

Nota van zienswijzen MER en het ontwerp-tracébesluit N261

-CONCEPT 17 oktober 2005-

Schriftelijke zienswijzen

1. **Rijksdienst voor het oudheidkundig bodemonderzoek**

Postbus 1600

3800 BP Amersfoort

Kenmerk: U05-1121/CvR

- a. Het voorkeursalternatief en het MMA verdienen geen voorkeur omdat zij voor landschap en archeologie ongunstig uitvallen.

Op het gebied van archeologie scoren het VKA en MMA minder gunstig, echter op andere items zijn beide alternatieven wel positief. Per saldo verdienen VKA en MMA de voorkeur boven het nul en nulplusalternatief.

- b. In de planstudie wordt op heel beperkte wijze aandacht gegeven aan de archeologie. Er wordt alleen opgemerkt dat er bij graafwerk onderzoek moet worden verricht. Een onderbouwing voor de in de vergelijkingstabel van de verschillende alternatieven aangegeven waarderingen wordt niet gegeven.

Pagina 76 en 78 van het MER licht toe welke archeologische verwachtingswaarden in het plangebied aanwezig zijn en vermeldt dat de bestaande archeologische monumenten niet aangetast zullen worden. De verschillende scores op het gebied van archeologie zijn bepaald door het ruimtegebruik. Tevens wordt aangegeven welke archeologische onderzoeken zijn voorgenomen (bureauonderzoek, veldonderzoek) en wanneer (na vaststelling principeplan) deze zullen plaatsvinden. Vanwege de bijna afwezige ruimtelijke ingrepen buiten het huidige tracé van de N261 t.b.v. van het nul- en nulplusalternatief bestaan er geen negatieve effecten op de archeologische waarden in deze twee varianten. Voor zowel het VKA als de MMA geldt dat grote delen van de plangebieden een hoge of middelhoge archeologische indicatieve waarde bezitten. Voor beide alternatieven (VKA en MMA) geldt in gelijke mate dat mogelijke aantastingen van het archeologisch bodemarchief onvermijdelijk zijn.

- c. In het MER staat dat er aanvullend archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd indien er gegraven gaat worden op locaties met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Archeologisch onderzoek dient echter ook plaats te vinden op locaties met een middelhoge verwachting. Voor locaties waar geen verwachting is opgesteld dient via een studie ook bezien te worden welke archeologische maatregelen daar nodig zijn.

De archeologische onderzoeken zullen inderdaad zowel in gebieden met een hoge en middelhoge archeologische verwachtingswaarde worden uitgevoerd. Die delen van het plangebied die vallen binnen gebieden waar geen archeologische verwachting voor zijn opgesteld, zullen eveneens onderzocht worden.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

2. **Brabantse milieufederatie**

Postbus 591

- a. De vergelijkende effectentabel laat zowel bij het voorkeursalternatief als bij het MMA een duidelijk negatieve invloed op landschap en vernietiging van natuur zien.
Op het gebied van diverse onderdelen van landschap en natuur scoren het VKA en MMA minder gunstig, echter op andere (bereikbaarheid, verkeersveiligheid, en geluid alsmede voor het item verstoring van natuur) zijn beide alternatieven wel positief. Per saldo verdienen VKA en MMA voorkeur boven het nul en nulplusalternatief. Het MER voorziet in compensatie van vernietigde natuur.
- b. In het MMA worden de op- en afritten bij de Europalaan ten noorden van het habitatgebied en de natuurparel geprojecteerd. Hierdoor worden weliswaar natuurparels vermeden, maar worden andere gebieden met natuurwaarden aangetast.
Aantastingen zijn onvermijdelijk in elk alternatief dat buiten de grenzen van de huidige weg valt. In het MER zijn het VKA en het MMA op het gebied van vernietiging van natuur ook gelijk beoordeeld gelet op de aantasting van extra gebieden met natuurwaarden in het MMA.
- c. In het MMA wordt de weg ter hoogte van Loon op Zand iets naar het oosten verschoven. Hiervoor moeten circa 8 woningen worden gesloopt.
Sloop van een aantal panden bij een oostwaartse verschuiving van de N261 in het MMA is onvermijdelijk.
Overigens is er voor het voorkeursalternatief een aanpassing bedacht waardoor de natuurparel aan de oostzijde grotendeels ontzien wordt (zie bijgevoegde schets)
- d. Aanbevolen wordt in de komende jaren meer aandacht en middelen te besteden aan de uitbouw en optimalisering van openbaar/collectief vervoer in de corridor Tilburg-Waalwijk-Den Bosch. De inzet van flankerend beleid (inclusief beprijzing) moet dan leiden tot een beperking van vermijdbaar autoverkeer in de corridor. Hiervoor wordt ook verwezen naar het plan dat reizigersvereniging ROVER eerder heeft gepresenteerd onder de naam Langstraatplan.
Het onderliggende rapport 'hoogwaardig collectief vervoer op de relatie Tilburg - Waalwijk' van december 2002 beschrijft de mogelijkheden voor optimaliseren van het openbaar/collectief vervoer op deze corridor. Zowel dit rapport als de 'verkenning OV-Netwerk BrabantStad' van december 2003 komen tot de conclusie dat er geen rekening moet worden gehouden met een HOV-lijn met bijbehorende faciliteiten.

De verkenning OV-Netwerk BrabantStad heeft criteria gesteld voor de selectie van HOV-assen. Deze hebben o.a. betrekking op:

- Voldoende vervoerwaarde voor hoge frequentie;
- Loopt de HOV-as door een aaneengesloten stedelijk gebied;
- Is ook in de daluren een redelijke vervoerswaarde te realiseren.

De as Tilburg-Waalwijk komt niet voor HOV-status in aanmerking op basis van een te lage vervoerswaarde en nauwelijks tot geen kansrijke ruimtelijke, flankerende ontwikkelingen.

Reizigersvereniging ROVER maakt onderdeel uit van de klankbordgroep en is nauw betrokken geweest bij de opstelling van het rapport 'hoogwaardig collectief vervoer op de relatie Tilburg - Waalwijk'. Daarbij is rekening gehouden met het 'Langstraatplan'.

- e. Het is voorbarig om definitieve keuzes te maken m.b.t. de wegaanpassingen. Nut en noodzaak van het voorkeursalternatief en MMA zijn niet voldoende aangetoond. Eerst moet het spoor van benuttings- en ov-beleid aangevuld met vervoersmanagement, snelheidsvariatie en effectieve handhaving worden gestimuleerd.
- Nut en Noodzaak zijn in de voorstudie aangetoond. In de voorstudie is reeds aangetoond dat deze maatregelen heel nuttig zijn om voor de korte termijn de doorstroming te handhaven. Op de langere termijn zal in de situatie met benuttingsmaatregelen de doorstroming toch nog verder verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee vormt het benuttingsalternatief geen adequate oplossing voor de lange termijn. Zonder maatregelen zal daarom sprake zijn van snel toenemende congestie, sluipverkeer, onveiligheid, milieugevolgen etc. Op de N261 loopt een pilotproject Dynamisch Verkeers Management. In dit project is en wordt aandacht gegeven aan benutting, vervoersmanagement en handhaving. Vele maatregelen uit deze studie zijn reeds doorgevoerd. Andere volgen nog.
- f. Het ruimtebeslag van met name de ongelijkvloerse kruisingen bij Loon op Zand en de Europalaan moet worden beperkt. Zonodig dient een lagere ontwerpsnelheid als uitgangspunt te worden gehanteerd om het ruimtebeslag ten koste van natuur en landschap te beperken ten opzichte van de ontwerpen in de planstudie/mer.
- Uitgangspunt bij de voorbereiding was minimalisering van het ruimtegebruik. Verlaging van de snelheid heeft geen effect op de omvang van de aansluiting. Mocht bij de uitwerking blijken dat toch nog een verdere beperking van het ruimtebeslag mogelijk is, dan zal deze zeker worden benut. De N261 wordt ontworpen als autoweg in de categorie stroomweg, waarbij het nieuwe ontwerp op het grootste deel van de N261 binnen de huidige verhardingsgrenzen wordt gerealiseerd. De maximum snelheid is 100 km/h. Voor voldoende capaciteit en een goede en veilige doorstroming geldt deze snelheid over de volle lengte.
- g. Het verzoek om onderzoek naar de mate waarin dassen voorkomen wordt herhaald. Tevens wordt verzocht om daar waar nodig passende maatregelen te nemen teneinde de kwaliteit van hun leefgebieden en de verbindingen daartussen te garanderen.
- Circa een jaar vóór de start van de uitvoering wordt de natuurtoets geactualiseerd. Hieronder valt ook onderzoek naar het voorkomen van dassen. Op dit moment is er geen aanleiding om daar op vooruit te lopen. In 2005 zijn ten zuiden van Loon op Zand diverse faunavoorzieningen onder de N261 gerealiseerd welke geschikt zijn voor dassen. Daarnaast zijn ten noorden van Loon op Zand en Kaatsheuvel een ecoduct en 4 kleinwildtunnels (o.a. t.b.v. de dassen) gepland. Vanwege de hoge investeringskosten is over de realisering en planning van het ecoduct nog geen zekerheid te geven. Mocht het ecoduct echter niet doorgaan, dan worden de tunnels wél aangelegd.
- h. Er wordt vanuit gegaan dat binnen afzienbare tijd mitigerende maatregelen worden genomen langs het noordelijk deel van de weg die nodig zijn t.b.v. de fauna en dat de uitvoering daarvan los staat van de fasering van de alternatieven. Indien toch binnen afzienbare termijn tot wegaanpassingen inclusief mitigatie en natuurcompensatie wordt overgegaan, wordt verzocht het te behalen efficiëntievoordeel ten gunste van de natuur te laten komen.
- De veronderstelling dat langs het noordelijk deel van de weg mitigerende maatregelen worden genomen is onjuist. Uit Nota Ontsnippering Noord-Brabant van juli 1998 is gebleken dat in het noordelijk deel geen natuurwaarden aanwezig zijn die dit noodzakelijk maken.

Het beleid van de provincie is er op gericht de versnipperende werking van provinciale wegen zoveel mogelijk te beperken. Indien dat effect op een bepaalde weg bereikt wordt is het doel behaald. Extra maatregelen worden niet overwogen.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

3. Natuurmonumenten

Postbus 9955

1243 ZS 's-Graveland

- a. In het concept-MER wordt aangegeven dat het ecoduct over de N261 vóór de reconstructie van de N261 zou zijn aangelegd. In het ter inzage liggende MER wordt de aanleg van het ecoduct afhankelijk gesteld van de prioritering, waarover nog geen duidelijkheid bestaat. Om diverse natuurgebieden te kunnen verbinden, maar ook omdat door de ongelijkvloerse kruisingen de barrièrewerking van de N261 wordt vergroot zou het vanzelfsprekend zijn dat het ecoduct onderdeel uit maakt van het MER. Om reden van veiligheid en barrièrewerking is er immers een evidente samenhang. Nu dit niet het geval is wordt het voorkeursalternatief verworpen en gaat de voorkeur uit naar het MMA

Realisering van het ecoduct is gepland in het Brabant brede ontsnipperingsprogramma.

Uitgangspunt is dat dit ecoduct gerealiseerd is vóór reconstructie van de N261, volgens planning dus uiterlijk in 2010. Vanwege de hoge investeringskosten en prioritering van enkele andere ecoducten in Noord-Brabant is dit nog niet zeker. Overigens zal de aanleg van 4 kleinwildtunnels zeker worden uitgevoerd.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

4. T. Dankers

Hoofdmanweg 20

5175 TS Loon op Zand

- a. Het gepresenteerde plan vergt te veel aanpassingen in het dorp Loon op Zand. Het woon-werkverkeer en het verkeer gericht op De Moer en Kaatsheuvel moet te veel omrijden. Het gaat gepaard met hoge kosten voor alle partijen en een enorme aantasting van de openbare ruimte.
Door de ligging van de aansluiting van Loon op Zand op de N261 op dit moment, is er in de huidige situatie sprake van veel overlast van doorgaand verkeer in de kern van het dorp. Het plan biedt een oplossing voor deze toenemende verkeersoverlast in Loon op Zand en rechtvaardigt de daarvoor benodigde investering en aantasting van de openbare ruimte. In de Voorstudie van het MER heeft een brede afweging plaatsgevonden van de alternatieven. De omrijdafstanden vanuit Loon op Zand richting De Moer en Kaatsheuvel voor autoverkeer zijn beperkt. De reistijd tussen beide kernen kan als gevolg van de ongelijkvloerse kruisingen op de N261 juist afnemen (geen wachttijden meer voor de verkeerslichten).
- b. Het is beter om de reeds aanwezige wegen De Horst en de Heideweg te benutten. Te beginnen bij de Hoge Steenweg onder de snelweg door of er overheen voor het lokale verkeer. Degenen die verder moeten kunnen bij de Efteling de snelweg op (structuur is ruimschoots aanwezig). Bij de Bergstraat de bestaande situatie handhaven i.v.m. de belangrijke dagelijkse

doorgang De Moer- Loon op Zand en vice versa. Een nieuwe zuidelijke over- of onderdoorgang, zonder op- of afritten (die liggen 1 km verder). Bij deze zuidelijke situatie is het belangrijk dat het doorgaande verkeer een aantrekkelijke keuze kan maken als het via de nieuwe ontsluitingsweg op de kruising met de Kasteellaan komt: richting Tilburg via de NO of NW tangent of rechtdoor langs Molenwijk via een rondweg richting Udenhout – Bosscheweg. Verder zouden in de kom van Loon op Zand de Kerkstraat en Kloosterstraat dmv verkeersmaatregelen verkeersluw gemaakt moeten worden.

De Horst en de Heideweg zijn minder geschikt voor de voorgestelde verbinding. Het kruispunt Horst – Europalaan kan de verkeersintensiteiten niet verwerken. Door gemeente Loon op Zand zal de Horst als gevolg van de voorgenomen aanleg van een eoduct ten noorden van Kraanven voor autoverkeer worden afgesloten. Dit leidt tot een toename van het verkeer op de route Kraanven – Duiksehoef – Bernsehoef waarvoor mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn. Dit is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. De provincie wil daarnaast het regionale verkeer juist concentreren op hoofdwegen en parallelle routes zoveel mogelijk ontlasten.

Een tunnel of viaduct bij de huidige aansluiting Hoge Steenweg is vanwege de beperkte ruimte moeilijk, en slechts tegen zeer hoge kosten te realiseren. Een dergelijke ongelijkvloerse kruising zou bovendien aanleiding kunnen geven tot nieuw sluipverkeer door de kern Loon op Zand via het onderliggende regionale wegennet.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

5. **De heer P. van de Kar**
Prinses Beatrixstraat 22
5171 KS Kaatsheuvel

- a. De problematiek wordt overschat: de filevorming naar Efteling en Piet Klerkx op een zeer beperkt aantal dagen en tijdstippen rechtvaardigt geen miljoeneninvestering. Zeker niet omdat het recreatief verkeer betreft waarvan de schade door filevorming nauwelijks economisch te waarderen is.

Het MER is gericht op de toekomst. De huidige, relatief beperkt voorkomende filevorming in de dagelijkse spits zal zich snel uitbreiden. In de Voorstudie van het MER is dit uitgebreid onderzocht.

Daarbij wordt al het verkeer getroffen. De gevolgen van dit toekomstbeeld rechtvaardigen de daarbij behorende investering.

- b. De gevolgen van de gedachte oplossingen worden niet voldoende overzien: het ruimtebeslag is groot, de geluids- en milieuoverlast worden over een veel groter gebied verspreid (waaronder veel natuurgebieden) juist door de hogere ligging van de kunstwerken.

De gevolgen van de oplossingen zijn weergegeven in het MER. Zo zijn de milieugevolgen bij het niet aanpassen van de weg groter dan bij aanpassing van de weg, dit als gevolg van filevorming en sluipverkeer over het onderliggende wegennet. Een (verder) verdiepte ligging van de ongelijkvloerse aansluitingen heeft een beperkte invloed op geluidsoverlast. De hoofdrijbaan (met de daarop de hoogste intensiteit) ligt verlaagd ten opzichte van de op- en afritten waardoor deze een geluidwerende functie zullen vervullen voor de hoofdrijbaan. Voorlopig wordt in het ontwerp uitgegaan van halfverdiepte aanleg van de hoofdrijbaan..

- c. De verlaging van de gemiddelde reistijd door de geplande kunstwerken leidt tot aantrekkingskracht van de verbinding en dus aantrekken van nieuw verkeer dat weer tot een hogere milieubelasting leidt.
De verkeersbelasting is met verkeersmodellen in beeld gebracht. Er zijn geen aanwijzingen dat nieuw verkeer wordt aangetrokken, alleen zet de autonome groei door. Zie verder antwoord 5b.
- d. De aantrekkingskracht van de nieuwe N261 maakt alternatieven zoals fiets en openbaar vervoer moeilijker omdat de reistijd hiervan langer duurt en oncomfortabeler wordt. Dit kan tot gevolg hebben dat de tangentswegen rond Tilburg overvol raken en een verkeersinfarct veroorzaakt wordt.
Uit verkeersmodellen blijkt dat het verkeer op de N261 als gevolg van de groeiende (auto)mobilititeit in Nederland de komende jaren zal toenemen. Vanwege de gevolgen van dat toenemende verkeer wordt de N261 gereconstrueerd. Ook bij de gemeente Tilburg zijn de berekende toekomstige intensiteiten bekend en daarvan is gebruik gemaakt bij het ontwerpen van de tangents. De Noordoosttangent is zodanig ontworpen dat een verdubbeling mogelijk is. Een verkeersinfarct zal dus niet het gevolg van het reconstrueren van de N261 zijn. Uiteraard is het naast het opwaarderen van de N261 belangrijk de randvoorwaarden voor het Openbaar vervoer te optimaliseren. Door de reconstructie wordt in ieder geval ook de doorstroming voor het openbaar vervoer gegarandeerd. Verder zal het busverkeer worden geoptimaliseerd (zie ook beantwoording onder e.) De reconstructie heeft geen invloed op het fietsverkeer. De N261 wordt hoofdzakelijk gebruikt voor lange afstand verkeer. Bovendien zijn er goede parallelle fietsvoorzieningen.
- e. Gevraagd wordt of de bestaande voorrangsregeling voor het busvervoer gehandhaafd blijft en of de fietspaden worden opgeknapt. Het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets zou moeten worden gestimuleerd.
Het busverkeer op de N261 wordt geoptimaliseerd. Dit omvat het realiseren van een snel, comfortabel, kwalitatief en op de vraag afgestemd busvervoer. Dit wordt onder meer bereikt door doorstromingsmaatregelen en het reserveren van ruimte voor het eventueel later aanleggen van busstroken. Omdat de doorstroming op de N261 dusdanig goed wordt, is realisatie van deze busstroken niet nodig.
De huidige fietsstructuur voldoet en blijft bestaan.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

6. Van den Berk en Kerkhof, makelaars en taxateurs

Postbus 71
5735 ZH Aarle-Rixtel
Kenmerk: 05.2146/AB

Namens:
A.A.M. van Rooy
Tuincentrum Groenrijk Waalwijk BV
Tilburgseweg 1
5144 NJ Waalwijk

- a. Door de verschuiving van de N261 in westelijke richting worden de uitbreidingsmogelijkheden van het tuincentrum beperkt cq. bemoeilijkt. Verzocht wordt om mee te werken aan een bestemming “Bedrijvigheid” voor het gehele perceel, zodat de uitbreidingsmogelijkheden voor de toekomst worden veiliggesteld.

Het perceel Tilburgseweg 1 valt in het bestemmingsplan Buitengebied van de voormalige gemeente Waalwijk. In dit bestemmingsplan heeft dit perceel de bestemming ‘Bedrijfsdoeleinden - Tuincentrum’. Deze gronden zijn bestemd voor een tuincentrum met de daarbij behorende voorzieningen. Het perceel komt overeen met het kadastrale perceel welke eigendom is van Groenrijk.

Gebouwen mogen uitsluitend binnen het aangegeven bouwblok worden opgericht. Voor zover dit te bepalen is met behulp van de bestemmingsplankaart is de strook van 50 m die nodig is voor de autoweg niet gelegen in het bouwblok. Bestaande rechten op grond van het bestemmingsplan (buiten de verschuiving van de N261) blijven bestaan. Indien blijkt dat reclamant op enige wijze schade ondervindt vanwege dit project zal de provincie op de gebruikelijke wijze (middels inschakeling van een onafhankelijk bureau) omgaan met de ontstane schade. Indien het beperken van de schade mogelijk is via planologische maatregelen, bijvoorbeeld een uitbreiding, zal maatwerk nodig zijn om te bepalen of en op welke manier dit mogelijk is. De gemeente Waalwijk is hierbij bevoegd gezag en heeft hierover reeds contact met u opgenomen.

- b. Als gevolg van de verschuiving van de weg komt er meer geluidhinder op de bedrijfswoning. Op zich is bovenstaande constatering juist. Echter de berekende toename van het geluidsniveau zit beneden de grens die de Wet geluidhinder stelt. Wij zien derhalve geen noodzaak om geluidsvoorzieningen te treffen.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van de MER en ontwerp-tracébesluit N261

7. **Advocatenkantoor Bil**
Postbus 92
4900 AB Oosterhout
Kenmerk: 2433/005.05

Namens:

Queen Waalwijk

- a. De wijziging van de N261 brengt een situatie met zich mee die in strijd is met de Europese Richtlijnen met betrekking tot habitat en (het verbod van toename van) luchtverontreiniging. De MER doet hieromtrent slechts vage mededelingen die niet verhullen dat bij toenemende mobiliteit en ruimtelijke beslag van inbreuk op deze richtlijnen sprake zal zijn. De aansluiting Bevrijdingsweg bevindt zich niet in een Habitatgebied en is ook niet in strijd met de betreffende Europese richtlijn. Zelf als de aansluiting in een Habitatgebied zou liggen, zijn uitbreidingen binnen dergelijke gebieden mogelijk, mits van maatschappelijke noodzaak sprake is en mitigerende en/of compenserende maatregelen getroffen worden. Er is geen sprake van toename van de luchtverontreiniging als gevolg van de reconstructie. Het MER gaat expliciet uit van de meest actuele wet- en regelgeving zoals die op het moment van schrijven gold. In de berekeningen op het gebied van luchtverontreiniging is rekening gehouden met verkeersprognoses voor de verschillende alternatieven en met de rijnsnelheid. De

berekeningen laten, rekening houdend met deze uitgangspunten, geen toename van de luchtverontreiniging zien, maar juist een (beperkte) afname.

Door het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen zal het verkeer in de alternatieven beter door kunnen stromen dan in de autonome situatie. Hierdoor zal er minder sprake zijn van afremmen en optrekken van voertuigen wat lokaal bij de aansluitingen een positieve invloed heeft op de emissie.

- b. Nut en noodzaak van de wijzigingen van de N261 zijn onvoldoende gebleken. De aangenomen getallen en uitgangspunten die een toename van de mobiliteit aantonen zijn niet voldoende onderbouwd.

Ter berekening van de toekomstige intensiteit is uitgegaan van de vastgestelde ontwikkelingen en vaststaand beleid. Deze gegevens zijn als input gebruikt voor het rekenmodel dat in samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Brabant is ontwikkeld. Op basis van de vaststaande gegevens is de toekomstige mobiliteit bepaald. In de voorstudie, welke ook deel uitmaakt van het MER, zijn nut en noodzaak duidelijk aangetoond en onderbouwd.

- c. De beoogde verbetering van de mobiliteit kan ook bereikt worden door het kruispunt N261-Bevrijdingsweg niet te wijzigen. Dit alternatief is niet onderzocht.

Door de andere aansluitingen/kruispunten te verbeteren wordt de doorstroming verbeterd, maar om de doorstroming en de verkeersveiligheid op het kruispunt met de Bevrijdingsweg in de toekomst te waarborgen is het noodzakelijk om ook dit kruispunt te reconstrueren. (21 ongevallen tussen 1998-2002) .

De weg is door de provincie in zijn geheel aangemerkt als stroomweg met een snelheid van 100 km/h. In het streven herkenbare wegcategorieën te verkrijgen, worden dergelijke wegen conform het Handboek wegontwerp uitgevoerd als wegen met ongelijkvloerse aansluitingen. Een keuze voor een stroomweg 100 km impliceert dan dat je of alle aansluitingen ongelijkvloers vorm geeft of alsnog besluit de weg een andere (lagere) categorie te geven. In deze keuze wil de provincie vasthouden aan de categorie stroomweg 100 km/h en daarmee alle aansluitingen ongelijkvloers vormgeven.

- d. Het is onaanvaardbaar dat het tracé van de N261 over de parkeerplaatsen van Queen Waalwijk en dicht bij de voorgevel komt te liggen. De waarde en exploitatie van het hotel worden daardoor in ernstige mate aangetast.

Het van het Queenhotel af verschuiven van de N261 zou tot een hoge investering leiden die niet gerechtvaardigd kan worden door aantasting van de waarde en exploitatie van het hotel. Bij de voorbereidingen van de bouw van het hotel is diverse keren contact geweest met de rechtsvoorganger van Queen, Van der Valk. Daarbij is nadrukkelijk aangegeven dat de N261 omgebouwd zou worden en dat er ter hoogte van het huidige hotel een strook grond nodig zou zijn voor de aanleg van een afrit. Indicatief is toen een strook grond van 35 m gemeld. Deze maat blijkt redelijk te kloppen.

- e. Het is niet duidelijk hoe de situatie aan de voorzijde van Queen Waalwijk zou worden. Het lijkt erop dat er een talud komt of een weg op palen. In dat geval zou het architectonisch fraaie gebouw volledig aan het zicht onttrokken worden. Dit is ook onveilig omdat een tuimelende vrachtauto zo het restaurant kan binnen rollen.

Er is een principeplan beschikbaar waarop de toekomstige situatie indicatief staat aangegeven. Bij keuze voor het voorkeursalternatief wordt dit principeplan uitgewerkt tot een voorontwerp waarop de grenzen nauwkeurig zullen staan uitgetekend. Op dit moment wordt rekening

gehouden met een sloot tussen weg en Queenhotel. Alternatieven zijn echter mogelijk. In het voorontwerp wordt ook dit uitgewerkt, zodanig dat ook een veilige situatie voor het restaurant gegarandeerd blijft.

- f. De voorkeur gaat uit naar een verdiepte aangelegde N261 met de afslag naar Sprang Capelle op het huidige niveau. Dit alternatief brengt minder milieubelasting met zich mee. Uit de plannen blijkt niet waarom niet voor dit alternatief is gekozen.
De grote stijging in aanlegkosten staat niet in verhouding tot de geringe winst in milieubelasting.
- g. De verwrongen situatie die door de plannen op het kruispunt N261- Bevrijdingsweg ontstaat, kan worden voorkomen door de weg in oostelijke richting op te schuiven.
Zie antwoord 7d.
- h. Bij de planvorming ontbreekt een financiële verkenning en onderbouwing die niet alleen rekening houdt met de wijziging van de N261 zelf, maar ook met alle ontsluitingen, milieumaatregelen en planschadeclaims
In de kostenafweging voor het MER is niet alleen rekening gehouden met de civieltechnische aanlegkosten, maar ook met alle bijkomende kosten als grondverwerving inclusief bijbehorende schadeloosstellingen en onderzoek en maatregelen op milieugebied.
- i. Onduidelijk is of op of in de nabijheid van het kruispunt N261- Bevrijdingsweg geluidsschermen zijn voorzien.
In het MER staat expliciet vermeld dat alleen nabij het Oosteind te Sprang-Capelle sprake is van de noodzaak en dus voorzien is in een geluidsscherm.
- j. Gevraagd wordt of er een hoorzitting met betrekking tot de ingediende zienswijzen plaatsvindt en zo ja, wanneer.
Tijdens de periode van ter inzagelegging van het MER zijn er, zoals in de m.e.r.-procedure gebruikelijk, informatiebijeenkomsten geweest (op 20 juni 2005 in Waalwijk en 21 juni 2005 in Loon op Zand) waarin betrokkenen hun zienswijze kenbaar hebben kunnen maken. Hetgeen mondeling is ingebracht in deze bijeenkomsten is en wordt meegenomen in de procedure. In het kader van de m.e.r.-procedure volgen er geen (nieuwe) hoorzittingen.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

8. **drs. L.G.M. C. Toorians**
Kasteellaan 2
5175 BD Loon op Zand

- a. Door de plannen voor de N261 ter hoogte van Loon op Zand wordt de fysieke afstand voor autoverkeer tussen Loon op Zand en Kaatsheuvel groter. Beide woonkernen vormen één gemeente. Dit gevoel leeft echter totaal niet. Door de maatregelen wordt niet alleen de fysieke afstand groter (terwijl de inwoners wel voor een aantal faciliteiten op elkaar zijn aangewezen), maar ook het psychologische gevoel van bij elkaar horen wordt nog verder verkleind. Kaatsheuvel zal zich daardoor meer op Waalwijk richten en Loon op Zand op Tilburg.

Bij afkoppeling van de Hoge Steenweg op de N261 zal de afstand tussen de beide kernen voor het autoverkeer enigszins worden vergroot, zeker voor de buurten ten noorden van de Kloosterstraat. Voor de wijk Molenwijk echter nauwelijks. De reistijd tussen beide kernen zal als gevolg van de ongelijkvloerse kruisingen op de N261 juist afnemen. De vrees dat door een gewijzigde verkeersstructuur het 'gevoel van bij elkaar horen' nog verder zal afnemen is subjectief.

- b. Een van de doelen van de maatregelen is om het sluipverkeer door Loon op Zand te verminderen. Getwijfeld wordt of dit daadwerkelijk het geval is. Verwacht wordt dat het verkeer via de Bergstraat naar Heideweg en Horst rijdt of via Bergstraat en Blauwloop naar Kaatsheuvel. De mogelijkheid dat in de Horst een knip komt is nog onzeker, maar als dit het geval is zal het verkeer via Blauwloop-Duiksehoef-Bernsehoef toenemen. Uit de Voorstudie van de MER blijkt dat het sluipverkeer door de kern Loon op Zand zeker substantieel zal afnemen. Dat geldt in het bijzonder voor het doorgaand (sluip)verkeer in het centrum van Loon op Zand. Een nadere gemeentelijke studie over de gevolgen voor de interne verkeersstructuur bij een zuidelijke aansluiting op de N261 zal hierin meer duidelijkheid verschaffen. Hiertoe heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Loon op Zand reeds besloten en de afdeling Wegen&Verkeer opdracht verstrekt. Deze studie zal worden uitgevoerd nadat er een besluit door GS is genomen aangaande de aanleg van de zuidelijke aansluiting. Indien er sprake zal zijn van ongewenst sluipverkeer in straten met een verblijfsfunctie (30 en 60 km zones) worden door de gemeente Loon op Zand verdere maatregelen overwogen.
- c. Voor de voorgenomen aansluiting op de N261 ter hoogte van de sportvelden moet veel groen sneuvelen, terwijl dit groen deel uitmaakt van een ecologische verbinding van west naar oost (waarvoor recent zelfs wildtunnels zijn aangelegd). In het MER is onderkend dat er natuur vernietigd moet worden voor de nieuwe aansluiting ten zuiden van Loon op Zand. Deze natuur wordt gecompenseerd. Indien deze nieuwe aansluiting op de aangegeven plaats uitgevoerd wordt dient één van de vijf in 2005 aangelegde faunavoorzieningen aangepast (verlengd) te worden. De nieuwe ecologische verbinding blijft dus in stand. Overigens is er voor het voorkeursalternatief een aanpassing bedacht waardoor de natuurparel aan de oostzijde grotendeels ontzien wordt (zie bijgevoegde schets)
- d. Het is nog niet zeker dat de ontsluiting van Molenwijk daadwerkelijk tot stand komt (na 30 jaar praten nog niets gebeurd), zodat de mogelijkheid bestaat dat de aansluiting van de N261 ten zuiden van de sportvelden niet kan worden aangesloten naar de Kasteellaan, maar dood loopt in een akker. De voorgestelde reconstructie van de N261 is in nauw overleg en samenwerking met de gemeente Loon op Zand ontwikkeld. De ontsluiting van de Molenwijk heeft mede het tracé van de geprojecteerde gemeentelijke weg en de plaats van de aansluiting op de N261 bepaald. De plannen voor de aanleg van de verbindingsweg tussen de wijk Molenwijk en de Kasteellaan zijn zover gevorderd dat de procedures voor bestemmingsplan wijziging en grondverwerving in het najaar kunnen worden opgestart. De verbindingsweg zal op de Kasteellaan middels een rotonde worden aangesloten en vervolgens via een ontsluitingsweg direct ten zuiden van de sportvelden aansluiten op de N261. De plannen van de gemeente en de provincie zijn dus op elkaar afgestemd.

- e. Een ontsluiting van Molenwijk langs deze zijde is bovendien ongewenst omdat de weg dan ten zuiden van het Witte kasteel zou komen te liggen. Daar is het oude parklandschap van het kasteeldomein nog tamelijk ongeschonden. Bovendien is dit gebied op de Cultuurhistorische Waardenkaart van Noord-Brabant als landschappelijk waardevol aangemerkt.
Een mogelijk tracé van de verbindingsweg is reeds enkele jaren geleden in de gemeente Loon op Zand bestudeerd. Er zijn verschillende varianten onderzocht. Hierbij zijn ook aspecten zoals cultuurhistorische- en landschappelijk waarden van het gebied aan de orde gesteld. Het college van de gemeente Loon op Zand heeft in augustus 2001 en augustus 2004 een keuze gemaakt uit de verschillende varianten. Deze is in het MER N261 verwerkt. De gehele ontsluitingsweg tot aan de aansluiting op de N261 is een gemeentelijke verantwoordelijkheid.
- f. De gemeente Loon op Zand heeft de zaken niet zodanig op orde dat aanvullende (en noodzakelijke) plannen tijdig kunnen worden uitgevoerd.
De start van de werkzaamheden voor de aansluiting van de N261 is vooralsnog voorzien in 2010. Direct na de definitieve besluitvorming door de provincie zullen door de gemeente Loon op Zand aanvullende studies worden uitgevoerd aangaande de verkeersstructuur in de Kern van Loon op Zand (zie ook 8b). Onderdeel van deze studie zal zonodig ook een plan van aanpak met een tijdsplan van uitvoering zijn. Dit alles gebaseerd op de nog te nemen besluiten door de provincie.
- g. Door de Hoge Steenweg niet af te sluiten blijft Loon op Zand rechtstreeks verbonden met Kaatsheuvel. Verkeer kan via de Europaweg of bij Waalwijk ook de N261 op.
De Heideweg en Europalaan zijn niet geschikt om de toenemende verkeersbelasting van Loon op Zand naar en via Kaatsheuvel te verwerken.
- h. De aansluiting op de N261 ten zuiden van Loon op Zand kan achterwege blijven. Verkeer in zuidelijke richting kan via de Kasteellaan naar de aansluiting bij de Burgemeester Bechtweg. Ook verkeer vanuit Udenhout naar de N261 wordt daardoor gedwongen in zuidelijke richting af te slaan, waardoor het minder aantrekkelijk wordt de sluiproute via Kasteellaan-Kerkstraat-Bergstraat te nemen.
De nieuwe aansluiting ten zuiden van Loon op Zand in combinatie met afsluiting van de Hoge Steenweg is noodzakelijk om de verkeersproblematiek in Loon op Zand het hoofd te bieden en een goede externe ontsluiting van Loon op Zand te waarborgen, zonder het onderliggende, regionale wegennet onnodig te belasten met sluiptverkeer.
- i. Een ontsluiting van Molenwijk is logischer via het bestaande Moleneind. Dit is geen zaak van de provincie, maar heeft wel direct gevolgen voor de plannen voor de N261.
Zie antwoord 8f.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

- 9. **VVD-fractie, afdeling Loon op Zand**
Venakker 14
5171 WX Kaatsheuvel
Kenmerk: 050707 PNB

- a. Door de afsluiting van de Hoge Steenweg verdwijnt niet alleen het sluipverkeer uit Loon op Zand, maar ook het toeristische verkeer.
De stelling dat ook het toeristisch verkeer in de kern Loon op Zand verdwijnt, is zeer discutabel en wordt niet onderbouwd door bijvoorbeeld onderzoek en/of enquêtes. Door het verdwijnen van het sluipverkeer zal de kwaliteit van het centrum toenemen en wordt het aantrekkelijker voor toeristen om daar te verblijven. De ongelijkvloerse fietsverbinding blijft ter plaatse in elk geval gehandhaafd, waardoor het doorgaande (toeristische) langzame verkeer Loon op Zand in ieder geval zal blijven bezoeken.
- b. Om bij de voorgestelde oplossing tot een goede verkeersontsluiting in Loon op Zand te komen dient een nieuwe weg aangelegd te worden die de Bergstraat kruist. Verwacht wordt dat hierdoor het sluipverkeer toeneemt door het Kraanven, landgoed Huis ter Heide en de Bergstraat. Wegen die hiervoor absoluut niet geschikt zijn.
Het aanleggen van een nieuwe gemeentelijke weg ten oosten van de N261 zal een onderdeel uitmaken van een nadere studie. Het college van de gemeente Loon op Zand heeft hiertoe reeds een besluit genomen. Het wel dan niet extra toenemen van sluipverkeer in het buitengebied zal onderdeel uitmaken van deze studie. Zie ook het antwoord op vraag 8a en 8f.
- c. De enige verbinding tussen de twee kerkdorpen van de gemeente Loon op Zand komt zuidelijker dan het zuidelijkste kerkdorp te liggen. Daardoor zullen de inwoners van beide kernen sneller in Tilburg zijn dan in een ander gemeentelijk dorp. Dit is zeer slecht voor de middenstand in beide kernen.
Zie ook antwoord op 8a. De raad van de gemeente Loon op Zand heeft in maart 2004 ingestemd met de aanleg van de zuidelijke aansluiting bij de kern Loon op Zand.
- d. Gevraagd wordt om niet alternatief 4 maar alternatief 7 uit de planstudie te kiezen of om in combinatie met alternatief 4 een verbinding voor auto- en fietsverkeer via de Hoge Steenweg of Heideweg-Horst op de N261 te realiseren die te allen tijde beschikbaar blijft voor verkeer tussen Kaatsheuvel en Loon op Zand.
Op basis van afweging op verschillende criteria is alternatief 4 de beste oplossing, dit alternatief scoort vooral op de criteria verkeersveiligheid in Loon op Zand, verkeersafwikkeling in Loon op Zand en het buitengebied en op de leefbaarheid beter. De overwegingen staan in de voorstudie vermeld. Het zou dus niet logisch zijn om uit te wijken naar een alternatief waar deze criteria minder op scoren.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

10. **A. van de Nostrum**
Heideweg 10
5175 PP Loon op Zand

- a. Reeds nu is er veel geluidsoverlast van de N261. Hoewel gezegd wordt dat de geluidbelasting onder de norm zal blijven zal het geluid door de ombouw van de weg alleen maar toenemen. Ondanks herhaald verzoek en toezeggingen is nooit het geluidsniveau gemeten. Verzocht wordt om geluidsschermen.
Volgens de Wet geluidhinder vindt bepaling van de verandering van het geluidsniveau als gevolg van een wegreconstructie plaats door middel van berekeningen en niet door metingen.

De berekende toename mag niet meer zijn dan 1,5 dB(A). Deze waarde wordt langs de N261 bijna nergens overschreden. Alleen nabij het Oosteind te Sprang-Capelle is er sprake van de noodzaak van een geluidsscherm.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

11. Gemeente Loon op Zand

Postbus 7

5170 AA Kaatsheuvel

Kenmerk: 2005003718

- a. Aangedrongen wordt op het meenemen van een afzonderlijke baan voor collectief vervoer als onderdeel van de ombouw van de N261 (en niet slechts als een reservering). Een dergelijke busbaan kan een impuls geven voor gebruik van het openbaar vervoer tussen Den Bosch-Waalwijk-Kaatsheuvel-Loon op Zand-Tilburg en verbetert de bereikbaarheid van attractiepark de Efteling en Nationaal park Loonse- en Drunense Duinen.
De doorstroming op de N261 is na de reconstructie zo goed dat een extra busbaan geen verbetering zal geven aan de doorstroming van het openbaar vervoer. In de voorstudie wordt dit cijfermatig onderbouwd. Daarnaast zal onnodig verbreden van de N261 kunnen resulteren in onveiligheid op de N261 omdat het overige autoverkeer harder kan gaan rijden. Met de voorgestane ruimte-reservering blijft de optie van aanleg van vrije busbanen in de toekomst gehandhaafd.
- b. Er wordt zorg uitgesproken over het ruimtebeslag ter hoogte van de kruising met de Europalaan, mede als gevolg van de reservering van een busbaan. Het ruimtegebruik gaat vooral ten koste van percelen ten westen van de N261, zoals ondermeer het Eftelinghotel. Er wordt vanuit gegaan dat met de betrokken eigenaren in goed overleg tot een oplossing kan worden gekomen.
Bij keuze voor het voorkeursalternatief wordt het principeplan uitgewerkt tot een voorontwerp. Dit wordt zodanig geoptimaliseerd dat het ruimtebeslag zo klein mogelijk zal zijn. In het kader van het aan te passen bestemmingsplan wordt verdere inspraak geboden en zal met de betrokken eigenaren tijdig in overleg worden getreden.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

12. Efteling BV

Postbus 18

5170 AA Kaatsheuvel

Kenmerk: UIT2005/551

- a. Door de reconstructie van de N261 zal het geluidsniveau op de gevel van het Efteling-hotel substantieel stijgen. Dit wordt door de provincie kennelijk niet als een bezwaar gezien terwijl een vergelijkbare bebouwing (vakantiebungalows) iets zuidelijker niet worden toegestaan onder de huidige geluidsbelasting. Omdat het hier beide om tijdelijke bewoning door recreanten gaat, is hier sprake van inconsequent beleid.
Wettelijk is vastgelegd dat hotels niet als gevoelige bebouwing hoeven te worden aangemerkt in het kader van de Wet geluidhinder. Een toets aan deze weg is dan ook niet nodig. Voor

vakantiebungalows geldt bovenstaande niet. Door wetgeving en jurisprudentie is bepaald dat deze functies als gevoelig in de zin van de Wet geluidhinder dienen te worden aangemerkt.

- b. De vrije busbaan wordt in de plannen slechts opgenomen als een reservering. Uitgegaan zou moeten worden van daadwerkelijke aanleg.
Zie antwoord onder 11.a
- c. Het intekenen van de reservering voor een busbaan is zodanig dat de totale infrastructuur van de kruising N261-Europalaan nog dichterbij het hotel komt. De bussen zouden min of meer direct langs de ingang van het hotel rijden. Zowel om redenen van geluidbelasting, stank, luchtkwaliteit en veiligheid is die situatie onaanvaardbaar en moet bezwaar aangetekend worden hoewel de Efteling eigenlijk voorstander is van een vrije busbaan.
Het van het Eftelinghotel af verschuiven van de N261 zou tot een nog hogere en niet te rechtvaardigen investering leiden. De ruimte reservering is uit het oogpunt van mogelijke ontwikkelingen in de toekomst noodzakelijk.
Overigens zal de situatie ten aanzien van stankoverlast en de luchtkwaliteit eerder verbeteren dan verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Door het verdwijnen van de verkeerslichten zal de doorstroming worden geoptimaliseerd. Optrekkend en afremmend verkeer behoort dan grotendeels tot het verleden. Ook de verdiepte ligging van de weg zal een positieve invloed hebben op zowel geluidbelasting als stank en luchtkwaliteit.
Uiteraard zullen wij het ontwerp van de weg zodanig maken dat een veilige situatie voor de bezoekers van het hotel gegarandeerd blijft.
- d. De kruising N261-Europalaan wordt slechts half verdiept aangelegd, waardoor het Eftelinghotel door op- en afritten grotendeels aan het oog wordt onttrokken. Van het door Efteling en gemeente Loon op Zand gewenst “landmark” blijft niets over dan een hotel verstopt achter zandlichamen.
De zichtbaarheid van het Eftelinghotel zal in alle gevallen verminderen omdat de oprit hoger ligt dan de N261. Het toepassen van een geheel verdiepte tunnelbak is dus geen oplossing voor dit aspect.
- e. Het ecoduct ter hoogte van het plan Woudspoor is een belangrijke voorwaarde om de natuurontwikkelingsplannen ten zuiden van de Efteling te doen slagen.
In het MER geldt als uitgangspunt dat er ten noorden van Loon op Zand een ecoduct wordt gerealiseerd vóór 2010. De financiering is nog niet rond, dus er bestaat nog geen garantie dat dit ook gebeurt. Indien het ecoduct niet doorgaat, dan worden de geplande vier kleinwildtunnels wél aangelegd.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

13. Gemeente Waalwijk

Postbus 10150

5140 GB Waalwijk

Kenmerk: GCCT/05/16190

- a. Ter hoogte van de kruising van de N261 met de Professor Kamerlingh Onnesweg is een fietsoversteek gesitueerd. Gegeven de huidige schetsontwerpen wordt een gelijkvloerse kruising

niet veilig geacht. Gevraagd wordt op welke wijze fietsers wel veilig over de N261 kunnen worden geleid.

De aangegeven fietsoversteek met bajonetoplossing voor het nieuwe fietspad langs de Professor Kamerling Onnesweg is het maximaal haalbare. Deze oversteek is op verzoek van de gemeente in het plan opgenomen. Gezien de ongelijkvloerse oplossing voor het autoverkeer zou een toegevoegde ongelijkvloerse kruising voor fietsers tot een derde laag leiden die uit het oogpunt van ingreep in het landschap, hellingen voor fietsers en investering niet haalbaar is. Het volledig laten vervallen van het geprojecteerde gemeentelijke fietspad is een te overwegen optie daar op enige afstand zowel ten noorden als ten zuiden van de Professor Kamerling Onnesweg al ongelijkvloerse kruisingen voor (onder meer) fietsverkeer aanwezig zijn. In de huidige situatie is ter plaatse van de Professor Kamerling Onnesweg ook geen fietsoversteek aanwezig.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

14. Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer

Wolfsmelk 45

6374 RM Landgraaf

- a. Het busstation in Loon op Zand wordt in tweeën gedeeld door de reconstructie. Als verbinding zou de huidige of verbeterde fietstunnel moeten dienen. Deze is echter qua sociale veiligheid en als aantrekkelijke looproute volstrekt onaanvaardbaar. Verzocht wordt een nieuwe tunnel te realiseren ter hoogte van restaurant de Eenhoorn of industrieterrein de Hoogt, die zowel voor fietsers (zonder helling) als openbaar vervoer aantrekkelijk is. Daardoor wordt het mogelijk bepaalde busdiensten via deze tunnel het oostelijk gedeelte van het busstation te laten aandoen.
Een nieuwe tunnel voor buspassagiers onder de N261 vergt een hoge investering. De huidige fietstunnel is niet optimaal maar voldoet aan de eisen die in de landelijke richtlijnen volgens het Handboek Wegontwerp daaraan gesteld worden.
- b. De voorgenomen doelgroepenstrook zou in een eerder stadium geheel of gedeeltelijk moeten worden gerealiseerd.
Zie antwoord onder 11.a.
- c. Bussen doen vaak onnodig de halte Efteling aan. Bussen zouden moeten worden voorzien van een meldsysteem dat er voor zorgt dat bussen alleen deze halte aandoen als reizigers aangeven met de betrokken bus te willen meereizen.
Het MER gaat niet in op het meldsysteem van het openbaar vervoer. Dit detailniveau zal na het vaststellen van de MER in een later stadium worden ingevuld.
- d. Bushaltes dienen aan een aantal voorwaarden te voldoen: er moeten één of meer wachthuisjes zijn waarvan de wanden voorzien zijn van antigraffiticoating en zodanig zijn geplaatst dat reizigers de bussen zien aankomen zonder in de regen te moeten staan. Er moeten zitbanken aanwezig zijn die niet als ligbank gebruikt kunnen worden en er dienen afvalbakken aanwezig te zijn. Perrons van bushaltes moeten over een lengte van 20 meter bestraat zijn met minstens vier tegels breed. De hoogte van de perrons dient hetzelfde te zijn als de perrons van de haltes in Oosterhout van buslijn 10 (Oosterhout-Breda). In verband met het ontbreken van sociaal toezicht langs de N261 dient ook aandacht te worden besteed aan de verlichting.

Het MER gaat niet in op de inrichting van bushaltes. Dit detailniveau zal na het vaststellen van de MER in een later stadium worden ingevuld.

- e. Het gebruik van het openbaar vervoer zou moeten worden bevorderd door gebruik te maken van de mogelijkheden die de Wet Milieubeheer biedt. Bijvoorbeeld voorschrijven dat op briefpapier altijd een mogelijkheid wordt gegeven om met openbaar vervoer de instelling te bereiken (eventueel met deelauto en/of ov-fiets).

In het MER wordt het openbaar vervoer gestimuleerd door de doorstroming op de N261 te verbeteren en om ruimtegebruik te reserveren voor een eventuele aanleg van een busbaan in de toekomst. Uw suggestie tot het stimuleren van openbaar vervoer valt buiten de reikwijdte van het MER.

- f. Voorafgaand aan een MER dient een SMB te worden gedaan. Dat is niet gebeurd.
De verplichting om een SMB (Strategische Milieubeoordeling) uit te voeren vloeit voort uit de Europese Richtlijn 2001/42/EG die van kracht is sinds 21 juli 2004. De SMB-verplichting is niet van toepassing indien de eerste formele stap in de planprocedure is gezet voor deze datum (de startnotitie is eerder verschenen) en alleen noodzakelijk indien een wettelijk of bestuursrechtelijk verplicht plan of programma aan de orde is dat het kader vormt voor toekomstige m.e.r.(beoordelingsplichtige) activiteiten (dat is hier niet het geval omdat sprake is van een vrijwillige m.e.r.-procedure) of activiteiten waarvoor een zogenoemde passende beoordeling nodig is op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn (hetgeen hier wel het geval is). Door een m.e.r.-procedure te volgen wordt gegarandeerd dat voldoende aandacht wordt gegeven aan de milieuaspecten. Met de m.e.r. wordt hier voldaan aan de SMB-plicht.
- g. Er is niet getoetst aan het besluit Luchtkwaliteit. Gelet op de grote verkeersintensiteit van de weg is luchtkwaliteit wel degelijk van belang.
In het MER is wel degelijk getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit. Ten eerste zijn berekeningen uitgevoerd om inzichtelijk te maken wat de bijdrage van het verkeer is aan de luchtkwaliteit. Ten tweede zijn de berekende concentraties getoetst aan de normen gesteld in het Besluit luchtkwaliteit. Op basis van deze toetsing is geconstateerd of er overschrijding is van de normen is of niet. Er is dus getoetst aan de meest actuele wet- en regelgeving op het gebied van Luchtkwaliteit.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

15. Landgoed De Klokkenberg
Kasteellaan 26
5175 BD Loon op Zand

- a. De afsluiting van de Hoge Steenweg – N261 baart ernstige zorgen voor de aansluiting van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein de Hoogt.
Aan de ontsluiting van het bedrijventerrein de Hoogt zal in de nadere gemeentelijke studie over de verkeersstructuur in de kern Loon op Zand ook aandacht worden geschonken. Een goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein zal hierbij uitgangspunt zijn. De ontsluiting van De Hoogt is een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

16. J. Huijbregts

Hoge Steenweg 117

5175 AH Loon op Zand

- a. Er wordt ernstig bezwaar gemaakt tegen de afsluiting van de Hoge Steenweg. (Kondigt aan nog een nadere onderbouwing van dit bezwaar alsmede voorstellen tot alternatieven in te dienen)
- Door afkoppeling van de Hoge Steenweg wordt het centrum van de kern Loon op Zand verkeersluw. Hierdoor zal de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de kern sterk verbeteren. De Hoge Steenweg wordt alleen vanaf de Van Salm-Salmstraat doodlopend voor het autoverkeer. Het overige gedeelte van de Hoge Steenweg maakt gewoon onderdeel uit de wegenstructuur in de kern Loon Op Zand. Zie verder antwoord 8a en 9a.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

17. De heer P. Smolders

Hoge Steenweg 13

5175 AG Loon op Zand

- a. Er wordt ernstig bezwaar gemaakt tegen de afsluiting van de Hoge Steenweg omdat gevreesd wordt dat daarmee een enorme omzetsdaling van de bakkerij zal plaatsvinden. De bakkerij is namelijk voor een deel ook afhankelijk van passanten die brood komen halen. Bij een doodlopende weg zijn er geen passanten meer.
- Zie antwoord 16a en verder 8a en 9a.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

18. Ter Weijden Forceertechniek

De Hoogt 5

5175 AX Loon op Zand

- a. Er wordt bezwaar gemaakt tegen de afsluiting van de Hoge Steenweg. (Kondigt aan nog een nadere onderbouwing van dit bezwaar evenals voorstellen tot alternatieven in te dienen)
- Zie antwoord 16a en verder 8a en 9a.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

19. Vereniging Coöperatief Bezit Windmolens Noord-Brabant

Stationsstraat 15

5038 EB Tilburg

- a. Uit recent onderzoek is gebleken dat de aanwezigheid van windturbines de luchtkwaliteit op en rond een autoweg verbetert. Gezien het feit dat de provincie als beleid heeft dat

windturbines moeten worden geplaatst langs infrastructurele werken zoals autowegen wordt verzocht de plaatsing van windturbines langs de N261 mogelijk te maken.

Locaties waar windturbines gerealiseerd kunnen worden zijn vastgelegd in de nota 'Brabant voor de wind' (gebaseerd op het Streekplan). Op basis van het Streekplan zijn de Loonse en Drunense duinen uitgesloten. Er wordt daarom niet overwogen om het plaatsen van windturbines langs de N261 mogelijk te maken.

- b. Verzocht wordt de nieuwe verkeersregelininstallaties uit te rusten met LED2 verkeerslichten in verband met het efficiënt omgaan met energie.
Het MER gaat niet in op het soort verkeerslichten. Dit detailniveau zal na het vaststellen van de MER in een later stadium worden ingevuld. Overigens zal het aantal verkeerslichten als gevolg van het ongelijkvloers maken van de huidige kruisingen drastisch afnemen.
- c. Verzocht wordt om bij het realiseren van de ombouw gebruik te maken van de mogelijkheden tot energiebesparing zoals aangegeven op www.energiebesparinggw.nl.
Het MER gaat niet in op energiebesparing. Dit detailniveau zal na het vaststellen van de MER in een later stadium worden ingevuld.
- d. Verzocht wordt gebruik te maken van lichtmasten die hun elektriciteit krijgen via zonnepanelen.
Het MER gaat niet in op zonnepanelen. Dit detailniveau zal na het vaststellen van de MER in een later stadium worden ingevuld.
- e. Verzocht wordt om de halte in Loon op Zand te voorzien van een meldsysteem zodat bussen niet meer onnodig deze halte aandoen en de snelweg moeten verlaten. Tevens zouden de verkeerslichten in busroutes (inclusief buurtbussen) voorzien moeten zijn van een beïnvloedingssysteem dat bussen met voorrang groen geeft.
Het MER gaat niet in op meldsystemen voor bussen. Dit detailniveau zal na het vaststellen van de MER in een later stadium worden ingevuld.
- f. Verzocht wordt bestratingsmaterialen met milieukeur te gebruiken.
Het MER gaat niet in op bestratingsmaterialen. Dit detailniveau zal na het vaststellen van de MER in een later stadium worden ingevuld. Overigens zal het overgrote deel van de verharding uit asfaltbeton bestaan.
- g. De SMB is niet ter inzage gelegd.
Zie de beantwoording onder punt 14f.
- h. De documenten staan niet op de internetsite van de provincie zodat niet is voldaan aan het verdrag van Aarhus.
Bij de ter inzagelegging van het MER is er niet voor gekozen om het MER en bijbehorende stukken op het internet te plaatsen. De regelgeving voor het nieuwe openbaarheidsregime voor milieu-informatie is grotendeels op 14 februari 2005 in werking getreden. Deze regelgeving vloeit voort uit het Verdrag van Aarhus en de EU-Richtlijn Toegang publiek tot milieu-informatie en is in de Nederlandse wetgeving verankerd in de Wet milieubeheer en de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). Op basis van deze regelgeving geldt nog geen plicht om informatie actief via internet te verstrekken. De provincie is voornemens dit in de nabije toekomst wel te gaan doen. De provincie streeft ernaar haar burgers goed te informeren. Indien men een verzoek om digitale informatie indient en de gegevens zijn elektronisch

beschikbaar, worden deze uiteraard verstrekt. Op de hoorzittingen zijn Cd-rom's verspreid met digitale informatie.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van de MER en ontwerp-tracébesluit N261

20. Loonse Ondernemersvereniging

Postbus 38

5175 ZG Loon op Zand

- a. Er wordt bezwaar gemaakt tegen de afsluiting van de Hoge Steenweg in Loon op Zand. De ondernemers aan de Hoge Steenweg worden direct gedupeerd door de afsluiting en indirect de ondernemers in de rest van Loon op Zand als geen toeristisch verkeer meer plaatsvindt door Loon op Zand.

[Zie antwoord 16a +9a.](#)

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van de MER en ontwerp-tracébesluit N261

Mondelinge zienswijzen 20 juni 2005 te Waalwijk

1. De heer K. Braam van de namens de Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer afdeling Brabant

- a. Maakt de provincie erop attent dat een gewone buurtbus niet over de geprojecteerde bussluizen bij de Hoge Steenweg kan. Hij pleit ervoor dat er in dat geval een aparte voorziening voor een buurtbus moet komen.

De voorziening moet passeerbaar zijn voor de buurtbus. Het MER gaat niet in op de uitwerking van bussluizen. Dit detailniveau zal na het vaststellen van de MER in een later stadium worden ingevuld.

- b. Geeft aan dat bij de kruising Zevenheuvelenlaan - Heikantlaan bij Tilburg in Noordelijke richting een vertraging voor het openbaar vervoer gaat optreden.

Deze kruising valt buiten het studiegebied en is niet in het MER opgenomen.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

2. De heer P. van Goethem uit Waalwijk

- a. Vraagt zich af of de aansluiting bij Kamerlingh Onnesweg niet leidt tot grote verkeerscongestie (opstoppen). Vlak naast dit punt ligt een woonboulevard. Betwijfelt of straks in de nieuwe situatie daar wel al het verkeer op een soepele manier verwerkt kan worden.

Alle verkeersknooppunten zijn doorgerekend rekening houdend met omliggende functies. Deze worden vermeld in de voorstudie over dit tracé. Met behulp van de zogenoemde turbotonde en het aantal aan te leggen rijstroken kan het verkeer tot minimaal 2020 probleemloos worden afgewikkeld.

- b. Vraagt of er bij Piet Klerkx wel voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven, omdat daar de weg verlegd wordt.

Volgens de plannen blijven de parkeerplaatsen intact. Mogelijk ontstaat er zelfs extra ruimte.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

Mondelinge zienswijzen 21 juni 2005 te Loon op Zand

1. De heer P. van Goethem uit Waalwijk

- a. Vraagt of de bussluizen bij de Hoge Steenweg ook toegankelijk zijn voor ambulante diensten, zoals brandweer en ambulance.

De voorziening moet passeerbaar zijn voor de hulpdiensten. Het MER gaat verder niet in op de uitwerking van bussluizen. Dit detailniveau zal na het vaststellen van de MER in een later stadium worden ingevuld.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

2. De heer J. van Gorkum uit Loon op Zand

Vraagt zich af waarom de provincie er niet voor heeft gekozen om de aansluiting met de N261 nog zuidelijker te leggen aan de rand van de kern van Loon op Zand. Voorziet met de plaats voor de aansluiting die nu is gekozen in de nabije toekomst verkeersproblemen omdat die verbinding direct een nieuwbouwwijk insteekt. Stelt dan ook voor de aansluiting te maken op de ringweg rondom Molenwijck-Zuid, Zuid 2

De zuidelijke ontsluitingweg sluit bij de Kasteellaan rechtstreeks aan op de verbindingsweg naar Molenwijck. De nieuwe aansluiting nog zuidelijker leggen geeft te grote omrijdafstanden voor verkeer van Loon op Zand naar het noorden vice versa. De overwegingen staan in de Voorstudie van de MER uitgewerkt. Er komt geen ringweg om de wijk Molenwijck. Het college van burgemeester en wethouders heeft besloten dat de gehele wijk zal worden ingericht als een 30 km zone.

- a. Vindt het afknippen van de Hoge Steenweg een onverstandige keuze wanneer niet duidelijk is hoe en waar de gemeente Loon op Zand het wegennet gaat aanpassen. Is van mening dat de gemeente gelijktijdig met het MER N261 het eigen wegennet op een dusdanige manier moet aanpassen dat er een snelle afwikkeling van het verkeer naar de nieuwe aansluiting komt, zowel voor bestemmingsverkeer als voor doorgaand verkeer.

Uit de Voorstudie van de MER blijkt dat het sluipverkeer door de kern Loon op Zand door het afsluiten van de Hoge Steenweg zeker substantieel zal afnemen. Dat geldt in het bijzonder voor het doorgaand (sluip)verkeer in het centrum van Loon op Zand. Een nadere gemeentelijke studie over de gevolgen voor de interne verkeersstructuur bij een zuidelijke aansluiting op de N261 zal hierin meer duidelijkheid verschaffen. Hiertoe heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Loon op Zand reeds besloten en de afdeling Wegen&Verkeer opdracht verstrekt. Deze studie zal worden uitgevoerd nadat er een besluit door GS. is genomen aangaande de aanleg van de zuidelijke aansluiting. Indien er sprake zal zijn van ongewenst sluipverkeer in straten met een verblijfsfunctie (30 en 60 km zones) worden door de gemeente Loon op Zand verdere maatregelen overwogen.

- b. Vindt dat de gemeente tekort geschoten is in informatievoorziening omdat zij niet gelijktijdig met de provincie hun plannen voor de verbetering van de infrastructuur aan de inwoners heeft voorgelegd.

De raad heeft in maart 2005 besloten nog geen gemeentelijke inspraak te voeren. Dit zal plaatsvinden als de studie omtrent de interne verkeersstructuur in de kern Loon op Zand is afgerond.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

3. De heer E. van de Brand van de Efteling

- a. Maakt bezwaar tegen de manier waarop het kruispunt Europalaan - N261 is vormgegeven.
Zie verder schriftelijke bezwaren onder nummer 12.

Zie beantwoording onder nummer 12.

Conclusie: de ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het MER en ontwerp-tracébesluit N261

Reactie op opmerkingen commissie m.e.r. op MER N261 en ontwerp tracé-besluit

Versie 17 oktober 2005

1. Uitwerking MMA

- a. Motivering aansluiting Europalaan niet overtuigend. Waarom conflictvrij noodzakelijk?

In de Voorstudie zijn twee hoofdopties naast elkaar gezet, namelijk een grotendeels conflictvrije oplossing met aan de oostzijde een lus in de aansluiting en een zogenaamde Haarlemmermeeroplossing. Deze oplossingen zijn in respectievelijk bijlage 43 en 45 van de Voorstudie weergegeven. Bij de grotendeels conflictvrije oplossing zijn op de aansluiting alleen nog verkeerslichten nodig aan de westzijde van de aansluiting en dan alleen voor het verkeer richting De Efteling. Bij de Haarlemmermeeroplossing zijn aan beide zijden van de aansluiting conflictpunten aanwezig die door middel van verkeerslichten dienen te worden geregeld. Het betreft hier zeer geconcentreerde verkeersstromen van en naar de Efteling met incidenteel piekbelastingen naast verkeersstromen van en naar de kern Kaatsheuvel. In de afweging is groot belang gehecht aan een optimale afwikkeling van de grote verkeersstromen van en naar De Efteling. Door deze verkeersstromen in samenhang met de verkeersstromen van en naar Kaatsheuvel zo ongestoord mogelijk af te wikkelen, zal de beschikbare rijstrookcapaciteit optimaal benut kunnen worden. Elke extra verkeersregelininstallatie leidt immers tot extra potentiële verstoring en daarmee tot beperking van de capaciteit. Daarbij moet er rekening mee worden gehouden dat op de kruising De Horst-Europalaan reeds een verkeersregelininstallatie aanwezig is, die gehandhaafd dient te blijven. Door beperking van het aantal conflictpunten wordt tegelijk het aantal ongevallen beperkt en daarmee eveneens het risico van congestie.

Verder is er ruimte nodig voor berging van wachtende auto's op de piekdagen. De grotendeels conflictvrije oplossing biedt daarvoor meer mogelijkheden dan de Haarlemmermeeroplossing met verkeerslichten, doordat daarbij de volledige lengte van de lus benut kan worden voor berging, zonder de doorstroming van het verkeer op de N261 te frustreren.

Bij een Haarlemmermeeroplossing zijn aan beide zijden van de aansluiting van de Europalaan op de N261 verkeerslichten noodzakelijk.

De westelijke aansluiting dient maximaal 3.600 motorvoertuigen per uur te kunnen verwerken naar de volgende kruising Europalaan-De Horst, omdat de daaropvolgende kruising Europalaan-de Horst maatgevend is en aldaar 3.600 motorvoertuigen absoluut het maximum is wat hier verwerkt kan worden richting De Efteling.

Uitgaande van een min of meer gelijk aanbod van verkeer uit de richting Tilburg en uit de richting Waalwijk kunnen 1800 motorvoertuigen uit zuidelijke richting afgewikkeld worden.

Deze 1800 motorvoertuigen bestaan dan uit ca 200 motorvoertuigen met de bestemming Kaatsheuvel en 1600 motorvoertuigen met De Efteling als bestemming.

Als het aanbod van verkeer met De Efteling als bestemming verder toeneemt dan zal er filevorming voor de oostelijke aansluiting gaan ontstaan en ook terugstuwning richting de N261.

Op het viaduct over de N261 kunnen zich voor de westelijke aansluiting 40 motorvoertuigen opstellen voordat bij een Haarlemmermeeroplossing de oostelijke aansluiting “geblokkeerd”

wordt. Bij een aanbod van meer dan 1.640 motorvoertuigen richting Efteling zal er filevorming ontstaan op de oostelijke afrit van de N261. Uitgaande van een normale afrit van ca 200 m met twee rijstroken zal bij een aanbod van 1700 motorvoertuigen de afrit vol staan en bij nog meer verkeersaanbod zal terugstuwing tot op de N261 plaatsvinden. Dit betekent dat vanaf 1.640 motorvoertuigen richting De Efteling de verkeerafwikkeling op de oostelijke aansluiting stagneert en bij verdere stijging leidt tot terugstuwing tot op de N261 een terugstuwing naar de N261.

De fileopbouw bij meer dan 1.800 motorvoertuigen ziet er bij de Haarlemmermeeroplossing uit zoals aangegeven in tabel 1.1.

Tabel 1.1. Fileopbouw Haarlemmermeeroplossing

Motorvoertuigen per uur			motorvoertuigen		
richting Kaatsheuvel	richting deEfteling	totaal verkeersaanbod	file voor westelijke aansluiting op viaduct	file op oostelijke afrit (200m)	file op N261
200	1.600	1.800	0	0	0
200	1.640	1.840	40 mvt	0	0
200	1.700	1.900	40 mvt	60 mvt (=180m op 2 rstr.)	0
200	1.800	2.000	40 mvt	60 mvt.	100 mvt (=600m op r-rijstrook N261)

In de voorkeursvariant is bij een verkeersaanbod van meer dan 1.800 motorvoertuigen geen sprake van een blokkering van een kruising. Er is meer opvangruimte voor het verkeer aanwezig.

De fileopbouw bij meer dan 1.800 motorvoertuigen ziet er bij de voorkeursoplossing uit zoals aangegeven in tabel 1.2.

Tabel 1.2. Fileopbouw Voorkeursoplossing

Motorvoertuigen nper uur			motorvoertuigen		
normaal aanbod	richting de Efteling	totaal verkeersaanbod	file voor westelijke aansluiting op viaduct	file op oostelijke afrit (200m)	file op N261
200	1.600	1.800	0	0	0
200	1.640	1.840	40 mvt	0	0
200	1.700	1.900	40 mvt	60 mvt (=180m op 2 rstr.)	0
200	1.800	2.000	40 mvt	160 (= 480m op 2 rstr.)	0

In de afweging hebben met name deze aspecten de doorslag gegeven voor de voorkeur voor de grotendeels conflictvrije oplossing. Tegenover de ongunstige ingreep in een gebied met natuurwaarden staan positieve effecten op het gebied van geluid en lucht vanwege minder congestievorming.

- b. Motivering aansluiting Loon op Zand zuid niet overtuigend. Onduidelijkheid over herstructurering in dorp.

In de Voorstudie heeft een brede afweging plaats gevonden van de alternatieven, waarbij met name ook de verkeersafwikkeling in de kern van Loon op Zand en de milieuoverlast ter plaatse in het kader van de doelstelling belangrijke aspecten vormen. In de afweging blijkt zonder nieuwe aansluiting geen oplossing mogelijk waarbij de doelstelling wordt gerealiseerd. Op de milieuaspecten scoort de voorkeursoplossing in de Voorstudie per saldo het gunstigste ten opzichte van de andere alternatieven met een nieuwe aansluiting. Deze oplossing vereist echter een aanpassing van de lokale verkeersstructuur, zoals indicatief in de Voorstudie is aangegeven en door de gemeente verder zal worden uitgewerkt. De oplossing biedt de gemeente de mogelijkheid het centrum van Loon op Zand van verkeer te ontlasten. De gemeente Loon op Zand ondersteunt deze oplossing en heeft reeds een besluit genomen om een nadere studie naar de uitwerking van de interne ontsluiting te verrichten.

- c. Beschouwing nodig over alternatieven in de Voorstudie die als MMA in het MER hadden kunnen komen.

In de fase van de Voorstudie zijn alle potentiële oplossingen die ter tafel kwamen in breed overleg met alle betrokken overheden uitgewerkt, verder geoptimaliseerd en beoordeeld op de mate waarop ze een positieve bijdrage geven in het bereiken van de doelstellingen van het project. De oplossing per aansluiting die daarbij in een in een globale afweging van verkeerskundige- en milieueffecten het gunstigste scoorde, is als VKA meegenomen in de MER-studie en beoordeeld in relatie tot het nulalternatief, het nulplusalternatief en het MMA. Op deze wijze zijn oplossingen die niet of die niet voldoende bijdragen aan het bereiken van de doelstelling van het project vroegtijdig afgefallen. De voorkeursalternatieven scoorden in de Voorstudie niet alleen op de verkeerskundige effecten, maar ook op de meegenomen milieueffecten (ruimtegebruik, landschappelijke inpassing en leefbaarheid) per saldo steeds gunstiger dan de andere alternatieven, met uitzondering van de aansluiting Europalaan. Bij de Europalaan heeft de afweging plaatsgevonden zoals onder 1a is verwoord. Op grond

hiervan is het verder uitwerken van andere alternatieven dan het VKA, al dan niet als MMA, niet zinvol beoordeeld.

d. Verdergaande sanering geluidhinder in MMA

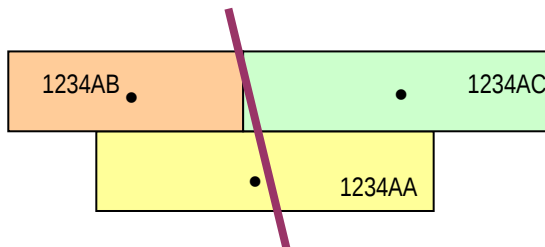
Ook bij het MMA is er nog steeds sprake van een groot aantal woningen die een gevelbelasting van meer dan 55 dB(A) hebben.

Het akoestisch onderzoek voor de N261 heeft zich in eerste instantie beperkt tot de eerstelijnsbebouwing in het gebied. Dit is de geluidgevoelige bebouwing die ‘vrij zicht’ heeft op de weg, bovendien is de geluidgevoelige bebouwing die achter de bedrijven ligt ook meegenomen in het model. Aangezien het hier om een indicatief onderzoek ging in het kader van een MER is een aanname gedaan over de vormgeving van de gebouwen: woningen bestaan standaard uit drie geluidgevoelige woonlagen en bedrijven zijn altijd 8 meter hoog. De inschatting wat bedrijven zijn en wat woningen is gedaan op basis van de ondergronden van de gemeente (Grootschalige Basiskaarten, GBKN).

Om van het totale gebied in de geluidzone toch een indicatie te verkrijgen van het effect van een variant is in de Milieueffectrapportage gewerkt met een bestand met daarin de zwaartepunten van postcodes. Van elke postcode is bekend hoeveel woningen daaraan gekoppeld zijn.

Van deze zwaartepunten zijn rekenpunten gemaakt waarop de geluidbelasting berekend is, vervolgens zijn de aantallen woningen per klasse gesommeerd.

Als gevolg van het werken met zwaartepunten is het mogelijk dat deze punten op plekken komen waar eigenlijk geen woningen te vinden zijn, zie de schematische weergave in figuur 1.1.



Geschetst zijn drie postcodegebieden, de bovenste twee liggen aan weerszijden van de weg en hebben hun zwaartepunt (waar gerekend wordt) op een ‘logische plek’: de
figuur 1.1 schema postcodegebieden
een gemiddelde voor alle woningen in

dit gebied.

Het onderste gebied ligt aan weerszijden van de weg, waardoor het rekenpunt dicht op de weg komt te liggen. Hier wordt dan een aanzienlijk hogere geluidbelasting berekend dan werkelijk zal optreden op de gevels.

Aangezien deze methodiek uitsluitend gebruikt is ter vergelijking van de effecten van de verschillende alternatieven is deze aanpak doelmatig voor een milieueffectrapportage. Het betekent wel dat de exacte aantallen geluidbelaste woningen iets kunnen afwijken van de aantal die in tabel 9.8 van de Milieueffectrapportage zijn genoemd.

Door alle woningen binnen de geluidscontouren van 55 d(B)A in beschouwing te nemen, wordt een goed beeld van de geluidsproblematiek geschapen.

In bijlage 1 van dit document zijn voor het MMA de geluidscontouren van 50 en 55 d(B)A aangeduid, zoals die in de Milieueffectrapportage zijn berekend. In kleur is de maatgevende geluidbelasting op de woningen binnen deze contour aangegeven. Het achterliggende gebied is niet op deze wijze gemodelleerd. Daar zullen geluidbelastingen optreden die lager zijn dan die op de eerstelijnsbebouwing. Om een vergelijking met het voorkeursalternatief mogelijk te

maken, zijn in bijlage 2 van dit document dezelfde gegevens voor het voorkeursalternatief weergegeven.

Overwogen kan worden gelijktijdig met de reconstructie van de weg ook de geluidhinder op deze woningen te saneren. Er is daarom nader onderzocht welke maatregelen benodigd zijn bij het MMA om alle woningen terug te brengen naar een maximale geluidbelasting van 55 dB(A).

Daarbij is nu gerekend met een verharding van geluidarm asfalt met een geluidreductie van 4d(B)A in plaats van de in de milieueffectrapportage voorziene ZOAB deklaag. Als gevolg daarvan nemen de geluidbelastingen nog verder af. Op een aantal plekken treedt echter ook dan nog dan nog een geluidbelasting op van meer dan 55 dB(A). Om op deze locaties de geluidbelastingen te reduceren tot 55 dB(A) zijn aanvullende geluidafschermdende voorzieningen benodigd. Deze aanvullende voorzieningen zijn nu eveneens bepaald. Daarbij wordt aangetekend dat de hieronder gegeven conclusies op het niveau van een MER zijn en dat voor het exact bepalen van de maatvoering van afschermdende constructies aanvullend akoestisch onderzoek nodig is.

De totale lengte voor deze geluidsschermen bedraagt 2.900 meter met een hoogte die varieert van 1 tot 4 meter. In tabel 1.3 zijn deze lengtes en hoogtes van de verschillende schermen weergegeven. De totale kosten van deze geluidafschermdende voorzieningen komen op een bedrag van € 5,5 miljoen (excl. BTW). Deze kosten komen bovenop het bedrag van € 110-140 miljoen (excl. BTW) dat in de Milieueffectrapportage is genoemd voor het MMA

Tabel 1.3 Hoogtes geluidsschermen bij sanering tot 55 d(B)A

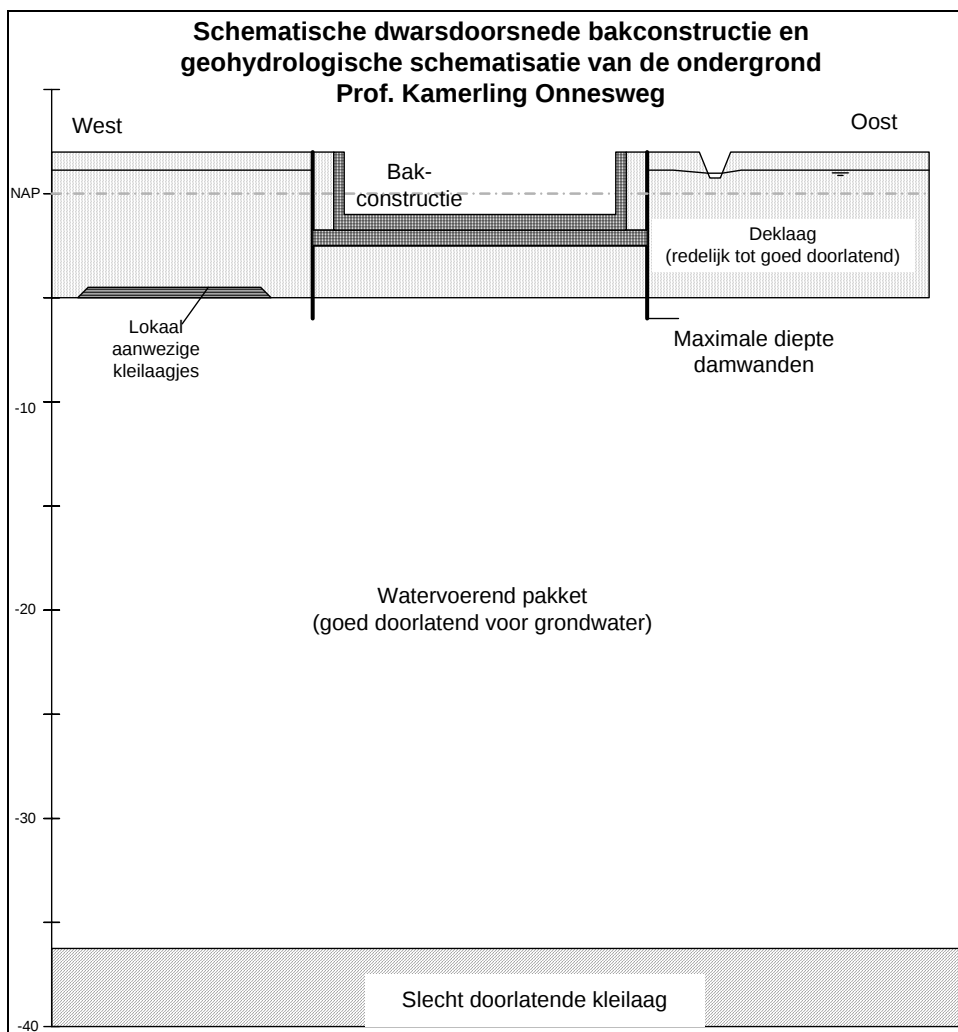
Hoogte	Globale lengte
1 meter	300 m
2 meter	900 m
3 meter	1300 m
4 meter	400 m

2. Grondwater

- a. Grondwaterstroom bij Professor Kamerling Onnes-weg niet evenwijdig maar onder zeker 45 graden met tunnelbak.

De grofheid van de toegepaste gegevens sluit een marge niet uit, maar 45 graden is erg veel. Evenwijdig tot zo'n 20 graden is plausibeler. De tunnel vormt een beperkt hydrologisch obstakel voor de horizontale doorstroming. Het effect op de grondwaterstand zal echter niet anders zijn. De tunnelbak is immers ondiep en wordt in een goeddoorlatend dik zandpakket gerealiseerd. Recente boringen geven aan dat ter plaatse geen sprake is van doorlopende klei of leemlagen. Het grondwater neemt de weg van de minste weerstand en zal onder de bak door stromen, waardoor netto geen effect verwacht wordt, zeker niet in de natuurparel aan de westzijde van de N261.

Bij de beoordeling van de grondwaterstroming dient op de eerste plaats de bodemopbouw in ogenschouw te worden genomen. Deze is onder anderen bekend uit enkele boorbeschrijvingen in DINO (3 boringen 30 à 40 m onder maaiveld, binnen een afstand van 300 m), en recent voor dit project uitgevoerd grondonderzoek ter plaatse van de kruising met de PKO-weg (IJnpijn-Blokpoe, B03 en B04, tot circa 8 m onder maaiveld). Figuur 2.1 geeft een schematisch beeld van de bodemopbouw.



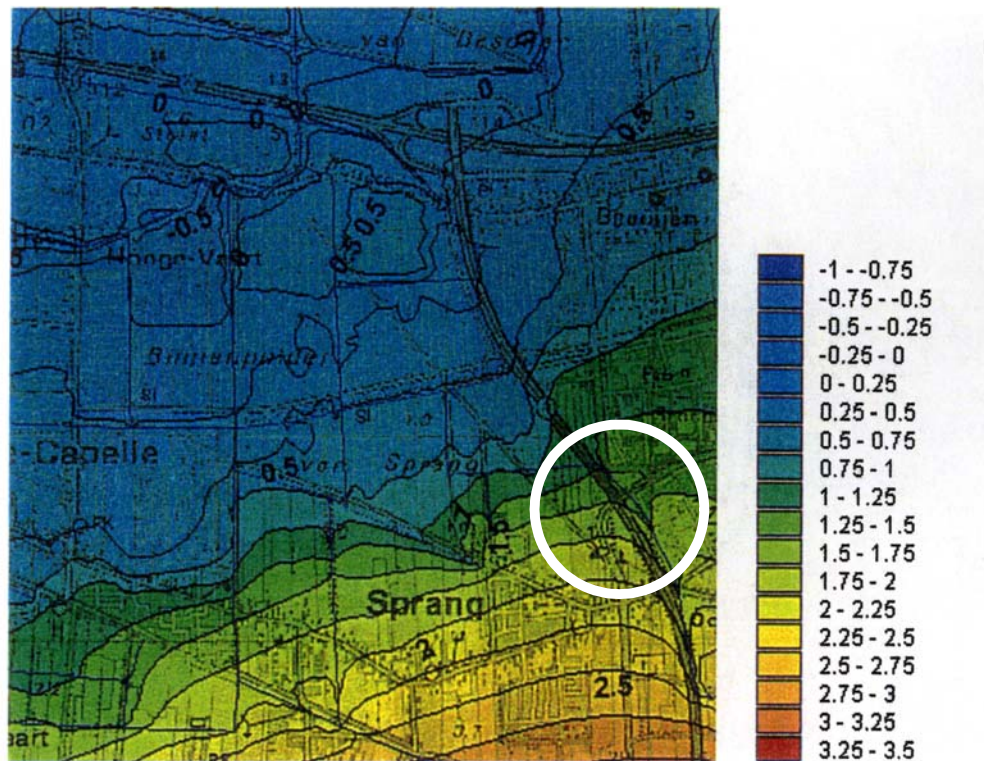
Figuur 2.1: Dwarsdoorsnede Prof. Kamerling Onnesweg

De maaiveldhoogte is circa 2 m boven NAP. De bovenste 4 m van de ondergrond bestaat uit fijn leemhoudend zand, met daaronder matig fijn tot matig grof zand met een kleilaagje op circa NAP-5 m. Dit materiaal behoort tot de Nuenen-groep en kan worden gekenschetst als een matig tot goed doorlatende deklaag. Daaronder bevindt zich het eerste watervoerende pakket, dat bestaat uit matig grof tot grof zand. De onderkant van dit pakket ligt op circa NAP-36 m.

Bijlage 3 toont de isohypsen van het grondwater langs de N261. De weergegeven isohypsen zijn een berekeningsresultaat uit het grondwatermodel "Waterdoelen" dat door NITG-TNO is gebouwd in opdracht van de Provincie Noord-Brabant. Het kaartje geeft zowel grondwaterstanden weer (rode lijnen) als grondwaterstijghoogten in het eerste watervoerende pakket (blauwe lijnen). Uit de kaart kunnen de volgende zaken worden afgeleid:

- o de regionale grondwaterstroming in het watervoerende pakket is noord-noordwest, en vrijwel evenwijdig aan de as van de N261;
- o er is sprake van een geringe kweldruk (circa 20 cm): er wordt grondwater opwaarts afgevoerd vanuit het watervoerend pakket, naar de deklaag, waar het wordt afgevoerd door watergangen.
- o de richting van de grondwaterstroming in de deklaag kan lokaal wat afwijken van die in het watervoerende pakket. Dat blijkt ook uit de isohypsenkaart in het rapport waarnaar de commissie m.e.r. verwijst (Facetnota integraal waterbeheer landgoed Driessen. Iwaco 2000): zie figuur 2.2 (kruising PKO-weg in witte cirkel). De oorzaak hiervoor is: de aanwezigheid van een ontwaterende sloot aan

de oostzijde van de N261, mogelijk versterkt door de aanwezigheid van leemlagen aan de onderzijde van de deklaag.



Figuur 2.2: Met een grondwatermodel berekende grondwaterstanden nabij PKO-weg (Bron: Iwaco 2000)

De grondwaterstroming in het watervoerende pakket wordt niet geblokkeerd, doordat de bak evenwijd ligt aan de stromingsrichting. Daarnaast is het zo dat de constructie niet of slechts voor een klein deel tot in het watervoerende pakket wordt gebouwd

In de deklaag kan de grondwaterstroming wel enigszins worden geblokkeerd: die stroming ligt onder een hoek van 20 tot 40 graden met de as van de weg. Deze blokkade zal geen effecten hebben: het gaat om een beperkte hoeveelheid grondwater die zonder veel opstuwning onder de bakconstructie door kan stromen. In één boring is aan de onderzijde van de deklaag een dunne kleilaag aangetroffen. Die zou lokaal voor enige opstuwning kunnen zorgen. Dit risico kan volledig worden uitgesloten door aan de westzijde van de bakconstructie een watergang aan te leggen.

Zoals hiervoor is beschreven zijn er geen significante effecten op het grondwater te verwachten nadat de bakconstructie is gebouwd. Er is dus geen invloed op het grondwatersysteem in de omgeving en met name in de natte natuurparel ten noordwesten van de kruising N261-Prof. Kamerling Onnesweg en in de Habitatrichtlijngebied de Langstraat.

De effecten die optreden in de bouwphase hangen af van de bouwmethode:

- o bemaling (bronnering) van een bouwput heeft relatief grote (verdrogende) effecten op de omgeving, waarschijnlijk ook in de natte natuurparel, en mogelijk ook in het Habitatrichtlijngebied.
- o bemaling met retourbemaling heeft ook effecten, maar afhankelijk van de hoeveelheid water die wordt geretourneerd, zijn die effecten minder groot.
- o aanleg in een bouwput die is afgesloten van het grondwater, door middel van damwanden en onderwaterbeton: deze bouwmethode heeft geen significante

effecten op het grondwater in de omgeving, mits de constructie voldoende waterdicht is

De aanleg van de tunnel N261-Prof. Kamerling Onnesweg zal plaatvinden in een bouwput met damwanden en onderwaterbeton. De effecten op de omgeving zijn dus niet significant, niet in de bouwfase en niet in de gebruiksfase.

b. Vermijden van grondwatereffecten door damwand bij Europalaan niet onderbouwd.

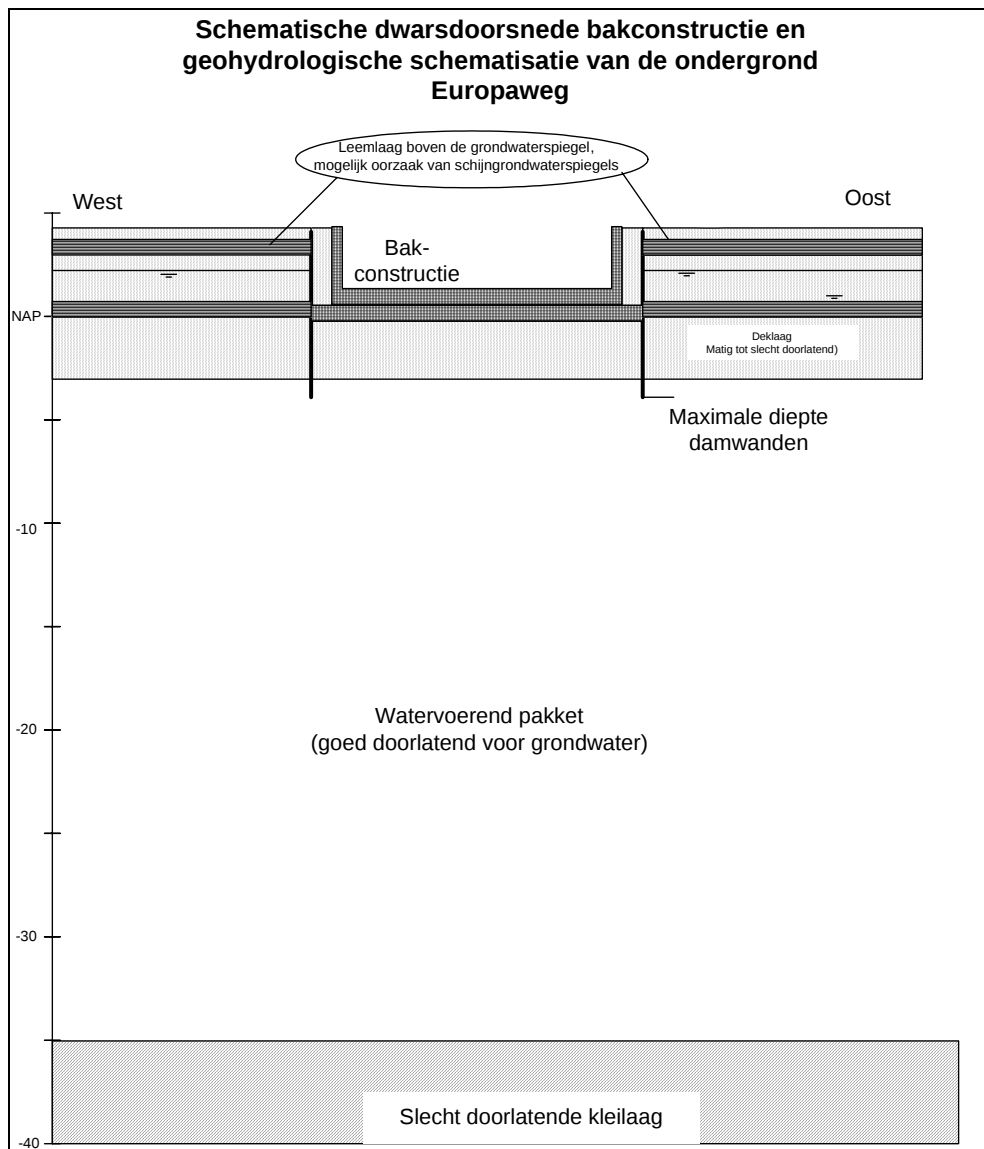
Nabij de Europalaan komen leemlagen voor op enkele meters diepte, zo blijkt ook uit de eerste resultaten van recente boringen. Mogelijk bestaat er hierdoor een schijngrondwaterspiegel. Wanneer deze spiegel doorloopt tot in de natte parel, is behoud hiervan voor die natte natuur van belang. Daarom dient de damwand goed aan te sluiten op de leemlaag, zodat 'lekkage' en daardoor afname van de eventueel aanwezige schijngrondwaterstand voorkomen wordt.

De damwand doorsnijdt deze leemlagen tot in het eerste watervoerend pakket. Er van uitgaand dat de leemlaag aaneengesloten is, wordt het deel boven de leemlaag en binnen de damwanden (de toekomstige tunnel) hydrologisch geïsoleerd. Zo hoeft er niet bemalen te worden (alleen hemelwater, geen grondwater). Daarnaast ligt de stromingsrichting van het grondwater ook hier naar verwachting bijna parallel aan of anders richting de tunnel en vormt de bak daardoor geen hydrologisch obstakel voor de natuurplek aan de oostzijde van de weg, mits eventueel aanwezige schijngrondwaterstanden in stand worden gehouden. De grondwaterstroming blijft gelijk.

Tot slot wordt hemelwater dat in de bak valt gefilterd en in de directe nabijheid weer in de grond gebracht via zaksloten of retourbemaling. In de huidige situatie wordt het water van de N261 afgevoerd naar de bermen, al dan niet via zaksloten. Hierdoor vindt evenmin verdroging plaats, terwijl de waterkwaliteit door de bezinking in de pompkelder van de tunnel en door eventuele filtering verbetert.

Door voor de realisatie gebruik te maken van damwanden wordt dus geen effect verwacht op het grondwatersysteem van de nabij gelegen natte parel.

Ook bij deze locatie gaan we aan de hand van de bodemopbouw (figuur 2.3) en de isohypsenkaart (Bijlage 3 bij dit document) na hoe de grondwaterstroming hier verloopt.



Figuur 2.3 Dwarsdoorsnede Europaweg

Het maaiveld ligt nabij de Europalaan op circa NAP+8 m. De waterspiegel van het verzadigde grondwater ligt op circa NAP+5.5 tot NAP+6 m. Boven deze grondwaterspiegel komen in dit gebied op vrij grote schaal leemlagen voor. Die leemlaag is ook bij recent voor dit project uitgevoerd grondonderzoek aangetroffen (IJnpijn-Blokpoel, B07: leem van 1,5 tot 3 m onder maaiveld). Ook op grotere diepten komen er leemlagen in de deklaag voor. Tussen circa NAP-3 en NAP-45 m ligt het zeer goed doorlatende watervoerende pakket.

Op de bovenste leemlaag komt plaatselijk zogenaamd schijngrondwater voor. Bij het hiervoor genoemde grondonderzoek werd geen schijngrondwater gemeld. In de omgeving ervan zullen echter zeker schijngrondwaterspiegels voorkomen, zeker in natte perioden. Dat leidt daar dan tot ondiepe grondwaterstanden, vochtige plekken en op circa 1 km ten oosten van de wegkruising zelfs een ven.

Ter plaatse van de wegkruising bevindt zich boven de leemlaag slechts 1,5 m fijn leemhoudend zand. Dat zandpakketje heeft een zeer gering doorlaatvermogen. De horizontale grondwaterstroming is er dus zeer gering. De natte plekken ontstaan vooral door de neerslag die op de leemlaag stagneert, en vrijwel niet door horizontale stroming. Door de aanleg van de wegkruising wordt de ondiepe leemlaag doorsneden. Dit kan echter niet leiden tot opstuwing van schijngrondwater, of het weglekken van veel schijngrondwater,

omdat de horizontale stroming in het schijngrondwater nihil is. Binnen de bouwput zal de leemlaag worden weggegraven. Dat leidt binnen de bouwput wel tot een beter contact met het diepe grondwater, maar buiten de bouwput zal niet het geval zijn, omdat er damwanden worden geplaatst, die na de bouw ook niet zullen worden verwijderd. Door de damwand te gebruiken als onderdeel van de buitenwand van de tunnel, kan deze behouden blijven. Daarmee blijft ook de aansluiting op de lemlagen gewaarborgd.

Daarnaast ligt de stromingsrichting van het grondwater ook hier bijna parallel aan de as van de tunnel en vormt de bak daardoor geen hydrologisch obstakel.

Tot slot wordt hemelwater dat in de bak valt gefilterd en in de directe nabijheid weer in de grond gebracht via zaksloten of retourbemaling. In de huidige situatie wordt het water van de N261 afgevoerd naar de bermen, al dan niet via zaksloten. Hierdoor vindt evenmin verdroging plaats, terwijl de waterkwaliteit door de bezinking in de pompkelder van de tunnel en door eventuele filtering verbetert.

Door voor de realisatie gebruik te maken van damwanden wordt dus geen effect verwacht op het grondwatersysteem.

Zoals hiervoor is beschreven zijn er geen significante effecten op het grondwater te verwachten nadat de bakconstructie is gebouwd.

De effecten die optreden in de bouwfase hangen af van de bouwmethode:

- o bemaling (bronnering) van een bouwput heeft relatief grote (verdrogende) effecten op de omgeving, waarschijnlijk ook in de natte natuurplek, en mogelijk ook in het Habitatrictlijngebied.
- o bemaling met retourbemaling heeft ook effecten, maar afhankelijk van de hoeveelheid water die wordt geretourneerd, zijn die effecten minder groot dan bij .
- o aanleg in een bouwput die is afgesloten van het grondwater, door middel van damwanden en onderwaterbeton: deze bouwmethode heeft geen significante effecten op het grondwater in de omgeving, mits de constructie voldoende waterdicht is

De aanleg van de tunnel N261-Europaweg zal plaatvinden in een bouwput met damwanden en onderwaterbeton. De effecten op de omgeving zijn dus niet significant, niet in de bouwfase en niet in de gebruiksfase.

- c. Afwezigheid van effecten op Habitatrictlijngebieden en PEHS is niet voldoende onderbouwd. Langstraat (Prof. Kamerlingh Onnesweg): er worden geen significante effecten verwacht op het regionale grondwatersysteem, noch in de bouwfase, noch in de gebruiksfase. Voor de onderbouwing van deze conclusie wordt verwezen naar 2a. Loonse en Drunense Duinen (Europalaan): door de damwand te gebruiken als onderdeel van de buitenwand van de tunnel, kan deze behouden blijven. Daarmee blijft ook de aansluiting op de lemlagen gewaarborgd. Verder zijn geen grondwatereffecten verwacht. Daardoor wordt er ook geen effect op het grondwater in de nabijgelegen natte preek verwacht. Voor de onderbouwing van deze conclusie wordt verwezen naar 2b.

3. Natuurbescherming

- a. Vragen over aantasting en maatregelen van Drijvende Waterweegbree.

De locatie bij de Bevrijdingsweg waar de Drijvende Waterweegbree een groeiplaats heeft (gehad) gaat verloren met de werkzaamheden. De soort is in 2004 niet meer aangetroffen. Gezien de beschermde status dient hier wel aandacht aan besteed te worden. Voorafgaand aan de werkzaamheden zelf vindt een laatste veldbezoek plaats waarbij op de te vergraven locaties gekeken wordt of deze soort wel of niet aanwezig is. Bij afwezigheid: geen maatregelen

nodig. Wel aanwezig: bestaande planten verplaatsen naar geschikt (gemaakte) sloten buiten het plangebied zoals beschreven in de natuurtoets onder generieke maatregelen

- b. Conclusie dat geen significante gevolgen optreden in Habitatrictlijngebieden is niet systematisch opgebouwd.

In het algemeen worden geen effecten verwacht vanuit (grond)water (zie vraag 2), enerzijds doordat grondwaterstromen niet wijzigen, en anderzijds omdat er geen grondwaterafhankelijke soorten/vegetaties in de beschermde gebieden voorkomen. De Drijvende waterweegbree is een soort van voedselarme situaties, die bijvoorbeeld ontstaan in kwelgebieden. Wanneer alsnog geconstateerd wordt dat de grondwaterstromen wel veranderen moet nagegaan worden of dit invloed heeft op de watergangen waar de Drijvende Waterweegbree in voorkomt.

Op de Langstraat is geen negatief effect voorzien, maar bestaat juist de mogelijkheid het gebied te vergroten, doordat de bestaande toe- en afritten worden verlegd. Verder wordt bij de Loonse en Drunense Duinen en Huis ter Heide in beide alternatieven een deel groen verwijderd. Dit is bij het VKA Habitatrictlijn-groen wat echter niet uit bijzondere habitats bestaat die bijgedragen hebben aan de aanwijzing tot Habitatrictlijn gebied. Vanuit dat oogpunt heeft dit verlies geen negatief effect op de duurzame instandhouding van soorten, mits conform de regelgeving compensatie en/of mitigatie plaatsvindt. In het MMA wordt de natte parel in zijn geheel niet aangetast, maar worden wel andere waardevolle groenstructuren verwijderd. Daarom is geen onderscheid gemaakt tussen VKA en MMA.

Overigens dient de afweging in het kader van de beschermde gebieden los te staan van andere positieve effecten. De aanleg van het ZOAB leidt tot een afname van de verstoring, maar de kwalificerende soorten in de beschermde gebieden zijn geen van alle gevoelig voor verstoring door geluid. Het ruimtebeslag op Langstraat (ook al leidt dit niet tot significante effecten) dient wel gecompenseerd te worden. Dit is wel opgenomen in de tabel onder Compensatie, maar komt niet duidelijk terug in de beschrijving 'Vernietiging - A59'.

- c. Toevoegen nieuw rode lijst voor Nederlandse vogels die na het schrijven van de natuurtoets is verschenen.

In november 2004 heeft Minister Veerman (LNV) de rode lijsten vastgesteld. De rode lijst van vogels is daarbij ten opzichte van de lijst van 1994 sterk gewijzigd.

De rode lijst geeft aan welke soorten in Nederland extra aandacht behoeven omdat ze in aantallen achteruitgaan. Daarbij worden 5 klassen benoemd: gevoelig, kwetsbaar, bedreigd, sterk bedreigd en verdwenen.

Het ministerie en soortbeschermende instanties (zoals Vogelbescherming Nederland) richten zich in hun beleid op de bescherming van de leefgebieden van deze rode lijst soorten. Een groot deel van de vogels wordt beschermd via de Flora en faunawet. Dat betekent dat het bijvoorbeeld niet is toegestaan om broedende vogels te verstoren of nesten te vernietigen.

Het project N261 heeft tot doel het realiseren van een aantal ongelijkvloerse kruisingen op de N261. Bij het ontwikkelen van alternatieven is erop gelet gebieden met een beschermingsstatus zoveel mogelijk te sparen. Daarmee worden dan ook veelal de leefgebieden van kwetsbare soorten beschermd.

Het (bureau-)onderzoek van Arcadis (2004) liet zien dat er in de omgeving van het plangebied een drietal Rode lijstsoorten van de lijst van 1994 zeker voorkomen namelijk de Groene Specht, de Roodborsttapuit en de Patrijs. De Roodborsttapuit staat niet meer op de Rode lijst van 2004. Er zijn wel een aantal soorten bijgekomen in de categorie 'Gevoelig', zie hiervoor tabel 3.1. (Ter informatie, de waarnemingen dateren van 1998). SOVON heeft op basis van

uurhokgegevens (5x5 km) een inschatting gemaakt van de aanwezigheid van de overige Rode Lijstsoorten volgens de Rode lijst van 1994. Deze soorten zijn niet aangetroffen bij het onderzoek dat de Provincie heeft uitgevoerd in het plangebied.

Tabel 3.1: voorkomen Rode lijstsoorten vogels met locatieduiding.

Nederlandse naam	Rode lijst 2004 categorie	Locatie voorkomen (volgens Arcadis 2004)
Groene specht	Kwetsbaar	Ten zuiden van Loon op Zand buiten het plangebied.
Patrijs	Kwetsbaar	Buiten het plangebied bij vloeivelden in het zuiden en in de omgeving van Spang-Capelle (nu woningbouwlocatie)
Graspieper	Gevoelig	Omgeving Meerdijkse driessen
Veldleeuwerik	Gevoelig	Ten zuiden van Loon op Zand
Gele kwikstaart	Gevoelig	Omgeving Meerdijkse driessen
Spotvogel	Gevoelig	Binnenpolder Besoijen en Sprang
Kneu	Gevoelig	Binnenpolder van Sprang en waalwijk
Huismus	Gevoelig	Sprang, binnenpolder van Waalwijk, ten noorden van Blauwe meer, omgeving tv toren
Ringmus	Gevoelig	Sprang
Boerenwaluw	Gevoelig	Binnenpolder van Waalwijk
Matkop	Gevoelig	Loonse en Drunense duinen
Onderstaande soorten komen in de regio voor		
Paapje	Bedreigd	Niet bekend (uurhok).
Watersnip	Bedreigd	Niet bekend (uurhok).
Kerkuil	Kwetsbaar	Niet bekend (uurhok).
Steenuil	kwetsbaar	Niet bekend (uurhok).
Zomertaling	kwetsbaar	Niet bekend (uurhok).
Nachtzwaluw	Kwetsbaar	Niet bekend (uurhok).
Visdief	Kwetsbaar	Niet bekend (uurhok).
Grutto	Gevoelig	Niet bekend (uurhok).
Tureluur	Gevoelig	Niet bekend (uurhok).

4. Ecoduct

- a. In het MER had meer over het ecoduct moeten staan.

Realisering van het ecoduct is gepland in het Brabant brede ontsnipperingsprogramma en daarom uit het MER N261 gehaald. Dit ontsnipperingsprogramma is door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Enkele honderden knelpunten zijn reeds opgelost, anderen zijn nog in diverse stadia van voorbereiding en uitvoering. Uitgangspunt is dat dit ecoduct gerealiseerd is vóór reconstructie van de N261, volgens planning dus vóór 2010. Daarnaast zijn ten noorden van Loon op Zand en Kaatsheuvel 4 kleinwildtunnels gepland. Vanwege de hoge investeringskosten is over de realisering en planning van het ecoduct nog geen zekerheid te geven. Echter, ook als het ecoduct niet doorgaat, dan worden de tunnels wél aangelegd.

5. Controleerbaarheid

- a. De achtergrondrapporten voor verkeer, lucht en geluid plus een Plan van Aanpak voor lucht ontbreken.

In het MER staat beschreven dat aan het MER een Voorstudie ten grondslag ligt, waarin de verkeersprognoses zijn verantwoord en waarin een selectie van oplossingen voor de aansluitingen is weergegeven. Bij de verkeersprognoses is gebruik gemaakt van het NRM/SWAB A2 model dat in samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Brabant tot stand is gekomen. Dit model is in het kader van de Voorstudie N261 qua wegnet en zonering verfijnd en gekalibreerd op de verkeersbelastingen in 1998. Vervolgens zijn met dit model prognoses gemaakt voor het jaar 2020. In de Voorstudie is een en ander onderbouwd en zijn de resultaten van de verkeersmodelberekeningen weergegeven. Deze resultaten van de verkeersmodel-berekeningen hebben als basis gediend voor de geluid- en luchtberekeningen zoals die in het MER zijn verwoord. Er zijn geen aparte rapporten voor de geluid- en luchtberekeningen uitgebracht.

Alle gehanteerde uitgangspunten en resultaten van de lucht- en geluidberekeningen zijn in het Tracé-MER rapport verwoord. Voor de nieuwe berekeningen die in september/oktober 2005 zijn uitgevoerd zijn deze gegevens in de bijlagen bij dit document opgenomen.

- b. Actualisering luchtgegevens

De paragrafen (3.3.4 en 9.3) in de Milieueffectrapportage met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn getoetst en correct bevonden. De tabellen 2 en 5 in bijlage 2 van de Milieueffectrapportage blijken voor enkele waarden niet te corresponderen met de genoemde waarden in het rapport. Deze tabellen zijn nu opnieuw aangemaakt en samen met de andere tabellen opgenomen in bijlage 4 bij dit document. Dit betreft de tabellen A1 tot en met A3 voor de luchtkwaliteit bij de gevels van de dichtstbij gelegen woningen en B1 tot en met B3 voor de buitenlucht aan de rand van de weg.

Er is inmiddels een nieuwe versie van het CAR II model beschikbaar, versie 4.0. Met dit model is het mogelijk om ook berekeningen uit te voeren voor het jaar 2020. Tevens mag met het van kracht worden van de meetregeling luchtkwaliteit 2005 voor de fijn stof fractie de zeezout-correctie toegepast worden.

Om de resultaten van de berekeningen onderling te kunnen vergelijken zijn op basis van deze nieuwe inzichten alle berekeningen voor zowel gevel als buitenlucht opnieuw uitgevoerd met het nieuwe model en de aftrek van zeezout.

Om ook de gevoeligheid van de verkeersprognoses op de luchtkwaliteit te kunnen bepalen zijn de berekeningen voor de autonome ontwikkeling en het voorkeursalternatief nu eveneens

uitgevoerd met verkeersintensiteit die 20% hoger ligt dan de verkeersprognose waar de Milieueffectrapportage van uit gaat.

Er is gerekend voor de huidige situatie (2002) en het jaar 2020. Tevens is gerekend voor 2010 omdat uiterlijk in 2010 voldaan moet worden aan de grenswaarde voor NO₂. Aangezien alleen de verkeersintensiteiten voor 2020 bekend zijn, zijn deze intensiteiten ook voor 2010 gebruikt. Voor 2010 is dus sprake van een overschatting. Door deze aanname kan de bijdrage van het wegverkeer in de luchtverontreiniging in 2010 iets hoger uitvallen dan ze in werkelijkheid is.

In het Milieueffectrapportage staat op blz. 112/113 beschreven dat bij de berekeningen die voor het luchtonderzoek zijn uitgevoerd is uitgegaan van twee locaties, nl:

- De rand van de weg
- De gevel van de dichtstbij gelegen woningen of andere gevoelige bestemmingen. De ligging van de locatie hangt samen met de afstand tot de weg-as, de receptorafstand. Bij de berekeningen die aan de rand van de weg zijn uitgevoerd is de gehanteerde receptorafstand de afstand van de weg-as tot de rand van de weg. Deze afstand is bepaald op 12 meter voor alle locaties.

Bij de berekeningen die ter hoogte van de gevel zijn uitgevoerd is de gehanteerde receptorafstand de afstand van de weg-as tot de gevel. Aangezien de ligging van de gevoelige bestemmingen ten opzichte van de weg variëren voor de verschillende locaties variëren ook de receptorafstanden. De gehanteerde afstanden staan in de Milieueffectrapportage vermeld in tabel 9.3 (blz. 114).

De resultaten van de nieuwe berekeningen staan vermeld in bijlage 4 bij dit document in de tabellen A4-A12 (ter hoogte van de gevel) en in de tabellen B4-B12 (ter hoogte van de buitenlucht).

De conclusies in het MER ten aanzien van de luchtkwaliteit zijn dat de concentraties NO₂, benzeen, SO₂, CO en BaP ruim onder de grenswaarden in 2010 blijven en daarom niet als probleemstof kunnen worden beschouwd. Alleen voor de concentratie fijn stof (PM₁₀) wordt de grenswaarde overschreden. In het MER is aangegeven dat dit nagenoeg volledig veroorzaakt wordt door de achtergrondconcentratie.

De conclusie dat van de normen uit het Besluit luchtkwaliteit, alleen de PM₁₀ etmaalgemiddelde grenswaarde wordt overschreden, blijft volgens de resultaten van de nieuwe berekeningen ongewijzigd. Dit geldt zowel voor 2010 als voor 2020 en zowel voor de buitenlucht aan de rand van de weg als ter hoogte van de gevel.

Uit de nieuwe berekeningen met een extra verhoogde verkeersintensiteit van 20% blijkt dat ook in dat geval alleen de PM₁₀ etmaalgemiddelde grenswaarde wordt overschreden.

De resultaten voor PM₁₀ zijn in onderstaande tabellen samengevat.

In tabellen 5.1 zijn de overschrijdingen in de buitenlucht ter hoogte van de rand van de weg weergegeven voor de autonome ontwikkeling (AO) en het Voorkeursalternatief/MMA. In tabel 5.2 is deze situatie weergegeven met een 20% verhoogde verkeersintensiteit. In tabel 5.3 zijn de overschrijdingen (ter hoogte van de gevels) weergegeven voor de autonome ontwikkeling (AO) en het Voorkeursalternatief /MMA. In tabel 5.4 is deze situatie weergegeven met 20% verhoogde verkeersintensiteit.

Tabel 5. 1: Overschrijdingen (t.h.v. buitenlucht) AO en VKA/MMA

Locatie nr	PM₁₀									
	Jaargemiddel d		Achtergrond	Aantal overschrijdingen 24- uurgemiddelde per jaar		Jaargemiddel d		Achtergrond	Aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde per jaar	
	2010 [µg/m³]		2010 [µg/m³]	2010 grenswaarde		2020 [µg/m³]		2020 [µg/m³]	2020 grenswaarde	
	AO	VKA/ MMA		AO	VKA/ MMA	AO	VKA /MMA A		AO	VKA/ MMA
1	33	32	30	54	52	32	32	29	49	47
2	32	32	29	51	48	31	31	29	46	44
3	33	33	29	57	53	32	32	29	51	48
4	32	31	30	47	45	31	30	29	42	41
NORM	40		40	35		40		40	35	

Tabel 5.2: Overschrijdingen (t.h.v. buitenlucht) AO en VKA/MMA: verkeersintensiteit 20% verhoogd

Locatie nr	PM₁₀									
	Jaargemiddel d		Achtergrond	Aantal overschrijdingen 24- uurgemiddelde per jaar		Jaargemiddel d		Achtergrond	Aantal overschrijdingen 24- uurgemiddelde per jaar	
	2010 [µg/m³]		2010 [µg/m³]	2010 grenswaarde		2020 [µg/m³]		2020 [µg/m³]	2020 grenswaarde	
	AO	VKA/ MMA		AO	VKA/ MMA	AO	VKA /MMA A		AO	VKA / MMA
1	33	33	30	57	54	32	32	29	52	49
2	33	32	29	54	51	32	31	29	49	46
3	34	33	29	61	57	33	32	29	55	51
4	32	31	30	49	47	31	31	29	44	42
NORM	40		40	35		40		40	35	

Tabel 5.3: Overschrijdingen (t.h.v. gevel) AO en VKA/MMA

Locatie nr	PM ₁₀									
	Jaargemiddel d		Achtergrond	Aantal overschrijdingen 24- uurgemiddelde per jaar		Jaargemiddel d		Achtergrond	Aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde per jaar	
	2010 [µg/m ³]		2010 [µg/m ³]	2010 grenswaarde		2020 [µg/m ³]		2020 [µg/m ³]	2020 grenswaarde	
	AO	VKA/ MMA		AO	VKA/ MMA	AO	VKA /MMA A		AO	VKA/ MMA
1	32	31	30	47	46	31	31	29	43	42
2	31	30	29	42	41	30	30	29	37	36
3	32	31	29	47	45	31	30	29	42	41
4	30	30	30	41	40	30	30	29	37	36
NOR M	40		40	35		40		40	35	

Tabel 5.4: Overschrijdingen (t.h.v. gevels) AO en VKA/MMA: verkeersintensiteit 20% verhoogd

Locatie nr	PM ₁₀									
	Jaargemiddel d		Achtergrond	Aantal overschrijdingen 24- uurgemiddelde per jaar		Jaargemiddel d		Achtergrond	Aantal overschrijdingen 24- uurgemiddelde per jaar	
	2010 [µg/m ³]		2010 [µg/m ³]	2010 grenswaarde		2020 [µg/m ³]		2020 [µg/m ³]	2020 grenswaarde	
	AO	VKA/ MMA		AO	VKA/ MMA	AO	VKA /MMA A		AO	VKA / MMA
1	32	32	30	49	47	31	31	29	44	43
2	31	31	29	43	42	30	30	29	38	37
3	32	32	29	50	47	31	31	29	44	43
4	31	30	30	42	41	30	30	29	37	37
NOR M	40		40	35		40		40	35	

De resultaten laten zien dat het aantal overschrijdingen van de grenswaarden bij het voorkeursalternatief/MMA lager blijft dan bij de autonome ontwikkeling. Dit wordt veroorzaakt door de betere doorstroming bij het voorkeurs-alternatief/MMA. De tabellen laten ook zien dat het verkeer op de N261 slechts een marginale bijdrage in de PM₁₀ concentratie levert.

De berekeningen met een extra verhoogde intensiteit van 20% tonen aan dat het aantal overschrijdingen van de PM 10 etmaalgemiddelde grenswaarde slechts marginaal hoger uitvalt.

Uit de berekeningen kan dus worden geconcludeerd dat van de normen uit het Besluit luchtkwaliteit, alleen de PM10 etmaalgemiddelde grenswaarde wordt overschreden in 2010 en 2020, zowel voor de rand van de weg als ter hoogte van de gevel. Verder blijft voor de vergelijking van de autonome ontwikkeling en het voorkeursalternatief/MMA dezelfde conclusie als in het hoofdrapport gelden: het voorkeursalternatief/MMA scoort licht beter dan de autonome ontwikkeling, met name gebaseerd op het aantal dagen etmaalgemiddelde overschrijdingen voor fijn stof (PM10). Het voorkeursalternatief en het MMA leveren dus een positieve bijdrage leveren aan de concentratie PM10. Met dit plan voor de N261 frustreert de provincie het beleid van het Rijk dus niet om de PM10 problematiek op te heffen, maar draagt zij juist bij aan de verlaging van de PM10 concentratie.

De gevoeligheidsanalyse laat zien dat in geval de verkeersintensiteit in 2020 20% hoger zou uitvallen dan geprognosticeerd, dit slechts een marginale verhoging van het aantal overschrijdingen van de PM 10 etmaalgemiddelde grenswaarde tot gevolg heeft. Voor de overige stoffen leidt een dergelijke extra verkeersgroei niet tot overschrijdingen van grenswaarden.

c. **Plan van aanpak voor lucht ontbreekt**

De conclusies in het MER ten aanzien van de luchtkwaliteit zijn dat de concentraties NO₂, benzeen, SO₂, CO en BaP ruim onder de grenswaarden in 2010 blijven en daarom niet als probleemstof kunnen worden beschouwd. Alleen voor de concentratie fijn stof (PM10) wordt de grenswaarde overschreden. In het MER is aangegeven dat dit nagenoeg volledig veroorzaakt wordt door de achtergrondconcentratie. Het Rijk voert als eerstverantwoordelijke een actief beleid om die achtergrondconcentratie te verlagen.

Aanpak van deze geconstateerde normoverschrijdingen moet vooral zijn beslag krijgen via het uitvoeren van generieke maatregelen die worden vastgelegd in het nationale luchtkwaliteitplan. Het kabinet heeft extra geld uitgetrokken om deze generieke maatregelen een extra impuls te geven. De uitvoering van het nationale luchtkwaliteitplan moet worden ondersteund door maatregelen op regionaal en lokaal niveau, vast te leggen in provinciale en gemeentelijke luchtkwaliteitplannen.

Men zal zich echter moeten realiseren, dat hoe ambitieus het uitvoeringsprogramma op lokaal en provinciaal niveau ook zal worden ingevuld, dit slechts een beperkte bijdrage aan het oplossen van de gesignaleerde knelpunten kan bieden. Met name het kunnen voldoen aan daggemiddelde fijn stof normen vergt maatregelen die het provinciale schaalniveau ver te boven gaan. Een provinciaal uitvoeringsprogramma kan er echter wel toe bijdragen dat (inter-)nationale maatregelen effectief kunnen worden geïmplementeerd in Brabant.

Om tot een gecoördineerde aanpak van de luchtkwaliteit te komen is door de provincie een taskforce luchtkwaliteit ingesteld. Een van de opdrachten van deze taskforce is het opstellen van een uitvoeringsprogramma "Verbeteren luchtkwaliteit in Brabant". Dit programma moet leiden tot maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit en het oplossen van knelpunten. Naast stikstofdioxide komt daarbij ook fijn stof aan bod. Gezien de beperkte invloed vanuit Brabant op de hoge achtergrondconcentraties van fijn stof, wordt bij de aanpak van dit probleem nadrukkelijk aansluiting gezocht met de activiteiten die van rijkswege worden ondernomen. De provincie is hierover in overleg met het ministerie van VROM.

Het kabinet heeft inmiddels ingestemd met het beschikbaar stellen van middelen voor een forse extra impuls in het aanpakken van de luchtkwaliteitsproblematiek. Er liggen duidelijk kansen voor Brabant om daarop in te haken:

- Voor extra milieumaatregelen bij de concessieverlening OV (provincie en B5 Brabant zetten daar op in) stelt VROM geld beschikbaar aan de concessieverleners.
- Initiatieven voor milieuzonering en stadsdistributie (wering van vervuילend dieselvrachtvervoer uit de binnensteden) kunnen ook rekenen op steun van VROM. Ook op dat gebied hebben B5 en de provincie intenties.
- De budgetten voor luchtkwaliteit in het ISV-traject zullen worden verhoogd. Naast de G30 komen ook andere gemeenten in aanmerking voor uitkering van middelen, wanneer men met goede plannen komt. Dit biedt perspectief om het opstellen en uitvoeren van gemeentelijke luchtkwaliteitsplannen een stevige impuls te geven.
- VROM creëert mogelijkheden ter ondersteuning en stimulering van innovatieve Platform Lucht projecten en pilots in de aanpak van luchtkwaliteitsproblemen met betrekking tot het verkeer. Naast de projecten in relatie tot de rijkswegen (via het Innovatie Platform Lucht van Rijkswaterstaat) wordt ook ruimte gecreëerd voor innovatieve projecten met betrekking tot provinciale en gemeentelijke wegen.

De provincie streeft er naar om deze mogelijkheden in haar uitvoeringsprogramma vanuit ondersteuning met VROM-middelen maximaal uit te nutten.

6. Gevoeligheid verkeersprognoses

- a. De gevolgen van de verschillen tussen de twee verkeersprognoses duidelijk maken door beschouwing toe te voegen.

Als basis voor het MER zijn verkeersmodelberekeningen uitgevoerd met het NRM SWAB A 2 model van Rijkswaterstaat en provincie Noord-Brabant. Geconstateerd is dat de resultaten van de berekeningen met dat model afwijken van de resultaten van de trendmatige prognose die als uitgangspunt heeft gediend voor de simultaan uitgevoerde DVM-studie. Aangezien het verkeersmodel rekening houdt met alle beleidsmatige keuzes die op rijks- en provinciaal niveau zijn gemaakt op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling en van verkeers- en vervoersbeleid, is geconcludeerd dat de uitkomsten van dit model als meest realistisch dienen te worden aangemerkt. Daarbij is geconcludeerd dat de beperkte capaciteit van de A59 een dempend effect zal hebben op de verdere groei van het verkeer op de N261, zodat niet wordt verwacht dat de feitelijke, sterke groei van de achterliggende jaren zich in die omvang voortzet. Wel is in het MER opgenomen dat het aanbeveling verdient de ontwikkeling van de intensiteiten te toetsen met behulp van een nieuw verkeersmodel dat nu ontwikkeld wordt. De resultaten kunnen dan wellicht in het bestemmingsplan nog worden meegenomen en ook eventuele gevolgen qua lucht en geluid.

Om de gevoeligheid bij eventuele afwijkingen in de verkeersprognose te bepalen, is nu ook bepaald welke gevolgen een extra groei van de verkeersintensiteit van 20% heeft. Een dergelijke extra groei heeft voor de in het MER genoemde aspecten met name gevolgen voor de verkeersafwikkeling, het geluid, de luchtverontreiniging en – indirect - de kosten, vanwege aanvullende geluidsmaatregelen die dan nodig zijn.

De resultaten van die nieuwe berekeningen in het kader van de gevoeligheidsanalyse zijn voor lucht zijn deze eerder vermeld onder 5b en voor de verkeersafwikkeling en het geluid hierna onder respectievelijk 6c en 6d.

- b. Toelichting geven op bijdrage aan oplossing van probleem per kruispunt.

De knelpunten concentreren zich nu met name op de aansluitingen op de A59, de aansluiting Professor Kamerlingh Onnesweg en de aansluiting Loon op Zand met incidenteel de

aansluiting Europaal. De weg is door de provincie in zijn geheel aangemerkt als stroomweg met een snelheid van 100 km/h. In het streven herkenbare wegcategorieën te verkrijgen, worden dergelijke wegen conform het Handboek wegontwerp uitgevoerd als wegen met ongelijkvloerse aansluitingen. Een keuze voor een stroomweg 100 km/h impliceert dan dat je of alle aansluitingen ongelijkvloers vorm geeft of alsnog besluit de weg een andere (lagere) categorie te geven. In deze keuze wil de provincie, gelet op de door Provinciale Staten in februari 2001 vastgestelde beleidsnota “De categorisering van het wegennet”, vasthouden aan de categorie stroomweg 100 km/h en daarmee alle aansluitingen ongelijkvloers vormgeven.

c. Gevoeligheid verkeersprognose op verkeersafwikkeling.

In de Voorstudie Planstudie/tracé-MER is bij de verkeerskundige doorrekening van de oplossingen ten behoeve van de vormgeving van de aansluitingen al een gevoeligheidsanalyse verricht voor een situatie 2020 met 20% extra verkeer ten opzichte van de prognose voor 2020 en een situatie 2030 met 45% extra verkeer. In de bijlagen bij de Voorstudie zijn de resultaten van deze berekeningen weergegeven. Uit die berekeningen is geconcludeerd dat de voorkeursoplossing en het MMA toekomstbestendig zijn doordat zij deze verhoogde intensiteiten goed kunnen verwerken.

d. Gevoeligheid verkeersprognose op geluid.

Er bestaat behoefte om een beeld te krijgen wat de gevolgen zijn voor het geluid als de intensiteiten bij het voorkeursalternatief 20% hoger zullen zijn dan nu in de prognose in de Milieueffectrapportage is opgenomen.

Hiertoe zijn de intensiteiten in het rekenmodel 20% opgehoogd en zijn de overige kenmerken (snelheden, verharding) niet aangepast. Als gevolg van deze toename neemt de geluidbelasting ten opzichte van het voorkeursalternatief met ca. 0.8 dB(A) toe. Daardoor zal op meer locaties van de eerstelijnsbebouwing sprake zijn van een reconstructie-effect.

Mogelijke maatregelen zijn het toepassen van een stillere verharding en/of het plaatsen van geluidwerende voorzieningen.

Allereerst is het model doorgerekend met een stiller wegdek, hierbij is gebruik gemaakt van het standaard wegdek dat in CROW-publicatie 200 bekend staat onder de naam Dunne dekklagen type 1, waarmee een geluidreductie van ca 4 d(B)A wordt gerelaseerd. De wegdekparameters voor dit type verharding zijn een gemiddelde waarde voor een verzameling dunne dekklagen, op deze manier is het mogelijk om een indicatieve berekening te maken zonder een keuze te maken voor een bepaald type of merk.

Met deze deklaag worden alle toenames weggenomen en wordt op alle woningen de geluidbelasting terug gebracht tot de grenswaarde, dat is in dit geval de heersende geluidwaarde. De kosten van het toepassen van een nieuwe deklaag over de gehele weg komen op een bedrag van € 1,2 miljoen (excl. BTW).

Als alternatief voor deze dunne deklaag kunnen ook geluidschermen worden toegepast. Om de gewenste afscherming te bereiken zijn geluidwerende voorzieningen benodigd met een totale lengte van ca. 3000 meter en een hoogte van 3 tot 4 meter. Met deze voorzieningen worden de overschrijdingen van de grenswaarde teniet gedaan. Dergelijke geluidschermen vergen een bedrag van € 7,5 miljoen (excl. BTW)

Geconcludeerd kan worden dan eventuele extra toename van de verkeersintensiteiten gevolgen heeft voor de benodigde geluidmaatregelen. De gevolgen zijn in dat geval echter goed

oplosbaar. De toepassing van geluidreducerend asfalt verdient dan duidelijk de voorkeur boven geluidschermen, omdat hierbij het geluid dicht bij de bron wordt teruggedrongen en de openheid van het wegbeeld gehandhaafd kan blijven. Ook qua kosten vormt dit dan de gunstigste oplossing in geval het verkeer sterker toeneemt dan geprognosticeerd.

7. HOV

- a. Toelichten of en in welke mate HOV een oplossing kan bieden voor de afnemende bereikbaarheid in het studiegebied.

Het MER N261 gaat uit van een reconstructie waarbij geen rekening wordt gehouden met een HOV-lijn met bijbehorende faciliteiten. Dit is geheel in lijn met de studie ‘hoogwaardig collectief vervoer op de relatie Tilburg - Waalwijk’ van december 2002 en de ‘verkenning OV-Netwerk BrabantStad’ van december 2003 waaruit blijkt dat er onvoldoende vervoerwaarde is voor een HOV-verbinding tussen Tilburg en Waalwijk.

Het OV-Netwerk BrabantStad heeft de verbinding Tilburg-Waalwijk aangewezen als “doorstroomas”. Een doorstroomas is een OV-verbinding met een goede doorstroomsnelheid. Met andere woorden, zonder verstoringen met negatief effect op de snelheid. De voorgenomen reconstructie van de N261 (in combinatie met de realisering van maatregelen t.b.v. de TOP-lijn van Tilburg-Noord naar centraal) levert de condities die dat kan waarmaken. Niet alleen gaat de reconstructie uit van ongelijkvloerse kruisingen, op selecte plaatsen wordt zelfs een ruimtereservering gemaakt voor busstroken. De verwachting is echter dat daadwerkelijke aanleg daarvan in vóór 2030 niet noodzakelijk is.

De verkenning OV-Netwerk BrabantStad heeft criteria gesteld voor de selectie van HOV-assen. Deze hebben o.a. betrekking op:

- Heeft de as voldoende vervoerswaarde om minimaal 8 keer per uur in de (spitsrichting) met een groot voertuig (150 reizigers per voertuig) te kunnen rijden?
- Heeft de as een logisch eindpunt? Het is belangrijk om een eindpunt met voldoende ruimtelijke ontwikkelingen of potentie hiervoor te hebben om ook vervoerswaarde in de tegenspitsrichting te kunnen realiseren. HOV-assen met een (te) sterke spitsrichting zijn per definitie minder rendabel en dus niet interessant voor een HOV-as waarop een schaa sprong kan plaatsvinden;
- Loopt de HOV-as door een aaneengesloten stedelijk gebied? Assen die deels door dunbevolkt gebied lopen, kunnen hier nauwelijks vervoerswaarde genereren. Dit kan alleen gecompenseerd worden door een sterk eindpunt;
- Is ook in de daluren een redelijke vervoerswaarde te realiseren, zodat niet alleen in de spits er met dure voertuigen gereden hoeft te worden? Dit heeft te maken met de situering van o.a. scholen, winkelcentra en andere voorzieningen langs de lijn.

De as Tilburg-Waalwijk komt niet voor HOV-status in aanmerking op basis van een te lage vervoerswaarde en nauwelijks tot geen kansrijke ruimtelijke, flankerende ontwikkelingen:

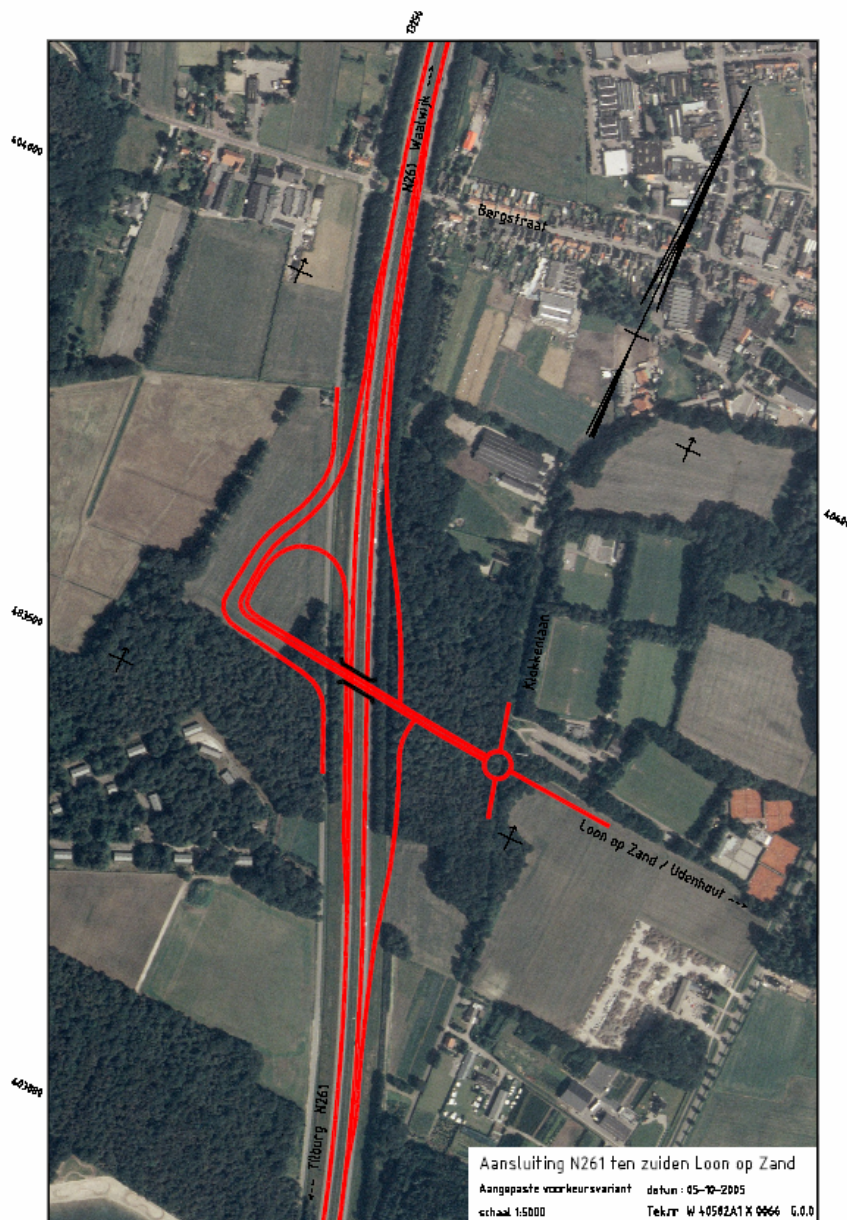
- Goirle - Tilburg - Waalwijk: het deel tussen Tilburg en Waalwijk loopt door een gebied zonder stedelijke invulling. Daardoor mist het een stuk vervoerswaarde. Bovendien zijn de vervoersstromen veel meer verspitst. Het is daardoor niet logisch om de streeklijnen op deze as te bundelen tot een HOV(tram)lijn. Daarom vervalt in dit scenario de HOV-lijn en wordt het lijnennet van de nulvariant (aangepast op frequenties) overgenomen, inclusief de TOP-lijn naar Goirle en Tilburg noord.
- De vervoervraag op de as Tilburg-Waalwijk bedraagt 4000 personen per dag in twee richtingen. Als criterium voor HOV wordt gesteld dat er in de spits 8 maal per uur (in de

spitsrichting) met voertuigen van 150 personen wordt gereden. Uitgaande van een 2-uurs spits en een ochtend en een avondspits moet er alleen al in de spitsrichting dus een markt zijn van 4800 personen. Dat is al meer dan de volledige huidige OV-vraag over een heel etmaal in twee richtingen samen.

De vraag met hoeveel procent de verkeersproblematiek met openbaar vervoer opgelost zou kunnen worden is niet te beantwoorden. Als de reconstructie in zijn doelstellingen slaagt, dan is de doorstroming voor de korte en middenlagen termijn opgelost. Een niet bestaand congestieprobleem kan echter niet worden opgelost en een bijdrage daaraan vanuit het openbaar vervoer kan dus niet worden bepaald.

8. VERBETERD VOORKEURSAALTERNATIEF

Op basis van inspraakreacties is een nieuwe variant voor de aansluiting Loon op Zand geformuleerd. Deze aansluiting vermijdt zoveel mogelijk de natuurparel aan de westzijde van de N261, doordat de aansluiting in noordelijke richting is verschoven en anders is vormgegeven. In plaats van een 'haarlemmermeeroplossing' is deze variant vormgegeven als een combinatie van een haarlemmermeer (aan de oostzijde) en een half klaverblad (aan de westzijde), zoals in figuur 5.1 is weergegeven.



Figuur 5.1 Aangepaste aansluiting Loon op Zand-zuid

De beoordeling van deze nieuwe variant is op nagenoeg aspecten gelijk aan de beoordeling van het voorkeursalternatief in de Milieueffectrapportage. Alleen op de aspecten vernietiging van beschermd gebied en kosten wijkt de score af.

Voor dit alternatief geldt ten aanzien van de vernietiging van natuur in de natuurparel in aanvulling op tabel 8.11 van de het Milieueffectrapportage het volgende: een flinke afname van het verlies tot een oppervlak van 1720 vierkante meter ten opzichte van 11.000 vierkante meter in het voorkeursalternatief.

Tabel 8.11 van het Milieueffectrapportage is nu aangepast op deze nieuwe variant en hierna opgenomen.

Tabel 8.11 Overzicht te compenseren gebied MER

Locatie	Status	oppervlak verlies VKA in ha	oppervlak verlies MMA in ha	Oppervlak verlies variant Loon op Zand
A59	Speciale beschermingszone Langstraat / natuurparel	0.4	0.4	0.4
	Leefgebied kwetsbare soorten	0.3	0.3	0.3
Europalaan	Speciale beschermingszone Loonse en Drunense duinen / natuurparel	2.3	0.04	2.3
	Overig bos- en natuurgebied	0.2	0.7	0.2
Loon op Zand	Natuurparel westzijde	1.1	0	0.2
	overig bos en natuurgebied westzijde	0.7	0	0
	overig bos en natuurgebied oostzijde	2.7	7.1	2.7
	RNLE-landschapsdeel	0	6.9	0
	Totaal verlies	7.7 waarvan 3,8 ha natuurparel HR gebied	15.8 waarvan 0,44 ha natuurparel en HR gebied	6.1 waarvan 2,9 ha natuurparel en HR gebied

De kosten van deze variant vallen circa € 0,5 miljoen hoger uit dan de oplossing in de Milieueffectrapportage vanwege een langer viaduct over de N261 en extra kosten voor het grondlichaam en de toe- en afritten naar/van de N261.

