

Gemeente Gilze en Rijen

Bestemmingsplan

“Snelfietsroute F58 Rijen -
Breda, gedeelte

Vincent van Goghstraat - N631”



Projectnummer: 205619
Datum: 22 mei 2023

Gemeente Gilze en Rijen

Bestemmingsplan

“Snelfietsroute F58 Rijen - Breda, gedeelte Vincent van Goghstraat - N631”

Inhoud

1. Toelichting
2. Regels
3. Verbeelding

id.nr.: NL.IMRO.0784.BPSnelfietsroute-VG01

d.d.: 22-05-2023

Projectleider:

Projectmedewerker:

Status:

Dhr. ing. M.J. Volbeda

Dhr. W.H.I. Hengstmengel MSc.

Vastgesteld

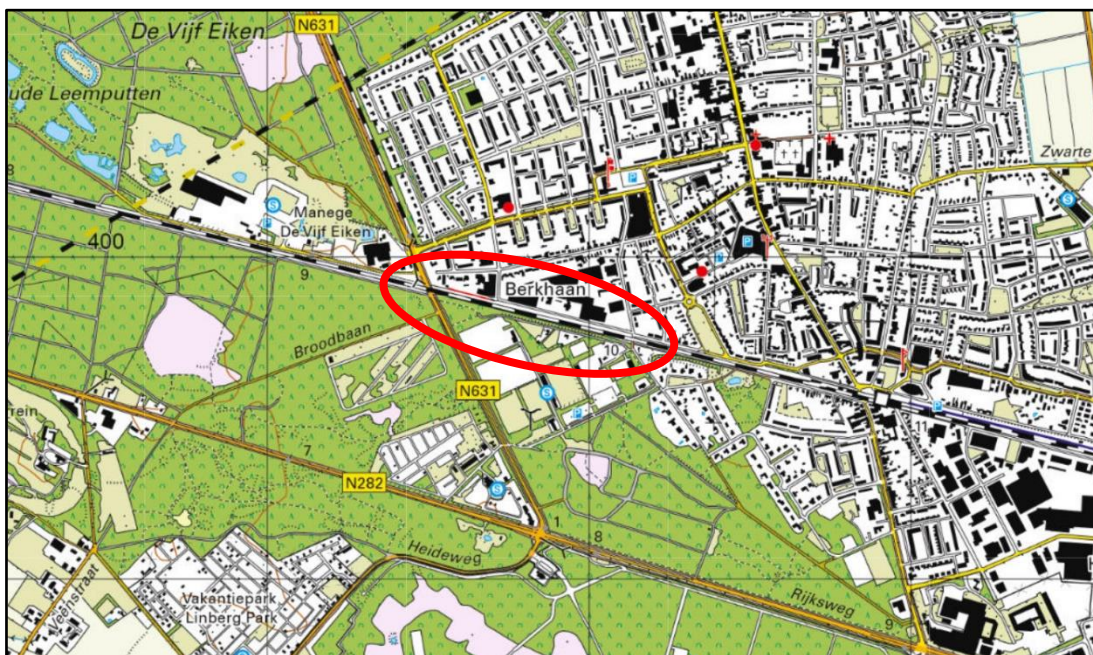
Toelichting

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4	Leeswijzer	5
2	PLANBESCHRIJVING	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Beschrijving huidige situatie	6
2.3	Beoogde situatie plangebied	7
3	BELEIDSKADER	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Rijksbeleid	9
3.3	Provinciaal beleid	13
3.4	Gemeentelijk beleid	18
4	PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN	21
4.1	Inleiding	21
4.2	Bodem	21
4.3	Waterhuishouding	22
4.4	Cultuurhistorie	26
4.5	Archeologie	28
4.6	Ecologie	29
4.7	Wegverkeerslawaaï	32
4.8	Bedrijven en milieuzonering	33
4.9	Externe veiligheid	34
4.10	Luchtkwaliteit	37
4.11	Kabels en leidingen	38
4.12	Niet-gesprongen explosieven	39
4.13	Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling	40
5	JURIDISCHE PLANTOELICHTING	43
5.1	Inleiding	43
5.2	Opbouw van de regels	43
5.3	Regels	43
6	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	46
6.1	Inleiding	46
6.2	Toepassing Grondexploitatiewet	46
6.3	Economische uitvoerbaarheid	46
7	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	47
7.1	Omgevingsdialoog	47
7.2	Vooroverleg	47
7.3	Zienswijzen	47

BIJLAGEN

- Bijlage 1 – Ontwerp snelfietsroute F58 Rijen – Breda; Antea Group, 2021;
- Bijlage 2 – Verkennend bodemonderzoek; Antea Group, 2021;
- Bijlage 3 – Quicksan Wet natuurbescherming; idverde Advies, 2021;
- Bijlage 4 – Projectgebonden Risicoanalyse Niet Gesprongen Explosieven; REASeuro, 2021.
- Bijlage 5 – Wateradvies waterschap Brabantse Delta
- Bijlage 6 – Standaardadvies 2019
- Bijlage 7 – Omgevingsdialoog
- Bijlage 8 – Verslag wettelijk vooroverleg concept ontwerpbestemmingsplan 'Snelfietsroute F58 Tilburg-Breda



Uitsnede topografische kaart omgeving plangebied. Bron: Topotijdreis.nl, 2021.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Aanleiding

In Brabant is de fiets een belangrijk onderdeel van de vervoersmobiliteit. Meer dan 25% van de verplaatsingen vindt plaats met de fiets. In het binnenstedelijk gebied ligt dit percentage nog hoger. In het Provinciale Uitvoeringsprogramma 'Fiets in de Versnelling 2016-2020' is de corridor Breda-Tilburg aangemerkt als kansrijk voor het realiseren van een snelle en kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding. De gemeenten Breda, Gilze en Rijen, Oosterhout en Tilburg hebben de realisatie van de fietsroute ter hand genomen.

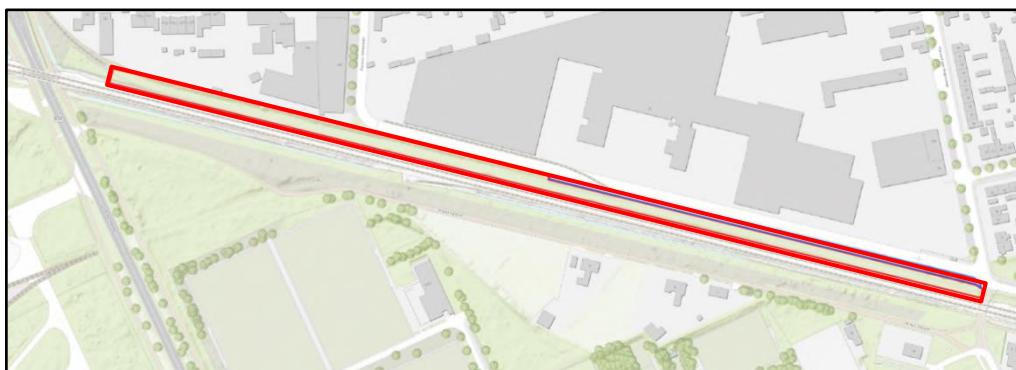
De gemeente Gilze en Rijen is voortvarend bezig met het realiseren van haar deel van de fietsverbinding. Voor het tracé door de kom van Rijen tussen de spoorwegen in de Oosterhoutseweg en de Vincent van Goghstraat is op basis van verkennende haalbaarheidsstudies in dit gebied gekozen voor een ligging direct ten noorden van het spoor. De herinrichting als snelfietsroute is op basis van het vigerende ruimtelijke regime echter niet direct mogelijk. De aansluiting van de snelfietsroute aan de westzijde van het plangebied is juridisch-planologisch reeds mogelijk gemaakt door middel van het vastgestelde bestemmingsplan "N631 onderdoorgang spoor Rijen". Aan oostelijke zijde wordt beoogd aan te sluiten op het in ontwerp zijnde bestemmingsplan "Stationsomgeving Rijen".

Doel

Op basis van het bestemmingsplan "Woongebied Rijen" zijn aan de gronden van onderhavig plangebied de bestemmingen 'Verkeer – Railverkeer' en 'Bedrijventerrein' toegekend. Binnen deze bestemmingen is het gebruik van de gronden als fietsverbinding niet toegestaan. Om het voorgenomen initiatief mogelijk te maken dient een nieuw juridisch-planologisch kader te worden opgesteld. Onderhavig bestemmingsplan voorziet hierin.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

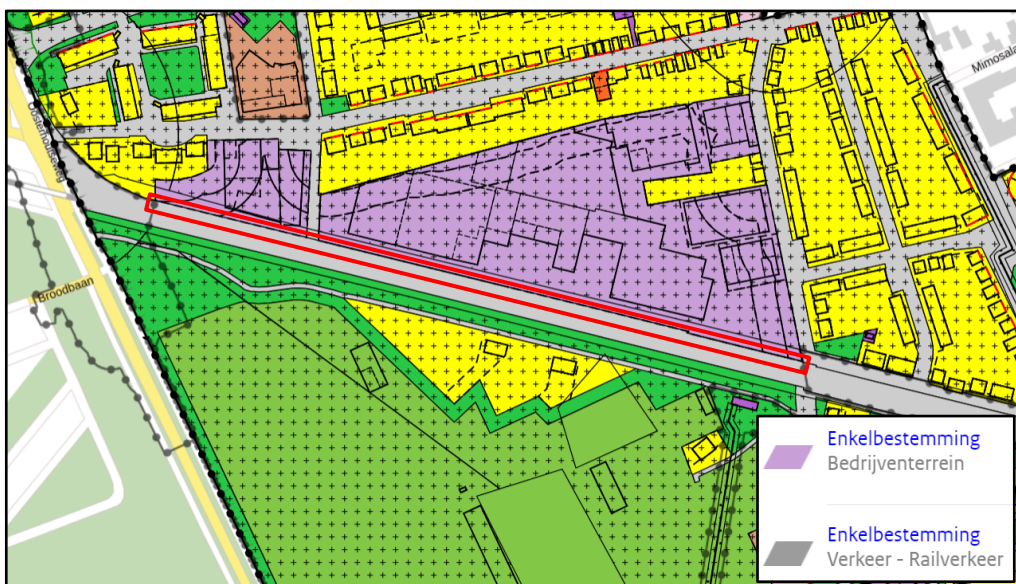
Het plangebied is gelegen direct ten noorden van de spoorverbinding Breda – Tilburg, binnen de bebouwde kom van Rijen tussen de Vijf Eiken/Oosterhoutseweg en de Spoorlaan Noord. Het tracé omvat de kadastrale percelen 5692 en 7594, gemeente Gilze en Rijen, sectie A. Het plangebied heeft een totale oppervlakte van circa 4.350 m². De ligging en begrenzing van het plangebied is nader aangeduid op navolgende afbeelding.



1.3 Vigerend bestemmingsplan

Toetsingskader

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan “Woongebied Rijen”, zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Gilze en Rijen op 4 februari 2013. De gronden binnen het plangebied kennen de bestemmingen ‘Verkeer – Railverkeer’ en ‘Bedrijventerrein’ met functieaanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf – kunststofbedrijf’. Daarnaast geldt voor het hele plangebied de gebiedsaanduiding ‘ihcs – 1’.



Uitsnede van het bestemmingsplan “Woongebied Rijen” van de gemeente Gilze en Rijen. Het plangebied is rood omkaderd. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl, 2021.

Beoordeling

De voor ‘Verkeer – Railverkeer’ aangewezen gronden in het vigerend bestemmingsplan zijn onder andere bestemd voor spoorwegen, voorzieningen ten behoeve van de spoorwegen, kruisingen van spoorwegen met verkeerswegen, nutsvoorzieningen en groenvoorzieningen. De voor ‘Bedrijventerrein’ met functieaanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf – kunststofbedrijf’ aangewezen gronden zijn bestemd voor een kunststofbedrijf. De realisatie van het beoogde tracé voor de snelfietsroute is derhalve niet mogelijk op basis van deze bestemmingen in het vigerende bestemmingsplan.

Daarbij geldt ter plaatse van de gebiedsaanduiding ‘ihcs – 1’ ten behoeve van het obstakelvrije (start- en landings)vlak met zijkanalen een bouwverbod voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, met een hogere bouwhoogte dan 56 m boven NAP in verband met het beschermingsgebied van in- en uitvliegfunnel van vliegtuigen. Gezien onderhavig voornemen enkel het realiseren van een fietsroute betreft en geen bebouwing mogelijk maakt, is deze aanduiding niet belemmerend voor onderhavig voornemen.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de beoogde ontwikkeling binnen het plangebied niet mogelijk is op basis van het vigerende bestemmingsplan. Het onderhavige

bestemmingsplan voorziet in een nieuwe juridisch-planologische regeling om het beoogde tracé voor de snelfietsroute mogelijk te maken.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van de huidige en de nieuwe situatie. Hoofdstuk 3 beschrijft de relevante beleidsdocumenten die door de te onderscheiden overheden zijn gepubliceerd. In hoofdstuk 4 komen de planologisch relevante milieuaspecten aan de orde. In hoofdstuk 5 wordt de juridische vormgeving van het plan toegelicht. Hierna komen in hoofdstuk 6 en 7 de economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke toetsing/overleg aan de orde.

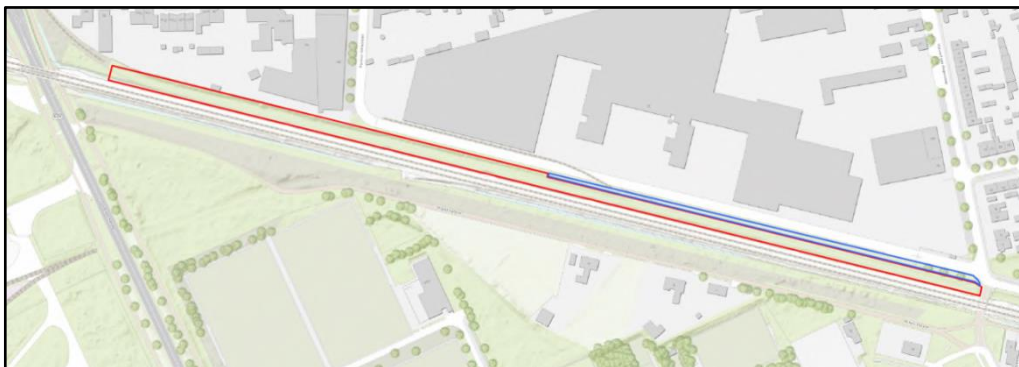
2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Inleiding

Voor het opstellen van het bestemmingsplan is het van belang dat de uitgangspunten en de huidige situatie van het plangebied goed in beeld worden gebracht. Het plangebied is om deze reden geïnterviewd en geanalyseerd. In dit hoofdstuk wordt de huidige en beoogde situatie binnen het plangebied beschreven.

2.2 Beschrijving huidige situatie

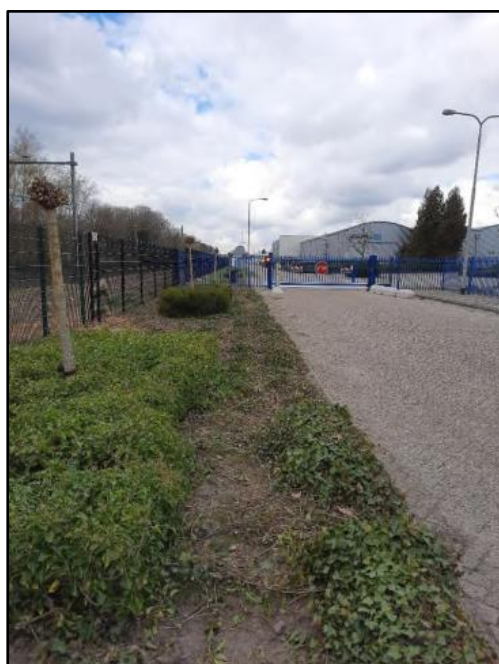
Het plangebied is gelegen in een strook direct langs de noordelijke zijde van de spoorverbinding Breda – Tilburg, tussen de spoorwegen in de Oosterhoutseweg en de Vincent van Goghstraat te Rijen. Het zuidelijk gesitueerde terrein (binnen de rode contour op navolgende afbeelding) is grotendeels in eigendom van ProRail en in gebruik als berm. De lengte van het terrein betreft circa 640 meter. De oppervlakte bedraagt circa 5.000 m². Het noordoostelijk gesitueerde terrein is in eigendom van CurTec (binnen de blauwe contour). De oppervlakte hiervan bedraagt 563 m². Ook dit terrein is grotendeels braakliggend/berm. In het verleden heeft binnen het gebied nog een spoorlijn gelegen, met daarbij een zijarm naar een bedrijventerrein. Dit spoor is later weer (grotendeels) verwijderd.



Binnen het plangebied zijn momenteel verschillende groenstructuren in de vorm van een struweel aanwezig. Dit struweel bestaat onder andere uit bomen en struikengewas van de berk, brem, den en zomereik. Verder bevat het plangebied veel omgevallen of omgezaagd hout. Dit hout ligt veelal op elkaar en vormt op deze wijze kleine takkenhopen. Daarnaast is er veel braamstruweel binnen het plangebied aanwezig. Het gebied van CurTec bestaat hoofdzakelijk uit grasland met mossen. Verder zijn enkele jonge knotwilgen met een hoogte van circa 3 meter aangeplant. Rondom de wilgen zijn kleine haagjes van taxus aangeplant. Op navolgende afbeeldingen wordt een impressie gegeven van de huidige situatie binnen het plangebied.



Impressie ProRail terrein in oostelijke en westelijke richting. Bron: Verkennend bodemonderzoek, 2021.



Impressie CurTec terrein in oostelijke en westelijke richting. Bron: Verkennend bodemonderzoek, 2021.

2.3 Beoogde situatie plangebied

In de beoogde situatie wordt aan de gronden behorend bij het plangebied de bestemming 'Verkeer' toegekend, zodat een herinrichting als snelfietsroute kan worden gerealiseerd en aan weerszijden kan worden aangesloten op het tracé van de Snelfietsroute Breda – Tilburg (F58). Hiertoe zullen op de gronden verhardingen met bijbehorende bermen, beplantingen en straatverlichting aangebracht worden.

Op basis van bestektekening 0468976.100-OW-3-0001 d.d. 20 juli 2021 dient voor het aanleggen van de snelfietsroute rekening te worden gehouden met het verwijderen van onder meer bestaande begroeiingen en verhardingen binnen het plangebied en het verplaatsen van bestaand hekwerk naar de nieuwe kadastrale grens. Hiermee wordt ruimte gecreëerd voor het nieuw aan te leggen fietspad met een breedte van 4 meter en overige verhardingen. Aan weerszijden van het fietspad wordt daarbij een

The technical drawing illustrates a road reconstruction project across three distinct sections:

- Top Section (Straight Road):** Shows a multi-lane road with a central green-paved median strip. Lanes are marked with red and white dashed lines. Traffic lights and pedestrian crossings are indicated.
- Middle Section (Curved Road):** Depicts a road curving to the right, maintaining the green-paved median and lane markings. It shows how the infrastructure adapts to the curve.
- Bottom Section (Junction):** Shows the road meeting a side street or intersection. This area includes more complex lane configurations, additional traffic signs, and pedestrian facilities.

A comprehensive legend on the right side defines the symbols used throughout the plan, including various types of pavement, lane markings, traffic signs, and utility features. At the bottom right, there is a title block containing project information such as the project name, location, scale, and date.

3 BELEIDSKADER

3.1 Inleiding

De beleidscontext voor het plangebied wordt gevormd door landelijke, provinciale en gemeentelijke beleidsrapportages. In dit hoofdstuk is het relevante beleid samengevat en wordt het initiatief hieraan getoetst.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI), 2020

Toetsingskader

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. De Nationale Omgevingsvisie vervangt integraal de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Tegelijkertijd met het vervallen van de SVIR vervalt ook het Nationaal Milieubeleidsplan.

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de leefomgeving. Hiermee wordt ingespeeld op de grote uitdagingen in de komende jaren. Allerlei trends en ontwikkelingen hebben invloed op de leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering vormen slechts een deel van de opgave. Dit biedt kansen, maar vraagt wel om zorgvuldige keuzes. Want de ruimte, zowel boven-, als ondergronds, is een schaars goed. Het combineren van al die opgaven vraagt een nieuwe manier van werken. Niet van bovenaf opgelegd, maar in goede samenwerking tussen overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en burgers. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. Omdat de verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen ligt, kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Beoordeling

De NOVI dient op regionaal niveau uitgewerkt te worden zodat een gebiedsgerichte aanpak en maatwerk mogelijk is. Deze uitwerking heeft nog niet plaatsgevonden en is bovendien op een schaalniveau die het onderhavig plangebied overstijgt.

Conclusie

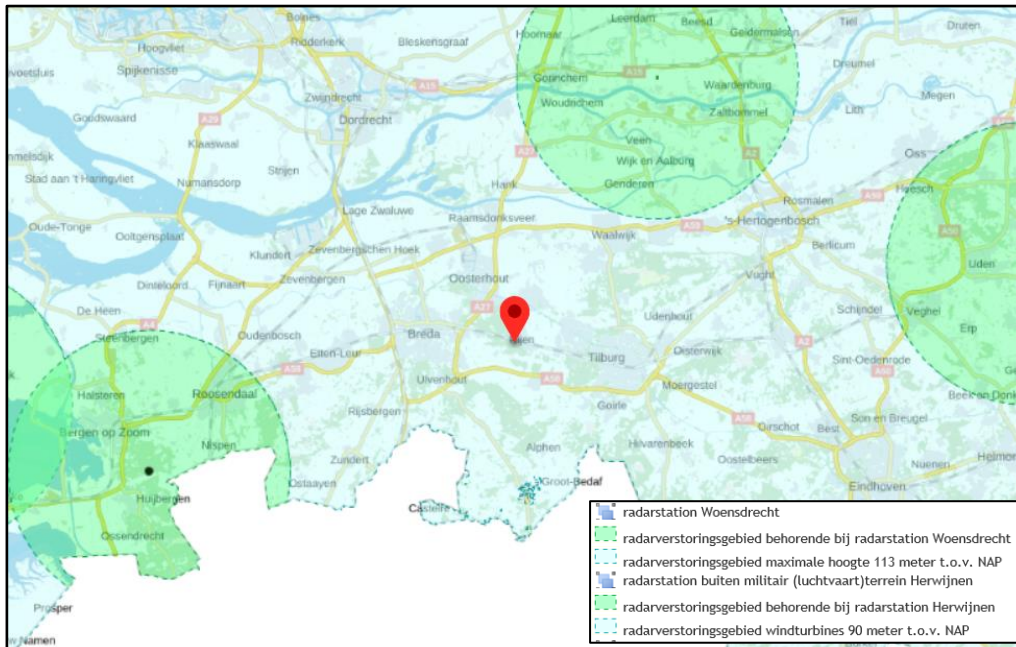
Het planvoornemen is passend binnen het Rijksbeleid.

3.2.2 Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Rarro), 2012

Toetsingskader

Het Rijk heeft voor een beperkt aantal onderwerpen vastgesteld dat de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Deze kaderstellende uitspraken zijn zodanig geformuleerd dat deze beperkingen stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op provinciaal en gemeentelijk niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmings- en wijzigingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden met daarin een regeling voor een beperkt aantal onderwerpen. Op 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met regels voor de andere beleidskaders uit de SVIR en tevens uit het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte. Een aantal onderwerpen is geregeld in de bij het Barro behorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).



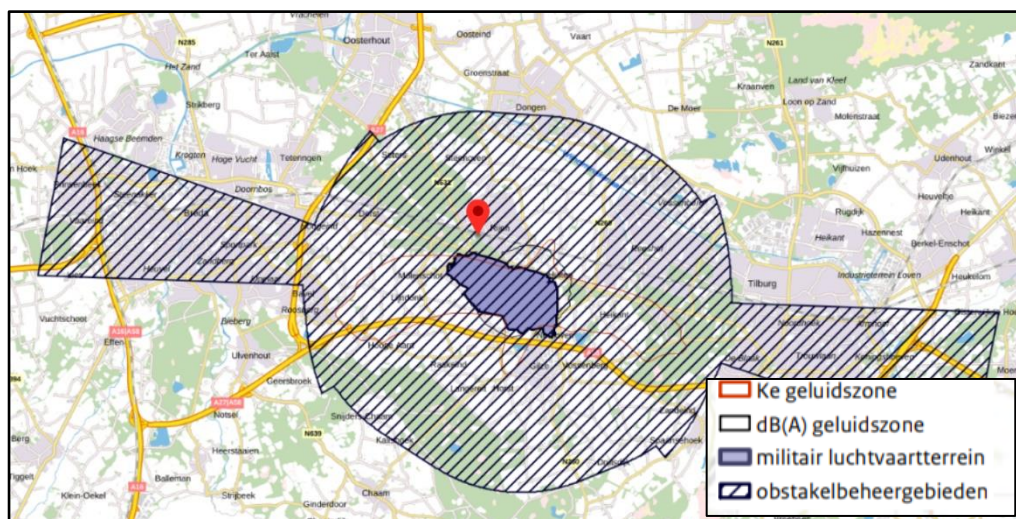
Ligging van het plangebied (aangeduid met rode marker) binnen het radarverstoringsgebied van Woensdrecht en Herwijnen. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl, 2021.

Beoordeling

Volgens de kaarten behorende bij het Rarro is het plangebied gelegen binnen het radarverstoringsgebied van de radarstations op de locaties Herwijnen en Woensdrecht.

In een gebied rondom deze radarstations moet rekening worden gehouden met de functionele bruikbaarheid daarvan. Rondom het radarstation mogen geen bestemmingen opgenomen worden die het oprichten van bouwwerken mogelijk maken die door hun hoogte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar. In het radarverstoringgebied van Herwijnen is de maximale hoogte van windturbines gesteld op 90 meter ten opzichte van NAP. In het onderhavige plan worden geen windturbines mogelijk gemaakt en ook geen nieuwe bebouwing boven de ter plaatse geldende maximale hoogtemaat. Het initiatief heeft daarmee geen gevolgen voor het radarstation Herwijnen. Vanuit het radarstation Woensdrecht gelden eveneens geen belemmeringen nu de maximale bouwhoogte 113 meter bedraagt voor alle bouwwerken. Het onderhavige plan voorziet niet in het oprichten van bouwwerken met een dergelijke hoogte.

Daarnaast is blijkens kaart 4 van het Barro (militaire luchtvaartterreinen) het plangebied gelegen binnen het obstakelbeheergebied rondom Vliegbasis Gilze-Rijen. Binnen dit gebied gelden beperkingen ten aanzien van de toegestane bouwhoogte. Onderhavig bestemmingsplan biedt echter geen bouw mogelijkheden in strijd met deze beperkingen.



Ligging van het plangebied (aangeduid met rode marker) binnen het obstakelbeheergebied behorend bij Vliegbasis Gilze – Rijen. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl, 2021.

Voor het overige zijn er ten aanzien van het onderhavige plangebied geen regels uit het Barro en het Rarro van toepassing, aangezien er bij de onderhavige ontwikkeling geen nationale belangen of nationaal aangewezen gebieden zijn gemoeid.

Conclusie

Het plangebied is niet gelegen in een gebied waarvoor op basis van het Barro en het Rarro een relevante ruimtereservering geldt. Geconcludeerd kan worden dat de onderhavige ontwikkelingen passend zijn binnen de regels zoals gesteld in het Barro en de Rarro.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 lid 2 Bro)

Toetsingskader

Op 1 oktober 2012 is art. 3.1.6, lid 2 toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro); dit artikel bevat de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Met de toevoeging van dit artikel in het Bro is beoogd vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenste leegstand te vermijden en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren (ECLI:NL:RVS:2017:353, r.o. 18.5). Op 1 juli 2017 is een wijziging van art. 3.1.6, lid 2 Bro in werking getreden. Het Bro regelt thans dat 'de verantwoording van een juridisch verbindend ruimtelijk besluit van een decentrale overheid dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving dient te bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Tevens is geregeld dat indien het ruimtelijk besluit die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, de verantwoording een motivering dient te bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien'. De definiëring van enkele van de in het artikel genoemde begrippen in art. 1.1.1 Bro laat onverlet dat de 'ladder voor duurzame verstedelijking' als een 'open norm' is te kwalificeren. Dit houdt in dat de norm inhoudelijk open is en onder verschillende omstandigheden nader ingevuld moet worden. Sinds de inwerkingtreding van het artikel heeft de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS) in haar jurisprudentie de norm veelvuldig ingevuld en daardoor verder begrensd. Op 28 juni 2017 heeft de ABRvS een zogenoemde 'overzichtspraak' gedaan (ECLI:NL:RVS:2017:1724, r.o. 2 t/m 12.8), waarin de dan geldende en op basis van de voornoemde wijziging te behouden jurisprudentielijnen nader uit een worden gezet. Op basis van deze jurisprudentielijnen kan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' concreet worden toegepast.

Beoordeling

Toepassing van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' houdt een antwoord op de volgende rechtsvragen in. Indien een rechtsvraag positief kan worden beantwoord, dient de 'ladder' verder te worden doorlopen. Indien een rechtsvraag negatief wordt beantwoord, dan is de 'ladder' niet (verder) van toepassing dan wel kan niet aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' worden voldaan.

- a. Voorziet het onderhavige besluit in een stedelijke ontwikkeling?
- b. Voorziet het onderhavige besluit in een nieuwe stedelijke ontwikkeling?
- c. Is er sprake van een behoefte aan de voorziene ontwikkeling?
- d. Is de voorziene ontwikkeling gelegen buiten bestaand stedelijk gebied?
- e. Is het mogelijk om de voorziene ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren?

- a. Voorziet het onderhavige besluit in een stedelijke ontwikkeling?

Uit de 'overzichtspraak' van de ABRvS blijkt dat wanneer een ruimtelijk besluit voorziet in méér dan 11 woningen die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie zijn aan te merken, deze ontwikkeling in beginsel als een stedelijke ontwikkeling dient te worden aangemerkt. Ten aanzien van andere vormen van gebruik van gronden dan ten behoeve van het wonen geldt dat indien het ruimtelijk besluit voorziet in een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m² of in een gebouw met een bruto-vloeroppervlakte groter dan 500 m², deze ontwikkeling in beginsel als een stedelijke ontwikkeling dient te worden aangemerkt.

In artikel 1.1.1 eerste lid, onder i, Bro is een stedelijke ontwikkeling gedefinieerd als: *“ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen”*.

Blijkens de Nota van Toelichting (2017) worden onder ‘andere stedelijke voorzieningen’ als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, Bro, verstaan: *“accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoorsport en leisure”*.

Uit de bovenstaande begrippen blijkt dat het aanleggen van een fietspad niet valt onder het begrip stedelijke ontwikkeling. De ladder voor duurzame ontwikkeling is niet van toepassing op het onderhavige voornemen.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de onderhavige ruimtelijke ontwikkeling niet aan te merken is als een ‘stedelijke ontwikkeling’. Daarmee past het initiatief binnen de kaders van de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie ‘De kwaliteit van Brabant, Visie op de leefomgeving’, 2018

Toetsingskader

De Omgevingsvisie Noord-Brabant 'De Kwaliteit van Brabant, Visie op de Brabantse leefomgeving', is vastgesteld door Provinciale Staten op 14 december 2018. Aan de hand van de Omgevingsvisie geven Provinciale Staten aan wat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren zijn. De Omgevingsvisie geldt als opvolger van de strategische elementen van eerdere provinciale plannen, zoals de structuurvisie, het verkeers- en vervoersplan, het milieu- en waterplan en de natuurvisie. Voor wat betreft sectorale beleidsdoelen blijven de huidige plannen, waaronder de SVRO, vooralsnog gelden.

In de aankomende Omgevingswet staan de waarden veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. De Brabantse Omgevingsvisie voegt daar ambities aan toe voor vier hoofdpogaven: de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. Voor elk van deze opgaven geeft de Omgevingsvisie aan wat de ambities op lange termijn zijn, te weten wat is er nodig om Brabant in 2050 een gezonde, veilige en prettige leefomgeving te laten zijn. Ook is een concreet tussendoel geformuleerd voor het jaar 2030, om zo te kijken wat in dat jaar minimaal bereikt moet zijn om het lange termijn doel te kunnen halen. De Omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan.

Het bereiken van een gezonde leefomgeving is essentieel. Om die doelstelling kracht bij te zetten wordt de Brabantse Omgevingsscan vanaf de vaststelling van de Omgevingsvisie geïmplementeerd in de nieuwe werkwijze onder de Omgevingswet. Deze omgevingsscan is een instrument om invulling te geven aan de positie van gezondheid in de nieuwe bestuurspraktijk onder de Omgevingswet.

Beoordeling

Met de Omgevingsvisie kiest de provincie er voor om haar rol te veranderen. Waar zij eerst concreet richting en sturing gaf aan de hand van min of meer concrete regels en uitgangspunten, gaat het nu meer om het beoordelen van initiatieven in ruimer verband en gericht op het behalen van doelen voor de leefomgeving waarbij een belangrijke rol voor de gemeente is weggelegd. Het voorliggend initiatief betreft het realiseren van een gedeelte van het tracé voor de snelfietsroute. Hiermee wordt invulling gegeven aan een snelle en kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding tussen Breda en Tilburg en een bijdrage geleverd aan een klimaatproof Brabant en een gezonde leefomgeving. Ook draagt het bij aan de derde hoofdpoging van de Omgevingsvisie: Noord-Brabant als slimme netwerkstad. Daarmee is het initiatief passend binnen de waarden en ambities van de Omgevingsvisie.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling past binnen de Omgevingsvisie van de provincie Noord-Brabant.

3.3.2 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) – partiële herziening 2014, 2014

Toetsingskader

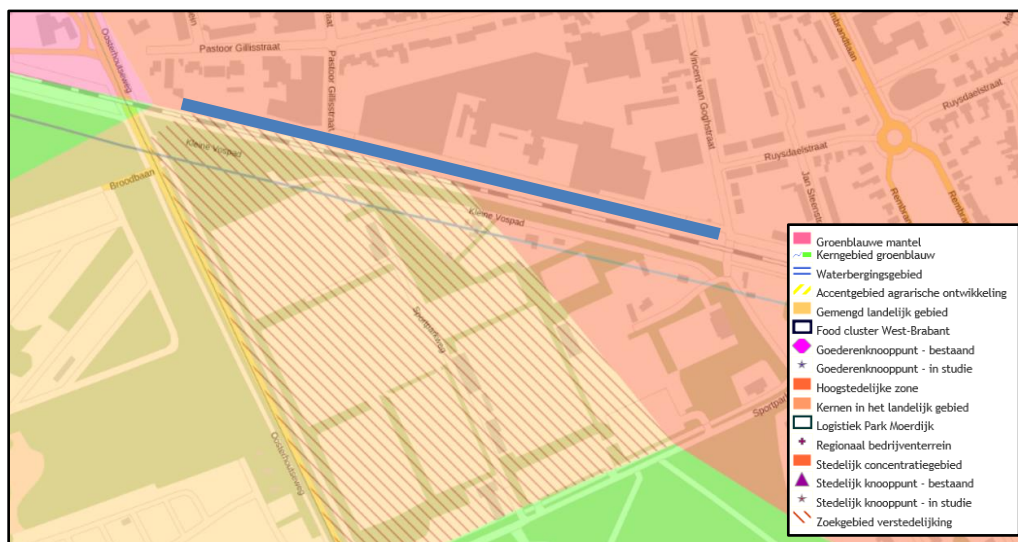
De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) is vastgesteld door Provinciale Staten op 1 oktober 2010 en geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). Belangrijke beleidslijnen in de SVRO zijn het principe van concentratie van verstedelijking, zorgvuldig ruimtegebruik, verantwoord omgaan met de natuurlijke basis en het streven naar robuuste en aaneengeschaalde natuurgebieden. Sinds de vaststelling in 2010 hebben Provinciale Staten diverse besluiten genomen die een verandering brengen in de provinciale rol en sturing, of van provinciaal beleid. Deze besluiten zijn vertaald in de partiële herziening van de structuurvisie in 2014, vastgesteld op 7 februari 2014 en in werking op 19 maart 2014.

De, met de partiële herziening ongewijzigde, provinciale sturingsfilosofie is gebaseerd op vijf rollen: ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken en stimuleren. Twee rollen zijn relevant voor onderhavig plan: de ordenende en de beschermende rol. De ordenende rol gaat uit van het behartigen van ruimtelijke belangen en keuzes. Deze zijn geordend in vier ruimtelijke structuren. De structuren geven een hoofdcoers aan: een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor een combinatie van functies. Maar ook waar functies worden uitgesloten of welke randvoorwaarden de provincie aan functies stelt. Binnen de structuren is ruimte voor regionaal maatwerk. De vier onderscheidde structuren zijn: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur. Het uitgangspunt van de beschermende rol is zorgvuldig ruimtegebruik. Bij ruimtelijke afwegingen betekent dat eerst gekeken wordt naar mogelijkheden voor intensivering of hergebruik op of binnen bestaand bebouwd gebied. De provincie wil nieuw stedelijk ruimtebeslag zoveel mogelijk voorkomen.

Beoordeling

Onderhavig plangebied is op de structurenkaart van de SVRO – partiële herziening 2014 gelegen binnen de ‘Stedelijke structuur’ met als perspectief ‘Stedelijk concentratiegebied’. Voor deze gebieden geldt met name het accent dat de provincie in het ruimtelijk beleid legt op zorgvuldig ruimtegebruik; de provincie wil de groei en de

spreading van het stedelijk ruimtebeslag afremmen. Dit houdt in dat het accent op inbreiden en herstructureren ligt. Het aansnijden van nieuwe ruimte voor verstedelijking is pas aan de orde, als gebleken is dat de bouwopgave voor wonen en werken niet binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd, ook niet in andere kernen of op andere bedrijventerreinen binnen de betreffende gemeente, wat betreft wonen, en binnen de betreffende landelijke regio, wat betreft werken.



Uitsnede uit de Structurenkaart van de SVRO - partiële herziening 2014. Het plangebied is globaal aangeduid met een blauwe lijn. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl, 2021.

Onderhavig planvoornemen betreft de aanleg van een snelfietspad langs het spoor binnen het bestaand stedelijk gebied van Rijen. Daarmee wordt ingespeeld op het streven naar zorgvuldig ruimtegebruik binnen de stedelijke structuur. Hierbij wordt voldaan aan het beleid van de provincie dat gericht is op inbreiden en herstructureren.

Conclusie

De gewenste ontwikkeling is passend binnen de provinciale Structuurvisie en doet niets af aan de waarden die de structuurvisie beoogt te beschermen.

3.3.3 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

Toetsingskader

In de Omgevingsvisie zijn de strategische doelen van het provinciale beleid voor de langere termijn aangegeven. Het beleid en de daartoe te treffen maatregelen zijn uitgewerkt in programma's en waarden worden beschermd via de omgevingsverordening. Per 25 oktober 2019 is de nieuwe Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (Iov N-B) vastgesteld. Provincies zijn verplicht om een omgevingsverordening te hebben voordat de Omgevingswet ingaat. Met een Interim omgevingsverordening zet de provincie Noord-Brabant een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening.

De Interim omgevingsverordening bevat geen nieuwe regels, maar voegt bestaande regels uit zes bestaande verordeningen samen, waaronder de Verordening Noord-Brabant. Met de Interim omgevingsverordening zet de provincie een eerste stap om de

regels beter te laten aansluiten bij de werkwijze van de Brabantse Omgevingsvisie en de Omgevingswet. De Interim omgevingsverordening zorgt ervoor dat de provincie en partijen waar ze mee samenwerkt ervaring kunnen opdoen met die nieuwe werkwijze, waarbij er meer ruimte is om goede initiatieven van inwoners, ondernemers en andere overheden te ondersteunen en maatwerk toe te passen.

Beoordeling

Voorliggend plangebied is binnen de Interim omgevingsverordening (lov, geconsolideerde versie 15-04-2022) gelegen binnen het 'Stedelijk gebied'. Een kaartbeeld van de 'Instructieregels voor gemeenten: stedelijke ontwikkeling en erfgoed' is navolgend weergegeven. In het kader van toetsing aan de Omgevingsverordening dient voldaan te worden aan de algemene regels voor de zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit met een veilige, gezonde leefomgeving uit artikel 3.5 t/m 3.8 lov. Deze toetsing wordt navolgend uitgevoerd.



Uitsnede kaart 3 van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant: Instructieregels gemeenten: stedelijke ontwikkeling en erfgoed. Het plangebied is aangeduid met een rode lijn. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl, 2022.

Artikel 3.5, 3.6, 3.7 en 3.8: Basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies

Toetsingskader

In de basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies (paragraaf 3.1.2 lov) is in artikel 3.5 opgenomen dat een bestemmingsplan bij de evenwichtige toedeling van functies invulling geeft aan een goede omgevingskwaliteit met een veilige, gezonde leefomgeving. Voor een goede omgevingskwaliteit en een veilige, gezonde leefomgeving wordt rekening gehouden met:

- a. zorgvuldig ruimtegebruik;
- b. de waarden in een gebied door toepassing van de lagenbenadering;
- c. meerwaardecreatie.

Ad a) – Zorgvuldig ruimtegebruik (artikel 3.6)

1. Zorgvuldig ruimtegebruik houdt in dat:
 - a. de toedeling van functies in beginsel plaatsvindt binnen bestaand ruimtebeslag voor bebouwing, behalve in de gevallen dat:

- nieuwvestiging mogelijk is op grond van de bepalingen in dit hoofdstuk;
 - er feitelijk of vanuit kwalitatieve overwegingen onvoldoende ruimte is en uitbreiding, al dan niet gelijktijdig met de vestiging van een functie, op grond van de bepalingen in dit hoofdstuk is toegestaan;
 - b. bij stedelijke ontwikkeling toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking);
 - c. gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen worden geconcentreerd binnen een bouwperceel.
2. Onder bestaand ruimtebeslag voor bebouwing wordt verstaan bestaand stedelijk gebied of een bestaand bouwperceel.

Ad b) – Toepassing van de lagenbenadering (artikel 3.7)

1. De toepassing van de lagenbenadering omvat het effect van de ontwikkeling op de lagen in onderlinge wisselwerking met elkaar en het actief benutten van de factor tijd.
2. De lagenbenadering omvat de effecten op:
 - a. de ondergrond, zoals de bodem, het grondwater en archeologische waarden;
 - b. de netwerklaag, zoals infrastructuur, natuurnetwerk, energienetwerk, waterwegen waaronder een goede, multimodale afwikkeling van het personen- en goederenvervoer.
 - c. de bovenste laag zoals cultuurhistorische en landschappelijke waarden, de omvang van de functie en de bebouwing, de effecten op bestaande en toekomstige functies, de effecten op volksgezondheid, veiligheid en milieu.
3. Door de factor tijd actief te benutten wordt rekening gehouden met de herkomstwaarde, vanuit het verleden, de (on)omkeerbaarheid van optredende effecten en de toekomstwaarde gelet op duurzaamheid en toekomstbestendigheid.

Ad c) – Meerwaarderecreatie (artikel 3.8)

1. Meerwaarderecreatie omvat een evenwichtige benadering van de economische, ecologische en sociale aspecten die in een gebied en bij een ontwikkeling zijn betrokken, waaronder:
 - a. de mogelijkheid om opgaven en ontwikkelingen te combineren waardoor er meerwaarde ontstaat;
 - b. de bijdrage van een ontwikkeling aan andere opgaven en belangen dan die rechtstreeks met de ontwikkeling gemoeid zijn.
2. De fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit, bedoeld in artikel 3.9 Kwaliteitsverbetering landschap kan deel uitmaken van de meerwaarderecreatie.

Beoordeling

Voorwaarden ad a:

- a. De toedeling van functies dient in beginsel plaats te vinden binnen bestaand ruimtebeslag voor bebouwing. Het voornemen is niet gericht op het realiseren van bouwwerken anders dan straatmeubilair. De beoogde ontwikkeling wordt gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied, waarmee sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik.
- b. Bij een stedelijke ontwikkeling dient toepassing te worden gegeven aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Hieraan is in paragraaf 3.2.3 getoetst.

- c. De bestaande bebouwing wordt geconcentreerd binnen een bouwperceel. Deze voorwaarde is niet aan de orde gezien het karakter van de voorgenomen ontwikkeling, het aanleggen van een snelfietsroute.

Voorwaarden ad b:

- a. Toepassing van de lagenbenadering omvat de effecten op de ondergrond. In hoofdstuk 4 van onderhavige toelichting wordt ingegaan op deze effecten.
- b. Toepassing van de lagenbenadering omvat de effecten op de netwerklaag. Onderhavig initiatief betreft uitsluitend nieuwe infrastructuur in de vorm van een snelfietspad, waardoor een snelle en kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding in de corridor Breda-Tilburg gerealiseerd kan worden. Voor het overige heeft het planvoornemen geen effect op een natuurnetwerk, het energienetwerk en waterwegen.
- c. Toepassing van de lagenbenadering omvat de effecten op de bovenste laag. De effecten op het milieu zijn beschreven in hoofdstuk 4. Voor het overige wordt geen effect verwacht op de bovenste laag.

Voorwaarden ad c:

Er dient rekening te worden gehouden met meerwaardecreatie. Het plangebied maakt onderdeel uit van een nieuwe snelfietsroute tussen de steden Breda en Tilburg. Door deze significante verbetering van het fietsnetwerk is het de verwachting dat mensen sneller de fiets kiezen dan de auto om zo files en dergelijke te voorkomen. Ook draagt de snelfietsroute bij aan de verbetering van het fietsnetwerk voor recreatief gebruik. Het is de verwachting dat deze infrastructurele verbetering leidt tot een vermindering van gereden autokilometers wat een meerwaarde voor de natuur en maatschappij oplevert.

Conclusie

Er wordt invulling gegeven aan een goede omgevingskwaliteit.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Toekomstvisie 2025 'Wij zijn Gilze en Rijen'

Toetsingskader

De gemeente Gilze en Rijen heeft in 2012 de toekomstvisie vastgesteld, waarbij de stip op de horizon in 2025 is gelegen. De toekomstvisie is richtinggevend voor het beleid en het handelen van de gemeente en verbindt ontwikkelingen die op het oog los van elkaar staan. Zij geeft aan wat de gemeente wil betekenen voor haar inwoners, wat de inwoners van de gemeente kunnen verwachten, maar ook wat de gemeente van haar inwoners verwacht. Ook geeft de visie aan wat de gemeente in de regio wil betekenen en wat de regio en buurgemeenten wel en niet van de gemeente kunnen verwachten. Als één van de centrale ambities uit deze toekomstvisie geldt het versterken van de positie als woongemeente in het groen tussen twee steden. Gilze en Rijen wordt gekarakteriseerd als een aantrekkelijke woongemeente in het groen tussen twee steden. Dat beeld wil de gemeente versterken en in regionaal verband uitdragen.

Beoordeling

De Toekomstvisie doet uitspraken over de grote lijnen voor de (ruimtelijke) ontwikkeling van de gemeente. Het voorliggende initiatief is echter van latere datum dan de visie zelf

en komt dus niet direct aan bod. Wel wordt in de visie aangegeven dat met name veel scholieren dagelijks gebruik maken van de fiets om naar hun scholen te gaan in Dongen, Oosterhout, Breda of Tilburg. Deze wens is niet nieuw want in de Structuurvisie Stedelijk Gebied uit 2015 is reeds een doorlopende fietsverbinding tussen Rijen en Tilburg opgenomen. De gemeente wenst te investeren in onder andere maatregelen ter verbetering van de wegenstructuur met gescheiden banen voor gemotoriseerd verkeer en fietsers, aanleggen heldere bewegwijzering en goed onderhoud aan fietspaden en trottoirs. In dit kader past het aanleggen van een goede en snelle fietsverbinding tussen Breda en Tilburg uitstekend.

Conclusie

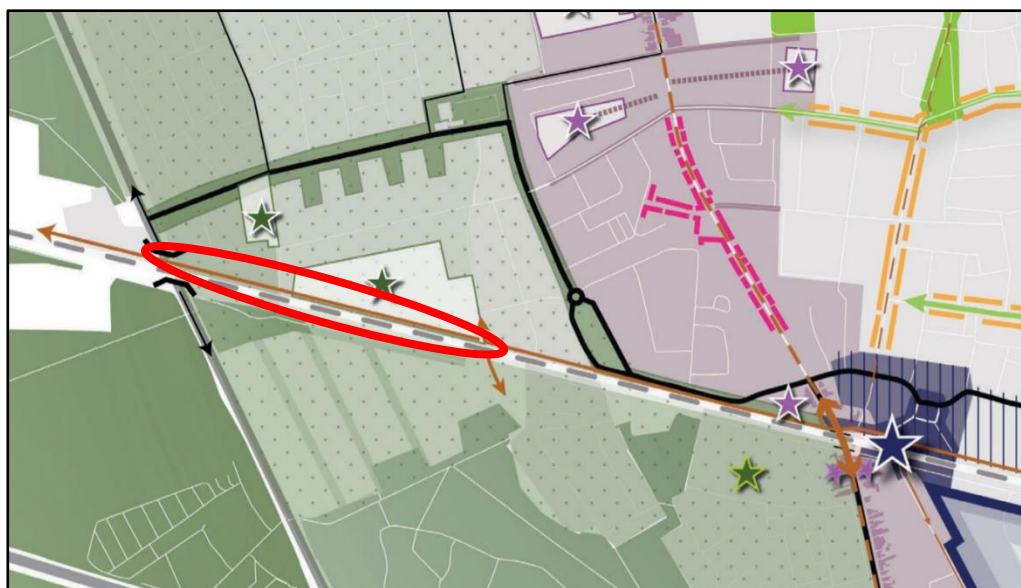
Het initiatief is passend binnen de kaders van de Toekomstvisie 2025 'Wij zijn Gilze en Rijen'.

3.4.2 Structuurvisie Stedelijk Gebied Gilze en Rijen met aanvulling Stationsomgeving Rijen

Toetsingskader

Op 17 juni 2021 is de 'Structuurvisie Stedelijk Gebied Gilze en Rijen met aanvulling Stationsomgeving Rijen' vastgesteld. De basis voor de structuurvisie wordt gevormd door zowel de toekomstvisie 'Wij zijn Gilze en Rijen' als het ambitiesdocument 'Ambities Gilze en Rijen - Nieuwe kansen!'. De hoofdambitie en koers zijn bepaald en hierin vastgelegd. Met het opstellen van een structuurvisie zetten we een belangrijke stap in de concretisering van de ruimtelijke ambities. De structuurvisie is daarmee een uitvoeringsdocument dat als onderlegger dient om aan de slag te gaan met de ambities en de hoofdkeuzes, bij toekomstige projecten en bestemmingsplannen. De ruimtelijke hoofdkeuzes voor de Structuurvisie zijn gericht op:

1. Nieuwe Noodzakelijkheid - "Een nieuwe manier van denken over wonen"
2. Sterke schakels - "Bereikbaar voor iedereen"
3. Levendige centra - "Sterke en vitale dorpsharten"
4. Karakteristieke bedrijvigheid - "Bedrijventerreinen met een duidelijk profiel"



Uitsnede Structuurvisie Stedelijk Gebied Gilze en Rijen met aanvulling Stationsomgeving Rijen. Het plangebied wordt globaal aangeduid binnen de rode cirkel. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl, 2021.

Beoordeling

Op de visiekaart wordt onderhavig plangebied aangeduid als hoofdfietsroute binnen het regionaal fietsnetwerk. Op het gebied van verkeer en infrastructuur zet de gemeente in op een sterker onderscheid in wegen. Enerzijds om de doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren. Anderzijds ter verbetering van de veiligheid en het leefklimaat. Om daarbij de fietsbereikbaarheid te bevorderen wil de gemeente het gebruik van de fiets stimuleren, zowel voor lokaal verkeer als voor recreatief gebruik. Daartoe wordt het fietsnetwerk verbeterd, onder meer door de realisatie van een doorgaande snelfietsroute aan de noordzijde, parallel aan het spoor.

Conclusie

Het initiatief is passend binnen de kaders van de Structuurvisie Stedelijk Gebied Gilze en Rijen.

3.4.3 Verkeersvisie 2025

Toetsingskader

De Verkeersvisie 2025 is de verdere verkeerskundige uitwerking van de Toekomstvisie 2025 'Wij zijn Gilze en Rijen'. De verkeersvisie vormt een handreiking met kaders, bouwstenen en ambities. De drie thema's die vorm geven aan de gemeentelijke visie op het gebied van verkeer en vervoer zijn:

- Leefbaar, bereikbaar en verkeersveilig;
- Duurzaam en innovatief;
- Samenwerking en burgerparticipatie.

Voor fietsers gaat het beleid uit van voldoende ruimte voor dit vervoermiddel. Op interne verplaatsingen kan de fiets de kortste route gebruiken. Dat wordt op de volgende wijze actief mogelijk gemaakt:

- In de centra zorgen voor voldoende stallingsmogelijkheden, verspreid bij de winkels. Dat stimuleert het gebruik van de fiets en vergroot het verblijfskarakter van de centra. De kencijfers van het CROW worden als vertrekpunt gehanteerd voor het bepalen van het aantal fietsenrekken;
- Het Regionale Fietsplan vormt de basis voor het fietsnetwerk, dit biedt een goede bereikbaarheid van bestemmingen. Ontbrekende schakels worden aangelegd;
- De inrichting van fietspaden wordt verbeterd als er onderhoud aan de weg wordt gepleegd;
- Door de komst van de elektrische fiets en fietsen van afwijkende afmetingen, wordt ervoor gezorgd dat ook de breedte van fietspaden groter wordt, als daar ruimte voor is.;
- Er wordt ingezet op realisatie van de snelfietsroute in de spoorzone.

Beoordeling en conclusie

De Verkeersvisie 2025 noemt de ontwikkeling van de snelfietsroute als een concrete maatregel om de fietsverbindingen een goede kwaliteit mee te geven. De beoogde ontwikkeling is daarmee passend binnen het verkeersbeleid en vormt een belangrijke grondslag voor onderhavig bestemmingsplan.

4 PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN

4.1 Inleiding

Toetsing juncto art. 3.1.6 Bro

Met betrekking tot een (ontwerp-)bestemmingsplan staat in artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht vermeld: 'bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen'. Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat rekening moet worden gehouden met de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek. Daarnaast moet ook worden getoetst aan het Besluit m.e.r. Ten behoeve van het onderhavige plan heeft onderzoek plaatsgevonden naar een aantal uitvoeringsaspecten.

Hieronder wordt verslag gedaan van de uitkomsten van het gepleegde onderzoek. De onderzoeksrapporten zijn als bijlagen gevoegd bij dit bestemmingsplan.

Achtereenvolgens worden behandeld:

- bodem;
- waterhuishouding;
- cultuurhistorie;
- archeologie;
- ecologie;
- akoestiek;
- bedrijven en milieuzonering;
- spuitzones;
- geurhinder;
- externe veiligheid;
- luchtkwaliteit;
- kabels en leidingen;
- milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling.

4.2 Bodem

Toetsingskader

Op basis van art. 3.1.6, lid 1 onder f Bro geldt dat in een toelichting op een ruimtelijk besluit de inzichten over de uitvoerbaarheid van dat besluit worden neergelegd. Ten aanzien van het aspect bodemkwaliteit staat, op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS), voorop dat de vaststelling van de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd, zijn geregeld in afzonderlijke wetgeving met eigen procedures. Dat doet er niet aan af dat het bevoegd gezag het ruimtelijk besluit pas kan nemen indien, voor zover redelijkerwijs valt in te zien, een eventuele bodemverontreiniging niet aan de uitvoerbaarheid in de weg staat (22 december 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO8297, r.o. 2.18.4; 27 juni 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BW9569, r.o. 2.10.3). Daarbij geldt als uitgangspunt dat de bodem in principe geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico vormen voor de gebruikers van de bodem.

Beoordeling

In april en mei 2021 is door Antea Group een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het plangebied 'tracé F58 snelfietsroute Oosterhoutseweg - Vincent van Goghstraat te Rijen'. Rapportage hiervan is als bijlage 2 gevoegd bij deze toelichting.

Op basis van het vooronderzoek, de zintuiglijke waarnemingen en analyseresultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat vanuit de Wet bodembescherming geen aanleiding bestaat tot het uitvoeren van vervolgonderzoek, omdat de gemeten concentraties kleiner zijn dan de betreffende interventiewaarde. Op basis van de vastgestelde milieuhygiënische bodemkwaliteit wordt geacht dat geen belemmeringen aanwezig zijn voor het toekomstige gebruik van de locatie als snelfietsroute.

Conclusie

Op basis van de bevindingen uit het verkennend bodemonderzoek zijn er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen c.q. beperkingen voor de beoogde ontwikkeling. De bodem is geschikt voor het beoogde gebruik.

4.3 Waterhuishouding

Toetsingskader

In ruimtelijke plannen dient aandacht besteed te worden aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een goede afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening, ook in het direct aangrenzende gebied, is daarom noodzakelijk. De integratie van water in ruimtelijke plannen vindt plaats via de zogenaamde watertoets. Concreet betekent de watertoets, dat een plan een zogenaamde waterparagraaf dient te bevatten, die keuzes ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschrijft. Daarin dient een wateradvies van de waterbeheerder te worden meegenomen. De watertoets is wettelijk verankerd in artikel 3.1.6 lid 1, sub b Bro.

Beleid provincie Noord-Brabant

Vigerend is het Provinciale Milieu- en Waterplan 2016 – 2021 (PWMP) van 18 december 2015. Het PMWP is de structuurvisie voor onder andere het aspect water op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan bevat de verplichte onderdelen vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water. Behalve dat het PMWP de uitgangspunten aangeeft voor het waterbeleid van waterschappen en gemeenten, toetst de provincie aan de hand van dit plan ook of de plannen van de waterschappen passen in het provinciale beleid. Als algemene uitgangspunten zijn onder andere te noemen de scheiding van relatief schone en vuile waterstromen en het benutten van mogelijkheden voor infiltratie en/of conservering van hemelwater.

Beleid waterschap Brabantse Delta

Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor het waterbeheer in de gemeente. Het waterschap heeft de grondslag van haar beleid opgenomen in het Waterbeheerprogramma 2022-2027 'Klimaatbestendig en veerkrachtig waterlandschap'. Met het Waterbeheerprogramma werkt het waterschap samen met

andere organisaties aan een klimaatbestendig en veerkrachtig waterbeheer. In het Waterbeheerprogramma neemt het waterschap de kerntaken als uitgangspunt. Die taken zijn: bescherming tegen overstromingen en zorgen voor schoon en gezond water dat voldoende voorhanden is. Het waterschap kijkt bij het plannen en uitvoeren van die kerntaken zo integraal mogelijk naar alle wateropgaven. In het Waterbeheerprogramma staat hoe het waterschap haar taken in die periode uitvoert. De ambitie hierbij luidt: 'We werken samen met de omgeving aan een klimaatbestendig en veerkrachtig waterlandschap voor de regio Midden- en West-Brabant'. Om deze ambitie te bereiken worden de volgende generieke beleidskeuzes gehanteerd:.

1. Water als drager voor een vitale regio;
2. Evenwicht in het water- en bodemsysteem;
3. We werken samen;
4. We werken duurzaam;
5. We werken veerkrachtig en vernieuwend;
6. We prioriteren op basis van verplichtingen en mogelijkheden.

Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten en heeft het waterschap een eigen verordening; De Keur en de legger. De Keur waterschap Brabantse Delta 2015 bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. De legger geeft aan waar de waterstaatswerken liggen, aan welke afmetingen en eisen die moeten voldoen en wie onderhoudsplichtig is. Veelal is voor deze ingrepen een watervergunning van het waterschap benodigd. De Keur is onder andere te raadplegen via de site van waterschap Brabantse Delta.

De waterschappen Aa en Maas, Brabantse Delta en De Dommel hebben in de Noord-Brabantse Waterschapsbond (NBWB) besloten om de Keuren te uniformeren en tegelijkertijd te dereguleren. Hierbij is aangehaakt bij het landelijke uniformeringsproces van de Unie van Waterschappen. Er is conform het nieuwe landelijke model een sterk gedereguleerde Keur opgesteld, met bijbehorende algemene regels en beleidsregels. Deze zijn voor de drie waterschappen gelijklopend. De uniforme Keuren zijn gezamenlijk in werking getreden op 1 maart 2015. In de nieuwe keur is opgenomen dat het in beginsel verboden is om zonder vergunning neerslag, door toename van verhard oppervlak of door afkoppelen van bestaand oppervlak, tot afvoer naar een oppervlaktewaterlichaam te laten komen.

Dit verbod is van toepassing tenzij:

- a. het afkoppelen van verhard oppervlak maximaal 10.000 m² is, of;
- b. de toename van verhard oppervlak maximaal 500 m² is, of;
- c. de toename van verhard oppervlak bestaat uit een groen dak.
- d. de toename van verhard oppervlak tussen 500 m² en 10.000 m² is en compenserende maatregelen zijn getroffen om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan, in de vorm van een voorziening met een minimale retentiecapaciteit conform de rekenregel:

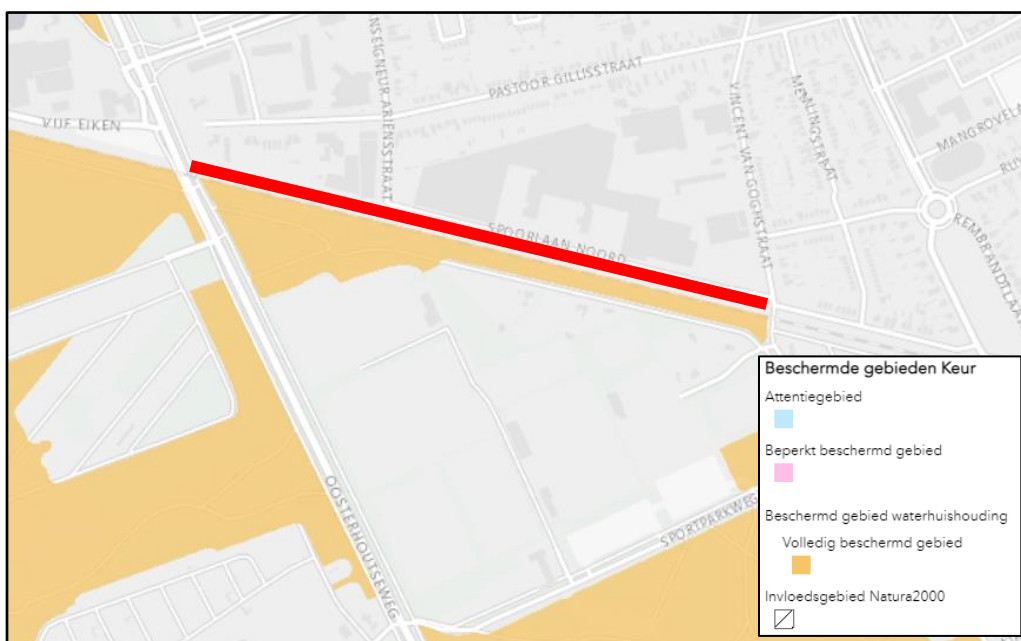
$$\text{Benodigde retentiecapaciteit (in m}^3\text{)} = \text{toename verhard oppervlak (in m}^2\text{)} \times \text{gevoeligheidsfactor} \times 0,06$$

Daarbij dient de voorziening te voldoen aan de volgende voorschriften:

- a. de bodem van de voorziening dient boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) te liggen;
- b. de afvoer uit de voorziening via een functionele bodempassage naar het grondwater en/of via een functionele afvoerconstructie naar het oppervlaktewater plaatsvindt. Indien een afvoerconstructie wordt toegepast, dient deze een diameter van 4 cm te hebben;
- c. daarnaast moet er altijd een overloopconstructie zijn, om uitspoeling naar de sloot te voorkomen.

Bij ontwikkelingen waarbij de toename van het verhard oppervlak 500 m² of groter is wordt er door het waterschap retentie geëist. Uitbreidingen van verhard oppervlak tussen de 500 m² en 10.000 m² dienen te voldoen aan de Algemene Regels waterschap Brabantse Delta. Voor uitbreidingen groter dan 10.000 m² geldt sowieso een vergunningplicht. Voor het afkoppelen van verhard oppervlak < 10.000 m² wordt er vanuit het waterschap geen retentie geëist.

Voor het overige zijn er in de keur diverse regels opgenomen om gebieden met een specifieke functie te beschermen, zoals de attentiegebieden en invloedsgebieden Natura 2000. Er geldt een specifiek beschermingsregime, afhankelijk van het type gebied en de ligging in of nabij een beschermd gebied.



Uitsnede keurkaart beschermde gebieden, locatie plangebied aangegeven met rode lijn. Bron: Kaart beschermde gebieden waterschap Brabantse Delta, 2021.

Beleid gemeente Gilze en Rijen

In de Wet milieubeheer en Wet gemeentelijke watertaken is vastgelegd dat gemeenten een verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) moeten vaststellen. Hierin staan de taken voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Het vGRP is een beleidsmatig en strategisch plan voor aanleg, beheer en onderhoud van de gemeentelijke riolering. In het document geeft de gemeente aan via welk beleid zij voor de aangegeven planperiode invulling geeft aan haar zorgplichten voor de riolering en hoe zij dit beleid

financiert. De geldigheidsduur van het voorliggende vGRP is van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2025. Het vGRP heeft de status van een beleidsplan en betreft een lokale doorvertaling van Nederlandse rijks-, waterschap- en provinciaal beleid en wetgeving. Dit plan gaat over de gemeentelijke taken op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater. De rioleringszorg heeft drie hoofddoelen:

- Het duurzaam beschermen van de volksgezondheid;
- Het bevorderen van de kwaliteit van de leefomgeving;
- Het duurzaam beschermen van natuur en milieu (bodem, grond- en oppervlaktewater).

Bij nieuwe uitbreidingen en inbreidingen wordt hemelwater bij voorkeur niet meer afgevoerd naar de RWZI maar lokaal verwerkt. De gemeente streeft ernaar van zoveel mogelijk verhard oppervlak het afvloeiend regenwater te infiltreren dan wel vertraagd af te voeren naar oppervlaktewater, zonder dat dit leidt tot wateroverlast of aantasting van de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater.

Afkoppeling kan bijvoorbeeld een belangrijke bijdrage leveren aan de openbare ruimte, maar kan ook de zuivering ontlasten. Er wordt samenwerking gezocht met andere beleidsvelden, bijvoorbeeld met ruimtelijke ordening voor de inzet van hemelwater voor waterbeleving en met wegbeheer voor lokale oplossingen voor afvloeiend hemelwater.

Op perceel, wijk en gebiedsniveau wordt er gezocht naar de beste aanpak om het hemelwater te hergebruiken, te bergen of waar nodig af te voeren. Het gebied, de kwaliteit en kwantiteit van afvloeiend hemelwater is bepalend voor de mogelijkheden. Bij de integrale afweging gaan we uit van de wettelijke voorkeursvolgorde en de duurzaamheidsladder (Ladder van Lansink). Er wordt sterk ingezet op preventie van verontreiniging en waar mogelijk nuttig hergebruik van water op lokaal niveau. Voor de retentiebehoefte is de voorkeursvolgorde infiltreren, retentie binnen het plangebied, retentie buiten het plangebied of berging in het bestaand watersysteem. Bij de afweging spelen de kenmerken van het ontvangende watersysteem een belangrijke rol. Het beleid is erop gericht een versnelde of vergrote afvoer van hemelwater zoveel mogelijk te voorkomen door infiltratie of retentie. Het beleid richt zich vooral op de perceeleigenaar of ontwikkelaar, daar ligt immers de verantwoordelijkheid voor de verwerking van hemelwater. Voor nieuwbouw is het uitgangspunt hydrologisch neutraal ontwikkelen tot $t=100$ (een bui die eens in de 100 jaar voorkomt). Dat komt overeen met retentie van 60 mm.

Beoordeling

Uit de kaarten behorend bij de Keur waterschap Brabantse Delta volgt dat het plangebied niet is gelegen binnen een beschermd gebied dat volgt uit de Keur. Er is derhalve geen specifiek beschermingsregime uit de Keur van toepassing. Verder is het plangebied ook niet gelegen binnen een beschermingszone van een grondwaterwingsgebied.

Op basis van analyse van Civil support d.d. 2 december 2020 wordt met het snelfietspad vanaf de westelijke aansluiting tot aan de Vincent van Goghstraat circa 2.500 m² aan verharding toegevoegd. In de huidige situatie is dit begroeiing/berm. Het hemelwater

afkomstig van het fietspad kan afstromen via de bermen. Aansluiting op het rioleringsstelsel is niet nodig.

Het waterschap heeft een positief wateradvies afgegeven. Het advies is als bijlage bij deze toelichting gevoerd.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor onderhavig project.

4.4 Cultuurhistorie

Toetsingskader

Onder de noemer Modernisering Monumentenzorg (MoMo) heeft het Rijk in 2009 een aanzet gegeven voor een goede afweging van het belang van de cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening. Gepleit wordt voor een verantwoorde verankering van de integrale cultuurhistorie in structuurvisies, bestemmingsplannen en milieueffectrapportages. Het voornaamste doel hiervan is om het cultuurhistorische karakter van Nederland op gebiedsniveau te behouden en te versterken.

Op 5 juli 2011 is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gepubliceerd. Vanaf 1 januari 2012 moet ieder nieuw bestemmingplan een analyse van cultuurhistorische waarden bevatten. In aansluiting op de vaststelling van de Wet tot wijziging van de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in mei 2011 zijn op 17 juni 2011 het Bro, het Besluit omgevingsrecht (Bor) en het Besluit archeologische monumentenzorg (Bamz) aangepast. Door een wijziging van het Bro moeten cultuurhistorische waarden voortaan vooraf in het proces van ruimtelijke ordening worden meegenomen, met name bij de voorbereiding en vaststelling van bestemmingsplannen. Het Bro bevat eisen waaraan de voorbereiding van een bestemmingsplan moet voldoen. Zo wordt er onder meer een beschrijving verlangd van de manier waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten wordt omgegaan. De wetgever wil hiermee bereiken dat aandacht voor cultuurhistorische waarden voortaan in het planproces naar voren wordt gehaald.

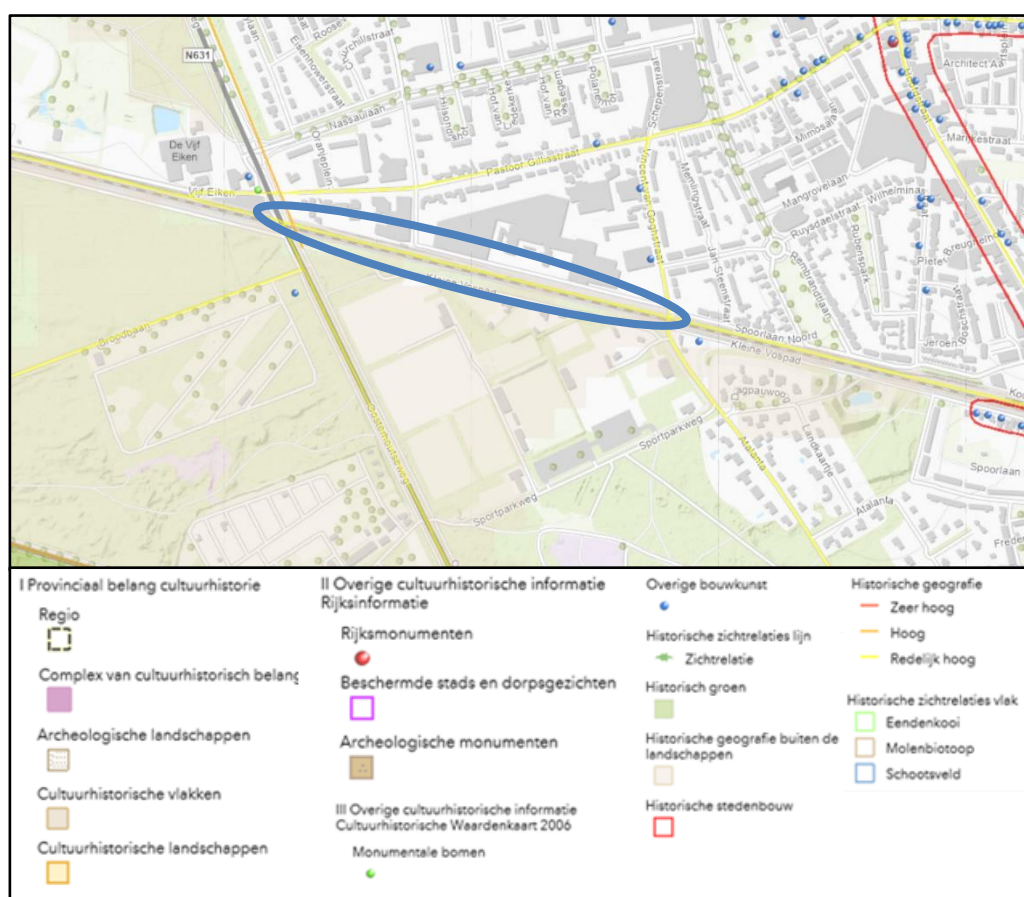
In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden (artikel 3.1.6, lid 5 Bro). De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

De Erfgoedwet, van kracht sinds 1 juli 2016, bundelt wet- en regelgeving op het gebied van behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland in één nieuwe wet. Een groot deel van de bestaande wet- en regelgeving (Monumentenwet, Wet ruimtelijke ordening) is overgenomen in de Erfgoedwet, bijvoorbeeld de aanwijzing van rijksmonumenten, wie welke verantwoordelijkheden heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Voor het eerst is er nu één integrale wet die betrekking heeft op onze

museale objecten, musea, monumenten en archeologie op het land en onder water. Voorheen was het behoud en beheer van ons erfgoed geregeld in zes verschillende wetten met elk hun eigen procedures en beschermingsmaatregelen. Het uitgangspunt is dat de beschermingsniveaus zoals die in de eerdere wetten en regelingen golden, worden gehandhaafd. Daarnaast worden aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Samen met de Omgevingswet die naar verwachting in 2022 wordt ingevoerd, wordt een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk.

Beleid provincie Noord-Brabant

In de provincie Noord-Brabant dienen in het kader van het behoud van waardevolle cultuurhistorische elementen en archeologische vindplaatsen, ruimtelijke plannen te worden getoetst aan de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW). Hierop staan de bepalende cultuurhistorische elementen aangeven, evenals de meest recente erfgoed informatie van het rijk, met archeologische en bouwkundige monumenten, met archeologische verwachtingswaarden en met beschermde stads- en dorpsgezichten.



Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant met het plangebied aangeduid met blauwe cirkel. Bron: Cultuurhistorische Waardenkaart, 2021.

Beoordeling

Uit de Cultuurhistorische Waardenkaart volgt dat de infrastructurele lijn tussen Breda en Tilburg via Rijen wordt beschouwd als een cultuurhistorische lijn van redelijk hoge waarde. Als gevolg van onderhavig voornemen wordt dit lijnelement behouden en

versterkt. Tevens is het plangebied gelegen binnen de regio van provinciaal cultuurhistorisch belang de 'Baronie'. Dit is de regio die zich uitstrekt vanaf Baarle-Nassau tot en met Raamsdonksveer en van Breda tot en met Zundert. Het gebied wordt gekenmerkt door een oud, plaatselijk goed bewaard gebleven cultuurlandschap met tal van oudere en jongere landgoederen. Er is een provinciale strategie opgesteld voor de volledige regio. Met onderhavig initiatief wordt geen afbreuk gedaan aan de verwezenlijking van de regionale ambitie om aanwezige cultuurhistorische waarden te behouden en versterken.

Conclusie

Het voornemen doet geen afbreuk aan cultuurhistorische waarden binnen of in de omgeving van het plangebied. Het aspect cultuurhistorie vormt daarmee geen belemmering voor het planvoornemen.

4.5 Archeologie

Toetsingskader

In Europees verband is het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. De uitgangspunten van dit verdrag dienen te worden vertaald in nationale wetgeving. In Nederland heeft deze vertaling plaatsgevonden in de Erfgoedwet, welke in werking is getreden op 1 juli 2016. Ten aanzien van het aspect 'archeologie' is in art. 9.1, lid 1 van de Erfgoedwet, welk artikel een deel van het overgangsrecht regelt, bepaalt dat tot het tijdstip waarop de Omgevingswet in werking treedt onder meer Hoofdstuk V, paragraaf 1 van de inmiddels vervallen Monumentenwet 1988 van toepassing blijft.

In Hoofdstuk V, paragraaf 1 is vastgelegd dat een gemeente in de ruimtelijke besluitvorming (waaronder bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor planologisch afwijken) rekening dient te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a t/m 41 Monumentenwet 1988). Daartoe kan de gemeente in dat besluit regels stellen, bijvoorbeeld tot het doen van archeologisch onderzoek. Het al dan niet stellen van regels ten aanzien van archeologie dient te rusten op voldoende informatie over de archeologische situatie (ECLI:NL:RVS:2011:BU7102, r.o. 2.9.7). Deze informatie kan worden verkregen door gebiedsdekkende kaarten waarop archeologische verwachtingswaarden zichtbaar zijn. Op basis hiervan kan archeologisch beleid worden ontwikkeld.

Beoordeling

Het gemeentelijk archeologisch beleid is opgenomen en verwerkt in het vigerende bestemmingsplan "Woongebied Rijen". De archeologische waarden zijn vastgelegd in dubbelbestemmingen. Ter plaatse van het besluitgebied zijn geen archeologische dubbelbestemmingen opgenomen. Archeologisch onderzoek is derhalve niet aan de orde.

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.6 Ecologie

4.6.1 Natuurgebieden

Toetsingskader

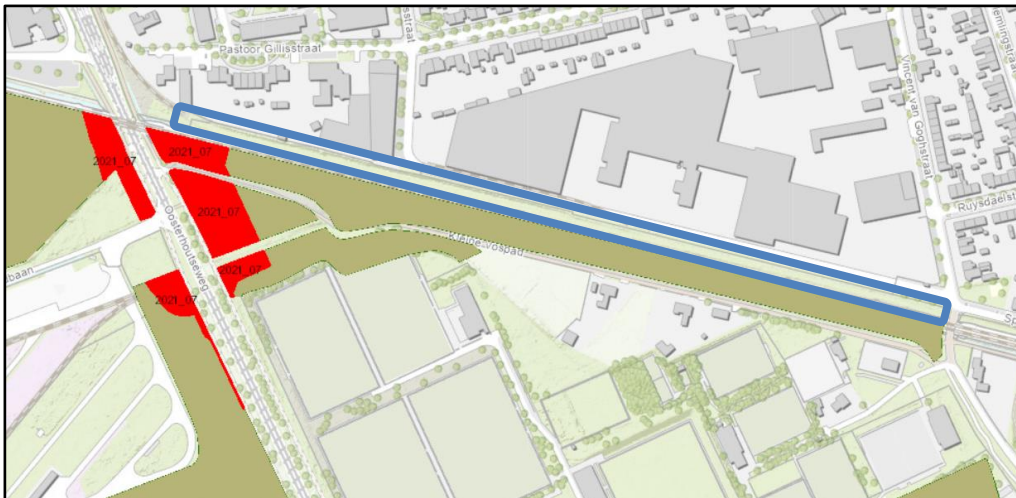
De Wet natuurbescherming (Wnb) is een wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur. De Wet natuurbescherming is in werking getreden op 1 januari 2017 en vervangt daarmee het voorheen geldende wettelijke stelsel voor de natuurbescherming, zoals neergelegd in de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet.

De wet regelt ten eerste de taken en bevoegdheden ten behoeve van de bescherming van natuurgebieden en planten- en diersoorten. Daarnaast bevat de wet onder meer bepalingen over de jacht en over houtopstanden. In de Wet natuurbescherming is de Europese regelgeving omtrent natuurbescherming, zoals vastgelegd in de Vogelrichtlijn (Richtlijn 2009/147/EG, 30 november 2009) en Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG, 21 mei 1992) als uitgangspunt genomen. De gebiedsbescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in hoofdstuk 2 van de Wnb.

Beoordeling en conclusie

Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, het 'Ulvenhoutse Bos', bevindt zich op circa 6,9 kilometer afstand ten zuidwesten van het plangebied. Natura 2000-gebieden kunnen schade ondervinden wegens diverse aspecten, zoals verdroging, oppervlakteverlies, verontreiniging, versnippering, optische verstoring, verzuring en vermesting. Gezien aard, omvang en effectbereik van het voornemen en daar het plangebied niet grenst aan een Natura 2000-gebied, is van directe schade geen sprake. Op het aspect stikstofdepositie wordt in navolgende paragraaf ingegaan.

Uit de Quicksan soortbescherming, uitgevoerd door idverde Advies in mei 2021, volgt dat het plangebied geen onderdeel uitmaakt van het NNB. In provincie Noord-Brabant is de externe werking van het NNB van toepassing. Dat betekent dat een activiteit (buiten de NNB) alleen is toegestaan als deze geen aantasting heeft op de ecologische waarden en kenmerken van het aanwezige natuurbeheertype (binnen de NNB). Het gaat hier om een naald-productiebos met als natuurbeheertype: N16.03 Droog bos met productie. Dit naald-productiebos is gelegen aan de overzijde van het spoor. Het plangebied maakt geen deel uit van het NNB, waardoor ruimtebeslag op voorhand is uitgesloten. Middels externe werking kunnen de werkzaamheden als gevolg van verstoring door licht, geluid en beweging een tijdelijk negatief effect hebben op de ecologische waarden en kenmerken van het aanwezige natuurbeheertype N16.03. Hierdoor kan een beperkt deel van het bosgebied tijdelijk minder geschikt zijn voor (algemeen) voorkomende fauna, zoals broedvogels en zoogdieren. Uit de uitgevoerde Quicksan soortbescherming is gebleken dat de werkzaamheden nabij natuurbeheertype N16.03, aan de overzijde van het spoor, geen negatieve effecten heeft op (algemeen) voorkomende fauna, zoals broedvogels en zoogdieren. Aangenomen kan worden dat er geen aantasting van het Natuur Netwerk Brabant plaatsvindt en een nadere beoordeling is niet aan de orde. De volledige rapportage Quicksan soortbescherming is als bijlage 3 gevoegd bij deze toelichting.



Uitsnede kaartlaag Natuur uit de kaartbank van de provincie Noord-Brabant met de ligging van het plangebied aangeduid met blauwe contour. Bron: Provincie Noord-Brabant, 2021.

4.6.2 Stikstof

Toetsingskader

Het plangebied is gelegen op circa 6,9 kilometer afstand van het Natura 2000-gebied 'Ulvenhoutse Bos'. Dit betreft een gebied dat beschermd is krachtens Europese regelgeving. De bescherming is opgenomen in de Wet natuurbescherming (gebiedsbescherming). Aangetoond dient te worden dat met zekerheid geen significant negatieve effecten op dit gebied optreden als gevolg van de onderhavige ontwikkeling. Alleen indien geen sprake is van een significant negatief effect kan een project doorgang vinden. Voor een groot aantal potentiële effecten kan worden beredeneerd dat geen sprake is van een significant negatief effect. Voor het aspect stikstofdepositie kan dit echter niet op voorhand worden gesteld. Derhalve dient aan de hand van een berekening met het programma AERIUS de exacte mate van stikstofdepositie te worden bepaald.

Beoordeling

Op 1 juli 2021 is de wet Stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. De wet voegt artikel 2.9a toe aan de Wet natuurbescherming waarin staat dat de tijdelijke gevolgen van de door de bouw (van woningen) veroorzaakte stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden buiten beschouwing worden gelaten bij de natuurvergunning. In de realisatiefase wordt materieel ingezet dat slechts zeer tijdelijk stikstofemissie veroorzaakt. De fossiele brandstoffen die vrijkomen tijdens de realisatiefase zullen in een korte tijd tot stikstofdepositie leiden. Het materieel dat ingezet wordt in de realisatiefase is sinds de inwerkingtreding van de gebiedsbescherming (de Europese referentiedatum) al in gebruik en steeds op een wisselende plek. Daardoor is in beginsel geen sprake van een structurele toename van de belasting op een specifieke locatie. Dit leidt ertoe dat het geheel aan deze activiteiten, in combinatie met de verspreidingseffecten van NO_x, per jaar tot een bepaalde stikstofemissie leidt die onderdeel is van de landelijke achtergrondposities die altijd al aanwezig was.

Als gevolg van de Wet stikstofreductie en natuurherstel hoeft de aanlegfase derhalve niet langer doorgerekend te worden. Om de uitvoerbaarheid van het plan aan te tonen wordt een stikstofdepositieberekening voor de gebruiksfase, gezien de aard van het initiatief, niet relevant geacht.

De exacte mate van stikstof dient voor een bouwplan zowel bepaald te worden voor de gebruiksfase als de aanlegfase. Het initiatief voorziet in de aanleg van een fietsroute waardoor er geen sprake is van stikstofemissie in de gebruiksfase. Enkel voor de aanlegfase is daarom een AERIUS-berekening uitgevoerd, bijgevoegd als bijlage bij deze toelichting. Navolgend worden de resultaten hiervan besproken.

De uitkomsten van alle Aeries berekeningen voor zowel de aanlegfase toont aan dat er geen toename is in stikstofdepositie. Het uitvoeren van een passende beoordeling is niet nodig omdat er geen toename is in stikstofdepositie.

Conclusie

Het plan voldoet aan de richtlijnen voor gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming.

4.6.3 Flora en fauna

Toetsingskader

Het beschermingsregime betreffende soorten (flora en fauna) is opgenomen in hoofdstuk 3 van de Wnb. De verbodsbepalingen zijn hierbij afhankelijk gesteld van de soort (en daarmee de opname van die soort op de diverse lijsten) en de voorgenomen handelingen. Bovendien is een algemeen geldende zorgplicht opgenomen om handelingen achterwege te laten of maatregelen te treffen, om te voorkomen dat nadelige gevolgen ontstaan voor in het wild levende dieren en planten.

Conform de Wet natuurbescherming is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van mogelijke voorkomende beschermde soorten binnen het plangebied. Vanuit die kennis dienen plannen en projecten getoetst te worden aan eventuele strijdigheid met de verbodsbepalingen uit de Wnb. Conform vaste jurisprudentie kan een plan worden vastgesteld indien aannemelijk wordt gemaakt dat het aspect flora en fauna niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

Beoordeling

In mei 2021 is door idverde Advies een Quickscan soortbescherming uitgevoerd ter plaatse van het plangebied. Het rapport is toegevoegd als bijlage 3 bij onderhavige toelichting. De resultaten hiervan worden onderstaand besproken.

Uit de bevindingen van het onderzoek blijkt dat voor de soortgroepen beschermde vaatplanten, jaarrond beschermde nesten, reptielen en ongewervelden negatieve effecten zijn uitgesloten. Voor vleermuizen, grondgebonden zoogdieren, amfibieën en overige broedvogels kan niet zondermeer worden uitgesloten dat negatieve effecten optreden. Voor deze soortgroepen moeten voorzorgsmaatregelen of vervolgstappen worden genomen.

Uit de effectbeoordeling van de soortenbescherming blijkt dat aanvullende specifieke beschermende maatregelen noodzakelijk zijn om negatieve effecten te voorkomen of te beperken. Deze mitigerende maatregelen zijn navolgend opgenomen:

- 1a. De kapwerkzaamheden dienen buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd /opgestart;
- 1b. Indien dit niet mogelijk is, kijken of het plangebied (de te kappen bomen) ongeschikt kan worden gemaakt voorafgaande aan het broedseizoen om de kans te verkleinen dat broedvogels tot broeden komen;
- 1c. Indien de kapwerkzaamheden gedurende het broedseizoen (15 maart- 15 augustus) van start gaan, wordt (eventueel ook als stap 2 is uitgevoerd) gecontroleerd (door ter zake kundig ecooloog) of het plangebied vrij is van broedvogels. Wanneer broedvogels in de bomen een nest hebben is de kap niet mogelijk totdat het nest verlaten is.
2. Indien algemeen voorkomende amfibieën of grondgebonden zoogdieren tijdens de kapwerkzaamheden worden aangetroffen dienen deze de mogelijkheid te krijgen om te kunnen vluchten door in één richting te werken, of als dit nodig is ze te verplaatsen buiten de invloedssfeer (zorgplicht).
3. Indien werkzaamheden in de avond plaatsvinden dient ten behoeve van verstoring van vleermuizen rekening te worden gehouden met het gebruik van verlichting. De te plaatsen verlichting dient naar beneden geschenen te worden om zo lichtverstrooiing naar het foerageergebied en vliegroutes in de directe omgeving te voorkomen.
4. Indien er langs het snelfietspad gebruik wordt gemaakt van kunstlicht:
 - a. Inzet van armaturen die ervoor zorgen dat lichtbundels alleen naar de grond laten stralen, waarbij zijdelingse lichtvervuiling wordt voorkomen.
 - b. Bovenstaande geldt alleen voor de actieve periode van vleermuizen (maart/oktober). Buiten de actieve periode van vleermuizen (actieve periode is maart t/m oktober) zijn de dieren in winterslaap en is van verstoring door licht vanzelfsprekend geen sprake.
 - c. In overleg met een ecooloog dient te worden bepaald op welke wijze verlichting vleermuisvriendelijk kan worden ingezet.

Te allen tijde geldt daarnaast voor alle soortgroepen de algemene zorgplicht. Nader onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming wordt tot slot niet noodzakelijk geacht.

Conclusie

Het initiatief is aanvaardbaar in het kader van de Wet natuurbescherming

4.7 Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader

Op basis van artikel 76 van de Wet geluidhinder (Wgh) dienen bij de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigingsplan of uitwerkingsplan als bedoeld in art. 3.6 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de waarden als bedoeld in art. 82 t/m 85 van de Wgh in acht te worden genomen, indien dat plan gelegen is in een zone rondom een weg als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh en (het betreffende onderdeel van) dat plan mogelijkheden biedt voor:

- de realisatie van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen (functies zoals genoemd in art. 1 Wgh en art 1.2 Bgh – het Besluit geluidhinder zoals gewijzigd op 4 april 2012);
- de aanleg van een nieuwe weg en/of een reconstructie van een bestaande weg;
- functiewijzigingen van een niet-geluidsgevoelige functie in een geluidsgevoelige functie (bijvoorbeeld via afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid).

De onderzoekszone voor wegen zoals bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh is afhankelijk van de hoeveelheid rijbanen. Navolgende tabel geeft hier een overzicht van:

	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
Aantal rijstroken	Aantal meter aan weerszijden van de weg	
1 of 2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
5 of meer	350 m	600 m

Artikel 74 lid 2 Wgh regelt dat indien de bovengenoemde ontwikkelingen zijn gelegen binnen een als 'woonerf' aangeduid gebied of in een zone nabij wegen waarvoor een maximum snelheidsregime van 30 km/u geldt, de betreffende waarden niet in acht hoeven te worden genomen.

Beoordeling en conclusie

Aangezien in onderhavige situatie geen nieuwe gevoelige functies worden toegestaan is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï in het kader van de Wet geluidhinder niet noodzakelijk. Indien in een bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer' voor de aanleg van een nieuwe weg wordt opgenomen is de Wgh van toepassing. In onderhavige situatie wordt echter enkel de bestemming 'Verkeer' toegekend om een snelfietspad ter plaatse van het plangebied mogelijk te maken. Het aspect geluid vormt derhalve geen belemmering voor dit plan.

4.8 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

In het kader van een planologische procedure dient tussen bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen rekening met elkaar te worden gehouden. Door het aanbrengen van een zone tussen bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen (zoals woningbouw) kan de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Zonering is met name van toepassing bij nieuwbouw van woningen en andere gevoelige functies in de directe omgeving van een bedrijf en bij vestiging van een nieuw bedrijf in de directe omgeving van gevoelige bestemmingen. Op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering 2009' (hierna: VNG-brochure) wordt onder milieugevoelige functies verstaan: woningen, woongebieden, ziekenhuizen, scholen en verblijfsrecreatie. Sommige functies kunnen zowel milieubelastend als milieugevoelig zijn (bijvoorbeeld ziekenhuizen en scholen). In de brochure zijn (indicatieve) richtafstanden opgenomen.

Beoordeling en conclusie

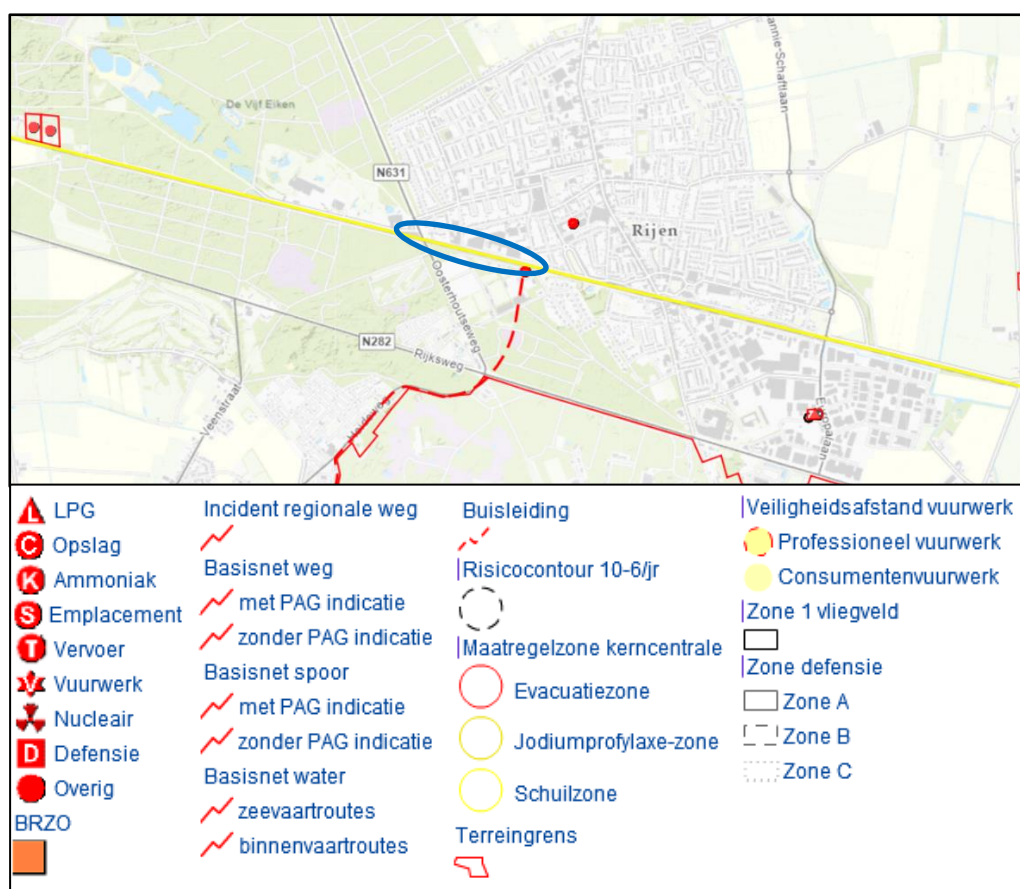
Onderhavig initiatief voorziet in het aanleggen van een snelfietspad tussen Breda en Tilburg. Onderdeel van het plangebied zijn die gronden waarop op grond van het vigerend bestemmingsplan de aanleg niet mogelijk is. De beoogde functie is geen milieugevoelige functie daar het geen verblijfsruimte is waar personen langer dan twee uur per dag aanwezig zijn. Derhalve behoeft geen rekening gehouden te worden met zonering van omliggende hinder gevende functies. Andersom levert het fietspad geen belemmering op voor omliggende hinder gevende functies daar het fietspad geen verblijfsruimte is.

4.9 Externe veiligheid

4.9.1 Inrichtingen en externe veiligheid

Toetsingskader

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn onder andere standaardafstanden opgenomen waarbij wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR). Het Bevi is van toepassing op vergunningplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. In artikel 1 van het Bevi wordt toegelicht wat wordt verstaan onder (beperkt) kwetsbare objecten. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.



Uitsnede van de risicokaart. Met de blauwe contour is globaal het plangebied geduid. Bron: Risicokaart.nl, 2021.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving bedrijven zijn gelegen waarop het Bevi van toepassing is, is de risicokaart geraadpleegd. De beoogde ontwikkeling heeft echter geen betrekking op een (beperkt) kwetsbaar object of een vergunningplichtig risicovol bedrijf. Gelet hierop zijn risicoberekeningen niet noodzakelijk en hoeven er geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik binnen het plangebied.

Conclusie

Het aspect inrichtingen en externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen. Het standaardadvies ten aanzien van het groepsrisico is van toepassing. Dit advies is als bijlage aan dit rapport toegevoegd.

4.9.2 Transport en externe veiligheid

Toetsingskader

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, het water en de weg dient plaats te vinden aan de hand van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), als in werking per 1 april 2015. Bij het besluit horen grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs transportassen die deel uitmaken van het

Basisnet Weg, Water en/of Spoor kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Hiervoor gelden namelijk de afstanden die in bijlage I, II en III van de Regeling basisnet zijn opgenomen. Op deze afstanden mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 10^{-6} per jaar. Voor het Basisnet Weg geldt dat daar waar in de tabel van bijlage I van de Regeling basisnet de afstand '0' is vermeld het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving van het plangebied risicorelevante transportassen zijn gelegen is de risicokaart geraadpleegd. Hieruit blijkt dat het plangebied direct grenst aan een spoorweg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Overige transportassen zijn niet aanwezig of op ruime afstand gelegen (A58). Met het onderhavige voornemen worden echter geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Gelet hierop zijn risicoberekeningen niet noodzakelijk en hoeven er geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik binnen het plangebied.

Conclusie

Het aspect transport en externe veiligheid is geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling. Het standaardadvies ten aanzien van het groepsrisico is van toepassing. Dit advies is als bijlage aan dit rapport toegevoegd.

4.9.3 Buisleidingen en externe veiligheid

Toetsingskader

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geschiedt aan de hand van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), als in werking getreden per 1 januari 2011. Ten aanzien van het Bevb bestaat de noodzaak om een ruimtelijke reservering op te nemen voor het plaatsgebonden risico en een verantwoording van het groepsrisico van relevante buisleidingen. Binnen de PR 10^{-6} risicocontour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn en zo mogelijk ook geen beperkt kwetsbare objecten. Het verwachte aantal aanwezigen binnen het invloedsgebied van de buisleiding moet worden verantwoord. Dat invloedsgebied reikt bij brandbare vloeistoffen tot net buiten de 10^{-6} contour, voor leidingen met aardgas en chemicaliën moet dat per geval berekend worden.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving van het plangebied risicorelevante buisleidingen zijn gelegen is de risicokaart geraadpleegd. Hieruit blijkt dat op korte afstand (circa 65 meter) van het plangebied een risicorelevante buisleiding is gelegen. Met het onderhavige voornemen worden echter geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Gelet hierop zijn risicoberekeningen niet noodzakelijk en hoeven er geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik binnen het plangebied.

Conclusie

Het aspect buisleidingen en externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig plan. Het standaardadvies ten aanzien van het groepsrisico is van toepassing. Dit advies is als bijlage aan dit rapport toegevoegd.

4.10 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een planologische procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor wat betreft luchtkwaliteit. Hierbij dient het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, als ook de toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' in beeld te worden gebracht.

De 'Wet luchtkwaliteit' van 15 november 2007, opgenomen in hoofdstuk 5, onder titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) gaat in op luchtkwaliteitseisen. In Bijlage 2 van de Wm zijn wettelijke grenswaarden vastgelegd van onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb) en koolmonoxide (CO).

Voor PM₁₀ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 50 µg/m³ mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden. Voor NO₂ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 200 µg/m³ mag maximaal 18 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Kort samengevat dienen projecten te worden beoordeeld op basis van de 'Wet luchtkwaliteit' c.q. artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor vergunningverlening als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden.

In artikel 2 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is opgenomen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit als de zogenaamde '3% grens' niet wordt overschreden. Na vaststelling van het NSL op 1 augustus 2009 is deze grens gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂.

In artikel 4 van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

De wettelijke ondergrens voor onderzoek bedraagt:

- 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Beoordeling

Het onderhavige initiatief voorziet in de realisatie van een snelfietsroute langs het spoor tussen Breda en Tilburg. De verbinding is uitsluitend gericht op fietsverkeer. Gemotoriseerd verkeer is hier niet toegestaan. Er is daarmee geen toename aan gemotoriseerde voertuigbewegingen ten gevolge van dit initiatief, vergeleken met de voorgaande functie. Gezien de aard en omvang van het initiatief en gelet op de ondergrens van NIBM kan het onderhavige besluit als NIBM worden aangemerkt. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor het onderhavige initiatief.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de onderhavige ontwikkeling.

4.11 Kabels en leidingen

Toetsingskader

De hierna volgende leidingen zijn planologisch relevant, voor zover zij geen deel uitmaken van een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer¹.

- a. hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;
- b. buisleidingen voor transport van aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- c. buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- d. buisleidingen met een diameter van 400 mm of meer buiten de bebouwde kom;
- e. buisleidingen voor transport van andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten, die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze leidingen beschadigd raken².

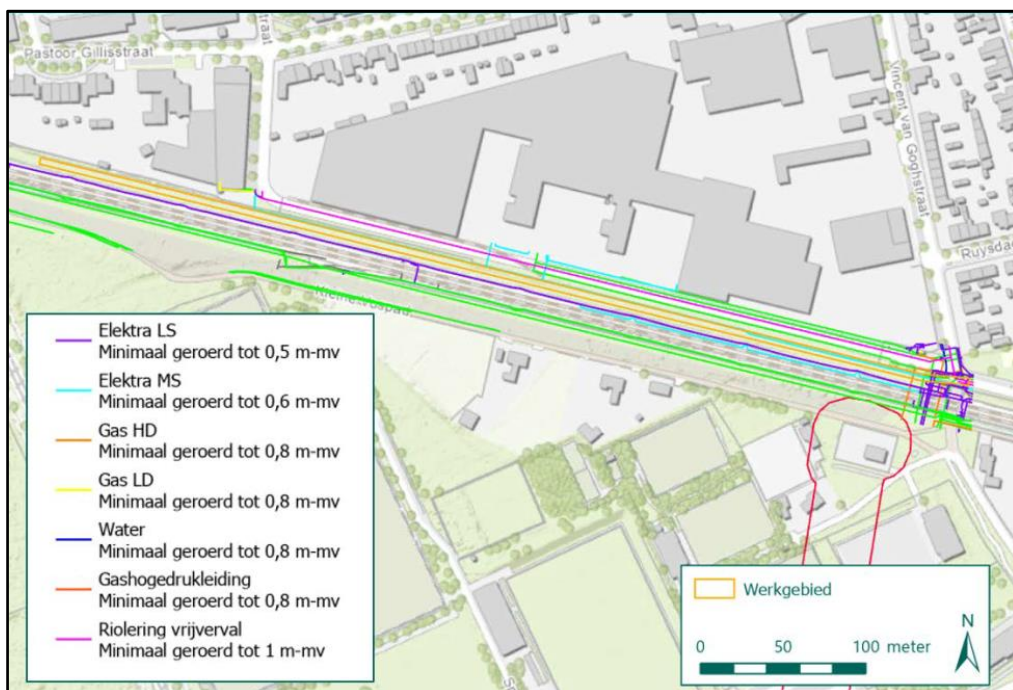
Beoordeling

In het kader van de uitgevoerde Projectgebonden Risicoanalyse Niet Gesprongen Explosieven (zie hiervoor paragraaf 4.12 en bijlage 3) is reeds een KLIC-melding gedaan. Op navolgende afbeelding zijn de kabels en leidingen weergegeven, inclusief een legenda die aangeeft om welk type kabel of leiding het gaat en wat daarvan de

¹ 'Leidingen die deel uitmaken van een inrichting' zijn leidingen binnen de inrichtingsgrens die in beheer zijn van de drijver van de inrichting én leidingen die in beheer zijn van derden waarmee een product wordt geleverd aan de betreffende inrichting (laatstgenoemde leidingen hebben een zgn. functionele binding met de inrichting, zoals bedoeld in de Wet milieubeheer).

² Onder zgn. 'leidingen voor andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten' worden in ieder geval leidingen verstaan voor transport van nafta, waterstof, koolstofdioxide, stikstof, zuurstof, ethyleen en propyleen.

minimale legdiepte is. Hieruit blijkt dat ter plaatse geen sprake is van planologisch relevante kabels en leidingen binnen het plangebied.



KLIC: kabels en leidingen. Bron: REASeuro, 2021.

Conclusie

Er zijn geen belemmeringen met betrekking tot de aanwezigheid van planologisch relevante kabels en leidingen.

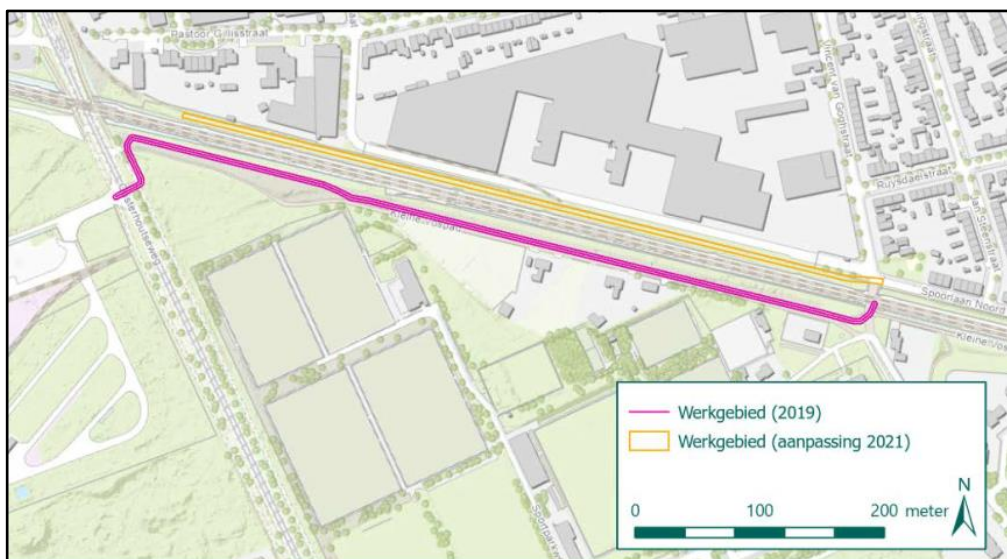
4.12 Niet-gesprongen explosieven

Toetsingskader

De omgeving van het vliegveld Gilze en Rijen is in de Tweede Wereldoorlog veelvuldig gebombardeerd. Als gevolg hiervan is er nog veel niet geëxplodeerde munitie in de bodem aanwezig. Het risico bestaat dat bij het uitvoeren van bodemwerkzaamheden op een dergelijk explosief gestuit wordt. Niet uitgesloten kan worden dat in deze situatie het explosief alsnog explodeert.

Beoordeling en conclusie

Uit het Historisch Vooronderzoek Niet Gesprongen Explosieven (NGE-Risicokaart gemeente Gilze en Rijen, kenmerk 71644/RO-130100, REASeuro van 30 september 2013) blijkt dat binnen het werkgebied voor de snelfietsroute NGE-risicogebieden liggen. Voor het tracé van de fietsroute is door REASeuro in 2019 reeds een Projectgebonden Risicoanalyse Niet Gesprongen Explosieven (NGE) uitgevoerd. Nadat de ligging van het beoogde tracé is aangepast naar een ligging direct ten noorden van de spoorlijn is hiervoor een nieuwe PRA opgesteld. Deze PRA is als bijlage 4 gevoegd bij deze toelichting.



Aanduiding werkgebied PRA. Bron: REASeuro, 2021.

De PRA is een bureaustudie waarin de risico's van de reguliere werkzaamheden in relatie tot de mogelijk achtergebleven NGE in kaart worden gebracht. Op basis van de verticale afbakening, input uit de beleidsnota en de uit te voeren civieltechnische werkzaamheden, blijkt dat de meeste werkzaamheden regulier kunnen worden uitgevoerd in het gehele werkgebied. Omdat het aantreffen van NGE nooit helemaal kan worden uitgesloten, wordt geadviseerd om de medewerkers bij de werkzaamheden op de hoogte te stellen van het protocol 'spontaan aantreffen van NGE'. De enige uitzondering op het bovenstaande vormt het uitvoeren van geotechnisch sonderonderzoek middels een sondeerwagen in op afwerpmunitie verdacht gebied. Een deel van het werkgebied is verdacht op afwerpmunitie van 1,5 m-mv tot 3 m-mv. Binnen dit gebied dienen sonderingen te worden uitgevoerd met inzet van een conus met metaaldetectie, onder begeleiding van een (Senior) Deskundige OOO. Als mitigerende maatregel kan ervoor worden gekozen om sonderingen uit te voeren buiten het op afwerpmunitie verdachte gebied.

4.13 Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling

Toetsingskader

Behalve aan de uitvoeringsaspecten bedoeld in de Awb en het Bro dient ook te worden getoetst aan de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. of er sprake is van een mogelijke verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage. Een milieueffectrapportage (MER), en de bijbehorende procedure (m.e.r.), is een hulpmiddel om de belangen van het milieu volwaardig te betrekken bij de besluitvorming omtrent plannen en projecten. Het gaat hierbij wel enkel om plannen en projecten die kunnen leiden tot initiatieven waarmee het milieu mogelijk nadelig kan worden beïnvloed. Als uitgangspunt geldt voor plannen de onderstaande criteria om te beoordelen of een MER noodzakelijk is:

1. Plannen die kaderstellend zijn voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten (boven de grenswaarden uit de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r.);

2. Plannen waarvoor een passende beoordeling nodig is in verband met een mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden;
3. Plannen en activiteiten die o.g.v. een provinciale milieuverordening zijn aangewezen als MER-plichtig.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 (HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 – Commissie vs. Nederland). Deze wijziging heeft gevolgen voor eerstgenoemd criterium om te beoordelen of een MER noodzakelijk is. Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.(-beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit de C- of D-lijst blijft, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij 'kleine projecten' (projecten onder de drempelwaarden van de C- of D-lijst) beoordelen of een m.e.r.(-beoordeling) nodig is. Dit wordt de 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' genoemd. Deze beoordeling houdt in dat er bekeken moet worden of er bij het initiatief sprake is van dusdanig bijzondere omstandigheden of milieueffecten dat er toch een MER moet worden opgesteld. Hierbij wordt gekeken naar de selectiecriteria uit bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn (2011/92/EU), welke o.a. de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten en het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreffen.

Beoordeling

Een plan is kaderstellend voor een toekomstig m.e.r.-(beoordelings)plichtig besluit indien er sprake is van een overschrijding van de grenswaarden uit de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r. Onderhavige ontwikkeling heeft betrekking op de aanleg van een snelfietspad. Fietspaden maken geen onderdeel uit van de C- en D-lijst van het Besluit m.e.r. De maatregelen zijn hiermee niet direct m.e.r.-(beoordelings)plichtig. Geconcludeerd kan worden dat het plan derhalve niet kaderstellend is voor een m.e.r.-(beoordelings)plichtig besluit. Wat betreft het eerste criterium geldt er derhalve geen plicht tot het opstellen van een MER. Bovendien kan de wijziging van het gebruik van de gronden, gelet op de aard en omvang, niet worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject. Daar geen sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject, heeft geen reguliere of vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd.

Ten aanzien van het tweede criterium inzake een mogelijke MER-plicht, geldt dat er bij onderhavige situatie geen sprake is van een plan waarvoor een passende beoordeling nodig is in verband met een mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Onderhavige ontwikkeling heeft met zekerheid geen mogelijk significant effect op de Natura 2000-gebieden.

Ten aanzien van het derde criterium geldt dat onderhavige activiteit niet is aangewezen als MER-plichtig op grond van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant.

Conclusie

Zoals beschreven is er bij onderhavig plan geen sprake van een verplichting tot het opstellen van een MER en het doorlopen van de m.e.r.-procedure op grond van het

Besluit m.e.r., de Wet natuurbescherming of de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. Er is dus voldaan aan de wettelijke verplichtingen hieromtrent.

5 JURIDISCHE PLANTOELICHTING

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bespreekt de wijze waarop het ruimtelijk en functioneel beleid voor het plangebied in het bestemmingsplan is vertaald. Bij het opstellen van de juridische regeling heeft het uitgangspunt centraal gestaan dat er een regeling geboden wordt die de ontwikkeling van het plangebied mogelijk maakt.

5.2 Opbouw van de regels

Het bestemmingsplan bestaat uit regels en een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De regels zijn zodanig opgesteld dat wordt aangesloten bij het vigerende bestemmingsplan “Woongebied Rijen” van de gemeente Gilze en Rijen.

De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding omvat de gronden die voor de ontwikkeling van het plan van belang zijn. De keuze van de bestemming en de situering van het bestemmingsvlak is gebaseerd op de huidige ruimtelijke situatie en het beoogde tracé ontwerp. Voorts sluit de opzet van de verbeelding aan op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

De regels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden.

De regels bestaan uit vier hoofdstukken, te weten:

- inleidende regels;
- bestemmingsregels;
- algemene regels;
- overgangs- en slotregels.

In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ondanks het feit dat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van het juridisch plangedeelte, fungeert de toelichting wel als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

5.3 Regels

5.3.1 Hoofdstuk 1 ‘Inleidende regels’

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is vastgelegd hoe bij de toepassing van de regels van onderhavig bestemmingsplan moet worden gemeten.

5.3.2 Hoofdstuk 2 'Bestemmingsregels'

Het stramien voor de regels is vastgelegd in de SVBP 2012. De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk;
- wijzigingsbevoegdheid.

Duidelijk zal zijn dat een regel niet alle elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen. Hoofdstuk 2 'Bestemmingsregels' omvat de op de afzonderlijke bestemming gerichte regels en omvat bij onderhavig bestemmingsplan de volgende artikelen:

Artikel 3 Verkeer

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor het beoogde snelfietspad, met de daarbij behorende (groen)voorzieningen. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd.

5.3.3 Hoofdstuk 3 'Algemene regels'

Artikel 4 Anti-dubbeltelregel

Om misbruik van de bouwregels te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden, die al eens als berekeningsgrondslag voor een omgevingsvergunning hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen.

Artikel 5 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel is de gebiedsaanduiding 'overige zone – IHCS – 1' opgenomen ten behoeve van een bouwverbod voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, met een hogere bouwhoogte dan 56 m boven NAP in verband met het beschermingsgebied van in- en uitvliegfunnel van vliegtuigen.

Artikel 6 Algemene afwijkingsregels

De algemene afwijkingsregels bieden de mogelijkheid om, onder voorwaarden, af te wijken van de voorgeschreven maatvoeringseisen, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is opgenomen wat in ieder geval wordt verstaan onder strijdig gebruik als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo.

Artikel 8 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een algemene wijzigingsbevoegdheid opgenomen om bestemmingen te wijzigen ten behoeve van de overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover dit van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover dit noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van terreinen.

Artikel 9 Algemene procedureregels

In dit artikel is een verwijzing naar afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht opgenomen indien gebruik gemaakt wordt van een wijzigingsbevoegdheid.

5.3.4 Hoofdstuk 4 'Overgangs- en slotregels'

Dit hoofdstuk omvat twee artikelen:

Artikel 10 Overgangsrecht

Dit artikel betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig bij een omgevingsvergunning worden afgeweken tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan.

Artikel 11 Slotregel

De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan 'Snelfietsroute F58 Tilburg – Breda'.

6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

6.2 Toepassing Grondexploitatiewet

De Wet ruimtelijke ordening maakt het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan, een wijziging van een bestemmingsplan of een projectafwijkingsbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betreft onder meer plannen voor de bouw van een of meer woningen en de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen. Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningcategorieën) gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is.

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is en er geen fasering of tijdvak behoeft te worden vastgelegd én geen locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) hoeven te worden vastgesteld.

6.3 Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende initiatief betreft het aanleggen van een snelfietspad. Aangezien geen sprake is van een bouwplan (zoals bedoeld in art. 6.2.1 Bro) hoeft geen exploitatieplan te worden opgesteld.

7 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

7.1 Omgevingsdialoog

De maatschappelijke uitvoerbaarheid heeft als doel aan te tonen dat het project maatschappelijk draagvlak heeft. Ten tijde van het vooroverleg wordt de omgevingsdialoog gevoerd.

Op 5 april 2022 zijn de direct omwonenden met een brief geïnformeerd. In de brief is het initiatief uitgelegd en verbeeld. De mogelijkheid werd gegeven om schriftelijk te reageren op het voornemen. Er zijn geen reacties bij de gemeente binnen gekomen. Het verslag van de omgevingsdialoog is opgenomen als bijlage 7 van deze toelichting.

7.2 Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan burgemeester en wethouders overleg met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen plegen. Waar nodig plegen zij tevens overleg met besturen van andere gemeenten, met de provincie, de inspecteur voor de ruimtelijke ordening en met eventuele andere diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Het vooroverleg is gevoerd met:

- Provincie Noord-Brabant.
- Waterschap Brabantse Delta.
- Brandweer Midden- en West-Brabant.
- Prorail.

De reacties van het waterschap Brabantse Delta, Brandweer Midden- en West-Brabant en Prorail hebben aanleiding gegeven tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Het verslag van de ingebrachte vooroverlegreacties en de gemeentelijke reactie hierop alsmede de aanpassingen zijn opgenomen in bijlage 8 bij deze toelichting.

7.3 Zienswijzen

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vindt plaats volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan heeft in dit kader ter visie gelegen gedurende een periode van zes weken. Gedurende deze periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld zijn zienswijzen kenbaar te maken tegen het plan. Hiervan is geen gebruik gemaakt.