



Notitie vormvrije m.e.r.- beoordeling

Bestemmingsplan Stationsomgeving Rijen

projectnummer 0463838.101
definitief revisie 01
9 september 2021

Notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Bestemmingsplan Stationsomgeving Rijen

projectnummer 0463838.101
documentnummer 03
definitief revisie 01
9 september 2021

Auteurs

T. Peelen

Opdrachtgever

Gemeente Gilze en Rijen
Raadhuisplein 1
5121 JX RIJEN

Gecontroleerd:



datum
9 september 2021

beschrijving
definitief

vrijgave
P. Kennes



Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ontwikkeling	1
2	Kader – Besluit milieueffectrapportage	2
2.1	Algemeen	2
2.2	Activiteit en drempelwaarden	2
2.3	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	4
2.4	Toetsing	4
2.4.1	Kenmerken van het plan	4
2.4.2	Plaats van het plan	6
2.4.3	Kenmerken van het potentiële effect	7
2.4.3.1	Archeologie, cultuurhistorie en landschap	7
2.4.3.2	Bodem, water en ecologie	7
2.4.3.3	Hinder voor de omgeving	9
3	Conclusie en advies	13

1 Inleiding

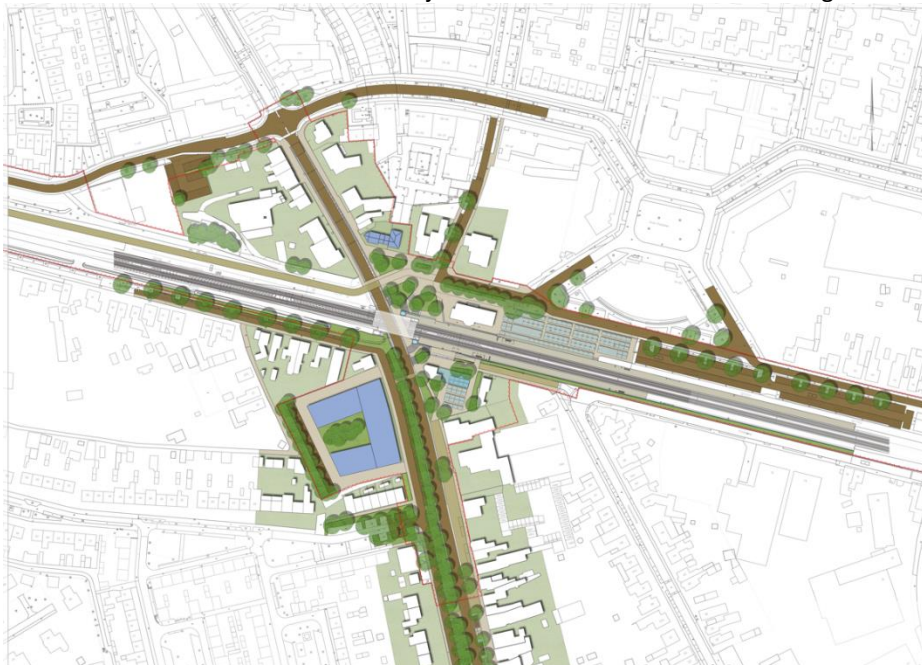
1.1 Aanleiding

Op 7 juli 2017 is een wetswijziging van het Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Eén van de belangrijkste gevolgen van deze wetswijziging is dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling door de initiatiefnemer moet worden aangevraagd door middel van een aanmeldnotitie. Dit in het kader van de besluitvorming omtrent de bestemmingsplanherziening. In dit geval is het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer. Daarom neemt deze de beslissing of een milieueffectrapportage moet worden opgesteld in een zo vroeg mogelijk stadium (vóór de ter inzagelegging van het ontwerpbesluit). Het bevoegd gezag hoeft hiervoor géén aanmeldnotitie op te stellen. Voorliggende notitie (vergelijkbaar met een aanmeldnotitie) is opgesteld om gemotiveerd een beslissing te nemen om al dan niet een milieueffectrapportage op te stellen.

1.2 Ontwikkeling

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. De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit hoofdlijnen uit:

- een nieuwe spoorwegeronderdoorgang 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);
- herstructurering bebouwing en gebruik van gronden ten westen van de Julianastraat;
- het versterken van de ruimtelijke kwaliteit door onder andere een groene inrichting.



Figuur 1. Ontwikkelingstekening (Houtman+Sander)

2 Kader – Besluit milieueffectrapportage

2.1 Algemeen

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) of het verrichten van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd welke activiteiten m.e.r.-plichtig zijn en voor welke activiteiten een m.e.r.-beoordeling moet worden verricht. In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht is. In onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Als een activiteit op grond van onderdeel D m.e.r.-beoordelingsplichtig is, geldt voor een kaderstellend (bestemmings)plan dat die activiteit mogelijk maakt, een plan-m.e.r.-plicht.

Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Als een activiteit voorkomt in kolom 1 van de C- of D-lijst en de drempelwaarden uit kolom 2 worden overschreden, is een m.e.r. (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) verplicht. Voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D, maar waarbij de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt de verplichting om na te gaan of tóch een m.e.r.-beoordeling (of een m.e.r.) moet worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag moet in zo'n geval nagaan of er sprake is van omstandigheden die - ondanks dat de drempelwaarden niet worden overschreden - aanleiding geven voor het verrichten van een m.e.r.(beoordeling). De motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud aansluit bij de verplichte m.e.r.-beoordeling. Voor de toets gelden echter geen vormvereisten, daarom wordt de term 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' gehanteerd.

2.2 Activiteit en drempelwaarden

De voorgenomen ontwikkeling heeft grotendeels betrekking op de wegaanpassingen van de Stationsstraat en de Julianastraat. De 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. De ontwikkeling is aan te merken als een verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder. Deze activiteit is opgenomen in onderdeel C van het Besluit m.e.r. onder categorie C1.3 en in onderdeel D onder 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. In artikel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is een categorie 'stedelijk ontwikkelingsproject' (D11.2) opgenomen.

	Activiteit	Gevallen	Besluit
Categorie C1.3	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.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
Categorie D1.2	De 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.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
Categorie D11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
Categorie D15.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van werken voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater.	In gevallen waarin de activiteit betrekking op heeft op een hoeveelheid water van 1,5 miljoen m ³ of meer per jaar.	Het besluit, bedoeld in de artikelen 6.4 of 6.5, onderdeel b, van de Waterwet, dan wel van het besluit tot vergunningverlening bedoeld in een verordening van een waterschap.

Toets aanpassing van de stationsomgeving Rijen aan drempelwaarde

De voorgenomen activiteit valt onder de drempelwaarden (zie kolom 'gevallen'):

- de activiteit vindt plaats op een lengte van maximaal 400 meter. Dit valt ruim onder de drempelwaarde van respectievelijk 5 en 10 kilometer (categorie C1.3 en D1.2);
- de activiteit vindt plaats op een bestaande weg welke niet vier of meer rijstroken heeft (categorie C1.3 en D1.2);
- het plangebied heeft een oppervlakte van circa 7 hectare. De activiteit valt ruimt onder de drempelwaarde van 75 hectare (categorie D11.2).
- naar aanleiding van indicatieve bemalingsberekeningen is voor de onderdoorgang gekozen voor een gesloten damwand kuip met een waterdichte vloer (van bijvoorbeeld onderwaterbeton). Hiermee wordt voorkomen dat grote hoeveelheden grondwater uit de omgeving worden onttrokken. Hierdoor wordt verwacht dat de activiteit ruimschoots onder de drempelwaarde van 1,5 miljoen m³ blijft voor wat betreft het onttrekken van grondwater (categorie D15.2).

Dit betekent dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling voor het bestemmingsplan 'Stationsomgeving Rijen' moet worden uitgevoerd.

2.3 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling kan leiden tot twee conclusies:

- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten: er is geen m.e.r. of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r..

De criteria waaraan moet worden getoetst zijn opgenomen in bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. De criteria vallen uiteen in criteria betreffende de:

- kenmerken van het project: omvang van het project, cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en risico op ongevallen;
- plaats van het project: bestaand gebruik van de locatie, natuurlijke hulpbronnen en opnamevermogen/gevoeligheid van het milieu;
- kenmerken van het potentiële effect: bereik, grensoverschrijdend karakter, orde van grootte en complexiteit, waarschijnlijkheid en duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

2.4 Toetsing

2.4.1 Kenmerken van het plan

Omvang van het plan

De gemeente Gilze en Rijen wil een spoorzone ontwikkelen waar het goed wonen, werken en reizen is. Centraal in deze wens staat de stationsomgeving, de verbinding met de rest van de gemeente en de bereikbaarheid en ontwikkeling van Rijen-Zuid. Om dit te bereiken zijn

verschillende ontwikkelingen voorzien, die met het bestemmingsplan 'Stationsomgeving Rijen' mogelijk worden gemaakt.



Figuur 2. Globale ligging plangebied

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit de volgende hoofdonderdelen:

- een tweezijdige bereikbaarheid (vanuit zowel de noord- als zuidzijde) van het station;
- een ongelijkvloerse kruising 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;
- herstructurering bebouwing en gebruik van gronden ten westen van de Julianastraat.

Overige kenmerken

De aanpassing van de stationsomgeving ter plaatse van de kern Rijen heeft geen bijzondere kenmerken ten aanzien van:

- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- de productie van afvalstoffen;
- risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

2.4.2 Plaats van het plan

Ligging van het plangebied

Het plangebied ligt in de gemeente Gilze en Rijen en omvat het gebied rondom het spoor in Rijen. Hierbij gaat het om de gehele lengte 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. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door het centrumgebied van Rijen. Het zuidoosten van het plangebied wordt hoofdzakelijk begrensd door bedrijventerrein De Haansberg en Aeroparc. De zuidwestelijke begrenzing bestaat uit een woonbuurt. In de onderstaande figuur zijn de plangrenzen aangegeven.



Figuur 3. Plangrens

Gevoelige gebieden in en nabij het plangebied

Onder gevoelige gebieden (zoals genoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.) vallen Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland (NNN), Nationale landschappen, beschermde monumenten en Belvédèregebieden.

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het 'Ulvenhoutse bos'. Dit gebied ligt op ongeveer 8,5 kilometer afstand van het plangebied. Dit Natura 2000-gebied ligt buiten het invloedsgebied van het plan wat betreft vermesting en verzuring, verdroging of geluid- en lichtverstoring. Op circa 11 kilometer afstand van het plangebied liggen de Natura 2000-gebieden 'Regte Heide & Riels Laag', 'Loonse en Drunense Duinen' en 'Langstraat'. Deze gebieden zijn aangewezen voor verschillende habitattypen en habitatsoorten. Belangrijke directe nadelige effecten op de Natura 2000-gebieden kunnen uitgesloten worden. Wel kan er, door een mogelijke toename aan stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, sprake zijn van indirecte effecten op beschermde gebieden. In dit kader is door Antea Group een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek komt in paragraaf 2.4.3.2 aan bod.

Het plangebied valt buiten de grenzen van het Natuur Netwerk Brabant (NNB). Het plangebied valt buiten de grenzen van het NNB waardoor effecten van de voorgenomen ontwikkeling op het NNB uitgesloten kan worden.

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.

2.4.3 Kenmerken van het potentiële effect

Het plan betreft het realiseren van een ontwikkeling van een behoorlijke omvang. Hierna wordt ingegaan op de verschillende milieu- en omgevingsaspecten. Voor de beoordeling van de kenmerken is gebruik gemaakt van de onderzoeken die in het kader van de bestemmingsplanprocedure zijn uitgevoerd.

2.4.3.1 Archeologie, cultuurhistorie en landschap

Cultuurhistorie

Op basis van de Cultuurhistorische Waardenkaart van Noord-Brabant kan geconcludeerd worden dat het plangebied in een cultuurhistorisch waardevol gebied ligt. 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. De waardevolle objecten worden, op het rijksmonument aan de Julianastraat 118 na, volledig gehandhaafd. Het rijksmonument aan de Julianastraat 118 wordt voor het belangrijkste gedeelte ook behouden, maar bij de achterbouw van het rijksmonument is een fietsenstalling voorzien. In dit kader is een onderzoek uitgevoerd¹. Hieruit blijkt dat de transformatie van de achterbouw tot fietsenstalling goed voorstelbaar is. Met de beoogde ontwikkeling worden geen cultuurhistorische waarden aangetast.

Voor het aspect cultuurhistorie worden geen belangrijke negatieve milieueffecten verwacht.

Archeologie

Voor het plangebied geldt dat er sprake is van ligging in drie verschillende categorieën van archeologische verwachtingswaarde. Het plangebied kent een gebied met een lage archeologische verwachting (categorie 6), een middelhoge archeologische verwachting (categorie 5) en een gebied zonder archeologische verwachting. De exacte diepte en oppervlakten van de grondroerende werkzaamheden zijn op dit moment nog niet bekend. Hierdoor is het nu nog niet te bepalen welke impact dit heeft voor eventuele aanwezige archeologische waarden. Op het moment van aanvragen van de omgevingsvergunning wordt beoordeeld of archeologisch onderzoek noodzakelijk is. De eventuele aanwezige archeologische waarden worden beschermd door middel van de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 5' en 'Waarde – Archeologie 6'. Aantasting van archeologische waarden wordt hiermee voorkomen.

¹ Cultuurhistorische verkenning en plantoets Rijen: Julianastraat 118, 28 augustus 2020, van Meijel

Voor het aspect archeologie worden geen belangrijke negatieve milieueffecten verwacht.

2.4.3.2 Bodem, water en ecologie

Bodem

Met het onderzoek² is inzicht verkregen in de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van het plangebied. Uit de resultaten blijkt dat in de grond over het algemeen licht verhoogde gehalten worden aangetoond. Het overgrote deel van de in het verleden aangetroffen sterke verontreinigingen zijn gesaneerd. Lokaal komen enkele matig tot sterk verhoogde gehalten met zware metalen of PAK voor in de bodem. Op basis van het historisch onderzoek zijn voor diverse locaties met (voormalige) verdachte activiteiten onvoldoende gegevens beschikbaar om een uitspraak te doen over de bodemkwaliteit. Daarnaast is actualisatie naar de aanwezigheid en inkadering van enkele bekende (sterke) verontreinigingen benodigd. De locaties waarvoor op grond van het historisch onderzoek nadere gegevens nodig zijn, zijn op een kleine uitzondering na grotendeels gelegen buiten het bestemmingsplangebied.

Gelet op het huidige en toekomstige gebruik van de gronden is nader onderzoek niet nodig voor de vraag of het bestemmingsplan uitvoerbaar is. Actualiserend onderzoek zal plaatsvinden in de uitvoeringsfase, op welk moment ook de nadere begrenzing/inkadering van eventuele verontreiniging kan worden bepaald. Met een eventuele saneringsopgave is rekening gehouden in de exploitatie.

Voor het aspect bodem worden geen belangrijke negatieve milieueffecten verwacht.

Waterhuishouding

Uit het onderzoek³ blijkt dat voor het voornemen geen of zeer beperkte toename van verhard oppervlak wordt verwacht. De huidige omgeving is reeds grotendeels verhard. In de huidige situatie bestaat de weg uit klinkers en stroomt het afstromend hemelwater af naar kolken langs het trottoir.

Voor herbebouwing zonder toename van het verhard oppervlak geldt een retentie-eis van 7 mm. Bij nieuwbouw of toenemend verhard oppervlak geldt een retentie-eis van 60 mm. Bij een toename van het verhard oppervlak tussen 500 m² en 10.000 m² geldt een compenserende regel van het waterschap.

Benodigde compensatie (in m³) = toename verhard oppervlak (in m²) x gevoeligheidsfactor (1) x de bergingsopgave 0,06 (in m). De toename in het verharde oppervlak kan leiden tot verplichte infiltratievoorzieningen en/of waterbergingsgebieden.

Voor de beoogd situatie (voor met name de woningbouwlocaties) is het nog onduidelijk of er sprake is van een toename van verhard oppervlak van meer dan 500 m². In de regels binnen de bestemming 'Woongebied' is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die borgt dat bij de invulling van de woningbouwlocaties wordt voldaan aan de retentie-eisen. Hiermee worden negatieve effecten op de waterhuishoudkundige situatie door toename van verhard oppervlak voorkomen.

² Historisch onderzoek spooromgeving station Gilze-Rijen, 26 mei 2020, Antea Group

³ Watertoets t.b.v. Bestemmingsplan Stationsomgeving Rijen, 19 oktober 2020, Antea Group

Met de reconstructie gaat de bestaande infrastructuur op de schop. Dit biedt mogelijkheden om de waterhuishoudkundige situatie te verbeteren.

Op basis van de indicatieve bemalingsberekeningen is geconcludeerd dat toepassing van een gesloten damwand kuip met een waterdichte vloer van bijvoorbeeld onderwaterbeton, gezien de locatie en het voornemen, de beste optie is. Hiermee wordt voorkomen dat grote hoeveelheden grondwater uit de omgeving worden onttrokken.

Gilze-Rijenbreuklijn

De nieuwe onderdoorgang komt ter hoogte van op de Gilze-Rijenbreuk te liggen. Welke gevolgen het realiseren van de onderdoorgang op de breuklijn heeft is onderzocht⁴. Voorafgaand aan de uitvoering wordt de precieze ligging van de Gilze-Rijenbreuk in kaart gebracht. Voor de aanleg van de onderdoorgang worden damwanden en een betonnen bodem gebruikt, zodat er geen grondwateronttrekking (bemaling) nodig is om de onderdoorgang aan te leggen. Deze damwand en betonconstructie worden zo ver verlengd, dat de breuk weer helemaal gesloten is. De damwand geeft wat meer weerstand dan de breuk zelf. Omdat de constructie maar over een beperkte afstand aanwezig is, stroomt het grondwater daar wel omheen. Met deze aanpak worden gevolgen voor de omgeving voorkomen. Door eenvoudige maatregelen te treffen, wordt voorkomen dat de waterkerende werking van de breuk wordt weggenomen. Veranderingen van de grondwaterstanden in de omgeving worden hiermee voorkomen. Daarmee wordt ook voorkomen dat er bodemzetting en schade aan bebouwing of wateroverlast ontstaat.

Voor het aspect water worden geen belangrijke negatieve milieueffecten verwacht.

Ecologie

Uit onderzoek⁵ blijkt dat negatieve effecten (zoals versnippering of oppervlakteverlies) op omliggende Natura 2000-gebieden op voorhand zijn uit te sluiten. Doordat het plangebied op een vrij grote afstand ligt van Natura 2000-gebieden, zijn negatieve effecten door trillingen, licht, geluid, op optisch ook op voorhand uit te sluiten.

Negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen echter niet op voorhand worden uitgesloten.

Een onderzoek⁶ is uitgevoerd met behulp van de Aerius Calculator naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van de beoogde ontwikkelingen.

Op 9 maart 2021, is voor de realisatiefase de Wet stikstofreductie en natuurverbetering door de Eerste Kamer aangenomen. Deze wet, die per 1 juli in werking is getreden, voorziet in een vrijstelling voor activiteiten van de bouwsector, zoals slopen en bouwen. De bij deze activiteiten vrijkomende emissies die zorgen voor stikstofdepositie mogen dan bij de beoordeling buiten beschouwing worden gelaten. Volledigheidshalve is in het stikstofonderzoek de realisatiefase toch onderzocht.

In het stikstofdepositie onderzoek zijn uitsluitend berekeningen uitgevoerd voor de volgende maatgevende jaren:

- 2024: Referentiesituatie (uitsluitend van gesloopte woningen) ten opzichte van de realisatie van de onderdoorgang;

⁴ Toelichting Gilze-Rijenbreuk, 29 juni 2021, Antea Group

⁵ Quicksan Wet natuurbescherming Stationsplein en omgeving, Rijen, 7 juli 2021, idverde Advies

⁶ Memo Stikstofdepositieonderzoek stationsomgeving Gilze en Rijen, 6 september 2021, Antea Group

- 2026: Referentiesituatie ten opzichte van de gebruiksfase van de onderdoorgang en de realisatiefase van de woningbouwlocaties;
- 2027: Referentiesituatie ten opzichte van de gebruiksfase onderdoorgang en de gebruiksfase van de nieuwe woningen.

Voor de rekenjaren 2024, 2026 en 2027 berekent Aerijs Calculator 2020 geen depositieresultaten van meer dan 0,00 mol/ha/ja.

Mogelijke gevolgen 5 km uitspraak Raad van State.

Recentelijk heeft de Raad van State een uitspraak gedaan over de rekenwijze in AERIUS Calculator met betrekking tot wegverkeer. In AERIUS Calculator worden de eventuele bijdragen aan de stikstofdepositie van het wegverkeer op een afstand van meer dan 5 kilometer vanaf de weg niet bij het rekenresultaat betrokken. De Raad van State heeft nu aangegeven dat daardoor mogelijk geen goede beoordeling plaats kan vinden van mogelijk significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied.

Naar aanleiding van deze uitspraak is voor de rekenjaren 2024, 2026 en 2027 aanvullend een berekening uitgevoerd op zelf toegevoegde rekenpunten op maximaal 4,9 kilometer van alle wegvakken in de richting van de relevante natuurgebieden om dit te ondervangen. Voor de rekenjaren 2024, 2026 en 2027 heeft Aerijs calculator 2020 geen depositieresultaten boven 0,00 mol/ha/ja berekend op de toegevoegde rekenpunten.

Op basis van bovenstaande rekenresultaten kunnen significant negatieve effecten ten aanzien van stikstof op Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie staat nadere besluitvorming niet in de weg. Daarnaast kunnen significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNB in de nabijheid van het plan worden uitgesloten.

Uit de quickscan volgt dat voor broedvogels, vleermuizen en grondgebonden zoogdieren mitigerende maatregelen moeten worden genomen en dat met inachtneming van die maatregelen de werkzaamheden in overeenstemming met de Wet natuurbescherming kunnen plaatsvinden. Verder volgt uit de quickscan dat aanvullend onderzoek nodig is voor vleermuizen, de gierzwaluw en de huismus

Uit nader onderzoek⁷ blijkt dat geen verblijfplaatsen van de huismus verloren gaan, wel schuil- en foerageergebied van de huismus en verblijfplaatsen van vleermuizen. Om te voorkomen dat geen verbodsbepalingen worden overtreden, dient er zorgvuldig gehandeld en gemitigeerd te worden, door te werken conform het kennisdocument van respectievelijk de huismus en de gewone dwergvleermuis, en uitvoering van de te treffen maatregelen vast te leggen door het opstellen van een ecologisch werkprotocol en monitoring door een ecooloog. Mitigerende maatregelen zullen in 2021 – 2022 al worden uitgevoerd. Vanwege de verwachte start van de voorgenomen ontwikkeling vanaf 2024 zullen de aanvullende ecologische onderzoeken (gierzwaluw, huismus en vleermuis) in 2022 geactualiseerd worden, welke gegevens vervolgens zullen worden meegenomen in de ontheffingsaanvraag. De verwachting is dat deze ontheffing zal kunnen worden verleend

Voor het aspect ecologie worden geen belangrijke negatieve milieueffecten verwacht.

⁷ Onderzoek huismus, gierzwaluw en vleermuizen Stationsplein Rijen, 5 juli 2021, idverde Advies

2.4.3.3 Hinder voor de omgeving

Verkeer

Verkeersafwikkeling

De onderdoorgang voor het kruisend verkeer komt te liggen ter hoogte van de Julianastraat/Stationsstraat. De onderdoorgang is bedoeld voor zowel de voetganger, fiets als de auto. De onderdoorgang krijgt een autoluw karakter en wordt daartoe ingericht met het profiel van een woonstraat. De voetganger passeert de onderdoorgang via een verhoogd voetpad in de onderdoorgang. De voetganger mengt zich niet met het overig verkeer.

Verkeer dat vanaf de zuidzijde van Rijen (N282) komt en naar de noordkant van het spoor wil (en vice versa) wordt geacht gebruik te maken van de twee gebiedsontsluitingswegen aan de oost- en westkant van Rijen. Dit zijn:

- Aan de oostkant de Europalaan – Mary Zeldenrustlaan.
- Aan de westkant de Oosterhoutseweg (N631), en vervolgens de Nassaulaan.

Beide routes zijn ingericht om “meer” verkeer af te wikkelen (gebiedsontsluitingswegen). Via de Hannie Schaftlaan – Europalaan kan het verkeer via de Generaal Maczektunnel onder het spoor door. Voor de N631 geldt dat gewerkt wordt aan een onderdoorgang. Hiermee zijn deze routes aantrekkelijk voor autoverkeer. Om de routekeuze voor gemotoriseerd verkeer via de gebiedsontsluitingswegen de Europalaan en de Oosterhoutseweg (N631) te stimuleren, is het nodig om de Julianastraat en het zuidelijke deel van de Stationsstraat af te waarderen, zodanig dat op het hele traject tussen de Ericssonstraat tot en met de Constance Gerlingsstraat een gemiddelde rijsnelheid ontstaat van 25 km/h.

Daartoe zijn maatregelen geformuleerd en getoetst⁸ om deze gemiddelde snelheid ook daadwerkelijk te bereiken. In de verdere uitwerking wordt gekeken hoe de maatregelen exact vormgegeven worden. In de verdere uitwerking wordt gekeken hoe de maatregelen exact vormgegeven worden.

Verkeersintensiteiten

Een berekening⁹ naar de verkeersintensiteiten is uitgevoerd. Op basis van deze berekening wordt geconcludeerd dat, na aanleg van de onderdoorgang, een afname van het verkeer in de Stationsstraat en Julianastraat plaatsvindt ten opzichte van de huidige situatie op de Stationsstraat/Julianastraat. Hierbij is het uitgangspunt gehanteerd dat de Julianastraat als 30 km/u zone wordt ingericht en dat de gemiddelde rijsnelheid op 25 km/u ligt.

Verkeersveiligheid

Met de realisatie van de onderdoorgang wordt een veiligere situatie gecreëerd dan in de huidige situatie het geval is. Momenteel kruisen het trein-, auto- en langzaam verkeer elkaar ter hoogte van de spoorwegovergang. Na realisatie van de onderdoorgang is sprake van een scheiding van verkeersstromen. De voetgangers kunnen, middels een verhoogd voetpad in de onderdoorgang, gescheiden van het autoverkeer het station en de overzijde van het spoor bereiken. Fietsers en voetgangers kunnen de Stationsstraat ten noorden van de onderdoorgang oversteken door middel van een ongelijkvloerse fietspad met voetgangersstrook, verder wordt

⁸ Inrichtingsprincipes traject Julianastraat – Stationsstraat, 5 november 2020, Antea Group

⁹ Uitgangspunten verkeersmodelberekeningen, 29 oktober 2020, Antea Group

een oversteekmogelijkheid voor voetgangers mogelijk gemaakt over de Julianastraat aan de zuidzijde van de onderdoorgang.

Voor het aspect verkeer worden geen belangrijke negatieve milieueffecten verwacht.

Geluid

Een onderzoek¹⁰ is uitgevoerd naar de geluidbelastingen op de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Het aspect geluid levert geen belemmeringen op voor voorgenomen ontwikkeling, aangezien voor wegverkeer de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. De optredende geluidbelastingen vanwege 30 km/uur-wegen aanvaardbaar. Voor het spoorweglawaai dienen hogere waarden aangevraagd te worden. Daarnaast zijn maatregelen noodzakelijk om voldoende geluidreductie en hiermee een goed woon- en leefklimaat te bereiken. Bij de uitwerking van de bouwplannen zal uit nader akoestisch onderzoek aangetoond kunnen worden dat wordt voldaan aan de Wet geluidhinder, het Bouwbesluit en de nadere geluideisen uit het bestemmingsplan.

Bestaande woningen

Ook zijn de effecten van de herprofilering ter plaatse van de bestaande woningen onderzocht. Ter plaatse van alle bestaande woningen zijn geluidafnames (door wegverkeerslawaai) van 3 dB of meer geconstateerd. Nergens is sprake van een hinderlijk geluidseffect. Ter plaatse van de bestaande woningen aan de oostzijde van de Julianastraat is – als gevolg van de vervanging van een deel van de woningen aan de westzijde van de Julianastraat door een nieuw gebouw - zowel een afname van het spoorgeluid vastgesteld (nummers 110-118) als een toename van het spoorgeluid (106). De toename bedraagt 1 dB en is niet merkbaar voor mensen. Een geluidstoename is voor een mens pas merkbaar vanaf een toename van 3 dB.

Reconstructie

Een onderzoek¹¹, conform de Wet geluidhinder, is uitgevoerd vanwege de beoogde fysieke wijzigingen van de Stationsstraat/Julianastraat. De geluidbelastingen in de toekomstige situatie (peiljaar 2035), met de getroffen fysieke wijzigingen, zijn lager dan die in de bestaande situatie: 0,3 dB tot 0,6 dB lager bij de woningen langs de Spoorlaan Noord/Constance Gerlingsstraat en 0,2 dB lager bij de woningen langs de Ericssonstraat/Julianastraat Zuid. Er is alleen sprake van geluidsafnames. Nergens is een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder geconstateerd.

Vliegbasis Gilze-Rijen

Voor de vliegbasis Gilze-Rijen is zowel een Ke-geluidcontour als een db(A)-geluidzone. De db(A)-geluidzone is voor het grondgebonden geluid van de inrichting zelf. Voor gebieden binnen de 35 Ke-contour geldt dat woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagendstandplaatsen die op het tijdstip van vaststelling van de geluidzone daarbinnen nog niet aanwezig zijn en waarvoor geen bouwvergunning is verleend niet zijn toegestaan (artikel 4 Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart BGGL). Het plangebied ligt zowel buiten de db(A)-geluidzone als de 35 Ke-contour van vliegbasis Gilze-Rijen. Hierdoor wordt ter plaatse van alle woningen

¹⁰ Onderzoek omgevingsgeluid Bestemmingsplan Stationsgebied in Rijen (Gilze en Rijen), 12 juli 2021, Cauberg Huygen

¹¹ Onderzoek Wet geluidhinder Reconstructie Stationsstraat/Julianastraat in Rijen, 12 juli 2021, Cauberg Huygen

voldaan aan de gestelde richtwaarden en vormt de vliegbasis geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Voor het aspect geluid worden geen belangrijke negatieve milieueffecten verwacht.

Luchtkwaliteit

Onderzoek¹² is uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. Op basis van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat op alle opgenomen beoordelingspunten wordt voldaan aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Omdat op alle beoordelingspunten ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden, kan eveneens worden geconcludeerd dat sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening'.

Voor het aspect luchtkwaliteit worden geen belangrijke negatieve milieueffecten verwacht.

Externe veiligheid

Uit onderzoek¹³ blijkt dat risicobronnen spoorlijn Breda – Tilburg, een hogedruk aardgastransportleiding, de vliegbasis Gilze-Rijen en Rijksweg A58 in de nabijheid van de plangebied zijn gelegen. 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. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant heeft in het kader van het vooroverleg conform artikel 3.1.1 Wro aangegeven dat bij de voorgenomen ontwikkeling gebruik kan worden gemaakt van het standaardadvies. Dit advies kan gebruikt worden voor de verantwoording van het groepsrisico voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het standaardadvies van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant is als bijlage bijgevoegd bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Voor het aspect externe veiligheid worden geen belangrijke negatieve milieueffecten verwacht.

Trillingen

Voor de beoogde ontwikkeling is in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzoek gedaan naar de gevolgen van trillingen op gebouwen in de omgeving¹⁴, in de situatie dat de huidige spoorovergang wordt vervangen door een onderdoorgang. Dit betrof in eerste instantie het uniforme rekenmodel Ours (Ontwikkeling uniform rekenmodel spoortrillingen), waarbij de effecten van de onderdoorgang ingeschat zijn. Naar aanleiding van de resultaten vanuit het startonderzoek, is gewerkt aan een gedetailleerder model¹⁵ waarmee de onzekerheidsmarges vanwege de worst case benadering verder kunnen worden verkleind en – indien daaruit blijkt dat maatregelen nodig zijn – maatregelen kunnen worden ontworpen, waarvan de toepassing door de gemeente op basis van een doelmatigheidsafweging wordt beoordeeld. Onderscheid wordt gemaakt in schade vanwege trillingen en hinder vanwege trillingen.

¹² Onderzoek luchtkwaliteit Stationsomgeving Rijen, 23 oktober 2020, Antea Group

¹³ Externe veiligheid Stationsomgeving Rijen, 14 juli 2021, Antea Group

¹⁴ Spoortrillingen Spoorzone Rijen, 9 november 2020, Level acoustics & vibration

¹⁵ Detailberekening Spoorzone Rijen reflectie en geleiding van trillingen door de onderdoorgang, 2 september 2021, Level acoustics & vibration

Schade

Bij bestaande bebouwing voor het aspect schade hanteert de gemeente het toetsingskader SBR-A. Hieruit volgt dat enkel voor de woning aan de Julianastraat 118, de grenswaarde overschreden wordt, zodat voor dit pand geconcludeerd kan worden dat de kans op schade niet verwaarloosbaar klein is. Voor alle andere panden is toename van de kans op schade in de beoogde situatie wel verwaarloosbaar klein. Voor nieuwbouw is in de planregels geborgd dat rekening wordt gehouden met de verwachte waarden voor trillinghinder en dat moet worden aangetoond wat is gedaan om de streefwaarde te behalen.

Hinder

Voor het aspect trillinghinder bij bestaande bebouwing hanteert de gemeente het toetsingskader van de Bts (Beleidsregel Trillinghinder Spoor) voor het aspect hinder, dat een aanvullende en verduidelijkende werking betreft op de SBR B. Uit onderzoek blijkt:

- de spooronderdoorgang is geen geleider van trillingen;
- de spooronderdoorgang reflecteert bodemtrillingen in de 8 Hz octaafband en hoger;
- op alle adressen neemt het tijdgemiddelde trillingsniveau V_{per} af;
- op twee adressen, namelijk Stationsstraat 3 en 3a, is er sprake van een verwachte toename van het trillingsniveau V_{max} . De toename is ruim onder de 30%. Op alle andere adressen neemt het trillingsniveau af;

Aldus wordt op alle adressen naar verwachting voldaan aan het toetsingskader Bts.

Voor het aspect trillingen worden geen belangrijke negatieve milieueffecten verwacht.

Volksgezondheid

In de omgeving van Rijen zijn verschillende geitenhouderijen gelegen. Deze veehouderijen liggen echter op een grotere afstand dan 2 km van het plangebied waardoor op basis van de bestaande toetsingskaders op het gebied van gezondheid geen problemen te verwachten zijn.

Voor het aspect volksgezondheid worden geen belangrijke negatieve milieueffecten verwacht.

3 Conclusie en advies

In het kader van deze notitie is in voldoende mate inzicht gekregen in de milieugevolgen van de ontwikkeling Stationsomgeving Rijen. Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project, moet worden geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van dusdanige omvang dat sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure of m.e.r.-procedure.

Gelet op vorenstaande wordt voorgesteld om te beslissen af te zien van het opstellen van een milieueffectrapport voor de ontwikkeling Stationsomgeving Rijen.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al bijna 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. 06 53933899
E. gertjan.leeuw@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2021

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.