

**Nota van zienswijzen en lijst van (ambtshalve) wijzigingen  
ontwerpbestemmingsplan “Stationsomgeving Rijen”  
12 december 2023**

## **Nota van zienswijzen en lijst van (ambtshalve) wijzigingen ontwerpbestemmingsplan “Stationsomgeving Rijen”**

Het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan is bekend gemaakt in het digitale Gemeentebled en op de gemeentelijke website op 27 september 2021 en tevens in Weekblad Gilze en Rijen. Het bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 28 september 2021 tot en met 8 november 2021.

In totaal zijn van 18 individuele reclamanten zienswijzen ontvangen, een aantal reclamanten heeft meerdere zienswijzen ingediend:

<b>Nr.</b>	<b>Indiener</b>	<b>Ontvangstdatum</b>	<b>Zaakdossier</b>
1.	Indiener onder 1	28 oktober 2021	GV00043007
2.	Indiener onder 2	1 november 2021	GV00043048
2a.	Indiener onder 2	5 november 2021	GV00043124
2b.	Indiener onder 2	8 november 2021	GV00043146
3.	Indiener onder 3	3 november 2021	GV00043075
4.	Indiener onder 4	4 november 2021	GV00043114
5.	Indiener onder 5	5 november 2021	GV00043135
6.	Indiener onder 6	8 november 2021	GV00043143
6a.	Indiener onder 6	8 november 2021	GV00043144
7.	Indiener onder 7	8 november 2021	GV00043147
8.	Indiener onder 8	8 november 2021	GV00043151
9.	Indiener onder 9	8 november 2021	GV00043152
9a.	Indiener onder 9	9 november 2021	GV00043232
10.	Indiener onder 10	8 november 2021	GV00043232
11.	Indiener onder 11	8 november 2021	GV00043174
12.	Indiener onder 12	10 november 2021	GV00043237
13.	Indiener onder 13	11 november 2021	GV00043269
14.	Indiener onder 14	9 november 2021	GV00043226
15.	Indiener onder 15	9 november 2021	GV00043227
16.	Indiener onder 16	9 november 2021	GV00043228
17.	Indiener onder 17	9 november 2021	GV00043230
18.	Indiener onder 18	5 november 2021	GV00043138

*De zienswijzen zijn geanonimiseerd in verband met privacywetgeving.*

### **Ontvankelijkheid zienswijzen**

Zienswijze 6a van indiener onder 6 is gericht tegen het besluit en de notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling. Zoals in de kennisgeving van de terinzagelegging van het besluit is aangegeven, wordt dit besluit op grond van artikel 6.3 van de Algemene wet bestuursrecht beschouwd als een voorbereidingsbeslissing waartegen geen direct bezwaar of beroep openstaat. Een reactie omtrent dit beoordelingsbesluit kan uitsluitend worden kenbaar gemaakt in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Deze zienswijze is daarom niet ontvankelijk.

De rest van de zienswijzen is tijdig en op de juiste wijze ingediend en daarmee ontvankelijk.

### **Opbouw Nota zienswijzen**

Deze Nota zienswijze bestaat uit drie onderdelen:

#### Deel A – Terugkerende aspecten

In een aantal zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor enkele terugkerende aspecten. In deze nota wordt daarom in deel A ingegaan op deze aspecten. Het gaat om de volgende aspecten:

- Hellingspercentage;
- Verkeer;
- Inrichting gebied en verkeersveiligheid
- Geluid;

#### Deel B – Zakelijke samenvatting zienswijzen met reactie gemeente

In deel B worden de individuele zienswijzen zakelijk samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien, waarbij – indien dat aan de orde is – wordt verwezen naar de aspecten zoals beantwoord en toegelicht in deel A. Per zienswijze wordt geconcludeerd of een of meerdere onderdelen aanleiding hebben gegeven tot een wijziging. Deze worden verder beschreven in onderdeel C.

#### Deel C - (Ambtshalve) wijzigingen

In onderdeel C is de lijst met (ambtshalve) wijzigingen opgenomen.

## A. Algemene beschrijvingen aspecten

### Hellingspercentage

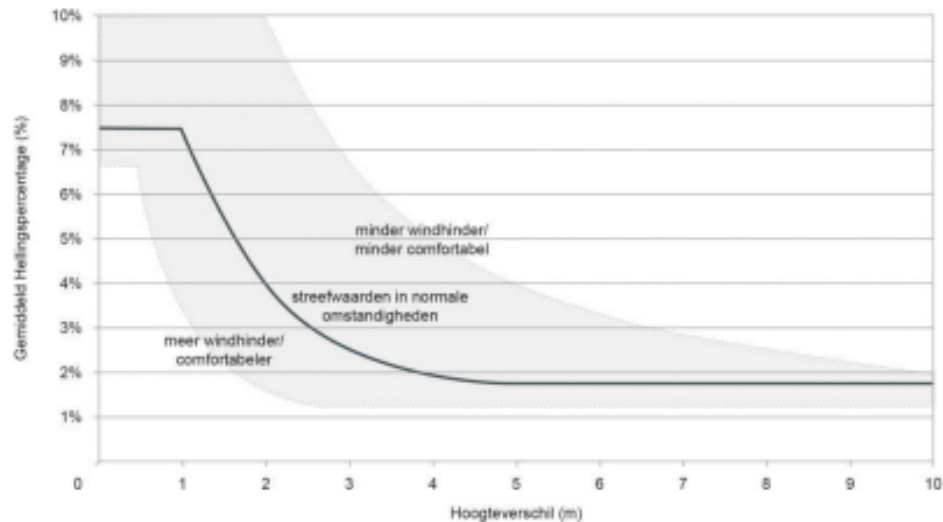
Het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek (SWOV) heeft in de 'Notitie met advies auto-te-gast-tunnel' d.d. 16 juli 2019 met referentie RI/SKO/195075, het toenmalig ontwerp van de onderdoorgang getoetst op **veiligheid**. T.a.v. de hellingpercentages heeft SWOV het volgende opgemerkt:

*“De hellingspercentages zijn ons bekend en hebben we in onze beoordeling meegenomen. Onze inschatting is dat de toegepaste hellingspercentages geen substantieel negatief effect op de verkeersveiligheid hebben. Het heeft waarschijnlijk wel invloed op het fietscomfort, maar onze notitie gaat louter in op de verkeersveiligheidsaspecten van de onderdoorgang”.*

Stichting ZET Brabant (hierna: Stichting ZET) heeft in november 2020 het toenmalig ontwerp van de onderdoorgang ook getoetst. In dit rapport (Spoorzone Rijen, plantoetsing huidig ontwerp) wordt door Stichting ZET het volgende opgemerkt:

- *Hellingspercentage – steilheid: Uit de gegevens is op te maken dat de auto- en fietstunnel een hellingspercentage heeft van 4% (Noordzijde) en 5% (Zuidzijde). Over een afstand van circa 100 meter wordt een hoogteverschil van circa 4,5 meter overbrugd. Voor gemotoriseerd verkeer, scootmobielen en elektrische fietsen is dit zonder meer in orde en bruikbaar. Voor natuurlijk aangedreven fietsen is het hellingspercentage van de Noordzijde ook bruikbaar, al zullen sommige ouderen en fietsers met bijvoorbeeld een kind in een fietsstoeltje, dit minder comfortabel vinden. Echter is dit ook voor die gebruikers zeker geen obstakel. Gelijktijdig is bij een hellingspercentage van 4% de windhinder minder. Dit is een voordeel. Het hellingspercentage van 5% aan de Zuidzijde wordt te hoog geacht.*
- *Streefwaarden: Hoewel regelgeving ontbreekt, zijn er wel diverse richtlijnen over hellingen voor fietsers. De streefwaarde voor een rijbaan voor fietsers bij 4,5 meter hoogteverschil is een hellingspercentage tussen 1,2% en 4,5%. Binnen deze streefwaarde valt het hellingspercentage van de beoogde auto- en fietstunnel aan de Noordzijde (4%). Het hellingspercentage aan de Zuidzijde (5%) valt buiten de streefwaarde en is te steil. Het hellingspercentage aan de Zuidzijde moet dan ook verkleind worden, naar een waarde binnen de streefwaarde.*

In een tweede rapport van Stichting ZET d.d. 4 maart 2021 (rapport Toegankelijke Spoorzone Rijen) is herhaald dat een hellingpercentage van de zuidzijde van 5% te steil is en dat dit moet worden aangepast.



*Figuur uit rapport Stichting ZET*

Aan de zuidzijde van de onderdoorgang is in het aangepaste ontwerp sprake van 6,1 meter hoogteverschil. In de bovenstaande grafiek, waar Stichting ZET in het kader van streefwaarden naar verwijst, is te zien dat bij een hoogteverschil van 6 meter, een maximaal hellingspercentage van circa 3,5% wordt aangegeven (grens van het grijze gebied). In het raadsbesluit d.d. 17 juni 2021 is er vanwege ruimtelijke beperkingen binnen het gebied besloten tot een gemiddeld maximaal hellingspercentage van 4%. Deze keuze is het resultaat van de belangenafweging door de gemeenteraad van gewenste functionaliteiten van de onderdoorgang versus een zo groot mogelijk fietscomfort binnen de beschikbare fysieke omgeving en heeft een substantiële verbetering voor wat betreft het fietscomfort ten opzichte van het oorspronkelijke voorkeursontwerp tot gevolg. De keuze is gebaseerd op beide rapporten van Stichting ZET en het eerdere advies van SWOV.

In de nieuwste aanpassingen van het ontwerp van de onderdoorgang, biedt de onderdoorgang uitsluitend nog doorgang voor fietsers en voetgangers. Door deze aanpassing, komt de onderdoorgang minder diep te liggen, met een kleiner hoogteverschil als gevolg. Een kleiner hoogteverschil komt verder ten goede aan het fietscomfort.

Het gemiddelde hellingspercentage van 4% is als ontwerpeis opgenomen en wordt daarom geborgd in het vast te stellen bestemmingsplan.

In de planregels wordt hiervoor:

In artikel 2 'Wijze van meten' het begrip 'Het gemiddelde hellingspercentage' als volgt toegevoegd:

### ***Het gemiddeld hellingspercentage***

*Een percentage dat wordt bepaald door het hoogteverschil tussen het begin en het eindpunt van een helling (inclusief overgangsbogen) te delen door de horizontale afstand tussen het begin en eindpunt van dezelfde helling, vermenigvuldigd met 100;*

onder artikel 8.2.2 wordt het volgende toegevoegd.

*Het gemiddelde hellingspercentage van het wegdek van de tunnel mag niet meer dan 4% bedragen.*

### **Verkeer**

In het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een ontwerp van de onderdoorgang die toegankelijkheid is voor autoverkeer. Waar in dit ontwerp van de onderdoorgang, in combinatie van andere maatregelen in en rondom het stationsgebied, uitgang van het verlagen van de snelheid van autoverkeer en het ontmoedigen van autogebruik, gaat het nieuwe ontwerp van de onderdoorgang uit van uitsluitend een onderdoorgang voor langzaam verkeer.

### **Verkeerseffecten**

Door de afsluiting van de spoorwegovergang voor autoverkeer verschuift het verkeer zich hoofdzakelijk over twee routes, namelijk via de N631 of via de Europalaan. In de toekomstige situatie 2030 rijden er in totaal 5.300 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) over de spoorwegovergang. Deze 5.300 mvt/etm moeten door het afsluiten van de onderdoorgang voor autoverkeer een alternatieve route zoeken. Hoofdzakelijk wordt gekozen voor de twee andere overgangen (Europalaan en N631) om het spoor over te steken. Om tot deze andere twee spoor kruisingen te komen kiest het verkeer binnen Rijen vooral de Mary Zeldenrustlaan, Nassaulaan en Zwarte Dijk. Uit onderzoek naar de verkeerseffecten en de verkeersafwikkeling, uitgevoerd door Antea Group, blijkt dat het de verwachting is dat deze wegen het extra verkeer kunnen verwerken.

Het verschuiven van de verkeersstromen leidt ook tot andere kruispuntbelastingen. Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan worden geconcludeerd dat het afsluiten van de onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer leidt tot verschuiving van het verkeer. Het gemotoriseerde verkeer verschuift richting de Europalaan en de N631. Het afsluiten leidt niet tot nieuwe doorstromingsknelpunten. Zowel de wegen als de kruispunten kunnen het verkeer verwerken.

### **Parkeren en fietsparkeren**

Het aspect parkeren wordt getoetst bij de aanvraag van de omgevingsvergunningen aan het op dat moment geldende gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeernormen. Op dat moment wordt de definitieve parkeerbehoefte en de wijze waarop voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd bepaald conform artikel 26.1 van de planregels.

Bij de inpassing van de fietsvoorzieningen wordt rekening gehouden met een groeiprognose en met de inpassing van buitenmodelmaten en de bestaande fietskluizen. Bij de berekening van de capaciteit is rekening gehouden met buitenmodelmaten. Elektrische fietsen vallen overigens niet onder de buitenmaat categorie, deze passen binnen het standaard stallingssysteem.

### **Inrichting gebied en verkeersveiligheid**

Het bestemmingsplan legt geen detailniveau qua uitwerking vast, dat is onderdeel van de uitvoering van het plan. Het bestemmingsplan biedt binnen de bestemmingen, voldoende ruimte en mogelijkheden om tot een optimale en verkeersveilige inrichting te komen. In dit proces wordt tevens een integrale veiligheidsaudit uitgevoerd.

Binnen de kaders die het nieuwe bestemmingsplan gaat bieden, wordt overigens al gewerkt aan:

- het ontwerp van de inrichting van de stationspleinen, inclusief looplijnen voor (mindervalide) reizigers en het analyseren en optimaliseren van de verbindingen tussen verschillende deelgebieden;
- de uitwerking van de verkeerskundige aansluiting van de onderdoorgang aan de zuidzijde. Julianastraat en Militaire wijk zullen als één geheel gaan functioneren. De omgeving wordt in dit proces zo veel mogelijk betrokken;
- een integrale oplossing voor geluidwering en optimalisatie spoordraagconstructie;
- de detaillering van de aansluiting van de onderdoorgang op het kruispunt Constance Gerlingsstraat. Een en ander hangt nog af van het definitieve ontwerp (DO) voor de onderdoorgang. In de laatste aanpassingen van het ontwerp van de onderdoorgang is de keuze gemaakt om de ondergang niet toegankelijk te maken voor gemotoriseerd verkeer, waardoor de onderdoorgang minder diep kan worden uitgevoerd en de toeritten (waaronder de noordelijke toerit) kort kunnen worden gemaakt. Door het korter maken van de noordelijke toerit (circa 96 meter in plaats van circa 122 meter) ontstaat er meer ruimte voor de het kruispunt Constance Gerlingsstraat en de parallelwegen/ventwegen op de Stationsstraat.

### **Geluid**

Het akoestisch onderzoek naar weg- en spoorweglawaai, dat is opgenomen als bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan, is uitgevoerd ten behoeve van het mogelijk maken van de nieuwbouwwoningen. Daarbij is de geluidbelasting op de nieuwbouwwoningen berekend ten gevolge van het spoorweglawaai van het traject Breda-Tilburg, maar ook ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de omliggende wegen. Het onderdeel met betrekking tot het wegverkeerslawaai is conform de Wet geluidhinder niet vereist, omdat er in de toekomstige situatie sprake is van een 30 km per uur weg. Dit aspect is in het kader van een goed woon- en leefklimaat wel onderzocht. Omdat het bestemmingsplan tevens voorziet in een herprofilering van de Stationsstraat en Julianastraat, is er een reconstructieonderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting ter plaatse van de bestaande woningen langs deze wegen als gevolg van deze herprofilering. Hieruit volgt dat de geluidbelasting op de gevel afneemt met 3 dB of meer ten opzichte van de huidige situatie. Nergens is sprake is van een hinderlijk geluidseffect.

Naar aanleiding van ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbesluit Hogere Waarden Spoorweglawaai is het akoestisch onderzoek aangevuld. Deze aanvulling bestaat uit een beschouwing van de effecten die de nieuwbouw aan de Julianastraat heeft op de geluidbelasting bij de bestaande woningen aan de Spoorlaan Zuid. Dit houdt concreet in dat de reflectie en afschermende werking van de nieuwbouw berekend is in relatie tot de geluidbelasting op de bestaande woningen. Uit deze aanvullende berekeningen blijkt dat de effecten hiervan variëren van nagenoeg geen veranderingen, tot geluidafnamen tot 1 dB en geluidtoenamen tot 1 dB. Deze geluidstoename zijn gering en worden niet als hinderlijk aangemerkt. Het aangevulde akoestisch onderzoek is

bijgevoegd als bijlage bij deze nota van zienswijzen, wordt toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan en vervangt het huidige akoestisch onderzoek.

Tevens is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de herprofilering van de kruispunten Stationsstraat/Constance Gerlingstraat en Julianastraat/Ericssonstraat. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 5 bij het ontwerpbestemmingsplan. De bestaande woningen ter hoogte van de genoemde kruispunten zijn in dit onderzoek onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelastingen in de toekomstige situatie (peiljaar 2036), met de getroffen fysieke wijzigingen, beperkt hoger zijn dan die in de bestaande situatie: -1,7 dB tot 0,6 dB bij de woningen langs de Spoorlaan Noord/Constance Gerlingsstraat en -0,3 dB tot 0,5 dB bij de woningen langs de Ericssonstraat/Julianastraat Zuid. Nergens is een "reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder" geconstateerd. Het treffen van geluidbeperkende maatregelen en het aanvragen van hogere geluidswaarden dan de grenswaarden is niet noodzakelijk. Ook is de toename van de geluidbelasting op de gevels van de woningen aan de Mary Zeldenrustlaan inzichtelijk gemaakt. De geluidbelastingen in de toekomstige situatie zijn hoger dan die in de bestaande situatie: tot 2,4 dB. De oorzaak van de verhoging is een toename van 70% van de verkeersintensiteit. Aangezien de Mary Zeldenrustlaan fysiek niet gewijzigd wordt, betreft dit geen "reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder" en is derhalve geen aanvraag van de hogere waarden nodig. Ook is geen aanvullend onderzoek nodig voor het geluidniveau binnen de woningen.

#### **Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor**

Voor de bestaande woningen rondom het spoor is het Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor (MJPG) van toepassing. In dit programma worden maatregelen, waaronder raildempers en geluidschermen, afgewogen voor de bestaande woningen. Het MJPG is een procedure die in behandeling is bij ProRail. Deze procedure staat los van de nu voorliggende 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 geluidschermen, zoals dat in het bestemmingsplan 'Woongebied Rijen' al mogelijk was, behouden.



## B. Ingediende zienswijzen en reactie gemeente

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

1. Indiener onder 1	
a. Reclamant geeft aan geen bezwaren te hebben tegen de planologische ontwikkeling, maar wel tegen de mogelijke impact voor hun woon- en leefklimaat.	Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen. Hieronder wordt een inhoudelijke reactie gegeven op de bezwaren ten aanzien van de mogelijke impact voor het woon- en leefklimaat van reclamant.
b. Reclamant is van mening dat de conclusie die wordt getrokken in de vormvrije m.e.r. beoordeling tegenstrijdig is met het feit dat er wordt aangegeven dat er aanvullend onderzoek nodig is om de invloed van bouwen rondom de Gilze-Rijenbreuk te kunnen bepalen.	<p>In de notitie over de Gilze-Rijenbreuk wordt geconcludeerd dat door enkele relatief eenvoudige maatregelen te treffen, kan worden voorkomen dat de waterkerende werking van de breuk wordt weggenomen. In het kader van de realisatie van de onderdoorgang dient nog nader onderzoek uitgevoerd te worden naar de exacte aard van de te nemen maatregelen in relatie tot de Gilze-Rijen breuk. Dit onderzoek wordt uitgevoerd om te bepalen welke maatregelen er exact bij de realisatie moeten worden genomen en heeft geen invloed op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Uitvoeringsaspecten komen over het algemeen niet aan bod in bestemmingsplannen. Toetsing van de uitvoeringsaspecten gebeurt in het kader van de omgevingsvergunning.</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat de aanleg van de onderdoorgang door enkele relatief eenvoudige maatregelen te treffen geen nadelige gevolgen heeft voor de waterkerende werking van de breuk. Hierdoor zijn er geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten en is het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk.</p>
c. Reclamant stelt dat het aspect van bouwen rondom de Gilze-Rijenbreuk niet voldoende onderzocht is. Reclamant stelt dat de economische uitvoerbaarheid niet aangetoond is door het onvolledige onderzoek.	Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid staan de gemeente Gilze en Rijen, het Rijk en de Provincie Noord-Brabant garant voor de uitvoering van het project. Het bestemmingsplan is hiermee economisch uitvoerbaar. Hierbij is ook rekening gehouden met het bouwen rondom de Gilze- Rijenbreuk.
d. Reclamant noemt dat ook de hogedruk gastransportleiding beoordeeld dient te worden volgens de m.e.r. Er is geen onderzoek gedaan naar het verleggen van de hogedruk gastransportleiding, wat als onzorgvuldig wordt benoemd.	De leiding van Gasunie die bedoeld wordt (met kenmerk Z-520-01) is buiten bedrijf gesteld. Dit is bevestigd in een reactie door de Gasunie. Dat betekent dat deze leiding niet meer gebruikt wordt voor transport van gevaarlijke stoffen. Om deze reden is er geen sprake van verlegging en is de leiding niet beoordeeld op eventuele effecten.

	<p>De leiding is abusievelijk nog wel opgenomen op de verbeelding en in de planregels van het ontwerpbestemmingsplan. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' verwijderd uit de planregels en de verbeelding.</p> <p>Tevens is contact geweest met Enexis. Zij zijn leidingbeheerder van gasleidingen in het plangebied. Deze leidingen zijn echter van beperkte omvang en hebben een druk lager dan 16 bar waardoor geconcludeerd dient te worden dat deze leidingen geen relevante leidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn, zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen. De leidingen zijn daarmee geen relevante risicobronnen vanuit het aspect externe veiligheid.</p>
e. Tot slot benoemt reclamant dat er ten onrechte wordt geconcludeerd dat er geen kwetsbare objecten aanwezig zijn binnen het invloedsgebied van de hogedruk gastransportleiding. Er wordt gesteld dat er ten onrechte wordt gesteld dat een nadere beschouwing van de risicobronnen niet nodig is.	<p>Zoals in de reactie onder d te lezen is, is de betreffende hogedruk gastransportleiding buiten bedrijf. De betreffende leiding kent daarom geen invloedsgebied.</p>

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt vanwege onderdeel d tot aanpassing van het bestemmingsplan, zie onderdeel C van deze nota.

2.	Indiener onder 2
----	------------------

a. Reclamant benoemt dat de Horeca met categorie 3 wordt aangeduid en dat er een lijst t/m categorie 2 is opgenomen. Verzoek is categorie toe te voegen.	<p>De lijst waar door reclamant naar verwezen wordt betreft de Staat van Bedrijfsactiviteiten. De horeca categorieën zijn opgenomen in de begripsbepalingen (artikel 1.42). Hierin worden de horeca categorieën 1, 2, 3 en 4 omschreven.</p>
b. Reclamant stelt dat er niets is opgenomen over de tijdelijke route voor de brandweer ten tijde van de aanleg van de tunnel.	<p>In het raadsbesluit van 17 juni 2021 is de tijdelijke route van de brandweer geschetst.</p> <p>Na de terinzagelegging is het ontwerp van de onderdoorgang, naar aanleiding van de financiële uitvoerbaarheid, aangepast. In de toekomstige situatie wordt de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer en hulpdiensten, waardoor de doorrijhoogte wordt verlaagd naar 2,5 meter. Dit is voldoende voor langzaam verkeer. Voor hulpdiensten wordt een alternatief plan opgesteld.</p>

<p>c. Reclamant acht het niet onderzoeken van de cultuurhistorisch waardevolle panden Julianastraat 97 en 99 onzorgvuldig.</p>	<p>Onder andere naar aanleiding van deze zienswijze is een notitie opgesteld over het cultuurhistorisch belang van de panden Julianastraat 97-99.</p> <p>Hieruit volgt dat het bij deze panden gaat om een goed maar niet gaaf, uitzonderlijk of cruciaal voorbeeld van een eenvoudige dubbele dorpswoning uit 1925 naar ontwerp van het architectenbureau Beysterveldt. De aanduiding ‘cultuurhistorisch waardevolle bebouwing’ op de verbeelding van het vigerende plan maakt hierin geen kwalitatief onderscheid. Julianastraat 97-99 behoort op basis van de notitie tot de categorie ‘goede middelmaat’. De panden maken weliswaar onderdeel uit van een historisch gegroeid straatbeeld, maar dat straatbeeld mist ter plaatse een ruimtelijke en/of architectonische samenhang van bovengemiddelde kwaliteit waardoor er geen sprake is van ensemblewaarden.</p> <p>Gelet op deze analyse prevaleert voor de gemeente het belang dat gemoeid is met de voorgestane ontwikkeling boven het cultuurhistorische belang van deze panden.</p> <p>De notitie wordt toegevoegd als bijlage bij de toelichting.</p> <p>Op basis van deze reactie wordt de volgende tekst toegevoegd aan de toelichting bij 4.8 Cultuurhistorie:</p> <p><i>Er is een notitie opgesteld met een inventarisatie en analyse van het cultuurhistorisch belang van de panden Julianastraat 97-99, deze notitie is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Beide panden hebben in het huidige bestemmingsplan de aanduiding ‘cultuurhistorisch waardevolle bebouwing’. Uit de beoordeling in de notitie volgt dat het bij deze panden gaat om een goed maar niet gaaf, uitzonderlijk of cruciaal voorbeeld van een eenvoudige dubbele dorpswoning uit 1925 naar ontwerp van het architectenbureau Beysterveldt. De aanduiding ‘cultuurhistorisch waardevolle bebouwing’ op de verbeelding van het vigerende plan maakt hierin geen kwalitatief onderscheid. Julianastraat 97-99 behoort op basis van de notitie tot de categorie ‘goede middelmaat’. De panden maken weliswaar onderdeel uit van een historisch gegroeid straatbeeld, maar dat straatbeeld mist ter plaatse een ruimtelijke en/of architectonische samenhang van bovengemiddelde kwaliteit waardoor er geen sprake is van ensemblewaarden.</i></p>
--	--

	<p><i>Gelet op deze analyse prevaleert voor de gemeente het belang dat gemoeid is met de voorgestane ontwikkeling boven het cultuurhistorische belang van deze panden.</i></p>
<p>d. Er wordt gesteld door reclamant dat er regels ontbreken met betrekking tot het nieuw te bouwen gebouw aan de Julianastraat dat schuin ten opzichte van het spoor staat. Er worden hierbij twee gevels belast met het geluid. Tevens moet bij de achtergevel van de te bouwen woning een geluidsscherm komen.</p>	<p>Ter plaatse van één hoeksituatie worden inderdaad twee gevels belast met spoorweglawaai, waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. In artikel 15.2.2 lid g is opgenomen dat niet meer dan één gevel per woning of wooneenheid mag worden uitgevoerd als dove gevel. In hetzelfde lid staat ook dat de gevels van hoofdgebouwen waar de geluidbelasting van de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, uitgevoerd dient te worden als dove gevel dan wel met een geluidwerende vliesgevel of vergelijkbare constructie met hetzelfde effect als een dove gevel. Voor de betreffende hoeksituatie houdt deze bepaling in dat één gevel als dove gevel kan worden uitgevoerd en voor de andere gevel een andere constructie moet worden gebruikt. In paragraaf 6.3 van het akoestisch onderzoek (bijlage 3 bij de toelichting), worden diverse voorbeelden gegeven. Welke keuze hierin wordt gemaakt is aan een initiatiefnemer, het bestemmingsplan is hierin flexibel en maakt deze keuzen mogelijk.</p> <p>De aanwezigheid van een geluidsluwe gevel per woning is niet voldoende geborgd in de regels. In het akoestische onderzoek is aangegeven dat dit voor de noordelijke ontwikkeling gedaan kan worden door een geluidsscherm aan te brengen. Het is echter ook mogelijk dit op een andere wijze vorm te geven. Daarom worden de volgende regels aan de planregels toegevoegd.</p> <p><b>Geluidluwe gevel</b>  een gevel waarop de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai en de geluidbelasting vanwege spoorweglawaai de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder juncto het Besluit geluidhinder niet overschrijdt.</p> <p>Onder 15.2.2 wordt de volgende planregel toegevoegd:  Woningen waarvoor een hogere waarde vanwege spoorweglawaai is vastgesteld en woningen die op grond van het bepaalde onder g worden uitgevoerd met een dove gevel, een geluidwerende vliesgevel of een daarmee vergelijkbare constructie mogen</p>

	uitsluitend worden gebouwd als deze woningen, al dan niet na het treffen van geluidwerende maatregelen, beschikken over ten minste één geluidluwe gevel;
e. Reclamant vraagt hoe de bevoorrading door vrachtwagens ter hoogte van de tunnel, van bijvoorbeeld 't Vat plaatsvindt.	Op de verbeelding van het bestemmingsplan is aangegeven op welke gronden de bestemming 'Verkeer' rust. Binnen de gronden met deze bestemming is voldoende ruimte aanwezig om een goede inrichting te maken van dit gebied waarbij ook ruimte geboden wordt voor de bevoorrading van bedrijven.
f. Reclamant stelt dat het plan niet meer economisch haalbaar is door een duurdere bouwmethode en een mogelijk omvangrijke planschadeclaim.	Met een eventuele saneringsopgave en duurdere bouwmethode is rekening gehouden in de exploitatie. Ook is in deze exploitatie rekening gehouden met eventuele planschadevergoedingen.  Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid staan de gemeente Gilze en Rijen, het Rijk en de Provincie Noord-Brabant garant voor de uitvoering van het project. Het bestemmingsplan is hiermee economisch uitvoerbaar.
g. Reclamant zet vraagtekens bij het budget naar aanleiding van een andere bouwtechniek met onderwaterbeton, wat vele malen meer kost.	Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid staan de gemeente Gilze en Rijen, het Rijk en de Provincie Noord-Brabant garant voor de uitvoering van het project. Het bestemmingsplan is hiermee economisch uitvoerbaar.  In de exploitatie is rekening gehouden met de kosten voor de toe te passen bouwtechnieken.
h. Er is onduidelijkheid over de begrenzing van het plangebied. In de tekst en afbeelding worden verschillende begrenzingen aangehouden, is het tot en met huisnummer 10 of 17? En is alles dan wel onderzocht?	Het plangebied zoals weergegeven op de verbeelding van het bestemmingsplan is leidend. De begrenzingen zoals aangehouden in de diverse afbeeldingen in de toelichting zijn indicatief ingetekend. De afbeeldingen en tekst in de toelichting zijn niet juridisch bindend.  Per (milieu)onderzoek is het onderzoeksgebied afgewogen en afgebakend ten aanzien van de impact van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Indien noodzakelijk zijn ook woningen die buiten het plangebied zijn gelegen onderzocht.
i. Reclamant stelt dat er niet voldoende ruimte is voor de onderdoorgang. Het knelpunt bij de versmalling van het stedenbouwkundige profiel ter hoogte van de Karel Doormanstraat wordt, indien er geen aanvullende	Reclamant gebruikt in de zienswijze een uitsnede van een tekening die afkomstig is uit een concept uitwerkingsontwerp voor de Julianastraat. Deze tekening is niet opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Dit concept uitwerkingsontwerp is

<p>maatregelen worden genomen, met de uitvoering van dit plan alleen maar groter. Er wordt aangedragen dat met het aanpassen van de stedenbouwkundige structuur aan de westzijde van de tunnel een vloeiende verbindende route kan worden ingepast in het doorgaande wegprofiel. Hiermee vervalt de opmerkelijke knik in de weg. Het raadsbesluit van 1 november 2018 wordt volgens reclamant teniet gedaan door een knik van 2,5 meter ter hoogte van de Julianastraat 86.</p>	<p>inmiddels achterhaald. Dit deel van de Julianastraat valt ook niet binnen de grenzen van het ontwerpbestemmingsplan Stationsomgeving Rijen.</p> <p>In het raadsbesluit van 12 november 2018 is gekozen voor het zogenaamde ‘westelijke tracé’ voor de onderdoorgang. Hiermee wordt bedoeld op de keuze die moest worden gemaakt tussen ruimte creëren aan de west- of oostzijde van de Julianastraat voor het inpassen van de onderdoorgang. Hiervoor is door Houtman+Sander een stedenbouwkundige onderbouwing gegeven. Om meerdere redenen is de voorkeur gegeven aan het westelijke tracé, waaronder de mogelijkheid het historisch lint in de bebouwing te versterken. Dit historisch lint was aan de oostzijde in de rooilijn verder doorgezet dan aan de westzijde van de Julianastraat (na de Karel Doormanstraat ligt de rooilijn aan de westzijde van de Julianastraat verder terug). De uitgangspunten om te kiezen voor het westelijke tracé zijn met het bestemmingsplan niet verlaten. Er is geen sprake van ‘doorknippen’ van het cultuurhistorisch lint.</p>
<p>j. De linker situatie in figuur 1 van bijlage 2 van de toelichting dient te worden aangehouden volgens reclamant.</p>	<p>De beide door reclamant aangehaalde herinrichtingsprincipes zijn opgesteld om aan te geven op welke wijze de snelheid kan worden verlaagd op de Julianstraat. Met de laatste wijziging van het ontwerp van de onderdoorgang is er geen sprake meer van een inrichting ten aanzien van autoverkeer. In de toelichting is een nieuwe inrichtingstekening opgenomen. In de uitwerkingsfase wordt de inrichting nader uitgewerkt.</p>
<p>k. Reclamant stelt dat het gebouw fietsstalling TNS niet passend is binnen de regels. Een fietsstalling mag niet hoger zijn dan 3 meter.</p>	<p>De afbeelding die hier gebruikt is in de toelichting en waar de opmerking van reclamant op doelt, is een impressietekening. Een dergelijke fietsstalling wordt op basis van de regels niet mogelijk gemaakt.</p>
<p>l. Er is onduidelijkheid over het niet meenemen van de ongelijkvloerse voetgangersoversteek over de toerit in de Julianastraat binnen het budget.</p>	<p>Met een eventuele saneringsopgave, de duurdere bouwmethodes, extra voetgangersbrug is rekening gehouden in de exploitatie. De gemeente staat samen met Rijk en Provincie Noord-Brabant garant voor de uitvoering van het project en daarmee is het uitvoerbaar.</p>
<p>m. Reclamant mist een verkeersaudit in de bijlagen waarin het kruispunt Constance Gerlingstraat wordt beoordeeld. Ook wordt niet beschreven dat er een oprit voor de woningen aan de Stationsstraat nabij het kruispunt dient te komen.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Het kruisingsvlak Stationsstraat/Constance Gerlingsstraat wordt in de uitwerkingsfase nader gedetailleerd, niet in het bestemmingsplan. Binnen de ruimte die is opgenomen in het bestemmingsplan is een verkeersveilige oplossing te realiseren. In de uitwerking</p>

	<p>wordt ook een integrale veiligheidsaudit uitgevoerd. Vanwege de wijzigingen in het ontwerp van de onderdoorgang is de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid.</p>
<p>n. Reclamant stelt dat de ontwerpeis van een gemiddeld hellingspercentage van 4% niet voldoet. Aan de noordzijde van de tunnel is dit gemiddeld 4,5%. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan is gebaseerd op incorrecte hoogtegegevens. De conclusie van Stichting ZET is volgens reclamant dan ook ongegrond.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect hellingspercentage, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Hierin is onderbouwd op basis van welke gegevens de opgenomen hellingspercentages zijn gebaseerd. Hieruit blijkt dat het hellingspercentage gemiddeld 4% bedraagt. Dit gemiddelde hellingspercentage van 4% is als ontwerpeis opgenomen. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning dient het ontwerp van de onderdoorgang aan deze ontwerpeis te worden getoetst. In de regels van het bestemmingsplan wordt opgenomen dat het hellingspercentage van de onderdoorgang gemiddeld maximaal 4% mag bedragen.</p> <p>In de planregels worden hiervoor:  In artikel 2 'Wijze van meten' het begrip 'Het gemiddelde hellingspercentage' als volgt toegevoegd:  <b>Het gemiddeld hellingspercentage</b>  Een percentage dat wordt bepaald door het hoogteverschil tussen het begin en het eindpunt van een helling (inclusief overgangsbogen) te delen door de horizontale afstand tussen het begin en eindpunt van dezelfde helling, vermenigvuldigd met 100;</p> <p>onder artikel 8.2.2 wordt het volgende toegevoegd.  Het gemiddelde hellingspercentage van het wegdek van de tunnel mag niet meer dan 4% bedragen.</p>
<p>o. Volgens reclamant wordt ten onrechte gesteld dat het bij elkaar leggen van de sporen leidt tot een kortere onderdoorgang. Door de aanleg van de snelfietsroute wordt deze onderdoorgang zelfs groter volgens reclamant.</p>	<p>Dat de onderdoorgang korter kan zijn bij de toekomstige spoorligging dan bij de huidige spoorligging komt omdat één spoor wordt verwijderd en de twee andere sporen dichter bij elkaar worden gelegd. De fietsbrug van de snelfietsroute heeft een relatief lichte constructie en is bovendien niet 'aansluitend' aan de onderdoorgang.</p>
<p>p. Reclamant stelt dat er geen verkeerskundig onderzoek in het geheel is uitgevoerd. Het kruispunt Constance</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p>

<p>Gerlingsstraat is hierin niet meegenomen en kan tot verkeersonveilige situaties leiden. Verzoek van reclamant is om dit alsnog uit te voeren.</p>	<p>Hierin is aangegeven dat binnen de ruimte die is opgenomen in het bestemmingsplan een verkeersveilige oplossing te realiseren is. In de uitwerking wordt ook een integrale veiligheidsaudit uitgevoerd. Vanwege de wijzigingen in het ontwerp van de onderdoorgang is de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid.</p>
<p>q. In de tabellen 4.1 en 4.2 wordt gerekend met een verschillend aantal voertuigen, deze zijn niet representatief volgens reclamant.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect <u>Verkeer</u> Intensiteiten autoverkeer, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Door Antea Group is, in het kader van het ontwerpbestemmingsplan, een berekening uitgevoerd van de verkeersintensiteiten in de toekomstige situatie. De verschillende ontwikkelingen die in de komende jaren gaan plaatsvinden waren in deze berekening meegenomen. De berekende verkeersintensiteiten waren een representatieve weergave van de toekomstige situatie. Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. De onderdoorgang wordt in de toekomstige situatie niet toegankelijk voor autoverkeer, met als gevolg dat minder autoverkeer over de Stationsstraat/Julianastraat rijdt. Op basis van de gewijzigde uitgangspunten is een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd.</p>
<p>r. Volgens reclamant is er bij de berekening van het fietsparkeren geen rekening gehouden met de ontwikkelingen met betrekking tot elektrische fietsen etc.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect <u>Parkeren</u> en fietsparkeren, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p>
<p>s. Reclamant vraagt om een aanvullende rapportage waarin de luchtkwaliteit met betrekking tot het spoor wordt meegenomen.</p>	<p>In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn alleen de effecten inzichtelijk gemaakt van de planologische wijzigingen ten opzichte van de achtergrondsituatie/bestaande situatie. De ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, voorzien onder andere in een spoorwegonderdoorgang, de herinrichting van de stationsomgeving en woningbouw. Er is, als gevolg van de beoogde planologische wijzigingen, geen sprake van een toename aan railverkeer. Bestaande bronnen, inclusief de bijbehorende autonome groei, zoals het railverkeer, zijn in het luchtkwaliteitsonderzoek niet meegenomen.</p>
<p>t. Reclamant stelt dat het budget aan verandering onderhevig is. Er zijn extra kosten voor damwanden en</p>	<p>Met eventuele duurdere bouwmethodes en extra voetgangersbrug is rekening gehouden in de exploitatie.</p>



<p>onderwaterbeton, verlengde tunnel zuidzijde en voetgangersbrug aan zuidzijde.</p>	<p>Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid staan de gemeente Gilze en Rijen, het Rijk en de Provincie Noord-Brabant garant voor de uitvoering van het project. Het bestemmingsplan is hiermee economisch uitvoerbaar.</p>
<p>u. Reclamant stelt dat in bijlage 3 van de toelichting tussenliggende prognosejaren noodzakelijk zijn. Verzoek om een nieuwe berekening met reëel aantal voertuigen in het verkeersmodel te maken. Reclamant verzoekt om de verkeersgegevens van gemeente Gilze en Rijen voor het zichtjaar 2026 in het bestemmingsplan op te nemen, deze zijn nu niet te verifiëren.</p>	<p>In 2018-2019 is door Accent een verkeerstelling uitgevoerd. Door reclamant wordt het modelcijfer vergeleken met deze telling. Het cijfer uit het model is echter van het prognosejaar 2026. Dit prognosejaar bevat ook de gevolgen van de aan te leggen onderdoorgang bij de N631. Voor het onherroepelijke bestemmingsplan N631 is ook een berekening uitgevoerd over de verkeerseffecten van de onderdoorgang van de N631. Uit dit onderzoek en uit het onderzoek van Accent blijkt dat de onderdoorgang bij de N631 ervoor zorgt dat de Julianastraat/Stationsstraat rustiger wordt. Het onderzoek van de N631 gaat uit van een afname van ongeveer 18%.</p> <p>Wanneer de verkeerstelling en het onderzoek van de stationsomgeving Rijen naast elkaar worden gelegd, rekening houdend met de autonome groei en de afname door de N631, kan gesteld worden dat de verkeerscijfers van het onderzoek stationsomgeving Rijen in lijn liggen met de daadwerkelijke situatie op straat.</p> <p>Als er enkel wordt gekeken naar de situatie zonder onderdoorgang Stationsomgeving en onderdoorgang N631 worden in 2022 5.474 motorvoertuigen per etmaal voor een gemiddelde weekdag verwacht op de Stationsstraat/Julianastraat. Dit is ook in lijn met de tellingen en de prognoses.</p> <p>Het verschil tussen de verkeerscijfers van het bestemmingsplan N631 en de stationsomgeving Rijen ontstaat op een aantal verschillende punten. Belangrijk om te constateren is dat voor beide onderzoeken beide projecten zijn opgenomen als autonome ontwikkeling. In de verkeerscijfers van stationsomgeving Rijen is de onderdoorgang N631 opgenomen en in het onderzoek van de onderdoorgang N631 is de stationsomgeving Rijen meegenomen. In beide memo's is beschreven in welk prognosejaar het andere project is meegenomen. Het eerste verschil is dat de memo van de N631 wekdaggemiddelde kent en die van de stationsomgeving Rijen werkdaggemiddelde. Werkdaggemiddelden zijn hoger dan wekdaggemiddelden en relevant voor verkeerskundige onderzoeken. Wekdaggemiddelden worden vaak voor</p>

	<p>milieukundige onderzoeken toegepast. Het tweede verschil is dat er verschillende prognosejaren met elkaar vergeleken worden die door autonome groei en invloeden van andere projecten niet direct met elkaar vergelijkbaar zijn. Wel kan duidelijk de autonome groei in de cijfers teruggelezen worden, namelijk de verkeerscijfers van 2022 zijn lager dan de verkeerscijfers van 2026.</p> <p>Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. De onderdoorgang wordt in de toekomstige situatie niet toegankelijk voor autoverkeer, met als gevolg dat minder autoverkeer over de Stationsstraat/Julianastraat rijdt. Op basis van de gewijzigde uitgangspunten is een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd (bijlage 2 bij de toelichting).</p>
<p>v. Volgens reclamant wordt niet voldaan aan de risicocontour van de spoorlijn Breda-Tilburg omdat het Stationsgebouw binnen 8 meter vanuit het midden van het spoor ligt.</p>	<p>De contour van 8 meter is gemeten op de wettelijk vastgestelde meetwijze. Deze meetwijze luidt: <i>‘vanuit het midden tussen de buitenste sporen van de spoorbundel voor het doorgaande verkeer’</i>. Gemeten vanuit het midden tussen de buitenste sporen van de spoorbundel, ligt het stationsgebouw (met het bouwvlak) niet binnen deze contour van 8 meter. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico.</p>
<p>w. Tot slot stelt reclamant dat de realisatie van de tunnel haaks staat op de uitspraak van de gemeente dat er wordt gestreefd om een gedeelte van Rijen autoluw te maken. De noodzaak van een tunnel wordt in twijfel getrokken.</p>	<p>In het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een ontwerp van de onderdoorgang die toegankelijkheid was voor autoverkeer. In dit ontwerp van de onderdoorgang werd, in combinatie van andere maatregelen in en rondom het stationsgebied, uitgegaan van het verlagen van de snelheid van autoverkeer en het ontmoedigen van autogebruik. Hiermee werd gedeeltelijk bijgedragen aan de ambitie om een gedeelte van Rijen autoluw te maken.</p> <p>Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Het nieuwe ontwerp gaat uit van een onderdoorgang die uitsluitend toegankelijk is voor langzaam verkeer. Door deze aanpassing van het ontwerp van de onderdoorgang, wordt de onderdoorgang niet meer bereikbaar voor autoverkeer. Hiermee wordt nog meer bijgedragen aan de ambitie om een gedeelte van Rijen autoluw te maken.</p>

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, vanwege onderdelen b, d, c en n tot aanpassing van het bestemmingsplan, zie verder onderdeel C van deze nota.

2a. Indiner onder 2

De ingediende zienswijze 2a van indiner onder 2 is identiek aan de ingediende zienswijze 2.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt derhalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijze onder 2.
---	--

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2b. Indiner onder 2

De ingediende zienswijze 2b van indiner onder 2 is identiek aan de ingediende zienswijze 2.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt derhalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijze onder 2.
---	--

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Indiner onder 3

Reclamant stelt dat er nog geen communicatie is geweest over de aankoop van een gedeelte van zijn perceel. Tevens stelt reclamant dat de geschatte waarde van zijn woning in de planschaderisicoanalyse incorrect is. Reclamant verzoekt om een gesprek met de gemeente.	Hetgeen reclamant naar voren brengt is niet relevant voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Het verzoek van reclamant voor een overleg is ingewilligd.  De hoogte van de waarde van de woning in de planschaderisicoanalyse is niet relevant voor het vaststellen van dit bestemmingsplan. In opdracht van de gemeente heeft SAOZ een risicoanalyse planschade en nadeelcompensatie, op basis van het voorontwerpbestemmingsplan, gemaakt. De risicoanalyse is openbaar gemaakt, maar is geen rapport dat als bijlage aan het bestemmingsplan wordt toegevoegd. De risicoanalyse is bedoeld om de gemeente globaal inzicht te geven in de bandbreedte van eventuele planschade en/of nadeelcompensatie waarmee in financiële zin rekening gehouden dient te worden. Gelet op dit doel is het detailniveau van de rapportage afgestemd.
--	--

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Indiner onder 4

<p>a. Reclamant stelt dat het plan financieel riskant is, met de huidige precaire financiële situatie van de gemeente in het achterhoofd.</p>	<p>Mede naar aanleiding van de financiële uitvoerbaarheid van het project is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Doordat de onderdoorgang niet meer toegankelijk wordt voor autoverkeer kan de onderdoorgang minder diep en minder breed worden uitgevoerd. Hierdoor worden de kosten voor de realisatie van het project aanzienlijk verminderd. Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid staan de gemeente Gilze en Rijen, het Rijk en de Provincie Noord-Brabant garant voor de uitvoering van het project. Het bestemmingsplan is hiermee economisch uitvoerbaar.</p>
<p>b. Reclamant stelt dat de tunnel verkeersonveilig is voor met name fietsers door de forse hellingshoek en de geringe breedte.</p>	<p>Inzicht in de hellingspercentages is gegeven in de algemene beschrijving van het aspect hellingspercentage, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Op basis van de 'Notitie met advies auto-te-gast-tunnel' d.d. 16 juli 2019 van het SWOV' en de rapporten van ZET en het gemiddelde maximale hellingpercentage wordt geconcludeerd dat de onderdoorgang vanwege de afmetingen en de hellingpercentage geen substantieel negatief effect heeft op de verkeersveiligheid.</p>
<p>c. De voorzieningen voor fysiek minder mobiele mensen worden beschamend ondoordacht geacht en zullen in de praktijk voor forse problemen gaan zorgen.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect Inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p>
<p>d. Reclamant stelt dat de doorrijhoogte te laag is, wat voor grote gevolgen voor bijvoorbeeld brandweer kan zorgen.</p>	<p>In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is overleg geweest met de veiligheidsregio Midden- en West-Brabant. Na de terinzagelegging is het ontwerp van de onderdoorgang, naar aanleiding van de financiële uitvoerbaarheid, aangepast. In de toekomstige situatie wordt de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer en hulpdiensten, waardoor de doorrijhoogte wordt verlaagd naar 2,5 meter. Dit is voldoende voor langzaam verkeer. Voor hulpdiensten wordt een alternatief plan opgesteld.</p>
<p>e. Reclamant stelt dat de tunnel een schier onneembare barrière zal blijken voor het noord-zuid verkeer en vice versa.</p>	<p>In het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een ontwerp van de onderdoorgang die toegankelijkheid was voor autoverkeer. In dit ontwerp van de onderdoorgang werd, in combinatie van andere maatregelen in en rondom het stationsgebied, uitgegaan van het verlagen van de snelheid van autoverkeer en het ontmoedigen van autogebruik. In het nieuwe ontwerp van de onderdoorgang wordt uitgegaan van uitsluitend langzaam verkeer. Door de afsluiting van de onderdoorgang voor autoverkeer dient het noord-zuid verkeer een alternatieve route te zoeken om het spoor te kruisen. Dit leidt tot het verschuiven van de verkeersstromen. Het afsluiten van de onderdoorgang voor</p>

	<p>autoverkeer zorgt voor een duidelijke verkeerssituatie. De onderdoorgang kan niet worden gebruikt voor noord-zuid verkeer.</p> <p>De nieuwe aanleg van de onderdoorgang en de herinrichting van het stationsgebied leidt tot een positieve invloed heeft op de aspecten mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid.</p>
--	--

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5. Indiener onder 5

<p>a. Reclamant woont tegenover het spoor op korte afstand van de Stationsstraat/Julianastraat. Zij ondervinden hevige hinder van trillingsoverlast in de gehele woning.</p>	<p>Voor het bestemmingsplan zijn trillingsonderzoeken uitgevoerd. In de uitgevoerde onderzoeken zijn de effecten inzichtelijk gemaakt die de planologische wijzigingen hebben ten opzichte van de huidige situatie. De ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, voorzien onder andere in een spoorwegonderdoorgang, de herinrichting van de stationsomgeving en woningbouw. Er is, als gevolg van de beoogde planologische wijzigingen, geen sprake van een toename aan railverkeer.</p> <p>De problematiek rondom de trillingen van het spoor hebben de uitdrukkelijke aandacht van de gemeente. In dit bestemmingsplan is enerzijds gekeken welke impact de onderdoorgang heeft op deze trillingen bij bestaande woningen en anderzijds aan welke eisen de nieuw te realiseren woningen moeten voldoen voor wat betreft het aspect trillingen.</p> <p>Uit het door Level acoustics &amp; vibrations uitgevoerde nader onderzoek naar het aspect trillingshinder (rapport 'Detailberekening Spoorzone Rijen' (kenmerk: LA.200507.R02) d.d. 2 september 2021) blijkt dat bij nagenoeg alle woningen, waaronder de woning van reclamant, als gevolg van de onderdoorgang sprake is van een afname van het trillingsniveau.</p>
<p>b. De woning is aangekocht vanwege de diepe tuin, wanneer aan de achterzijde van de woning van reclamant</p>	<p>Ter plaatse van de woning van reclamant is een bouwhoogte van 8,5 meter toegestaan. Aan de achterzijde van deze woning is in dit bestemmingsplan een bouwhoogte van 9 meter toegestaan. Een maximum bouwhoogte van 9 meter kwalificeert niet als</p>

<p>hoogbouw wordt gerealiseerd, is de privacy volgens reclamant volledig weg.</p>	<p>hoogbouw en met deze maximum bouwhoogte is juist rekening gehouden met de bestaande omgeving. Met privacy is rekening gehouden door een brede verkeersbestemming van circa 7 meter tussen het perceel van reclamant en het perceel waar nieuwbouw mogelijk wordt.</p>
<p>c. Reclamant stelt dat de woning ten onrechte buiten het plangebied is gehouden. Er wordt in de onderzoeken nu geen rekening gehouden met de woning. Het effect op het woon- en leefklimaat dient volgens reclamant ook voor hun woning inzichtelijk te worden gemaakt.</p>	<p>Dat de woning van reclamant geen onderdeel uitmaakt van het plangebied, betekent niet dat er geen rekening wordt gehouden met het woon- en leefklimaat ter plaatse, maar houdt in dat ter plaatse van de woning geen bestemmingswijziging plaatsvindt. In de milieuonderzoeken is per milieu- en omgevingsaspect een afweging gemaakt welke woningen relevant zijn om te onderzoeken ten aanzien van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.</p> <p>Naar aanleiding van ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbesluit Hogere Waarden Spoorweglawaaai is het akoestisch onderzoek verder aangevuld. Deze aanvulling bestaat uit een beschouwing van de effecten die de nieuwbouw aan de Julianastraat heeft op de geluidbelasting bij de bestaande woningen aan de Spoorlaan Zuid. Dit houdt concreet in dat de reflectie en afschermende werking van de nieuwbouw berekend is in relatie tot de geluidbelasting op de bestaande woningen. Het aangevulde akoestisch onderzoek is bijgevoegd als bijlage bij de toelichting.</p>
<p>d. Volgens reclamant is er geen sprake van goede participatie. Het college handelt volgens reclamant in strijd met artikel 3:2, 3:4 en 3:6 Awb. Met reclamant is niet besproken of er bereidheid is de woning aan de gemeente te verkopen nu het woon- en leefklimaat ter plaatse voor reclamant niet meer aanvaardbaar is.</p>	<p>De omgeving is volgens de wettelijk voorgeschreven wijze betrokken bij de planvorming. In de Nota van inspraak en vooroverleg bij het ontwerpbestemmingsplan is beschreven hoe de gemeente alle bewoners en overige betrokkenen bij het project Stationsomgeving Rijen heeft betrokken en heeft geïnformeerd. Van strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur is geen sprake.</p> <p>Dat er sprake zou zijn van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de woning van reclamant als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan wordt door reclamant niet nader onderbouwd. Uit de verrichte onderzoeken is voor deze veronderstelling geen grondslag te vinden.</p>
<p>e. Reclamant stelt dat het onduidelijk is welke geluidsmaatregelen planologisch zijn toegestaan binnen de bestemming Verkeer-Railverkeer. In paragraaf 4.3 van de toelichting staat volgens reclamant ten onrechte dat</p>	<p>De bouw mogelijkheden voor geluidschermen van het huidige bestemmingsplan zijn één op één overgenomen in het nu voorliggende bestemmingsplan.</p> <p>Geluidschermen kunnen worden geschaard onder spoorwegvoorzieningen (artikel 8.1 onder b). Binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' zijn geluidschermen met een</p>

<p>het bestemmingsplan zorgt dat de realisatie van de maatregelen mogelijk blijft.</p>	<p>maximum bouwhoogte van 1,5 meter rechtstreeks toegestaan, hogere schermen zijn mogelijk met een binnenplanse afwijkingsvergunning. Deze bepaling ten aanzien van geluidschermen is overgenomen uit het vigerend bestemmingsplan 'Woongebied Rijen'. Met de zin 'dat de realisatie van de maatregelen mogelijk blijft' is bedoeld dat de geluidschermen die in de huidige situatie geplaatst mogen worden, ook in de toekomst zijn toegestaan. Er is geen sprake van een planologische wijziging.</p>
<p>f. Volgens reclamant is er ten onrechte niet gekeken naar hun woning in het akoestisch onderzoek.</p>	<p>Inzicht in de uitgevoerde akoestische onderzoeken is gegeven in de algemene beschrijving van het aspect geluid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Hierin wordt onder andere ingaan op de relevantie van de onderzochte woningen. Naar aanleiding van ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbesluit Hogere Waarden Spoorweglawaaai is het akoestisch onderzoek aangevuld. Deze aanvulling bestaat uit een beschouwing van de effecten die de nieuwbouw aan de Julianastraat heeft op de geluidbelasting bij de bestaande woningen aan de Spoorlaan Zuid. Dit houdt concreet in dat de reflectie en afschermdende werking van de nieuwbouw berekend is in relatie tot de geluidbelasting op de bestaande woningen. Het aangevulde akoestisch onderzoek is bijgevoegd als bijlage bij de toelichting en vervangt het huidige akoestisch onderzoek.</p>
<p>g. Reclamant maakt zich zorgen over de bereikbaarheid wanneer de werkzaamheden worden verricht. Het bestemmingsplan is volgens hen onuitvoerbaar.</p>	<p>De bereikbaarheid tijdens de realisatiefase betreft een uitvoeringsaspect. Uitvoeringsaspecten komen over het algemeen niet aan bod in bestemmingsplannen. In het kader van de aanvraag van de omgevingsvergunning(en) wordt ingegaan op/getoetst aan de uitvoeringsaspecten, waaronder de bereikbaarheid tijdens de realisatiefase.</p> <p>Tijdens de uitvoering wordt er naar gestreefd om alle woningen zo veel mogelijk bereikbaar te houden. In de uitvoering zal bereikbaarheid van de woning met de auto niet altijd mogelijk zijn. Op die momenten zal een passende oplossing in de directe nabijheid worden gezocht.</p>
<p>h. Ook bij het besluit hogere waarden is de woning van reclamant ten onrechte niet meegenomen. De woning is niet gebouwd op de hoge intensiteit en snelheid van het daartegenover gelegen spoor volgens reclamant.</p>	<p>Deze reactie betreft een zienswijze tegen het ontwerpbesluit Hogere Waarden Spoorweglawaaai. De ingediende zienswijzen tegen dit ontwerpbesluit worden in een separate Nota van Zienswijzen ontwerpbesluit Hogere Waarde Spoorweglawaaai Stationsomgeving Rijen samengevat en voorzien van een reactie.</p>

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6. Indiener onder 6

<p>a. Reclamant stelt dat de grenzen van de norm in het Hogere waardenbesluit Spoorweglawaai vaker zullen worden benaderd of overschreden door de toename van het goederenvervoer.</p>	<p>Het ontwerpbesluit Hogere Waarde Spoorweglawaai volgt een separate procedure. De ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbesluit Hogere Waarden Spoorweglawaai worden dan ook in een separate Nota van zienswijzen ontwerpbesluit Hogere Waarde Spoorweglawaai Stationsomgeving Rijen samengevat en voorzien van een reactie.</p>
<p>b. Door de waarden te verhogen gaat het college voorbij aan de plicht om haar burgers te beschermen volgens reclamant.</p>	<p>Het ontwerpbesluit Hogere Waarde spoorweglawaai volgt een separate procedure. De ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbesluit Hogere Waarden spoorweglawaai worden dan ook in een separate Nota van zienswijzen ontwerpbesluit Hogere Waarde Spoorweglawaai Stationsomgeving Rijen samengevat en voorzien van een reactie.</p>
<p>c. Reclamant verzoekt om in de bijlage de lijst tot en met horeca categorie 3 in plaats van tot 2 toe te voegen.</p>	<p>De lijst waar door reclamant naar verwezen wordt betreft de Staat van Bedrijfsactiviteiten. De horeca categorieën zijn opgenomen in de begripsbepalingen (artikel 1.42). Hierin worden de horeca categorieën 1, 2, 3 en 4 omschreven.</p>
<p>d. Reclamant verzoekt om de tijdelijke route van de brandweer te beschrijven.</p>	<p>In het raadsbesluit van 17 juni 2021 is de tijdelijke route van de brandweer geschetst. Na de terinzagelegging is het ontwerp van de onderdoorgang, naar aanleiding van de financiële uitvoerbaarheid, echter aangepast. In de toekomstige situatie wordt de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer en hulpdiensten. Voor hulpdiensten wordt een alternatief plan opgesteld.</p>
<p>e. Reclamant stelt dat de planologische ontwikkeling niet is onderzocht door de welstandscommissie, dit wordt onzorgvuldig geacht. Het aspect cultuurhistorie is onvolledig. Een onderzoek naar de cultuurhistorische panden Julianastraat 97 en 99 is noodzakelijk.</p>	<p>Onder andere naar aanleiding van deze zienswijze is een notitie opgesteld over het cultuurhistorisch belang van de panden Julianastraat 97-99.</p> <p>Hieruit volgt dat het bij deze panden gaat om een goed maar niet gaaf, uitzonderlijk of cruciaal voorbeeld van een eenvoudige dubbele dorpswoning uit 1925 naar ontwerp van het architectenbureau Beysterveldt. De aanduiding 'cultuurhistorisch waardevolle bebouwing' op de verbeelding van het vigerende plan maakt hierin geen kwalitatief</p>



	<p>onderscheid. Julianastraat 97-99 behoort op basis van de notitie tot de categorie 'goede middelmaat'. De panden maken weliswaar onderdeel uit van een historisch gegroeid straatbeeld, maar dat straatbeeld mist ter plaatse een ruimtelijke en/of architectonische samenhang van bovengemiddelde kwaliteit waardoor er geen sprake is van ensemblewaarden.</p> <p>Gelet op deze analyse prevaleert voor de gemeente het belang dat gemoeid is met de voorgestane ontwikkeling boven het cultuurhistorische belang van deze panden.</p> <p>De notitie wordt toegevoegd als bijlage bij de toelichting.</p> <p>Op basis van deze reactie wordt de volgende tekst toegevoegd aan de toelichting bij 4.8 Cultuurhistorie:</p> <p><i>Er is een notitie opgesteld met een inventarisatie en analyse van het cultuurhistorisch belang van de panden Julianastraat 97-99, deze notitie is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Beide panden hebben in het huidige bestemmingsplan de aanduiding 'cultuurhistorisch waardevolle bebouwing'. Uit de beoordeling in de notitie volgt dat het bij deze panden gaat om een goed maar niet gaaf, uitzonderlijk of cruciaal voorbeeld van een eenvoudige dubbele dorpswoning uit 1925 naar ontwerp van het architectenbureau Beysterveldt. De aanduiding 'cultuurhistorisch waardevolle bebouwing' op de verbeelding van het vigerende plan maakt hierin geen kwalitatief onderscheid. Julianastraat 97-99 behoort op basis van de notitie tot de categorie 'goede middelmaat'. De panden maken weliswaar onderdeel uit van een historisch gegroeid straatbeeld, maar dat straatbeeld mist ter plaatse een ruimtelijke en/of architectonische samenhang van bovengemiddelde kwaliteit waardoor er geen sprake is van ensemblewaarden.</i></p>
--	---

	<p><i>Gelet op deze analyse prevaleert voor de gemeente het belang dat gemoeid is met de voorgestane ontwikkeling boven het cultuurhistorische belang van deze panden.</i></p>
<p>f. Volgens reclamant dienen er regels te worden opgesteld voor het belasten van 2 gevels met het spoor, omdat het gebouw schuin ten opzichte van het spoor staat. In bijlage 3 wordt uitgegaan van twee dove gevels en dat de achtergevel van de woning een geluidsscherm moet krijgen.</p>	<p>Waar twee gevels worden belast met spoorweglawaai, waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, geldt tevens het bepaalde in artikel 15.2.2 lid g. Daarin is opgenomen dat niet meer dan één gevel per woning of wooneenheid mag worden uitgevoerd als dove gevel. In hetzelfde lid staat ook dat de gevels van hoofdgebouwen waar de geluidbelasting van de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, uitgevoerd dient te worden als dove gevel dan wel met een geluidwerende vliesgevel of vergelijkbare constructie met hetzelfde effect als een dove gevel. Voor de betreffende hoeksituatie houdt deze bepaling in dat één gevel als dove gevel kan worden uitgevoerd en voor de andere gevel een andere constructie moet worden gebruikt. In paragraaf 6.3 van het akoestisch onderzoek (bijlage 3 bij de toelichting), worden diverse voorbeelden gegeven. Welke keuze hierin wordt gemaakt is aan een initiatiefnemer, het bestemmingsplan is hierin flexibel en maakt deze keuzen mogelijk.</p> <p>De aanwezigheid van een geluidsluwe gevel per woning is niet voldoende geborgd in de regels. In het akoestische onderzoek is aangegeven dat dit voor de noordelijke ontwikkeling gedaan kan worden door een geluidsscherm aan te brengen. Het is echter ook mogelijk dit op een andere wijze vorm te geven. Daarom worden de volgende regels aan de planregels toegevoegd.</p> <p><b>Geluidluwe gevel</b>  een gevel waarop de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai en de geluidbelasting vanwege spoorweglawaai de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder juncto het Besluit geluidhinder niet overschrijdt.</p>

	<p>Onder 15.2.2 wordt de volgende planregel toegevoegd:  Woningen waarvoor een hogere waarde vanwege spoorweglawaai is vastgesteld en woningen die op grond van het bepaalde onder g worden uitgevoerd met een dove gevel, een geluidwerende vliesgevel of een daarmee vergelijkbare constructie mogen uitsluitend worden gebouwd als deze woningen, al dan niet na het treffen van geluidwerende maatregelen, beschikken over ten minste één geluidluwe gevel;</p>
<p>g. Reclamant maakt zich zorgen over de verstoring op deze diepte op de Gilze Rijenbreuk. Zij achten dat het aspect waterhuishouding onvoldoende onderzocht is.</p>	<p>In de notitie over de Gilze-Rijenbreuk wordt geconcludeerd dat door maatregelen te treffen, wordt voorkomen dat de waterkerende werking van de breuk wordt weggenomen. Hiermee wordt het bestemmingsplan, op dit punt, uitvoerbaar geacht.</p> <p>In het kader van het realiseren van de onderdoorgang dient inderdaad nader onderzoek uitgevoerd te worden naar de exacte aard van de te nemen maatregelen in relatie tot de Gilze-Rijen breuk. Dit onderzoek is noodzakelijk in het kader van de manier van realisatie en heeft geen invloed op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Uitvoeringsaspecten komen over het algemeen niet aan bod in bestemmingsplannen. Toetsing van de uitvoeringsaspecten gebeurt in het kader van de omgevingsvergunning.</p>
<p>h. Reclamant mist informatie over hoe vrachtwagens ten behoeve van bevoorrading kunnen keren ter hoogte van de tunnel.</p>	<p>Op de verbeelding van het bestemmingsplan is aangegeven op welke gronden de bestemming 'Verkeer' rust. Binnen de gronden met deze bestemming is voldoende ruimte aanwezig om een goede inrichting te maken van dit gebied waarbij ook ruimte geboden wordt voor de bevoorrading van bedrijven.</p>
<p>i. Naar aanleiding van het bodemonderzoek moet er een andere bouwtechniek met onderwaterbeton worden toegepast. Dit kost vele malen meer. Reclamant stelt de vraag of het plan nog binnen het huidige budget past.</p>	<p>Met duurdere bouwmethodes is rekening gehouden in de exploitatie. Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid staan de gemeente Gilze en Rijen, het Rijk en de Provincie Noord-Brabant garant voor de uitvoering van het project. Het bestemmingsplan is hiermee economisch uitvoerbaar.</p>
<p>j. Reclamant verzoekt om een toelichting waarom het college vindt dat het plangebied onder de categorie innovatieve ontwikkeling valt (in het kader van de regeling uitvoering Crisis en Herstelwet).</p>	<p>In het kader van de aanmelding van het bestemmingsplan bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en het verzoek om het bestemmingsplan Stationsomgeving Rijen toe te voegen</p>

	<p>aan het experiment van artikel 7c Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet is gemotiveerd hoe het project bijdraagt aan innovatieve ontwikkelingen. Uit jurisprudentie volgt dat het daarbij niet gaat om de vraag of het project zelf bijdraagt aan innovatieve ontwikkelingen maar of de specifieke mogelijkheid om af te wijken van wettelijke bepalingen bijdraagt aan innovatieve ontwikkelingen. Daarvan is hier onder meer sprake omdat de mogelijkheid van toekenning van een voorlopige bestemming voor maximaal 7 jaar betekent dat de wet effectiever wordt ingezet bij infrastructurele projecten waarbij het aspect ‘tijd’ een belangrijk beheersaspect is. De motivatie is door het ministerie beoordeeld en akkoord bevonden hetgeen heeft geleid tot toekenning van het verzoek.</p>
<p>k. Reclamant mist de voorlopige bestemming voor de brandweer.</p>	<p>Op dit punt wordt ook nader ingegaan onder punt d van deze zienswijze.</p> <p>In de toekomstige situatie wordt de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer en hulpdiensten. Voor hulpdiensten wordt een alternatief plan opgesteld.</p>
<p>l. Volgens reclamant is de begrenzing van het plangebied niet goed gedefinieerd. Er dient een nieuwe begrenzing te worden vastgesteld. De procedure van de ter visielegging moet opnieuw gebeuren voor het nieuw vastgestelde plangebied waarin dit gehele plangebied is meegenomen in de onderzoeken.</p>	<p>Het plangebied zoals weergegeven in de verbeelding van het bestemmingsplan is leidend. Binnen deze grenzen zijn bestemmingswijzigingen voorzien. De begrenzingen zoals aangehouden in de diverse afbeeldingen in de toelichting zijn indicatief ingetekend. De afbeeldingen en tekst in de toelichting zijn niet juridisch bindend.</p> <p>De oostelijke uitloper van het plangebied omvat inderdaad niet het volledige wachtspoor. Dit komt omdat daar geen planologische wijzigingen noodzakelijk zijn. Aan de westzijde wordt ruimte die beschikbaar komt na verwijdering van het wachtspoor, deels ingezet voor de snelfietsroute. De tekst in de inleiding van de toelichting dat het plangebied de hele lengte van het goederenwachtspoor omvat wordt in de toelichting van het bestemmingsplan, naar aanleiding van deze zienswijze, genuanceerder beschreven. De zin wordt als volgt aangepast: Hierbij gaat het om het grootste deel van het goederenwachtspoor, in het westen tot aan de Vincent van Goghstraat en in het oosten tot iets voorbij de Nijverheidslaan, de ten noorden van het spoor liggende infrastructuur</p>

	<p>en de omgeving van de Stationsstraat en de Julianastraat tussen de Constance Gerlingsstraat in het noorden tot net voorbij de Karel Doormanstraat in het zuiden.</p> <p>Per (milieu)onderzoek is het onderzoeksgebied afgewogen en afgebakend ten aanzien van de impact van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Indien noodzakelijk zijn ook woningen die buiten het plangebied zijn gelegen onderzocht.</p>
<p>m. Reclamant stelt dat voor een ruimtelijk goede inpassing (en niet alleen functionele inpassing) ruimte nodig is. Het knelpunt bij de versmalling van het stedenbouwkundige profiel ter hoogte van de Karel Doormanstraat wordt, indien er geen aanvullende maatregelen worden genomen, met de uitvoering van dit plan alleen maar groter. Er wordt aangedragen dat met het aanpassen van de stedenbouwkundige structuur aan de westzijde van de tunnel een vloeiende verbindende route kan worden ingepast in het doorgaande wegprofiel. Hiermee vervalt de opmerkelijke knik in de weg.</p> <p>Het raadsbesluit van 1 november 2018 wordt volgens reclamant teniet gedaan door een knik van 2,5 meter ter hoogte van de Julianastraat 86. Reclamant wordt als belanghebbende sterk benadeeld en kan zich niet verenigen met de voorgestane sloop van het eigendom.</p>	<p>Reclamant gebruikt in de zienswijze een uitsnede van een tekening die afkomstig is uit een concept uitwerkingsontwerp voor de Julianastraat. Deze tekening is niet opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Dit concept uitwerkingsontwerp is inmiddels achterhaald. Dit deel van de Julianastraat valt ook niet binnen de grenzen van het ontwerpbestemmingsplan Stationsomgeving Rijen.</p> <p>In het raadsbesluit van 12 november 2018 is gekozen voor het zogenaamde ‘westelijke tracé’ voor de onderdoorgang. Hiermee wordt bedoeld op de keuze die moest worden gemaakt tussen ruimte creëren aan de west- of oostzijde van de Julianastraat voor het inpassen van de onderdoorgang. Hiervoor is door Houtman+Sander een stedenbouwkundige onderbouwing gegeven. Om meerdere redenen is de voorkeur gegeven aan het westelijke tracé, waaronder de mogelijkheid het historisch lint in de bebouwing te versterken. Dit historisch lint was aan de oostzijde in de rooilijn verder doorgezet dan aan de westzijde van de Julianastraat (na de Karel Doormanstraat ligt de rooilijn aan de westzijde van de Julianastraat verder terug). De uitgangspunten om te kiezen voor het westelijke tracé zijn met het bestemmingsplan niet verlaten. Er is geen sprake van ‘doorknippen’ van het cultuurhistorisch lint.</p>
<p>n. Reclamant vraagt zich af of de kosten voor de ongelijkvloerse voetgangersoversteek zijn meegenomen in het budget.</p>	<p>Met de extra voetgangersbrug is rekening gehouden in de exploitatie. Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid staan de gemeente Gilze en Rijen, het Rijk en de Provincie Noord-Brabant garant voor de uitvoering van het project. Het bestemmingsplan is hiermee economisch uitvoerbaar.</p>

<p>o. Reclamant mist een verkeersaudit of andere rapportage waarin de veiligheid van het kruispunt Constance Gerlingsstraat wordt onderzocht. Dit is onvolledig volgens reclamant.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Het kruisingsvlak Stationsstraat/Constance Gerlingsstraat wordt in de uitwerkingsfase nader gedetailleerd, niet in het bestemmingsplan.. Binnen de ruimte die is opgenomen in het bestemmingsplan is een verkeersveilige oplossing te realiseren. In de uitwerking wordt ook een integrale veiligheidsaudit uitgevoerd. Vanwege de wijzigingen in het ontwerp van de onderdoorgang is de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid.</p>
<p>p. Volgens reclamant voldoet het plan niet aan de beleidsrichtlijn van de CROW. Het voorgestelde gemiddelde hellingspercentage van 4% is gebaseerd op advies van Stichting ZET welke zijn uitgegaan van een hoogteverschil van 4,5 meter, terwijl dit 6 meter bedraagt. Het gemiddelde hellingspercentage is nu 4% terwijl dat volgens de CROW 1,8% mag zijn. Dit wordt door reclamant als onveilig beschouwd.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect hellingspercentage, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Hierin is onderbouwd op basis van welke gegevens de opgenomen hellingspercentages zijn gebaseerd. Hieruit blijkt dat het hellingspercentage gemiddeld 4% bedraagt. Dit gemiddelde hellingspercentage van 4% is als ontwerpeis opgenomen. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning dient het ontwerp van de onderdoorgang aan deze ontwerpeis te worden getoetst. In de regels van het bestemmingsplan wordt opgenomen dat het hellingspercentage van de onderdoorgang gemiddeld maximaal 4% mag bedragen.</p> <p>In de planregels worden hiervoor:  In artikel 2 'Wijze van meten' het begrip 'Het gemiddelde hellingspercentage' als volgt toegevoegd:  <b>Het gemiddeld hellingspercentage</b>  Een percentage dat wordt bepaald door het hoogteverschil tussen het begin en het eindpunt van een helling (inclusief overgangsbogen) te delen</p>

	<p>door de horizontale afstand tussen het begin en eindpunt van dezelfde helling, vermenigvuldigd met 100;</p> <p>onder artikel 8.2.2 wordt het volgende toegevoegd. Het gemiddelde hellingspercentage van het wegdek van de tunnel mag niet meer dan 4% bedragen.</p>
<p>q. Volgens reclamant is het versterken van het lint alleen mogelijk als in bijlage 2 figuur 1 de linker situatie wordt aangehouden. Verzoek is om de rechter situatie te laten vervallen.</p>	<p>De beide door reclamant aangehaalde herinrichtingsprincipes zijn opgesteld om aan te geven op welke wijze de snelheid kan worden verlaagd op de Julianatraat. In het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een ontwerp van de onderdoorgang die toegankelijkheid was voor autoverkeer. In dit ontwerp van de onderdoorgang werd, in combinatie van andere maatregelen in en rondom het stationsgebied, uitgegaan van het verlagen van de snelheid van autoverkeer en het ontmoedigen van autogebruik. Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Het nieuwe ontwerp gaat uit van een onderdoorgang die uitsluitend toegankelijk is voor langzaam verkeer. Door deze aanpassing van het ontwerp van de onderdoorgang, wordt de onderdoorgang niet meer bereikbaar voor autoverkeer. Door de keuze voor een onderdoorgang voor uitsluitend langzaam verkeer, wordt de onderdoorgang smaller en minder lang uitgevoerd. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor de inrichting van de openbare ruimte en het lint.</p>
<p>r. Reclamant stelt dat er voldaan moet worden aan de 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking'. Er is sprake van meerder woningbouwlocaties.</p>	<p>Het klopt dat er sprake is van meerdere woningbouwlocaties. In paragraaf 3.1.3 van de toelichting van het bestemmingsplan komt toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking aan bod. Hierin zijn de woningbouwlocaties gezamenlijk beschouwd. In deze toetsing is de planologische toename aan woningen, die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt, beschouwd. Het aantal nieuwbouwwoningen dat met het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt bedraagt maximaal 29. Met voorliggend bestemmingsplan worden echter ook 18 bestaande bouwtitels geschrapt. Zodoende is sprake van een toename aan woningen van 11 woningen.</p>

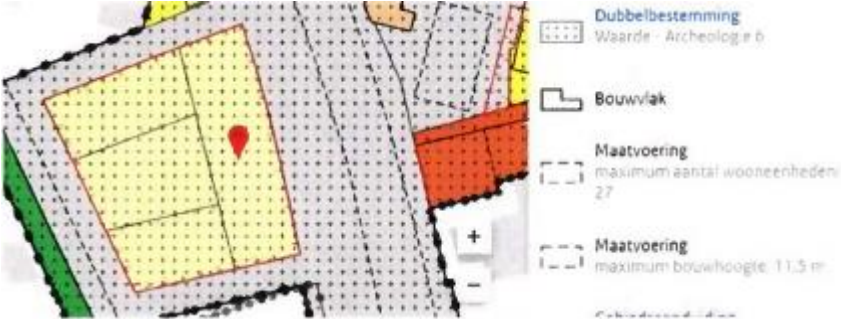
	Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling is ingevolge jurisprudentie bepaald dat vanaf 12 woningen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling die getoetst dient te worden aan de Ladder. In het bestemmingsplan worden 11 extra woningen mogelijk gemaakt ten opzichte van het vigerend bestemmingsplan. De ontwikkelingen zijn hiermee niet ladderplichtig.
s. Reclamant vraagt naar de oplossing van het college om de volgens reclamant ongunstigere Ausgangssituatie ten aanzien van 'sociale aspecten' door de grotere onderdoorgang vanwege de snelfietsroute te onderbouwen.	Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.  Hoewel de onderdoorgang ook onder de snelfietsroute door gaat, is het totaal naar de mening van het college wel sociaal veiliger. Tussen de onderdoorgang onder de snelfietsroute en de spooronderdoorgang is een grote opening zichtbaar, waardoor licht en ruimtelijke beleving mogelijk is en niet leidt tot een gevoel van sociale onveiligheid. Een aaneengesloten brede onderdoorgang creëert over het algemeen een gevoel van sociale onveiligheid. Daarvan is in dit geval geen sprake.
t. Reclamant verzoekt het onderzoek verkeersveiligheid nogmaals uit te voeren omdat het in de huidige situatie onvolledig is. De onderdoorgang is onderzocht exclusief het kruispunt Constance Gerlingsstraat en bijbehorende fietspaden in dat gebied. Hierdoor ontstaat een mogelijk gevaarlijke situatie.	Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.  Het kruisingsvlak Stationsstraat/Constance Gerlingsstraat wordt in de uitwerkingsfase nader gedetailleerd als dat nodig is, niet in het bestemmingsplan. Binnen de ruimte die is opgenomen in het bestemmingsplan is een verkeersveilige oplossing te realiseren. In de uitwerking wordt ook een integrale veiligheidsaudit uitgevoerd. Vanwege de wijzigingen in het ontwerp van de onderdoorgang is de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid.
u. Reclamant stelt dat het verkeersonderzoek met een verschillend aantal voertuigen rekent, vanwege het ontbreken van de nieuwbouwwoningen die in het plangebied worden gerealiseerd en de ontwikkeling van Leystromen in de militaire wijk wordt daarom niet	Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect <u>Verkeer</u> Intensiteiten autoverkeer, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.



<p>betrouwbaar geacht. Het verzoek is om een nieuwe berekening te maken met een reëel aantal verkeersvoertuigen.</p>	<p>Op basis van de landelijke kencijfers is afzonderlijk van deze ontwikkeling de specifieke verkeersgeneratie van het project Rijen-Zuid van Woonstichting Leystromen berekend. Het gaat in totaal om 19 extra voertuigbewegingen. Deze zijn verantwoord in onderstaande tabel.</p> <table border="1" data-bbox="1133 344 1989 587"> <thead> <tr> <th></th> <th>Categorie</th> <th>Prog.</th> <th>Kencijfer</th> <th>Verkeersgeneratie (mvt/etm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Bestaand (sloop)</b></td> <td>Huur, huis, sociale huur</td> <td>47</td> <td>5,3 per woning</td> <td>249</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"><b>Nieuw</b></td> <td>Huur, huis, sociale huur</td> <td>37</td> <td>5,3 per woning</td> <td>196</td> </tr> <tr> <td>Huur, app., sociale huur</td> <td>18</td> <td>4,0 per woning</td> <td>72</td> </tr> <tr> <td><b>Totaal</b></td> <td></td> <td><b>55</b></td> <td></td> <td><b>268</b></td> </tr> <tr> <td><b>Cumulatief</b></td> <td></td> <td><b>+8</b></td> <td></td> <td><b>+19</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>Extra verkeersbewegingen naar aanleiding van autonome ontwikkelingen zijn in de autonome groei van het verkeersmodel opgenomen en daarmee meegenomen in de uitgevoerde doorrekening voor de stationsomgeving Rijen.</p>		Categorie	Prog.	Kencijfer	Verkeersgeneratie (mvt/etm)	<b>Bestaand (sloop)</b>	Huur, huis, sociale huur	47	5,3 per woning	249	<b>Nieuw</b>	Huur, huis, sociale huur	37	5,3 per woning	196	Huur, app., sociale huur	18	4,0 per woning	72	<b>Totaal</b>		<b>55</b>		<b>268</b>	<b>Cumulatief</b>		<b>+8</b>		<b>+19</b>
	Categorie	Prog.	Kencijfer	Verkeersgeneratie (mvt/etm)																										
<b>Bestaand (sloop)</b>	Huur, huis, sociale huur	47	5,3 per woning	249																										
<b>Nieuw</b>	Huur, huis, sociale huur	37	5,3 per woning	196																										
	Huur, app., sociale huur	18	4,0 per woning	72																										
<b>Totaal</b>		<b>55</b>		<b>268</b>																										
<b>Cumulatief</b>		<b>+8</b>		<b>+19</b>																										
<p>v. Reclamant is van mening dat er voor de berekening van het fiets parkeren geen rekening is gehouden met de innovaties die hebben plaatsgevonden op het gebied van fietsen.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect Parkeren en fietsparkeren, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p>																													
<p>w. Reclamant stelt dat het niet te achterhalen is of het spoor ook is meegenomen in het aspect luchtkwaliteit. Verzoek om een aanvullend rapport waarbij ook de toegenomen spoorcapaciteit is meegenomen.</p>	<p>In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn alleen de effecten inzichtelijk gemaakt van de planologische wijzigingen ten opzichte van de achtergrondsituatie/bestaande situatie. De ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, voorzien onder andere in een spoorwegonderdoorgang, de herinrichting van de stationsomgeving en woningbouw. Er is, als gevolg van de beoogde planologische wijzigingen, geen sprake van een toename aan railverkeer. Bestaande bronnen, inclusief de bijbehorende autonome groei, zoals het railverkeer, zijn in het luchtkwaliteitsonderzoek niet meegenomen.</p>																													
<p>x. Volgens reclamant is het onderzoek naar externe veiligheid niet compleet. De hogedruk gastransportleiding welke van oost naar west parallel aan het spoort loopt dient te worden verplaatst. Er is volgens reclamant geen onderzoek gedaan naar de effecten voor het milieu als de tunnel de hogedruk transportleiding doorkruist. Reclamant is van</p>	<p>De leiding van Gasunie die bedoeld wordt (met kenmerk Z-520-01) is buiten bedrijf gesteld. Dit is bevestigd in een reactie door de Gasunie. Dat betekent dat deze leiding niet meer gebruikt wordt voor transport van gevaarlijke stoffen. Om deze reden is de leiding niet beoordeeld op eventuele effecten.</p>																													

<p>mening dat het besluit om geen milieueffectrapportage op te stellen onjuist is.</p>	<p>De leiding is abusievelijk nog wel opgenomen op de verbeelding en in de planregels van het ontwerpbestemmingsplan. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' verwijderd uit de planregels en de verbeelding.</p> <p>Tevens is contact geweest met Enexis. Zij zijn leidingbeheerder van gasleidingen in het plangebied. Deze leidingen zijn echter van beperkte omvang en hebben een druk lager dan 16 bar waardoor geconcludeerd dient te worden dat deze leidingen geen relevante leidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn, zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen. De leidingen zijn daarmee geen relevante risicobronnen vanuit het aspect externe veiligheid.</p>
<p>y. Naar aanleiding van verschillende gesprekken met de gemeente is reclamant van mening dat het besluit om geen m.e.r. beoordeling te laten plaatsvinden tegenstrijdig is met de informatie van de gemeente waarbij wordt aangegeven dat er een aanvullend onderzoek nodig is om de invloed van bouwen rondom de Gilze Rijenbreuk te kunnen bepalen.</p>	<p>In de notitie over de Gilze-Rijenbreuk wordt geconcludeerd dat door enkele relatief eenvoudige maatregelen te treffen, wordt voorkomen dat de waterkerende werking van de breuk wordt weggenomen. Hiermee wordt het bestemmingsplan op dit punt uitvoerbaar geacht.</p> <p>In het kader van het realiseren van de onderdoorgang dient inderdaad nader onderzoek uitgevoerd te worden naar de exacte aard van de te nemen maatregelen in relatie tot de Gilze-Rijen breuk. Dit onderzoek is noodzakelijk in het kader van de manier van realisatie en heeft geen invloed op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.</p> <p>Uitvoeringsaspecten komen over het algemeen niet aan bod in bestemmingsplannen. Toetsing van de uitvoeringsaspecten gebeurt in het kader van de omgevingsvergunning.</p> <p>Op basis van de uitgevoerde onderzoeken kan worden opgemaakt dat er geen significante negatieve milieueffecten te verwachten zijn en dat het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk is.</p>
<p>z. Volgens reclamant zal het nieuwe voorstel waarbij een gescheiden rijbaan wordt gerealiseerd niet voldoen aan de definitie van een veilige erftoegangsweg. Ook de in/uitrit ter hoogte van Julianastraat 110 wordt onveilig geacht.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p>

	<p>Het op 3 november 2021 gepresenteerde inrichtingsprincipe van de Julianastraat is een ontwerpschets en ziet op de uitvoering. De wijze van uitvoering wordt in het bestemmingsplan niet gedetailleerd, het bestemmingsplan maakt de benodigde functies mogelijk.</p> <p>Door het aangepaste ontwerp van de onderdoorgang wordt de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer. De onderdoorgang wordt ingericht zodat fietsers en voetgangers veilig het spoor kunnen kruisen.</p> <p>Het ontwerp wordt binnen de begrenzings van het bestemmingsplan nader uitgewerkt in overleg met bewoners en betrokken partijen.</p>
<p>aa. Volgens reclamant heeft het verkeersonderzoek van Antea Group 393 voertuigen minder in de berekeningen zitten. De ingevoerde verkeersstromen komen in verschillende onderzoeken niet overeen. Het is voor reclamant onduidelijk of de tunnel van de ene niet de andere beïnvloedt. Het onderzoek wordt onzorgvuldig geacht.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect intensiteiten autoverkeer, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Door Antea Group is, in het kader van het ontwerpbestemmingsplan, een berekening uitgevoerd van de verkeersintensiteiten in de toekomstige situatie. De verschillende ontwikkelingen die in de komende jaren gaan plaatsvinden waren in deze berekening meegenomen. De berekende verkeersintensiteiten waren een representatieve weergave van de toekomstige situatie. Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. De onderdoorgang wordt in de toekomstige situatie niet toegankelijk voor autoverkeer, met als gevolg dat minder autoverkeer over de Stationsstraat/Julianastraat rijdt. Op basis van de gewijzigde uitgangspunten is een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is bijgevoegd als bijlage bij de toelichting.</p>
<p>bb. De verkeerscijfers die zijn aangeleverd door de gemeente Gilze en Rijen voor het richtjaar 2026 zijn niet vermeld in het luchtkwaliteitsonderzoek. Reclamant vraagt inzicht in deze gegevens zodat deze geverifieerd kunnen worden.</p>	<p>De verkeerscijfers zijn als bijlage 1 bij het luchtkwaliteitsonderzoek (bijlage 6 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan) opgenomen.</p>
<p>cc. Reclamant stelt dat het stationsgebouw binnen 8 meter vanuit het midden van het spoor is gelegen en dat dit binnen de risicocontour ligt</p>	<p>De contour van 8 meter is gemeten op de wettelijk vastgestelde meetwijze. Deze meetwijze luidt: vanuit het midden tussen de buitenste sporen van de spoorbundel voor het doorgaande verkeer. Gemeten vanuit</p>

<p>waardoor er niet wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico (Bijlage 7, Toelichting).</p>	<p>het midden tussen de buitenste sporen van de spoorbundel, ligt het stationsgebouw (met het bouwvlak) niet binnen deze contour van 8 meter. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico.</p>
<p>dd. Reclamant stelt dat het niet te achterhalen is of het spoor ook is meegenomen in het stikstofdepositieonderzoek. Verzoek om een aanvullende rapportage waarin ook de fijnstof/stikstof van de toenemende capaciteit van het spoor wordt meegenomen.</p>	<p>In het stikstofdepositieonderzoek zijn alleen de effecten inzichtelijk gemaakt van de planologische wijzigingen. De ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, voorzien onder andere in een spoorwegonderdoorgang, de herinrichting van de stationsomgeving en woningbouw. Er is, als gevolg van de beoogde planologische wijzigingen, geen sprake van een toename van railverkeer. Bestaande bronnen, zoals het railverkeer, zijn in het stikstofdepositieonderzoek niet meegenomen.</p>
<p>ee. Reclamant stelt dat de verbeelding strijdig is met de op 4 juni 2020 vastgestelde gebiedsvisie. Hierin wordt de eis gesteld dat in aansluiting op het beeld van het lint de bouwhoogte hier maximaal 2 bouwlagen met (bewoonbare) kap toegestaan is. Er wordt niet aan deze voorwaarde voldaan.</p> 	<p>In figuur 2.19 van de toelichting is een mogelijke invulling van de zuidwest kwadrant opgenomen. Hierin is te zien dat de bebouwing parallel langs de Julianastraat bestaat uit twee lagen met een kap. Hiermee wordt dus aangesloten op het bepaalde in de gebiedsvisie d.d. 6 april 2020. Ook in de regels van het bestemmingsplan is rekening gehouden met maximaal 2 bouwlagen met een kap. In de regels is opgenomen dat het betreffend woonblok een maximum bouwhoogte van 11,5 meter mag hebben. In artikel 15.2.2, lid i is de bepaling opgenomen dat ieder hoofdgebouw afgedekt dient te worden door een dakvlak met een helling tussen de 48° en 55°. Dit houdt in dat de maximale invulling van het zuidwest kwadrant bestaat uit twee bouwlagen met een kap. Een hoofdgebouw met drie bouwlagen en een plat dak is op grond van het bestemmingsplan niet toegestaan.</p>

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, vanwege onderdelen d, e, f, l, p en x tot aanpassing van het bestemmingsplan, zie verder onderdeel C van deze nota.

7. Indiener onder 7

<p>Reclamant stelt dat er geen rekening is gehouden met een alternatieve looproute (met name voor mensen met een lichamelijke beperking of anderszins beperkt zijn in het gebruik van trappen) om aan de andere kant van het spoor te komen bij uitval van één of beide perronliften, dan de trappen.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Gebruikers van de onderdoorgang die niet met de trap kunnen, maken gebruik van de liften. Voor een andere oplossing (hellingbaan) is fysiek geen ruimte.</p> <p>Het beheer van de liften ligt bij ProRail. Bij het bouwen van liftinstallaties voor stations contracteert ProRail altijd 20 jaar volledig onderhoud mee. In het contract is een uitgebreide eisenset aan hersteltijden en beschikbaarheid, deze is afhankelijk van de aard van de storing en het belang van het functioneren van de lift.</p>
---	--

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8. Indiener onder 8

<p>a. Reclamant stelt dat er geen sprake is van goede participatie. De informatie avonden zijn volgens reclamant voor maar weinig mensen toegankelijk.</p> <p>Het delen van de ontwikkelingsplannen loopt via de plaatselijke krant, via mail, via de website en via een gemeentefolder die is niet in de gehele straat uitgedeeld aldus reclamant. De communicatie is niet eenduidig en zeer lastig te vinden.</p>	<p>Reclamant verwijst in de zienswijze naar een bijeenkomst van 3 november 2021. Dit betrof een bijeenkomst – ‘werkatelier’ – met de bewonerswerkgroep Rijen Zuid/ Militaire wijk over de in- en uitrit van de Militaire wijk en de aansluiting op de Julianastraat, waarbij een afvaardiging van twee bewoners uit de Julianastraat Oostzijde aansloten om alvast mee te kijken en input te geven vanuit de oostzijde. Op de persoonlijke uitnodiging van de gemeente hebben twee bewoners gereageerd en aangegeven hieraan deel te willen nemen. Daarna heeft een digitale bijeenkomst op 15 december 2021 plaatsgevonden voor alle bewoners uit de Stationsomgeving waaronder de Julianastraat.</p> <p>Voor het bestemmingsplan ‘Stationsomgeving Rijen’ geldt, dat de omgeving volgens de wettelijk voorgeschreven wijze is betrokken bij de planvorming. In de Nota van inspraak en vooroverleg is beschreven hoe de gemeente alle bewoners en overige betrokkenen bij het project Stationsomgeving Rijen heeft betrokken en heeft geïnformeerd.</p>
---	---

<p>b. Reclamant stelt een vraag over het aantal parkeervakken. De hoeveelheid in de huidige en nieuwe situatie is onduidelijk.</p>	<p>Het aspect parkeren wordt getoetst bij de aanvraag van de omgevingsvergunningen aan het op dat moment geldende gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeernormen. Op dat moment wordt de definitieve parkeerbehoefte en de wijze waarop voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd bepaald conform artikel 26.1 van de planregels.</p>
<p>c. Ook is er onduidelijkheid over de ontsluiting van het achterliggende verkeer van de Karel Doormanstraat, Atalanta en de West zijde van Rijen.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Deels betreft dit een uitwerking die plaatsvindt binnen de ontwikkeling van Rijen-Zuid. Om beide ontwikkelingen integraal te beschouwen hebben meerdere werkateliers met de werkgroep Rijen Zuid/Militaire wijk plaatsgevonden o.a. op 8 september en 3 november 2021, zie reactie hiervoor onder a.</p> <p>In algemene zin geldt, dat de wijze van uitvoering in een bestemmingsplan niet wordt gedetailleerd, het bestemmingsplan maakt de benodigde functies mogelijk. Het ontwerp wordt binnen de begrenzingen van het bestemmingsplan nader uitgewerkt in overleg met bewoners en betrokken partijen.</p>
<p>d. Reclamant stelt dat de gemeente via voorschriften en verbindingen een beter draagvlak met de bewoners had kunnen realiseren. De vergunning wordt nu goedgekeurd, zonder dat bewoners in hebben kunnen zien wat het voornemen inhoudt.</p>	<p>Voorliggend bestemmingsplan vormt het kader waaraan omgevingsvergunningen getoetst dienen te worden. Met voorliggend ontwerpbestemmingsplan worden geen omgevingsvergunningen goedgekeurd of verleend. De aanvragen van omgevingsvergunningen doorlopen, na vaststelling van het bestemmingsplan, een eigen procedure. Dat draagvlak voor de onderdoorgang mist, wordt door reclamant niet onderbouwd.</p>
<p>e. Reclamant stelt dat meer dan 80% van het verkeer van buiten het dorp Rijen komt.</p>	<p>Deze stelling wordt door reclamant niet nader geduid of gemotiveerd. Onduidelijk is welk punt reclamant hiermee bedoelt te maken.</p>
<p>f. Reclamant stelt dat de veiligheid niet kan worden geborgd in het huidige plan en roept op de vergunning te weigeren.</p>	<p>De wijze van uitvoering wordt is in een bestemmingsplan niet gedetailleerd, het bestemmingsplan maakt de benodigde functies mogelijk. Het ontwerp wordt binnen de begrenzingen van het bestemmingsplan nader uitgewerkt in overleg met bewoners en betrokken partijen. Met voorliggend ontwerpbesluit worden dus geen omgevingsvergunningen goedgekeurd of verleend. De aanvragen van omgevingsvergunningen doorlopen, na vaststelling van het bestemmingsplan, een eigen procedure.</p>

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

9. Indiener onder 9

<p>a. Reclamant stelt dat een onderbouwing ontbreekt waarom niet alle punten in het nationaal beleid van het Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Rijk (SVIR) van toepassing zijn.</p>	<p>Paragraaf 3.1.1 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt met onderstaande tekst aangevuld.</p> <p>De nationale belangen <b>5</b>, <b>6</b> en <b>7</b> in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zien op het verbeteren van de bereikbaarheid: slim investeren, innoveren en in stand houden. De beoogde planologische wijzigingen betreffen geen wijzigingen van de hoofdspoorlijn (hoofdnetwerk), maar zien onder andere in het mogelijk maken van een spoorwegonderdoorgang, de herinrichting van de stationsomgeving en woningbouw. Hierdoor zijn deze nationale belangen niet relevant. Een gelijkvloerse overgang wordt ongelijkvloers gemaakt. Nationaal belang <b>8</b> luidt 'verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's'. In het kader van dit bestemmingsplan zijn alle relevante milieuaspecten, waaronder luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, water, geluid en externe veiligheid, zorgvuldig onderzocht. In hoofdstuk 4 van de toelichting worden deze onderzoeken nader toegelicht en worden de effecten van de ontwikkeling inzichtelijk gemaakt. Nationaal belang <b>11</b> luidt 'ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten', dit is decentraal geborgd in de Interim omgevingsverordening van de Provincie Noord-Brabant. Het plangebied is niet gelegen binnen het Nationaal Natuurnetwerk (NNN)/Natuur Netwerk Brabant (NNB).</p>
<p>b. Reclamant stelt dat de onderbouwing van het provinciaal beleid te algemeen is, er wordt niet echt aan de beleidsstukken getoetst. Reclamant stelt dat de ontwikkeling niet bijdraagt aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, dat de kwaliteit van de fysieke leefomgeving voor de woningen rondom de tunnel achteruit gaat, terwijl er onvoldoende positieve effecten door de komst van de tunnel hier tegenover staan.</p>	<p>Toetsing aan het relevant provinciaal beleid vindt op de gebruikelijke manier plaats. De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening Noord-Brabant en de Omgevingsvisie Noord-Brabant hebben een doorwerking in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. De interim omgevingsverordening heeft tevens ook een doorwerking op de milieuaspecten. Dat er met het voornemen onvoldoende positieve effecten op de fysieke leefomgeving zijn, wordt door de gemeente niet onderschreven. Ook voor de woning van reclamant zijn positieve effecten te benoemen, zoals een afname aan geluidsoverlast op de woning en minder doorgaand verkeer langs de woning.</p>

<p>c. Het fietsverkeer heeft meer baat bij het handhaven van de huidige situatie dan de aanleg van de tunnel volgens reclamant.</p>	<p>De gemeente deelt dit standpunt niet. Door de aanleg van de onderdoorgang heeft het fietsverkeer geen hinder vanwege oplopende dichtligtijden vanwege de autonome ontwikkeling van hoofdfrequenter spoorverkeer. Bovendien is ongelijkvloers kruisen van een overweg veiliger dan gelijkvloers. Door de laatste wijziging van het ontwerp van de onderdoorgang wordt de onderdoorgang uitsluitend toegankelijk voor langzaam verkeer. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid.</p>
<p>d. Volgens reclamant wordt het fiets- en voetgangersverkeer niet gestimuleerd en wordt het een onveiligere en minder toegankelijke situatie.</p>	<p>Op dit punt is al ingegaan bij de reactie onder punt c.</p>
<p>e. Volgens reclamant is er geen gedegen verkeersonderzoek uitgevoerd, de veiligheid wordt hierin onvoldoende besproken.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Vanwege de wijzigingen in het ontwerp van de onderdoorgang is de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid. Op basis van de gewijzigde uitgangspunten is een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd.</p>
<p>f. Reclamant mist aandacht in de toelichting over de toename in verkeersintensiteit.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Er is geen toename van verkeer. De toekomstige verkeersgeneratie en de wijzigingen in de verkeerseffecten zijn meegenomen in de verkeerscijfers in het onderzoek.</p>
<p>g. Reclamant stelt dat de rijbaan onvoldoende breed is voor een menging van verschillende soorten verkeersgebruikers, dit is erg gevaarlijk.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>In september 2019 heeft de raad besloten over de voorkeursvariant van de onderdoorgang met als uitgangspunt de inrichting van de onderdoorgang als woonstraat.</p> <p>Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Het nieuwe ontwerp gaat uit van een onderdoorgang die uitsluitend toegankelijk is voor langzaam verkeer. Door deze aanpassing van het ontwerp van de onderdoorgang, wordt de onderdoorgang niet meer bereikbaar voor autoverkeer. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid.</p>



	<p>Bij de uitwerking wordt ervoor zorg gedragen dat de inrichting zo optimaal mogelijk is, meerdere detailuitwerkingen dragen daaraan bij, deze zijn op dit moment in het proces nog niet bekend. In de uitwerking wordt ook een veiligheidsaudit uitgevoerd.</p>
<p>h. Reclamant geeft aan dat de parkeerbehoefte niet voldoende wordt gewaarborgd, omdat met de ontwikkeling van de onderdoorgang parkeergelegenheid verdwijnt.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect Parkeren en fietsparkeren, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Voor nieuwe ontwikkelingen wordt het aspect parkeren getoetst bij de aanvraag van de omgevingsvergunningen aan het op dat moment geldende gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeernormen, conform artikel 26.1 van de planregels. Op dat moment wordt de definitieve parkeerbehoefte en de wijze waarop voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd bepaald. Het aantal parkeerplaatsen dat door de realisatie van de onderdoorgang verdwijnt, zal door de gemeente worden teruggebracht.</p> <p>Vanwege de realisatie van de onderdoorgang zullen 3 parkeerplaatsen in de openbare ruimte vervallen in de Stationsstraat. Deze drie parkeerplaatsen worden teruggebracht op de door de gemeente aangekochte gronden aan de Stationsstraat/Spoorlaan Noord. Hier kunnen ruim voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd.</p> <p>Reclamant heeft in de bestaande situatie de mogelijkheid twee auto's te parkeren op eigen terrein. Deze mogelijkheid blijft bestaan na de herinrichting van de Stationsstraat. Niet valt uit te sluiten dat ter plaatse van het perceel van reclamant een beperkte aanpassing in de inrichting van het perceel zal moeten plaatsvinden.</p>
<p>i. Reclamant is van mening dat er geen deugdelijk verkeersonderzoek is uitgevoerd en dat de conclusies met betrekking tot luchtkwaliteit nu ook niet goed zijn.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect Intensiteiten autoverkeer, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn de effecten inzichtelijk gemaakt van de planologische wijzigingen ten opzichte van de achtergrondsituatie/bestaande situatie. De ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, voorzien onder andere in een spoorwegonderdoorgang, de herinrichting van de stationsomgeving en woningbouw.</p>

	<p>De verkeerscijfers zijn als bijlage 1 bij het luchtkwaliteitsonderzoek (bijlage 6 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan) opgenomen. Dat er geen sprake is van een deugdelijk verkeersonderzoek wordt niet door reclamant onderbouwd.</p> <p>Naar aanleiding van het aangepaste ontwerp van de onderdoorgang (het toegankelijk maken van de onderdoorgang voor uitsluitend langzaam verkeer) is een nieuwe verkeersonderzoek en een nieuw luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd.</p>
<p>j. Met betrekking tot het aspect geluid is reclamant van mening dat het onderzoek niet volledig is omdat er alleen helikopters zijn meegenomen en geen ander vliegverkeer. Hierdoor is de gecumuleerde geluidsbelasting niet vast te stellen.</p>	<p>Geluidhinder als gevolg van luchtverkeerslawaai (zowel voor helikopters als het overige luchtvaartverkeer) is alleen relevant indien sprake is van een ontwikkeling binnen de KE-contour van de vliegbasis. Het plangebied ligt buiten de 35 Ke-contour, waardoor vliegbasis Gilze-Rijen voor wat betreft het aspect geluid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Gezien het feit dat de ontwikkeling niet is gelegen binnen de 35 Ke-zone, is het niet noodzakelijk dit bij de cumulatie te betrekken, zoals dit in het akoestisch onderzoek reeds gebeurd is voor weg- en spoorweglawaai.</p>
<p>k. Reclamant stelt dat er een bemalingsadvies moet worden opgesteld voor de aanleg van de tunnel. Op dit moment is het onderzoek nog onvolledig.</p>	<p>De onderzoeken die in het kader van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd, zijn uitgevoerd ten aanzien van de beoogde planologische wijzigingen. Het opstellen van een bemalingsadvies wordt mede door het Waterschap gezien als een uitvoeringsaspect en wordt in een later stadium opgesteld en getoetst door het waterschap.</p>
<p>l. Reclamant stelt dat de formulering in artikel 15.5.3 van de planregels te summier is. Dit wordt als onduidelijk en onvoldoende gemotiveerd gezien, mede in relatie tot de geconstateerde bodem- en grondwaterverontreinigingen.</p>	<p>De opgenomen eisen tot waterberging van 7 liter per m<sup>2</sup> voor vervanging van verharding en 60 liter per m<sup>2</sup> voor de toename in verharding komen uit het gemeentelijk beleid (Gemeentelijk Rioleringsplan, verbreed GRP Gilze en Rijen 2021-2025). De daadwerkelijke eis tot waterberging wordt bepaald bij de aanvraag van de omgevingsvergunningen voor de woningbouwlocaties. De opgenomen voorwaardelijke verplichting in artikel 15.5.3 bepaalt dat het realiseren van bebouwing uitsluitend is toegestaan indien wordt voldaan aan een waterbergingsvoorziening van voldoende omvang. Op deze manier wordt gewaarborgd dat voorafgaande aan de realisatie voorzien wordt in voldoende waterberging.</p> <p>Voorafgaande aan de realisatie dienen ook aanvullende werkzaamheden te worden verricht ten behoeve van de geconstateerde bodem- en grondwaterverontreinigingen in de vorm van een actualiserend onderzoek en eventuele saneringswerkzaamheden.</p>

	<p>Op dat moment is duidelijk welke capaciteit de waterbergingsvoorziening dient te hebben en kan de nadere inkadering van eventuele verontreiniging worden bepaald. Op basis van de reeds uitgevoerde onderzoeken kan worden geconcludeerd dat de planologische wijziging uitvoerbaar is.</p>
<p>m. Reclamant stelt dat alle aspecten ervoor zorgen dat het woongenot wordt aangetast. Reclamant wordt direct geraakt. Er wordt in het bijzonder gewezen op de ernstige vermindering van de bereikbaarheid van het perceel in de toekomstige situatie en het tijdelijk verdwijnen van de bereikbaarheid van het perceel gedurende de bouwperiode van 7 jaar.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>De wijze van uitvoering wordt in een bestemmingsplan niet gedetailleerd, het bestemmingsplan maakt de benodigde functies mogelijk. Het ontwerp wordt binnen de begrenzings van het bestemmingsplan nader uitgewerkt in overleg met bewoners en betrokken partijen. Voor het definitief ontwerp van de onderdoorgang (inclusief de uitvoeringsaspecten) dient een omgevingsvergunning te worden aangevraagd.</p> <p>Gedurende de realisatiefase zal het perceel van reclamant enkel te voet bereikbaar zijn. In het bestemmingsplan wordt een periode van 7 jaar genoemd. Dit houdt in dat binnen de periode van 7 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan de werkzaamheden op gronden waarop de tijdelijke bestemming is gelegd uitgevoerd dienen te zijn. Dit betekent dat de werkzaamheden ergens in de periode van 7 jaar plaats zullen vinden. De daadwerkelijk realisatiefase zal aanzienlijk korter zijn, waarschijnlijk 2 jaar. Bij de werkzaamheden wordt overlast tot een minimum beperkt.</p>
<p>n. Volgens reclamant is er geen sprake van de vermeende positieve invloed van het plan. De ambitie om de stationsomgeving aan de noordzijde te verbeteren wordt niet gerealiseerd.</p>	<p>De gemeente is wel van mening dat de aanleg van de onderdoorgang en de herinrichting van het stationsgebied een positieve invloed heeft op aspecten van veiligheid, leefbaarheid en mobiliteit. Deze opmerking wordt verder voor kennisgeving aangenomen.</p>
<p>o. Reclamant betwist de uitkomsten van het natuuronderzoek ten aanzien van stikstof op Natura 2000-gebieden. Onduidelijk is of de gebruikte rekenmethode juist en zorgvuldig is geweest.</p>	<p>In het stikstofdepositieonderzoek zijn alleen de effecten inzichtelijk gemaakt van de planologische wijzigingen. Het uitgevoerde onderzoek is in lijn uitgevoerd met de handreiking van BIJ12. In hoofdstuk 3 van het onderzoek zijn de uitgangspunten van het stikstofdepositieonderzoek opgenomen. Het uitgevoerde onderzoek sluit aan op de uitgangspunten van het voornemen.</p>
<p>p. Reclamant vindt het opmerkelijk dat het flora en faunaonderzoek in de winter is uitgevoerd en geeft aan dat dit geen representatief beeld kan opleveren. Volgens reclamant is een Wnb ontheffing op dit moment niet</p>	<p>Het veldbezoek dat voor de quickscan voor de Wet natuurbescherming is uitgevoerd heeft op 4 en 5 februari 2021 plaatsgevonden.</p> <p>Op het moment dat het veldbezoek is uitgevoerd, zijn inderdaad niet alle soorten zichtbaar aanwezig. Diersoorten zijn bijvoorbeeld alleen nachtactief of in een bepaalde</p>

<p>voorhanden en is onduidelijk of deze daadwerkelijk verkregen kan worden.</p>	<p>periode van het jaar aan- of afwezig. Daarom zijn de eisen die soorten/soortgroepen met betrekking tot vaste rust- en verblijfplaatsen, foerageergebieden en migratierouten aan hun leefomgeving stellen, vergeleken met en getoetst aan de situatie in het veld. Daarnaast zijn meerdere gebouwen, in totaal acht gebouwen (zowel woningen als bedrijfspanden) inpandig onderzocht op het voorkomen van gebouwbewonende soorten als vlermuizen en steenmarter. Voor de aanwezige reptielen en amfibieën zijn aanwezige landschapselementen als open plekken, groenstructuren en watergangen bekeken op hun potentie en aanwezigheid van exemplaren. Voor planten is gelet op de vegetatiestructuur en de abiotische omstandigheden van de groeiplaats.</p> <p>Op deze manier is ook het belang van het plangebied beoordeeld voor flora en fauna die niet zijn waargenomen gedurende de biotooptoets, maar desondanks toch mogelijk kunnen voorkomen ter plaatse van het plangebied.</p> <p>Op basis van de quickscan is voor een aantal soorten een aanvullend onderzoek uitgevoerd waarbij per soort gehandeld is conform de daarvoor geldende protocollen en kennisdocumenten. Hiervoor zijn aanvullend diverse bezoeken gebracht aan het plangebied.</p> <p>Voor een ontheffing op grond van de Wnb is een aparte procedure nodig, voor het bestemmingsplan is van belang of op grond van de onderzoeksrapporten de conclusie gerechtvaardigd is dat een ontheffing uiteindelijk verkregen zal kunnen worden. Daarvan is hier sprake.</p>
<p>q. Reclamant is van mening dat er ten onrechte geen m.e.r. is opgesteld.</p>	<p>De onderzoeken die in het kader van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd, voor onder andere de aspecten ecologie en verkeer, zijn uitgevoerd ten aanzien van de beoogde planologische wijzigingen. Op basis van deze uitgevoerde onderzoeken kan worden geconcludeerd dat de planologische wijzigingen uitvoerbaar zijn, dat er geen significante negatieve milieueffecten te verwachten zijn en het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk is. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunningen worden de uitvoeringsaspecten getoetst.</p>
<p>r. Reclamant stelt dat het cultuurhistorisch lint wordt 'doorgeknipt', hierover staat ten onrechte niets vermeld in het plan.</p>	<p>In het raadsbesluit van 12 november 2018 is gekozen voor het zogenaamde 'westelijke tracé' voor de onderdoorgang. Hiermee wordt bedoeld op de keuze die moest worden gemaakt tussen ruimte creëren aan de west- of oostzijde van de Julianastraat voor het inpassen van de onderdoorgang. Hiervoor is door Houtman+Sander een</p>

	<p>stedenbouwkundige onderbouwing gegeven. Om meerdere redenen is de voorkeur gegeven aan het westelijke tracé, waaronder de mogelijkheid het historisch lint in de bebouwing te versterken. Dit historisch lint was aan de oostzijde in de rooilijn verder doorgezet dan aan de westzijde van de Julianastraat (na de Karel Doormanstraat ligt de rooilijn aan de westzijde van de Julianastraat verder terug). De uitgangspunten om te kiezen voor het westelijke tracé zijn met het bestemmingsplan niet verlaten. Er is geen sprake van 'doorknippen' van het cultuurhistorisch lint.</p>
<p>s. Reclamant betwist of de archeologische waarden in de bodem worden aangetast. De impact van het plan is nog niet bekend.</p>	<p>Archeologische waarden worden beschermd door de opgenomen archeologische dubbelbestemming. Indien uit archeologisch onderzoek, dat in het kader van de vergunningaanvraag wordt uitgevoerd, blijkt dat nader onderzoek of vervolgacties (het opstellen van een Programma van Eisen) ten aanzien van eventuele archeologische vindplaatsen noodzakelijk zijn, dienen deze voor de aanvraag van de omgevingsvergunning te worden uitgevoerd. De archeologische waarden worden hiermee voldoende beschermd.</p>
<p>t. Reclamant stelt dat het ontbreken van de ontheffing om bij de gasleiding te bouwen het plan in de weg staat. Daarnaast is het volgens reclamant onduidelijk welke andere leidingen er in het plangebied liggen.</p>	<p>De leiding van Gasunie die bedoeld wordt (met kenmerk Z-520-01) is buiten bedrijf gesteld. Dit is bevestigd in een reactie door de Gasunie. Dat betekent dat deze leiding niet meer gebruikt wordt voor transport van gevaarlijke stoffen. Om deze reden is er geen sprake van verlegging en is de leiding niet beoordeeld op eventuele effecten.</p> <p>De leiding is abusievelijk nog wel opgenomen op de verbeelding en in de planregels van het ontwerpbestemmingsplan. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' verwijderd uit de planregels en de verbeelding.</p> <p>Tevens is contact geweest met Enexis. Zij zijn leidingbeheerder van gasleidingen in het plangebied. Deze leidingen zijn echter van beperkte omvang en hebben een druk lager dan 16 bar waardoor geconcludeerd dient te worden dat deze leidingen geen relevante leidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn, zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen. De leidingen zijn daarmee geen relevante risicobronnen vanuit het aspect externe veiligheid.</p>
<p>u. Reclamant stelt dat het duidelijk is dat de feitelijke uitvoerbaarheid van het plan niet vaststaat. Er ontbreken nog te veel ontheffingen/kennis. Ook stelt reclamant dat er geen enkel maatschappelijk draagvlak voor het plan is.</p>	<p>Voorliggend bestemmingsplan vormt het kader waaraan omgevingsvergunningen getoetst dienen te worden. De wijze van uitvoering wordt in een bestemmingsplan niet uitgedetailleerd, het bestemmingsplan maakt de benodigde functies mogelijk. Het</p>

<p>De feitelijke bruikbaarheid van de onderdoorgang voor hulpverleningsvoertuigen wordt door reclamant tevens in twijfel gebracht.</p>	<p>ontwerp wordt binnen de begrenzings van het bestemmingsplan nader uitgewerkt in overleg met bewoners en betrokken partijen.</p> <p>In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is overleg geweest met de veiligheidsregio Midden- en West-Brabant. Na de terinzagelegging is het ontwerp van de onderdoorgang, naar aanleiding van de financiële uitvoerbaarheid, aangepast. In de toekomstige situatie wordt de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer en hulpdiensten.</p> <p>Dat draagvlak voor de onderdoorgang mist, wordt door reclamant niet onderbouwd.</p>
<p>v. Reclamant stelt dat de tijdelijke verkeersbestemming op het perceel voor een ernstige inbreuk op het eigendomsrecht zal zorgen. Het tijdelijke gebruik van 7 jaar wordt in twijfel getrokken en niet noodzakelijk geacht. Reclamant stelt dat er geen toestemming voor gegeven zal worden.</p>	<p>De inschatting is dat de tunnel aanzienlijk sneller gerealiseerd wordt dan deze 7 jaar. Er is echter een ruime termijn opgenomen, waarbinnen vast staat dat alles wordt gerealiseerd. De tijd dat daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van de strook grond is dus aanzienlijk korter en wordt in de uitvoering zo veel mogelijk beperkt tot het maximaal noodzakelijke. Zie ook reactie onder m.</p>
<p>w. Reclamant wijst erop dat de samenwerkingsovereenkomst en de bestuursovereenkomst niet ter inzage zijn gelegd, dit moet wel volgens artikel 3:11 Awb. Zonder deze stukken kan de economische en financiële uitvoerbaarheid niet worden getoetst.</p>	<p>De bestuursovereenkomst is een openbaar stuk en kan dus voor eenieder worden gevonden.</p>
<p>x. Reclamant vindt het onduidelijk of er een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd. Is er voldoende dekking voor het betalen van de planschade. Er is volgens reclamant nu al sprake van budgetoverschrijding.</p>	<p>In opdracht van de gemeente is door SAOZ een risicoanalyse planschade en nadeelcompensatie, op basis van het voorontwerpbestemmingsplan, gemaakt. Deze risicoanalyse is openbaar gemaakt, maar is geen onderzoek dat als bijlage aan het bestemmingsplan wordt toegevoegd. De risicoanalyse is bedoeld om de gemeente globaal inzicht te geven in de bandbreedte van eventuele planschade en/of nadeelcompensatie, waarmee in financiële zin rekening gehouden dient te worden.</p> <p>Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid staan de gemeente Gilze en Rijen, het Rijk en de Provincie Noord-Brabant garant voor de uitvoering van het project. Het bestemmingsplan is hiermee economisch uitvoerbaar.</p>

<p>y. Volgens reclamant zijn alternatieve mogelijkheden onvoldoende onderzocht. Dit duidt op een onzorgvuldige besluitvorming.</p>	<p>Er zijn wel degelijk alternatieven overwogen. De raad heeft op 9 juli 2018 een besluit genomen voor de onderdoorgang in de Julianastraat-Stationstraat als voorkeursalternatief, naar aanleiding van een integrale planstudie die in 2017 is gestart samen met het ministerie, de provincie en ProRail.</p> <p>Eerder was al de inpassing onderzocht van een onderdoorgang in het verlengde van de Haansbergseweg, deze was op die locatie niet inpasbaar. Met de voorkeursvariant op de huidige locatie kan het beste tegemoet worden gekomen aan de verschillende samenkomende aspecten en belangen waaronder de ambities van de gemeente Gilze en Rijen ten aanzien van het gebied rondom het station en het spoor, het instandhouden van de Rijense as in zowel stedenbouwkundig, ruimtelijk en verkeerskundig opzicht, de effecten voor dichtligtijden vanwege het Programma Hoogfrequent Spoor, het aspect veiligheid vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en te treffen geluidmaatregelen langs het spoor vanuit het MJPG.</p>
--	--

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, vanwege onderdelen n en t tot aanpassing van het bestemmingsplan, zie verder onderdeel C van deze nota.

9a. Indiener onder 9

<p>De door indiener onder 9 ingediende zienswijze 9a is identiek aan de ingediende zienswijze 9.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt derhalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijze onder 9.</p>
--	---

**Conclusie:** Deze zienswijze, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10. Indiener onder 10

<p>a. Reclamant geeft aan dat er niet zozeer bezwaren zijn tegen de planologische ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt, maar tegen de mogelijke impact die de uitvoering van het project voor de woon- en leefomgeving kan betekenen. Reclamant ervaart namelijk</p>	<p>Voor het bestemmingsplan zijn trillingsonderzoeken uitgevoerd. In de onderzoeken zijn de effecten inzichtelijk gemaakt die de planologische wijzigingen hebben ten opzichte van de huidige situatie. De ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, voorzien onder andere in een spoorwegonderdoorgang, de</p>
---	---

<p>nu reeds hinder (trillingen) vanwege het toegenomen treinverkeer.</p>	<p>herinrichting van de stationsomgeving en woningbouw. Er is, als gevolg van de beoogde planologische wijzigingen, geen sprake van een toename aan railverkeer.</p> <p>De problematiek rondom de trillingen van het spoor heeft de uitdrukkelijke aandacht van de gemeente. In dit bestemmingsplan is enerzijds gekeken welke impact een onderdoorgang heeft op deze trillingen voor bestaande woningen en anderzijds welke impact de trillingen hebben op de nieuw te realiseren woningen.</p> <p>Uit het door Level acoustics &amp; vibrations uitgevoerde nader onderzoek naar het aspect trillingshinder (rapport 'Detailberekening Spoorzone Rijen' (kenmerk: LA.200507.R02) d.d. 2 september 2021) is gebleken dat bij nagenoeg alle woningen, waaronder de woning van reclamant, als gevolg van de onderdoorgang sprake is van een afname van het trillingsniveau.</p> <p>Ten aanzien van trillingen/hinder in het kader van de uitvoering geldt, dat voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden door de aannemer die de werkzaamheden gaat uitvoeren een nulmeting uitgevoerd zal worden in verband met het na uitvoering van de werkzaamheden kunnen vaststellen van eventuele schade als gevolg van de werkzaamheden. Schade aan woningen en/of hinder als gevolg van de werkzaamheden wordt zoveel mogelijk voorkomen. Dit wordt gemonitord door de aannemer tijdens de werkzaamheden. Dit betreft verder een uitvoeringsaspect. Uitvoeringsaspecten komen over het algemeen niet aan bod in bestemmingsplannen.</p>
<p>b. Reclamant sluit aan bij de zienswijze van indiener onder 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reclamant is van mening dat de conclusie die wordt getrokken in de vormvrije m.e.r. beoordeling tegenstrijdig is met het feit dat er wordt aangegeven dat er aanvullend onderzoek nodig is om de invloed van bouwen rondom de Gilze-Rijenbreuk te kunnen bepalen. Er wordt gesteld dat dit aspect niet voldoende onderzocht is. Reclamant stelt dat de economische uitvoerbaarheid niet aangetoond is door het onvolledige onderzoek.</li> </ul>	<p>Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1</p>



- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Reclamant noemt dat ook de hoge druk gastransportleiding beoordeeld dient te worden volgens de m.e.r. Er is geen onderzoek gedaan naar het verleggen van de hoge druk gastransportleiding, wat als onzorgvuldig wordt benoemd.</li><li>- Reclamant benoemt dat er ten onrechte wordt geconcludeerd dat er geen kwetsbare objecten aanwezig zijn. Er wordt gesteld dat er ten onrechte wordt gesteld dat een nadere beschouwing van de risicobronnen niet nodig is.</li></ul> |  |
|--|--|

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt vanwege onderdeel b (gasleiding) tot aanpassing van het bestemmingsplan, zie verder onderdeel C van deze Nota.

11. Indiener onder 11

a. Reclamant is van mening dat het terugbrengen van het aantal woningen en het aanpassen van het woningtype ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan zowel stedenbouwkundig als volkshuisvestelijk niet gewenst en niet nader onderbouwd is. Dit betreft de hoek tussen de Stationsstraat en het Stationsplein, op de plek waar twee nieuwe woningen voorzien zijn.  
Reclamant is reeds jaren bezig om in samenspraak met de gemeente tot een ander plan te komen en heeft op dit moment een plan gemaakt waarin zes appartementen en één grondgebonden woning beoogd zijn. Hierbij wordt het parkeren op het achtergelegen terrein opgelost.  
Reclamant vraagt om het meest recente bouwplan bij de vaststelling van het bestemmingsplan mee te nemen.

Het gaat hier om grond van de gemeente, in de markt zetten ten behoeve van realisatie van nieuwbouw is voorlopig niet aan de orde. Er zijn hierover ook geen afspraken gemaakt met reclamant. De gemeente dient hierbij rekening te houden met hetgeen is overwogen in het arrest van de Hoge Raad van 26 november 2021 (ECLI:NL:HR:2021;1778, Montferland). Dit betekent dat bij de verkoop van het onroerend goed mogelijke gegadigden gelijke kansen moet bieden.  
Terzijde: volgens jurisprudentie dient de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening te houden met een particulier initiatief, voor zover dat initiatief voldoende concreet is, tijdig kenbaar is gemaakt en ten tijde van de vaststelling van het plan op basis van de op dat moment bekende gegevens de ruimtelijke aanvaardbaarheid daarvan kan worden beoordeeld. Daarvan is ten aanzien van het bouwplan, zoals geschetst in de zienswijze, geen sprake; het is niet tijdig en voorzien van een ruimtelijke onderbouwing kenbaar gemaakt, maar bovendien wijkt het af van de door de gemeente beoogde invulling.

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12. Indiener onder 12

a. Reclamant woont tegenover het spoor op korte afstand van de Stationsstraat/Julianastraat. Zij ondervinden hevige hinder van trillingsoverlast in de gehele woning.

Voor het bestemmingsplan zijn trillingsonderzoeken uitgevoerd. In de uitgevoerde onderzoeken zijn de effecten inzichtelijk gemaakt die de planologische wijzigingen hebben ten opzichte van de huidige situatie. De ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, voorzien onder andere in een spoorwegonderdoorgang, de herinrichting van de stationsomgeving en woningbouw. Er is, als gevolg van de beoogde planologische wijzigingen, geen sprake van een toename aan railverkeer.  
De problematiek rondom de trillingen van het spoor heeft de uitdrukkelijke aandacht van de gemeente. In dit bestemmingsplan is enerzijds gekeken welke impact een

	<p>onderdoorgang heeft op deze trillingen bij bestaande woningen en anderzijds welke impact de trillingen hebben op de nieuw te realiseren woningen.</p> <p>Uit het door Level acoustics &amp; vibrations uitgevoerde nader onderzoek naar het aspect trillingshinder (rapport 'Detailberekening Spoorzone Rijen' (kenmerk: LA.200507.R02) d.d. 2 september 2021) is gebleken dat bij nagenoeg alle woningen, waaronder de woning van reclamant, als gevolg van de onderdoorgang sprak is van een afname van het trillingsniveau.</p>
<p>b. De woning is aangekocht vanwege de diepe tuin, wanneer er hoogbouw wordt gerealiseerd is de privacy volledig weg.</p>	<p>Ter plaatse van de woning van reclamant is een bouwhoogte van 8,5 meter toegestaan. Aan de achterzijde van deze woning is in dit bestemmingsplan een bouwhoogte van 9 meter toegestaan. Een maximum bouwhoogte van 9 meter kwalificeert niet als hoogbouw en met deze maximum bouwhoogte is juist rekening gehouden met de bestaande omgeving. Met privacy is rekening gehouden door een brede verkeersbestemming van circa 7 meter tussen het perceel van reclamant en het perceel waar nieuwbouw mogelijk wordt.</p>
<p>c. Reclamant stelt dat de woning ten onrechte niet in het plangebied is meegenomen. Er wordt in de onderzoeken nu geen rekening gehouden met de woning. Het effect op het woon- en leefklimaat dient volgens reclamant ook voor hun woning inzichtelijk te worden gemaakt.</p>	<p>Dat de woning van reclamant niet onderdeel uitmaakt van het plangebied, betekent niet dat er geen rekening wordt gehouden met het woon- en leefklimaat ter plaatse, maar houdt in dat ter plaatse geen bestemmingswijziging plaatsvindt. In de milieuonderzoeken is per milieu- en omgevingsaspect een afweging gemaakt welke woningen relevant zijn om te onderzoeken ten aanzien van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.</p> <p>Naar aanleiding van ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbesluit Hogere Waarden Spoorweglawaai is het akoestisch onderzoek aangevuld. Deze aanvulling bestaat uit een beschouwing van de effecten die de nieuwbouw aan de Julianastraat heeft op de geluidbelasting bij de bestaande woningen aan de Spoorlaan Zuid. Dit houdt concreet in dat de reflectie en afschermende werking van de nieuwbouw berekend is in relatie tot de geluidbelasting op de bestaande woningen. Het aangevulde akoestisch onderzoek is bijgevoegd als bijlage bij de toelichting.</p>
<p>d. Volgens reclamant is er geen sprake van goede participatie. Het college handelt volgens hen in strijd met artikel 3:2, 3:4 en 3:6 Awb. Met reclamant is niet besproken of er bereidheid is de woning aan de gemeente te verkopen nu het woon- en</p>	<p>De omgeving is volgens de wettelijk voorgeschreven wijze betrokken bij de planvorming. In de Nota van inspraak en vooroverleg bij het ontwerpbestemmingsplan is beschreven hoe de gemeente alle bewoners en overige betrokkenen bij het project Stationsomgeving Rijen heeft betrokken en heeft geïnformeerd. Van strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur is geen sprake.</p>

<p>leefklimaat ter plaatse voor reclamant niet meer aanvaardbaar is.</p>	<p>Dat er sprake zou zijn van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de woning van reclamant als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan wordt door reclamant niet nader onderbouwd. Uit de verrichte onderzoeken is voor deze veronderstelling geen grondslag te vinden.</p>
<p>e. Reclamant stelt dat het onduidelijk is welke geluidsmaatregelen planologisch zijn toegestaan binnen de bestemming Verkeer-Railverkeer. In paragraaf 4.3 van de toelichting staat volgens reclamant ten onrechte dat het bestemmingsplan zorgt dat de realisatie van de maatregelen mogelijk blijft.</p>	<p>De bouwmogelijkheden voor geluidschermen van het huidige bestemmingsplan zijn één op één overgenomen in het nu voorliggende bestemmingsplan.</p> <p>Geluidschermen kunnen worden geschaard onder spoorweginrichtingen (artikel 8.1 onder b). Binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' zijn geluidschermen met een maximum bouwhoogte van 1,5 meter rechtstreeks toegestaan, hogere schermen zijn mogelijk met een binnenplanse afwijkingvergunning. Deze bepaling ten aanzien van geluidschermen is overgenomen uit het vigerend bestemmingsplan 'Woongebied Rijen'. Met de zin 'dat de realisatie van de maatregelen mogelijk blijft' is bedoeld dat de geluidschermen die in de huidige situatie geplaatst mogen worden, ook in de toekomst zijn toegestaan. Er is geen sprake van een planologische wijziging.</p>
<p>f. Volgens reclamant is er ten onrechte niet gekeken naar hun woning in het akoestisch onderzoek.</p>	<p>Inzicht in de uitgevoerde akoestische onderzoeken is gegeven in de algemene beschrijving van het aspect geluid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Hierin wordt onder andere ingaan op de relevantie van de onderzochte woningen. Naar aanleiding van ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbesluit Hogere Waarden Spoorweglawaai is het akoestisch onderzoek aangevuld. Deze aanvulling bestaat uit een beschouwing van de effecten die de nieuwbouw aan de Julianastraat heeft op de geluidbelasting bij de bestaande woningen aan de Spoorlaan Zuid. Dit houdt concreet in dat de reflectie en afscherpende werking van de nieuwbouw berekend is in relatie tot de geluidbelasting op de bestaande woningen. Het aangevulde akoestisch onderzoek is bijgevoegd als bijlage bij de toelichting en vervangt het huidige akoestisch onderzoek.</p>
<p>g. Reclamant maakt zich zorgen over de bereikbaarheid wanneer de werkzaamheden worden verricht. Het bestemmingsplan is volgens hen onuitvoerbaar.</p>	<p>De bereikbaarheid tijdens de realisatiefase betreft een uitvoeringsaspect. Uitvoeringsaspecten komen over het algemeen niet aan bod in bestemmingsplannen. In het kader van de aanvraag van de omgevingsvergunning(en) wordt ingegaan op/getoetst aan de uitvoeringsaspecten, waaronder de bereikbaarheid tijdens de realisatiefase.</p>

	Tijdens de uitvoering wordt er naar gestreefd om alle woningen zo veel mogelijk bereikbaar te houden. In de uitvoering zal bereikbaarheid van de woning met de auto niet altijd mogelijk zijn. Op die momenten zal een passende oplossing in de directe nabijheid worden gezocht.
h. Ook bij het besluit hogere waarden is de woning van reclamant ten onrechte niet meegenomen. De woning is niet gebouwd op de hoge intensiteit en snelheid van het daartegenover gelegen spoor volgens reclamant.	Deze reactie betreft een zienswijze tegen het ontwerpbesluit Hogere Waarden Spoorweglawaaai. De ingediende zienswijzen tegen dit ontwerpbesluit worden in een separate Nota van Zienswijzen ontwerpbesluit Hogere Waarde Spoorweglawaaai Stationsomgeving Rijen samengevat en voorzien van een reactie.

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

13. Indieneer onder 13

a. Reclamant stelt dat de gemeente het streven naar meer fietsen in het groen niet nakomt. Bovendien acht reclamant de tunnel voor fietsverkeer gecombineerd met auto's in een te smalle tunnel gevaarlijk.	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota. De ambitie van de herontwikkeling is onder andere het versterken van de ruimtelijke kwaliteit, waaronder de vergroening van de openbare ruimte. De beoogde groene inpassingen zijn opgenomen in figuur 2.20 (de inrichtingsschets) van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan vormt het kader waarbinnen de bouwaanvraag van de ontwikkelingen worden getoetst. Groenvoorzieningen zijn op gronden van alle bestemmingen toegestaan.</p> <p>In het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een ontwerp van de onderdoorgang die toegankelijkheid was voor autoverkeer. Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Het nieuwe ontwerp gaat uit van een onderdoorgang die uitsluitend toegankelijk is voor langzaam verkeer. Door deze aanpassing van het ontwerp van de onderdoorgang, wordt de onderdoorgang niet meer bereikbaar voor autoverkeer. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid.</p>
---	--

	Bij de uitwerking wordt ervoor zorg gedragen dat de inrichting zo optimaal mogelijk is, meerdere detailuitwerkingen dragen daaraan bij, deze zijn op dit moment in het proces nog niet bekend. In de uitwerking wordt ook een veiligheidsaudit uitgevoerd.
b. Reclamant geeft aan dat de perrons van het station moeilijk bereikbaar zullen worden voor minder mobiele mensen.	Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.
c. Reclamant vindt dat het autoverkeer in de Stations- en Hoofdstraat verminderd moet worden. Door de tunnel zal dit alleen maar toenemen.	Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect Intensiteiten autoverkeer, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.  Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Het nieuwe ontwerp gaat uit van een onderdoorgang die uitsluitend toegankelijk is voor langzaam verkeer. Door deze aanpassing van het ontwerp van de onderdoorgang, wordt de onderdoorgang niet meer bereikbaar voor autoverkeer. Hiermee zal het autoverkeer in de Stationsstraat en Hoofdstraat aanzienlijk verminderen.
d. De alternatieve route voor de brandweer tijdens de realisatiefase wordt als betere route aangekaart. Dit zou ook de definitieve keuze moeten worden.	In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is overleg geweest met de veiligheidsregio Midden- en West-Brabant. Na de terinzagelegging is het ontwerp van de onderdoorgang, naar aanleiding van de financiële uitvoerbaarheid, aangepast. In de toekomstige situatie wordt de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer en hulpdiensten.
e. Reclamant stelt dat het draagvlak voor de tunnel mist. In de Toekomstvisie Gilze en Rijen 2025 wordt dit als een belangrijk punt aangekaart.	Dat draagvlak voor de onderdoorgang mist, wordt door reclamant niet onderbouwd. Aan dit punt in de Toekomstvisie is uitvoering gegeven door de grote inspanning die is geleverd om zoveel mogelijk eenieder te betrekken bij het proces, zoals beschreven in de nota vooroverleg en inspraak, maar ook door actief wensen en eisen vanuit de omgeving op te halen om deze zoveel mogelijk in de uitwerking van het ontwerp van de stationsomgeving te betrekken.
f. De financiële onderbouwing wordt door reclamant in twijfel getrokken. De vraag wordt gesteld wie er gaat opdraaien voor de extra kosten.	Met een eventuele saneringsopgave, de duurdere bouwmethodes, de verlengde onderdoorgang en extra voetgangersbrug is rekening gehouden in de exploitatie. Mede naar aanleiding van de financiële uitvoerbaarheid van het project is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Doordat de onderdoorgang niet meer toegankelijk wordt voor autoverkeer kan de onderdoorgang minder diep en minder breed worden

	<p>uitgevoerd. Hierdoor worden de kosten voor de realisatie van het project aanzienlijk verminderd.</p> <p>Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid staan de gemeente Gilze en Rijen, het Rijk en de Provincie Noord-Brabant garant voor de uitvoering van het project. Het bestemmingsplan is hiermee economisch uitvoerbaar.</p>
--	--

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14. Indiener onder 14
-----------------------

<p>a. Reclamant stelt dat 9 meter voor een 2-laags huis en 11,5 meter voor een 3 laags huis te hoog is voor de nieuwbouw aan de Julianastraat. Er wordt gevreesd voor bederf van het zicht en een negatieve invloed op het 'lint'.</p>	<p>Ten behoeve van de herontwikkelingen is een gebiedsvisie opgesteld en vastgesteld door de raad op 4 juni 2020. Voor de invulling van het zuidwest kwadrant, de ontwikkeling aan de Julianastraat, wordt gesteld dat in aansluiting op het beeld van het lint de bouwhoogte maximaal 2 bouwlagen met (bewoonbare) kap is toegestaan. In figuur 2.19 van de toelichting is een mogelijke invulling van de zuidwest kwadrant opgenomen. Hierin is te zien dat de bebouwing parallel langs de Julianastraat bestaat uit twee lagen met een kap en de andere bebouwing uit één laag met een kap. Hiermee wordt dus aangesloten op het bepaalde in de gebiedsvisie d.d. 6 april 2020.</p> <p>Ook is de regels van het bestemmingsplan is rekening gehouden met maximaal twee bouwlagen met een kap. In de regels is opgenomen dat het betreffend woonblok parallel langs de Julianastraat een maximum bouwhoogte van 11,5 meter mag hebben. In artikel 15.2.2, lid i is de bepaling opgenomen dat ieder hoofdgebouw afgedekt dient te worden door een dakvlak met een helling tussen de 48° en 55°. Dit houdt in dat de maximale invulling van het zuidwest kwadrant bestaat uit twee bouwlagen met een kap. Dit komt overeen met wat is opgenomen in de gebiedsvisie. Een hoofdgebouw met drie bouwlagen en een plat dak is op grond van het bestemmingsplan niet toegestaan.</p>
<p>b. Reclamant geeft aan dat de ambitie van de gemeente om het spoor veiliger te maken niet gehaald kan worden</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect Inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p>

<p>omdat het voor vooral fietsers niet veiliger wordt. Reclamant vreest voor ernstige ongelukken.</p>	<p>Door de aanleg van de onderdoorgang heeft het fietsverkeer geen hinder vanwege oplopende dichtligtijden vanwege de autonome ontwikkeling van hoogfrequenter spoorverkeer. Bovendien is ongelijkvloers kruisen van een overweg veiliger dan gelijkvloers. Vanwege de wijzigingen in het ontwerp van de onderdoorgang is de onderdoorgang in de toekomstige situatie niet meer toegankelijk voor autoverkeer. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid voor fietsers.</p>
<p>c. Reclamant wijst op tegenstrijdigheid in het plan. De barrière werking van het spoor wegnemen en gemotoriseerd verkeer ontmoedigen om via de Julianastraat te rijden is volgens reclamant in tegenspraak met elkaar. Er wordt gevreesd dat met het openlaten van de N282 door de tunnel naar het centrum het verkeer niet ontmoedigd wordt en dat dit tot onveilige situaties voor met name fietsers zal leiden.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid en Intensiteiten autoverkeer, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>In het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een ontwerp van de onderdoorgang die toegankelijkheid was voor autoverkeer. In dit ontwerp van de onderdoorgang werd, in combinatie van andere maatregelen in en rondom het stationsgebied, uitgegaan van het verlagen van de snelheid van autoverkeer en het ontmoedigen van autogebruik.</p> <p>Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Het nieuwe ontwerp gaat uit van een onderdoorgang die uitsluitend toegankelijk is voor langzaam verkeer. Door deze aanpassing van het ontwerp van de onderdoorgang, wordt de onderdoorgang niet meer bereikbaar voor autoverkeer. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid.</p>
<p>d. Reclamant vraagt zich af waarom er niet nu al is begonnen met maatregelen tot verminderen van de snelheid in de Julianastraat, bijvoorbeeld door het plaatsen van een 30 km bord.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Het bestemmingsplan vormt het kader waaraan omgevingsvergunningen getoetst dienen te worden. De definitieve verkeerskundige inrichting, waaronder het plaatsen van de benodigde verkeersborden, worden in het vervolg van het traject nader uitgewerkt. Na de wijzigingen van het ontwerp van de onderdoorgang, wordt de onderdoorgang in de toekomstige situatie afgesloten voor autoverkeer. Het nemen van maatregelen ten aanzien van het verlagen van de maximum snelheid is hiermee niet meer aan de orde.</p>
<p>e. Reclamant stelt dat de parkeernormen te summier benoemd worden. Ook zal volgens reclamant de</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect Parkeren en fietsparkeren, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p>



<p>parkeerbehoefte aan de zuidkant van het spoor toenemen middels dit plan.</p>	<p>Voor wat betreft het parkeren ten behoeve van het station is gekozen voor parkeren aan de noordkant.</p>
<p>f. Verder worden er door reclamant een aantal persoonlijke punten benoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De sloop van de woningen tussen het spoor en de woning van de reclamant zal het spoorweglawaai verhogen.</li> <li>- De aanleg van de weg direct achter de woning verhoogt het spoorweglawaai.</li> <li>- De aanleg van de tunnel verhoogt het spoorweglawaai.</li> <li>- De aanleg van de tunnel geeft scheurvorming/verzakking van de woning.</li> <li>- De aanleg van de weg achter de woning verlaagt het woongenot.</li> </ul>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect geluid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal door de aannemer die de werkzaamheden gaat uitvoeren een nulmeting uitgevoerd worden in verband met het na uitvoering van de werkzaamheden kunnen vaststellen van eventuele schade als gevolg van de werkzaamheden. Dit betreft verder een uitvoeringsaspect. Uitvoeringsaspecten komen over het algemeen niet aan bod in bestemmingsplannen. Toetsing van de uitvoeringsaspecten gebeurt in het kader van de omgevingsvergunning.</p> <p>De weg waarnaar reclamant verwijst, betreft de toegangsweg om de parkeerplaatsen ter plaatse van de ontwikkellocatie aan de Julianastraat te ontsluiten. Het betreft hier geen doorgaande weg, maar een weg waar uitsluitend bestemmingsverkeer zal komen. Deze ontsluiting en de parkeerplaatsen worden op een kwalitatieve manier ingericht en er wordt voor een duidelijke afbakening gezorgd. Bij de definitieve inrichting wordt voldoende rekening gehouden met het woongenot. Van een aantasting van het woongenot zal geen sprake zijn.</p>

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

15. Indiener onder 15

<p>a. Reclamant geeft aan dat er veel gebruik wordt gemaakt van de loop- en fietsroute die haaks op de geplande tunnel loopt. In het plan is een ongelijkvloerse voetgangersbrug gepland aan de zuidzijde. Voorstel is om dit ook voor voetgangers en fietsers te doen. Het verschil tussen noord en zuid is nu te groot volgens reclamant. Noord wordt juist opgewaardeerd.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p>
<p>b. Reclamant geeft aan dat de voetgangers ondergeschikt worden gesteld in het plan. Zij moeten omlopen of gebruik maken van liften wat volgens reclamant ten koste gaat van de bereikbaarheid. Reclamant pleit voor een plan waarin voetgangers zonder obstakels naar de overkant kunnen.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p>
<p>c. Reclamant wil graag weten hoe de oversteeek gegarandeerd kan worden. Er is onduidelijkheid over het beheer van de liften. Zowel treinreizigers als lokale bevolking zal een beroep doen op de liften, ook de locatie tussen twee kroegen zal volgens reclamant leiden tot oneigenlijk gebruik. Het bestemmingsplan zou en alternatief voor voetgangers kunnen faciliteren.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Het beheer van de liften ligt bij ProRail. Bij het bouwen van liftinstallaties voor stations contracteert ProRail altijd 20 jaar volledig onderhoud mee. In het contract is een uitgebreide eisenset aan hersteltijden en beschikbaarheid, deze is afhankelijk van de aard van de storing en het belang van het functioneren van de lift.</p>
<p>d. Reclamant stelt het op prijs dat er vooroverleg is gevoerd met verschillende partijen, maar mist de bredere kijk naar mobiliteit, zoals ov-vervoerders. Ook wordt voorgesteld meer te kijken naar deelauto's, deelfietsen ect.</p>	<p>Het bestemmingsplan vormt het kader waarbinnen de nadere uitwerking van het ontwerp en de inrichting plaats zal vinden. Vervoerder Arriva is ook geïnformeerd over het bestemmingsplan.</p>
<p>e. Reclamant mist informatie over een mogelijke uitbreiding van het spoor. De opties dienen opengehouden te worden. Er is volgens reclamant sprake van</p>	<p>Ten aanzien van het railverkeer zijn geen wijzigingen beoogd, waarvoor planologische wijzigingen noodzakelijk zijn. Daarbij is het plan in nauwe samenwerking met ProRail tot stand gekomen en zijn hun eisen en wensen in het plan verwerkt.</p>

<p>kapitaalvernietiging wanneer er later pas naar gekeken wordt.</p>	
<p>f. Het hellingspercentage van de tunnel is te heftig stelt reclamant. Een gemiddelde van 4% wordt nog steeds als te steil gezien. Er wordt een oplossing aangedragen om de diepte maximaal 2,5 meter te maken, in combinatie met lange hellingbanen.</p>	<p>Inzicht in de hellingspercentages is gegeven in de algemene beschrijving van het aspect hellingspercentage, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Het bepaalde maximum gemiddelde hellingspercentage van 4% is het resultaat van de belangenafweging door de gemeenteraad van gewenste functionaliteiten van de onderdoorgang en een zo groot mogelijk fietscomfort. Doordat in de toekomstige situatie de onderdoorgang uitsluitend voor langzaam verkeer gaat worden gebruikt, kan de onderdoorgang minder diep worden uitgevoerd. Dit komt ten goede van het fietscomfort.</p>
<p>g. Reclamant prijst het idee om de Julianastraat af te waarderen.</p>	<p>Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.</p>
<p>h. Reclamant stelt dat de wijze waarop de gemeente de Julianastraat wil afwaarderen ontoereikend is. In de berekening in het plan daalt het aantal verkeersvoertuigen op de Julianastraat met 42%. Reclamant geeft aan dat het onderzoek door Accent adviseurs zonder de reistijdwinsten door de aanleg van de tunnel rekent, maar met snelheidsreducties. Ook wordt het effect van het weghalen van de spoorweg barrière niet meegenomen in de modelberekeningen. Dit wordt vreemd gevonden aangezien dit de hele reden lijkt om de tunnel te realiseren. Er wordt niet toegelicht wat de gevolgen hiervan zijn. Het weghalen van de spoorweg barrière verkort de reistijd op het traject Stationsstraat – Julianstraat. In de nieuwe situatie, met tunnel van 25 km/h, rijden er 4.000 voertuigen per dag over de Julianstraat volgens reclamant. Dit is een kritische grens, waarboven het mengen van fietsers en gemotoriseerd verkeer afgeraden wordt.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van de aspecten Inrichting gebied en verkeersveiligheid en Intensiteiten autoverkeer, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Door Antea Group is, in het kader van het ontwerpbestemmingsplan, een berekening uitgevoerd van de verkeersintensiteiten in de toekomstige situatie. De verschillende ontwikkelingen die in de komende jaren gaan plaatsvinden waren in deze berekening meegenomen. De berekende verkeersintensiteiten waren een representatieve weergave van de toekomstige situatie. Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. De onderdoorgang wordt in de toekomstige situatie niet toegankelijk voor autoverkeer, met als gevolg dat minder autoverkeer over de Stationsstraat/Julianastraat rijdt. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer. Op basis van de gewijzigde uitgangspunten is een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd.</p>

<p>i. Volgens reclamant is een snelheid van 25 km/h niet realistisch. Dit wordt onderbouwd met de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het gebied ligt ingeklemd tussen twee 50 km/h zones.</li> <li>- Er bestaat geen wettelijk kader voor 25 km/h.</li> <li>- Er wordt in de praktijk standaard harder gereden, op 30 km/h wegen in Zuid-Holland was de gemiddelde snelheid 36 km/h.</li> <li>- Er is door reclamant slechts één straat in alle onderzoeken waar de snelheid gemiddeld 25 km/h was.</li> <li>- Uit onderzoek naar snelheidsverschillen in 30 km/h zones blijkt dat er gemiddeld genomen harder gereden wordt wanneer er geen of weinig kruisend verkeer is. Dit is het geval in de tunnelbak. Dit is ook het geval wanneer de weg een laanachtig karakter heeft, sprake is van weinig winkels, lage bebouwing in verhouding tot de openbare ruimte. Dit is het geval in het plan.</li> <li>- Reclamant is het eens met het voornemen om geen snelheid remmende maatregelen te nemen. Echter, dit zorgt voor een lang stuk tunnel (250 meter) waarin waarschijnlijk harder gereden gaat worden.</li> </ul>	<p>In het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een ontwerp van de onderdoorgang die toegankelijkheid was voor autoverkeer. In dit ontwerp van de onderdoorgang werd, in combinatie van andere maatregelen in en rondom het stationsgebied, uitgegaan van het verlagen van de snelheid van autoverkeer en het ontmoedigen van autogebruik. Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Het nieuwe ontwerp gaat uit van een onderdoorgang die uitsluitend toegankelijk is voor langzaam verkeer. Door deze aanpassing van het ontwerp van de onderdoorgang, wordt de onderdoorgang niet meer bereikbaar voor autoverkeer.</p>
<p>j. Om uit te komen onder de 3000 voertuigen per etmaal op de Julianastraat dienen volgens reclamant meer aanvullende ingrepen te doen in de verkeersstructuur. Er worden een aantal oplossingen aangedragen door reclamant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een knip ter hoogte van het Wilhelminaplein, waardoor er geen sprake is van doorgaand verkeer in de hoofdstraat.</li> <li>- De tunnel niet toegankelijk maken voor mensen uit Rijen-Noord.</li> </ul>	<p>Door het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, is er geen sprake meer van doorgaand verkeer door de onderdoorgang. Hiermee zal het aantal verkeersbewegingen op de Julianastraat drastisch afnemen.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enkel eenrichtingsverkeer toestaan in de tunnel.</li> <li>- Betaald parkeren invoeren.</li> </ul>	
<p>k. Reclamant stelt dat de groene inpassing mist, waardoor er geen sprake is van een aangename verblijfsomgeving. Reclamant wil graag een plan voor een 'warm kloppend hart'.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>De ambitie van de herontwikkeling is onder andere het versterken van de ruimtelijke kwaliteit, waaronder de vergroening van de openbare ruimte. De beoogde groene inpassingen zijn opgenomen in figuur 2.20 (de inrichtingsschets). Dit bestemmingsplan vormt het kader waarbinnen de bouwaanvraag van de ontwikkelingen worden getoetst. Groenvoorzieningen zijn op gronden van alle bestemmingen toegestaan.</p>
<p>l. Reclamant vindt het parkeerbeleid van Gemeente Gilze-Rijen onderontwikkeld. Het gehele gebied rondom het station bestaat naar aanleiding van dit beleid uit auto parkeren. Het overgrote deel wordt enkelvoudig gebruikt, door de slagbomen, bordjes of locatie. Reclamant vindt dit niet in lijn met de hoofdambitie van de gebiedsvisie van de stationsomgeving Rijen. Het plan gaat ten koste van de verblijfskwaliteit.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect Parkeren en fietsparkeren, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen getoetst te worden aan het gemeentelijk beleid, waaronder het parkeerbeleid. In dit kader komen gemeentelijke beleidsstukken aan bod in de toelichting en/of regels van het bestemmingsplan. In het kader van het voorliggend bestemmingsplan staat het parkeerbeleid niet ter discussie.</p> <p>Voor het aspect parkeren geldt dat het moment van toetsing, ten aanzien van het gemeentelijk beleid, plaatsvindt bij de aanvraag van de omgevingsvergunningen. In de regels van het bestemmingsplan (artikel 26.1) is tevens opgenomen dat rekening moet worden gehouden met het op dat moment (op het moment van het indienen van de omgevingsvergunning) geldend beleid.</p>
<p>m. Het parkeerprobleem wordt door de gemeente te eenzijdig geïnterpreteerd volgens reclamant. Met betrekking tot absolute aantallen worden geen knelpunten verwacht. Volgens reclamant kan de gemeente er ook voor kiezen autogebruik te ontmoedigen voor treinreizigers die te voet of met de fiets kunnen gaan, door het heffen van een minimale vergoeding voor parkeren op een P+R.</p>	<p>Reclamant stelt een principiële punt met betrekking tot het parkeerbeleid ter sprake. In het kader van het voorliggend bestemmingsplan staat het parkeerbeleid niet ter discussie.</p>
<p>n. Reclamant gelooft niet in de focus voor het parkeren op het noorden, wat wordt onderstreept door de</p>	<p>De gemeente neemt deze stelling ter kennisname aan. De gemeente deelt dit standpunt overigens niet. Door de focus voor het parkeren aan de noordkant van het</p>

<p>verkeersstructuur. Het verbreden van de N282 en het splitsen van de perrons in een noord- en zuidzijde maakt de route vanuit het zuiden enkel aantrekkelijker. Reclamant vraagt om parkeerregulering voor het gebied rondom het station.</p>	<p>station te leggen, waar hiervoor voldoende ruimte is, ontstaat duidelijkheid voor alle treinreizigers, ook de treinreizigers die vanuit het zuiden van Rijen afkomstig zijn.</p>
<p>o. Reclamant stelt een andere locatie voor de tunnel voor, namelijk de Rembrandtlaan naar het gebied tussen de Generaal van Geenstraat, Atalanta en Landkaartje.</p>	<p>Het besluit voor de gekozen locatie voor de onderdoorgang is genomen na een zorgvuldige afweging. De raad heeft op 9 juli 2018 een besluit genomen voor de onderdoorgang in de Julianastraat-Stationsstraat als voorkeursalternatief, naar aanleiding van een integrale planstudie die in 2017 is gestart samen met het ministerie, de provincie en ProRail. Eerder was al de inpassing onderzocht van een onderdoorgang in het verlengde van de Haansbergseweg, deze was op die locatie niet inpasbaar. Met de voorkeursvariant op de huidige locatie kan het beste tegemoet worden gekomen aan de verschillende samenkomende aspecten en belangen waaronder de ambities van de gemeente Gilze en Rijen ten aanzien van het gebied rondom het station en het spoor, het instandhouden van de Rijense as in zowel stedenbouwkundig, ruimtelijk en verkeerskundig opzicht, de effecten voor dichtligtijden vanwege het Programma Hoogfrequent Spoor, het aspect veiligheid vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en te treffen geluidmaatregelen langs het spoor vanuit het MJPG.</p>

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

16. Indiener onder 16

<p>a. Gezien de beschikbare ruimte voor een tunnel op deze locatie en de wens van de gemeente om een autoluw centrum te creëren is dit een onlogische keuze. Reclamant stelt dat er geen gedegen onderzoek heeft plaatsgevonden naar mogelijke alternatieven voor een autotunnel. Wel zijn er locaties onderzocht voor een langzaam verkeertunnel.</p>	<p>Er zijn wel degelijk alternatieven overwogen. De raad heeft op 9 juli 2018 een besluit genomen voor de onderdoorgang in de Julianastraat-Stationstraat als voorkeursalternatief, naar aanleiding van een integrale planstudie die in 2017 is gestart samen met het ministerie, de provincie en ProRail. Eerder was al de inpassing onderzocht van een onderdoorgang in het verlengde van de Haansbergseweg, deze was op die locatie niet inpasbaar. Met de voorkeursvariant op de huidige locatie kan het beste tegemoet worden gekomen aan de verschillende samenkomende aspecten en belangen waaronder de ambities van de gemeente Gilze en Rijen ten aanzien van het gebied rondom het station en het spoor, het in stand houden van de Rijense as in zowel stedenbouwkundig, ruimtelijk en verkeerskundig opzicht, de effecten voor dichtligtijden vanwege het Programma Hoogfrequent Spoor, het aspect veiligheid vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en te treffen geluidmaatregelen langs het spoor vanuit het MJPG.</p> <p>In het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een ontwerp van de onderdoorgang die toegankelijkheid was voor autoverkeer. In dit ontwerp van de onderdoorgang werd, in combinatie van andere maatregelen in en rondom het stationsgebied, uitgegaan van het verlagen van de snelheid van autoverkeer en het ontmoedigen van autogebruik. Hiermee werd gedeeltelijk bijgedragen aan de ambitie om een gedeelte van Rijen autoluw te maken.</p> <p>Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Het nieuwe ontwerp gaat uit van een onderdoorgang die uitsluitend toegankelijk is voor langzaam verkeer. Door deze aanpassing van het ontwerp van de onderdoorgang, wordt de onderdoorgang niet meer bereikbaar voor autoverkeer. Hiermee wordt nog meer bijgedragen aan de ambitie om een gedeelte van Rijen autoluw te maken.</p>
<p>b. Reclamant stelt dat de tunnel onveilig wordt voor langzaam verkeer. Dit wordt gesteld omdat in eerste instantie het plan was om een auto te gast tunnel te realiseren. Dit bleek te onveilig. Reclamant onderstreept dat een erftoegangsweg voor fietsers dan zeker te onveilig zal zijn.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Het nieuwe ontwerp gaat uit van een onderdoorgang die uitsluitend toegankelijk is voor</p>

	<p>langzaam verkeer. Vanwege de wijzigingen in het ontwerp van de onderdoorgang is de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid voor voornamelijk de fietsers.</p>
<p>c. Aan de noordzijde zijn aan weerszijden van de tunnel parallelwegen gepland. Deze zullen worden gebruikt door fietsers, auto's en voetgangers omdat er geen ruimte is voor gescheiden rijbanen. Dit is onveilig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De wegen zijn te smal.</li> <li>- De groepen kunnen elkaar niet passeren.</li> <li>- Haaks op de weg parkeren is niet mogelijk, de weg is te smal.</li> <li>- De parallelwegen verlaten en inrijden is volgens Veilig Verkeer Nederland onveilig.</li> <li>- De in en uitritten van de parallelwegen zijn te dicht gesitueerd bij de Constance Gerlingstraat – Stationsstraat.</li> </ul>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Het kruisingsvlak Stationsstraat/Constance Gerlingsstraat wordt in de uitwerkingsfase nader gedetailleerd, niet in het bestemmingsplan. Binnen de ruimte die is opgenomen in het bestemmingsplan is een verkeersveilige oplossing te realiseren. In de uitwerking wordt ook een integrale veiligheidsaudit uitgevoerd. Vanwege de wijzigingen in het ontwerp van de onderdoorgang is de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer. Doordat er geen doorgaand autoverkeer in de toekomst plaats gaat vinden door de onderdoorgang, ontstaat er meer ruimte voor langzaam verkeer. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid.</p>
<p>d. Volgens reclamant worden de hellingshoeken dusdanig hoog dat de tunnel niet gebruikt kan worden door fietsers. Over de hellingshoek aan de noordzijde wordt niets gezegd in het bestemmingsplan. De tunnel is volgens reclamant te smal voor auto, brandweer en fietsverkeer in twee richtingen.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect hellingspercentage, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Hierin is onderbouwd op basis van welke gegevens de opgenomen hellingspercentages zijn gebaseerd. Hieruit blijkt dat het hellingspercentage gemiddeld 4% bedraagt. Dit gemiddelde hellingspercentage van 4% is als ontwerpeis opgenomen. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning dient het ontwerp van de onderdoorgang aan deze ontwerpeis te worden getoetst. In de regels van het bestemmingsplan wordt opgenomen dat het hellingspercentage van de onderdoorgang gemiddeld maximaal 4% mag bedragen.</p> <p>In de planregels worden hiervoor:  In artikel 2 'Wijze van meten' het begrip 'Het gemiddelde hellingspercentage' als volgt toegevoegd:</p> <p><b><i>Het gemiddeld hellingspercentage</i></b></p>



	<p><i>Een percentage dat wordt bepaald door het hoogteverschil tussen het begin en het eindpunt van een helling (inclusief overgangsbogen) te delen door de horizontale afstand tussen het begin en eindpunt van dezelfde helling, vermenigvuldigd met 100;</i></p> <p>onder artikel 8.2.2 wordt het volgende toegevoegd.  <i>Het gemiddelde hellingspercentage van het wegdek van de tunnel mag niet meer dan 4% bedragen.</i></p>
<p>e. Reclamant stelt dat de verschillende verkeersveiligheidsonderzoeken zijn uitgevoerd, maar dat de Constance Gerlingstraat - Stationsstraat ten onrechte niet is meegenomen. Deze kruising is in de huidige situatie al onveilig en wordt volgens reclamant alleen maar onveiliger. Verkeersstromen naderen straks de kruising en nu maken alle vormen van verkeer nog gebruik van gescheiden wegvlakken.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Het kruisingsvlak Stationsstraat/Constance Gerlingsstraat wordt in de uitwerkingsfase nader gedetailleerd, niet in het bestemmingsplan. Binnen de ruimte die is opgenomen in het bestemmingsplan is een verkeersveilige oplossing te realiseren. In de uitwerking wordt ook een integrale veiligheidsaudit uitgevoerd. Vanwege de wijzigingen in het ontwerp van de onderdoorgang is de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid.</p>
<p>f. De verkeersveiligheid van het stationsplein is ten onrechte niet uitgewerkt. Er zullen verschillende verkeersstromen gebruik maken van dit plein en dient daarom onderzocht te worden volgens reclamant.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Ook hiervoor geldt dat door de onderdoorgang uitsluitend toegankelijk te maken voor langzaam verkeer een positief effect ten aanzien van de verkeersveiligheid wordt bereikt.</p>
<p>g. In de spoorzone komt niet alleen een tunnel, maar ook liften. Hier is geen personeel aanwezig, hierdoor is er een kans dat er dingen gaan gebeuren die niet mogen. De spoorzone wordt sociaal onveilig volgens reclamant.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Bij de uitwerking van de inrichting is aandacht voor het aspect sociale veiligheid. In algemeenheid legt het bestemmingsplan geen detailniveau qua uitwerking vast. Het bestemmingsplan biedt binnen de bestemmingen, mogelijkheden om tot een optimale inrichting te komen.</p>
<p>h. Reclamant stelt dat het plan voor een minder gunstige situatie zorgt voor gehandicapten en slecht ter been zijnde burgers. Er is een kans dat de liften uitvallen en er zijn geen goede alternatieven. Voor minder validen wordt</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p>

<p>de spoorzone onveilig en onbruikbaar om het spoor te passeren volgens reclamant.</p>	<p>Het beheer van de liften ligt bij ProRail. Bij het bouwen van liftinstallaties voor stations contracteert ProRail 20 jaar volledig onderhoud mee. In het contract is een uitgebreide eisenset aan hersteltijden en beschikbaarheid, deze is afhankelijk van de aard van de storing en het belang van het functioneren van de lift. Bij de keuze voor de lift wordt gelet op een zo laag mogelijke storingsgevoeligheid en een grote mate van standaardisering zodat herstel vlot mogelijk is.</p>
<p>i. Volgens reclamant kan de brandweer geen gebruik maken van de tunnel, door de levensduur van de tunnel. De tunnel voldoet niet aan de eisen die de brandweer stelt aan een route en wegdek. Volgens reclamant brengt dit plan daarmee de veiligheid van de Zuid Rijenaren in gevaar.</p>	<p>In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is overleg geweest met de veiligheidsregio Midden- en West-Brabant. Na de terinzagelegging is het ontwerp van de onderdoorgang, naar aanleiding van de financiële uitvoerbaarheid, aangepast. In de toekomstige situatie wordt de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer en hulpdiensten. Voor hulpdiensten wordt een alternatief plan opgesteld.</p>
<p>j. In het verleden zijn de plannen om een gebouw op de hoek Stationsstraat-Stationsplein geannuleerd door een uitspraak van de Raad van State. Het woongebouw op deze hoek in dit plan is volgens reclamant niet toegestaan.</p>	<p>De Raad van State heeft zich nog nooit over een plan voor deze locatie uitgesproken. Wel heeft op 23 mei 2000 het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant (GS) goedkeuring onthouden aan een plan voor dit perceel grond. Daarna is echter wel een bouwmogelijkheid voor woningen opgenomen in het huidige bestemmingsplan 'Woongebied Rijen' dat is vastgesteld in 2013.</p> <p>De bouwmogelijkheid die wordt mogelijk gemaakt in het nieuwe bestemmingsplan voor deze locatie maakt de stedenbouwkundige structuur van het Anne-Frankplein, Constance Gerlingstraat en de Laagstraat compleet. In volume zorgt het bouwplan voor een goede overgang tussen de 4-laagse bestaande woningbouw aan het Anne-Frankplein en de grondgebonden woningen aan het Stationsplein-Laagstraat.</p> <p>Om de stedenbouwkundige structuur aan de noordzijde van het station te vervolmaken, wordt (woon)bebouwing mogelijk gemaakt als overgang tussen de grondgebonden woningen aan het Stationsplein/Laagstraat en de lintbebouwing aan de Stationsstraat. Dit bouwvolume zal in omvang aansluiten bij de naastgelegen (grondgebonden) woningen die allen uit drie woonlagen bestaan. Op deze locatie kunnen maximaal twee (grondgebonden) woningen worden gerealiseerd. Deze woningen zorgen er tevens voor dat een doorkijk naar de achterliggende tuinen, schuttingen en een parkeergarage wordt weggenomen. De woningen zullen aan de</p>

	<p>spoorzijde tevens een geluidswerende functie vervullen wat ten goede komt aan de bestaande woonmilieus.</p> <p>De hierboven opgenomen onderbouwing van het betreffende bouwplan wordt toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.</p>
<p>k. Reclamant stelt dat de informatie met betrekking tot de inrichting van de Julianastraat onjuist is. Deze staat namelijk nog niet vast. Dit is niet juist opgenomen in het bestemmingsplan.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Reclamant verwijst in de zienswijze naar een bijeenkomst van 3 november 2021. Dit betrof een bijeenkomst – ‘werkatelier’ – met de bewonerswerkgroep Rijen Zuid/ Militaire wijk over de in- en uitrit van de Militaire wijk en de aansluiting op de Julianastraat, waarbij een afvaardiging van twee bewoners uit de Julianastraat Oostzijde aansloten om alvast mee te kijken en input te geven vanuit de oostzijde.</p> <p>Het klopt dat de definitieve inrichting van de Julianastraat nog niet vast staat. In het bestemmingsplan worden geen definitieve ontwerpen (van bijvoorbeeld de onderdoorgang) of definitieve inrichtingen (van wegen of de openbare ruimte) vastgelegd. Het bestemmingsplan legt de kaders vast waarbinnen de nadere uitwerking plaats kan vinden.</p>
<p>l. Volgens het plan wordt het geluidsniveau rondom de tunnel verdubbeld en er worden geen geluidsschermen geplaatst. Reclamant stelt dat het geluidsniveau in de spoorzone enorm stijgt.</p>	<p>Inzicht in de uitgevoerde akoestische onderzoeken is gegeven in de algemene beschrijving van het aspect geluid , zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Er is geen sprake van verdubbeling van het geluidniveau of een hinderlijke geluidtoename.</p>
<p>m. Reclamant stelt dat er geen sprake is van een goede groene inrichting. Het wordt een grote betonnen vlakke.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>De ambitie van de herontwikkeling is onder andere het versterken van de ruimtelijke kwaliteit, waaronder de vergroening van de openbare ruimte. De beoogde groene inpassingen zijn opgenomen in figuur 2.20 (de inrichtingsschets). Dit bestemmingsplan vormt het kader waarbinnen de bouwaanvraag van de ontwikkelingen worden getoetst. Groenvoorzieningen zijn op gronden van alle bestemmingen toegestaan.</p>

<p>n. Reclamant mist informatie over hoe omgegaan wordt met plan- en bouwschade.</p>	<p>Belanghebbenden die van mening zijn dat de waarde van hun woning (onroerend goed) vermindert door de wijziging van een bestemmingsplan kunnen op het moment dat dit plan onherroepelijk is een verzoek om planschade indienen. De behandeling hiervan is een afzonderlijke procedure die losstaat van de vaststelling van een bestemmingsplan. Het indienen van een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan, de inhoud van deze zienswijze en eventueel beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft geen invloed op de behandeling van een verzoek om planschade en de uitkomst hiervan. Een eventuele waardevermindering van de woning is echter geen aanleiding om medewerking aan een gewenste ontwikkeling te weigeren.</p>
<p>o. Reclamant betwist de financiële haalbaarheid en wil inzicht in de financiële stukken.</p>	<p>Mede naar aanleiding van de financiële uitvoerbaarheid van het project is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Doordat de onderdoorgang niet meer toegankelijk wordt voor autoverkeer kan de onderdoorgang minder diep en minder breed worden uitgevoerd. Hierdoor worden de kosten voor de realisatie van het project aanzienlijk verminderd. Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid staan de gemeente Gilze en Rijen, het Rijk en de Provincie Noord-Brabant garant voor de uitvoering van het project. Het bestemmingsplan is hiermee economisch uitvoerbaar.</p>
<p>p. Reclamant geeft aan dat het plaatsen van damwanden geen oplossing biedt voor het vermijden van schade aan omliggende panden. De vraag wordt gesteld of dit is afgestemd met ProRail. Door de Rijense breuk is de locatie niet geschikt voor een tunnel.</p>	<p>In de notitie over de Gilze-Rijenbreuk wordt geconcludeerd dat door enkele relatief eenvoudige maatregelen te treffen, kan worden voorkomen dat de waterkerende werking van de breuk wordt weggenomen. In het kader van de realisatie van de onderdoorgang dient nog nader onderzoek uitgevoerd te worden naar de exacte aard van de te nemen maatregelen in relatie tot de Gilze-Rijen breuk. Dit onderzoek wordt uitgevoerd om te bepalen welke maatregelen er exact bij de realisatie moeten worden genomen en heeft geen invloed op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Uitvoeringsaspecten komen over het algemeen niet aan bod in bestemmingsplannen. Toetsing van de uitvoeringsaspecten gebeurt in het kader van de omgevingsvergunning.</p> <p>Daarnaast doet de partij die de werkzaamheden gaat uitvoeren (aannemer) er alles aan om overlast en schade te voorkomen.</p>

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, vanwege onderdelen d en j tot aanpassing van het bestemmingsplan, zie verder onderdeel C van deze Nota.

17. Indiener onder 17

<p>a. Reclamant stelt dat er geen goede participatie is geweest en dat de wethouder het participatie proces dat er was eenzijdig heeft beëindigd. Dit is in strijd met het formele zorgvuldigheidsbeginsel.</p>	<p>Voor het bestemmingsplan ‘Stationsomgeving Rijen’ geldt, dat de omgeving volgens de wettelijk voorgeschreven wijze is betrokken bij de planvorming. In de Nota van inspraak en vooroverleg is beschreven hoe de gemeente alle bewoners en overige betrokkenen bij het project Stationsomgeving Rijen heeft betrokken en heeft geïnformeerd. Er is geen sprake van dat de wethouder het participatieproces heeft beëindigd.</p>
<p>b. Reclamant benoemt dat een tunnel met een hoogteverschil van 6 meter en een hellingspercentage van meer dan 4,5% bij een breedte van 6 meter tussen steile wanden ongeschikt is voor een mix van verkeersdeelnemers. Volgens reclamant kan het bestemmingsplan niet in deze vorm vastgesteld worden omdat het niet veilig en niet sociaal aanvaardbaar is. De hulpdiensten kunnen niet of slechts tijdelijk gebruik maken van de tunnel als aanrijdroute daar deze niet voldoet aan de MWB gestelde eisen voor een aanrijdroute, reclamant verwijst hierbij naar gebruikseisen die worden genoemd in bijlage 8 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.</p>	<p>Inzicht in de hellingspercentages is gegeven in de algemene beschrijving van het aspect hellingspercentage, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Het bepaalde maximum gemiddelde hellingspercentage van 4% is het resultaat van de belangenafweging door de gemeenteraad van gewenste functionaliteiten van de onderdoorgang en een zo groot mogelijk fietscomfort. Doordat in de toekomstige situatie de onderdoorgang uitsluitend voor langzaam verkeer gaat worden gebruikt, kan de onderdoorgang minder diep worden uitgevoerd. Dit komt ten goede van het fietscomfort.</p> <p>In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is overleg geweest met de veiligheidsregio Midden- en West-Brabant. Na de terinzagelegging is het ontwerp van de onderdoorgang, naar aanleiding van de financiële uitvoerbaarheid, aangepast. In de toekomstige situatie wordt de onderdoorgang niet meer toegankelijk voor autoverkeer en hulpdiensten. Voor hulpdiensten wordt een alternatief plan opgesteld.</p>
<p>c. Reclamant benoemt dat het creëren van een onderdoorgang enkel voor auto’s een verbetering is, maar dat dit haaks staat op het streven om het centrum autoluw te maken. De verbinding tussen noord en zuid Rijen is voor zowel fietsers als voetgangers een verslechtering, dit is tegen het recht waar een openbaar ontwerp inclusiviteit moet waarborgen voor alle mensen. Volgens reclamant is het tevens strijdig met de omgevingsvisie waar een ontwikkeling een bijdrage moet leveren aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>In het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een ontwerp van de onderdoorgang die toegankelijkheid was voor autoverkeer. In dit ontwerp van de onderdoorgang werd, in combinatie van andere maatregelen in en rondom het stationsgebied, uitgegaan van het verlagen van de snelheid van autoverkeer en het ontmoedigen van autogebruik. Hiermee werd gedeeltelijk bijgedragen aan de ambitie om een gedeelte van Rijen autoluw te maken.</p>

	<p>Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Het nieuwe ontwerp gaat uit van een onderdoorgang die uitsluitend toegankelijk is voor langzaam verkeer. Door deze aanpassing van het ontwerp van de onderdoorgang, wordt de onderdoorgang niet meer bereikbaar voor autoverkeer. Hiermee wordt nog meer bijgedragen aan de ambitie om een gedeelte van Rijen autoluw te maken.</p> <p>Doordat in de toekomstige situatie de onderdoorgang uitsluitend voor langzaam verkeer gaat worden gebruikt, kan de onderdoorgang minder diep worden uitgevoerd. Dit komt ten goede van het fietscomfort. Daarnaast komt het weren van autoverkeer ten goede van de verkeersveiligheid.</p>
<p>d. Volgens reclamant is het akoestisch onderzoek aantoonbaar onvolledig en zal opnieuw uitgevoerd moeten worden. Het plan voorziet in een significante toename van het spoorweglawaai (78 dB) boven de voorkeurswaarde van 55dB en boven de ontheffingswaarde van 68 dB. Geluidreducerende maatregelen worden bij dit geringe aantal nieuwe woningen financieel niet doelmatig beschouwd. Wanneer men de bestaande woningen in ogenschouw neemt zijn maatregelen waarschijnlijk wel doelmatig. Harde toezeggingen ontbreken in dit plan volgens reclamant. De geluid reducerende maatregelen dienen voorafgaand of ten tijde van het project gerealiseerd te worden volgens reclamant. Dit, om te voorkomen dat financiële middelen na uitvoering tekort schieten.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect geluid , zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p> <p>Het akoestisch onderzoek, welke opgenomen is als bijlage 3 bij de toelichting, is uitgevoerd ten aanzien van het mogelijk maken van de nieuwbouwwoningen. In dit onderzoek worden onder andere de geluideffecten op de gevels van de nieuwbouwwoningen inzichtelijk gemaakt, onder andere van spoorweglawaai. Voorliggend bestemmingsplan voorziet geen wijzigingen in de intensiteit en snelheid van railverkeer.</p> <p>Het is niet zo dat door een hogere waardenbesluit ruimte wordt gemaakt voor toename in geluidproductie ten opzichte van de bestaande geluidsituatie. Er is geen sprake van verhoging van een norm, en evenmin van overschrijding van de maximale grenswaarden.</p> <p>Het Hogere Waardenbesluit Spoorweglawaai wordt opgesteld voor nieuwe woningen. Dit is een mogelijkheid die in de Wet geluidhinder wordt geboden, en de Wet geluidhinder ziet hier enkel toe in de geluidbelasting ten gevolge van (spoor)wegen voor nieuwbouwwoningen. De afweging van de kosten van raildempers wordt dan ook enkel gedaan voor de nieuwe woningen en niet voor bestaande woningen.</p> <p>Voor de bestaande woningen is het Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor (MJPG) van toepassing. In dit programma worden maatregelen, waaronder ook de</p>

	<p>raildempers afgewogen ten opzichte van de bestaande woningen. Het MJPG staat echter los van dit bestemmingsplan, daarom is bij de bepaling van de doelmatigheid van de maatregelen in het bestemmingsplan enkel gekeken naar de nieuw te realiseren woningen.</p> <p>In de bestemmingsplanregels zijn voorwaarden opgenomen om een goed woon en leefklimaat voor de nieuwe woningen te waarborgen. Indien de noodzakelijke maatregelen niet worden getroffen dan mogen de woningen niet worden gebouwd door de toekomstige ontwikkelaar.</p>
<p>e. Volgens reclamant is de geluid belasting bij de bestaande woningen reeds onacceptabel en zal door het plan nog meer verslechteren. Er is onduidelijkheid over het plaatsen van geluidsschermen of individuele maatregelen. Dit maakt het plan volgens reclamant onvolledig.</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect geluid , zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p>
<p>f. Reclamant wil graag inzicht in de toename aan trillingen voor de woning van reclamant. De wens is om de voorspellingen die in het plan gedaan zijn met daadwerkelijke metingen voor en na de bouw te laten bevestigen.</p>	<p>Voor het bestemmingsplan zijn trillingsonderzoeken uitgevoerd. In de onderzoeken zijn de effecten inzichtelijk gemaakt die de planologische wijzigingen hebben ten opzichte van de huidige situatie. De ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, voorzien onder andere in een spoorwagonderdoorgang, de herinrichting van de stationsomgeving en woningbouw. Er is, als gevolg van de beoogde planologische wijzigingen, geen sprake van een toename aan railverkeer.</p> <p>De problematiek rondom de trillingen van het spoor heeft de uitdrukkelijke aandacht van de gemeente. In dit bestemmingsplan is enerzijds gekeken welke impact een onderdoorgang heeft op deze trillingen voor bestaande woningen en anderzijds welke impact de trillingen hebben op de nieuw te realiseren woningen.</p> <p>Uit het door Level acoustics &amp; vibrations uitgevoerde nader onderzoek naar het aspect trillingshinder (rapport 'Detailberekening Spoorzone Rijen' (kenmerk: LA.200507.R02) d.d. 2 september 2021) is gebleken dat bij nagenoeg alle woningen, waaronder de woning van reclamant, als gevolg van de onderdoorgang sprake is van een afname van het trillingsniveau. Deze onderzoeken zijn als bijlage 17 en 18 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.</p>

<p>g. Reclamant noemt dat voorspelbare schade preventief voorkomen dient te worden. Dit moet een integraal onderdeel van het plan zijn. Voorgesteld wordt om de impact van de bouwmethodologie beoordeeld te laten worden op zowel schade risico's bij bestaande bebouwing en onvermijdbaar langere treinverkeer verstoringen.</p>	<p>Ten aanzien van trillingen/hinder in het kader van de uitvoering geldt, dat voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden door de aannemer die de werkzaamheden gaat uitvoeren een nulmeting uitgevoerd zal worden in verband met het na uitvoering van de werkzaamheden kunnen vaststellen van eventuele schade als gevolg van de werkzaamheden. Schade aan woningen en/of hinder als gevolg van de werkzaamheden wordt zoveel mogelijk voorkomen. Dit wordt gemonitord door de aannemer tijdens de werkzaamheden. Dit betreft verder een uitvoeringsaspect. Uitvoeringsaspecten komen over het algemeen niet aan bod in bestemmingsplannen.</p>
<p>h. Reclamant benoemt dat inkomensverliezen tijdens de bouw door slechte bereikbaarheid voor invalide mensen voor bijvoorbeeld de schoonheidssalon niet worden besproken. Het bestemmingsplan dient volgens reclamant te beschrijven hoe toegankelijkheid van aanliggende panden gegarandeerd kan worden alsmede welke criteria gebruikt worden voor schadeloosstelling bij verlies van inkomen. Ook na de bouw zullen deze risico's inzichtelijk te moeten worden gemaakt. Het plan is in deze staat volgens reclamant onvolledig, voorziet niet in voorspelbare risico's en belast bewoners onevenredig met risico's voortvloeiend uit dit plan.</p>	<p>Degenen die van mening zijn dat zij schade of nadeel lijden in de vorm van inkomensderving vanwege het bestemmingsplan kunnen hiervoor een verzoek om planschade (binnen 5 jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan) of nadeelcompensatie (na uitvoering van de werkzaamheden) indienen bij de gemeente. De behandeling hiervan is een afzonderlijke procedure die losstaat van de vaststelling van een bestemmingsplan en komt daarom daarin verder niet aan bod.</p> <p>De bereikbaarheid van panden en percelen tijdens de realisatiefase betreft een uitvoeringsaspect. Uitvoeringsaspecten komen over het algemeen niet aan bod in bestemmingsplannen. In het kader van de aanvraag van de omgevingsvergunning(en) wordt ingegaan op/getoetst aan de uitvoeringsaspecten, waaronder de bereikbaarheid tijdens de realisatiefase.</p> <p>Tijdens de uitvoering wordt er naar gestreefd om alle panden en percelen zo veel mogelijk bereikbaar te houden. In de uitvoering zal bereikbaarheid van sommige percelen met de auto niet altijd mogelijk zijn. Op die momenten zal een passende oplossing in de directe nabijheid worden gezocht.</p>
<p>i. Het SAOZ rapport dient volgens reclamant volledig te worden gemaakt. Ook de planschade regeling dient inzichtelijk te worden gemaakt.</p>	<p>In opdracht van de gemeente is door SAOZ een risicoanalyse planschade en nadeelcompensatie, op basis van het voorontwerpbestemmingsplan, gemaakt. Deze risicoanalyse is openbaar gemaakt, maar is geen onderzoek dat als bijlage aan het bestemmingsplan wordt toegevoegd. De risicoanalyse is bedoeld om de gemeente globaal inzicht te geven in de bandbreedte van eventuele planschade en/of nadeelcompensatie, waarmee in financiële zin rekening gehouden dient te worden.</p>



	<p>Belanghebbenden die van mening zijn dat de waarde van hun woning (onroerend goed) vermindert door de wijziging van een bestemmingsplan kunnen op het moment dat dit plan onherroepelijk is een verzoek om planschade indienen. De behandeling hiervan is een afzonderlijke procedure die losstaat van de vaststelling van een bestemmingsplan. Het indienen van een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan, de inhoud van deze zienswijze en eventueel beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft geen invloed op de behandeling van een verzoek om planschade en de uitkomst hiervan. Een eventuele waardevermindering van de woning is echter geen aanleiding om medewerking aan een gewenste ontwikkeling te weigeren.</p>
<p>j. Reclamant stelt dat de conclusie met betrekking tot het aspect stikstof te vaag is en wil deze aanvechten.</p>	<p>In het stikstofdepositieonderzoek zijn alleen de effecten inzichtelijk gemaakt van de planologische wijzigingen. Het uitgevoerde onderzoek is in lijn uitgevoerd met de handreiking van BIJ12. In hoofdstuk 3 van het onderzoek zijn de uitgangspunten van het stikstofdepositieonderzoek opgenomen. Het uitgevoerde onderzoek sluit aan op de uitgangspunten van het voornemen.</p>
<p>k. Reclamant stelt dat de argumentatie waarom geen m.e.r. beoordeling opgesteld hoeft te worden oneigenlijk is. De wens is om deze alsnog op te stellen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.</p>	<p>De onderzoeken die in het kader van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd zijn uitgevoerd ten aanzien van de beoogde planologische wijzigingen. Op basis van deze uitgevoerde onderzoeken kan worden geconcludeerd dat de planologische wijzigingen uitvoerbaar zijn, dat er geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten zijn en het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk is. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunningen worden de uitvoeringsaspecten getoetst.</p>
<p>l. Reclamant benoemt dat uit het rapport van Id Verde Advies blijkt dat de Quicksan Flora en Fauna mogelijk niet representatief is. Ontheffing en aanvullend onderzoek is noodzakelijk, daarom kan het plan volgens reclamant niet vastgesteld worden.</p>	<p>Op basis van de quickscan is voor een aantal soorten een aanvullend onderzoek uitgevoerd, waarbij per soort gehandeld is conform de daarvoor geldende protocollen en kennisdocumenten. Dit nader onderzoek is opgenomen als bijlage 16 bij de toelichting.</p> <p>Uit dit nader onderzoek blijkt dat ontheffingen noodzakelijk zijn. Voor een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming is een aparte procedure nodig. Voor het bestemmingsplan is het van belang of, op grond van de onderzoeksrapporten, de conclusie gerechtvaardigd is dat een ontheffing uiteindelijk verkregen kan worden. Met de onderzoeksrapporten kan geconcludeerd worden dat, door het nemen van mitigerende- en compenserende maatregelen, de benodigde ontheffingen kunnen worden verleend. Op basis hiervan is het bestemmingsplan uitvoerbaar.</p> <p>De te nemen mitigerende- en compenserende maatregelen maken onderdeel uit van de ontheffingsaanvraag.</p>

<p>m. Reclamant wil de financiële haalbaarheid van het plan kunnen toetsen, maar mist hier de benodigde gegevens voor.</p>	<p>Mede naar aanleiding van de financiële uitvoerbaarheid van het project is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Doordat de onderdoorgang niet meer toegankelijk wordt voor autoverkeer kan de onderdoorgang minder diep en minder breed worden uitgevoerd. Hierdoor worden de kosten voor de realisatie van het project aanzienlijk verminderd.</p> <p>Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid staan de gemeente Gilze en Rijen, het Rijk en de Provincie Noord-Brabant garant voor de uitvoering van het project. Het bestemmingsplan is hiermee economisch uitvoerbaar.</p> <p>De bestuursovereenkomst is een openbaar stuk en kan door eenieder worden gevonden.</p>
--	---

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, vanwege onderdeel b tot aanpassing van het bestemmingsplan, zie onderdeel C van deze Nota.

18. Indieneer onder 18

<p>a. Reclamant stelt dat door de tunnel de wijk onbereikbaar wordt en hierdoor minder mensen door de Julianastraat heen rijden. Reclamant stelt dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en sociale veiligheid.</p>	<p>Met de onderdoorgang ontstaat er voor de wijk geen verminderde bereikbaarheid. De Wijk/straten blijven bereikbaar. Door het afsluiten van de onderdoorgang voor autoverkeer zal het aantal autoverkeersbewegingen op de Julianastraat/Stationsstraat afnemen. Er is geen sprake meer van doorgaand noord-zuid verkeer. Dit gaat niet ten koste van de leefbaarheid en sociale veiligheid. De nieuwe aanleg van de onderdoorgang en de herinrichting van het stationsgebied gaat niet ten koste van de leefbaarheid en sociale veiligheid.</p>
<p>b. Reclamant stelt dat de tunnel te diep wordt ten koste van het fietscomfort van fietsers</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect hellingspercentage, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p>
<p>c. Reclamant stelt dat er een voetpad in de onderdoorgang ontbreekt, waardoor mensen die een rollator of een</p>	<p>Op dit punt wordt nader ingegaan in de algemene beschrijving van het aspect inrichting gebied en verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderdeel A van deze nota.</p>

<p>kinderwagen hebben, ingeval de lift het niet doet, over de weg moeten lopen.</p>	<p>Voetgangers die de onderdoorgang gebruiken maar niet met de trap kunnen, maken gebruik van de liften. Voor een andere oplossing (hellingbaan) is fysiek geen ruimte. Het beheer van de liften ligt bij ProRail. Bij het bouwen van liftinstallaties voor stations contracteert ProRail 20 jaar volledig onderhoud mee. In het contract is een uitgebreide eisenset aan hersteltijden en beschikbaarheid, deze is afhankelijk van de aard van de storing en het belang van het functioneren van de lift. Bij de keuze voor de lift wordt gelet op een zo laag mogelijke storingsgevoeligheid en een grote mate van standaardisering zodat herstel vlot mogelijk is.</p>
<p>d. Reclamant stelt dat alleen de direct omwonenden van de stationsomgeving op de hoogte zijn gesteld van de plannen en dat de rest van de wijk nog niets van de plannen weet.</p>	<p>Voor het bestemmingsplan 'Stationsomgeving Rijen' geldt, dat de omgeving volgens de wettelijk voorgeschreven wijze is betrokken bij de planvorming. In de Nota van inspraak en vooroverleg is beschreven hoe de gemeente alle bewoners en overige betrokkenen bij het project Stationsomgeving Rijen heeft betrokken en heeft geïnformeerd.</p>

**Conclusie:** Deze zienswijze leidt, naast het aanpassen van het ontwerp van de onderdoorgang, niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## C. Lijst van (ambtshalve) wijzigingen

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

- Naar aanleiding van zienswijzen:
  - De ingediende zienswijzen hebben, samen met de financiële haalbaarheid van het project, ertoe geleid dat het ontwerp van de onderdoorgang is aangepast, waarbij uitsluitend langzaam verkeer gebruik kan maken van de onderdoorgang. Dit besluit heeft onder andere een positief effect op de verkeersveiligheid, het fietscomfort, de ambitie van een gedeeltelijk autoluw Rijen en het woon- en leefklimaat rondom het stationsgebied.
  - Naar aanleiding van zienswijzen van indiener 1 onder d, 6 onder x, 9 onder t en 10 onder b wordt de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' verwijderd uit de planregels en de verbeelding.
  - Naar aanleiding van zienswijzen van indiener 2 onder b en indiener 6 onder d wordt in de toelichting in paragraaf 2.3 'Beschrijving ontwikkeling' onder 'tijdelijke situatie' de volgende tekst toegevoegd:

*In het raadsbesluit van 17 juni 2021 is de tijdelijke route van de brandweer geschetst. Tijdens de uitvoering van het project (als de doorgang Julianastraat-Stationsstraat gestremd is voor een periode van circa 2 jaar) maakt de brandweer gebruik van een tijdelijke route om Rijen-Zuid te bereiken: via de spoorwegovergang Vincent van Goghstraat en door de wijk Atalanta. Deze tijdelijke route dient functioneel geschikt te worden gemaakt, zodat de brandweer vrij van obstakels toegang krijgt tot het beoogde gebied. Rekening dient te worden gehouden met een tijdelijk langere aanrijtijd voor de brandweer om een calamiteit in Rijen-Zuid te bereiken tijdens de uitvoering van het project.*
  - Naar aanleiding van zienswijze van indiener 2 onder d en 6 onder f worden de volgende planregels toegevoegd om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen:

**Geluidluwe gevel**  
*een gevel waarop de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai en de geluidbelasting vanwege spoorweglawaai de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder juncto het Besluit geluidhinder niet overschrijdt.*

Onder 15.2.2 wordt de volgende planregel toegevoegd:

*Woningen waarvoor een hogere waarde vanwege spoorweglawaai is vastgesteld en woningen die op grond van het bepaalde onder g worden uitgevoerd met een dove gevel, een geluidwerende vliesgevel of een daarmee vergelijkbare constructie mogen uitsluitend worden gebouwd als deze woningen, al dan niet na het treffen van geluidwerende maatregelen, beschikken over ten minste één geluidluwe gevel;*

- Naar aanleiding van zienswijzen van indiener 2 onder c en indiener 6 onder e wordt de notitie “Rijen, Julianastraat 97;99: cultuurhistorisch belang” als bijlage van de toelichting het bestemmingsplan toegevoegd en wordt in de toelichting in paragraaf 4.8 Cultuurhistorie onder ‘toetsing’ het volgende tekstueel toegevoegd:  
*Er is een notitie opgesteld met een inventarisatie en analyse van het cultuurhistorisch belang van de panden Julianastraat 97-99, deze notitie is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Beide panden hebben in het huidige bestemmingsplan de aanduiding ‘cultuurhistorisch waardevolle bebouwing’. Uit de beoordeling in de notitie volgt dat het bij deze panden gaat om een goed maar niet gaaf, uitzonderlijk of cruciaal voorbeeld van een eenvoudige dubbele dorpswoning uit 1925 naar ontwerp van het architectenbureau Beysterveldt. De aanduiding ‘cultuurhistorisch waardevolle bebouwing’ op de verbeelding van het vigerende plan maakt hierin geen kwalitatief onderscheid. Julianastraat 97-99 behoort op basis van de notitie tot de categorie ‘goede middelmaat’. De panden maken weliswaar onderdeel uit van een historisch gegroeid straatbeeld, maar dat straatbeeld mist ter plaatse een ruimtelijke en/of architectonische samenhang van bovengemiddelde kwaliteit waardoor er geen sprake is van ensemblewaarden.*

*Gelet op deze analyse prevaleert voor de gemeente het belang dat gemoeid is met de voorgestane ontwikkeling boven het cultuurhistorische belang van deze panden.*

- Naar aanleiding van zienswijzen van indiener 2 onder n, 6 onder p en 16 onder d worden de planregels als volgt aangepast:  
In artikel 2 ‘Wijze van meten’ wordt het begrip ‘Het gemiddelde hellingspercentage’ als volgt toegevoegd:  
***Het gemiddeld hellingspercentage***  
*Een percentage dat wordt bepaald door het hoogteverschil tussen het begin en het eindpunt van een helling (inclusief overgangsbogen) te delen door de horizontale afstand tussen het begin en eindpunt van dezelfde helling, vermenigvuldigd met 100;*  
  
onder artikel 8.2.2 wordt het volgende lid toegevoegd:  
*Het gemiddelde hellingspercentage van het wegdek van de tunnel mag niet meer dan 4% bedragen.*
- Naar aanleiding van zienswijze van indiener 6 onder l, wordt in paragraaf 1.2 ‘Ligging en begrenzing plangebied’ de tweede zin over de begrenzing van het plangebied als volgt aangepast:  
*Hierbij gaat het om het grootste deel van het goederenwachtspoor, in het westen tot aan de Vincent van Goghstraat en in het oosten tot iets voorbij de Nijverheidslaan, de ten noorden van het spoor liggende infrastructuur en de omgeving van de Stationsstraat en de Julianastraat tussen de Constance Gerlingsstraat in het noorden tot net voorbij de Karel Doormanstraat in het zuiden.*
- Naar aanleiding van zienswijze van indiener 9 onder n wordt in de paragraaf 3.1.1 ‘Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte’ van de toelichting de volgende tekst toegevoegd:

*De nationale belangen 5, 6 en 7 in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zien op het verbeteren van de bereikbaarheid: slim investeren, innoveren en in stand houden. De beoogde planologische wijzigingen betreffen geen wijzigingen van de hoofdspoorlijn (hoofdnetwerk), maar zien onder andere in het mogelijk maken van een spoorwegonderdoorgang, de herinrichting van de stationsomgeving en woningbouw. Hierdoor zijn deze nationale belangen niet relevant. Een gelijkvloerse overgang wordt ongelijkvloers gemaakt. Nationaal belang 8 luidt 'verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's'. In het kader van dit bestemmingsplan zijn alle relevante milieuaspecten, waaronder luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, water, geluid en externe veiligheid, zorgvuldig onderzocht. In hoofdstuk 4 van de toelichting worden deze onderzoeken nader toegelicht en worden de effecten van de ontwikkeling inzichtelijk gemaakt. Nationaal belang 11 luidt 'ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten', dit is decentraal geborgd in de Interim omgevingsverordening van de Provincie Noord-Brabant. Het plangebied is niet gelegen binnen het Nationaal Natuurnetwerk (NNN)/Natuur Netwerk Brabant (NNB).*

- Naar aanleiding van zienswijze van indiener 16 onder j wordt in de toelichting in paragraaf 2.3 onder 'kansen voor herstructurering' en 'Noordoost kwadrant' de volgende tekst toegevoegd:  
*De bouwmogelijkheid die wordt mogelijk gemaakt in het nieuwe bestemmingsplan voor deze locatie maakt de stedenbouwkundige structuur van het Anne-Frankplein, Constance Gerlingstraat en de Laagstraat compleet. In volume zorgt het bouwplan voor een goede overgang tussen de 4-laagse bestaande woningbouw aan het Anne-Frankplein en de grondgebonden woningen aan het Stationsplein-Laagstraat.*

Om de stedenbouwkundige structuur aan de noordzijde van het station te vervolmaken, wordt (woon)bebouwing mogelijk gemaakt als overgang tussen de grondgebonden woningen aan het Stationsplein/Laagstraat en de lintbebouwing aan de Stationsstraat. Dit bouwvolume zal in omvang aansluiten bij de naastgelegen (grondgebonden) woningen die allen uit drie woonlagen bestaan. Op deze locatie kunnen maximaal twee (grondgebonden) woningen worden gerealiseerd. Deze woningen zorgen er tevens voor dat een doorkijk naar de achterliggende tuinmuren, schuttingen en een parkeergarage wordt weggenomen. De woningen zullen aan de spoorzijde tevens een geluidswerende functie vervullen wat ten goede komt aan de bestaande woonmilieus.

- Naar aanleiding van zienswijze van indiener 17 onder b wordt in de toelichting in paragraaf 4.5 'Externe veiligheid' de volgende tekst toegevoegd:  
*In het standaardadvies staan criteria genoemd waaraan een weg moet voldoen om recht te doen aan specifieke afmetingen van hulpverleningsvoertuigen. Hier wordt een criterium genoemd van een minimale doorgangshoogte van 4,2 m<sup>1</sup>. Voor de onderdoorgang heeft de Veiligheidsregio echter reeds ingestemd met een lagere doorrijhoogte.*

De toevoeging aan de toelichting is formeel geen wijziging bij vaststelling, aangezien het geen aanpassing van de regels of verbeelding betreft.

### Naar aanleiding van ambtshalve wijzigingen:

#### Planregels

- Vanwege het hogere maaiveld aan de zuidkant komt het ontwerp van de onderdoorgang aan deze zijde al op een bouwdiepte van 6.1 meter uit. Op basis van dit ontwerp zijn ook de noodzakelijke onderzoeken uitgevoerd. Het is daarom noodzakelijk om de voorgeschreven minimale bouwdiepte uit het ontwerpbestemmingsplan te verhogen naar 7 meter. In de planregels wordt artikel 8.2.2 onder f en g als volgt aangepast:
  - f. de ondergrondse (verticale) bouwdiepte van spoorweginrichtingen mag niet meer bedragen dan 7 meter.*
  - g. ter plaatse van de functieaanduiding 'tunnel' mag een tunnel worden gebouwd, met dien verstande dat:*
    - 1. de ondergrondse (verticale) bouwdiepte van de tunnel niet meer mag bedragen dan 7 meter*
    - 2. Het gemiddelde hellingspercentage van het wegdek van de tunnel niet meer dan 4% mag bedragen.*
- Al hoewel door de aanpassingen van het ontwerp van de onderdoorgang (het uitsluitend toegankelijk maken voor langzaam verkeer) er toe leidt dat de onderdoorgang minder diep kan worden gebouwd, wordt in de regels van het bestemmingsplan wel een maximale ondergrondse (verticale) bouwdiepte van 7 meter aangehouden.
- Tijdens de bouw van de nieuwe onderdoorgang wordt een voorziening aangebracht om tijdens de bouw het spoor te kunnen blijven passeren. Deze spoorovergang voor voetgangers (of 'passerelle') dient ruim over de bestaande sporen en spoorportalen te worden aangelegd. In de planregels is hiervoor ruimte opgenomen door binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' voor bouwwerken geen gebouwen zijnde een bouwhoogte op te nemen van maximaal 10 meter. Dit is afdoende om deze voorziening te kunnen bouwen. De exacte locatie van deze passerelle is nog niet bepaald. Het is daarbij mogelijk dat de trappen naar de passerelle (gedeeltelijk) buiten de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' en in de bestemming 'Verkeer' komen te liggen. Binnen deze bestemming is de bouw van bouwwerken geen gebouwen zijnde echter beperkt tot maximaal 6 meter. De bouw van de passerelle en de daarbij horende trappen zijn noodzakelijk om tijdens de bouw het spoor te voet over te kunnen steken. Hiervoor is het noodzakelijk om de bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde in de bestemming 'Verkeer' gelijk te trekken met de bouwhoogte hiervan in de bestemming 'Verkeer – Railverkeer'. In de planregels wordt artikel 7.2.2 onder b als volgt aangepast:
  - b. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 10 meter bedragen;*

#### Toelichting

- Naar aanleiding van de financiële haalbaarheid van het project (en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen) is het ontwerp van de onderdoorgang aangepast. Het nieuwe ontwerp gaat uit van een onderdoorgang die uitsluitend toegankelijk is voor langzaam verkeer. Door deze aanpassing van het ontwerp van de onderdoorgang, wordt de onderdoorgang niet meer bereikbaar voor autoverkeer. Doordat de onderdoorgang niet meer toegankelijk wordt voor autoverkeer kan de onderdoorgang minder diep en minder breed worden uitgevoerd. Hierdoor worden de kosten voor de realisatie van het project aanzienlijk verminderd en wordt daarnaast een bijdrage geleverd aan de ambitie om een gedeelte van Rijen autoluw te maken. Deze nieuwe toekomstige situatie is beschreven in paragraaf 2.3 van de toelichting.

- Door de keuze om de onderdoorgang niet toegankelijk te maken voor autoverkeer, worden er andere verkeersbewegingen verwacht. Vanwege de aangepaste verkeerseffecten is het verkeersonderzoek aangepast. De resultaten van dit onderzoek zijn verwerkt in paragraaf 4.2 van de toelichting. Daarnaast zijn ook de onderzoeken die afhankelijk zijn van verkeer (zoals het luchtkwaliteitsonderzoek, het stikstofdepositie onderzoek en het akoestisch onderzoek). Ook deze onderzoeken zijn verwerkt in de toelichting.
- Naar aanleiding van een zienswijze tegen het ontwerpbesluit hogere waarden is het akoestische onderzoek aangepast. Deze aanvulling bestaat uit een beschouwing van de effecten die de nieuwbouw aan de Julianastraat heeft op de geluidbelasting bij de bestaande woningen aan de Spoorlaan Zuid. Dit houdt concreet in dat de reflectie en afschermende werking van de nieuwbouw berekend is in relatie tot de geluidbelasting op de bestaande woningen. Het aangevulde akoestisch onderzoek is bijgevoegd als bijlage bij de toelichting en vervangt het huidige akoestisch onderzoek. Tevens wordt dit in de toelichting in paragraaf 4.3 Geluid verwerkt.
- In paragraaf 6.3 van de plantoelichting wordt de tekst:  
De kosten van de ontwikkeling worden gedragen door de gemeente Gilze en Rijen, de provincie, ProRail, het Ministerie van I&M. Tussen ProRail en de gemeente Gilze en Rijen zal een samenwerkingsovereenkomst worden gesloten waarin de bijdrage van ProRail wordt vastgelegd. In november 2020 is een bestuursovereenkomst getekend tussen Rijk, Provincie en de gemeente Gilze-Rijen. In de overeenkomst staan onder andere de financiële afspraken voor de realisatie van de spoorzoneplannen. Voor de bijdrage van de gemeente is door de raad al een krediet gevoteerd ter dekking van kosten die gemaakt zijn c.q. gemaakt gaan worden in de voorbereidings- en planuitwerkingsfase. In de gemeentebegroting zijn daarnaast voldoende middelen gereserveerd. Daarmee is het plan economisch uitvoerbaar.

vervangen door:

*In 2019 zijn reeds kredieten beschikbaar gesteld voor de voorbereidingsfase en de planuitwerkingsfase, en voor de verwerving van benodigde gronden in de Stationsomgeving. De gemeente staat samen met het ministerie van I&M en de provincie Noord-Brabant garant voor de ontwikkeling van het project. De gemaakte afspraken omtrent de financiering, risicoverdeling en onvoorziene omstandigheden zijn vastgelegd in de "Bestuursovereenkomst (BOK) overwegproject onderdoorgangen Julianastraat en Oosterhoutseweg te Gilze en Rijen" (Staatscourant 18-03-2021, 13785).*

*De samenwerkende partijen hebben in december 2021 uitvoering gegeven aan de overlegverplichting zoals overeengekomen in de BOK. De BOK voorziet in deze verplichting ingeval de kostenraming afwijkt van het beschikbare budget. Partijen, aangevuld met ProRail, hebben zich gecommitteerd tot aanvullende afspraken over de kosten- en risicoverdeling van het project zoals voortschrijdende planvorming van het project inzichtelijk heeft gemaakt in de hernieuwde kostenraming 2021. Bedoelde afspraken leiden tot door alle partijen toegezegde extra financiële bijdragen waarmee het geraamde tekort wordt gedicht. In de gemeentebegroting zijn voldoende middelen gereserveerd. Daarmee is het plan economisch uitvoerbaar.*



- Naar aanleiding van de aanpassingen in het ontwerp van de onderdoorgang en de nieuwe versie van de AERIUS Calculator (versie 2022) is het project opnieuw doorgerekend. De memo over de update van de AERIUS Calculator, de geactualiseerde stikstofberekeningen en de bijbehorende rapportage zijn bijgevoegd als bijlage bij de toelichting. Tevens wordt deze rapportage in de toelichting in paragraaf 4.7 Ecologie verwerkt.