

Nota van inspraak en vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan Stationsomgeving Rijen

Inhoud

1. Leeswijzer
2. Gevolgde procedure
3. Lijst van insprekers en vooroverlegpartners
4. Samenvatting inhoud inspraakreacties en vooroverlegreacties en reactie van de gemeente
5. Verslag inspraakavond voorontwerpbestemmingsplan Stationsomgeving Rijen
6. Lijst van (ambtshalve) wijzigingen

1. Leeswijzer

In de hierna volgende hoofdstukken worden de door insprekers en overlegpartners gegeven reacties behandeld. Hoofdstuk 2 zet de gevolgde procedure uiteen. In hoofdstuk 3 is de (geanonimiseerde) lijst van insprekers en overlegpartners opgenomen. In dit hoofdstuk wordt ook getoetst of de ingediende reacties aan alle formele eisen voldoen en dus ontvankelijk zijn. Vervolgens zijn in hoofdstuk 4 de reacties kort samengevat en wordt inhoudelijk op de reacties ingegaan. Op 12 januari 2021 is een inspraakavond gehouden. In hoofdstuk 5 is het verslag van deze avond opgenomen. Tot slot is in hoofdstuk 6 aangegeven op welke punten het plan aangepast zal worden.

2. Gevolgde procedure

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Gilze en Rijen heeft het voorontwerpbestemmingsplan Stationsomgeving Rijen vrij gegeven voor terinzagelegging. De bekendmaking van de ter inzage legging van het voorontwerpbestemmingsplan Stationsomgeving Rijen heeft gestaan in het gemeenteblad van 11 december 2020. De bekendmaking is ook geplaatst op de website van de gemeente Gilze en Rijen

Het plan heeft ter inzage gelegen van 15 december 2020 tot en met 25 januari 2021. Het plan is ook toegezonden aan de vooroverlegpartners. Tijdens de termijn van ter inzagelegging kon iedereen zowel schriftelijk als mondeling een inspraakreactie indienen.

Op 12 januari 2021 heeft digitaal een inspraakavond plaatsgevonden over het plan.

3. Geanonimiseerde Lijst van insprekers en overlegpartners

In totaal zijn zes vooroverlegreacties en zes inspraakreacties ontvangen.

Overlegpartners:

1. Brandweer (22 december 2020)
2. Waterschap Brabantse Delta (6 januari 2021)
3. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (21 januari 2021)
4. Provincie Noord-Brabant (27 januari 2021)
5. Enexis (6 januari 2021)
6. ProRail (19 januari 2021)

Insprekers:

1. Inspreker 1, ingekomen op 13 januari 2021
2. Inspreker 2, ingekomen op 17 januari 2021
3. Inspreker 3, ingekomen op 19 januari 2021
4. Inspreker 4, ingekomen op 21 januari 2021
5. Inspreker 5, ingekomen op 21 januari 2021
6. Inspreker 6, ingekomen op 21 januari 2021

Omwillen van de privacy zijn insprekers geanonimiseerd. Gegevens van insprekers zijn in een niet openbare lijst van insprekers opgenomen.

Ontvankelijkheid

Alle inspraakreacties zijn binnen de gestelde termijn van 6 weken ingediend. Hiermee zijn alle inspraakreacties ontvankelijk. Alle inspraakreacties zijn daarom meegenomen in de beantwoording.

4. Samenvatting inspraak- en vooroverlegreacties en de reactie van de gemeente

4.1 Vooroverleg

Resultaten vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening voorontwerpbestemmingsplan Stationsomgeving Rijen.

Hieronder volgt een samenvatting van de ontvangen vooroverlegreacties van de vooroverlegpartners, de reactie van de gemeente hierop en wordt geconcludeerd of de reactie leidt tot aanpassing van het plan:

1 Brandweer Midden- en West-Brabant (ontvangen op 22 december 2020)			
<i>Vooroverlegreactie</i>		<i>Reactie</i>	<i>Conclusie</i>
1A	Voor het aspect externe veiligheid kan gebruik worden gemaakt van het standaardadvies.	Het standaardadvies wordt toegevoegd.	In de toelichting wordt verwezen naar het standaardadvies. Daarnaast wordt het standaardadvies als bijlage bij de toelichting toegevoegd aan het bestemmingsplan.
1B	De voorgestelde maatregelen in het externe veiligheidsrapport van Antea Group zijn passend.	Deze opmerking nemen we ter kennisgeving aan.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1C	In de verdere procedure, bij de nadere uitwerking, blijft aandacht nodig voor de bereikbaarheid en bluswater; brandkranen, aanrijdroutes en opstelplaatsen.	Bij de nadere uitwerking van de plannen in het kader van de uitvoering wordt aandacht besteed aan de aspecten bereikbaarheid en bluswater; brandkranen aanrijdroutes en opstelplaatsen.	De toelichting wordt op basis van dit advies aangevuld, in die zin dat verduidelijkt zal worden dat deze aspecten bij de nadere uitwerking in het

			kader van de uitvoering aandacht zullen krijgen.
2 Waterschap Brabantse Delta (ontvangen op 6 januari 2021)			
2A	De vooroverlegpartner geeft aan een positief wateradvies te geven aangezien er geen rechtstreekse invloed is op het watersysteem en waarbij de effecten van de bemaling gereguleerd zullen worden binnen het vergunningenproces.	Het positief wateradvies wordt ter kennisgeving aangenomen. De genoemde aandachtspunten worden bij de aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan in acht genomen, zoals in deze nota is aangegeven.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2B	Verzocht wordt enkele aandachtspunten in acht te nemen en verder te verwerken in het ontwerp bestemmingsplan. Het gaat om: - De invulling van de randvoorwaarden aangaande de waterhuishouding, in relatie tot eventuele knelpunten (worden voldoende infiltratiemogelijkheden benut) en kansen (bijvoorbeeld het afkoppelen van hemelwater van het gemengd stelsel); - De benodigde onderzoeken en bemalingsadviezen in geval van (retour)bemaling zijn tijdrovend en van belang is dat rekening wordt gehouden met andere bemalingen, het effect op waterbezwaar t.g.v. de 'Gilze-Rijen breuk', geschikte locaties	De aandachtspunten worden ter kennisgeving aangenomen. De waterparagraaf zal worden aangevuld met een passage waarin de volgende zaken worden verduidelijkt: - Het waterhuishoudkundig systeem wordt in de ontwerpfase van de uitvoering nader uitgewerkt. De huidige omgeving is grotendeels verhard waardoor de toename van het verhard oppervlak minimaal zal zijn. De bestaande infrastructuur gaat rigoreus op de schop wat mogelijkheden biedt voor infiltratie, berging en afkoppeling van regenwater van het gemengde rioleringsstelsel, zodat lokaal geen wateroverlast zal ontstaan. In het ontwerptraject worden deze onderdelen meegenomen, dit gaat in overleg met het waterschap. In het kader van de alternatievenstudie zijn verschillende bouwmethodes beschouwd. Voor de verschillende methodes zijn indicatieve bemalingsberekeningen uitgevoerd met als doel voldoende inzicht te krijgen in de te verwachte debieten en mogelijke omgevingseffecten. Op basis van de indicatieve bemalingsberekeningen wordt geconcludeerd dat toepassing van een gesloten damwand kuip met een waterdichte vloer van bijvoorbeeld onderwaterbeton in deze	De waterparagraaf uit de toelichting worden aangevuld naar aanleiding van deze reactie.

	voor retourputten en invloed op de omgeving; - Aandacht schenken aan het gebruik van milieuvriendelijke bouwmaterialen en het achterwege laten van uitlopende bouwmaterialen	situatie de beste optie is. Hiermee wordt voorkomen dat grote hoeveelheden grondwater uit de omgeving worden onttrokken.	
2C	Geattendeerd wordt op: - een naderende beleidswijziging: de drempelwaarde die het waterschap hanteert voor het nemen van compenserende maatregelen bij een toename aan verhard oppervlak gaat worden gewijzigd van 2000 m² naar 500 m². Deze beleidswijziging ligt momenteel in procedure; - klimaatadaptief bouwen en de handreiking regelgeving klimaat adaptief bouwen en inrichten van de Rijksoverheid; - het feit dat voor het uitvoeren van werkzaamheden in of rondom oppervlaktelichamen of waterkeringen en voor het onttrekken/infiltreren van grondwater op basis van de Keur gebods- of verbodsbepalingen kunnen gelden waarvoor een	De aandachtspunten worden ter kennisgeving aangenomen. De beleidswijziging van het Waterschap Brabantse Delta, vastgesteld op 16 maart 2021, wordt in de waterparagraaf en de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan aangevuld.	De watertoets en de waterparagraaf uit de toelichting worden aangevuld naar aanleiding van deze reactie.

	vergunning van het waterschap benodigd is.		
3 Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (ontvangen op 21 januari 2021)			
3A	Ingestemd wordt met de rapportage Cultuurhistorische verkenning en plantoets d.d. 28-8-2020 (Bijlage 7 bij de toelichting).	Deze opmerking nemen we ter kennisgeving aan.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	Opgemerkt wordt dat het van belang is om bij het uitwerken van plannen voor de herbestemming van het woonhuis en voor die van de nieuwbouw van een fietsenstalling, de aanwezige monumentale en stedenbouwkundige waarden in stand te houden. De ontwikkeling biedt zelfs de mogelijkheid de beeldbepalende waarde te versterken en het verhaal van het monument (als voormalige bedrijfswoning) beter in beeld te brengen. In de rapportage worden hiervoor enkele concrete aanbevelingen gedaan, gericht op het creëren van een goede en (historisch) geïnspireerde samenhang tussen het monument en de nieuwbouw. Geadviseerd wordt om het rapport met de aanbevelingen als richtinggevend voor het verder uitwerken van het ontwerp aan deze ontwikkeling te verbinden.	In de uitwerking in het kader van de uitvoering van de plannen wordt de rapportage door de gemeente gebruikt als richtinggevend document voor het verder uitwerken van het ontwerp op deze locatie.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4 Provincie Noord-Brabant (ontvangen op 27 januari 2021)			
4A	Aangegeven wordt dat het plan in overeenstemming is met de provinciale belangen.	Deze opmerking nemen we ter kennisgeving aan.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5 Enexis (ontvangen op 6 januari 2021)			
5A	Aangegeven wordt dat kennis is genomen van de bekendmaking en dat men graag op tijd betrokken wenst te worden bij de uitvoering van dit plan.	Deze opmerking nemen we ter kennisgeving aan en hieraan zal bij de uitvoering van de plannen gevolg worden gegeven.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6 ProRail (ontvangen op 19 januari 2021)			
6A	Inspreker stelt dat (in het kader van geluidoverlast) voor een goed leefklimaat niet alleen het leven in de binnenruimte een rol speelt, maar ook buiten de woning. Geadviseerd wordt om nogmaals kritisch te kijken naar de ligging van de specifieke woonfuncties en naar 'nut en noodzaak', deze woningen op zeer korte afstand van een spoorlijn te realiseren.	Om de geluidssituatie in beeld te brengen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek voldoet aan de wettelijke eisen die hier op basis van bestaande wet- en regelgeving voor gelden. Met de in het bestemmingsplan opgenomen maatregelen kunnen de beoogde woningbouwontwikkelingen worden gerealiseerd. Door het stedenbouwkundig uitgangspunt van de U - vormige bebouwing van de nieuwe bebouwing aan de zuidkant van het spoor ontstaat akoestisch een zo optimaal mogelijke situatie. Door deze vorm ontstaat aan de binnenzijde van het gebouw een geluidluwe gevel, waardoor alle woningen over een geluidluwe gevel beschikken. Op deze wijze kan elke woning geluidluw spuien. De nieuwbouwwoningen aan de noordzijde van het station worden zo gerealiseerd dat de achtertuin van de woningen geluidluw is. Op deze manier kan er ook voor deze woningen geluidluw gespuid worden, en kan er verbleven worden in een geluidluwe tuin. In de directe omgeving van de woningbouwontwikkeling is er altijd al sprake van een hogere geluidsbelasting. Deze wordt met name	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		veroorzaakt door de hogere geluidsbelasting van het spoor. Door de gemeente Gilze en Rijen wordt het daarom acceptabel geacht om op deze locatie een hoger geluidsniveau te hebben in de buitenruimte. De beoogde nieuwe ontwikkeling van woningen aan de Julianastraat komt op een grotere afstand van het spoor dan de woningen die op dit moment op de locatie staan. Daarnaast dient bij de bouw van de nieuwe woningen te worden voldaan aan de eisen die er nu gelden en worden maatregelen voorgeschreven in het bestemmingsplan op het gebied van akoestiek. Verder worden door de spoorbeheerder binnen nu en enkele jaren maatregelen getroffen om het geluid van het spoor aanzienlijk te beperken. Hierdoor zal de geluidssituatie in het gehele gebied aanzienlijk verbeteren. Ook geldt dat het wonen op korte afstand van het station voordelen met zich meebrengt, zoals het gebruik van de trein.	
6B	Inspreker verzoekt in de toelichting op te nemen dat bij een bouwvergunning moet worden voldaan aan de streefwaarde voor wonen nieuwe situatie.	Bij de realisatie van nieuwe woningen dient altijd aan de wet- en regelgeving voor nieuwbouw te worden voldaan. Een dergelijke toevoeging in de toelichting heeft hierop geen toegevoegde waarde.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6C	Inspreker verzoekt de ontbrekende voorwaardelijke verplichting (dat het noodzakelijk is in de bouwvergunning aan te tonen wat de te verwachten waarde is en welke maatregelen getroffen moeten worden om de streefwaarde (SBR-B) te behalen) alsnog op te nemen in de regels.	In de regels zal hiervoor een voorziening worden opgenomen.	Deze reactie leidt tot aanpassing van artikel 15 (bestemming Woongebied) uit de regels van het bestemmingsplan.
----	--	--	--

4.2 Inspraak

Hieronder volgt een samenvatting van de ontvangen inspraakreacties, de reactie van de gemeente hierop en wordt geconcludeerd of de reactie leidt tot aanpassing van het plan:

Inspreker 1 (ontvangen op 13 januari 2021)		
<i>Inspraakreactie</i>	<i>Reactie</i>	<i>Conclusie</i>
1A Inspreker zet vraagtekens bij de gekozen variant. Inspreker is van mening dat voor doorgaand autoverkeer, bij een tunnel waar gestreefd wordt naar een autoluwe passage, geen plek moet zijn. Een Auto-te-Gast tunnel wordt geadviseerd door de inspreker.	De onderdoorgang zal zo veel mogelijk alleen worden gebruikt voor lokaal autoverkeer en dus niet voor doorgaand autoverkeer. Door het gekozen ontwerp en de inrichting van de wegen naar de onderdoorgang toe, wordt de snelheid zowel in de onderdoorgang als op de wegen naar de onderdoorgang toe over een grote afstand aanzienlijk gereduceerd ten opzichte van de huidige situatie. Uit de doorrekeningen voor verkeer blijkt dat doorgaand verkeer hierdoor gebruik gaat maken van de andere twee onderdoorgangen, bij de N631 en de generaal Maczeck voor doorgaand verkeer die tegen die tijd in Rijen liggen. Op de route naar de onderdoorgang worden maatregelen getroffen op belangrijke beslispunten zodat het autoverkeer gestimuleerd wordt tijdig andere routes te kiezen. Ter plaatse van de Ericssonstraat-Julianastraat komt er een afbuigende hoofdroute via de Ericssonstraat, waarbij de Julianastraat een afslag wordt met een woonstraatprofiel. Wanneer de onderdoorgang volledig wordt afgesloten voor autoverkeer heeft dit gevolgen voor de lokale verkeersverplaatsingen binnen Rijen dat van de noord- naar de zuidkant moet of visa versa, die niet wenselijk zijn: de gemeente wil voorkomen dat Rijen-Zuid geïsoleerd komt te liggen. Er is daarom gekozen voor een onderdoorgang in woonstraatprofiel, waarvan ook auto's gebruik kunnen maken.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1B	Inspreker geeft aan dat de hellingshoek veel te steil is. De gekozen hellingshoek en diepte is gebaseerd op voorschriften van de brandweer. Inspreker vraagt zich af of de brandweer per se gebruik dient te maken van deze tunnel en of er geen alternatieven zijn. Inspreker adviseert de tunnel minder diep te maken, waardoor de hellingbaan leidt tot een lagere hellingshoek.	Onder andere naar aanleiding van de inspraakreacties is op 17 juni 2021 door de gemeenteraad het besluit genomen om de zuidelijke toerit van de tunnel met 42 meter te verlengen, waardoor er een minder steile hellingshoek (gemiddelde hellingshoek van maximaal 4%) kan worden gehanteerd. Indien de brandweer geen gebruik kan maken van de onderdoorgang dient voor calamiteiten in Rijen-Zuid de route via de spoorovergang Vincent van Goghstraat te worden gebruikt. De opkomsttijd bedraagt in dit geval 90 seconden langer dan de huidige opkomsttijd, mits de spoorbomen van deze spoorwegovergang open zijn. Ingeval dat de spoorbomen dicht zijn, wordt de opkomsttijd langer.	Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1C	Inspreker stelt dat de inrichting van de tunnel als woonstraat zal leiden tot verkeersonveilige situaties, mede door grote variërende onderlinge passeersnelheid. Inspreker adviseert om net als het voetpad, ook een verhoogd fietspad aan te leggen.	Vrijliggende voorzieningen voor de fiets zijn bij een woonstraat niet (meer) nodig. De gemeente hanteert voor een normaal profiel voor een woonstraat 5,00 meter. De breedte van de tunnelbak wordt 6,60 meter. Het gemeentelijk woonstraatprofiel van 5,00 meter kan hierin worden ingepast, inclusief 0,50 meter schrikruimte aan weerszijden van de woonstraat.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1D	Inspreker stelt dat een gemiddelde snelheid van 25 km/uur (waar in paragraaf 4.2 van wordt uitgegaan), niet realistisch is. Inspreker vraagt zich af of de gemeente daar ook daadwerkelijk op wil handhaven. Inspreker stelt dat een fietsstraat (auto-te-gast) beter werkt bij de wens om het	Voor het bestemmingsplan is een memo opgesteld waarin de noodzakelijke verkeer remmende maatregelen in het gebied worden beschreven. De gemeente gaat deze maatregelen verder uitwerken tot een definitieve inrichting van het gebied, waarbij de voorgestelde maatregelen als minimum gelden. Een inrichting van de weg tot woonstraat is één van de manieren om dit te bereiken en wordt in de verdere uitwerking meegenomen.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	terugdringen van het doorgaande autoverkeer te stimuleren.	Handhaving op de snelheid van 25km/uur is niet mogelijk en gaat ook niet plaats vinden. In de hiervoor opgestelde memo is dit ook niet hetgeen dat wordt nagestreefd. Het is wettelijk gezien een 30 km gebied, waarin door de voorgenomen minimale maatregelen de feitelijke gemiddelde snelheid 25 km/uur gaat zijn. Vanwege de duiding als 30km/uur gebied is handhaving op 30 km/uur wel mogelijk wanneer er te hard gereden wordt.	
1E	Inspreker stelt dat het verdwijnen van de fietspaden, zonder verdergaande maatregelen om de intensiteit van het autoverkeer te verlagen, geen goed idee is. Inspreker stelt dat het kiezen voor een tunnel waar uitsluitend bestemmingsverkeer door kan, zal leiden tot een afname van het autoverkeer en hiermee bij kan dragen aan een autoluwe dorpskern.	Een onderdoorgang waarin alleen bestemmingsverkeer is toegestaan, is zeer complex en nauwelijks handhaafbaar. De gemeente heeft hiervoor dan ook niet gekozen. De gemeente heeft er door maatregelen in een groot gebied te nemen wel voor gekozen het gebied veilig in te richten voor alle weggebruikers en hiermee een lage snelheid van autoverkeer te bewerkstelligen. Hierdoor wordt het voor doorgaand verkeer ook sneller en dus aantrekkelijker om een andere route te kiezen via één van de twee andere onderdoorgangen in de omgeving. Het krijgen van een autoluwer gebied wordt dus op een andere manier bewerkstelligd zonder de bereikbaarheid van de directe omgeving van het stationsgebied ingrijpend voor eenieder te beperken.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1F	Inspreker stelt dat in het voorontwerp cijfers ontbreken ten aanzien van fietsenstallingen (huidige aantallen en toekomstige behoefte).	De cijfers van de bestaande en toekomstige fietsenstallingen worden toegevoegd aan de toelichting.	Deze reactie leidt tot aanpassing van paragraaf 4.2 in de toelichting van het bestemmingsplan.
Inspreker 2 (ontvangen op 17 januari 2021)			
2A	Inspreker stelt dat, mede doordat fietsers en auto's samen op een smal wegdeel rijden en de steile hellingshoek die wordt gerealiseerd,	Onder andere naar aanleiding van de inspraakreacties, is op 17 juni 2021 door de gemeenteraad het besluit genomen om de zuidelijke toerit van de tunnel met 42 meter te verlengen, waardoor er een	Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan in de zin dat het aangepaste

	de plannen tot verkeersonveilige situaties leidt. Op de verkeersveiligheid van fietsers wordt niet ingegaan.	minder steile hellingshoek (gemiddelde hellingshoek van maximaal 4%) kan worden gehanteerd. Er is sprake van een woonstraatprofiel. De gemeente hanteert voor een normaal profiel voor een woonstraat 5,00 meter. De breedte van de tunnelbak wordt 6,60 meter. Het gemeentelijk woonstraatprofiel van 5,00 meter kan hierin worden ingepast, inclusief 0,50 meter schrikruimte aan weerszijden van de woonstraat.	ontwerp van de onderdoorgang mogelijk wordt gemaakt.
2B	Inspreker stelt dat de parallelconstructie voor de woning onoverzichtelijke situaties met zich meebrengt.	De parallelconstructie wordt op een overzichtelijke manier aangelegd. De parallelweg voor de woning van inspreker wordt zo vormgegeven dat deze niet gebruikt kan worden voor doorgaand verkeer, maar uitsluitend voor bestemmingsverkeer. Hierdoor is het gebruik van deze weg beperkt tot alleen de bewoners van de aanliggende straat en bezoekers. Door deze maatregel, het nemen van aanvullende verkeersmaatregelen en een goede inrichting van het gebied, ontstaat hier een veilige omgeving voor alle weggebruikers.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2C	Inspreker stelt dat er aan de noordzijde geen ruimte is voor groen. Dit leidt ertoe dat er geen sprake is van een prettige verblijfsruimte.	In het gebied ten noorden van het station komt met name op het plein meer ruimte voor groen in vergelijking met de huidige situatie. Op de parallelwegen aan de noordkant is hier in de definitieve situatie geen ruimte voor in de openbare ruimte. In de huidige situatie is hier echter ook geen sprake van. In zoverre is er geen sprake van een verslechtering	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2D	Aannames over toekomstig verkeer roepen vragen op die in het voorontwerp niet worden beantwoord.	De inspraakreactie maakt niet duidelijk wat de specifieke vraag op het punt van de onderzoeken en verkeersstellingen is, of welke vragen dan worden opgeroepen. Op basis van het representatieve verkeersmodel in Brabant en de relevante veranderingen in het verkeersnetwerk in de omgeving van de	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		onderdoorgang in de komende jaren is de verkeersgeneratie bepaald. Hierbij is gekeken wat het toekomstig effect van de nieuwe onderdoorgang is op de hoeveelheid verkeer die in de omgeving rijdt. Deze doorrekening geeft een zo accuraat mogelijke weergave van de toekomstige verkeerssituatie weer.	
2E	Inspreker stelt dat het voornemen met het voorontwerp leidt tot een onacceptabele aantasting van het leef- en woongenot van de inspreker. De bereikbaarheid van de woning met de auto is in het geding. Tevens vindt inspreker het niet acceptabel dat de parkeergelegenheid op eigen perceel van de inspreker verdwijnt.	In de toekomstige (definitieve) situatie blijft de woning van inspreker bereikbaar en blijft het ook mogelijk om parkeergelegenheid op eigen terrein te hebben. Wel is de woning voor de auto alleen nog via de parallelwegstructuur bereikbaar en is er geen directe verbinding met de auto naar de Stationsstraat. Hiervoor zal moeten worden omgereden. Hoewel dit tot een aanpassing van de omgeving van de woning leidt, zorgt dit er niet voor dat het woon- en leefklimaat door de ontwikkeling onacceptabel wordt aangetast. Wel zal in de tijdelijke situatie (in de bouwperiode) een deel van de voortuin en van de parkeerplaatsen gebruikt worden om de onderdoorgang aan te kunnen leggen. In de bouwsituatie wordt gezorgd voor een alternatief om te parkeren op korte afstand van de woning. Ook wordt de eigenaar voor het tijdelijk gebruik van deze gronden gecompenseerd. Er is gezocht naar mogelijkheden om dit anders op te lossen. Zo is het voor de oostzijde mogelijk om de parallelweg aan de noordzijde open te stellen voor auto's (eenrichtingsverkeer). Deze mogelijkheid heeft echter als nadeel dat er kans op sluipverkeer is vanaf het station in noordelijke richting en de kans dat er verkeer vanaf de noordzijde in tegengestelde richting de parallelweg oprijdt.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		Deze mogelijkheid is hiermee verkeerskundig niet wenselijk en/of minder veilig. Het aanleggen van de onderdoorgang heeft echter ook grote voordelen voor de bereikbaarheid van het gebied. Het omrijden staat niet in verhouding tot de verkeerskundige winst voor alle verkeersdeelnemers in dit gebied.	
2F	Inspreker stelt dat er nog te veel onduidelijkheden zijn over de situatie van de woning tijdens de bouwperiode, de effecten van de bouwwerkzaamheden en de gewijzigde wegindeling/verkeersafwikkeling op de woning en het woon- en leefklimaat in en om de woning. Inspreker stelt dat deze onduidelijkheden eerst weggenomen dienen te worden.	De eindsituatie en ook de hoofdlijnen van de bouwperiode zijn duidelijk. Deze worden dan ook in het bestemmingsplan vastgelegd. Binnen de kaders van het bestemmingsplan dient de bouwfase te worden uitgevoerd. De gemeente probeert waar mogelijk zo veel mogelijk duidelijkheid te geven over die zaken die zich daar in dit stadium voor lenen en bekend zijn. Daarbij probeert de gemeente de gevolgen van de direct omwonenden zo veel mogelijk te beperken en hier ook zo goed mogelijk bij te betrekken.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
Inspreker 3 (ontvangen op 19 januari 2021)			
3A	Inspreker stelt dat de tunnel te diep wordt uitgevoerd, waardoor het hellingspercentage voor fietsers te steil is. Inspreker stelt dat het verkeerskundig onderzoek onvolledig is en niet is uitgevoerd voor de gehele ontwikkeling. Inspreker verzoekt om een verkeerskundig onderzoek voor het geheel uit te voeren	Onder andere is naar aanleiding van de inspraakreacties, op 17 juni 2021 het besluit genomen door de gemeenteraad om de zuidelijke toerit van de tunnel met 42 meter te verlengen, waardoor er een minder steile hellingshoek (gemiddelde hellingshoek van maximaal 4%) kan worden gehanteerd. Inspreker doelt op de verdere inrichting en aansluiting op het kruispunt voor verkeersdeelnemers. Dit is onderdeel van de uitwerking en voor deze (bestemmingsplan)fase nog niet aan de orde. Overigens zal de noordelijke uitrit van de onderdoorgang op voldoende afstand vóór het kruispunt met de Constance Gerlingstraat op maaiveldhoogte zijn.	Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan in de zin dat het aangepaste ontwerp van de onderdoorgang mogelijk wordt gemaakt.

3B	Inspreker stelt dat de weginrichting als erftoegangsweg (30 km/u) en woonstraat (20 km/u) onduidelijk voor weggebruikers is.	Uitgangspunt in het gehele gebied is dat de gemiddelde snelheid aanzienlijk omlaag gaat voor de automobilist. Voor weggebruikers zal duidelijk worden gemaakt dat er straks sprake is van een (wettelijk gezien) 30 km gebied. Door daarnaast de voorgenomen minimale maatregelen te treffen, zal de gemiddelde snelheid 25 km/uur zijn.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3C	Inspreker stelt dat er geen inzicht wordt gegeven in de gevolgen van het plan voor de bereikbaarheid van de woningen van de Stationsstraat (even nummers)	Vanwege de verkeersveiligheid wordt in de toekomstige situatie de parallelweg voor autoverkeer aan de oostzijde van de Stationsstraat niet meer direct aangesloten op de weg naar de onderdoorgang. Deze parallelweg wordt aangesloten op het Stationsplein en kan via deze kant ontsluiten. De woningen aan deze zijde van de Stationsstraat blijven in de uiteindelijke permanente situatie voor auto's (bestemmingsverkeer) bereikbaar. In de tijdelijke situatie (in de bouwperiode) zullen enkele woningen aan de Stationsstraat niet bereikbaar zijn met de auto. In de bouwsituatie wordt gezorgd voor een alternatief om te parkeren op korte afstand van de woning. Ook worden de eigenaren waar het om gaat voor het tijdelijk gebruik van hun gronden gecompenseerd.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3D	Inspreker stelt dat het hellingspercentage van de tunnel te steil is en niet voldoet aan de CROW-richtlijnen.	Onder andere naar aanleiding van de inspraakreacties, is op 17 juni 2021 door de gemeenteraad het besluit genomen om de zuidelijke toerit van de tunnel met 42 meter te verlengen, waardoor er een minder steile hellingshoek (gemiddelde hellingshoek van maximaal 4%) kan worden gehanteerd. Er zijn geen wettelijke normen voor de hellingpercentages voor fietsers, alleen geadviseerde (streef)percentages. De reden hiervoor is, dat er teveel verschillende lokale omstandigheden en factoren zijn om	Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan in de zin dat het aangepaste ontwerp van de onderdoorgang mogelijk wordt gemaakt.

		rekening mee te houden in een specifiek geval. Een absolute bovengrens of één ideaal hellingspercentage bestaat daarom niet. Op 17 juni 2021 heeft de gemeenteraad een besluit genomen over een nadere ontwerpeis van de onderdoorgang. Deze ontwerpeis betreft het hanteren van een gemiddeld hellingspercentage per helling van 4%. Dit is het resultaat van de belangenafweging door de raad van gewenste functionaliteiten van de onderdoorgang versus een zo groot mogelijk fietscomfort als mogelijk is binnen de fysieke omgeving.	
3E	Inspreker stelt dat de memo “inrichtingsprincipes Julianastraat Rijen” een Julianaplein wordt benoemd en het voorontwerp daardoor in strijd is met de uitgevoerde historische analyse van de lintstructuur. Het karakter van het lint wordt ongedaan gemaakt.	In de aangehaalde memo voor de inrichtingsprincipes wordt weergegeven welke maatregelen er minimaal genomen moeten worden om een vermindering van de snelheid op de Julianastraat te realiseren. Een inrichting van het gebied tussen de Saksen Weimarstraat en de Karel Doormanstraat tot een plein met eenrichtingsverkeer om de verkeerssnelheid te verlagen, is één van de suggesties die is gedaan om de verlaging van de snelheid te realiseren. Bij een eventuele keuze voor een plein op deze locatie wordt ook gekeken naar hoe dit stedenbouwkundig zo kan worden vormgegeven dat de bestaande lintstructuur in de toekomst herkenbaar blijft. Uitgangspunten uit het stedenbouwkundig onderzoek, uitgevoerd door Houtman+Sander, worden hierbij meegenomen.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3F	Inspreker stelt dat er onvoldoende rekening gehouden is met de Gilze-Rijenbreuklijn. Er wordt geen inzicht gegeven in de risico's van deze breuklijn. Inspreker verzoekt de risico's nader te onderzoeken.	De loop en ligging van de Gilze-Rijenbreuk is bekend en in diverse onderzoeken die noodzakelijk zijn voor de uitvoering reeds meegenomen. Uit deze onderzoeken is gebleken dat de breuk de haalbaarheid van het project niet in de weg staat. Een aanvullend toelichtend memo is door Antea Group opgesteld en voegen we als bijlage bij de toelichting. In de toelichting is hiervan een samenvatting opgenomen.	Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan in de zin dat een aanvullend toelichtend memo is opgesteld waarin ingegaan wordt op de

			risico's van de ligging van de onderdoorgang op de Gilze-Rijenbreuk.
Inspreker 4 (ontvangen op 21 januari 2021)			
4A	Inspreker stelt dat niet de automobilist maar voetgangers en fietsers centraal zouden moeten staan en stelt dat er onvoldoende aandacht is gegeven aan de inclusieve samenleving in de wijze waarop het gebied ontworpen is.	In het ontwerp van het gebied hebben alle verkeersdeelnemers centraal gestaan en is aan alle verkeersdeelnemers aandacht gegeven. Op die manier is voor alle verkeersdeelnemers een gebiedsinrichting gekozen die zo goed mogelijk voldoet aan de eisen en die past binnen de mogelijkheden die er zijn. Zo wordt er aan beide zijden van het nieuwe station ruimte gemaakt voor fietsenstallingen. Is er een separate onderdoorgang voor voetgangers en komen er liften voor personen die minder mobiel zijn. In de wetgeving staat het autoverkeer echter vaker centraal dan de voetganger en de fietser. Hierdoor moeten er dan ook diverse onderzoeken worden uitgevoerd om aan te tonen dat aan bepaalde wet- en regelgeving wordt voldaan. Een voorbeeld hiervan is een akoestisch onderzoek waarbij de autoverkeerscijfers meegenomen worden om te berekenen wat de toekomstige geluidsbelasting wordt.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4B	Inspreker stelt dat er geen eenduidig beeld wordt gegeven over de hellingspercentages. Tevens wordt een te steil hellingspercentage aangehouden.	Onder andere is naar aanleiding van de inspraakreacties, op 17 juni 2021 het besluit genomen door de gemeenteraad om de zuidelijke toerit van de tunnel met 42 meter te verlengen, waardoor er een minder steile hellingshoek (gemiddelde hellingshoek van maximaal 4%) kan worden gehanteerd. Er zijn geen wettelijke normen voor de hellingpercentages voor fietsers, alleen geadviseerde (streef)percentages. De reden hiervoor is, dat er teveel verschillende lokale omstandigheden en factoren zijn om rekening mee te houden in een specifiek geval. Een absolute	Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan in de zin dat het aangepaste ontwerp van de onderdoorgang mogelijk wordt gemaakt.

		bovengrens of één ideaal hellingspercentage bestaat daarom niet. Op 17 juni 2021 heeft de gemeenteraad een besluit genomen over een nadere ontwerpeis van de onderdoorgang. Deze ontwerpeis betreft het hanteren van een gemiddeld hellingspercentage per helling van 4%. Dit is het resultaat van de belangenafweging door de raad van gewenste functionaliteiten van de onderdoorgang versus een zo groot mogelijk fietscomfort als mogelijk is binnen de fysieke omgeving.	
4C	De snelheid voor in 30 km zones wordt onderschat	De inrichting van een weg en de verkeersremmende maatregelen die er worden genomen leiden tot de snelheid van autoverkeer in een gebied. Door Antea Group is een memo opgesteld waarin de minimale maatregelen zijn opgenomen om tot een gewenste gemiddelde snelheid te komen van 25 km/u. Hierop is al eerder ingegaan bij reactie 1D. Deze maatregelen worden uitgevoerd op een traject van ongeveer 750 meter lang. Door het nemen van deze maatregelen is deze gemiddelde snelheid op dit traject realistisch.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4D	De aanname over de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer is te optimistisch.	Een onderdoorgang in plaats van een spoorwegovergang leidt inderdaad tot minder onbetrouwbaarheid van de reistijd. Dit kan inderdaad invloed hebben op de routekeuze. In de doorrekening is hier rekening mee gehouden. Echter door de afwaardering van de Julianastraat en de voorgestelde herinrichting over een lang traject zal in de praktijk de reistijd voor veel doorgaand verkeer over de andere routes sneller zijn. Uit de doorrekening hiervan blijkt dat er hierdoor minder verkeer gebruik gaat maken van deze route en er meer verkeer gebruik gaat maken van de andere mogelijke routes via de N631 en de Europalaan.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4E	Inspreker geeft aan dat onvoldoende rekening is gehouden met de bouw van nieuwe woningen in de omgeving van de ontwikkeling.	In de verkeersberekeningen die zijn gemaakt met het model zijn de nu bekende woningbouwontwikkelingen en de gevolgen daarvan op het aantal verkeersbewegingen in de omgeving meegenomen.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4F	Inspreker adviseert, in het kader van de verkeersveiligheid en sociale veiligheid, een rechte tunnelbak aan te leggen, waarbij de gebruikers het einde van de tunnel kunnen zien.	Er is zoveel mogelijk uitgegaan van een recht profiel. Doordat de nieuwe onderdoorgang wordt ingepast in de bestaande omgeving en niet in een lege situatie wordt alleen daar waar dat echt niet anders kan ingegrepen in de bestaande structuur. Hierdoor worden een aantal van de woningen aan de zuidwestzijde en één woning aan de zuidoostzijde van het plan opgekocht om ruimte te maken voor de onderdoorgang, omdat er anders onvoldoende ruimte is voor de onderdoorgang en de parallelstructuren. Een volledig rechte tunnel is echter niet mogelijk zonder ook op diverse andere plaatsen forse ingrepen te doen. De voordelen hiervan wegen niet op tegen de nadelen, waardoor hiervoor niet is gekozen en de tunnel een lichte kromming heeft. Deze is echter wel zodanig beperkt dat er voor de fietsers en het autoverkeer voldoende overzicht is in de onderdoorgang. Voor de voetgangers is er sprake van een rechte onderdoorgang.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4G	Inspreker stelt dat, door het autoparkeren volledig aan de noordzijde te (ver)plaatsen aan de zuidzijde van het spoor parkeeroverlast plaats zal vinden.	Door het autoparkeren aan de noordkant te centreren willen we duidelijkheid creëren, zodat zoekverkeer en wildparkeren aan de zuidzijde wordt voorkomen van automobilisten die vergeefs gebruik willen maken van parkeervoorzieningen aan de zuidzijde. In de toekomst kan deze keuze uiteraard heroverwogen worden als daar aanleiding toe bestaat.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4H	Inspreker stelt dat het akoestisch onderzoek niet volledig is. Er wordt geen rekening gehouden met overvliegende helikopters,	Het uitgevoerde onderzoek van Cauberg Huijgen voldoet aan de wet- en regelgeving die geldt voor het uitvoeren van een akoestisch onderzoek. Naast het onderzoek naar de nieuwe woningen in het	Deze reactie leidt tot aanpassing van paragraaf

	extra geluidhinder door de beklimming en weerkaatsing tegen de tunnelwand. Tevens stelt inspreker dat een te lage intensiteit wordt aangehouden.	gebied is ook gekeken wat het akoestisch effect is van autoverkeer dat door de onderdoorgang gaat. Hieruit blijkt dat er sprake is van een geluidsafname doordat er minder verkeer komt. Ook de verdiepte ligging van de onderdoorgang heeft voor diverse woningen een positief effect. De weerkaatsing tegen de tunnelwanden is meegenomen in de akoestische berekening. In de toelichting zal dit waar nodig verder worden verduidelijkt. Eerder is bij dezelfde inspraakreactie onder D al aangegeven waarom er uitgegaan is van de juiste intensiteiten. In de toelichting zal het aspect helikoptergeluid worden toegevoegd, en zal worden toegelicht waarom dat aspect niet van invloed is op het plan.	4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.
4I	Inspreker verzoekt om de inspraakreacties die gegeven worden te zien als positieve en opbouwende kritiek om het plan beter te maken.	De inspraakreacties zijn zeker gebruikt als input om het plan nogmaals kritisch tegen het licht te houden en te kijken waar verbeteringen mogelijk zijn. Zo is er onder andere naar aanleiding van de inspraakreacties, op 17 juni 2021 het besluit genomen door de gemeenteraad om de zuidelijke toerit van de tunnel met 42 meter te verlengen, waardoor er een minder steile hellingshoek (gemiddelde hellingshoek van maximaal 4%) kan worden gehanteerd.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
Inspreker 5 (ontvangen op 21 januari 2021)			
5A	Inspreker stelt dat er te weinig onderzoek heeft plaatsgevonden naar alternatieve mogelijkheden voor onderdoorgangen voor gemotoriseerd verkeer.	Door ProRail is een alternatievenstudie (Spoorzone Gilze-Rijen, Nota Voorkeursalternatief, 21 mei 2018) uitgevoerd met als doel te komen tot een voorkeursalternatief. De studie richt zich op mogelijke locaties en gewenste gebruiksmogelijkheden van een tunnel. De gemaakte afwegingen van de varianten heeft geleid tot een voorkeursvariant voor de ontwikkeling van de spoorzone waartoe de raad op 9 juli 2018 heeft besloten. In de alternatievenstudie wordt op diverse varianten ingegaan op de mogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5B	Inspreker stelt dat de noodzaak voor een nieuwe onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer niet voldoende is onderbouwd. Tevens stelt de inspreker dat de onderdoorgang (gezien de hellingshoek) voor gemotoriseerd verkeer een verbetering is, maar voor langzaam verkeer juist een verslechtering.	ProRail streeft ernaar om het aantal overwegen zo veel mogelijk te beperken. Zeker in een kern van het dorp bij een station is het wenselijk om een onderdoorgang te creëren. De lange wachttijden om het spoor over te kunnen steken en het gevaar dat een gelijkvloerse overweg met treinverkeer midden in het dorp met zich meebrengt behoort door de aanleg van de nieuwe onderdoorgang tot het verleden. De gemeente is dan ook van mening dat de onderdoorgang voor al het verkeer een verbetering is. Wanneer de onderdoorgang volledig wordt afgesloten voor autoverkeer heeft dit gevolgen voor de lokale verkeersverplaatsingen binnen Rijen dat van de noord- naar de zuidkant moet of visa versa, die niet wenselijk zijn: de gemeente wil voorkomen dat Rijen-Zuid geïsoleerd komt te liggen. Er is daarom gekozen voor een onderdoorgang in woonstraatprofiel, waarvan ook auto's gebruik kunnen maken. Wel wordt door snelheidremmende maatregelen doorgaand verkeer zo veel mogelijk ontmoedigd om deze route te nemen. Hierbij is het uitgangspunt dat bewoners aan beide zijden van het spoor ook in de nieuwe situatie zo veel mogelijk mogelijkheden hebben om naar de andere zijde van het spoor te gaan. Onder andere naar aanleiding van de inspraakreacties, is op 17 juni 2021 door de gemeenteraad het besluit genomen om de zuidelijke toerit van de tunnel met 42 meter te verlengen, waardoor er een minder steile hellingshoek (gemiddelde hellingshoek van maximaal 4%) kan worden gehanteerd.	Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan in de zin dat het aangepaste ontwerp van de onderdoorgang mogelijk wordt gemaakt.
5C	Inspreker stelt dat belanghebbenden door Veilig Verkeer Nederland een onafhankelijk	In september 2019 heeft Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna: SWOV) het huidige voorkeursontwerp	Deze reactie leidt tot aanpassing van het

	onderzoek hebben laten uitvoeren. Uit dit onderzoek blijkt dat zich diverse zeer onveilige verkeerssituaties voordoen en dat de hellingshoek irreëel voor fietsers is.	beoordeeld op verkeersveiligheid. SWOV heeft geconcludeerd dat de onderdoorgang 'veilig maar niet comfortabel' is. In november 2020 heeft stichting ZET Brabant (hierna: stichting ZET) een advies uitgebracht over de toegankelijkheid voor kwetsbare groepen. Stichting ZET stelt, in het belang van de kwetsbare gebruikers, dat de zuidelijke helling te steil is. Onder andere op basis van dit advies en naar aanleiding van de inspraakreacties, is op 17 juni 2021 door de gemeenteraad het besluit genomen om de zuidelijke toerit van de tunnel met 42 meter te verlengen, waardoor er een minder steile hellingshoek (gemiddelde hellingshoek van maximaal 4%) kan worden gehanteerd. In het ontwerp is geen sprake van onveilige verkeerssituaties.	bestemmingsplan in de zin dat het aangepaste ontwerp van de onderdoorgang mogelijk wordt gemaakt.
5D	Inspreker stelt de vraag waar, voor de bewoners aan de Stationsstraat, op acceptabele afstand parkeerplaatsen worden aangelegd.	Aan de Spoorlaan Noord worden, op gronden van het perceel Stationsstraat 7 (achter de woning), gronden aangekocht om een parkeergelegenheid toe te voegen. Hier worden 26 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er zal derhalve worden voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op acceptabele loopafstand. Deze plaatsen zullen worden gerealiseerd vóór de start van de werkzaamheden aan de onderdoorgang. Daarnaast bestaat nog de mogelijkheid (voor zover nodig) van tijdelijke parkeerplaatsen op de hoek Stationsstraat/Stationsplein en kan gebruik worden gemaakt van openbare parkeerplaatsen aan het Paulus Potterhof.	Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan in de zin dat de parkeerplaatsen aan de Spoorlaan Noord mogelijk worden gemaakt.
5E	Inspreker verzoekt het bestemmingsplan aan te vullen met de volgende onderwerpen: 1. duidelijkheid over het wel of niet plaatsen (en wanneer) van geluidsschermen, 2. hoogte van planschade	Het bestemmingsplan vormt het kader waarbinnen de nieuwe ontwikkeling plaats gaat vinden. Diverse vragen die door inspreker gesteld worden kunnen ofwel op dit moment nog niet beantwoord worden (omdat het een uitvoeringsaspect betreft) of volgen hun eigen	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	3. hoogte van financiële compensatie voor het niet bereikbaar zijn van de woningen tijdens de realisatie van het plan 4. sociale overlast na aanleggen in de omgeving van de tunnel 5. het isoleren van de bestaande woningen, 6. beveiligen bestaande woningen tegen bouwschade 7. de hoeveelheid groen aan de noordzijde.	procedure. Kort wordt onderstaand op de verschillende vragen ingegaan. 1. Het plaatsen van geluidsschermen is een maatregel in het kader van het Meerjarenplan Geluid Spoor (MJPG). Dit is een procedure die in behandeling is bij ProRail. Deze procedure staat los van de bestemmingsplanprocedure. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe en wanneer de geluidsschermen geplaatst gaan worden. Dit is afhankelijk van wanneer het saneringsplan van het MJPG ter inzage gaat en vastgesteld wordt. In het bestemmingsplan zoals dit nu voor ligt wordt de mogelijkheid voor de realisatie van de geluidsschermen zoals deze al mogelijk waren behouden. Ter plaatse van de huidige overweg wordt dit toegevoegd. 2. Iemand die meent schade te (zullen) lijden in de vorm van waardevermindering van de woning of inkomensderving, als gevolg van een planologische verslechtering, kan een verzoek om tegemoetkoming in planschade indienen bij de gemeente. De juridische grondslag voor planschade is artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Een dergelijk verzoek kan worden ingediend binnen 5 jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Deze verzoeken worden door een onafhankelijke deskundige beoordeeld. Informatie hierover is te vinden op de gemeentelijke website. 3. Of er sprake is van een financiële compensatie voor het niet of beperkter bereikbaar zijn van woningen/bedrijven tijdens de realisatie van het plan en de hoogte daarvan, dient in een aparte procedure te worden bepaald. Het gaat hier om	
--	---	--	--

		nadeelcompensatie waartoe – indien daarvan sprake – een onderbouwd verzoek kan worden ingediend bij de gemeente. 4. De gemeente is van mening dat door een goede inrichting van de openbare ruimte in de toekomstige situatie geen sprake zal zijn van meer sociale overlast door de nieuwe onderdoorgang. 5. Het isoleren van bestaande woningen vormt geen onderdeel van het bestemmingsplan. De woningen die worden mogelijk gemaakt (nieuwbouw), zullen aan de isolatie-eisen uit het Bouwbesluit voor nieuwbouw moeten voldoen. De isolatie van bestaande woningen ten gevolge van het spoorweglawaai is onderdeel van het MJPG, en zal hier dan ook verder in worden behandeld. 6. Uitgangspunt is dat bouwschade voorkomen moet worden. Dit is iets dat meegenomen wordt in het proces van uitvoering en aan de aannemer wordt opgedragen die de bouw gaat uitvoeren. Over het algemeen wordt voorafgaand aan de start van de werkzaamheden een vooropname gemaakt van de bestaande bebouwing in de omgeving, om naderhand te kunnen bepalen of er schade is opgetreden als gevolg van werkzaamheden. 7. Op het groen aan de noordzijde is eerder ingegaan bij onze reactie bij 2C	
Inspreker 6 (ontvangen op 21 januari 2021)			
6A	Inspreker stelt dat het hellingspercentage te steil is voor een mix van snel- en langzaam verkeer en dat dit tot verkeersonveilige situaties leidt.	Onder andere naar aanleiding van de inspraakreacties is op 17 juni 2021 door de gemeenteraad het besluit genomen om de zuidelijke toerit van de tunnel met 42 meter te verlengen, waardoor er een minder steile hellingshoek (gemiddelde hellingshoek van maximaal 4%) kan worden gehanteerd.	Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan in de zin dat het aangepaste ontwerp van de

			onderdoorgang mogelijk wordt gemaakt.
6B	Inspreker vraagt wanneer de geluidsanering van zijn/haar woning, conform een eerdere aanwijzing in 2006, plaats gaat vinden.	De geluidsanering van bestaande woningen is ondergebracht in het Meerjarenplan Geluid Spoor (MJPG). Met dit plan voert de spoorbeheerder (ProRail) de geluidsanering uit. Dit plan staat los van dit bestemmingsplan. Er wordt uiteraard wel voor gezorgd dat het bestemmingsplan de toekomstige geluidschermen langs het spoor wel planologisch mogelijk maakt, zodat indien deze gerealiseerd worden vanuit het MJPG hier de planologische ruimte voor is.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6C	Inspreker stelt dat de laatste jaren de trillingen bij zijn/haar woning aan de Julianastraat (en scheurenvorming in muren) toeneemt. Inspreker verzoekt, met het oog op het toenemend risico op trillingen, metingen uit te voeren.	De problematiek rondom de trillingen van het spoor hebben de uitdrukkelijke aandacht van de gemeente. In het nu voorliggende bestemmingsplan is gekeken welke impact de bouw van een onderdoorgang heeft op deze trillingen. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat het aanleggen van de nieuwe onderdoorgang voor bijna alle bestaande woningen (behalve Julianastraat 118, hier zal overigens in de nieuwe situatie de woonbestemming vanaf gaan) de kans op een toename van de schade door treintrillingen verwaarloosbaar klein is. Nader onderzoek is uitgevoerd om meer concreet in te kunnen gaan op de trillingsniveaus, de resultaten daarvan zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Omdat er ook een uitspraak gedaan moet worden over de trillingen in de toekomstige situatie, zijn alleen metingen niet voldoende. Daarom is er een rekenmodel opgesteld om de trillingsniveaus te kunnen bepalen. Dit rekenmodel is geverifieerd op basis van recente metingen in woningen op korte afstand van het spoor. Uit het nader onderzoek naar het aspect trillingen dat intussen is uitgevoerd blijkt dat bij nagenoeg alle woningen sprake is van een afname van het trillingenniveau als gevolg van de onderdoorgang.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6D	Inspreker stelt dat onvoldoende inzicht wordt gegeven hoe bouwschade voorkomen gaat worden en hoe met bouwschade om wordt gegaan.	Uitgangspunt is dat bouwschade voorkomen moet worden. Dit is iets dat meegenomen wordt in het proces van uitvoering en aan de aannemer wordt opgedragen die de bouw gaat uitvoeren. Over het algemeen wordt voorafgaand aan de start van de werkzaamheden een vooropname gemaakt van de bestaande bebouwing in de omgeving, om naderhand te kunnen bepalen of er schade is opgetreden als gevolg van werkzaamheden.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6E	Inspreker uit zorgen over de bereikbaarheid van de woningen aan de Julianastraat tijdens en na de uitvoering van het project.	De eindsituatie en ook de hoofdlijnen van de bouwperiode zijn duidelijk. Deze worden dan ook in het bestemmingsplan vastgelegd. Binnen de kaders van het bestemmingsplan dient de bouwfase te worden uitgevoerd. De gemeente probeert waar mogelijk zo veel mogelijk duidelijkheid te geven over die zaken die zich daar in dit stadium voor lenen en bekend zijn. Daarbij probeert de gemeente de gevolgen van de direct omwonenden zo veel mogelijk te beperken en hier ook zo goed mogelijk bij te betrekken.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6F	Inspreker vraagt inzicht in de processen hoe om wordt gegaan met planschade.	Iemand die meent schade te (zullen) lijden in de vorm van waardevermindering van de woning of inkomensderving, als gevolg van een planologische verslechtering, kan een verzoek om tegemoetkoming in planschade indienen bij de gemeente. De juridische grondslag voor planschade is artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Een dergelijk verzoek kan worden ingediend binnen 5 jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Deze verzoeken worden door een onafhankelijke deskundige beoordeeld. Informatie hierover is te vinden op de gemeentelijke website.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6G	Inspreker heeft vragen met betrekking tot de herontwikkeling door derden van de huidige woning.	De inspraakreactie maakt niet duidelijk wat hiermee wordt bedoeld. Ter plaatse van de woning van inspreker is geen herontwikkeling voorzien.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5. Verslag inspraak- en informatiebijeenkomsten voorontwerpbestemmingsplan Stationsomgeving Rijen

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen vanaf dinsdag 15 december 2020 tot en met maandag 25 januari 2021. In deze periode van ter inzagelegging heeft op 12 januari 2021 een bijeenkomst plaatsgevonden om iedereen zo goed mogelijk te informeren over de beoogde plannen voor de Stationsomgeving Rijen. Deze bijeenkomst heeft digitaal plaatsgevonden in verband met de beperkingen die golden vanwege coronamaatregelen. Tijdens deze avond zijn circa 30 belangstellenden geïnformeerd over de inhoud van het voorontwerpbestemmingsplan en over de bestemmingsplanprocedure. Na de presentatie zijn diverse vragen gesteld en beantwoord. Een afschrift van de beantwoording van deze vragen en de presentatie zijn als bijlage bij deze nota gevoegd.

Op 7 januari 2021 heeft met Rijen Trilt een informatiesprek plaatsgevonden over het trillingsonderzoek in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast hebben er nog enkele aanvullende persoonlijke gesprekken plaatsgevonden met bewoners/eigenaren in de Stationsomgeving om vragen over het voorontwerpbestemmingsplan te beantwoorden.

Overleg en informatiestructuur 2018 – heden

- 9 juli 2018 – raad kiest voorkeursalternatief (onderdoorgang op de overweg Julianastraat-Stationsstraat) voor de ontwikkeling van de Spoorzone Gilze- Rijen;
- 30 september 2019 – raad besluit tot verdere voorbereiding van de ontwikkeling van de Spoorzone;
- 4 juni 2020 – raad stelt Gebiedsvisie Stationsomgeving Rijen vast;
- 17 juni 2021 – raad stelt Structuurvisie Stedelijk Gebied Gilze en Rijen met aanvulling Stationsomgeving Rijen vast;
- 17 juni 2021 – raad neemt besluit over ontwerpeis gemiddeld hellingspercentage voor onderdoorgang Julianatraat-Stationsstraat en over verlengen zuidelijke toerit onderdoorgang Julianastraat - Stationsstraat Rijen.

Voor de (participatie en) communicatie over de ontwikkelingen in de Spoorzone van Rijen, waar de Stationsomgeving Rijen onderdeel van uit maakt, heeft de gemeente omgevingsanalyses uitgevoerd om alle betrokkenen goed in beeld te krijgen, communicatieplannen opgesteld en deze tussentijds geëvalueerd en aangepast.

Voor het Programma Spoorzone (project Stationsomgeving Rijen) zijn o.a. de volgende betrokkenen in beeld gebracht:

- bewoners die in de Spoorzone wonen (direct omwonenden Noord en Zuid en belangenvereniging Rijen Ontspoort);
- bedrijven Haansberg / GRIC / Crown businesscenter / ondernemers langs het spoor in Rijen;
- bewoners die (net) buiten de Spoorzone wonen in de omliggende straten (Julianastraat, Karel Doormanstraat, Ericssonstraat, Spoorlaan Zuid, Generaal van Geenstraat, Parallelweg, Haansbergseweg, Stationsstraat, Spoorlaan Noord);
- bewoners die aan het lint wonen (verkeersstroom Mary Zeldenrustlaan, Constance Gerlingstraat en Spoorlaan Noord) en overige bewoners uit de gemeente;
- bewoners die te maken krijgen met geluidsschermen in het kader van MJPG;
- bewoners en bedrijven die last ondervinden van trillingen van het spoor en belangenvereniging Rijen Trilt;
- belangenorganisaties zoals fietsersbond, VVN, NLGR, GRIC, Winkeliersvereniging, Heemkundekring, Stichting Zet, Reisorganisatie Rover;
- reizigers die gebruik maken van het station Gilze en Rijen en de vrijwilligers van het stationsgebouw, NS stations (NS manager: parkeerterrein en stationsgebouw);
- Woonstichting Leystromen;
- Arriva (busvervoer);
- ProRail.

Bovenstaande betrokkenen zijn zoveel mogelijk gelijktijdig en op dezelfde wijze geïnformeerd over de plan- en besluitvorming inzake de Stationsomgeving Rijen. Zij zijn hierbij op verschillende manieren betrokken in de periode voorafgaand aan de tervisielegging van het voorontwerpbestemmingsplan.

- In de periode juli 2018 tot aan de besluitvorming in de gemeenteraad op september 2019 heeft de gemeente diverse bijeenkomsten gehad met een groep bewoners die wonen in de Spoorzone en eigenaren die woningen/bedrijven hebben in de Spoorzone. Deze bijeenkomsten stonden in het teken van informatie-uitwisseling, waarbij vanuit de gemeente beschikbare informatie werd gedeeld en bewoners/eigenaren input konden geven en verbeterpunten/aandachtspunten konden aandragen. Deze input werd vervolgens meegewogen in de uitwerking van de onderzoeken en betrokken bij de besluitvorming opgenomen in de voorstellen aan de gemeenteraad;
- na het besluit van de gemeenteraad op 30 september 2019 hebben de gesprekken met de groep betrokken bewoners/eigenaren een andere vorm gekregen (algemenere bijeenkomsten met meerdere bewoners/eigenaren uit de Spoorzone i.p.v. een kleine groep bewoners/eigenaren). Dit was mede op basis van de evaluatie van het plan van aanpak bewonersparticipatie en communicatie;
- daarnaast heeft de gemeente persoonlijke gesprekken gevoerd met bewoners/eigenaren van bedrijven in de Spoorzone en belangenorganisaties;

- verder zijn diverse bijeenkomsten georganiseerd waarvoor alle betrokkenen werden uitgenodigd. Ook over ontwikkelingen binnen de Spoorzone die raakvlakken hebben met de Stationsomgeving Rijen zoals de Snelfietsroute. Tijdens deze bijeenkomsten werd informatie gedeeld, ging men met elkaar in gesprek/discussie en werd input (wensen, zorgen, aandachtspunten en verbeterpunten van betrokkenen) opgehaald;
- in het kader van de toegankelijkheid van de Spoorzone voor bewoners met en zonder beperking, zijn persoonlijke gesprekken gevoerd met de Seniorenvereniging Rijen, betrokken bewoners uit de Spoorzone en drie bewoners met een beperking;
- naast alle bovenstaande gesprekken werden en worden betrokkenen op de hoogte gehouden via de gemeentelijke website (met actuele informatie en Q&A overzicht) en door middel van nieuwsbrieven en mailberichten. De redactie van deze nieuwsbrieven wordt gevormd door bewoners uit de Spoorzone en ambtenaren van de gemeente;
- alvorens de raad de Gebiedsvisie Stationsomgeving Rijen vaststelde op 4 juni 2020, heeft op 13 februari 2020 een inloopavond over de Gebiedsvisie plaatsgevonden. Aanwezigen konden vragen stellen en een reactie geven op de concept Gebiedsvisie. Daarnaast kon men ook een schriftelijke reactie sturen. Er is een inspraakrapportage opgesteld, deze is door de raad vastgesteld tegelijk met vaststelling van de Gebiedsvisie en dus betrokken bij de besluitvorming;
- de uitgangspunten in de vastgestelde Gebiedsvisie Stationsomgeving Rijen zijn verwerkt in de Structuurvisie. De voorgenomen aanvulling op de Structuurvisie Stedelijk Gebied Gilze en Rijen heeft van 2 februari tot en met 15 maart 2021 ter inzage gelegen. Iedereen kon in deze 6 weken een zienswijze indienen.

Vanaf het moment dat de corona pandemie uitbrak hebben bijeenkomsten/gesprekken veelal buiten of online plaats gevonden. Voor bewoners die moeite hadden met de digitale bijeenkomsten was ondersteuning beschikbaar vanuit de gemeente.

6. Lijst van (ambtshalve) wijzigingen

In deze lijst staan de wijzigingen die overgenomen worden in het ontwerp bestemmingsplan Stationsomgeving Rijen.

6.1 Wijzigingen naar aanleiding van inspraakreacties/vooroverlegreacties

De toelichting wordt op de volgende punten aangepast:

- Wijziging 1: het nieuwe ontwerp van de onderdoorgang (na besluit van de gemeenteraad om de zuidelijke toerit van de tunnel met 42 meter te verlengen, waardoor er een mindere steile hellingshoek kan worden gehanteerd) wordt beschreven;
- Wijziging 2: paragraaf 4.2 (verkeer) wordt aangevuld met cijfers ten aanzien van fietsenstallingen;
- Wijziging 3: in paragraaf 4.3 (geluid) komen de uitgevoerde onderzoeken uitgebreider aan bod;
- Wijziging 4: in paragraaf 4.3 (geluid) en paragraaf 4.13 (vliegbasis Gilze-Rijen) wordt nader ingegaan op het aspect geluidhinder vanwege militaire luchtvaart (helikopters);
- Wijziging 5: paragraaf 4.5 (externe veiligheid) wordt aangevuld met aandachtspunten voor nadere uitvoering van de plannen;
- Wijziging 6: in paragraaf 4.5 (externe veiligheid) wordt verwezen naar het standaardadvies van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant. Het standaardadvies wordt tevens toegevoegd als bijlage bij de toelichting;
- Wijziging 7: paragraaf 4.6 (waterhuishouding) wordt aangevuld op basis van recent vastgesteld waterbeleid;
- Wijziging 8: paragraaf 4.6 (waterhuishouding) wordt aangevuld met een nadere toelichting inzake de Gilze-Rijen breuk;
- Wijziging 9: paragraaf 4.14 (trillingen) is geactualiseerd naar aanleiding van het aanvullende onderzoek.

De regels wordt op de volgende punten aangepast:

- Wijziging 1: een voorwaardelijke verplichting wordt toegevoegd binnen de bestemming 'Woongebied' om te voldoen aan de nieuwe compensatie-eis van het Waterschap bij toename van verhard oppervlak;
- Wijziging 2: in artikel 15.2 (Woongebied) zijn aanvullende bepalingen opgenomen ten behoeve van trillingen.

De verbeelding wordt op de volgende punten aangepast:

- Wijziging 1: het gewijzigde ontwerp van de onderdoorgang (het verlengen van de zuidelijke toerit wordt, door het verlengen van de functieaanduiding 'tunnel' op de verbeelding mogelijk gemaakt).

6.2 Ambtshalve wijzigingen

De toelichting wordt op de volgende punten aangepast:

- Wijziging 1: kleine tekstuele aanpassingen en verbetering van feitelijke onjuistheden;
- Wijziging 2: bij de beschrijving van de woningbouwlocatie Zuidwest kwadrant zijn wijzigingen aangebracht;
- Wijziging 3: het nader onderzoek naar beschermde soort is toegevoegd aan paragraaf 4.7 (ecologie);
- Wijziging 4: het stikstofdepositie onderzoek is verwerkt in paragraaf 4.7 (ecologie);
- Wijziging 5: toetsing aan het aspect bedrijven en milieuzonering (paragraaf 4.15) is aangevuld;
- Wijziging 6: paragraaf 4.1 (besluit m.e.r.) is aangevuld met bevindingen m.b.t. de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

De regels worden op de volgende punten aangepast:

- Wijziging 1: kleine tekstuele aanpassingen en verbetering van feitelijke onjuistheden;
- Wijziging 2: in artikel 1 (begrippen) zijn enkele begripsbepalingen toegevoegd;
- Wijziging 3: in artikel 7.1 (Verkeer) is de functieaanduiding 'parkeerterrein' toegevoegd;
- Wijziging 4: in artikel 7.3 (Verkeer) is een afwijkmogelijkheid opgenomen ten behoeve van een mogelijke grotere (verticale) bouwdiepte van de tunnel tot maximaal 8 meter;
- Wijziging 5: in artikel 8.1 (Verkeer – Railverkeer) zijn de bepalingen ter plaatse van de functieaanduiding 'gemengd' voor het stationsgebouw en de Julianastraat 118 aangepast en aangevuld;
- Wijziging 6: in artikel 8.4 (Verkeer – Railverkeer) is een afwijkmogelijkheid opgenomen ten behoeve van een mogelijke grotere (verticale) bouwdiepte van de tunnel tot maximaal 8 meter;
- Wijziging 7: in artikel 8.6 (Verkeer – Railverkeer) is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om bestemming 'Verkeer – Railverkeer' te wijzigen naar de bestemming 'Wonen';
- Wijziging 8: in artikel 15.4 (Woongebied) is een afwijkmogelijkheid opgenomen om af te wijken van het bepaalde in artikel 15.2;
- Wijziging 9: de artikelen 17 en 18 (Waarde – Archeologie 5 en 6) zijn geactualiseerd;

De verbeelding wordt op de volgende punten aangepast:

- Wijziging 1: de situatie voor de woningbouwontwikkelingen Noordoost kwadrant en Zuidwest kwadrant zijn gewijzigd;
- Wijziging 2: ter plaatse van de Julianastraat 118 is de functieaanduiding 'gemengd' toegevoegd en zijn de bouw- en goothoogten aangepast;
- Wijziging 3: de plangrens ten zuiden van de woningbouwontwikkeling Zuidwest kwadrant is aangepast;
- Wijziging 4: de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone – wijzigingsgebied 1' (wijziging van 'Verkeer – Railverkeer' naar 'Wonen') is toegevoegd;
- Wijziging 5: de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' is toegevoegd aan de gronden ten westen van het stationsgebouw;
- Wijziging 6: de aanduiding 'fietsenstalling' ten noorden van het spoor is uitgebreid;
- Wijziging 7: ter plaatse van de Stationsstraat 8 is de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – cultuurhistorisch waardevolle bebouwing' gewijzigd naar de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – rijksmonument';
- Wijziging 8: op de locatie Spoorlaan Noord wordt, door het opnemen van de bestemming 'Verkeer' een nieuw parkeerterrein mogelijk gemaakt.

Bijlage: Samenvatting vragen en antwoorden digitale bijeenkomst voorontwerp bestemmingsplan Stationsomgeving Rijen

Datum: 12 januari 2021
Locatie: Digitaal
Aanwezig: Namens de gemeente
Omwonenden rondom planlocatie Stationsomgeving Rijen (30 personen)

Bestemmingsplan

Wanneer wordt het bestemmingsplan vastgesteld?

Het voorontwerpbestemmingsplan ligt ter inzage tot en met 25 januari 2021. Iedereen kan een inspraakreactie daarop geven. Daarna maken we het ontwerpbestemmingsplan. Ook dat leggen we ter inzage. Iedereen kan vervolgens een zienswijze indienen. Vervolgens beslist de raad over het vaststellen van het bestemmingsplan. Naar verwachting is dat eind 2021 of begin 2022.

Klopt het dat voor de werkstrook een tijdelijk bestemmingsplan nodig is dat 10 jaar kan lopen?

Er is geen sprake van een tijdelijk bestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt een voorlopige bestemming opgenomen in verband met de tijdelijke behoefte aan een werk- en bereikbaarheidsstrook. De termijn van de voorlopige bestemming loopt vanaf de inwerkingtreding van het bestemmingsplan en duurt normaal gesproken 5 jaar. De strook zal ongeveer 2 jaar nodig zijn. Omdat nu nog niet zeker is wanneer de periode van 2 jaar start (dit is afhankelijk van proceduurtijd, aanbesteding en werkvoorbereiding) is gezorgd voor verlenging van de duur van de voorlopige bestemming. Dit betekent dus niet dat betrokkenen rekening moeten houden met een langere duur van het gebruik van de tijdelijke werk- en bereikbaarheidsstrook: deze blijft nog steeds ongeveer 2 jaar.

Bevat het definitieve bestemmingsplan dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de gemeenteraad zaken als parkeerplaatsen, 3D tekening van de tunnel, de verkeersonderzoeken etc. Het voorontwerp bestemmingsplan bevat deze zaken niet en is daardoor voor inwoners moeilijk te beoordelen.

In het bestemmingsplan staan de planologisch relevante zaken. Dit zijn kaders waarbinnen de verdere uitwerking in de uitvoeringsfase volgt. Een 3D tekening van de onderdoorgang hoort bij de uitvoering. Voor parkeren betekent dit dat het bestemmingsplan onderbouwt dat aan de parkeernorm kan worden voldaan.

Geluid

Vallen binnen dit bestemmingsplan niet de eventuele geluidsschermen in Oostelijke richting (Venneweg)?

De mogelijkheid om geluidschermen te realiseren is in het voorontwerp bestemmingsplan Stationsomgeving Rijen gelijk aan de mogelijkheid in bestemmingsplan Woongebied Rijen. Er is dus geen verschil in regeling voor de geluidschermen, voor gronden binnen en buiten dit bestemmingsplan.

De toekomstige nieuwbouw wordt hoger dan de huidige aaneengesloten bebouwing. Krijgen de woningen aan de Spoorlaan Zuid daardoor geluidsreflectie in hun achtertuin?

Omdat in de huidige situatie reeds sprake is van aaneengesloten bebouwing ter plaatse van de toekomstige nieuwbouw, heeft de nieuwe woningbouw nagenoeg geen effect op reflectie. De geluidbron (het spoor/de trein) ligt laag ten opzichte van de hoge bebouwing. Daarom zal het geluid dat eventueel weerkaatst (waar dat nu niet het geval is), meer naar de lucht weerkaatsen, dan terug naar beneden. We verwachten geen forse toename van geluid. Ook omdat de bebouwing tevens het geluid afkomstig van de andere zijde van het spoor zal afschermen. In het akoestisch onderzoek wat als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan zal worden gevoegd zal dit ook opgenomen worden.

Groen

Komt er geen groen meer in de Stationsstraat?

Er komt wel meer groen op Stationsplein en Julianastraat. In de Stationsstraat zelf is dit lastig door de onderdoorgang en de parallelwegen. Dat vraagt extra aandacht bij de verdere uitwerking.

Parkeerplaatsen

Hoe zit het met parkeerplaatsen die wegvallen aan de Stationsstraat?

De weggevalen parkeerplaatsen (3) aan de Stationsstraat willen we compenseren. We kijken naar mogelijkheden in de Spoorlaan Noord, langs het Koolaspad of bij het NS terrein.

Zijn er geen zorgen over wild parkeren in Zuid Oost wijk als we alleen parkeervoorzieningen voor het station treffen aan de noord zijde?

We stimuleren het autoverkeer om de routes naar de noordzijde van het station te nemen. Daar liggen ook de parkeervoorzieningen. Momenteel zijn geen extra parkeerplaatsen aan de zuidzijde voorzien. Door het auto-parkeren aan de noordkant te centreren willen we duidelijkheid creëren. We verwachten daarmee juist zoekverkeer en wild-parkeren aan de zuidzijde te voorkomen (van automobilisten die vergeefs gebruik willen maken van de kleinere parkeervoorzieningen aan de zuidzijde). In de toekomst kunnen we deze keuze uiteraard opnieuw overwegen. Vandaar dat aan de zuidzijde in de structuurvisie en gebiedsvisie wel een zoekgebied voor parkeervoorzieningen is opgenomen.

Trillingen

Waardoor ontstaat de mogelijke toename van trillingen?

Het ballast bed onder het spoor loopt nu niet door, maar wordt onderbroken door een beton/stootplaat. In de nieuwe situatie loopt het ballast bed wel door. Dat kan ook boven op de onderdoorgang. Dus de trillingen zouden alleen maar af kunnen nemen. Eventuele toename zou veroorzaakt kunnen worden door wanden van de onderdoorgang die dichterbij de woningen komen ten opzichte van de huidige beton/stootplaat. Wat dat doet met de trillingen onderzoeken we in het vervolgonderzoek.

Is bekend bij welke panden de trillingshinder potentieel toeneemt in het meest negatieve scenario?

In het vervolgonderzoek wordt onderzocht of en waar het risico op hinder toe zou kunnen nemen in het meest negatieve scenario. Van 1 pand is bekend dat de kans op het toenemen van schade in het meest negatieve scenario niet volledig kan worden uitgesloten. Dat is Julianastraat 118.

Kunnen wij ons aanmelden voor trillingsonderzoek?

Als we een fase verder zijn, organiseren we weer nieuw overleg hierover. We hebben goed overleg met Rijen trilt. Op dit moment worden er alleen berekeningen verricht, die geverifieerd worden met de reeds bekende meetdata. Voor de toekomstige situatie valt niet te meten. Daarom stellen we hiervoor een rekenmodel op.

Nieuwbouw

Waar komen nieuwbouwwoningen in de Spoorzone?

In de spoorzone Rijen zijn twee locaties waar woningen gebouwd worden:

- Stationsplein: 2 grondgebonden woningen (dit was in het huidige bestemmingsplan al een nieuwbouwlocatie)
- Julianastraat West: maximaal 27 woningen (deels appartementen, deels aaneen gebouwde grondgebondenwoningen)

Hellingshoek onderdoorgang

Klopt het dat de hellingshoek van de onderdoorgang 6% is en hoe fietsvriendelijk is dat?

De hellingshoek van de onderdoorgang is in het ontwerp dat ten grondslag ligt aan het voorontwerpbestemmingsplan 4% aan de noordzijde en ongeveer 5% aan de zuidzijde. 5% is flink, maar niet onmogelijk. Er is geen wettelijke norm. SWOV zegt: het is comfortabeler als de hellingshoek lager dan 5% is.

Kan onderzocht worden wat er voor nodig is om de hellingshoek van 5% terug te dringen? Hoeveel meter langer zou helling dan moeten worden? Er zijn twee mogelijkheden om de hellingshoek te wijzigen:

- een langere helling, waarbij elke meter extra leidt tot een vermindering van de hellingshoek
- en een minder diepe onderdoorgang.

De diepte van de onderdoorgang wordt bepaald door de functionaliteit (welke weggebruikers moeten er door kunnen) en het 'spoorpakket' (constructie, ballastbed, dwarsliggers, sporen). De gehanteerde uitgangspunten in het voorontwerpbestemmingsplan zijn: een onderdoorgang met 3,5 meter doorrijhoogte, een doorlopend ballastbed en een hellingbaan die op maaiveldniveau is bij de Karel Doormanstraat. Deze combinatie leidt tot een hellingspercentage van circa 5%.

Verkeer

Is onderzocht wat de impact van een autoluwe tunnel is op andere wegen om Rijen binnen te rijden? Bijvoorbeeld de route Spoorlaan noord, Anne Frank plein, Mary Zeldenrustlaan.

Ja, in het uitgevoerde verkeersonderzoek van Accent Adviseurs is daarnaar gekeken. En ook in het vervolgonderzoek dat Antea voor het bestemmingsplan heeft uitgevoerd zijn de effecten op andere wegen onderzocht en dit leidt niet tot onaanvaardbare gevolgen.

Waarom voeren we de nieuwe inrichting niet nu al in om de verkeerseffecten te bevestigen?

De verkeerseffecten zijn berekend op basis van een toekomstmodel. In dat model zijn alle te verwachten wijzigingen in beeld gebracht. Zoals aanpassingen aan wegen en de bouw van nieuwe woningen en bedrijven. Dit geeft een statisch toekomstbeeld voor een bepaald toekomstjaar. Het uitvoeren van tellingen na realisatie van afzonderlijke maatregelen geeft niet hetzelfde beeld, omdat dan nog niet alle maatregelen zijn uitgevoerd.

Ik moet 8 x per dag naar school om mijn kinderen te halen en brengen. Als de werkzaamheden 2 jaar duren is een tijdelijke voorziening nodig. Komt er een tijdelijke brug?

In de plannen voor de ontwikkeling van de spoorzone zijn geen tijdelijke maatregelen getroffen voor al het verkeer om tijdens de bouw van de onderdoorgang van de Julianastraat over het spoor te kunnen gaan richting de Stationsstraat. De aannemer heeft ruimte nodig om onder andere de onderdoorgang te bouwen. Vanwege die bouwruimte van de aannemer is er geen ruimte meer over om een tijdelijke brug over het spoor te kunnen maken. Voor voetgangers wordt er wel gekeken naar een mogelijkheid om het spoor over te steken. Voor fietsers is de spoorwegovergang aan de Vincent van Goghstraat/Sportparkweg de dichtstbijzijnde mogelijkheid om het spoor over te steken. Of voor fietsers die aan de noordoost kant van Rijen moeten zijn de Generaal Maczektunnel. Voor automobilisten zijn er twee alternatieven: de Oosterhoutseweg en de Generaal Maczektunnel aan de Europalaan.

Is die tijdelijke oversteek ook voor fietsers?

Hoe de tijdelijke oversteek voor voetgangers eruit komt te zien is nog niet duidelijk. Dit hangt ook af van hoe de aannemer dit aan gaat pakken. Daarom is het ook nog niet te zeggen of die tijdelijke oversteek gebruikt kan worden door fietsers. Los hiervan is voor de fietsers het dichtstbijzijnde alternatief de spoorwegovergang aan de Vincent van Goghstraat/Sportparkweg. Voor fietsers betekent dit slechts een beperkte extra reistijd.

Moeten eventuele tijdelijke voorzieningen voor bewoners in het bestemmingsplan worden opgenomen?

Dat hangt er vanaf om wat voor soort tijdelijke voorziening het zal gaan. Dat wordt nu nader bezien en als het nodig is in het ontwerp bestemmingsplan meegenomen.

In bijlage met toelichting staan 2 opties voor de inrichting van de Julianastraat. Wanneer en hoe wordt besloten welke optie gekozen wordt?

Dit jaar (2021) starten we met het uit (laten) werken van het station en de stationspleinen. In 2022 gaan we aan de slag met het uitwerken van de aanliggende wegen. Dan gaan we dus ook aan de slag met de inrichting van de Julianastraat. Bij het uitwerken betrekken we natuurlijk ook belanghebbenden en bewoners.

Aan de Noordzijde is een Talud ter hoogte van Geerts. Wat gaat daarmee gebeuren? Blijft die bestaan? Wordt de weg daar aangepast nu er ook een snelfietsroute komt te liggen? of gaat die richting het spoor i.v.m. de breedte van de weg?

In de huidige plannen blijft het talud grotendeels in stand. Een klein deel zal moeten verdwijnen om de aansluiting van de Spoorlaan Noord op de snelfietsroute mogelijk te maken. Of het uiteindelijk wenselijk is om het talud in stand te houden, hangt samen met de inrichting van de buitenruimte en de sociale veiligheid. Bij de inrichtingsplannen komen we hierop terug.

Komt de snelfietsroute ook in deze zone en hoe loopt die precies?

De aanleg van de snelfietsroute valt in onze gemeente in drie delen uiteen.

- Deel 1: Gemeentegrens met gemeente Oosterhout tot aan Vincent van Goghstraat (spoorwegovergang)
- Deel 2: Spoorzone Rijen (het deel vanaf de spoorwegovergang Vincent van Goghstraat tot aan het Anne Frankplein)
- Deel 3: Anne Frankplein tot aan de gemeentegrens met Tilburg

De gemeenteraad heeft vastgesteld hoe de snelfietsroute in onze gemeente gaat lopen. Bekijk de tekening met dit voorkeurstracé op www.gilzerijen.nl/snelfietsroute.

Waarom komt de snelfietsroute nu aan de noordzijde i.p.v. aan de zuidzijde?

Tijdens de informatiebijeenkomst over de snelfietsroute in juli 2019 werd door diverse belangstellenden aangegeven dat aan de noordzijde van het spoor (gemeentegrens Oosterhout tot aan Vincent van Goghstraat) ruimte is die niet benut wordt. De snelfietsroute aan de noordzijde heeft voordelen ten opzichte van de zuidelijke route:

- Fietzers kunnen via de tunnel van de N631 (Oosterhoutseweg) onder het spoor door, waardoor ze niet meer via de gelijkvloerse spoorwegovergang bij de Vincent van Goghstraat hoeven over te steken. Dit is veiliger en fietsers hebben minder/geen wachttijd om hun route te vervolgen.
- Aan de zuidzijde (Kleine Vospad) zouden we groen moeten verwijderen om aan de eisen van een snelfietsroute te voldoen. Aan de noordzijde is slechts sprake van wat wildgroei. Er hoeft dan minder waardevol groen te wijken voor het fietspad.

Inrichtingsplan

Is de kaart van het inrichtingsplan ook beschikbaar?

Deze kaart staat in de presentatie van de informatieavond op 12 januari.