effect op de doorstroming. Op dit moment staat verkeer geregeld langere tijd stil voor de spoorwegovergang, wat door de aanleg van de onderdoorgang niet meer het geval is. Dit heeft een positief effect op de luchtkwaliteit.

Conclusie: De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5.	A.V. Spiridon
----	---------------

a. De atletiekvereniging pleit ervoor om gescheiden banen voor voetgangers en fietsers te hanteren bij de oversteek over de N631 bij het spoor (dus aan de zuidzijde van de rotonde). Dit vanwege de snelheidsverschillen tussen fietser en voetganger.	De door reclamant bedoelde oversteek betreft die van de snelfietsroute over de N631. Voor het ontwerp van deze snelfietsroute gebruiken wij CROW-publicatie 340 ‘Inspiratieboek snelle fietsroutes’ als richtlijn. Op basis van deze publicatie is het bij snelle fietsroutes buiten de bebouwde kom goed mogelijk om voetgangers toe te laten. Als er geen voetgangersvoorziening aanwezig is, is het fietspad of de rijbaan ook de voorgeschreven plaats op de weg voor de voetganger. Door de beoogde wijzigingen komt dit deel van de ontwikkeling binnen de bebouwde kom te liggen. Binnen de bebouwde kom is -als het drukker is met voetgangers en fietsers- een aparte voetgangersvoorziening wenselijk. De hoeveelheid kruisende voetgangers bij de oversteek van de N631 bij het spoor is in de huidige situatie beperkt. De nieuwe invulling van de oversteek van de N631 leidt naar verwachting niet tot andere hoeveelheden. Vanuit Rijen zullen dagelijks enkele voetgangers de oversteek maken, maar naar verwachting zullen de meeste mensen fietsen of met de auto naar de bestemmingen aan de westzijde van de N631 gaan. Menging van fietsers en voetgangers is tot een intensiteit van 200 voetgangers per uur mogelijk, eventueel met kleine voorzieningen. Aangezien in de huidige situatie dagelijks slechts enkele voetgangers oversteken worden deze aantallen niet gehaald. Daarnaast is een alternatief geboden voor voetgangers bij de rotonde van de Nassaulaan. Hier kan de voetganger gescheiden van de fietser de N631 oversteken. De aansluiting van deze oversteek op de voetpaden binnen het dorp Rijen is onderdeel van de verdere uitwerking van het ontwerp. Deze oversteek biedt een directere aansluiting op het woongebied van Rijen. Door de aanpassingen voor het autoverkeer wordt de bebouwde kom opgeschoven. Er worden echter geen nieuwe voorzieningen toegevoegd waardoor het aantal voetgangers hoger wordt. Het hanteren van gescheiden banen voor voetgangers en fietsers is, vanwege de
--	---

	lage verwachte voetgangersintensiteiten die zowel binnen als buiten de bebouwde kom in dit plangebied nauwelijks verschillen, niet doelmatig. Ook ontbreekt de ruimte hiervoor op bepaalde stukken van het traject, zoals bij de oversteek van de tunnelbak en het fietspad aan beide zijden in de onderdoorgang. Een verbreding van deze fietsbrug is niet mogelijk gebleken vanwege eisen die aan de onderdoorgang worden gesteld. Ook de breedte van de onderdoorgang kan niet worden aangepast.
--	---

Conclusie: De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.	Indiener onder 6
----	------------------

a. Reclamant stelt dat de provincie ten behoeve van de reconstructie van de N631 een grondstrook van reclamant wil aankopen. Reclamant geeft aan hiermee akkoord te kunnen gaan, indien de gebiedsontwikkeling plaatsvindt binnen het kader van gemeentelijke grondbeleid, met een vastgestelde gemeentelijke marktconforme grondprijs en er geen schadeloosstelling door de Provincie Noord-Brabant is op onteigeningsbasis.	De gemeente Gilze en Rijen is met de provincie Noord-Brabant overeengekomen dat, voor zover een eigenaar de bestemming als opgenomen in het voorliggende plan niet zelf wil realiseren, de Provincie zich inspent om gedurende de planperiode met de eigenaar tot overeenstemming te komen over verwerving. Wij gaan ervan uit dat de Provincie dit in goed onderling overleg met u afhandelt.
---	---

Conclusie: De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.	Fietsersbond Afdeling Midden Brabant
----	--------------------------------------

a. De aanleg van snelfietsroutes kan op de steun van de fietsersbond rekenen. Met de keuze om de snelfietsroute F58 bij de N631 onder het spoor door te leiden is weer een hindernis weggenomen. Dat stemt de Fietsersbond tevreden.	We vinden het prettig om dit signaal te mogen ontvangen en nemen dit voor kennisgeving aan.
b. De Fietsersbond stelt dat de vereiste breedte van een snelfietsroute geen 4,5 meter, maar 4 meter bedraagt. De	Tijdens het ontwerpproces dat is doorlopen voor de snelfietsroute en de aanleg van de onderdoorgang zijn gedurende het proces enkele grotere veranderingen doorgevoerd.

fietzersbond stelt dat een 4 meter brede snelfietsroute, zowel in- en buiten de tunnel goed mogelijk is. Ook wordt niet voldaan aan de minimale boogstralen voor een snelfietsroute.	Daarbij gelden voor de verschillende verkeerstromen die op dit punt samen komen verschillende regels en wensen waar rekening mee gehouden moet worden. Hierbij zijn integraal keuzes gemaakt om tot een haalbaar en goed ontwerp te komen. In het oorspronkelijke ontwerp lag de gehele snelfietsroute binnen het plangebied aan de zuidzijde van het spoor en stak deze ook aan de zuidzijde de tunnelbak van de N631 over, zonder het spoor binnen het plangebied te kruisen. De snelfietsroute ligt aan de kant van Breda aan de zuidzijde van het spoor. Richting Tilburg ligt de snelfietsroute echter aan de noordzijde van het spoor. Het spoor dient dus op een bepaald moment gekruist te worden. Oorspronkelijk was beoogd het spoor gelijkvloers te kruisen ter hoogte van de Vincent van Goghstraat. In het oorspronkelijke ontwerp voor de tunnelbak was om die reden aan de westzijde slechts rekening gehouden met een eenrichtingsfietspad in de tunnelbak onder het spoor door van 2,5 meter breed. In het oorspronkelijke ontwerpproces zonder snelfietsroute aan de noordzijde was al sprake van diverse beperkingen en was er maar beperkt ruimte beschikbaar. Dit werd mede veroorzaakt door het monumentale deel van eetcafé De Vijf Eiken, de daarvoor staande monumentale boom, de noodzakelijke snelheidsverlaging naar 50 km per uur vanwege de beperkte ruimte tussen de onderdoorgang tot aan de kruising met de Nassaulaan aan de noordkant, de omliggende particuliere bebouwing en tuinen, de NNB gebieden en het defensie terrein. Eén van de belangrijke wijzigingen tijdens het ontwerpproces is de aanpassing vanwege de veiligheid om de onderdoorgang te gebruiken om de snelfietsroute Breda - Tilburg ongelijkvloers van de zuidzijde van het spoor naar de noordzijde van het spoor te laten gaan. Vanuit de ontwikkeling van de snelfietsroute is ervoor gekozen dit kruisen in te passen op de locatie van de nieuwe onderdoorgang van de N631. De locatie van de N631 was hierbij de meest logische keuze omdat hier een ongelijkvloerse kruising met het spoor mogelijk was en daardoor de snelfietsroute in heel Rijen aan de noordzijde van het spoor ligt. Het merendeel van het woongebied van Rijen is aan de noordzijde van het spoor gelegen, waardoor de meeste inwoners eenvoudig op de snelfietsroute kunnen geraken. Tussen het station en de N631 is geen andere locatie voor een ongelijkvloerse vrij liggende kruising van het spoor en de weg. Hierbij is de
---	---

	snelfietsroute zo goed mogelijk en zo maximaal mogelijk geïntegreerd in het bestaande ontwerp van de onderdoorgang. Hiervoor zijn diverse aanpassingen gedaan aan de tunnelbak, de bestaande fietspaden en de rest van het ontwerp van de N631. Zoals al aangegeven zijn er vanuit de verschillende verkeersstromen diverse regels en beperkingen. Zo ook vanuit de te kruisen spoorbaan. Enkele bestaande spoorportalen, seinen en het daarbij horende veiligheidssysteem leggen beperkingen op aan de breedte van de te realiseren onderdoorgang onder het spoor door. Het verplaatsen van deze beperkende portalen heeft grote gevolgen voor uitvoerbaarheid van de onderdoorgang. Het verplaatsen van de portalen (en bijbehorende veiligheidssystemen) is daarom wel overwogen, maar niet reëel bevonden. Binnen de beperkt beschikbare ruimte die overblijft bij de onderdoorgang van het spoor is hierdoor een zo maximaal mogelijke invulling gegeven voor de verschillende rijbanen. Deze bestaan uit twee losse rijbanen voor autoverkeer met een minimale breedte en twee afzonderlijke rijbanen voor de fietsers in twee richtingen. Binnen deze beperkingen is het voor het snelfietspad mogelijk om een maximale breedte van 3,5 meter aan te leggen. Aan de oostzijde van de N631 liggen zowel het dorp Rijen als de sportvelden. Deze liggen aan verschillende zijden van het spoor. Hierdoor is ervoor gekozen om ook aan de oostzijde van de N631 een dubbelzijdig fietspad aan te leggen. Hierdoor kunnen fietsers van Rijen naar de sportvelden het spoor ongelijkvloers kruisen en hoeven deze fietsers niet tweemaal de provinciale weg over te steken. Hierdoor is het smaller maken van dit fietspad aan de oostzijde, wat eventueel ruimte zou kunnen opleveren voor de snelfietsroute niet wenselijk gebleken. Het fietspad ligt al dicht tegen eetcafé De vijf eiken aan en is het niet wenselijk deze afstand nog verder te verkleinen, omdat daarmee ook het zicht in de bocht om het eetcafé op ander fietsverkeer in de bochten wordt belemmerd en dit ten koste gaat van de veiligheid. Op dit punt kan de fietsroute ook niet worden verbreed naar 4 meter.
--	---

	De fietsbrug die wordt aangelegd over de N631 aan de noordkant van het spoor heeft enkele beperkingen. Zoals al eerder aangegeven is de ruimte die in het gebied beschikbaar is beperkt. De fietsbrug is zo dicht mogelijk op de sporen gelegd. Auto's en vrachtverkeer in de tunnelbak hebben een minimale doorrijhoogte nodig. Tevens is het noodzakelijk om zicht te hebben op de rijbaan, onder het brugdek van de rails en de fietsbrug door, zodat er geanticipeerd kan worden op stilstaande of langzaam rijdende voertuigen voor de rotonde. Voor de uitgangspunten voor de zichtlijnen is in het ontwerp gebruik gemaakt van de ROA (Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen 2017). De CROW kent namelijk geen richtlijn voor gebiedsontsluitingswegen 50 km/uur alleen voor 80 km/uur. Ook de richtlijn voor erftoegangswegen geldt alleen voor 60 km/uur en niet voor 50 km/uur. Vanwege de veiligheid is een verbreding van het fietspad op de fietsbrug en daarmee een vermindering van het zicht op de rijbaan niet mogelijk binnen de ruimte die er in het ontwerp is en de regels die hiervoor gehanteerd zijn. Ook op dit punt is, ter plaatse van de fietsbrug, een maximaal profiel van 3,5 meter mogelijk gebleken. In het eerdere ontwerp is het verhogen van het brugdek en daarmee het verbreden voor de fiets niet wenselijk geacht. Het bestemmingsplan legt echter geen beperking op dit punt op. In de definitieve uitwerking van het ontwerp wordt dit punt nogmaals bekeken. Waarbij onderzocht wordt of op dit punt een optimalisatie mogelijk en wenselijk is. Op drie punten is een maximaal profiel van 3,5 meter mogelijk, op relatief korte afstand van elkaar. Daarom is ervoor gekozen om ook in het tussenliggende delen dezelfde breedte voor het fietspad aan te houden. Dit is gedaan om in het gehele plangebied een uniforme uitstraling te hebben en hiermee verwarring en onveilige situaties te voorkomen. Een snelfietsroute heeft op basis van het inspiratieboek Snelfietsroutes van het CROW een gewenst profiel van 4 meter breed. Het gaat hierbij om een ideaalprofiel. In dit geval is het aanleggen van dit ideaalprofiel binnen het plangebied vanwege diverse redenen niet mogelijk gebleken. Binnen de beperkingen is een zo maximaal mogelijk
--	---

	profiel mogelijk gemaakt, wat over de hele lengte is toegepast en dat dit maximale profiel van 3,5 meter voldoende veilig is voor de gebruikers ervan. Er zijn vijf hoofdeisen voor een snelfietsroute, te weten samenhang, directheid, veiligheid, aantrekkelijkheid en comfort, die allen betrokken zijn geweest in het voorliggende ontwerp. Slechts op een beperkt deel van de totale snelfietsroute wordt niet aan de wens van een breedte van 4,0 m voldaan. Rijen ligt in het midden van de snelfietsroute tussen de steden Tilburg en Breda. Hierdoor is het aannemelijk dat schoolgaande jeugd en forenzen tijdens de spits een dominante rijrichting hebben. In bovenstaande nadere motivering voor de aanvaardbaarheid van deze afwijking vinden we van belang dat er in de spitsperiodes sprake is van één dominante spitsrichting met verhoudingsgewijs aanzienlijk minder tegemoetkomende fietsers op de drukke momenten. Op een fietspad met een breedte van 3,5 m kunnen twee naast elkaar rijdende fietsers een tegemoetkomende fietser goed passeren. Hierdoor is sprake van een veilig ontwerp. In de toekomstige situatie wordt een toename van het fietsverkeer over deze route verwacht, maar deze is zodanig dat ook deze op een veilige en goede manier kan worden afgewikkeld over het snelfietspad rondom de onderdoorgang. De aanleg van de onderdoorgang draagt in hoge mate bij aan het ontvlechten van verkeersstromen, minder kruisend verkeer en daarmee veilige fietsroutes. Binnen het plangebied is gebruik gemaakt van zo maximaal mogelijke boogstralen voor de snelfietsroute. Deze zijn van belang om een goed overzicht te hebben in de bocht op tegemoetkomend verkeer en comfortabel fietsen. In bijna alle gevallen voldoet het ontwerp aan de minimale boogstralen. In sommige gevallen is het binnen het ontwerp niet mogelijk gebleken dit wel te halen. Het gaat hierbij met name om de toegang vanaf de Broodbaan aan de zuidkant de onderdoorgang in. Hier spelen de aspecten comfort en veiligheid echter een belangrijke rol om hier af te wijken van dit uitgangspunt. In de onderdoorgang is getracht het hellingspercentage zo beperkt mogelijk te houden, om de route zo comfortabel mogelijk te maken. Hiervoor is een slinger in het fietspad gemaakt om ervoor te zorgen dat de bocht in het fietspad zo hoog mogelijk in de
--	---

	tunnelbak komt te liggen. Hierdoor kun je tegemoetkomend verkeer in de bocht zien. Bij een bocht zonder slinger komt de bocht lager in de tunnelbak te liggen en is het zicht in de bocht vanwege onder andere de zijwand van de tunnelbak slechter. Daarnaast hebben de fietsers die de tunnel in rijden boven in een lagere snelheid dan verder in de tunnelbak. Deze keuze is dus bewust gemaakt uit veiligheidsoverweging.
c. De Fietsbond stelt de vraag wat de reden is dat het fietspad, bij de overgang van het 4 meter brede fietspad naar de 3,5 meter brede fietsbrug ten noorden van de tunnel, een bijzondere slinger maakt. De fietsersbond geeft ook aan dat dit ook aan de zuidzijde van de tunnel het geval is. De fietsersbond verzoekt de knip in de snelfietsroute te heroverwegen, zo mogelijk de snelfietsroute niet te onderbreken en de overbodige slingers uit het tracé te halen.	In een normale situatie is een minimale afstand tussen het spoor, de spoorberm en het fietspad noodzakelijk en vereist. Deze gronden zijn hierdoor ook in eigendom van de spoorbeheerder. Zoals al onder punt b is uiteengezet, is een zo kort mogelijke afstand tussen het spoordek en de fietsbrug hier echter vanwege andere eisen noodzakelijk omdat er anders onvoldoende zicht is voor de automobilist in de onderdoorgang. Hierdoor is de aanleg van een flauwe bocht noodzakelijk, om de afstand tussen het spoor en het fietspad tussen de fietsbrug en het vrij liggende fietspad te overbruggen. Aan de zuidzijde van de tunnel is een slinger in het fietspad gemaakt om ervoor te zorgen dat de bocht in het fietspad zo hoog mogelijk in de tunnelbak komt te liggen. Hierdoor kun je tegemoetkomend verkeer in de bocht zien. Bij een bocht zonder slinger komt de bocht lager in de tunnelbak te liggen en is het zicht in de bocht slechter. Daarnaast hebben de fietsers die de tunnel in rijden boven in een lagere snelheid dan verder in de tunnelbak. Deze keuze is gemaakt uit veiligheidsoverweging (combinatie van zicht in de bocht en rijnsnelheid van de fietser). Deze slinger heeft dus een belangrijke functie voor de verkeersveiligheid en wordt daarom gehandhaafd.
d. De Fietsersbond stelt de vraag wat de reden is dat het belang van het doorzicht in de tunnel boven het belang van de snelfietsroute is gelegd. De fietsersbond geeft aan het belang van doorzicht in twijfel te trekken.	Het doorzicht in de onderdoorgang is een veiligheidseis die wordt gesteld in de ROA (Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen 2017). De CROW kent namelijk geen richtlijn voor gebiedsontsluitingswegen 50 km/uur alleen voor 80 km/uur. Ook de richtlijn voor erftoegangswegen geldt alleen voor 60 km/uur en niet voor 50 km/uur. Het is dus niet toegestaan om hiervan af te wijken in verband met de verkeersveiligheid en het minimale zicht dat noodzakelijk is. Tevens is het niet wenselijk aangezien er op bepaalde momenten in de onderdoorgang stilstaand verkeer komt te staan voor de rotonde. Het is wenselijk dat hier goed zicht op is in de onderdoorgang.
e. De Fietsersbond stelt dat de gekozen oversteek bij de Nassaulaan voor fietsers gevaarlijker is dan een oversteek bij de rotonde en draagt hier een aantal argumenten voor aan. De Fietsersbond adviseert om de voorgenomen	Net als de Fietsersbond is het voor alle partijen binnen het project essentieel dat er binnen de grenzen van het project een voor alle verkeersdeelnemers verkeersveilig ontwerp is. Ook de fietser moet overal een verkeersveilige oplossing hebben om over te steken. Daarbij spelen echter ook andere beperkingen en eisen binnen het project,

oversteekplaats te laten vervallen en pleit voor een tweerichtingsfietspad langs de oostzijde van de rotonde. De fietsersbond stelt dat hiermee ook voorkomen wordt dat fietsers een ruimere omweg moeten nemen.	waarbij iedere nieuwe eis of aanpassing voor een nieuwe afweging in ontwerp prioriteiten zorgt. De gemeente en de provincie zijn van mening dat het ineens (zonder tussenstop) oversteken van twee rijbanen uit dezelfde richting tot een verkeersonveilige situatie leidt en niet kan worden toegepast binnen het ontwerp. Bij het oversteken van twee rijbanen kan namelijk door een groter voertuig dat stopt op de rechtsaffer het zicht ontnomen worden voor het verkeer van de andere rijbaan op de overstekende fietser, waardoor dit voertuig op de andere rijbaan geen overzicht heeft en niet stopt. Met de introductie van de extra rechtsaffer in het project om de doorstroming te bevorderen kwamen er twee rijbanen uit één rijrichting en was oversteken niet meer verkeersveilig. Dit is aanleiding geweest om de oversteek voor de fietser van de Nassaulaan op grotere afstand van de rotonde in te passen. Op grotere afstand van de rotonde zijn de twee rijbanen namelijk samengevoegd tot één rijbaan, waardoor er wel voldoende zicht is. Hierdoor is er sprake van een verkeersveilige oplossing om de Nassaulaan over te steken. De Fietsersbond doet een nieuw voorstel om de fietsers wel bij de rotonde over te laten steken. Hiervoor worden de beide rijbanen van elkaar gescheiden waardoor er wel voldoende zicht is en er wel verkeersveilig overgestoken kan worden. Hier is door alle partijen binnen het project naar gekeken. Fysiek is het mogelijk om deze aanpassing door te voeren, waarbij er ook sprake is van een verkeersveilige oplossing. Een aanpassing van het ontwerp op dit punt brengt echter diverse andere voor- en nadelen met zich mee. Wanneer de fietser dicht bij de rotonde kan oversteken krijgt deze voorrang op andere weggebruikers wat effect heeft op de doorstroming van het autoverkeer. Ook rijdt het wegverkeer hierdoor dicht bij de omliggende woningen, wat een beperkt negatief akoestisch effect heeft. Daarnaast leidt een aanpassing van dit punt tot aanpassingen aan de andere fietspaden in de directe omgeving van de oversteek. Duidelijk is dat beide oplossingen leiden tot een verkeersveilige oplossing. De verschillende partijen willen beide mogelijke oplossingen beter onderzoeken en alle
---	---

	voor- en nadelen goed tegen elkaar afwegen. Pas daarna kan een gewogen beslissing worden genomen voor een van beide oplossingen. Er is daarom gekozen om in het bestemmingsplan meer ruimte op te nemen en het plan op dit punt aan te passen. Hierdoor wordt het uitvoeren van beide varianten mogelijk binnen het bestemmingsplan. Een keuze voor één van beide oplossingen wordt gemaakt bij het definitief ontwerp voor het project. Het beperkte negatieve akoestische effect kan met bron en overdrachtsmaatregelen worden voorkomen. Om te voorkomen dat grenswaarden voor geluid worden overschreden wordt, is naast de vergroting van de bestemming 'Verkeer' en een kleine vergroting van het plangebied, ook de aanduiding 'langzaam verkeer' aangepast. Hiermee wordt voorkomen dat direct langs de gevel van woningen een rijbaan kan worden aangelegd en dat de oplossing ook akoestisch acceptabel blijft. Aangepaste verbeelding Verbeelding uit ontwerp bestemmingsplan
f. De Fietzersbond verzoekt, indien een tweerichtingsfietspad langs de oostzijde van de rotonde niet haalbaar blijkt, een fietspad aan de noordzijde van de rotonde te overwegen.	Een fietsoversteek aan de noordzijde van de rotonde is ongeacht welke keuze er ook gemaakt wordt voor de oversteek bij de Nassaulaan niet wenselijk. De voetgangersoversteek wordt, na vragen uit de omgeving, aangebracht om een beperkt aantal voetgangers de mogelijkheid te geven om hier over te steken. Er is door gemeente en provincie vanuit veiligheid bewust voor gekozen om de fietsers

	ongelijkvloers de N631 te laten kruisen ook als hiervoor een geringe afstand omgereden moet worden. De voetgangersoversteek wordt zo ingericht dat deze onlogisch en minder praktisch is om voor fietsers te gebruiken. Zo wordt het gebruik door de fietser zo veel mogelijk ontmoedigd. Voor fietsers zijn er andere veiligere alternatieven om de N631 over te steken. Er is bewust voor gekozen om fietsers zo veel mogelijk ongelijkvloers te laten oversteken om het aantal conflicten tot een minimum te beperken. Daarnaast verbeterd de doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer als het aantal fietsoversteken wordt beperkt. In sommige gevallen dient hiervoor iets verder gereden te worden. In het ontwerp hebben we dit tot een minimum beperkt.
g. De Fietzersbond stelt dat fietsers, die vanuit de noordelijke richting aan de westzijde van de N631, die richting de N282 gaan, gebruik gaan maken van de inritconstructie van het defensieterrein. De Fietzersbond verzoekt deze situatie anders in te richten door bijvoorbeeld een stukje fietsstraat te realiseren of dat fietsers en voertuigen van elkaar worden gescheiden.	De Broodbaan is een onverharde weg die loopt tussen de N631 en de N282. Aan de zijde van de N631 is op deze grotendeels onverharde weg een inrit gesitueerd naar een terrein van Defensie. Het terrein van Defensie wordt slecht zeer sporadisch gebruikt en meestal door een enkel voertuig. Het deel van de weg tussen de inrit van het terrein en de aansluiting van de Broodbaan op de N631 wordt zodanig aangelegd dat deze naast voor fietsers ook voor defensiematerieel gebruikt kan worden om hun terrein te bereiken. De hoofdfietsroute is leidend geweest in het ontwerp voor de fietsstructuur. De hoofdfietsroute is binnen de N631 de snelfietsroute tussen Breda en Tilburg. Om de snelfietsroute van de tunnelbak naar de Broodbaan zo optimaal mogelijk te ontwerpen vindt de afbuiging richting de Broodbaan plaats als het fietspad nog beneden maaiveld ligt. Hierdoor kan pas op het moment dat het fietspad op maaiveld niveau is een aansluiting met het fietspad richting de N282 worden gerealiseerd. Vanuit veiligheid is een T-aansluiting in een hellingbaan niet wenselijk, omdat er dan grotere snelheidsverschillen kunnen optreden. Fietsers vanuit de noordelijke richting die niet op de hoofdfietsrichting zitten maar vanaf of naar het zuiden moeten, dienen hierdoor een klein stukje de Broodbaan in te rijden om aldaar in te voegen op het fietspad van de snelfietsroute. Doordat er

	nauwelijks verkeer rijdt op deze weg en deze binnen de bebouwde kom ligt is op dit stuk weg geen andere inrichting noodzakelijk.
h. De Fietzersbond adviseert de inrichting nogmaals goed te bekijken	In het hele proces is het ontwerp continue kritisch bekeken om voor alle weggebruikers een zo optimaal mogelijk ontwerp te krijgen en alle wensen en eisen in het plan in te passen. Ook dit keer hebben we alle input die we ook van de Fietzersbond hebben gekregen met verschillende deskundigen doorgenomen en nogmaals kritisch naast het ontwerp gelegd. Op bepaalde punten heeft dit ook tot aanpassingen van het bestemmingsplan geleid.

Conclusie: De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.	Indiener onder 8
----	------------------

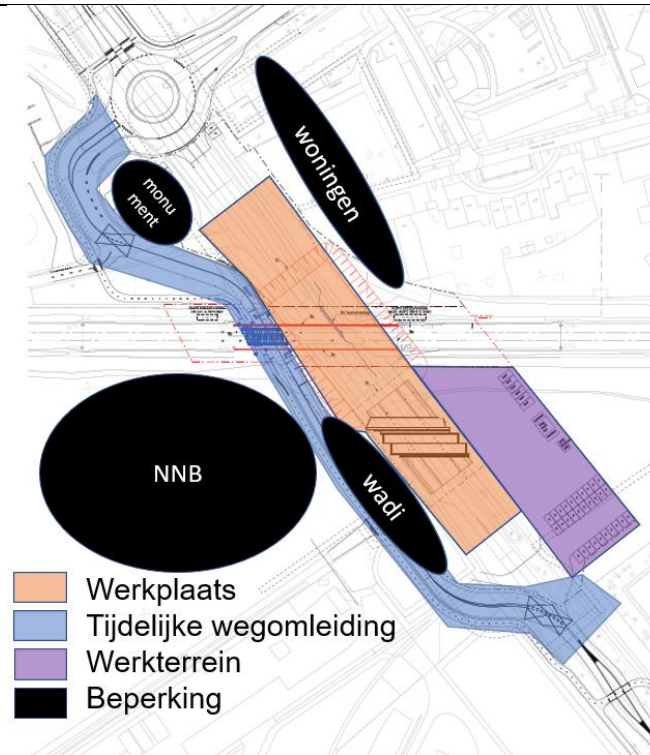
a. Reclamant somt een aantal zaken met betrekking tot de verkeersveiligheid op (in het bijzonder voor fietsers en voetgangers) waarbij reclamant vraagtekens heeft. 1. Waarom verbetert de verkeersveiligheid door het weghalen van de spoorbomen? 2. Voetgangersoversteek ook door fietsers 3. Separate voorziening voor voetgangers en ruiters 4. Verplaatsen fietsoversteek 50 meter naar het noorden (Nassaulaan) 5. Goed initiatief om een snelheidsregime van 50 km per uur in te voeren. Verder uitwerken 50 km per uur is nodig	Ad 1. In het plangebied komen op dit moment meerdere vervoersmodaliteiten samen. Het gaat daarbij om treinen, autoverkeer en langzaam verkeer. Daar waar deze kruisen kunnen conflicten en soms ongelukken ontstaan. Op dit moment kruist het treinverkeer met het autoverkeer en langzaam verkeer door een gelijkvloerse spoorkruising met spoorbomen en is er een geregelde kruising met verkeerslichten voor het autoverkeer en langzaam verkeer. In de nieuwe situatie worden de verschillende vervoersmiddelen meer uit elkaar gehaald. Dit zorgt voor een verhoging van de verkeersveiligheid, omdat er minder conflicten ontstaan. Met name het vervangen van de gelijkvloerse kruising voor het treinverkeer door een onderdoorgang. Ook wordt het langzaam verkeer zo veel mogelijk gescheiden van het autoverkeer en kan hierdoor zonder het kruisen van andere verkeersstromen de N631 oversteken. De verkeersveiligheid is niet de belangrijkste reden om het totale project uit te voeren. Doorstroming is de belangrijkste aanleiding om dit op deze manier uit te voeren. In de toekomst komt er steeds meer treinverkeer, wat ertoe leidt dat de overgang steeds
--	--

	meer gesloten gaat zijn. Dit beperkt de doorstroming aanzienlijk en is de belangrijkste aanleiding om dit aan te passen. Ad. 2 De voetgangersoversteek wordt zo ingericht dat deze onlogisch en minder praktisch is om voor fietsers te gebruiken. Zo wordt het gebruik door de fietser zo veel mogelijk ontmoedigd. Het gebruik door fietsers 100% voorkomen is inderdaad niet mogelijk. Voor fietsers zijn andere veiligere alternatieven om de N631 over te steken. Er is bewust voor gekozen om fietsers zo veel mogelijk ongelijkvloers te laten oversteken om het aantal conflicten tot een minimum te beperken en de veiligheid voor de fietsers zo optimaal mogelijk te maken. Daarnaast verbeterd de doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer als het aantal fietsoversteken wordt beperkt. Ad. 3 Zoals al aangegeven is bij de reactie bij zienswijze 5 wordt het dubbelgebruik van voetgangers van de fietspaden in dit gebied vanwege het beperkt aantal voetgangers als logisch en veilig gezien. Ook in de huidige situatie zijn in bijna het gehele gebied geen aparte voorzieningen aanwezig voor de voetganger of de ruiter. Ad. 4 Zoals al is aangegeven bij de reactie op de zienswijze van de Fietzersbond (nr. 7 onder e. en f.) wordt door een aanpassing aan het vast te stellen bestemmingsplan ruimte geboden om op dit punt nog een aanpassing in het definitieve ontwerp mogelijk te maken. Hierdoor wordt het mogelijk om een veilige fietsoversteek dichterbij de rotonde te realiseren. Beide mogelijke oplossingen zijn verkeersveilig en zorgen voor een goede doorstroming van het verkeer. Afhankelijk van een afweging op alle relevante aspecten wordt in het definitieve ontwerp nog een keuze gemaakt. Ad 5. We vinden het prettig om het signaal te mogen ontvangen en nemen dit ter kennisgeving aan.
--	---

	In de totale inrichting van het gebied wordt het gebied zo ingericht dat het gekozen snelheidsregime logisch is en op meerdere manieren wordt duidelijk gemaakt.
b. Reclamant stelt dat de planvorming onvoldoende rekening houdt met de toekomstige verbreding (van 2 naar 4 sporen) van het spoor tussen Tilburg en Breda en dat hier ook het geld voor de onderdoorgang beschikbaar wordt gesteld.	Tijdens het proces heeft ProRail, als spoorbeheerder continu aan tafel gezeten om het ontwerp voor de onderdoorgang te beoordelen. Hierbij is een eventuele verdubbeling van het huidige aantal sporen nooit naar voren gekomen als eis of wens. Berichtgeving over een eventuele verdubbeling van de sporen is enkele maanden geleden in de pers geweest. Het gaat hierbij echter om de periode na 2040. Hiervoor voert ProRail nu eerste verkenningen uit voor het spoorverkeer in Nederland, maar eventuele uit te voeren oplossingen zijn nog ver weg. Een eventuele verdubbeling van het spoor is dan ook nu nog allerm minst zeker en hier wordt op dit moment nog niet op voorgesorteerd. Wel is rekening gehouden met een herprofilering van het spoor, waardoor er rekening wordt gehouden met een toekomstige, meer concrete wens om de huidige sporen verder uit elkaar te kunnen leggen.
c. Reclamant stelt de vraag of de fietsersbrug op een handige plek is beoogd. Reclamant stelt dat voor fietsers de kortste en meest aantrekkelijke route gekozen zou moeten worden, zonder extra meters, de benodigde stuurkunsten en met een gebrekkig overzicht.	Het fietspad van de snelfietsroute wordt zodanig aangelegd dat er altijd een goed overzicht is en de bochten in de fietspaden dermate flauw zijn dat deze voor elke fietser goed te nemen zijn. Met de hoogteverschillen in het gebied en de andere belemmeringen, zoals het monumentale deel van het eetcafé is er daarom gekozen voor deze optimale oplossing. Overwogen is om het fietspad van de snelfietsroute aan de noordzijde eerder een bocht te laten maken. Dit is echter vanwege de diepte van de onderdoorgang voor de fietser niet mogelijk gebleken. Ergens op het traject tussen Breda en Tilburg dient het spoor overgestoken te worden. Dit komt omdat het tracé van de snelfietsroute in Breda aan de zuidkant ligt en richting Tilburg aan de noordkant van het spoor. In dit ontwerpproces is ervoor gekozen dit binnen het project van de spooronderdoorgang N631 te realiseren. Hierdoor ontstaat een verkeersveilige oversteek van de spoorlijn. Een iets langere route is hierbij inherent aan een veilige oversteek van het spoor.

d. Reclamant stelt dat een hellingshoek die oploopt tot 4,2%, terwijl de CROW een hellingshoek van 1,8 aanbeveelt. Reclamant verzoekt de gemeente al te mogelijke te doen om de helling te beperken tot 2% of maximaal 3%.	In het ontwerpproces is er alles aan gedaan om de hellingshoeken zo klein mogelijk te krijgen. In alle gevallen blijven de hellingshoeken hierdoor ruim onder de 5% en voldoen hiermee aan de eisen die het CROW hieraan stelt. Daar waar mogelijk is de diepte van de onderdoorgang voor fietsers beperkt of is de rijbaan langer gemaakt waardoor het hoogteverschil over een langer traject kan worden overbrugd. Dit is bijvoorbeeld gebeurd in de snelfietsroute aan de zuidzijde van het spoor. Hier loopt de helling van het snelfietspad verder door de Broodbaan in om de hellingshoek zo klein mogelijk te maken. Dit kan echter niet verder worden uitgerekt omdat ook fietsverkeer komend vanuit de richting N282 aan moet kunnen sluiten op dit fietspad. Hoewel het nut van een zo laag mogelijk hellingspercentage wordt onderschreven is dit binnen de beschikbare ruimte niet verder omlaag te krijgen. Wij stellen ons op het standpunt dat met het gekozen ontwerp een goede fietsstructuur wordt aangelegd die goed en comfortabel te gebruiken is voor alle fietsers.
e. Reclamant adviseert twee alternatieve verkeersstructuren: – Het zorgvuldig combineren van voetgangers, fietsers en het gemotoriseerd verkeer op de rotonde door fietsers en voetgangers niet via de rand, maar via het midden van de rotonde naar de overzijde te laten bewegen; – Voetganger, fietsers, ruiters en andere mensen onder de (verhoogde) autorotonde door te bedienen.	Binnen de beperkingen die er zijn in het gebied is gezocht naar een oplossing die voor alle verkeersdeelnemers zo optimaal mogelijk is. Daarbij is zo veel mogelijk rekening gehouden met eisen vanuit bijvoorbeeld verkeersveiligheid, doorstroming en fysieke beperkingen van bijvoorbeeld het spoor en het monumentale gebouw van De Vijf Eiken. De voorgestelde oplossing met of zonder verhoging van de rotonde wordt als niet reëel en niet haalbaar geacht aangezien hierdoor niet voldaan kan worden aan eisen als verkeersveiligheid omdat er veel meer kruisende verkeersstromen zijn of dat het fysiek in de ruimte niet inpasbaar is met hellingshoeken naar het oosten en westen voor de fietser. Het huidige ontwerp biedt met een keuze voor een verlaagde snelheid net voldoende ruimte om binnen de eisen die er zijn voor autoverkeer in het huidige ontwerp een aansluiting op de rotonde te realiseren. Een verhoging van de rotonde voor autoverkeer is binnen deze beperking niet mogelijk.
f. Reclamant vindt dat een snelfietsroute langs de zuidzijde van het spoor (vanaf de Broodbaan tot de Generaal Maczek tunnel) de beste route is omdat daar de grootste	De keuze van het tracé van de snelfietsroute is gemaakt binnen het project voor de snelfietsroute F58 en niet binnen het voorliggend bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is een uitwerking van deze gemaakte keuze en maakt het mogelijk

verbetering ten opzichte van de huidige situatie gerealiseerd kan worden.	om een veilige en comfortabele manier naar de andere kant van het spoor te gaan. De gemeenteraad van de gemeente Gilze – Rijen heeft op 2 november 2020 ingestemd met dit alternatieve voorkeustracé voor het deel van de snelfietsroute F58 tussen de Vincent van Goghstraat en de N631. De gemeente neemt deze inbreng op dit punt voor kennisgeving aan.
g. Reclamant stelt dat er onvoldoende aandacht voor het klimaat is. Reclamant vraagt welke andere maatregelen de gemeente gaat treffen voor mitigatie en adaptatie.	Dat het woord klimaat niet terugkomt in de toelichting betekent niet dat er binnen het project geen rekening mee is gehouden. Op diverse plaatsen worden binnen het project rekening gehouden met het klimaat en klimaatadaptatie. Ten opzichte van de huidige inrichting wordt bijvoorbeeld het regenwater dat in het verharde gedeelte valt van de onderdoorgang opgevangen en ter plekke geïnfiltreerd. Hiervoor wordt een waterretentievijver voor aangelegd. In de aanlegfase is er geen reëel alternatief om het verkeer in de omgeving op een andere manier af te wikkelen en om te leiden. In de tijdelijke aanlegfase moet hiervoor een behoorlijk terrein worden gekapt. Daarbij is gekeken hoe dit gebied tot een minimum beperkt kan blijven. Naast een noodzakelijke compensatie van deze gronden met een extra opslagfactor van 66% is afgesproken dat alle bosgrond die gekapt wordt opnieuw wordt aangeplant als bos. Zo wordt er en gecompenseerd en wordt het bestaande bos herplant. Hierdoor wordt het te kappen bos per saldo 2,66 keer als natuur teruggebracht in de omgeving van het gebied.
h. Reclamant vraagt of de ruime parkeerplaats aan de noordzijde bij de tunnel niet voldoende mogelijkheden biedt voor de bouw. Reclamant stelt dat de compensatiegronden veel ruimer moet om werkelijk te kunnen compenseren. Reclamant stelt dat het wenselijk is om nabij de kern Rijen meer te vergroenen met de focus op natuurontwikkeling en bevordering van biodiversiteit. Reclamant geeft aan graag mee te denken waar om en nabij de kern van Rijen meer groen te realiseren is.	Om de onderdoorgang onder het spoor door aan te kunnen leggen zijn drie ruimtereserveringen in de tijdelijke situatie noodzakelijk. Dit zijn: 1. de werkplaats om de onderdoorgang aan te leggen (bouwput / tunnelbak); 2. de tijdelijke wegomleiding om deze werkplaats heen en; 3. een werkkerrein voor de aannemer voor opslag van materiaal en materieel. Daarbij moet rekening worden gehouden met diverse belemmeringen binnen het plangebied en de directe omgeving daarvan. Deze onderdelen zijn gevisualiseerd in onderstaande afbeelding.



De tijdelijke situatie, met in oranje de werkplaats, in blauw de tijdelijke wegomleiding in paars het werkterrein en in zwart diverse belemmeringen.

De werkplaats komt logischerwijs op de locatie van de huidige spoorwegovergang. Op deze plaats komt een werkplaats en bouwput waarbij aan beide zijden voldoende ruimte moet zijn om de verschillende onderdelen van de tunnelbak aan te kunnen leggen. Hierbij wordt het tunneldeel vanaf de zuidzijde gebouwd en tijdens een treinvrije periode op de definitieve plaats gezet. Het aanleggen van de onderdoorgang (tunnelbak) op de huidige locatie is de meeste logische optie. Deze locatie kan hierdoor niet voor andere doeleinden, zoals het werkterrein, worden gebruikt.

	Door de aanleg van de tunnelbak op de huidige locatie van de spoorwegovergang kan het verkeer over de N631 gedurende lange tijd geen gebruik maken van het terrein dat ingericht wordt als werkterrein om de tunnelbak aan te leggen. Door de ligging tussen een bos- en natuurgebied en het dorp Rijen is er geen logische bestaande alternatieve route om het verkeer om te leiden. Er is gezocht naar een manier om het verkeer met het gebruik van zo weinig mogelijk omliggend terrein om te leiden op de locatie zelf. Het is daarbij alleen mogelijk gebleken om het verkeer aan de zuidwestzijde om de te bouwen tunnelbak te leiden. Voor een wegomleiding aan de noordoostzijde zouden diverse woningen moeten worden afgebroken. Deze optie bleek hierom niet reëel. Aan de andere zijde ligt het eetcafé de vijf Eiken wat monumentaal is en behouden dient te blijven. Wel wordt het zalencomplex van het eetcafé dat niet monumentaal is afgebroken om de nieuwe aansluiting van de weg Vijf Eiken op de nieuwe rotonde mogelijk te maken. Hierdoor is het ook mogelijk om hier de tijdelijke omleidingsweg te realiseren. De tijdelijke omleidingsweg komt waar mogelijk zo dicht mogelijk bij de tunnelbak te liggen om het verlies aan natuur tot een minimum te beperken. Met ditzelfde doel wordt gebruik gemaakt van gronden van de toekomstige wadi. De wadi wordt pas aangelegd nadat het verkeer weer gebruik kan gaan maken van de nieuwe weg door de tunnelbak. Als laatste is een werkterrein voor de aanleg van de tunnelbak noodzakelijk. Voor de aanleg zijn dagelijks een aanzienlijk aantal verplaatsingen van personeel en materialen noodzakelijk tussen de werkplaats waar de tunnelbak moet komen en het spoordeel wordt gebouwd en het werkterrein. Onder andere voor het uitgraven van de tunnelbak en de aanvoer van materiaal en materieel om de tunnelbak te maken. Het is hiervoor noodzakelijk dat het werkverkeer voor de aanleg van de tunnelbak de tijdelijke omleidingsweg en het verkeer daarop zo weinig mogelijk kruist. Ten eerste om conflicten te voorkomen, ten tweede om de doorstroming op de tijdelijke omleidingsweg niet te veel te beperken, ten derde omdat de tijdelijke wegomleiding ook het spoor gelijkvloers kruist, waardoor er bij passerende treinen geen vervoer mogelijk is tussen werkplaats en werkterrein. Aan de noordwestzijde van de overgang is inderdaad een parkeerterrein in de huidige situatie, maar deze wordt grotendeels gebruikt voor de realisatie van de tijdelijke omleidingsweg voor zowel het deel voor auto's als voor het vrij liggende fietspad, zoals ook op bovenstaande afbeelding te zien
--	---

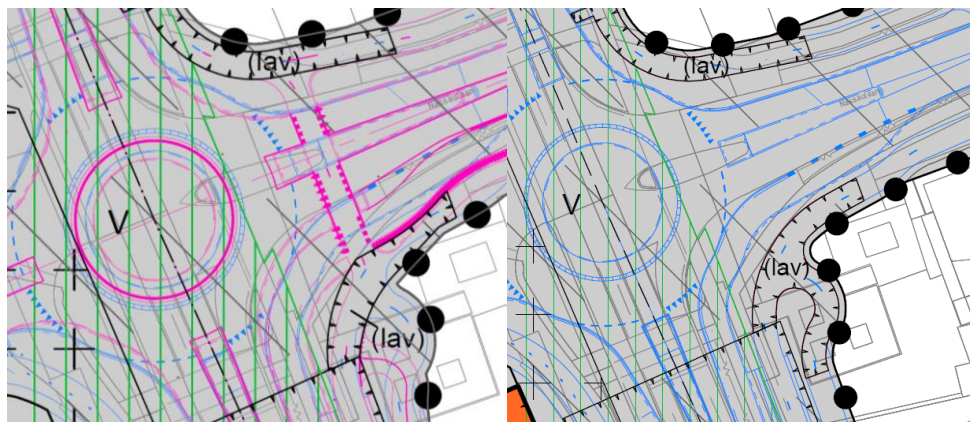
	is. Een werkterrein op deze locatie zou daarom veel te klein worden en daarnaast aan de verkeerde kant van de tijdelijke omleidingsweg komen te liggen met veel kruisend verkeer tot gevolg. Er bleek na afweging van alle alternatieven dus geen andere locatie mogelijk dan het bosgebied ten zuidoosten van de tunnelbak aan te wijzen als werkterrein. Het gebruik van zowel de tijdelijke omleidingsweg als het werkterrein gaat tijdelijk ten koste van bos- en natuurgebied (NNB). Conform de provinciale regels is hiervoor compensatie noodzakelijk. Zoals eerder aangegeven dient het gebied dat tijdelijk wordt gebruikt, gecompenseerd te worden met een toeslagfactor van 1,66. Hierdoor wordt 66% meer natuur aangelegd op een nieuwe locatie dan tijdelijk gebruikt wordt voor de aanleg van de onderdoorgang. Daarnaast worden alle gronden die tijdelijk worden gebruikt voor de aanleg van de onderdoorgang na afloop van de werkzaamheden in de huidige staat teruggebracht en worden deze gronden dus opnieuw aangeplant. Hierdoor wordt het bestaande grondgebied niet 1,66 keer gecompenseerd, maar na afloop van de werkzaamheden +/- 2,66 keer. De compensatie van NNB kan alleen op gronden die door de provincie zijn aangewezen als '<i>nog niet gerealiseerde delen van het NNB</i>' in de interim omgevingsverordening Noord-Brabant. In Rijen en direct aangrenzend aan Rijen zijn geen niet gerealiseerde delen van het NNB, waardoor de compensatie (los van het terug planten van groen) niet in nabij Rijen kan plaatsvinden. Met de locatie naast de vliegbasis wordt de compensatie op relatief korte afstand van de huidige locatie aangelegd. Op deze manier wordt het tijdelijke gebruik ruimschoots gecompenseerd met groen in het gebied zelf en haar directe omgeving. Naar aanleiding van deze zienswijze wordt in paragraaf 3.2.3 onder het onderdeel Natuur Netwerk Brabant NB in de toelichting de volgende zinssnede toegevoegd: <i>Verschillende alternatieven voor het gebruik van het gebied met NNB zijn afgewogen, maar hierbij is gebleken dat deze niet voldoen om het verkeer in de tijdelijke situatie af te kunnen wikkelen.</i>
--	---

Conclusie: De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

B. Lijst van (ambtshalve) wijzigingen

De volgende wijzigingen worden bij vaststelling doorgevoerd, ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan:

- Naar aanleiding van zienswijzen:
 - Naar aanleiding van de zienswijze van indiener 8 onder h wordt in paragraaf 3.2.3 onder het onderdeel Natuur Netwerk Brabant NB in de toelichting de volgende zinssnede toegevoegd:
Verskillende alternatieven voor het gebruik van het gebied met NNB zijn afgewogen, maar hierbij is gebleken dat deze niet voldoen om het verkeer in de tijdelijke situatie af te kunnen wikkelen.
 - Naar aanleiding van de zienswijze van de Fietzersbond (nr. 7) wordt in de toelichting en verbeelding voldoende ruimte opgenomen om een andere fietsoversteek mogelijk te maken bij de Nassaulaan. De extra mogelijkheid van een oversteek wordt in de toelichting toegevoegd in de paragraaf 2.2.1 Toekomstige situatie onder de paragraaf "Fietsstructuur". De extra mogelijkheid om de Nassaulaan over te steken heeft tot gevolg dat op de verbeelding de plangrens ter hoogte van de oversteek iets wordt opgeschoven naar het zuiden, omdat anders het fietspad niet meer binnen het plangebied valt. Ook de functieaanduiding "langzaam verkeer" schuift iets naar het zuiden op.
Akoestisch zijn beide oplossingen doorgerekend. Hieruit blijkt dat beide oplossingen mogelijk zijn. Aan de toelichting wordt het nieuwe akoestisch rapport toegevoegd als bijlage. Ook worden de uitkomsten van dit onderzoek in de toelichting in paragraaf 4.3 Geluid verwerkt. De provincie Noord-Brabant maakt nog een keuze uit beide oplossingsrichtingen. De provincie voert de noodzakelijke maatregelen uit die voor die betreffende oplossing noodzakelijk zijn om akoestisch te voldoen.



Aangepaste verbeelding

Verbeelding uit ontwerp bestemmingsplan

- Ambtshalve wijzigingen:

Toelichting

- **4.11 Boom Effect Rapportage**

In de Boomeffectrapportage wordt nog als uitgangspunt gehanteerd dat de tijdelijke weg op ca. 3 meter van de boom komt te liggen. Inmiddels is de ligging van de tijdelijke weg gewijzigd, waardoor deze afstand is vergroot. In de toelichting wordt de volgende tekst toegevoegd:

Door een aanpassing van het ontwerp wordt in de uitvoeringsfase geen tijdelijke weg meer aangelegd in de buurt van de monumentale boom. De effecten van de uitvoeringsfase worden hierdoor minder groot. Dit beperkt de schade die aan het wortelpakket aangebracht wordt tijdens de uitvoeringsfase.

- **6.3 Economische uitvoerbaarheid**

Paragraaf 6.3 wordt als volgt aangepast

Een deel van de gronden waarop het bestemmingsplan ziet, is niet in eigendom van de gemeente, de provincie Noord-Brabant of een derde grondeigenaar die de bestemming binnen de planperiode wil gaan realiseren. Eigendomsverhoudingen zijn uit oogpunt van “een goede ruimtelijke ordening” niet van doorslaggevende betekenis. Dit is wél het geval als de eigendomsverhoudingen aan verwezenlijking van het bestemmingsplan binnen de planperiode in de weg staan en tevens niet aannemelijk is dat binnen de planperiode tot onteigening zal worden overgegaan.

Met een aantal grondeigenaren is overleg, maar deze wensen vooralsnog niet mee te werken aan de verwezenlijking van het bestemmingsplan “N631 onderdoorgang spoor Rijen”. De gemeente Gilze en Rijen is met de provincie Noord-Brabant overeengekomen dat, voor zover de eigenaar de bestemming niet zelf wil realiseren, de provincie zich zal inspannen om gedurende de planperiode met de eigenaar tot overeenstemming te komen. Daartoe zal in het kader van de onteigeningsprocedure die kan worden ingezet voor de al in het bestemmingsplan betrokken gronden een schadebeperkend aanbod tot aankoop van het geheel worden gedaan. Mocht die overeenstemming niet bereikt worden, bijvoorbeeld omdat de eigenaar het schadebeperkend aanbod niet aanvaardt, dan is de gemeente met de Provincie overeengekomen dat de Provincie indien nodig de eigendom middels een onteigeningsprocedure tracht te verkrijgen. De provincie Noord-Brabant heeft hiervoor de nodige middelen gereserveerd. Het plan is hiermee economisch uitvoerbaar.

Verbeelding, toelichting en regels

In de verbeelding toelichting en regels van het ontwerpbestemmingsplan is de noodzakelijk herbegrenzing van het NNB opgenomen. Het gaat hierbij om ‘in lov N-B te verwijderen NNB’ en ‘in lov N-B toe te voegen gemengd landelijk gebied’. De provincie heeft ten tijde van het vaststellen van dit bestemmingsplan beide aanpassingen vastgesteld en doorgevoerd in de Interim omgevingsverordening. Hierdoor kunnen deze aanduidingen worden geschrapt in de vastgestelde versie van het bestemmingsplan.

De toevoegingen aan de toelichting zijn formeel geen wijzigingen bij vaststelling, aangezien het geen aanpassing van de regels of verbeelding betreft.