

RO snelfietsroute

(DEEL) TUSSEN DUINLAAN EN VAN HAESTRECHTSTRAAT

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Beleidskader.....	5
3.	Planbeschrijving	10
4.	Omgevingsaspecten.....	13
5.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	16
6.	Economische uitvoerbaarheid	17

1. Inleiding

1.1 AANLEIDING EN DOEL VAN HET PROJECT

1.1.1 Aanleiding snelfietsroute en verleggen van de Horst

De raad heeft in zijn vergadering van 22 juni 2017 in beginsel ingestemd met de aanleg van een snelfietsroute (hierna: SFR). De SFR is opgenomen in de Fietsnotitie (vastgesteld in 2014) waar tijdens een opiniërende bijeenkomst met de raad deze als hoogste prioriteit is benoemd. In de vastgestelde Structuurvisie 2030 is de aanleg fietssnelweg/hoogwaardige fietsverbinding Tilburg – Loon op Zand – Waalwijk als prioritair project opgenomen. Ook het vastgestelde Masterplan “Wereld van de Efteling 2030” gaat uit van de aanleg van de SFR. Dit geldt ook voor het ontwerpbestemmingsplan “Wereld van de Efteling 2030”.

De fietstunnel Europalaan heeft een extra noodzaak, zoals in paragraaf 3.2.1 is beschreven. Deze tunnel draagt bij aan de doorstroom capaciteit van het Wisselstrookstelsel dat op de Europalaan wordt toegepast.

In 2016 is de gemeenteraad geïnformeerd over de vaststelling van het tracé voor de SFR en de verdere uitwerking hiervan. In dit kader is gekozen voor scenario 2, het tracé direct ten westen van de N261 waarin is benoemd dat de aanleg van een tunnel onder de N261/Europalaan wenselijk is. De tunnel bevordert de doorstroming van verkeer op de Europalaan en de veiligheid voor voetgangers en fietsers.

1.1.2 Doel snelfietsroute

Het doel is een toekomstvaste, hoogwaardige en duurzame fietsverbinding tussen Waalwijk, Kaatsheuvel / Efteling en Tilburg, als onderdeel van een groter netwerk van snelfietsroutes tussen de steden en economische toplocaties in de provincie Noord-Brabant te realiseren. Primaire doelgroep betreft de woon-werk fietsers, daarnaast heeft de SFR grote waarde voor het recreatieve fietsgebruik.

1.1.3 Deelproject

Uit het overzicht met strijdigheden (zoals opgenomen in het projectplan) van de SFR met de verschillende geldende plannen is op te maken dat het initiatief niet past in de geldende planologische regelingen. Dat geldt ook voor de SFR tussen de Duinlaan en de Van Haestrechtstraat (deelplan 11). Ter hoogte van de Van Haestrechtstraat wordt een nieuwe rotonde beoogd. Door de aanleg van de nieuwe rotonde verdwijnen parkeerplaatsen. In de huidige situatie wordt oneigenlijk gebruik gemaakt van trottoirs en bermen als parkeervoorziening. Restaurant Grill-ig heeft daarnaast het voornemen om (in de toekomst) uit te breiden. Om zowel de rotonde als de uitbreiding mogelijk te kunnen maken is een nieuwe parkeervoorziening noodzakelijk. Ten behoeve van Grill-ig en de Molen wordt deze ten noorden van de Van Haestrechtstraat aangelegd. Tevens worden ten zuiden van De Molen aan de westzijde van de Horst parkeerplaatsen aangelegd. Om de aanleg van dit tracé mogelijk te maken wordt een projectafwijklingsprocedure gevoerd.

1.2 LIGGING PROJECTGEBIED

Het projectgebied wordt globaal begrenst door de gemeentegrens met Waalwijk (noordzijde), N261 (oostzijde), Duinlaan (zuidzijde) en de Horst (westzijde). In navolgende figuur is het projectgebied globaal weergegeven.



PM Figuur 1.1 Globale ligging projectgebied

1.3 GELDENDE REGELING(EN)

Ter plaatse van het projectgebied geldt nu 'Beheersverordening Woongebieden Kaatsheuvel'. De aanleg van de SFR en de parkeervoorzieningen passen binnen het huidige juridische kader, met uitzondering van de aanleg van de rotonde. Aan de noordzijde van de Van Haestrechtstraat geldt de bestemming Groen. De aanleg van een rotonde en de realisatie van de parkeerplaatsen is in strijd met deze bestemming.

2. Beleidskader

2.1 RIJKSBELEID

2.1.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk benoemt 13 nationale belangen; hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze belangen zijn gelijkwaardig aan elkaar en beïnvloeden elkaar onderling. In de SVIR is een eerste integrale afweging gemaakt van deze belangen. Dit heeft als gevolg dat het Rijk in gebieden of projecten een gebieds- of projectspecifieke afweging zal maken. Indien nodig maakt het Rijk duidelijk welke nationale belangen voorgaan.

Nationaal belang 6 betreft betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem. In het beter benutten van het woon-werkverkeer binnen stedelijke regio's en het verbeteren van het voor- en natransport speelt de fiets een belangrijke rol. Daarbij gaat het ook om elektrische fietsen, scooters en andere voertuigen. De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid en de aanleg van bijbehorende infrastructuur ligt bij de decentrale overheden. Hierbij hoort ook het realiseren van goede verbindingen tussen woon- en werkgebieden ('fiets-snelwegen') om de spitsreiziger de mogelijkheid te bieden de fiets te kiezen. Er bestaan fiscaal gunstige regelingen voor de aanschaf en het gebruik van de fiets in de woon-werksituatie. Met inzet van alle maatregelen van het Rijk en decentrale overheden, gecombineerd met het tijdig realiseren van openbaar vervoer bij nieuwe woon- en werklocaties en het programmeren van nieuwe woon- en werklocaties langs bestaande openbaar vervoerverbindingen, kan het aandeel van openbaar vervoer in de stedelijke regio's op termijn oplopen tot 40 à 50% van de totale vervoersvraag.

De nationale belangen die juridische doorwerking vragen, zijn vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro (voorheen AMvB Ruimte) is op 30 december 2011 in werking getreden. Het Barro stelt niet alleen regels omtrent de 13 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en ruimte, maar stelt ook regels die in plannen moeten worden opgenomen. Het Barro bevat regels over Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Maasvlakte II), Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie (militaire terreinen, munitie, militaire luchtvaart), Erfgoed (Unesco). Het Barro is niet van invloed op dit project.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro)

De toelichting bij een plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het plan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Onder een stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. De aanleg van een SFR is niet direct een stedelijke ontwikkeling, maar zorgt voor een betere verbinding tussen twee stedelijke gebieden.

De SFR is een regionaal initiatief dat verankerd is in enkele gemeentelijke beleidsstukken. In een opiniërende bijeenkomst met de raad over de Verkeersvisie is de SFR als hoogste prioriteit benoemd. In de vastgestelde Structuurvisie 2030 is de aanleg fietssnelweg/hoogwaardige fietsverbinding Tilburg – Loon op Zand – Waalwijk als prioritair project opgenomen. De behoefte aan een SFR is dus aanwezig. Het is niet mogelijk de fietsverbinding tussen twee bestaande stedelijke gebieden binnen het bestaand stedelijk gebied te realiseren. Daarmee is de ontwikkeling passend binnen de ladder voor duurzame verstedelijking.

2.2 PROVINCIAAL BELEID

2.2.1 Structuurvisie 2010 (inclusief partiële herziening 2014)

In 2010 hebben Provinciale Staten de Structuurvisie ruimtelijke ordening (SRO) vastgesteld. De SRO is in 2014 partieel herzien, waarbij onder andere het gewijzigde beleid op het gebied van natuur (realisering van het natuurnetwerk) en veehouderij (transitie naar een zorgvuldige veehouderij) zijn verwerkt. De wijzigingen in de SRO hebben met name gevolgen voor de primaire agrarische sector. Het provinciale beleid om stedelijke functies zoveel mogelijk te concentreren in de stedelijke regio's en in het bestaand stedelijk gebied is op hoofdlijnen ongewijzigd ten opzichte van de SRO 2010.

De SRO geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De SRO gaat in op de ruimtelijke kwaliteiten van de provincie Noord-Brabant. Mens, markt en milieu zijn binnen de provincie in evenwicht. Daarom kiest de provincie in haar ruimtelijk beleid tot 2025 voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en voor een kennisinnovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant. Het principe van behoud en ontwikkeling van het landschap is in de structuurvisie de 'rode' draad die de ruimtelijke ontwikkelingen stuurt. De provincie wil het contrastrijke Brabantse landschap herkenbaar houden en verder versterken. Bij de opvang van de verstedelijkingsbehoefte is het accent in de SRO daarom verlegd van nieuwe uitleg naar het bestaand stedelijk gebied, door in te zetten op inbreiding, herstructurering en transformatie. Beheer en (her)ontwikkeling van de bestaande voorraad vragen specifieke aandacht. Er wordt ingezet op zorgvuldig ruimtegebruik door de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied zo goed mogelijk te benutten. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de gebiedskenmerken en kwaliteiten van de omgeving.

3.2.2 Verordening ruimte 2014 (geconsolideerde versie juli 2017)

De Verordening ruimte 2014 is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. In de Verordening vertaalt de provincie de kaderstellende elementen uit het provinciaal en rijksbeleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

De onderwerpen die in de Verordening staan, komen uit de provinciale structuurvisie. Daarin staat welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De Verordening is daarbij één van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen. De regels in de Verordening gelden voor gemeenten en niet rechtstreeks voor burgers.

Bestaand stedelijk gebied, stedelijk concentratiegebied

Vrijwel het gehele projectgebied (m.u.v. het meest noordoostelijke deel) is op de themakaart stedelijke ontwikkeling aangeduid als bestaand stedelijk gebied, stedelijk concentratiegebied.

Artikel 4.2 bepaalt dat stedelijke ontwikkeling als hoofdregel alleen mogelijk is binnen vastgesteld bestaand stedelijk gebied. Dit is opgenomen om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen. De ontwikkeling die dit project mogelijk maakt wordt hoofdzakelijk voorzien binnen het bestaand stedelijk gebied. Het betreft in dit geval de aanleg van een SFR en de parkeervoorzieningen en is hiermee passend.

Gemengd landelijk gebied

Het overige deel (het meest noordwestelijke deel) is aangewezen als gemengd landelijk gebied. Dit betreft een gemengd gebied met wonen en bedrijfsactiviteiten. Het beoogde gebruik (als parkeervoorziening) is ten behoeve van een functie in de omgeving (horecazaak). Dit gebruik is passend binnen het gebied.

2.3 GEMEENTELIJK BELEID

2.3.1 Structuurvisie Loon op Zand 2030

Hoofdpijnen beleid

Op 5 maart 2015 is door de gemeenteraad de Structuurvisie Loon op Zand 2030 vastgesteld. Om niet alleen recht te doen aan het meer abstracte toekomstbeeld, maar juist ook aan het scheppen van concrete kaders is de structuurvisie opgedeeld in 2 hoofddelen. Deel A (het raamwerk en de visie) en een deel B (het projectenplan met daarin de geselecteerde projecten, de uitgangspunten en de haalbaarheid). De visie is daarmee niet alleen een kader, maar tevens een aanjager voor toekomstige ontwikkelingen. De visie moet niet alleen de gemeente zelf, maar juist ook ondernemers, bewoners en andere overheden uitnodigen tot initiatieven en acties. De visie gaat uit van een hoofddambitie: behouden en waar mogelijk versterken van de bestaande kwaliteiten en het op adequate wijze inspelen op trends en ontwikkelingen. De belangrijkste ambitie in relatie tot onderhavig project is gericht op versterken van de positie als topgemeente op het gebied van recreatie en toerisme, in combinatie met de instandhouding van een goede bereikbaarheid van de kernen.

Infrastructuur en verkeer

Met betrekking tot infrastructuur en verkeer is het verruimen van het fietsnetwerk benoemd in de structuurvisie: *‘Parallel aan de N261 - langs de Horst - wordt de fietssnelweg Tilburg-Kaatsheuvel-Waalwijk aangelegd, aansluitend op het ‘Sternet’, het hoogwaardige fietsnetwerk van Tilburg.’* Dit project maakt de genoemde fietssnelweg mogelijk en past binnen de ambities van de structuurvisie. In de vastgestelde Structuurvisie 2030 is de aanleg fietssnelweg/hoogwaardige fietsverbinding Tilburg – Loon op Zand – Waalwijk als prioritair project opgenomen.

2.3.2 Verkeersvisie Loon op Zand 2025

In samenhang met de Structuurvisie Loon op Zand 2030, het fietsnetwerk 2014 en het parkeerbeleid uit 2016 is een verkeersvisie opgesteld. Deze visie vormt voor de periode tot 2025 het beleidskader. De concrete invulling en uitwerking van het beleid in projecten en financiering, wordt geregeld in een afzonderlijk uitvoeringsprogramma.

De ambitie is vertaald in vier doelen:

1. Mobiliteit voor iedereen
2. Verkeersveiligheid
3. Bereikbaarheid
4. Leefbaarheid

Met betrekking tot de SFR is opgenomen: *‘We werken samen met de gemeenten Tilburg en Waalwijk en de provincie Noord-Brabant aan de realisatie van de snelfietsroute tussen Tilburg en Waalwijk. In onze gemeente komt deze parallel aan de N261 te liggen. Het doel is om deze route in 2021 gerealiseerd te hebben. Met deze route is het mogelijk om op een veilige en comfortabele wijze naar Tilburg of Waalwijk te fietsen. Natuurlijk zorgt de snelfietsroute ook voor goede ontsluiting naar onze kernen en naar diverse recreatieve bestemmingen, denk aan Huis ter Heide, Loonse en Drunense Duinen, de Efteling enz. ’*

Op figuur 2.3 is te zien waar de totale SFR komt te liggen.

3. Planbeschrijving

3.1 BESTAANDE SITUATIE

Vanaf de Duinlaan ligt aan de west en oostzijde van de Horst een vrij liggend fietspad parallel aan de Horst. Ten zuiden van de molen komen de fietspaden direct langs de Horst te lopen (gescheiden door een stoepband), zie figuur 3.1. Ter hoogte van de Van Haestrechtstraat is een gelijkwaardige kruising gelegen. Het langzaamverkeer heeft hier geen voorrang.



Figuur 3.1 Foto ligging fietspad langs Horst ten zuiden van de molen



Figuur 3.2 Foto gelijkwaardige kruising ter hoogte van de Van Haestrechtstraat

3.2 TOEKOMSTIGE SITUATIE

3.2.1 Totale snelfietsroute

De SFR (van station Tilburg tot Haven Waalwijk) kenmerkt zich door een comfortabele gesloten verharding en voldoende ruimte in het breedte profiel om fietsers riant te kunnen laten passeren. De route wordt zo veel mogelijk vrij liggend en krijgt bij kruisingen voorrang op andere verkeersstromen. Met de SFR wordt beoogd:

- Een sterke positie in te nemen in het regionaal fietsnetwerk.
- Betere mobiliteit voor fietsers en hiermee de bereikbaarheid van de kernen van Loon op Zand te verbeteren.
- Een impuls te geven aan toerisme en recreatie met een snelle en aantrekkelijk fietsroute.

Een bijzonder onderdeel van de SFR betreft de tunnel ter hoogte van het Eftelinghotel onder de oprit, helling, van de Europalaan naar de N261. In deze onderdoorgang is naast de SFR ook een trottoir geprojecteerd. Daarmee wordt ervoor gezorgd dat langzaam verkeer de Europalaan niet meer gelijkvloers kruist. Dit heeft tot gevolg dat de Europalaan een betere en snellere doorstroming krijgt voor het autoverkeer tussen de kern Kaatsheuvel met de Efteling en de N261.

Ter hoogte van de Efteling en de Hotelzone wordt de SFR op een nieuw tracé aangelegd. Hiertoe wordt onder meer de Horst verlegd.

De doelstellingen van het project zijn:

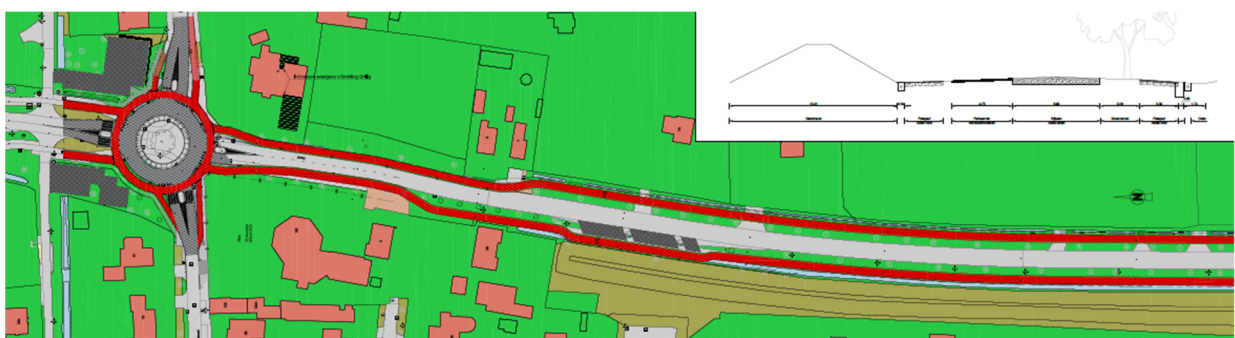
1. Een optimale fietsverbinding tussen de gemeenten Waalwijk, Loon op Zand en Tilburg voor een betere bereikbaarheid van diverse soorten bestemmingen in deze gemeenten.
2. Een efficiënte verplaatsing van personen (fiets in plaats van auto) versterkt woon-, recreatie- en vestigingsklimaat.
3. Schadelijke milieueffecten en energieconsumptie worden geminimaliseerd, verbetering leefklimaat voor de gemeente Loon op Zand.
4. Veiligheid en gezondheid voor inwoners en bezoekers neemt toe.
5. De kwaliteit en attractiviteit van onze omgeving groeit.
6. De regio Hart van Brabant, met als voortrekker de gemeente Loon op Zand, is samen met haar partners in de eigen regio toonaangevend in zijn mobiliteitsaanpak. Zichtbaarheid van de gemeente Loon op Zand neemt toe voor de provincie, dit helpt ons bij andere aanpalende projecten en vraagstukken.

3.2.2 Deelproject Europalaan- Duinlaan

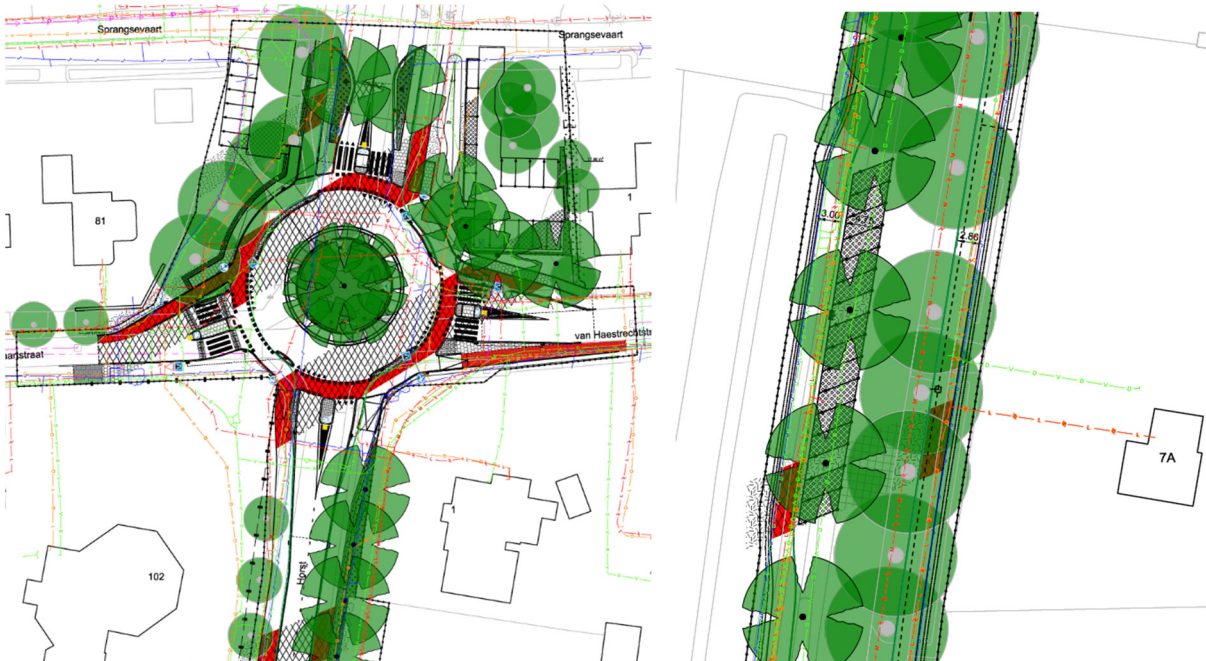
Vanaf de Duinlaan blijft het fietspad vrij liggend parrallel aan de Horst lopen. Net voordat het fietspad dicht langs de Horst komt te liggen worden aan de westzijde parkeerplaatsen voorzien tussen het fietspad en de Horst. De gelijkwaardige kruising ter plaatse van de Van Haestrechtstraat wordt vervangen door een rotonde. Dit vergroot de doorstroming en de veiligheid van het (langzaam)verkeer.

Door de aanleg van de nieuwe rotonde verdwijnen 3 openbare parkeerplaatsen ten noorden van de Van Haestrechtstraat. In de huidige situatie wordt oneigenlijk gebruik gemaakt van trottoirs en bermen als parkeervoorziening. Restaurant Grill-ig heeft daarnaast het voornemen om (in de toekomst) uit te breiden. Om zowel de rotonde als de uitbreiding mogelijk te kunnen maken is een nieuwe parkeervoorziening noodzakelijk. Ten noorden van de Vaartstraat (7) en de Van Haestrechtstraat (15) worden 22 parkeerplaatsen aangelegd. Tevens worden ten zuiden van De Molen aan de westzijde van de Horst parkeerplaatsen (14) aangelegd. In totaal worden 33 extra parkeerplaatsen aangelegd.

In figuur 3.3 is de ligging van de parkeervoorzieningen (in donkergrijs) aangeduid en is een profiel opgenomen ter plaatse van de parkeerplaatsen langs de Horst. In figuur 3.4 is de nieuwe rotonde weergegeven en zijn het aantal parkeerplaatsen weergegeven.



Figuur 3.3 Snelfietsroute



Figuur 3.4 Nieuwe parkeerplaatsen

4. Omgevingsaspecten

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie dient de uitvoerbaarheid van een plan te worden aangetoond en dient in het plan te worden onderbouwd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De aanleg van de SFR en parkeervoorzieningen heeft een beperkte invloed op de meeste omgevingsaspecten. Onderstaand zijn de uitkomsten van de meest relevante omgevingsaspecten beschreven.

4.1 ECOLOGIE

Natura 2000

Het projectgebied bevindt zich in de nabijheid van een gebied dat is aangewezen in het kader van de natuurbeschermingswet 1998. Op een afstand van circa 75 meter ten oosten van het projectgebied en de N261 ligt het Natura 2000-gebied “Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen”. Het Natura 2000-gebied betreft een habitatrictlijngebied en PAS-gebied. Het plangebied is gelegen binnen de mogelijke effectenafstand voor stikstofdepositie. Het project betreft de aanleg van de SFR en heeft geen nauwelijks invloed op de stikstofdepositie. Andere versturende factoren zoals oppervlakteverlies, versnippering, verdroging en verstoring door trilling, licht en geluid zijn met de voorgenomen planontwikkeling niet van toepassing, zeker gezien de tussenliggende provinciale weg N261.

Natuurnetwerk

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van het Nationaal natuurnetwerk (NNN) of Natuurnetwerk Brabant (NNB). Het dichtstbijzijnde gebied dat behoort tot het NNN betreft het grasland aan de overzijde van de N261 ten zuiden van de Duinlaan aangeduid als type ‘N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland (N12.02)’. Met de voorgenomen planontwikkeling is er geen sprake van directe vernietiging van het NNN. Aangezien het beoogde project geen directe relatie heeft met een gebied dat is aangewezen als NNN, door de tussen gelegen rijksweg, en geen verbindende functie vervult zijn negatieve effecten uit te sluiten. Van negatieve uitstralingseffecten door geluid, licht en verdroging op het Nationaal Natuurwerk of Natuurnetwerk Brabant is geen sprake.

Soorten

In de Wet natuurbescherming is een zorgplicht opgenomen. Dit houdt in dat voorafgaand aan de ingreep alle maatregelen dienen te worden getroffen om nadelige gevolgen op flora en fauna voor zover mogelijk te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Deze zorgplicht geldt altijd en voor alle soorten, ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend. Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt een quickscan uitgevoerd om de aanwezigheid van eventuele soorten te onderzoeken.

4.2 GELUID

Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling met geluidsgevoelige gebouwen (waaronder woningen), nieuwe wegen en de reconstructie van bestaande wegen dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh is alleen van toepassing binnen de wettelijk vastgestelde zone van een weg. Een akoestisch onderzoek in het kader van de Wgh is alleen noodzakelijk wanneer de ontwikkeling plaatsvindt binnen een zone van een weg en waarbij sprake is van geluidgevoelige bestemmingen.

Daarnaast moet op gebied van geluid, op grond van de Wet ruimtelijke ordening, worden aangetoond dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Aangetoond dient te worden dat er geen sprake is van onaanvaardbare negatieve effecten op het woon- en leefklimaat als gevolg van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Als toetsingskader kan hierbij worden aangesloten bij de normen van de Wgh of wordt gebruik gemaakt van de classificering van de kwaliteit van de akoestische omgeving.

In dit plan worden geen geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt, daarnaast gelden geen akoestische eisen voor een fietspad of parkeerplaats. Een akoestisch onderzoek is in het kader van deze ontwikkeling niet noodzakelijk.

4.3 EXTERNE VEILIGHEID

Over de N261 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Parallel hieraan ligt een aardgastransportleiding van Vermilion Energy Netherlands. De oostelijke uitbreiding (en dus ook de verlegging Horst en SFR) van attractiepark de Efteling ligt in het invloedsgebied van het groepsrisico van beide risicobronnen en kan hierdoor gevolgen hebben voor de hoogte van het groepsrisico door een toename van de personendichtheid. Er is in het kader van het bestemmingsplan voor de Efteling (waar de SFR voor een gedeelte onderdeel van ons) een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) voor beide bronnen uitgevoerd.

Uit de QRA blijkt dat er geen plaatsgebonden risicocontour aanwezig is voor beide bronnen. In dit onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

1. De PR 10-6-risicocontour van de N261 is niet buiten de weg gelegen;
2. In de toekomstige situatie is het groepsrisico van de N261 toegenomen. Het groepsrisico blijft echter onder de oriëntatiewaarde;
3. De PR 10-6-risicocontour van de aardgasleiding is niet buiten de weg gelegen;
4. In de toekomstige situatie is het groepsrisico van de aardgasleiding toegenomen. Het groepsrisico blijft echter onder de oriëntatiewaarde.

Vanwege de ligging in het invloedsgebied is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld. In deze verantwoording is het advies van Brandweer Midden- en West-Brabant verwerkt.

Met deze procedure wordt een snelfietspad juridisch mogelijk gemaakt. Een fietspad is geen (beperkt) kwetsbaar object vanwege het kortdurende verblijf van mensen. Er hoeft dan ook niet verder getoetst te worden aan risicobronnen in de omgeving.

4.4 WATER

Behandeling regenwater (RWA):

Met betrekking tot hydrologisch neutraal ontwikkelen hebben de drie Brabantse waterschappen, Aa en Maas, De Dommel en Brabantse Delta hun keuren geharmoniseerd tot de Keur 2015. Daarnaast zijn de algemene regels vastgelegd binnen de “Algemene regels waterschap Brabantse Delta”. De beleidsregels aanvullend op de Keur zijn verder vastgelegd binnen de “Beleidsregels voor waterkering, waterkwantiteit en grondwater”. Aanvullend op de beleidsregel 13 is het stuk “Hydrologische uitgangspunten bij de keurregel voor afvoeren van hemelwater, Brabantse waterschappen”. De waterschappen maken bij het beoordelen van plannen met een toegenomen verhard oppervlak onderscheid tussen grote en kleine plannen. De grenswaarden waaraan getoetst wordt zijn; minder dan 2.000 m², tussen de 2.000 m² en 10.000 m² en meer dan 10.000 m².

Door de aanleg van de SFR en parkeerplaatsen is sprake van een toename van het verhard oppervlak van 1.380 m². Conform de hydrologische uitgangspunten die het waterschap Brabantse Delta hanteert, dienen er compenserende maatregelen getroffen te worden om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan.

In dit geval betreft het:

- Een infiltratieriool ø 400 mm, aan twee zijden van het fietspad,
- over de gehele lengte van het infiltratieriool, om de 25 een zandpaal ø 600 mm en een lengte van 2 – 3 m
- Op de rotonde wordt de bestaande sloot vergroot;
- De nieuwe sloot zal fungeren als zaksloot (eventueel in combinatie met een infiltratie systeem)
- Een deel van de kolken van de rotonde zal hierop afwateren.

Deze maatregelen zijn afgestemd met het waterschap.

4.1 ARCHEOLOGIE

In het vigerende bestemmingsplan hebben de gronden geen archeologische bescherming. Wel hebben de gronden op de concept archeologische waardenkaart van de gemeente een archeologische verwachting. Het betreft archeologisch waardevol gebied met categorie 2b. Voor deze gebieden geldt een vrijstelling bij ingrepen kleiner dan 100 m² en minder diep dan 30 cm. Voor een groot deel betreft het in dit geval geroerde grond (vanwege aanleg Van Haestrechtstraat en Horst. In overleg met SO/BAM van de gemeente 's-Hertogenbosch is bepaald dat archeologische begeleiding nodig is. Voor deze procedure (strijdig gebruik) wordt de voorwaarde opgenomen dat voor het aanleggen archeologische begeleiding nodig is. De benodigde aanlegvergunningen worden via een separate procedure aangevraagd.

5. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De partijen die primair betrokken zijn bij de SFR zijn de gemeenten Loon op Zand, Tilburg en Waalwijk en de regio Midden-Brabant, met die laatste is ook de provincie aangehaakt. Met de regio midden-Brabant en de twee naastgelegen gemeenten is de volgende opzet voorzien:

1. Een ambtelijke projectgroep. In de projectgroep wordt 'gewerkt' en daarom is ervoor gekozen dat er alleen mensen worden ingezet die werk kunnen verzetten. Dus ambtelijke vertegenwoordigers uit Tilburg, Loon op Zand, Waalwijk, GGA en provincie.
2. Een bestuurlijke kopgroep met daarin vanuit dezelfde partijen een vertegenwoordiger. Bij voorkeur neemt hier de Efteling ook aan deel.

Daarnaast zal dit project de uitgebreide wabo-procedure doorlopen en worden belanghebbenden, zoals wettelijk bepaald, in de gelegenheid gesteld te reageren op het project.

6. Economische uitvoerbaarheid

Het deel van de SFR, de F261, op grondgebied van de gemeente Loon op Zand met een trajectlengte van 6,5 km, is ten behoeve van de bestuursovereenkomst (september 2017 provincie en de gemeenten Tilburg, Loon op Zand en Waalwijk) geraamd op € 9,0 miljoen investeringskosten. Dit wordt gedekt door een subsidie van de provincie Noord-Brabant, bijdrage van de Efteling en de gemeente Loon op Zand.