

Inhoudsopgave m.e.r.-beoordeling

1	Inleiding	3
2	De voorgenomen activiteit	3
3	M.e.r.-beoordelingsplicht, procedure	3
4	Overwegingen ten aanzien van de activiteit	4
4.1	De kenmerken van het project	5
4.2	De plaats en omgeving van de voorgenomen activiteit	7
4.3	De kenmerken van het potentiële effect	8
5	Noodzakelijkheid milieueffectrapportage	8

1 Inleiding

De gemeente Gilze en Rijen is voornemens, door middel van het vaststellen van het bestemmingsplan 'Stationsomgeving Rijen' een spooronderdoorgang aan te leggen in het stationsgebied in Rijen. Op dit moment wordt het spoor nog gelijkvloers doorkruist door de Julianastraat die ten noorden van het spoor overgaat in de Stationsstraat.

2 De voorgenomen activiteit

Middels dit bestemmingplan wil de gemeente de volgende ontwikkelingen mogelijk maken: een nieuwe spoorwegonderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer en doorgaand langzaam verkeer, ingericht als woonstraat;

- tweezijdige bereikbaarheid van het station;
- het wijzigen van de verkeerssituatie voor gemotoriseerd- en langzaam verkeer (o.a. door twee parallelwegen en ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer);
- het slopen van bestaande bebouwingen ten westen van de Julianastraat;
- twee nieuwe woningbouwlocaties met 27 en 2 nieuwe woningen;
- het versterken van de ruimtelijke kwaliteit door onder andere een groene inrichting in het plangebied.

3 M.e.r.-beoordelingsplicht, procedure

In onderdeel C en D van de bijlage bij het *Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.)* is aangegeven welke activiteiten m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die onder de drempelwaarden vallen moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit het realiseren van een spoorwegonderdoorgang, bestaande uit een woonstraat voor fietsers en gemotoriseerd verkeer en een verhoogd voetpad. Daarnaast worden er aan weerszijden van de nieuwe onderdoorgang twee parallelwegen aangelegd, o.a. voor (gemotoriseerd) bestemmingsverkeer.

In categorie C1.3 en en D1.2 in de bijlage bij het Besluit m.e.r. is als activiteit opgenomen: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg. De voorgenomen activiteit heeft echter geen betrekking op een weg van vier of meer rijstroken maar op een verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken. Overigens vindt de activiteit plaats over een lengte van maximaal 400 meter, hetgeen ruim onder de drempelwaarde valt van respectievelijk 10 kilometer (categorie C1.3) en 5 kilometer (categorie D1.2).

Naast de nieuwe spoorwegonderdoorgang betreft de beoogde ontwikkeling een herstructureringsproject in de vorm van onder andere het vernieuwen van het stationsgebied en twee woningbouwlocaties. De herstructurering van het plangebied is

opgenomen in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. onder de categorie 'stedelijk ontwikkelingsproject' (D11.2). Voor deze categorie zijn in het Besluit m.e.r. drie indicatieve drempelwaarden opgenomen:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Deze drempelwaarden worden niet overschreden.

Om de onderdoorgang te realiseren is er gekozen voor een gesloten damwandconstructie waardoor er minder grondwater onttrokken hoeft te worden. het onttrekken van grondwater is een activiteit die is opgenomen in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. onder de categorie D15.2 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van werken voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater'. De hoeveelheid grondwater die door deze keuze onttrokken zal worden ligt ruimschoots onder de indicatieve drempelwaarde van 1,5 miljoen m³ water per jaar.

Volgens ons moet daarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd, die inhoudelijk ingaat op de criteria in Bijlage III van de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling ('betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten', 2011/92/EU).

Om gemotiveerd een besluit te nemen of het al dan niet nodig is een milieueffectrapportage op te stellen hebben wij een notitie 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' laten opstellen. Daarnaast zijn voor het bestemmingsplan diverse onderzoeken uitgevoerd zoals een akoestisch onderzoek naar de reconstructie, een akoestisch onderzoek naar weg- en spoorweglawaai, een onderzoek inzake trillingshinder, een luchtkwaliteitsonderzoek, een toelichting op de Gilze Rijenbreuk (bodem) , een AERIUS- berekening met toelichting, een onderzoek naar niet gesprongen explosieven, een quick scan flora en fauna, ecologisch onderzoek huismus, gierzwaluw en vleermuizen, een watertoets en historisch bodemonderzoek.

De notitie 'vormvrije m.e.r.beoordeling' geeft tezamen met de onderzoeken voor het bestemmingsplan voldoende informatie om te beoordelen of sprake is van zodanige bijzondere omstandigheden dat een milieueffectrapportage noodzakelijk is. Deze beoordeling is hierna uitgewerkt.

4 Overwegingen ten aanzien van de activiteit

In artikel 7.17, lid 3 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat, ter beoordeling van de vraag of een voorgenomen activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben die aanleiding geven tot een plicht om een milieueffectrapportage te maken, rekening dient te worden gehouden met de in bijlage III van Richtlijn 2011/92/EU aangegeven criteria.

Deze luiden:

- a. de kenmerken van het project;
- b. de plaats van de voorgenomen activiteit;
- c. de kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Deze criteria worden hierna ten aanzien van de voorgenomen activiteit nader beschouwd. Daarvoor is aansluiting gezocht bij de nadere uitwerking van de voornoemde criteria zoals opgenomen in bijlage III van de Richtlijn 2011/92/EU.

4.1 De kenmerken van het project

Bij de kenmerken van de voorgenomen activiteit dienen in het bijzonder in overweging te worden genomen:

4.1.1 De omvang van het project

Het project heeft betrekking op aanpassingen in de stationsomgeving ten westen van het station Gilze-Rijen. Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 7 hectare. In dit gebied worden diverse infrastructurele aanpassing doorgevoerd. De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit de volgende hoofdonderdelen:

- een tweezijdige bereikbaarheid (vanuit zowel de noord- als zuidzijde) van het station;
- een ongelijkvloerse kruising Julianastraat met de spoorlijn Breda-Tilburg, bestaande uit een woonstraat voor gemotoriseerd verkeer (geen vrachtwagens) en fietsers en een verhoogd voetpad;
- het aanleggen van parallelstructuren aan de weerszijden van de nieuwe onderdoorgang;
- het versterken van de ruimtelijke kwaliteit door onder andere een groene inrichting;
- de ontwikkeling van twee nieuwe woningbouwlocaties. Aan de zijde van de Julianastraat kunnen 27 woningen worden gebouwd en aan de Stationsstraat kunnen 2 woningen worden gebouwd
- de inpassing van een deel van het tracé van de snelfietsroute Breda-Tilburg.

In de notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling is een tekening opgenomen waarop de voorgenomen ontwikkelingen binnen plangebied zijn weergegeven.

4.1.2 Cumulatie met andere projecten

Cumulatie met andere projecten is niet aan de orde. Het project wordt zelfstandig uitgevoerd en er zijn geen voornemens om in de omgeving van het plangebied projecten met vergelijkbare effecten uit te voeren. Er zijn dus geen cumulatieve effecten te verwachten die leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.1.3 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen, grond- en hulpstoffen

Tijdens de realisatie wordt tijdelijk gebruik gemaakt van brandstof en elektriciteit en is sprake van graafwerkzaamheden. Bij de constructie van de bouwkuip is gekozen voor de toepassing van een gesloten wandconstructie met een waterdichte vloer waardoor de onttrekking van grote hoeveelheden grondwater uit de het plangebied en de omgeving is voorkomen. Het project legt hiermee geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen in of in de nabijheid van het projectgebied.

4.1.4 Productie van afvalstoffen

Bij het aanleggen en bouwen van het project zal een beperkte hoeveelheid afvalstoffen ontstaan. Dit zijn veelal losse materialen die naar een recyclingsbedrijf worden afgevoerd. Een structurele toename van afval is niet aan de orde.

Verontreiniging en hinder

Tijdens de fase van aanleg en zullen kortstondig tijdelijke effecten kunnen optreden door bijvoorbeeld graafwerkzaamheden, bouwwerkzaamheden, beplantingswerkzaamheden en tijdelijk afgesloten of geblokkeerde wegen. De (geluids)hinder van de werkzaamheden en uitstoot van luchtverontreinigende stoffen is tijdelijk van aard. Op voorhand zijn hier geen belangrijke negatieve milieueffecten te verwachten.

4.1.5 Verontreiniging en hinder tijdens de gebruiksfase

Verkeer

Door de aanpassing van de spoorwegovergang naar een spoorwegonderdoorgang wordt de Julianastraat/Stationsstraat potentieel een aantrekkelijke route door het dorp. Door de beoogde inrichting van de weg in de onderdoorgang ontstaat er een langzame stroom verkeer door de tunnel waardoor de andere onderdoorgangen ten oosten en westen van het plangebied onder de spoorlijn door een sneller en aantrekkelijker alternatief vormen.

Het overige gedeelte van het plangebied wordt ingericht voor bestemmingsverkeer.

Luchtverontreiniging

Voor het aspect luchtkwaliteit is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de aanpassingen. Op basis van het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de reconstructie een (licht) positief effect heeft op de concentraties verontreinigde stoffen.

Door de herinrichting van het plangebied zal er minder stagnatie van gemotoriseerd verkeer, zoals het wachten voor een gesloten spoorwegovergang en de VRI, zijn. De uitlaatgassen van de wachtende motorvoertuigen neemt hierdoor af. Ook wordt het gebied ingericht voor lokaal verkeer waardoor de verkeersstroom afneemt.

Bodem en grondwater

Er is in de planfase aandacht voor de aanwezige Gilze-Rijenbreuklijn. Bij het ontwerp en de constructie van de onderdoorgang is hiermee rekening gehouden en er worden aanvullende maatregelen getroffen. Hierdoor wordt bodemzetting en wateroverlast in de omgeving van het plangebied voorkomen. Door deze werkwijze zijn er geen nadelige effecten voor de bodem of grondwater te verwachten.

De bij het project vrijkomende grond (niet verontreinigde grond) zal na afronding van het project elders nuttig worden toegepast.

Het waterschap is betrokken vanwege de grondwater en de grondwateronttrekkingen bij het project en heeft voor deze planfase een positief advies afgegeven.

Geluid en trillingen

Voor de gebruiksfase van is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daarbij is ook onderzoek gedaan naar de effecten van het plan op bestaande woningen en nieuw te realiseren woningen. Aan de normen van de Wet geluidhinder wordt voldaan, er is sprake van een goed woon- en leefklimaat. Bij een aantal bestaande woningen zal het geluid zelfs fors afnemen als gevolg van de onderdoorgang onder het spoor.

Het aspect trillingen is ook onderzocht. Onderscheid wordt gemaakt in schade vanwege trillingen en hinder vanwege trillingen. De komst van de spooronderdoorgang heeft wat betreft trillingen met grote waarschijnlijkheid geen nadelige effecten op de bestaande bebouwing. De toename van de kans op schade is slechts bij één pand niet verwaarloosbaar klein, Hier kunnen met monitoring eventuele nadelige gevolgen in de vorm van schade worden hersteld. De hinder vanwege trillingen neemt nagenoeg overal af. Overall wordt voldaan aan het toetsingskader Bts.

4.1.6 Risico's van ongevallen, externe veiligheid

Door het vervangen van de spoorwegovergang door een onderdoorgang hoeven trein- en autoverkeer elkaar niet meer gelijkvloers te kruisen. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid vergroot.

Er is onderzoek gedaan naar de risico's op het gebied van externe veiligheid voor dit plan. Uit onderzoek blijkt dat risicobronnen spoorlijn Breda – Tilburg, een hogedruk aardgastransportleiding, de vliegbasis Gilze-Rijen en Rijksweg A58 in de nabijheid van de

plangebied zijn gelegen. Binnen de contouren voor het plaatsgebonden risico wordt met het bestemmingsplan geen (kwetsbare) bebouwing mogelijk gemaakt. Als gevolg van de ligging tot de spoorlijn Breda – Tilburg en de ligging tot de Rijksweg A58 is een beperkte verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

De ontwikkelingen die met het plan mogelijk worden gemaakt leiden niet tot externe veiligheidseffecten voor de omgeving.

4.1.7 Gezondheid

Gezien de beperkte, tijdelijke milieueffecten zullen effecten op de volksgezondheid nagenoeg afwezig zijn.

4.1.8 Conclusie

Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat de kenmerken van de voorgenomen activiteit niet leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.2 De plaats en omgeving van de voorgenomen activiteit

4.2.1 De plaats van het project

Het plangebied ligt naast het station Gilze-Rijen in het centrum van het dorp Rijen en bevindt zich globaal rondom de kruising spoortracé Breda-Tilburg en de straten Julianastraat- Stationsstraat. In de notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt de ligging van het plangebied weergegeven.

De omgeving bestaat uit het dorp Rijen, het station Gilze-Rijen en de stationsomgeving aan weerszijden van het spoor

4.2.2 Beschermde gebieden en soorten

Natura 2000-gebieden

In de omgeving van het plangebied heen ligt een aantal Natura 2000-gebieden, dit zijn:

- Ulvenhoutsebos op circa 8 kilometer ten zuidwesten van het plangebied;
- Regte Heide en Riels Laag op circa 10 kilometer ten zuidoosten van het plangebied.
- Langstraat op ongeveer 11 kilometer ten noorden van het plangebied;
- Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen op circa 11 kilometer ten noordoosten van het plangebied;
- Kampina en Oisterwijkse Vennen op circa 15 kilometer ten oosten van het plangebied.

Gezien de afstand tot deze gebieden kunnen belangrijke directe nadelige effecten op de Natura 2000-gebieden uitgesloten worden. Om te toetsen of de voorgenomen ontwikkeling leidt tot een relevante stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden is een Aerius-berekening uitgevoerd. Uit berekeningen met het rekeninstrument Aerius blijkt dat de NO_x-emissies die vrijkomen bij de aanleg en het gebruik geen depositie boven de 0,00 mol/ha/jr op Natura 2000-gebieden veroorzaken. De ontwikkeling veroorzaakt daarmee geen significant negatieve effecten op deze gebieden.

Natuurnetwerk Brabant

Het plangebied valt buiten de grenzen van het Natuurnetwerk Brabant waardoor effecten van de voorgenomen ontwikkeling op het NBB uitgesloten kunnen worden.

Soortenbescherming

In de uitgevoerde onderzoeken "Quick scan Wet natuurbescherming Stationsplein en omgeving Rijen" en het vervolgonderzoek "Onderzoek Huismus, gierzwaluw en vleermuizen" is o.a. gekeken naar beschermde soorten in het projectgebied. In het onderzoek wordt een aantal kennisdocumenten en werkprotocollen voorgeschreven die tijdens de uitvoering in acht genomen moet worden. Met in achtneming van de voorgeschreven maatregelen kan worden gesteld dat de gewenste ontwikkeling geen negatieve effecten heeft op beschermde soorten in het projectgebied.

Cultuurhistorisch waardevol gebied

Het plangebied ligt in een cultuurhistorisch waardevol gebied. Rondom het stationsgebied zijn diverse waardevolle objecten aanwezig. Deze objecten bestaan uit woonhuizen, bedrijfswoningen, winkels en voormalige fabriekswoningen. Tevens zijn in en rondom het plangebied rijksmonumenten aanwezig. Met de beoogde ontwikkeling worden de waarden van de waardevolle objecten in acht genomen. De cultuurhistorische waarden worden niet aangetast.

4.2.3 Conclusie

Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat de plaats en omgeving van de voorgenomen activiteit niet leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.3 De kenmerken van het potentiële effect

Hieronder volgen de belangrijkste onderdelen uit de voorgaande overwegingen, waarbij met name de volgende kenmerken in beschouwing worden genomen:

- a. het bereik van de effecten;
- b. grensoverschrijdend karakter van de effecten;
- c. waarschijnlijkheid van de effecten;
- d. duur, frequentie, cumulatie en de onomkeerbaarheid van de effecten.

De kenmerken van de belangrijkste (mogelijk) optredende nadelige gevolgen voor het milieu zijn in de paragrafen 4.1 en 4.2 aan de orde gesteld. Daaruit kan het volgende worden afgeleid:

De belangrijkste milieueffecten vanuit dit project betreffen voornamelijk tijdelijke effecten tijdens het aanleggen en herinrichten van de wegen inclusief de aanleg van een tunnel onder het spoor. Er is geen sprake van belangrijke effecten met een grensoverschrijdend karakter.

De aangeleverde gegevens bieden voldoende inzicht in het bereik, waarschijnlijkheid, duur, frequentie, cumulatie en de onomkeerbaarheid van de effecten.

Gelet hierop overwegen wij dat naar aanleiding van de kenmerken van het potentiële effect van het project kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

5 Noodzakelijkheid milieueffectrapportage

De in het voorgaande hoofdstuk geïnterviewde kenmerken van het voornemen dienen beschouwd te worden in relatie tot de ernst van de milieugevolgen. Daarbij spelen de

volgende aspecten een rol: de huidige situatie en de autonome ontwikkeling; vigerende wetgeving en beleidsuitspraken; de status van het beschermende gebied; de beschikbare kennis en informatie; de politieke en maatschappelijke gevoeligheid.

Gelet op het vorenstaande zijn wij van oordeel dat de aard van de effecten die gekoppeld zijn aan het te nemen besluit, in voldoende mate in beeld zijn. Wij zijn dan ook van oordeel dat geen sprake is van bijzondere omstandigheden die leiden tot dermate belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu dat het maken van een milieueffectrapport toegevoegde waarde zou hebben.