

VISIE VERKEERSSTRUCTUUR HOOG EN LAGE ZWALUWE

GEMEENTE DRIMMELEN

12 juni 2015
078367858:B - Definitief
E07034.000096.0100



Inhoud

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Visie.....	4
1.3	Werkzaamheden in deze studie.....	5
1.4	Leeswijzer.....	6
2	Aanpassingen bestaand wegennet.....	7
2.1	Oude Weg.....	7
2.1.1	Beschrijving huidige functie, vorm en gebruik.....	7
2.1.2	Conclusies en Aanbevelingen inventarisatie huidige situatie	9
2.1.3	Toelichting Schetsontwerp	10
2.1.4	Kostenraming	12
2.2	Plantsoen.....	12
2.2.1	Beschrijving huidige functie, vorm en gebruik.....	12
2.2.2	Conclusies en Aanbevelingen	13
2.2.3	Schetsontwerp	14
2.2.4	Kostenraming	14
2.3	Zoutendijk buiten de bebouwde kom.....	15
2.3.1	Beschrijving huidige functie, vorm en gebruik.....	15
2.3.2	Conclusies en Aanbevelingen	15
2.3.3	Schetsontwerp	16
2.3.4	Kostenraming	17
2.4	Zanddijk en Wilgenweg.....	17
2.4.1	Beschrijving huidige functie, vorm en gebruik.....	17
2.4.2	Conclusies en Aanbevelingen	18
2.4.3	Schetsontwerp	18
2.4.4	Kostenraming	19
3	Tracéstudies alternatieve routes.....	20
3.1	Algemeen.....	20
3.1.1	Milieueffecten Algemeen.....	20
3.2	Flierstraat.....	22
3.2.1	Quicksan milieueffecten.....	23
3.2.2	Ontwerptoelichting	24
3.2.3	Kostenraming	25
3.2.4	Bewegwijzering.....	25
3.3	Loonsedijk en Gaete	25
3.3.1	Quicksan milieueffecten.....	27
3.3.2	Toelichting schetsontwerp.....	28
3.3.3	Kostenraming	28
3.3.4	Bewegwijzering.....	29
3.4	Zoutendijk binnen de bebouwde kom.....	29
3.4.1	Quicksan milieueffecten.....	30
3.4.2	Toelichting Schetsontwerp	32

3.4.3	Kostenraming	32
3.4.4	Bewegwijzering.....	33
3.5	Brugdam en Dorpsstraat.....	33
3.5.1	Quicksan milieueffecten.....	33
3.5.2	Toelichting Schetsontwerp	34
3.5.3	Kostenraming	34
3.5.4	Bewegwijzering.....	34
3.6	Verbinding Zoutendijk naar de N285	34
3.6.1	Quicksan milieueffecten.....	36
3.6.2	Toelichting Schetsontwerp	37
3.6.3	Kostenraming	38
3.6.4	Bewegwijzering.....	38
4	Uitvoeringsprogramma	40
4.1	Uitvoeringstermijnen	40
4.2	Prioritering	41
5	Subsidiescan	43
Bijlage 1	Definities	44
Bijlage 2	Foto-impressies	46
Bijlage 2.1	Oude Weg.....	46
Bijlage 2.2	Plantsoen	48
Bijlage 2.3	Zoutendijk	50
Bijlage 2.4	Zanddijk / Wilgendijk.....	51
Bijlage 3	Quicksan Ecologie	52
Bijlage 4	Quicksan Archeologie	53
Bijlage 5	Quicksan Bodem.....	54
Bijlage 6	Schetsontwerpen	55
Bijlage 7	Uitgangspunt Grondaankopen	56
Bijlage 8	Kostenraming.....	57
Bijlage 9	Verslag bijeenkomst bewonersgroepen.....	58
Bijlage 10	Subsidiescan	59

1 Inleiding

1.1 AANLEIDING

Al jaren komt regelmatig het al dan niet aanleggen van een rondweg voor Hooge en / of Lage Zwaluwe ter sprake.

In het coalitieakkoord 2010 – 2014 staat in programma 4 als actiepunten opgenomen:

“een visie ontwikkelen om de dorpen Hooge en Lage Zwaluwe te ontlasten van doorgaand verkeer. Dit in aanvang door bestaande onderzoeksgegevens te actualiseren en met de randvoorwaarde dat een rondweg niet door maar langs natuurgebieden gerealiseerd dient te worden”.

In het coalitieakkoord Samen Investeren in Drimmelen 2014-2018 is hierover opgenomen.

“Lange termijn oplossingen: verder onderzoek naar de rondweg, onderzoek doen naar de haalbaarheid van een rondweg, waarbij het rondwegtracé niet door het natuurgebied gaat. Korte termijn: een aantal maatregelen treffen om landbouwverkeer en zwaar verkeer zoveel mogelijk uit de dorpen te weren. Stimuleren dat landbouwverkeer op de N285 kan/mag. Wel rekening houden met de verschillende doelgroepen”.

Op grond van het eerste coalitieakkoord is opdracht verstrekt voor de probleemverkenning om op basis daarvan de verdere stappen te bepalen c.q. de visie vast te kunnen stellen (uitgevoerd door Megaborn). Hierbij is gebruik gemaakt van bestaande gegevens voor de objectieve verkenning. Daarnaast is een enquête gehouden om de meningen van bewoners en weggebruikers in beeld te brengen.

In de probleemverkenning zijn diverse aanbevelingen gedaan, waaronder het aanpassen van de volgende wegen:

- Dirk de Botsdijk: snelheidsremmende maatregelen en geleiderails bij bomen.
- Oudeweg / Plantsoen: inrichten als gebiedsontsluitingsweg en fietsvoorzieningen aanleggen;
- Horenhilsedijk: weg verbreden en snelheid verhogen naar 80 km/u
- Zonzeelseweg / Zoutendijk (buiten de bebouwde kom): verbreden voor vrachtverkeer en landbouwverkeer.
- Zanddijk / Wilgenweg: verbreden voor vrachtverkeer en landbouwverkeer.

Daarnaast is aanbevolen een aanvullende studie naar de haalbaarheid van alternatieve wegen uit te voeren voor:

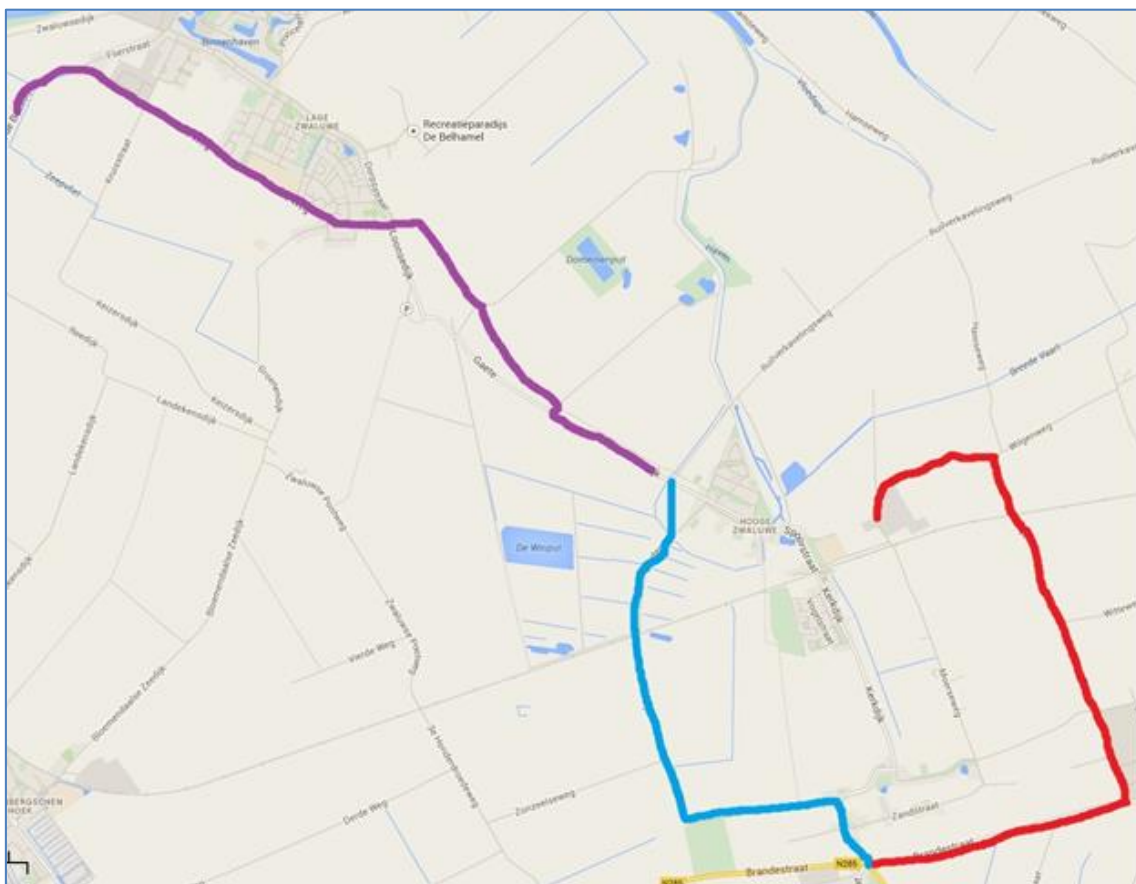
- Flierstraat (ter ontsluiting van de haven)
- Loonsedijk / Gaete
- Zoutendijk (binnen de bebouwde kom)

1.2 VISIE

De visie waar in deze studie vanuit is gegaan, is dat het verkeer dat geen bestemming heeft in Hooge Zwaluwe of Lage Zwaluwe ook niet van de smalle erftoegangswegen van deze kernen gebruik zou moeten maken. De routes waarover we willen dat het verkeer ontsluit leggen we aan de randen van de kernen, waar de overlast voor bewoners minimaal is. Daarbij maken we zo veel als mogelijk gebruik van de bestaande wegen om nieuwe doorsnijdingen in het landschap te voorkomen en de noodzakelijke kosten zo laag mogelijk te houden.

In deze visie zou verkeer als volgt moeten rijden:

- Verkeer zonder bestemming in Hooge Zwaluwe (blauwe route): rotonde bij Wagenberg – Wagenbergsestraat – Zonzeelseweg – Zoutendijk – alternatief voor Zoutendijk binnen de bebouwde kom. Eventueel zou een doorsteek van de N285 naar de Zoutendijk er voor kunnen zorgen dat ook het eerste deel van Helkant verder ontlast wordt.
- Vrachtverkeer met bestemming het bedrijventerrein aan de Moerseweg (rode route): rotonde bij Wagenberg – Brandestraat – Watertorenstraat – Zanddijk – Wilgenweg.
- Het 'doorgaande' verkeer door Lage Zwaluwe (paarse route): Horenhilsedijk – alternatief voor Gaete en Loonsedijk – Plantsoen – Oudeweg – Dirk de Botsdijk.



Figuur 1: Visie op routekeuze voor verkeer zonder bestemming in Lage Zwaluwe, Helkant en Hooge Zwaluwe

Doel van het aanpassen van de bestaande wegen en het aanleggen van enkele alternatieve wegen dient daarmee ter ontlasting van de wegen in de bebouwde kom van Hooge Zwaluwe en Helkant en ontlasting van de Gaete en Loonsedijk binnen de bebouwde kom van Lage Zwaluwe.

1.3 WERKZAAMHEDEN IN DEZE STUDIE

Binnen deze studie zijn twee deelopdrachten uitgevoerd.

Deelopdracht 1: Toetsing van huidige weginrichting

Binnen de eerste deelopdracht is de huidige weginrichting van enkele bestaande wegen getoetst. Het gaat hierbij om wegen die in de visie een belangrijke ontsluitende functie krijgen, te weten:

- Oude Weg te Lage Zwaluwe
- Plantsoen te Lage Zwaluwe
- Zoutendijk (buiten de bebouwde kom) te Hooge Zwaluwe
- Zanddijk en Wilgenweg te Hooge Zwaluwe

De inrichting van deze wegen is getoetst aan de functie en het gebruik van de wegen. Hiertoe is gebruik gemaakt van de vigerende richtlijnen van CROW (waaronder het ASVV 2012 voor de wegen binnen de bebouwde kom en het Handboek Wegontwerp voor wegen buiten de bebouwde kom). Daar waar deze niet overeenkomen zijn voorstellen gedaan voor aanpassingen aan de inrichting en of functie van de weg. Deze inrichtingsvoorstellen zijn verwerkt in een schetsontwerp met kostenraming. Uitgangspunt is dat bij de reconstructie zo min mogelijk grondaankopen nodig zijn.

Deelopdracht 2

De tweede deelopdracht betreft een 5-tal tracéstudies naar nieuwe wegen. Het betreffen de in paragraaf 1.1 beschreven alternatieven voor de Flierstraat, Zoutendijk binnen de bebouwde kom en Loonsedijk/Gaete, aangevuld met een alternatief voor de Dorpsstraat/Brugdam en een alternatieve verbinding tussen de Zoutendijk en de N285.

Deze nieuwe wegen zijn uitgewerkt in een schetsontwerp met globale kostenraming. Daarnaast zijn voor deze wegen quick-scans uitgevoerd voor effecten op het gebied van archeologie, bodem, ecologie, planologie en lucht en geluid.



Figuur 2: Weergave te onderzoeken wegdelen en nieuwe tracés

1.4 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 zijn voorstellen voor de herprofilering van bestaande wegen beschreven. Van elke weg is de huidige situatie beschreven gevolgd door conclusies en aanbevelingen. Deze zijn uitgewerkt in een schetsontwerp en een kostenraming.

Hoofdstuk 3 bestaat uit de tracéstudies van de nieuwe tracés. Van deze tracés zijn de milieueffecten in beeld gebracht. Vervolgens is een schetsontwerp opgesteld welke is toegelicht. Deze schetsontwerpen zijn doorgerekend in een globale kostenraming. Als laatste zijn bij elke tracéstudie voorstellen gedaan voor het plaatsen van bewegwijzering waarmee het verkeer de gewenste route op geleid kan worden. In hoofdstuk 4 is een uitvoeringsprogramma opgenomen waarin is ingegaan op de benodigde termijnen om te komen tot uitvoering van de verschillende maatregelen. In hoofdstuk 5 is een doorkijk gegeven in de subsidiemogelijkheden op basis van een subsidiescan.

2 Aanpassingen bestaand wegennet

2.1 OUDE WEG



Figuur 3: Oude Weg vanaf kruispunt Flierstraat tot en met kruispunt Gelderlandlaan

2.1.1 BESCHRIJVING HUIDIGE FUNCTIE, VORM EN GEBRUIK

De Oude Weg ligt binnen de bebouwde kom van Lage Zwaluwe en heeft, conform het beleidsplan verkeer en vervoer, de functie van een gebiedsontsluitingsweg (GOW)¹ met een snelheidsregime van 50 kilometer per uur. De weg wordt gebruikt als ontsluitingsroute voor bestemmingsverkeer uit Lage Zwaluwe en doorgaand verkeer van/naar Hooge Zwaluwe. Het verkeer rijdt via de Oude Weg, Dirk de Botsdijk en de Binnenmoerdijksebaan naar de A16. Uit verkeerstellingen is gebleken dat er in 2013 ongeveer 3.785 voertuigen per werkdag van de weg gebruik maakten. De weg maakt deel uit van het busnetwerk voor de route van station Breda naar station Lage Zwaluwe en maakt deel uit van het primaire fietsnetwerk². Daarnaast wordt de weg gebruikt ter ontsluiting van de naastgelegen landbouwpercelen en de aangelegen voetbalvereniging. Ter plaatse van de voetbalvereniging wordt langs de weg geparkeerd (haaksparkeren aan de noordzijde, langsparkeren aan de zuidzijde).

De inrichting (vorm) van de weg is in de huidige situatie niet overal gelijk. Hieronder wordt per wegdeel de huidige situatie beschreven.

¹ Definities opgenomen in bijlage 1

² Bron: Beleidsplan Verkeer en Vervoer, gemeente Drimmelen, 2006

Wegvakken	Snelheid	Markering	Fiets en voetganger	Parkeergelegenheid	Overige
Grens bebouwde kom – Flierstraat	50 km/u	Enkele asmarkering en Kantmarkering	- Vrijliggend fietspad aan zuidzijde in twee richtingen. - Geen voetpaden	Geen	- Enkele bomen in tussenbermen beide zijden - Verlichting aan de noordzijde - Weg in banden - Inhaalverbod
Flierstraat - Kruisstraat	50 km/u	Enkele asmarkering	- Vrijliggende fietspaden aan beide zijden in één richting. - Brommers zuidzijde op de rijbaan - Geen voetpaden	Geen	- Verlichting aan de noordzijde - Weg in banden - Halteplaatsen
Kruisstraat - Nieuwstraat	50 km/u	Enkele asmarkering	- Vrijliggende (brom)fietspaden aan beide zijden in één richting. - Geen voetpaden	Geen	- Bomen en verlichting aan de zuidzijde - Halteplaatsen
Nieuwstraat – Ganshoeksingel	50 km/u	Kantmarkering	- Suggestiestroken - Voetpad noordzijde (<i>stoeptegels (90cm) en grasbetonstenen (60cm)</i>)	- Noordzijde haaks parkeren - Zuidzijde langsparkeren	- Verlichting zuidzijde - Sloot noordzijde - Bomen en verlichting noordzijde
Ganshoeksingel - Gelderlandlaan - Groenendijk	50 km/u	Kantmarkering	- Suggestiestroken - Deels voetpad noordzijde	Geen	- Verlichting en bomen noordzijde - Halteplaatsen - Uitrit zuidzijde
Kruispunten	Vorm	Fiets en voetganger		Overige	
Kruispunt Flierstraat	Voorrangskruispunt met linksafstrook richting Flierstraat	- Fietsoversteken rondom, fietser over Flierstraat in de voorrang, over Oude Weg uit de voorrang. - Geen voetpaden		Fietsoversteken als uitritconstructie ingericht.	
Kruispunt De Zwingel	Voorrangskruispunt	- Geen fietsoversteken over de Oude Weg - Geen voetpaden		Onlogische informatiehaven zuidzijde Oude Weg	
Rotonde Kruisstraat	Enkelstrooksrotonde met aanliggend fietspad	- Aanliggend fietspad is smal en voorrangssituatie fietsers is onduidelijk vormgegeven - Geen voetpaden			
Kruispunt Nieuwstraat	Voorrangskruispunt met snelheids-remmende asverschuiving	- Fietsers deels op de rijbaan, deels op vrijliggende fietspaden. - Oversteken niet uitgelijnd en als uitritconstructie vormgegeven - Voetpad noordzijde		- Grote waterleiding onder voetpad - Bebording suggereert fietspad in twee richtingen aan zuidzijde - Hoge druk gasleiding in berm noordzijde	
Kruispunt Ganshoeksingel	Voorrangskruispunt				
Kruispunt Gelderlandlaan	Voorrangskruispunt				

Tabel 1: Inrichting per wegvak en kruispunt Oude Weg

2.1.2 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN INVENTARISATIE HUIDIGE SITUATIE

Conclusies

De Oude Weg fungeert als gebiedsontsluitingsweg maar is niet over de gehele lengte ingericht conform de essentiële herkenbaarheidskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De weg is bijvoorbeeld niet overal voorzien van een as-markering en tussen de Nieuwstraat en de Ganshoeksingel zijn enkel suggestiestroken in plaats van vrijliggende fietspaden of aanliggende fietsstroken aanwezig. Daarnaast zijn er aandachtspunten op alle kruispunten wat betreft de beschikbare ruimte voor fietsverkeer en de vormgeving van de voorrangssituatie voor dit fietsverkeer.

Tegenstrijdig met de functie zijn de aan de weg gelegen perceelontsluitingen van de naastgelegen agrarische gronden. Gezien het (vermoedelijk) beperkte gebruik van de erfontsluitingen en de lage intensiteiten op de Oude Weg achten wij dit acceptabel. Verder is de vormgeving van de weg ter plaatse van de voetbalvereniging, met suggestiestroken in plaats van fietsstroken of vrijliggende fietspaden tegenstrijdig met de functie. De combinatie van het gebruik van de rijbaan door fietsverkeer (en deels tevens voetgangers) met de hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer is ongewenst. De aanwezigheid van haaks aanliggende parkeervakken maakt de situatie ook verkeersonveilig.

Aanbevelingen

Herprofileren

Aanbevolen wordt de gehele Oude Weg met een gelijk profiel in te richten als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Daarbij wordt geadviseerd de gehele weg te voorzien van vrijliggende fietspaden. Daar waar de ruimte te beperkt is voor vrijliggende fietspaden wordt geadviseerd duidelijke fietsstroken aan te leggen en de overgang van vrijliggende fietspaden naar aanliggende fietsstroken veilig vorm te geven.

Aanpassen situatie rondom het voetbalveld

Door het haaks parkeren te vervangen voor langsparkeren wordt een meer verkeersveilige vormgeving gekozen. Aandachtspunt hierbij is de inpassing van het langsparkeren in combinatie met het fietsverkeer. Een uitstapstrook tussen de parkeerplaatsen en het fietspad wordt aanbevolen. Verder is het wenselijk voor voetgangers ter plaatse van het voetbalveld over de gehele lengte een trottoir aan te leggen aan de noordzijde van de Oude Weg.

Parkeerbalans

Het haaks parkeren aan de noordzijde van de Oude Weg vervangen voor langsparkeren resulteert in een afname van de parkeergelegenheid met 9 parkeerplaatsen. Het opheffen van de parkeerplaatsen aan de zuidzijde ten behoeve van de inpassing van een veilige fietsstructuur zorgt voor een vermindering met nog eens 15 parkeerplaatsen. In totaal verminderd de parkeergelegenheid in het opgestelde schetsontwerp daarmee met 24 plaatsen. In de gesprekken met gemeente en bewoners werd reeds duidelijk dat deze afname van het aantal parkeerplaatsen moet worden gecompenseerd. Daarbij zijn suggesties gedaan voor het gebruik van de parkeergelegenheid bij de sporthal gelegen aan de noordzijde van de voetbalvelden of het creëren van parkeergelegenheid aan de Ganshoeksingel. Bij beide locaties is de loopafstand naar de toegang van het voetbalveld een aandachtspunt.

Uitgangspunt in deze rapportage is het haaksparkeren op te heffen ten behoeve van de verkeersveiligheid. De gemeente zal in overleg met de voetbalvereniging zoeken naar mogelijkheden om nieuwe parkeergelegenheid te creëren.

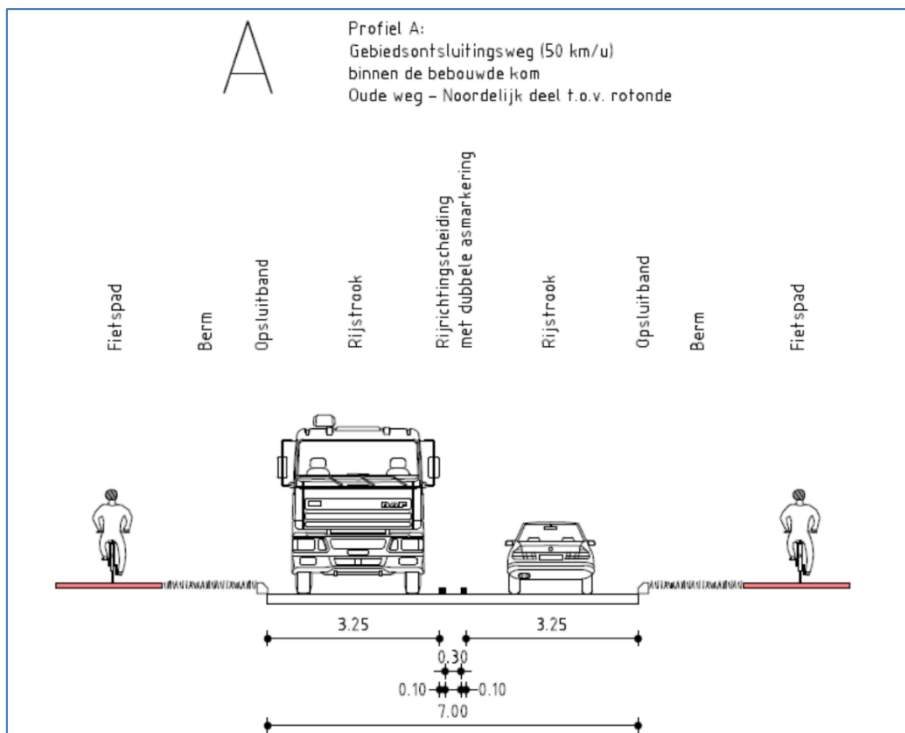
Aanpassen kruispunten

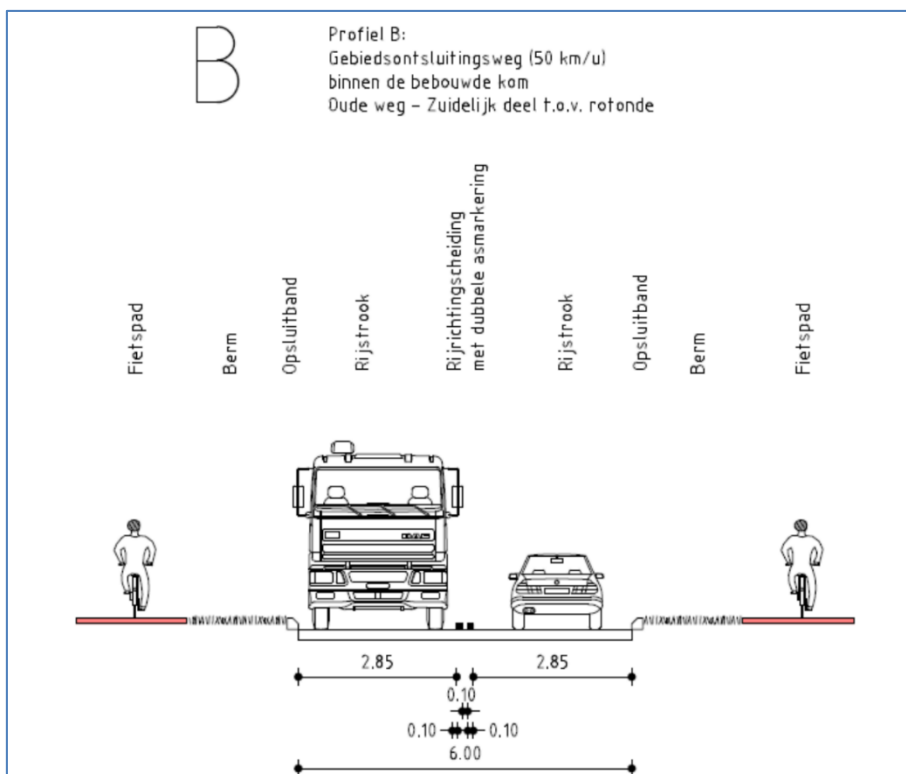
Zowel het kruispunt met de Flierstraat, het kruispunt met de Nieuwstraat en de rotonde bij de Kruisstraat zijn niet optimaal en niet eenduidig vormgegeven. Bij de Flierstraat is met name de vormgeving voor het

fietsverkeer onduidelijk en oncomfortabel. Bij het kruispunt met de Nieuwstraat is een snelheidsremmende slinger in de weg aangebracht, waarbij het fietsverkeer geen duidelijke eigen plek meer heeft. Ook op de rotonde met de Kruisstraat is met name de situatie voor het fietsverkeer ondermaats vormgegeven. Alle drie de kruispunten dienen aangepast te worden aan de hedendaagse ontwerprichtlijnen.

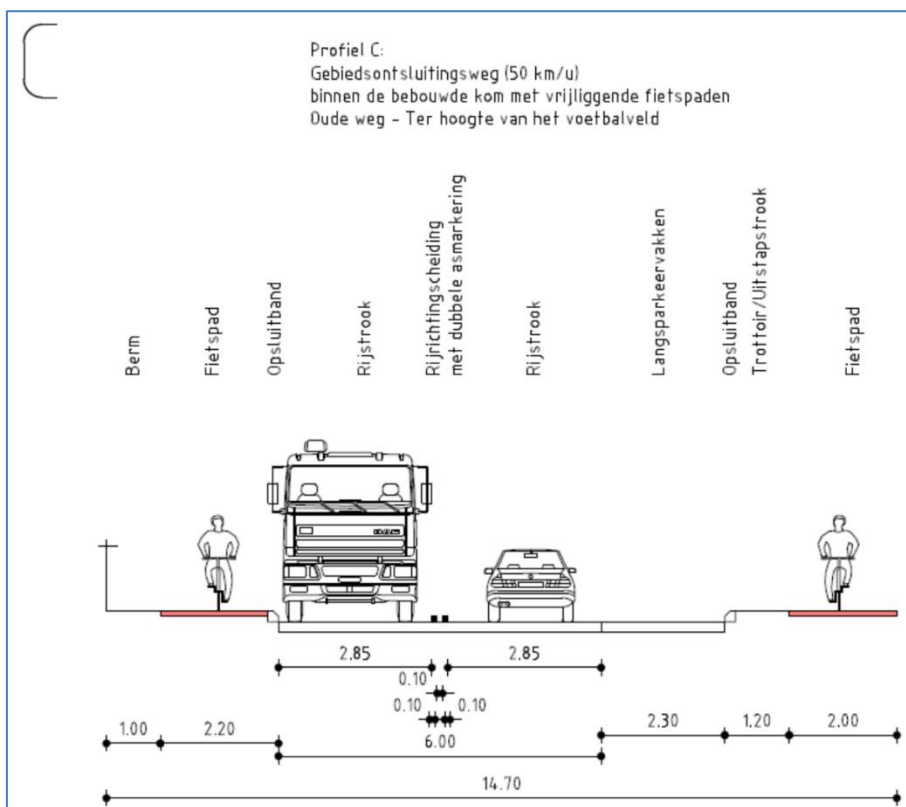
2.1.3 TOELICHTING SCHETSONTWERP

Om geleidelijk de snelheid van het verkeer af te laten nemen zijn voor het westelijke tracédeel (Flierstraat – Kruisstraat) en het middelste tracédeel (Kruisstraat – Nieuwstraat) kleine verschillen in het gehanteerde profiel aangebracht. Het deel van de Oude Weg tot aan de Kruisstraat krijgt hierbij rijstroken met een breedte van 3,25. Tussen de Kruisstraat en de Nieuwstraat versmallen de rijstroken naar 2,85 meter. Door de smallere vormgeving zal het verkeer hier langzamer gaan rijden. De breedtes van huidige bermen en fietspaden wijzigen op dit deel van het tracé niet.





Op het laatste deel van de Oude Weg, tussen de Nieuwstraat en het Plantsoen, is de ruimte te beperkt om zowel vrijliggende fietspaden als parkeergelegenheid voor de voetbalvereniging in te passen. Op dit deel is het ontwerp gemaakt op basis van onderstaand profiel met aan de zuidzijde een aanliggend fietspad en aan de noordzijde parkeergelegenheid, een uitstapstrook/voetpad en een vrijliggend fietspad.



2.1.4 KOSTENRAMING

De kosten voor het aanpassen van de Oude Weg zijn geraamd op ongeveer 1,5 miljoen euro exclusief omzetbelasting. In deze kosten is rekening gehouden met de civiel technische werkzaamheden waaronder het aanbrengen van de sloot en het aanleggen van langsparkeren nabij het voetbalveld. Er is in deze raming nog geen rekening gehouden met het eventueel aanleggen van extra parkeergelegenheid in de directe omgeving. Voor optimale inpassing van de rotonde dienen enkele vierkante meters grond aangekocht te worden. Met uitzondering van deze vierkante meters grond rondom de rotonde is er in de raming uitgegaan dat er voor de reconstructie van de Oude Weg geen grondaankopen noodzakelijk zijn.

2.2 PLANTSOEN



Figuur 4: Plantsoen vanaf kruispunt Gelderlandlaan tot kruispunt Loonsedijk

2.2.1 BESCHRIJVING HUIDIGE FUNCTIE, VORM EN GEBRUIK

De straat 'Plantsoen' ligt binnen de bebouwde kom van Lage Zwaluwe en heeft, conform het beleidsplan verkeer en vervoer, de functie van een gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een snelheidsregime van 50 kilometer per uur.

De weg wordt op verschillende wijzen gebruikt. Ten eerste als ontsluitingsroute voor bestemmingsverkeer uit Lage Zwaluwe en doorgaand verkeer van/naar Hooge Zwaluwe. Ten tweede als verblijfsgebied voor de aanliggende bebouwing. Uit verkeerstellingen is gebleken dat er in 2012 ongeveer 2.860 voertuigen van de weg gebruik maakten. Op de rijbaan mag aan de noordzijde worden geparkeerd. Daarnaast is er parkeergelegenheid in de vorm van haakse parkeervakken aanwezig.

De weg maakt deel uit van het busnetwerk voor de route van station Breda naar station Lage Zwaluwe en maakt deel uit van het primaire fietsnetwerk (tevens deel van het toeristisch knooppuntennetwerk). De aanwezige kantmarkering kan gezien worden als suggestiestrook voor fietsers.

Wegvakken	Snelheid	Markering	Fiets en voetganger	Parkeergelegenheid	Overige
Groenendijk – Dorpsstraat	50 km/u	Kantmarkering	- Suggestiestroken - Voetpaden	- Parkeerverbod zuidzijde - Haaks parkeren zuidzijde tussen Groenendijk en Olmhof - Haaks parkeren noordzijde tussen Olmhof en Oudlandstraat	- Inritten aanliggende kavels - Tankstation tussen Groenendijk en Olmhof - Bushaltes aan beide zijden - Inrit parkeerterrein kerk tussen Oudlandstraat en Dorpsstraat
Kruispunten	Vorm	Fiets en voetganger		Overige	
Kruispunt Groenendijk	Uitritconstructie	Zebrapad aanwezig			
Kruispunt Olmhof	Voorrangskruispunt				
Kruispunt Oudlandstraat	Uitritconstructie	Zebrapad aanwezig			
Kruispunt Loonsedijk	Afbuigende voorrangsweg met uitritconstructie (Dorpsstraat)				

Tabel 2: Inrichting per wegvak en kruispunt Plantsoen

2.2.2 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Conclusies

Plantsoen valt, als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met tevens een verblijfsfunctie, onder de noemer van 'grijze wegen'. De weg heeft geen vrijliggende fietspaden of aanliggende fietsstroken, maar slechts een kantmarkering welke kan dienen als suggestiestrook voor fietsers. Hierdoor vindt op de rijbaan een ongewenst gemengd gebruik door langzaam en gemotoriseerd verkeer plaats.

Bij een 'minimale' inrichting conform de ontwerprichtlijnen dient een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom ontworpen te worden met een profiel van 10 meter bestaande uit:

- een rijbaanbreedte van ongeveer 6 meter breed (2 rijstroken van 3 meter gescheiden door een middenmarkering).
- aanliggende fietsstroken aan weerszijde van 2 meter breed.

Daarnaast dienen bij het Plantsoen nog trottoirs aanwezig te zijn.

De huidige rijbaan is ongeveer 7 meter breed en is daarmee te smal om een gebiedsontsluitingsweg binnen de bestaande opsluitbanden te realiseren. In verband met de direct naastgelegen kaveleigendommen op sommige weggedelen lijkt verbreding van de weg onmogelijk.

Daarbij is het door het gemengd gebruik (waaronder overstekende voetgangers en de haakse parkeervakken) van de weg ongewenst om een rijnsnelheid van 50 kilometer per uur te bevorderen door een bredere weg aan te leggen.

Aanbevelingen

Herprofileren

Aanbevolen wordt de bestaande breedte van het Plantsoen te handhaven maar de weg opnieuw in te richten met rode suggestiestroken aan weerszijde. De suggestiestroken in een afwijkende kleur van de rijloper voor gemotoriseerd verkeer zorgen voor een verbetering van de positie van het fietsverkeer op de rijbaan en zorgen er tevens voor dat de hoofdrijbaan optisch versmald wordt.

Doordat de inrichting van de weg smaller is dan het gewenste profiel van een gebiedsontsluitingsweg wordt aanbevolen de weg in functie formeel af te waarderen naar een erftoegangsweg binnen de

bebouwde kom met een rijsnelheid van 30 kilometer per uur, gelijk aan de huidige functie van de Loonsedijk en Gaete. Voorts wordt geadviseerd het parkeerverbod aan één zijde van de straat te handhaven om zo doorstroming op de weg, mede in verband met de functie als busroute, te waarborgen.

Reactie bewonersconsultatie

Uit de gesprekken met de verschillende bewonersgroepen is gebleken dat er behoefte blijkt aan parkeren op de rijbaan. Het aanleggen van fietsstroken zou dit onmogelijk maken

Overgang 50 naar 30 km/uur

Bij aanpassing van het Plantsoen van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg is het wenselijk een duidelijk overgang te creëren tussen de Oude Weg als ontsluitingsweg en het Plantsoen als verblijfsgebied. Geadviseerd wordt daarom om tussen de Groenendijk en de Gelderlandlaan een overgangspoort te realiseren. Op deze locatie is reeds in de huidige situatie een duidelijke overgang van het karakter van de weg aanwezig doordat hier bebouwing dicht op de weg staat. De overgang van 50 naar 30 zal daarom hier voor de weggebruiker als logisch worden ervaren.

In principe moeten conform de richtlijnen, alle kruispunten ingericht worden als gelijkwaardige kruispunten. Omdat er reeds enkele goed vormgegeven uitritconstructies aanwezig zijn wordt echter aanbevolen ook het laatst aanwezige gelijkwaardig kruispunt met de Olmhof aan te passen in een uitritconstructie. Op deze wijze wordt het gehele Plantsoen, hoewel afwijkend van de richtlijnen, uniform vormgegeven.

De inrichting van het kruispunt met de Loonsedijk en Dorpsstraat is mede afhankelijk van een aansluiting van het alternatief tracé voor de Loonsedijk, Gaete en eventueel Brugdam. Wanneer dit alternatieve tracé niet wordt aangelegd, kan de huidige inrichting intact blijven.

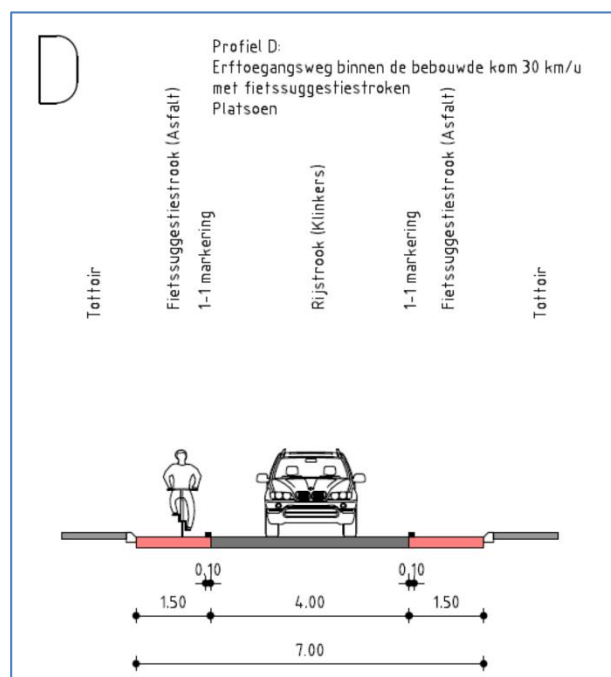
2.2.3 SCHETSONTWERP

Het schetsontwerp voor het plantsoen is opgesteld op basis van het hiernaast weergegeven dwarsprofiel.

Figuur 5: Dwarsprofiel Plantsoen

2.2.4 KOSTENRAMING

De kosten voor de civiel technische werkzaamheden voor het aanpassen van het Plantsoen zijn geraamd op ongeveer € 300.000 euro exclusief omzetbelasting.



2.3 ZOUTENDIJK BUITEN DE BEBOUWDE KOM

2.3.1 BESCHRIJVING HUIDIGE FUNCTIE, FORM EN GEBRUIK

Het deel van de Zoutendijk buiten de bebouwde kom is een smalle erftoegangsweg met een snelheidsregime van 60 km/uur. Op de weg is geen markering aanwezig. De weg is niet breed genoeg om voertuigen in tegengestelde richting elkaar goed te laten passeren. Hiervoor zijn op diverse plekken passeerhavens aangelegd. Aan weerszijden van de weg ligt een brede berm.

Halverwege het tracé is een onbewaakte spoorwegovergang van een enkelspoors goederenspoor aanwezig. Deze spoorwegovergang is in de huidige situatie te smal om verkeer in twee richtingen gelijktijdig te laten passeren.

De weg wordt op verschillende wijzen gebruikt. Ten eerste als toegangsweg voor de aanliggende agrarische gronden en ten tweede als route voor verkeer naar delen van Hooge Zwaluwe en verkeer tussen de A59 en Lage Zwaluwe. Uit verkeerstellingen is gebleken dat er in 2011 ongeveer 1.020 voertuigen van de Zonzeelseweg en Zoutendijk gebruik maakten.

De Zoutendijk buiten de bebouwde kom herprofilen is alleen noodzakelijk indien het alternatieve tracé voor de Zoutendijk binnen de bebouwde kom haalbaar blijkt (zie paragraaf 3.4).

Wegvakken	Snelheid	Markering	Fiets en voetganger	Parkeergelegenheid	Overige
Zoutendijk (Binnen de bebouwde kom) - Zonzeelseweg	60 km/u	Geen	N.v.t.	▪ N.v.t.	▪ Inritten aanliggende kavels ▪ Passeerhavens ▪ Onbewaakte spoorwegovergang ▪ Smalle kruising van duiker
Kruispunten	Vorm	Fiets en voetganger		Overige	
Kruispunt Lange Reeweg	Aansluiting van onverharde weg				
Kruispunt Zonzeelseweg	Gelijkwaardige kruising				

Tabel 3: Inrichting per wegvak en kruispunt Zoutendijk

2.3.2 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Conclusies

De Zoutendijk buiten de bebouwde kom is in de huidige situatie te smal om te dienen als de gewenste doorgaande verbinding rondom Hooge Zwaluwe. Verkeer in twee richtingen kan elkaar lastig passeren. Indien het mogelijk is een alternatief tracé voor de Zoutendijk binnen de bebouwde kom aan te leggen is het zeer wenselijk ook dit deel van de Zoutendijk buiten de bebouwde kom te verbreden.

Aanbevelingen

De functie voor het landbouwverkeer blijft belangrijk op de Zoutendijk. Aanbevolen wordt daarom om de weg te functie van erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60km/uur) te laten behouden. Bij verbreding van de weg is het voor de doorstroming ook gewenst de spoorwegovergang te verbreden. Als snelheid remmende maatregel kan ook gekozen worden de spoorwegovergang juist smal te houden. Hiervoor is afstemming met ProRail noodzakelijk. Voor aanpassingen aan de overweg zal de gemeente

een risicoanalyse op moeten stellen om aan ProRail duidelijke te maken welke veiligheidseffecten er optreden als gevolg van de verbreding van de Zoutendijk³. Vermoedelijk is het gewenst de overweg aan te passen naar een bewaakte overweg.

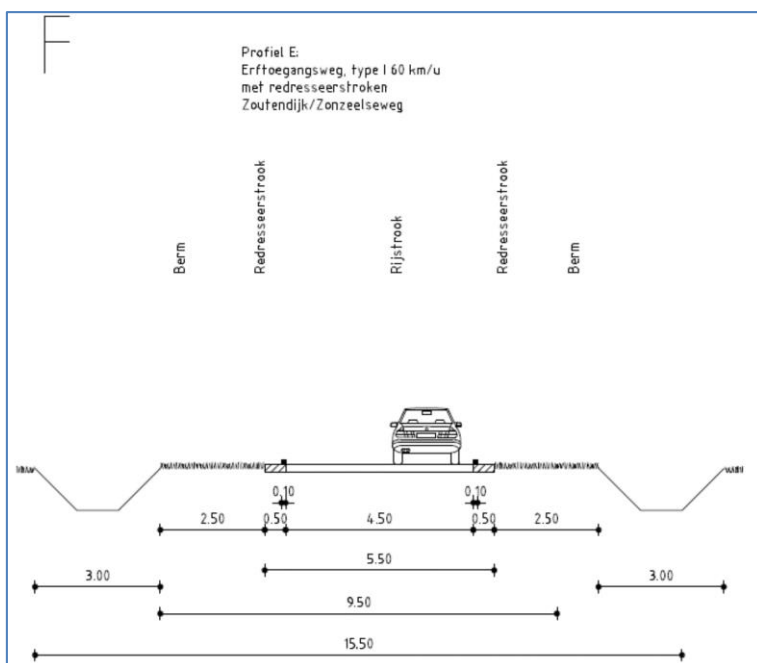
Naast het verbreden van de spoorwegovergang is ook het verbreden van de duiker bij Zoutendijk 22 gewenst.

Reactie bewonersconsultatie

In de gesprekken met de bewonersgroepen werd aandacht gevraagd voor de situatie ten noorden van de spoorlijn waar wandelaars hun auto in de berm parkeren.

2.3.3 SCHETSONTWERP

Voor het schetsontwerp van de Zoutendijk is het profiel van een erftoegangsweg gehanteerd met een rijloper van 4,5 meter met aan weerszijden redresseerstroken van een 0,5 meter breedte. Een deel van de berm kan verhard worden om bermshade door passerende (landbouw)voertuigen te voorkomen. Dit kan onder andere door een bredere verharding toe te passen en deze aan de zijanten te voorzien van een onconfortabele ribbel.



Figuur 6: Dwarsprofiel Zoutendijk

³ In hoofdstuk 7 van de Derde Kadernota Railveiligheid van juni 2010, met als onderwerp “Veilig Leven”, is in paragraaf 7.2 het huidige beleid op het gebied van overwegen beschreven. Men streeft naar een voortdurende verbetering van de veiligheid op overwegen en hanteert daarbij het “Nee, tenzij” principe. In algemene zin betekent dat principe dat wijzigingen aan bestaande overwegen of het bouwen van nieuwe overwegen, maar ook het opheffen van bestaande overwegen, slechts dan mogen worden uitgevoerd indien de initiatiefnemer met een risicoanalyse aantoont dat de overwegveiligheid niet achteruit gaat.

2.3.4 KOSTENRAMING

De kosten voor het aanpassen van de Zoutendijk en Zonzeelseweg buiten de bebouwde kom zijn geraamd op ongeveer 1,8 miljoen euro exclusief omzetbelasting. Hierin zijn de kosten opgenomen voor de verbreding van zowel de Zoutendijk (ongeveer 1 miljoen euro) als de Zonzeelseweg (ongeveer € 800.000 euro), waarbij voor het tracédeel van de Zonzeelseweg met enkele grondaankopen rekening gehouden is. Indien de Zoutendijk wordt doorgetrokken naar de N285 hoeft de Zonzeelseweg niet aangepast te worden.

Op basis van het schetsontwerp is het niet mogelijk de kosten van de aanpassingen van de overweg te ramen. Een specialist overwegen heeft de inschatting gegeven dat er een Alib-installatie van de firma Scheidt en Bachmann geplaatst dient te worden waarvan de huidige kosten naar verwachting liggen op € 300.000. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met ongeveer € 100.000 aan fysieke werkzaamheden aan de overweg (waaronder verbreding van de bevoering). Deze 400.000 zijn meegenomen in de post onvoorzien.

Beschouwing overweg

Deze overweg is bij ProRail bekend onder de naam Zoutendijkweg, op lijncode 228 bij kilometer 5.845. Gemeente Drimmelen, plaats Made.

De overweg ligt in het baanvak tussen de hoofdbaan Breda – Dordrecht en het goederen emplacement Oosterhout. Het baanvakje kent geen doorgaande treindetectie en treinbeveiliging en heeft een maximale treinsnelheid van 30 km/u.

De overweg is nu voorzien van een niet actieve beveiliging (Andreaskruisen als hoofdbeveiliging). Als er een actieve beveiliging moet komen plaatst ProRail hier een automatische lichten installatie met boom (ALIB) van de firma Scheidt & Bachmann. Deze staan ook elders langs deze baan. Dit zijn stand alone werkende installaties met detectielussen in de baan die er voor zorgen dat de trein de installatie op afstand en rijdende kan inschakelen. Deze installaties hebben een 220 volt/16 Ampere aansluiting nodig waarvan het onbekend is of dat op deze locatie aanwezig is, of welke kosten er mee gemoeid zijn om een dergelijke aansluiting op deze locatie te realiseren.

Op basis van de wegbreedte is het mogelijk een principetekening van de overweg te maken inclusief nieuwe installatie. Hiervoor kan kostenraming geleverd worden waarin de volgende aspecten worden uitgewerkt:

- Engineering;
- Installatie;
- Kabelwerk;
- Bevoeringsuitbreiding/vervanging.

2.4 ZANDDIJK EN WILGENWEG

2.4.1 BESCHRIJVING HUIDIGE FUNCTIE, FORM EN GEBRUIK

De Zanddijk en Wilgenweg zijn smalle erftoegangswegen met een snelheidsregime van 60 km/uur. De wegen zijn niet voorzien van markering. De weg is niet breed genoeg om voertuigen in tegengestelde richting elkaar goed te laten passeren. Dit heeft geresulteerd in een kapotgereden berm aan weerszijden van de rijbaan.

Halverwege het tracé is een onbewaakte spoorwegovergang van een goederenspoor aanwezig. Deze spoorwegovergang is in de huidige situatie te smal om verkeer in twee richtingen gelijktijdig te laten passeren.

De wegen worden met name gebruikt ter ontsluiting voor de aangelegen kavels.

Wegvakken	Snelheid	Markering	Fiets en voetganger	Parkeergelegenheid	Overige
Zanddijk en Wilgenweg	60 km/u	Geen	N.v.t.	▪ N.v.t.	▪ Inritten aanliggende kavels ▪ Onbewaakte spoorwegovergang ▪ Bomenrij aan westzijde weg ten noorden van spoorlijn
Kruispunten	Vorm	Fiets en voetganger			Overige
Kruispunt Kerkdijk	Gelijkwaardige kruising				Komgrens met plateau en punaises
Kruispunt Witteweg	Gelijkwaardige kruising				Elektriciteitskast aan westzijde
Kruispunt Wilgenweg	Gelijkwaardige kruising				

Tabel 4: Inrichting per wegvak en kruispunt Zanddijk en Wilgenweg

2.4.2 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Conclusies

De Zanddijk en Wilgenweg zijn in de huidige situatie te smal om te dienen als de ontsluitingsroute naar het bedrijventerrein aan de Moerseweg. Verkeer in twee richtingen kan elkaar lastig passeren en indien de weg gebruikt gaat worden als belangrijkste verbinding voor vrachtverkeer naar het bedrijventerrein dient de weg verbreedt te worden.

Aanbevelingen

De functie voor het landbouwverkeer blijft belangrijk op de Zanddijk en Wilgenweg. Aanbevolen wordt daarom om de weg te functie van erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60km/uur) te laten behouden.

Bij verbreding van de weg is het ook gewenst de spoorwegovergang te verbreden. Hiervoor is afstemming met ProRail noodzakelijk (zie ook toelichting in paragraaf 2.3.2). Vermoedelijk is het gewenst de overweg aan te passen naar een bewaakte overweg.

Reactie bewonersgroep

Tijdens een consultatie van verschillende bewonersgroepen en het ZLTO gaven de aanwezigen aan een andere ontsluiting van het bedrijventerrein als mogelijkheid te zien op het moment dat het tracé Zoutendijk geschikt wordt gemaakt voor doorgaand verkeer. Het betreft een ontsluiting door de Moerseweg aan te sluiten op de Ruilverkavelingsweg. Dit tracé zou echter een extra omrijafstand van ruim 2 kilometer betekenen voor het verkeer tussen het bedrijventerrein en de N285. Daarnaast zijn de ruimtelijke consequenties van dit nieuwe tracé beduidend forser dan van het verbreden van een bestaande weg. Dit tracé wordt derhalve niet als logisch alternatief gezien.

2.4.3 SCHETSONTWERP

Bij het opstellen van het schetsontwerp voor de Zanddijk en Wilgenweg is hetzelfde dwarsprofiel gehanteerd als voor de Zoutendijk.

2.4.4 KOSTENRAMING

De kosten voor het aanpassen van de Zanddijk en Wilgenweg zijn geraamd op ongeveer 1,7 miljoen euro exclusief omzetbelasting, waarvan ongeveer € 475.000 nodig is voor de Wilgenweg en de rest voor de Zanddijk. In deze kosten is rekening gehouden met de civieltechnische werkzaamheden, en grondaankopen. Er is geen rekening gehouden met het eventueel grootschalig verleggen van kabels en leidingen. Gelijk aan de raming voor de Zoutendijk (paragraaf 2.3.4) dient voor het aanpassen van de overweg rekening gehouden te worden met een kostenpost van ongeveer € 400.000 euro.

3

Tracéstudies alternatieve routes

3.1 ALGEMEEN

Dit hoofdstuk beschrijft de keuzes die gemaakt zijn bij de totstandkoming van de schetsontwerpen voor de nieuwe tracés. Voor deze tracés zijn doormiddel van quick-scans ook indicatief de milieueffecten in beeld gebracht en de mogelijke ruimtelijke impact op grondaankopen en het bestemmingsplan.

3.1.1 MILIEUEFFECTEN ALGEMEEN

Ten behoeve van de tracéstudies zijn quick-scans naar de milieueffecten uitgevoerd. De volgende punten gelden voor alle tracés.

Ecologie

Het plangebied voor de uitbreiding van het wegennet betreft vijf deelgebieden (tracés) welke gelegen zijn nabij Hooge en Lage Zwaluwe. In de huidige situatie zijn de deelgebieden in gebruik als agrarisch land, er bevindt zich ten tijde van het veldbezoek voornamelijk kale grond of weidevelden.

De nieuwe en aangepaste wegen zijn niet gelegen binnen het Nationaal Natuurnetwerk (NNN, voorheen EHS), maar wel binnen attentiegebieden. Directe effecten zijn uitgesloten, maar mogelijk dat de waterhuishouding verandert binnen het NNN als gevolg van herinrichting. Het is belangrijk bij de keuze van het tracé dat hier rekening mee wordt gehouden en dat het effect binnen het NNN zo klein mogelijk (bij voorkeur niet) is.

Binnen de Groenblauwe mantel zijn wijzigingen binnen het bestemmingsplan mogelijk, maar het is belangrijk dat hier een goede landschappelijke inpassing voor plaatsvindt. De aspecten die bij de inpassing en de onderbouwing van het bestemmingsplan aan bod moeten komen zijn ecologische, landschappelijke en hydrologische waarden en kenmerken van het gebied.

Ten noorden van Lage Zwaluwe ligt het Natura 2000-gebied de Biesbosch. De aanleg van de wegen heeft mogelijk effecten op dit beschermde gebied. Door een verandering van verkeer kan mogelijk een verandering in de stikstofdepositie in de omgeving ontstaan. Mogelijk kunnen ook effecten optreden door een toename in verstoring van beschermde soorten in dit gebied. Hoewel effecten niet verwacht worden kunnen deze op basis van een quick-scan ecologie doormiddel van bureauonderzoek niet direct uitgesloten worden. Bij eventuele bestemmingsplanprocedures zal daarom dit aspect in beeld gebracht moeten worden doormiddel van het uitvoeren van een voortoets.

Archeologie

Indien de ingrepen worden uitgevoerd binnen een zone met een middelhoge archeologische verwachting dient archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden indien men:

- dieper dan 0,5 m onder maaiveld verstoord en;

- een planoppervlak heeft dat groter is dan 1000 m².

Voor de zone met een hoge archeologische verwachting geldt een onderzoeksplicht bij ingrepen die:

- dieper reiken dan 0,5 onder maaiveld en;
- een groter oppervlak hebben dan 100 m².

Eventueel vervolgonderzoek wordt geadviseerd in de vorm van bureauonderzoek met verkennend booronderzoek conform het beschreven proces in de 'nota archeologie 2013 Gemeente Drimmelen'.

Bodem

Doel van de quick-scan bodem is het inzicht krijgen in mogelijke bodem gerelateerde knelpunten binnen de tracés. Per tracé is aangegeven wat er op basis van de topografische kaart en bodemloket.nl te zeggen is over de bodem. Tevens is de bodemkwaliteitskaart en de bodembeheernota van de gemeente Drimmelen geraadpleegd. In bijlage 5 is de gehele memo van de quick-scan bodem opgenomen.

Enkele punten die bij alle tracés van belang zijn:

- Bij de aansluiting van de wegen op de bestaande wegen dient rekening te worden gehouden met de kwaliteit van de verharding ter plaatse van deze bestaande wegen (fundering, PAK houdend asfalt)
- Locaties met bijzondere omstandigheden vallen buiten het beleid van de bodembeheernota. Door de provincie aangewezen beschermingsgebieden vallen onder locaties met bijzondere omstandigheden voor grondverzet. Hierbij kan worden gedacht aan grondwaterbeschermingsgebieden, aardkundige en archeologisch waardevolle gebieden en gebieden van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Inventarisatie van deze gebieden heeft nog niet plaatsgevonden binnen deze quick-scan bodem.

Bestemmingsplan

Indien een nieuw tracé niet kan worden aangelegd binnen de bestaande bestemmingen zoals vastgelegd in het bestemmingsplan dient een planologische procedure doorlopen te worden. Enerzijds kan gekozen worden een bestemmingsplanwijzigingen door te voeren, anderzijds kan gekozen worden de weg mogelijk te maken via een omgevingsvergunning buitenplanse afwijking.

Met de omgevingsvergunning buitenplanse afwijking (art. 2.12 lid 1, sub a onder 3o Wabo), het vroegere projectbesluit, kan worden afgeweken van het bestemmingsplan. Er moet gemotiveerd worden dat de omgevingsvergunningsaanvraag voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. De aanvraag moet voorzien zijn van een ruimtelijke onderbouwing.

In beide procedures dient aangetoond te worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige belangenafweging en er moet in beide procedures voldaan worden aan de (milieu)wetgeving. De ruimtelijke onderbouwing van de aanvraag voor het buitenplans afwijken is dan ook vergelijkbaar met een toelichting van een bestemmingsplan (art. 3.1.6 Bro). Doordat de buitenplanse afwijking specifiek is dan de bestemmingsplanwijziging kan de toelichting vaak wel iets beknopter zijn. Daar staat tegenover dat bij realisatie van de weg de omgevingsvergunning vaak minder mogelijkheden biedt voor kleine aanpassingen ten opzichte van het oorspronkelijk ontwerp.

Verschil tussen beide procedures is dat het verlenen van een omgevingsvergunning onder de bevoegdheid van Burgemeester en Wethouders valt, waar een bestemmingsplanwijziging via de Raad moet. De raad dient echter ook bij de omgevingsvergunning Buitenplanse Afwijking een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) af te geven.

3.2 FLIERSTRAAT

Ter ontsluiting van de haven van Lage Zwaluwe, de naastgelegen woonwijk (Ameroever en Princenhil) en de nabijgelegen agrarische gronden, worden in de huidige situatie de Flierstraat, Kruisstraat en Repel gebruikt. Om deze wegen te ontzien van dit verkeer (waaronder vracht- en landbouwverkeer) is onderzocht of het ruimtelijk inpasbaar is een alternatieve route ten noorden van de Flierstraat te realiseren. De nieuwe weg wordt vormgegeven als een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 30 km/uur.

In grote lijnen zijn er twee reële opties voor het aanleggen van een alternatief tracé voor de Flierstraat. De eerste mogelijkheid betreft het haaks doorkruisen van het akkerland om vervolgens de Zwaluwsedijk te verbreden (het rode tracé). De andere mogelijkheid is een geheel nieuw tracé direct langs de achtertuinen van de woningen aan de Flierstraat (het gele tracé). Beide opties hebben voor- en nadelen. Van de Flierstraat maken in de huidige situatie maar 960 voertuigen per etmaal gebruik, in plaats van het aanleggen van een nieuw tracé zou daarom ook het instellen van éénrichtingsverkeer kunnen worden overwogen. Aandachtspunt blijft dan wel dat ook de Kruisstraat en Repel gebruikt worden door onder andere vracht- en landbouwverkeer. Verkeer wat eigenlijk ongewenst is in deze woonstraten, maar de straten in de huidige situatie nodig heeft om de agrarische gronden en de haven te bereiken.



Figuur 7: Mogelijke liggingen alternatief tracé Flierstraat

Een voordeel van het rode tracé is dat er een minder lange volledig nieuwe weg (260 meter) nodig is vergeleken met het gele tracé (510 meter). Daarentegen moet bij dit tracé wel de Zwaluwsedijk over 490 meter worden verbreed. Daarbij heeft de aanpassing van de Zwaluwsedijk een negatieve invloed op de mogelijkheid tot gebruik van de weg voor recreatieve doeleinden door bijvoorbeeld wandelaars. Er is niet geïnventariseerd of er aanvullende eisen aan een wegverbreding worden gesteld in verband met de nabijheid van de naastgelegen dijk.

Het gele tracé ligt minder nadrukkelijk in het landschap. Het tracé biedt mogelijkheden om de percelen aan de Flierstraat ook aan de achterzijde te ontsluiten en biedt een mogelijkheid voor het eventueel realiseren van parkeergelegenheid voor bewoners van de Flierstraat. Waar het tracé verkeer uit diverse woonstraten weg haalt, zorgt dit tracé wel voor een nieuwe verkeersstroom aan de achterzijde van de woningen van de Flierstraat. Hierdoor kan een negatief geluidseffect ontstaan.

3.2.1 QUICKSCAN MILIEUEFFECTEN

Ecologie

De groenstrook langs de Dirk de Botsdijk heeft een 'redelijk hoge' cultuurhistorische waarde⁴ en vormt mogelijk een geschikte vliegroute / foerageergebied voor vleermuizen (Tabel 3 Ff-wet). Deze kunnen vanuit de bebouwde kom via deze bomenrij het open landschap ten oosten van Lage Zwaluwe in trekken. In het schetsontwerp wordt daarom rekening gehouden met een zo klein mogelijke doorsnijding van het groen. Eventuele nadelige effecten voor vleermuizen dient bij aanleg van het nieuwe tracé gemitigeerd te worden.



Figuur 8: foto groenstrook langs de Dirk de Botsdijk en Flierstraat

Archeologie

Binnen het plangebied en een straal van 500 meter zijn geen archeologisch monumenten (AMK-terreinen) aanwezig. Tevens zijn er geen waarnemingen en/of vondstmeldingen bekend. Eveneens is er niet eerder onderzoek uitgevoerd. Derhalve dient te worden uitgegaan van de archeologische verwachting op de gemeentelijke archeologische beleidskaart 2013. Voor het plangebied geldt grotendeels een middelhoge archeologische verwachting.

Bodem

Ter plaatse van het tracé zijn voor zover bekend geen bodemonderzoeken uitgevoerd. Direct aangrenzend aan het perceel zijn wel onderzoeken uitgevoerd, waarbij ook een sanering van een benzineservicestation heeft plaatsgevonden in 1998 ter plaatse van Flierstraat 102. Ook bij andere panden aan de Flierstraat zijn bodembedreigende activiteiten uitgevoerd (autohandel, metaaloppervlaktebehandelingsbedrijf). Het is echter niet de verwachting dat deze activiteiten perceeloverschrijdende verontreinigingen hebben veroorzaakt. De bodem ter plaatse van het geplande tracé is derhalve onverdacht op het voorkomen van bodemverontreiniging. Waterbodem (slib) ter plaatse van de te kruisen sloten dient onderzocht te worden.

Lucht en geluid

In de Wet geluidhinder zijn 30km-wegen niet opgenomen. Formeel betekent dit dat toetsing voor dergelijke wegvakken niet plaats hoeft te vinden. Echter, jurisprudentie heeft uitgewezen dat 30 km/wegen niet per definitie uitgesloten kunnen worden van een deugdelijk akoestisch onderzoek, zeker

⁴ Bron: tekst erfgoedkaart

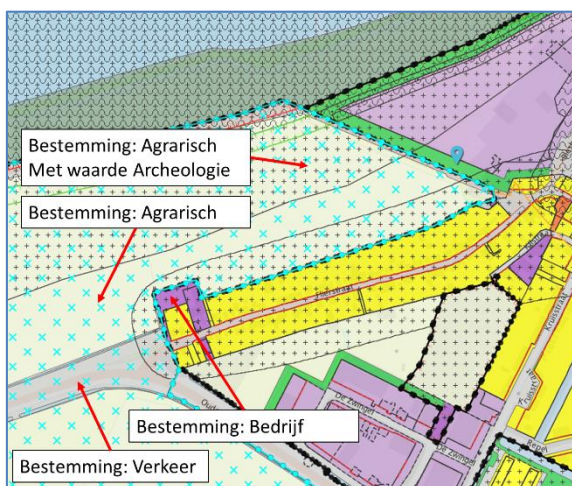
wanneer sprake is van wegen met een redelijk hoge intensiteit en een korte afstand tussen woningen en wegvak.

Aangezien hierbij sprake is van een erftoegangsweg (en de weg ook als zodanig ingericht zal worden) is de verwachting dat de intensiteit niet hoog zal zijn. In vergelijking met de huidige situatie zal sprake zijn van een verbetering door de verkeersafname in de Flierstraat en de Kruisstraat. In de toekomstige situatie komt het wegvak aan de achterzijde van de achtertuinen te liggen, waarmee afstand tot de geluidgevoelige ruimtes in de woningen wordt vergroot. Grosso modo is daarmee sprake van een verbetering in de geluidssituatie ten opzichte van de huidige situatie.

Voor wat betreft luchtkwaliteit geldt dat hier geen problemen zijn en ook geen problemen te verwachten zijn. De concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} liggen hier onder de norm. Het verleggen van de verkeersstroom heeft als bijkomend positief effect dat de emissies meer in de vrije ruimte worden uitgestoten in plaats van in een min of meer door aaneengesloten bebouwing omsloten wegvak waar op straatniveau de meeste overlast wordt ondervonden.

Bestemmingsplan

Voor de aanleg van het tracé is een bestemmingsplanwijziging of omgevingsvergunning buitenplanse afwijking noodzakelijk. De gronden waarover het tracé moet lopen zijn huidig bestemd als agrarische grond, veelal met archeologische dubbelbestemming.



Figuur 9: weergave bestemmingsplan locatie alternatief tracé Flierstraat

3.2.2 ONTWERPTOELICHTING

Gekozen is het tracé achter de woningen langs uit te werken tot een schetsontwerp. In dit ontwerp is de begroeiing langs de Dirk de Botsdijk/Flierstraat zoveel mogelijk gespaard. Vanaf de Oude Weg dient men automatisch het nieuwe tracé op te rijden en dient men bewust af te slaan om de Flierstraat in te rijden. Vervolgens is het tracé om de kavel met perceelnummer 2349 heen gelegd om daarna op vijf meter van de erfgronden achter de woningen langs te lopen. Deze vijf meter zorgt er voor dat het in de toekomst mogelijk is achteruitgangen vanuit de aanliggende percelen of nieuwe parkeergelegenheid te realiseren. Uiteindelijk wordt haaks op de Zwaluwsedijk aangesloten. De vormgeving dient hier zo vormgegeven te worden dat het nieuwe tracé de doorlopende route wordt en de Zwaluwsedijk vanuit het noordwesten ondergeschikt wordt aangesloten.

Reactie bewoners

Bewoners hebben aangegeven dat ook het kruispunt Oude Weg – Flierstraat een aandachtspunt wordt indien het nieuwe tracé wordt aangelegd. Zij zouden dan graag zien dat op deze locatie een rotonde aangelegd wordt.

3.2.3 KOSTENRAMING

De kosten voor het aanleggen van een alternatief tracé voor de Flierstraat zijn geraamd op ruim € 600.000 euro (exclusief omzetbelasting). Hierin zijn de kosten opgenomen van de grondaankopen en de kosten van de civiel technische werken. Eventuele kosten voor natuurcompensatie zijn niet geraamd. Ook is de inrichting van de vijf meter zone tussen de weg en de erfafscheidingen niet meegenomen in de kostenraming. Deze kosten zijn afhankelijk van de in latere fase te maken keuzes over deze inrichting. Als laatste is bij het alternatief tracé voor de Flierstraat uitgegaan van het beperkt aanpassen van het bestaande kruispunt Flierstraat / Oude Weg. Indien gekozen wordt dit tracé aan te willen leggen dient bij de planstudie onderzocht te worden welke verkeersbelasting van de weg gebruik gaat maken en of een voorrangskruispunt nog volstaat voor de verkeersafwikkeling.

3.2.4 BEWEGWIJZERING

Doordat de weg in de richting van de haven automatisch naar de achterzijde van de Flierstraat wordt geleid is verder geen aanpassing van de bewegwijzering noodzakelijk. De bewegwijzering op het kruispunt van de Oude Weg en de Flierstraat kan daarmee na aanleg van het alternatieve tracé ongewijzigd blijven. Hooguit kan aanvullend ook de woonwijk van de Princenhil en Ameroever op het bord worden weergegeven.

Vanuit de haven is het wenselijk de route via het alternatieve tracé van de Flierstraat naar Oude Weg aan te geven.



Figuur 10: huidige bewegwijzering kruispunt Oude Weg - Flierstraat

3.3 LOONSEDIJK EN GAETE

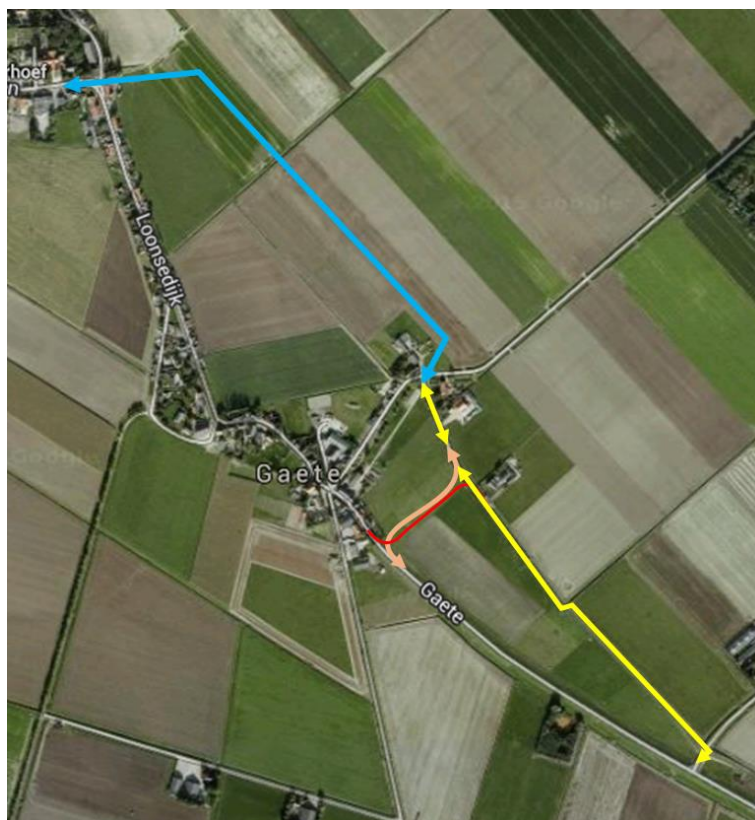
De bestaande wegen Gaete en Loonsedijk lopen over een slingerende dijk met lintbebouwing. Deze wegen worden nu gebruikt door gemengd verkeer waaronder langzaam verkeer, landbouwverkeer en vrachtverkeer. Van de wegen maken ongeveer 3.100 voertuigen per etmaal gebruik. Het smalle profiel van de wegen in combinatie met de aanliggende erven en langsparkerende auto's zorgt voor verkeersonveilige

situatie. Een alternatief tracé zou kunnen zorgen dat de Loonsedijk en Gaete alleen nog door bestemmingsverkeer gebruikt gaat worden.

Bekeken is of er mogelijkheden zijn om aan de westzijde of de oostzijde van de Loonsedijk een nieuw tracé te realiseren voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60km/uur). Voor een route langs de westzijde zijn geen geschikte mogelijkheden gevonden om deze op het Plantsoen aan te sluiten. Aansluiten op de Groenendijk en vervolgens doorsteken naar de Oude Weg zou wellicht mogelijk zijn, en is een goed alternatief voor doorgaand verkeer richting de A16, maar is minder gunstig voor herkomst- en bestemmingsverkeer uit Lage Zwaluwe.

Voor een tracé aan de oostzijde van de Loonsedijk zijn twee mogelijkheden bekeken. Tracé 1 gaat uit van een opwaardering van de Bosseweg van fietspad naar erftoegangsweg (gele lijn) en een nieuwe verbinding tussen de Bosseweg en Plantsoen (blauwe lijn). Bij dit alternatief kan fietsverkeer gebruik gaan maken van de rustiger wordende Horenhilsedijk en Gaete.

Het tweede tracé gaat uit van het langer blijven gebruiken van de bestaande Horenhilsedijk en vervolgens een verbinding van deze dijk naar de Bosseweg (Oranje lijn). Dit tracé heeft vervolgens ook een verbinding tussen Plantsoen en de Bosseweg. Bij dit tracé is een verbinding voor fietsverkeer langs de doorsteek Horenhilsedijk – Bosseweg gewenst (rode lijn).



Figuur 11: weergave mogelijke inpassing alternatief tracé Loonsedijk en Gaete

3.3.1 QUICKSCAN MILIEUEFFECTEN

Ecologie

Ter hoogte van het kruispunt Molendijk/Bosseweg is een nestkast van steenuil aanwezig welke door de soort naar verwachting als vaste rust- en verblijfplaats wordt gebruikt, hetzelfde geldt voor de aanwezige knotwilgen nabij dit tracé. Het nest en de functionele leefomgeving (territorium) zijn jaarrond beschermd. Bij het aantasten van het territorium dient een ontheffing in het kader van de Ff-wet te worden aangevraagd. Ten behoeve van deze aanvraag dient nader soortgericht onderzoek te worden uitgevoerd naar het gebruik en de functie van het plangebied voor de soort. Onderzoek dient uitgevoerd te worden in de periode van 15 februari tot en met 15 april. Alle waarnemingen in een geschikt gebied duiden op de mogelijke aanwezigheid van een nestplaats in het gebied. De afwezigheid van broedende steenuilen is aangetoond als tijdens drie gerichte veldbezoeken in de periode van 15 februari tot en met 15 april geen aanwezigheid kan worden aangetoond (Soortenstandaard steenuil, december 2012).

Een ontheffing wordt daarnaast enkel verleend wanneer sprake is van een wettelijk belang: bescherming van flora en fauna, veiligheid van luchtverkeer of volksgezondheid of openbare veiligheid, er geen alternatieven aanwezig zijn en de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in het geding komt.

Archeologie

Binnen het plangebied en een straal van 500 meter zijn geen archeologisch monumenten (AMK-terreinen) aanwezig. Tevens zijn er geen waarnemingen en/of vondstmeldingen bekend. Eveneens is er niet eerder onderzoek uitgevoerd. Derhalve dient te worden uitgegaan van de archeologische verwachting op de gemeentelijke archeologische beleidskaart 2013. Voor het plangebied geldt een middelhoge archeologische verwachting.

Bodem

Ter plaatse van het tracé zijn voor zover bekend geen bodemonderzoeken uitgevoerd. Wel is ter plaatse van Molendijk 1 een historisch bodemonderzoek uitgevoerd in 1999, waaruit bleek dat er een ondergrondse brandstoftank aanwezig is op dit perceel. Er is geen nazorg vereist. Dit heeft betrekking op een boerenbedrijf. Het is aannemelijk dat het uiteindelijke tracé niet over het erf loopt. De bodem ter plaatse van het geplande tracé is derhalve onverdacht op het voorkomen van bodemverontreiniging. Waterbodem (slib) ter plaatse van de te kruisen sloten dient onderzocht te worden.

Lucht en geluid

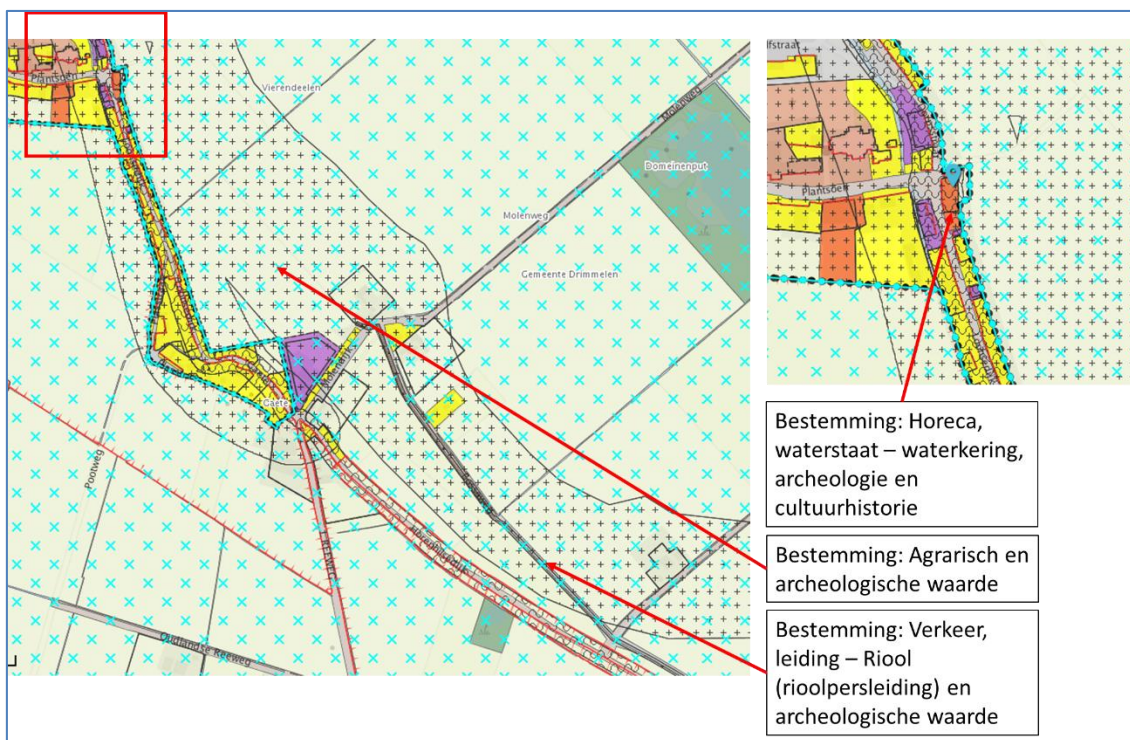
Deze nieuwe erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur) dient om het doorgaande verkeer buiten het dorp om te laten rijden en trekt geen nieuw verkeer aan.

Beide alternatieven hebben voor geluid en luchtkwaliteit een positief effect. In de bestaande situatie staan de woningen dicht op de wegvakken van de Loonsedijk en Gaete. In de nieuwe situatie zijn de wegvakken (met het doorgaande verkeer) op grotere afstand van de bestaande woningen gesitueerd. Dit heeft een positief effect op de geluidsbelasting vanwege het wegvak op de bestaande woningen. Ook voor luchtkwaliteit zal hier een positief effect optreden aangezien de uitstoot op het bestaande wegvak zal verminderen. Met name de bewoners en de gebruikers van het 'oude wegvak' zullen hiervan profiteren. In de omgeving van het nieuwe wegvak zullen minder gehinderden zijn. Er staan minder woningen langs het tracé en de woningen die er staan zijn verder van het tracé af gelegen.

Bestemmingsplan

Voor de aanleg van het tracé is een bestemmingsplanwijziging of omgevingsvergunning buitenplanse afwijking noodzakelijk. De percelen waardoor het nieuwe tracé moet gaan lopen hebben een agrarische bestemming, deels met dubbelbestemming archeologische waarden.

De verkeersbestemming van de Bosseweg is in principe breed genoeg om een bredere weg in te passen, de weg dient dan echter wel in oostelijke richting uitgebreid te worden.



Figuur 12: weergave verbeelding bestemmingsplan tpv tracé Loonsedijk / Gaete

3.3.2 TOELICHTING SCHETSONTWERP

De verbinding van Plantsoen naar de Bosseweg volgt grotendeels de bestaande eigendomsgrenzen van de verschillende percelen. De weg sluit direct ten noorden van de Feestzaal 'Ligthart' aan op het Plantsoen. De doorgaande verbinding wordt daarmee Plantsoen – Nieuw tracé. De Loonsedijk en de Dorpsstraat dienen ondergeschikt aangesloten te worden.

Aan de zuidzijde krult het tracé om Molendijk 11 heen. Helaas is het hier niet mogelijk om de kavels 341 en 3632 te ontzien.

Uitgegaan is van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een verhardingsbreedte van 5,5 meter. Om landbouwverkeer elkaar goed te kunnen laten passeren wordt geadviseerd het eerste deel van de nabijgelegen berm te verharderen met een oncomfortabele verharding (bijvoorbeeld in de vorm van asfalt met ribbels of grasbetontegels)

3.3.3 KOSTENRAMING

De kosten voor het aanleggen van een alternatief tracé voor de Loonsedijk en Gaete door volledige verbreding van de Bossche Weg zijn geraamd op ongeveer 1,8 miljoen euro (exclusief omzetbelasting). De variant waarbij het tracé langer de bestaande Horenhilsedijk blijft volgen kost ongeveer 1,5 miljoen euro (exclusief omzetbelasting).

3.3.4 BEWEGWIJZERING

Bewegwijzering van de gewenste rijroute voor verkeer naar Lage Zwaluwe (anders dan voor het bestemmingsverkeer naar de Loonsedijk en Gaete) is gewenst op de locatie waar het nieuwe tracé vanaf de Horenhilsedijk naar het Plantsoen wordt aangebracht. Dit kan door het plaatsen van bewegwijzering met de tekst 'doorgaand verkeer'



Figuur 13: voorbeeld bewegwijzering voor doorgaand verkeer

Ook op het kruispunt Plantsoen / Loonsedijk / Dorpsstraat / Nieuw tracé is bewegwijzering gewenst om verkeer naar het nieuwe tracé te sturen in plaats van naar de Loonsedijk. Hier wordt geadviseerd nadrukkelijk Hooge Zwaluwe op het bord op te nemen en niet alleen te volstaan met de tekst 'doorgaand verkeer'.

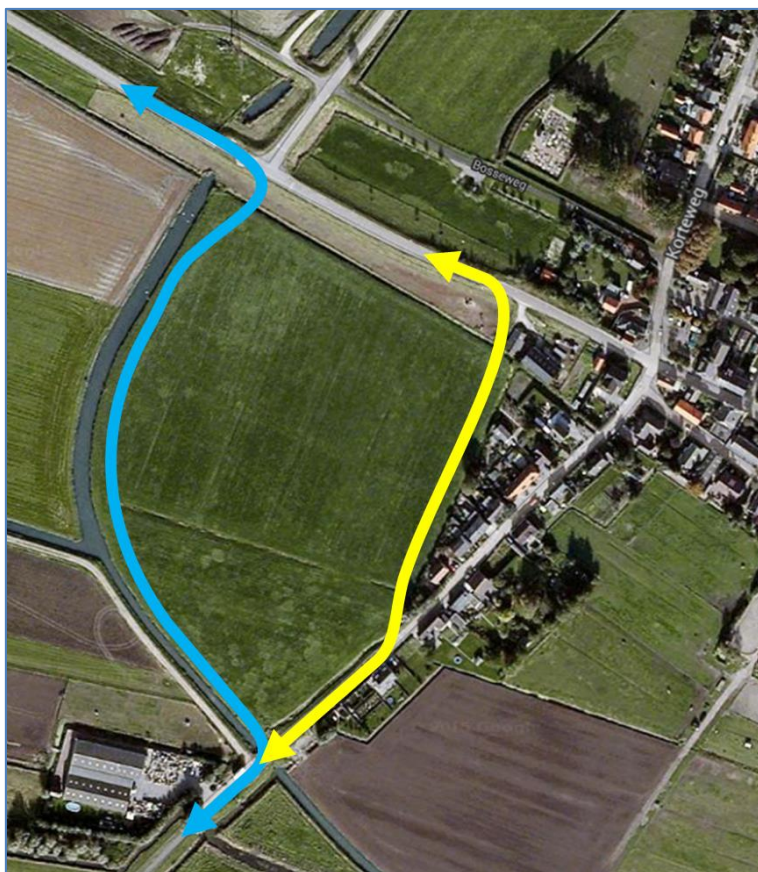
3.4 ZOUTENDIJK BINNEN DE BEBOUWDE KOM

De Zoutendijk binnen de bebouwde kom van Hooge Zwaluwe is een erftoegangsweg ingericht als woonerf waar per etmaal ongeveer 700 voertuigen van gebruik maken. De weg heeft naast een functie als verblijfsgebied voor de aanwonenden echter ook een functie voor landbouwverkeer en wordt gebruikt door 'doorgaand' verkeer richting Lage Zwaluwe. De weg is te smal voor deze functie. In de visie van de gemeente gaat de Zoutendijk buiten de bebouwde kom juist beter benut worden door doorgaand verkeer om de wegen van Hooge Zwaluwe te ontlasten. Voor de uitwerking van die visie is het noodzakelijk een alternatief tracé te vinden voor het deel van de Zoutendijk binnen de bebouwde kom. Gedacht wordt daarbij aan een erftoegangsweg met een rijsnelheid van 60 km/uur gelijk aan de rest van de Zoutendijk buiten de kom.



Figuur 14: Weergave huidige situatie Zoutendijk binnen de bebouwde kom.

Voor het alternatieve tracé zijn twee mogelijkheden aan de westzijde van de Zoutendijk bekeken. Een tracé zo dicht mogelijk langs de woningen (gele lijn) en een tracé die de watergang volgt (blauwe lijn).



Figuur 15: weergave mogelijke tracé alternatief voor Zoutendijk binnen de bebouwde kom

3.4.1 QUICKSCAN MILIEUEFFECTEN

Ecologie

- De watergang ten oosten van het tracé is mogelijk geschikt als leefgebied voor de kleine modderkruiper (Tabel 2 Ff-wet).
- Het tracé bevindt zich deels in een attentiegebied NNN. Dit gebied is gelegen rondom en binnen een gebied waar fysieke ingrepen een negatief effect kunnen hebben op de waterhuishouding. Dit dient verder onderzocht te worden in de watertoets ten behoeve van het bestemmingsplan.

Archeologie

Binnen het plangebied en een straal van 500 meter zijn geen archeologisch monumenten (AMK-terreinen) aanwezig. Tevens zijn er geen waarnemingen en/of vondstmeldingen binnen het plangebied bekend, wel ligt er een waarneming 380 meter ten oosten van het plangebied (Archis waarnemingsnummer 439.152); in 2013 bij een archeologische inspectie is een laat middeleeuwse woonterp of wierde aangetroffen ter hoogte van de Raadhuistraat en de Onderstraat te Hooge Zwaluwe.

In 2011 heeft ADC Archeoprojecten aan de westzijde van het plangebied een bureauonderzoek uitgevoerd. Hierbij is geconcludeerd dat de diepere ondergrond uit dekzand bestaat (Laagpakket van Wierden binnen de Bostel Formatie). In de top van deze afzettingen kunnen archeologische resten aanwezig zijn uit het Laat-Paleolithicum, Mesolithicum en Neolithicum. Gezien de diepteligging zal dit pakket bij de voorgenomen ontgraving niet worden aangesneden. Als gevolg van mariene erosie zal het oorspronkelijk aanwezig veenpakket grotendeels of geheel zijn verdwenen. Bewoningssporen uit de Bronstijd, IJzertijd en

Romeinse tijd zullen niet aanwezig zijn. Vanwege de ligging aan grote getijdegeulen en de afwezigheid van nederzettingen worden geen bewoningsresten uit de Middeleeuwen en Nieuwe tijd verwacht. Volgens de gemeentelijke archeologische beleidskaart 2013, geldt voor het gehele plangebied een lage archeologische verwachting en is in principe geen vervolgonderzoek noodzakelijk.

Bodem

Ter plaatse van het tracé en de aangrenzende percelen zijn voor zover bekend geen bodemonderzoeken uitgevoerd. De bodem ter plaatse van het geplande tracé is onverdacht op het voorkomen van bodemverontreiniging.

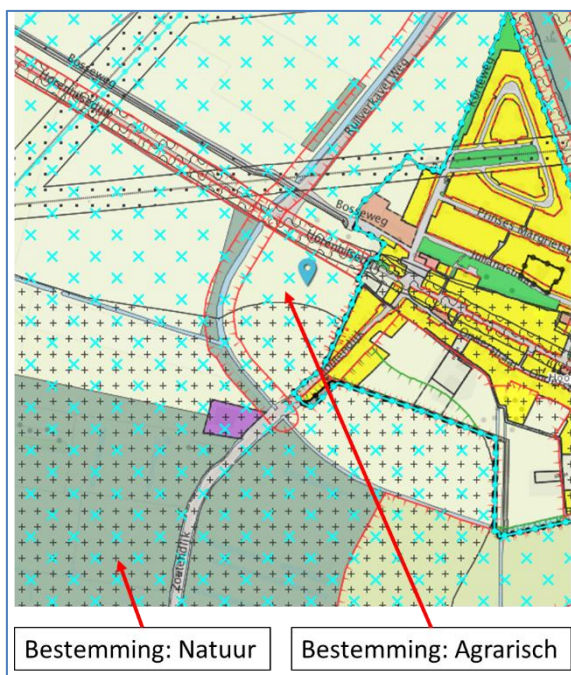
Lucht en geluid

Ook hiervoor geldt dat er een verbetering voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit optreedt op en nabij het bestaande wegvak én ter hoogte van de bestaande woningen welke op korte afstand van het bestaande wegvak gesitueerd zijn. Het nieuwe wegvak krijgt wel een hogere snelheid (60 ipv 30) maar deze weegt niet op tegen de grotere afstand tot de bestaande woningen. Voor luchtkwaliteit geldt daarnaast dat de emissies lager zullen zijn aangezien het verkeer beter en meer met een constante snelheid door kan rijden op een 60 km wegvak in plaats van een 30 km wegvak. Overall verwachten we hier dus een positief effect door een vermindering in het aantal gehinderden vanwege geluid en luchtkwaliteit.

Bestemmingsplan

Voor de aanleg van het tracé is een bestemmingsplanwijziging of omgevingsvergunning buitenplanse afwijking noodzakelijk.

De percelen waardoor het nieuwe tracé moet gaan lopen hebben een agrarische bestemming, deels met dubbelbestemming archeologische waarden. Indien het tracé de watergang gaat volgen dient rekening gehouden te worden met een in het bestemmingsplan opgenomen wetgevingszone 'wijzigingsgebied ecologische verbindingszone / herstel watersysteem' waarin het niet onmogelijk gemaakt mag worden om in de toekomst een ecologische verbindingszone te realiseren alsmede de instandhouding van waarden ten behoeve van verwezenlijking, behoud en herstel van de ontwikkeling van een natuurlijk watersysteem. Indien de weg direct langs deze zone gelegd wordt is het wellicht mogelijk de berm mede te benutten voor ecologisch doeleinden. Momenteel is er vanuit de quick-scan ecologie (zie hierboven) geen reden om het tracé niet op deze locatie aan te leggen.



Figuur 16: weergave verbeelding bestemmingsplan ter plaatse van omleiding Zoutendijk

3.4.2 TOELICHTING SCHETSONTWERP

Tijdens een bewonersconsultatie is gebleken dat het volgen van de bestaande watergang, waarbij het tracé aansluit op de Horenhilsedijk op het kruispunt met de Ruilverkavelingsweg, de voorkeur geniet. Op deze wijze ligt het tracé zo ver mogelijk van de woningen van de Zoutendijk af en volgt het tracé een reeds bestaande lijn door het landschap. Uitgegaan is van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een verhardingsbreedte van 5,5 meter. Om landbouwverkeer elkaar goed te kunnen laten passeren wordt geadviseerd het eerste deel van de nabijgelegen berm te verharderen met een oncomfortabele verharding (bijvoorbeeld in de vorm van asfalt met ribbels of grasbetontegels)

Bij het aanleggen van het alternatieve tracé voor de Zoutendijk binnen de bebouwde kom wordt het huidige woonerf een doodlopende woonstraat. Aan het einde van deze doodlopende straat dient een voorziening aangebracht te worden waarmee het verkeer, waaronder de vuilniswagen, veilig kunnen keren.

Reactie bewonersgroepen

De bewonersgroepen bevestigden dat de Zoutendijk binnen de bebouwde kom als doodlopende straat ingericht kon worden indien een alternatief tracé wordt aangelegd.

3.4.3 KOSTENRAMING

De kosten voor het aanleggen van een alternatief tracé voor de Zoutendijk binnen de bebouwde kom zijn geraamd op ongeveer €700.000 euro (exclusief omzetbelasting). In deze kosten zijn meegenomen, de grondaankopen en de civiel technische werkzaamheden. Niet meegenomen zijn eventuele benodigde maatregelen om negatieve effecten op de waterhuishouding te voorkomen.

3.4.4 BEWEGWIJZERING

Ter hoogte van het kruispunt Horenhilsedijk / Ruilverkavelingsweg / Nieuw tracé dient bewegwijzering geplaatst te worden waarmee verkeer vanuit Lage Zwaluwe via de Zoutendijk naar de N285 wordt geleid.

3.5 BRUGDAM EN DORPSSTRAAT

Vanuit het gekozen alternatieve tracé voor de Loonsedijk en Gaete (zie paragraaf 3.3) is gekeken hoe op een logische wijze ook een doorsteek naar de Brugdam kan worden gecreëerd. Deze doorsteek dient als nieuwe ontsluiting voor onder andere het kinderspeelparadijs Belhamel en als route voor het agrarisch verkeer. Deze doorsteek ontlast de route Dorpsstraat - Brugdam, alsmede de route Ganshoeksingel – Kerkstraat – Brugdam. Van de Brugdam maken per etmaal ongeveer 250 voertuigen gebruik die, om daar te komen, ook via de smalle Dorpsstraat of Kerkstraat moeten rijden.

3.5.1 QUICKSCAN MILIEUEFFECTEN

Ecologie

Vanuit Ecologie zijn er voor dit tracé geen specifieke aandachtspunten. Wel zijn er in de ecologische Quicksan diverse soorten aangegeven waarvan op basis van de quick-scan niet kan worden uitgesloten dat deze in het gebied aanwezig zijn.

Archeologie

Binnen het plangebied en een straal van 500 meter zijn geen archeologisch monumenten (AMK-terreinen) aanwezig. Tevens zijn er geen waarnemingen en/of vondstmeldingen bekend. Eveneens is er niet eerder onderzoek uitgevoerd. Derhalve dient te worden uitgegaan van de archeologische verwachting op de gemeentelijke archeologische beleidskaart 2013. Voor het plangebied geldt een middelhoge archeologische verwachting.

Bodem

Ter plaatse van het tracé zijn voor zover bekend geen bodemonderzoeken uitgevoerd. Enkel bij de kruising Dorpsstraat/Plantsoen (Loonsedijk 36) is in 1995 een bodemonderzoek uitgevoerd met onbekende aanleiding en resultaat. Dit perceel maakt geen deel uit van het tracé. De bodem ter plaatse van het geplande tracé is derhalve onverdacht op het voorkomen van bodemverontreiniging. Waterbodem (slib) ter plaatse van de te kruisen sloten dient onderzocht te worden.

Lucht en geluid

De doorsteek van Plantsoen naar de Brugdam betreft een nieuwe erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur).

Vanuit het aspect geluid betekent dit tracé een verbetering aangezien het wegvak verder weg van de bestaande woningen gesitueerd wordt dan de bestaande routes. Verder zijn er in de directe omgeving geen andere geluidgevoelige objecten die nu meer geluidsoverlast ondervinden.

Voor wat betreft luchtkwaliteit is dit ook een verbetering aangezien de uitstoot nu op een meer open veld situatie plaatsvindt waarbij er minder kans is op het blijven hangen van vuile lucht. Tevens betekent dit een afname in aantal gehinderden aangezien de aanwonenden en gebruikers van de bestaande routes nu minder last van het doorgaande verkeer gaan ondervinden.

Bestemmingsplan

Voor de aanleg van het tracé is een bestemmingsplanwijziging of omgevingsvergunning buitenplanse afwijking noodzakelijk. De percelen hebben momenteel een agrarische bestemming met archeologische waarde.



Figuur 17: weergave verbeelding bestemmingsplan tpv tracé Brugdam

3.5.2 TOELICHTING SCHETSONTWERP

De doorsteek van Plantsoen naar de Brugdam is zoveel mogelijk afgestemd op de perceelsgrenzen. Het tracé volgt daarmee bestaande watergangen.

3.5.3 KOSTENRAMING

De kosten voor het aanleggen van een alternatief tracé voor de Brugdam zijn geraamd op ongeveer €550.000 euro (exclusief omzetbelasting). In dit bedrag zijn de grondaankopen en de kosten voor de civiel technische werkzaamheden geraamd, waarbij uitgegaan is van het aansluiten op de nieuwe verbinding voor Loonsedijk en Gaete. De verbinding van het Plantsoen tot aan het kruispunt met de verbinding naar de Brugdam is dus niet in deze raming opgenomen. De weg zou met deze verbinding ongeveer één derde langer worden waarmee de kosten op ongeveer €735.000 komen

3.5.4 BEWEGWIJZERING

De bewegwijzering op het kruispunt Plantsoen / Loonsedijk / Dorpsstraat / nieuw tracé is uitgewerkt in paragraaf 3.3.4. Indien een doorsteek naar de Brugdam aangelegd wordt kan op dit kruispunt aanvullend ook de Belhamel in de bewegwijzering opgenomen worden.

Tevens dient bij aanleg van deze verbinding op de nieuwe T-splitsing bewegwijzering te worden geplaatst. Vanuit zuidelijke richting dient de kern van Lage Zwaluwe aangegeven te worden om te voorkomen dat verkeer doorrijdt naar de Brugdam. Vanuit de richting van Lage Zwaluwe dient de richting van Hooge Zwaluwe aangegeven te worden. Optioneel kan ook de Belhamel in noordelijke richting worden aangegeven.

3.6 VERBINDING ZOUTENDIJK NAAR DE N285

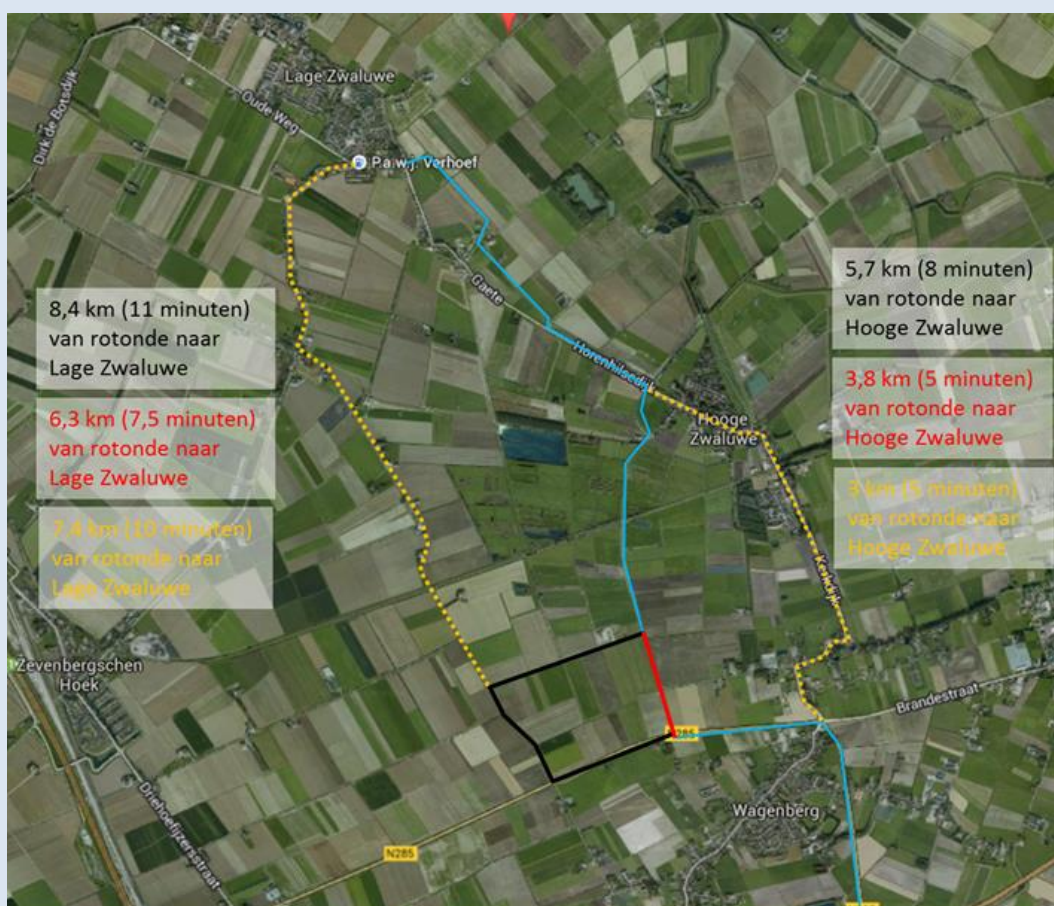
Indien het mogelijk is een alternatief tracé voor de Zoutendijk binnen de bebouwde kom aan te leggen en de bestaande Zoutendijk te verbreden kan deze weg beter gaan dienen als route voor verkeer tussen de

N285 en Lage Zwaluwe. Hiertoe is het wenselijk de Zoutendijk direct op de N285 aan te sluiten waarvoor een nieuwe rotonde op de N285 aangelegd zal moeten worden. Een nieuwe erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (330 meter) is dan nodig om een verbinding te maken met de Zoutendijk. Met deze doorsteek wordt de smalle Zonzeelseweg (1.020 voertuigen per etmaal) ontlast.

Uitgewerkt is een variant waarbij de Zoutendijk recht naar het zuiden is doorgetrokken en aangesloten wordt op de Vogelstraat.

Verbinding naar de N285 via de Hoevenseweg

Naast de directe verbinding van de Zoutendijk met de Vogelstraat (rode tracé) is tevens beschouwd of een verbinding van de Zoutendijk via de Zonzeelseweg en Hoevenseweg (zwarte tracé) als alternatief mogelijk is. Dit tracé gaat volledig uit van het opwaarderen van bestaande wegen in plaats van de aanleg van een nieuwe weg.



Op basis van expert judgement is beoordeeld dat de route waarschijnlijk niet het gewenste effect gaat hebben om het verkeer vanaf de A59 om de kern van Hooge Zwaluwe heen naar Lage Zwaluwe te geleiden. Dit verkeer zal naar verwachting de Hoevenseweg en Groenendijk gaan gebruiken aangezien zowel de reisafstand als de reistijd via de Zoutendijk langer zijn. Dit leidt tot meer overlast in Blauwe Sluis en op de Groenendijk. Voor verkeer vanaf de A59 naar Hooge Zwaluwe blijft de bestaande route door de kern interessanter. Alleen voor verkeer vanuit Moerdijk en Zevenbergen richting Hooge Zwaluwe zou een verbinding via de Hoevenseweg, Zonzeelseweg en Zoutendijk een logische route gaan vormen.

3.6.1 QUICKSCAN MILIEUEFFECTEN

Ecologie

Vanuit Ecologie zijn er voor dit tracé geen specifieke aandachtspunten. Wel zijn er in de ecologische Quick-scan diverse soorten aangegeven waarvan op basis van de quick-scan niet kan worden uitgesloten dat deze in het gebied aanwezig zijn.

Archeologie

Binnen het plangebied en een straal van 500 meter zijn geen archeologisch monumenten (AMK-terreinen) aanwezig. Tevens zijn er geen waarnemingen en/of vondstmeldingen bekend. Eveneens is er niet eerder onderzoek uitgevoerd. Derhalve dient te worden uitgegaan van de archeologische verwachting op de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart 2011. Voor het noordelijke deel van het plangebied geldt een lage archeologische verwachting, voor het zuidelijke deel van het plangebied geldt een hoge archeologische verwachting.

Bodem

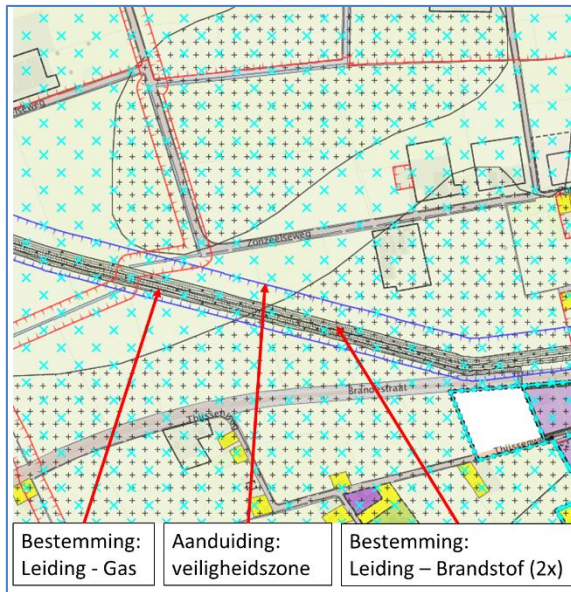
Ter plaatse van het tracé en de aangrenzende percelen zijn voor zover bekend geen bodemonderzoeken uitgevoerd. De bodem ter plaatse van het geplande tracé is onverdacht op het voorkomen van bodemverontreiniging. Ook waterbodem (slib) ter plaatse van de te kruisen sloten dient onderzocht te worden.

Lucht en geluid

Met het doortrekken van de Zoutendijk op de N285 worden de woningen direct langs het bestaande wegvak Zonzeelseweg-Wagenbergsestraat ontlast. De geluidsbelasting en luchtkwaliteit verbetert op en nabij het bestaande wegvak doordat het doorgaande verkeer middels het nieuwe wegvak ontsloten wordt. Ter plaatse van het nieuwe wegvak kan een verslechtering plaatsvinden, echter, gevoelige bestemmingen bevinden zich op grote(re) afstand dan in de bestaande situatie.

Bestemmingsplan

Voor de aanleg van het tracé is een bestemmingsplanwijziging of omgevingsvergunning buitenplanse afwijking noodzakelijk. Vanuit het bestemmingsplan blijkt dat het tracé voornamelijk over agrarisch bestemde gronden komt te lopen, deels met archeologische waarden. Verder kruist het tracé een leidingenstrook waarin zowel gas als brandstofleidingen liggen. Het kruisen van deze leidingen hoeft geen belemmering te vormen voor de aanleg van het tracé mits de juiste voorzieningen worden getroffen om de leidingen te beschermen.



Figuur 18: weergave bestemmingsplan ter plaatse van doorsteek Zoutendijk - N285

3.6.2 TOELICHTING SCHETSONTWERP

De Zoutendijk is in het ontwerp recht doorgetrokken naar de N285. Er is hierbij geen rekening gehouden met eventueel kleine aanpassingen om de aanwezige leidingenstrook meer haaks te kunnen kruisen. Uitgegaan is van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een verhardingsbreedte van 5,5 meter. Om landbouwverkeer elkaar goed te kunnen laten passeren wordt geadviseerd het eerste deel van de nabijgelegen berm te verharderen met een oncomfortabele verharding (bijvoorbeeld in de vorm van asfalt met ribbels of grasbetontegels). Aan de zuidzijde is het tracé licht naar het oosten uitgebogen om binnen twee percelen de rotonde in te kunnen passen.

De parallelweg aan de noordzijde van de N285 is op de Zoutendijk aangesloten en de Vogelstraat is aan de zuidzijde op de rotonde aangesloten. Hierdoor kan de 'koude oversteek' over de N285 komen te vervallen. De ingetekende rotonde is geschikt voor de afwikkeling van LZV's en in het schetsontwerp is rekening gehouden met de afwikkeling van fietsverkeer over alle armen van de rotonde. De fietsoversteken zullen uit de voorrang vormgegeven moeten worden.

De Zonzeelseweg is met een gelijkwaardig kruispunt aangesloten op de Zoutendijk.

Reactie provincie Noord Brabant

Een aansluiting op de N285 kan alleen in samenwerking met de Provincie Noord-Brabant als wegbeheerder van deze weg. De provincie heeft aangegeven een rotonde op deze locatie op voorhand niet af te wijzen. Zeker niet indien het mogelijk is daarmee de twee aanwezige koude oversteken op te heffen. Zij pleiten er voor niet alleen de koude oversteek van de Vogelstraat, maar ook de koude oversteek van de Hoeveneseweg op te heffen. Indien dit mogelijk blijkt is de provincie bereid te onderzoeken of er mogelijkheden zijn tot het meefinancieren van de nieuwe rotonde.

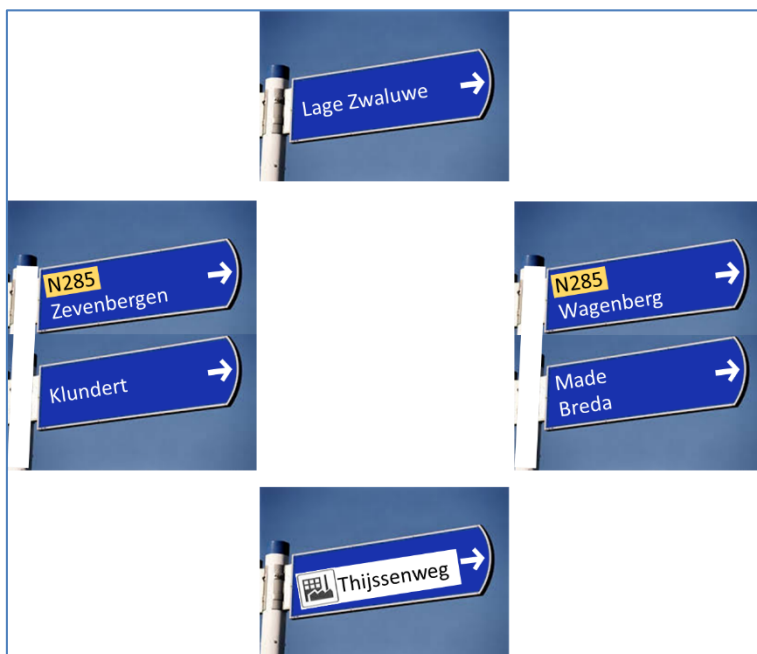
De provincie geeft verder aan in een vervolgfase graag een toelichting te ontvangen op de veranderingen in de verkeersstromen, graag op de hoogte gehouden worden van de planning van de gemeente en geeft aan dat er goed rekening gehouden dient te worden met de waterhuishouding in verband met de in de nabijheid aanwezige waterschapsloten.

3.6.3 KOSTENRAMING

De kosten voor het aanleggen van een doortrekking van de Zoutendijk naar de N285 zijn geraamd op ruim € 900.000 euro (exclusief omzetbelasting). De kosten voor het overkluizen van de in dit gebied aanwezige gas- en brandstofleiding is in de raming indicatief opgenomen in de post onvoorzien. Voor deze overkluizing dient uitgegaan te worden van een bandbreedte van 100.000 euro tot 400.000 euro. De daadwerkelijke kosten zijn mede afhankelijk van de exacte ligging van de leidingen en de mogelijkheid/noodzaak om deze met één of meerdere civieltechnische kunstwerken te overkluizen. Dit dient in een latere planfase uitgezocht te worden.

3.6.4 BEWEGWIJZERING

Op de rotonde zal bewegwijzering aangebracht moeten worden. De volgende bewegwijzering wordt voorgesteld op de nieuwe rotonde.



Figuur 19: Voorstel nieuwe bewegwijzering nieuwe rotonde N285 - Zoutendijk

Om het verkeer op de Wagenbergsebaan (vanaf de Rijksweg A59) op de juiste wijze naar Lage Zwaluwe te laten rijden wordt verder geadviseerd de bewegwijzering voorafgaand aan de bestaande rotonde bij Wagenberg aan te passen conform de afbeelding hieronder.



Figuur 20: aanpassing bestaande bewegwijzering rotonde Wageningen

4

Uitvoeringsprogramma

4.1 UITVOERINGSTERMIJNEN

Ten behoeve van de uitvoering van de verschillende deelprojecten is in kaart gebracht met welke uitvoeringstermijnen rekening gehouden dient te worden. Hierbij is onderscheid gemaakt naar engineeringfase, aanbestedingsfase en uitvoeringsfase. Verder is er rekening gehouden met tijd voor de benodigde planprocedure en grondaankopen. Er is in het uitvoeringsprogramma geen rekening gehouden met financieringsafhankelijkheden en beschikbare capaciteit binnen de gemeente. Tevens is er in dit programma nog geen rekening gehouden met de gemeentelijke onderhoudsplanning van de verschillende wegen.

Oude Weg en Plantsoen

Uitgangspunt in de hier gestelde termijn is realisatie van de rotonde op basis van een aanlegvergunning. Indien een omgevingsvergunning voor een buitenplanseafwijking nodig is dient rekening gehouden te worden met een planologische procedure van 6 maanden en verschuift de uitvoeringstermijn één kwartaal. Verder is rekening gehouden met een korte termijn voor de minnelijke verwerving van de benodigde gronden.

In dit uitvoeringsprogramma is als uitgangspunt gehanteerd dat het Plantsoen zowel gelijktijdig als afzonderlijk aanbesteed kan worden met de Oude Weg, maar in ieder geval navolgend wordt uitgevoerd.

Zoutendijk

De werkzaamheden aan de Zoutendijk zijn met name afhankelijk van het proces om te komen tot een aansluiting op de N285. Door het benodigde overleg met zowel de provincie betreffende de rotonde en de nutsbedrijven betreffende de aanwezige zware transportleidingen is dit proces maatgevend voor de eerste mogelijkheid tot aanbesteding. Indien de aansluiting met de N285 niet wordt gemaakt kan de aanbesteding mogelijk twee kwartalen eerder plaatsvinden. Meest kritiek in het proces wordt dan vermoedelijk de minnelijke aankoop van de benodigde ruimte langs de Zonzeelseweg.

Bij zowel het alternatieve tracé voor de Zoutendijk binnen de bebouwde kom als de doortrekking van de Zoutendijk naar de N285 is uitgegaan van een bestemmingsplanprocedure. Voor de verbreding van de Zonzeelseweg is uitgegaan van een aanlegvergunning. Indien hier een omgevingsvergunning voor een buitenplanseafwijking nodig is dient rekening gehouden te worden met een planologische procedure van twee kwartalen in plaats van één kwartaal.

Alternatieve tracés Brugdam en Loonsedijk / Gaete

Voor deze tracés is uitgegaan van gelijktijdige realisatie, maar het is ook mogelijk ze afzonderlijke te realiseren.

	2015		2016				2017				2018			
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Herprofilering Oude Weg														
Aanleg nieuwe rotonde Oude weg														
Herprofilering Plantsoen														
Alternatief tracé Flierstraat														
Alternatief Tracé Zoutendijk bibeko														
Herprofilering Zoutendijk bubeko														
Herprofilering Zonzeelseweg														
Doortrekking Zoutendijk naar N285														
Alternatief tracé Loonsedijk en Gaete														
Alternatief tracé Brugdam														
Herprofilering Zanddijk en Wilgenweg														
Legenda														
Raadsbesluit														
Engineering														
Minnelijke grondaankopen														
Aanbesteding														
Uitvoering														
Extra overleg nutsbedrijven en provincie														
Planprocedure														

4.2 PRIORITERING

Indien niet alle projecten uitgevoerd kunnen worden, dienen keuzes gemaakt te worden. In de navolgende tabel is een prioritering weergegeven.

	Weg	Prioriteit	Reden	
1	Oude Weg	Hoog	Opgenomen in coalitieakkord	€ 1,5 milj.
2	Zoutendijk bubeko	Hoog	In verband met oplossend vermogen	€ 1 milj – 1,4 milj afhankelijk van spoorwegovergang
2	Zoutendijk bibeko	Hoog	In verband met oplossend vermogen	€ 700.000
2	Zoutendijk – N285	Hoog	In verband met oplossend vermogen	€ 900.000 – 1,3 milj afhankelijk van kruisen K&L
4	Zanddijk	Hoog	In verband met reeds kapoote bermen	€ 1,2 milj – 1,6 milj afhankelijk van spoorwegovergang
3	Zonzeelseweg	Midden	Alleen indien verbinding naar N285 niet gerealiseerd wordt	€ 800.000
5	Loonsedijk / Gaete	Midden		€ 1,5 milj – 1,8 milj afhankelijk van keuze doorsnijden of verbreden Bosseweg
6	Brugdam	Midden		€ 550.000 tot aan alt. Loonsedijk € 735.000 tot aan Plantsoen
7	Wilgenweg	Laag		€ 475.000
8	Plantsoen	Laag		€ 300.000
9	Flierstraat	Laag		€ 600.000

Tabel 5: Prioritering

5

Subsidiescan

Ten behoeve van de uit te voeren maatregelen is een subsidiescan uitgevoerd waarbij gebruik gemaakt is van de subsidiedatabase van vindsubsidies.nl (Rapport Subsidiescan is opgenomen in bijlage 10). Vanuit deze subsidiescan zijn twee subsidieregelingen gevonden waar mogelijk gebruik van gemaakt kan worden. Het betreffen:

- 'Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2013' van de Provincie Noord-Brabant.
- 'Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï' van het bureau sanering verkeerslawaaï.

Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2013

Het doel van de Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2013 (SVV2013NB) is uitvoering geven aan de wet BDU verkeer en vervoer (zie BDU) en aan de essentiële onderdelen van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (afgekort PVVP).

De regeling bestaat uit een aantal paragrafen. De doelgroep, de voorwaarden en de hoogte van de subsidie variëren per paragraaf. Aanvragen kunnen worden ingediend bij de provincie Noord-Brabant.

Voor deze subsidieregeling lijkt met name de doortrekking van de Zoutendijk naar de N285 in aanmerking te komen. De aanleg van de hiervoor benodigde rotonde zorgt voor het opheffen van een 'koude oversteek' en draagt daarmee bij aan provinciaal beleid. Daarnaast komen alle maatregelen voor de subsidie in aanmerking die bijdragen aan betere fietsvoorzieningen, meer verkeersveiligheid en leefbaarheid, waaronder de maatregelen aan de Oude Weg en Zanddijk/Wilgenweg.

Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï

Het doel van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï (SSV) is het beperken van de geluidsbelasting vanwege wegen en spoorwegen aan woningen, gebouwen en terreinen dan wel het beperken van het geluidsniveau binnen woningen of gebouwen.

De regeling is bedoeld voor (samenwerkingsverbanden van) gemeenten.

Er is voorbereidingssubsidie dan wel uitvoeringssubsidie beschikbaar voor onder andere de volgende maatregelen:

- verkeersmaatregelen tegen wegverkeerslawaaï;
- geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een weg of een spoorweg;

De bijdrage is maximaal 50% van de subsidiabele projectkosten.

Aanvragen kunnen worden ingediend bij het Bureau sanering verkeerslawaaï.

Bijlage 1

Definities

Erftoegangsweg (ETW) Rijsnelheid 30km/u binnen de bebouwde kom Rijsnelheid 60 km/u buiten de bebouwde kom	Op erftoegangswegen is sprake van menging van alle verkeerssoorten. Het 'uitwisselen' gebeurt zowel op wegvakken als op kruispunten. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer ligt laag en er kunnen overal oversteekbewegingen worden gemaakt, zowel op wegvakken als op kruispunten. Tussen de verschillende verkeerssoorten bestaan conflictmogelijkheden. Er zijn veel omgevingsinvloeden. Noemenswaardige problemen worden voorkomen door de lage rijsnelheden en doordat de bestuurders door de korte afstand die ze afleggen alert zijn.
(Brom)Fietspad	Een (vrijliggend) fietspad is een fysiek van de rijbaan gescheiden infrastructuur voor fietsverkeer. Deze fysieke scheiding kan bestaan uit een berm, maar ook uit een verhoging door bijvoorbeeld een band (stoeprand). Binnen de bebouwde kom maken bromfietsen in principe op de rijbaan en niet op het fietspad, buiten de bebouwde kom maken bromfietsen in principe wel gebruik van het (brom)fietspad.
Fietsstrook	Een fietsstrook is een deel van de rijbaan, door belijning van de hoofdrijbaan afgescheiden, waarin op de verharding een fietssymbool aangebracht is. De afscheidende belijning kan onderbroken of doorgetrokken zijn. Vaak zijn fietsstroken voor de herkenbaarheid in een afwijkende kleur (rood) uitgevoerd, maar dat is niet verplicht. - Op een fietsstrook gelden de volgende verkeersregels: - het is gemotoriseerd verkeer verboden op de rijbaan op of naast een fietsstrook te stoppen (en dus ook te parkeren); - gemotoriseerd verkeer en bromfietsen rijden in principe niet op de fietsstrook; - wanneer de afscheidende markering onderbroken is, mogen andere weggebruikers wel met een speciaal doel op de fietsstrook komen, bijvoorbeeld om een naastgelegen parkeerhaven te bereiken of een tegenligger te passeren; - wanneer de afscheidende markering doorgetrokken is, mogen andere weggebruikers niet op de fietsstrook komen.
Gebiedsontsluitingsweg (GOW) Rijsnelheid 50km/u binnen de bebouwde kom Rijsnelheid 80 km/u buiten de bebouwde kom	Bij gebiedsontsluitingswegen is op wegvakken de doorstroming het belangrijkste, op de kruispunten wisselt het verkeer uit. Er is een scheiding tussen langzame en snelle vervoerwijzen, dus tussen voetgangers en fietsers versus motor, auto, bus, bestel- en vrachtauto. Bromfietsers rijden binnen de bebouwde kom op de rijbaan en buiten de bebouwde kom op het fiets-/bromfietspad of op de parallelweg. Landbouwvoertuigen rijden buiten de kom bij voorkeur op erftoegangswegen en niet op gebiedsontsluitingswegen.
Koude Oversteek	Kruispunt van wegen waarbij de hoofdweg vanuit de zijwegen alleen mag worden overgestoken. Het verkeer vanuit de zijwegen mag de hoofdweg niet opdraaien en het verkeer vanuit de hoofdweg mag de zijwegen niet opdraaien. Koude oversteeken dienen meestal om lokaal (landbouw)verkeer een provinciale weg te laten kruisen.

LZV's	LZV's zijn Lange Zware Vrachtoertuigen met een lengte van maximaal 25,25 meter en een gewicht van maximaal 60 ton. Deze lange vrachtwagens maken van de N285 gebruik om naar en van de haven van Moerdijk te rijden.
Suggestiestrook	Suggestiestroken zijn stroken die er uitzien als fietsstroken maar waarin het officiële fietssymbool ontbreekt. Deze stroken hebben geen wettelijke status en er zijn geen regels voor van toepassing, afwijkend van de regels voor de gehele rijbaan. (auto's parkeren op de strook is bijvoorbeeld toegestaan)
Uitritconstructie	Kruispunt waarbij de voorrang is geregeld doormiddel van een verhoogde ligging van de zijweg, oprijdbaar doormiddel van uitritbanden. Hierbij is het voetpad van de hoofdrijrichting herkenbaar doorgelegd.

Bijlage 2 Foto-impressies

Bijlage 2.1 Oude Weg



Figuur 21: wegprofiel tussen Flierstraat – Kruisstraat



Figuur 22: wegprofiel Kruisstraat – Nieuwstraat



Figuur 23: situatie kruispunt met de Nieuwstraat gezien vanuit zuidelijke richting



Figuur 24: Toegang tot belendende percelen



Figuur 25: Wegprofiel Nieuwstraat – Ganshoeksingel met parkeergelegenheid aan beide zijden



Figuur 26: Wegprofiel Ganshoeksingel - Groenendijk

Bijlage 2.2 Plantsoen



Figuur 27: Uitritconstructie Groenendijk



Figuur 28: Tankstation aan het Plantsoen



Figuur 29: Profiel Groenendijk - Olmhof

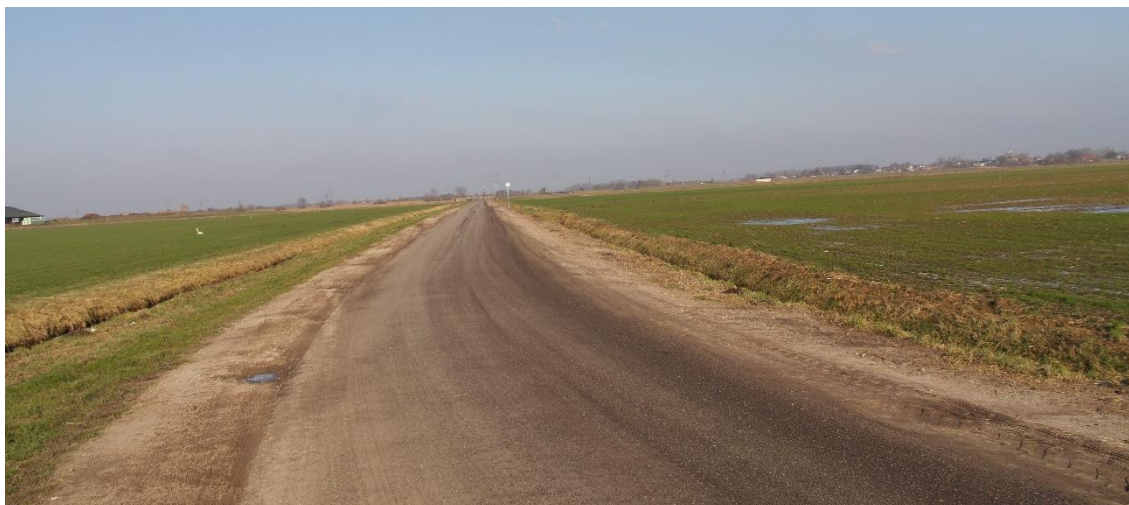


Figuur 30: Profiel Oudlandsstraat - Dorpsstraat



Figuur 31: Kruispunt Plantsoen - Loonsedijk – Dorpsstraat

Bijlage 2.3 Zoutendijk



Figuur 32: Huidig profiel Zoutendijk met kapot gereden berm



Figuur 33: Onbewaakte spoorovergang (Bron foto: Google Streetview)



Figuur 34: te verbreden duiker bij Zoutendijk 22

Bijlage 2.4 Zanddijk / Wilgendijk



Figuur 35: Profiel Zanddijk (Bron foto: Google Streetview)



Figuur 36: Bosje ten zuiden van spoorwegovergang Zanddijk (Bron foto: Google Streetview)



Figuur 37: Profiel Wilgenweg (Bron foto: Google Streetview)

Bijlage 3

Quickscan Ecologie

Bijlage 4

Quickscan Archeologie

Bijlage 5

Quickscan Bodem

Bijlage 6

Schetsontwerpen

Bijlage 7

Uitgangspunt
Grondaankopen

Oppervlaktes t.b.v. raming Zwaluwe							
Locatie	perceelnummer	oppervlakte		Locatie	perceelnummer	oppervlakte	
Rotonde oude weg	3210	32 m2		Zoutendijk naar N285	307	159 m2	
	3212	10 m2			308	3702 m2	
	3215	15 m2			310	329 m2	
Totaal		57			311	952 m2	
Flierstraat	863	2250 m2			827	1269 m2	
	866	10 m2		Totaal		6411	
	1467	266 m2		Brugdam	332	780 m2	
	1467	113 m2			2749	2812 m2	
	2349	8 m2			2843	2326 m2	
	2557	58 m2			2844	944 m2	
	2752	4436 m2		Totaal		6862	
	3020	248 m2		Loonsedijk/Gaete 1/2	335	40 m2	
Totaal		7389			341	257 m2	
Zanddijk (zuidzijde)	232	521 m2			2749	2437 m2	
	237	1,5 m2			2843	2390 m2	
	2199	133 m2			2950	9 m2	
Totaal		655,5			2950	38 m2	
Zanddijk (noordzijde)	139	712 m2			3632	327 m2	
	140	123 m2			3633	4189 m2	
Totaal		835		Totaal		9687	
Wilgenweg	65	4 m2		Loonsedijk/Gaete 2/2	302	10 m2	
	132	5 m2			307	46 m2	
	136	29 m2			311	194 m2	
	136	24 m2			667	21 m2	
	137	107 m2			2047	269 m2	
	138	163 m2			2048	772 m2	
	2208	113 m2			2049	1653 m2	
	3499	706 m2			2170	12 m2	
	3499	96 m2		Totaal		2977	
Totaal		1247		Horenhilsedijk alternatief	307	46 m2	
Verlegging Zoutendijk bibeko	26	3788 m2			311	194 m2	
	27	2702 m2			2047	3275 m2	
	694	362 m2			2051	366 m2	
Totaal		6852		Totaal		3881	
Zonzeelseweg	206	453 m2					
	218	137 m2					
	221	13 m2					
	222	15 m2					
	223	15 m2					
	305	13 m2					
	348	44 m2					
	890	5 m2					
Totaal		695					

Bijlage 8

Kostenraming

Bijlage 9

Verslag bijeenkomst bewonersgroepen

Bijlage 10 Subsidiescan



Subsidiescan ten behoeve van infrastructurele maatregelen rondom Hooge en Lage Zwaluwe in de gemeente Drimmelen

Rapport voor: **Gemeente Drimmelen** samengesteld door **Frank Boom** van **Arcadis Nederland B.V.**

Alle regelingen

Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2013 - provincie Noord-Brabant -

Fund ID:	S13713
Afkorting:	SVV2013NB
Laatste wijziging:	27-02-2015

Het doel van de Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2013 (SVV2013NB) is uitvoering geven aan de wet BDU verkeer en vervoer (zie BDU) en aan de essentiële onderdelen van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (afgekort PVVP).

Voorwaarden

De voorwaarden variëren per paragraaf.

Bijdrage

De hoogte van de subsidie varieert per paragraaf.

Samenvatting

Het doel van de Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2013 (SVV2013NB) is uitvoering geven aan de wet BDU verkeer en vervoer (zie BDU) en aan de essentiële onderdelen van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (afgekort PVVP).

Op de regeling, opvolger van de Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant (SVVNB) en de Nadere regeling stimulering kleinschalige doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer 2009-2013 (KLDOOVNB), is de Algemene subsidieverordening Noord-Brabant van toepassing.

De regeling bestaat uit een aantal paragrafen:

- regiotaxi: subsidie is beschikbaar voor het verrichten van personenvervoer met de regiotaxi en voor activiteiten die gerelateerd zijn aan de regiotaxi. In aanmerking komen gemeenten, vervoerders en gemeenschappelijke regelingen;
- stimulering bedrijfsvervoer: subsidie is beschikbaar voor projecten gericht op het verrichten van bedrijfsvervoer. In aanmerking komen werkgevers van wie het bedrijf en de werkplekken gelegen zijn in het gebied waar de provincie Noord-Brabant vervoersautoriteit is;
- doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer: subsidie is beschikbaar voor projecten gericht op kleinschalige infrastructurele maatregelen ten behoeve van doorstroming van het openbaar vervoer. In aanmerking komen wegbeheerders;
- toegankelijkheid haltes en busstations: subsidie is beschikbaar voor projecten gericht op het fysiek toegankelijk maken van een halte of busstation. In aanmerking komen de gemeenten Bergen op Zoom, Boxmeer, Den Bosch, Etten-Leur, Landerd, Loon op Zand, Oosterhout, Oss, Uden, Veghel, Waalwijk en Woensdrecht;
- sociale veiligheid openbaar vervoer: subsidie is beschikbaar voor projecten gericht op de inzet van toezichthouders. In aanmerking komen concessiehouders;
- collectief vervoer ontwikkelprojecten: subsidie is beschikbaar voor projecten gericht op marketing en communicatie, versterking en vervoerkundige experimenten. In aanmerking komen concessiehouders;
- GGA-regio's en het SRE (GGA-regio's zijn samenwerkingsverbanden van Noord-Brabantse gemeenten, de provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant, het SRE is het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven): subsidie is beschikbaar voor kleine

infrastructurele projecten, niet-infrastructurele verkeer- en vervoerprojecten, projecten gericht op het fysiek toegankelijk maken van een niet-geprioriteerde halte, projecten gericht op het aanschaffen en plaatsen van haltemeubilair voor een geprioriteerde of een niet-geprioriteerde halte en kleine infrastructuurprojecten opgenomen in het regionale uitvoeringsprogramma van het SRE. In aanmerking komen gemeenten en het SRE;

- B5-gemeenten (Breda, Eindhoven, Helmond, 's Hertogenbosch en Tilburg): subsidie is beschikbaar voor grote infrastructuurprojecten, kleine infrastructuurprojecten en niet-infrastructuurverkeer- en vervoerprojecten. In aanmerking komen B5-gemeenten;
- gelabelde BDU-uitkeringen: subsidie is beschikbaar voor projecten gericht op actieprogramma regionaal openbaar vervoer, fiets filevrij, actieprogramma groei op het spoor en snelwegbus. In aanmerking komen gemeenten en openbaar vervoerbedrijven;
- parkeer- en reisvoorzieningen: subsidie is beschikbaar voor projecten gericht op de aanleg van een nieuw P&R-terrein, inclusief toeleidende infrastructuur, en de uitbreiding van een bestaand P&R-terrein, inclusief toeleidende infrastructuur. In aanmerking komen gemeenten en openbaar vervoerbedrijven;
- infrastructuur voor openbaar vervoer: subsidie is beschikbaar voor projecten gericht op businfrastructuur, busstations- of haltevoorzieningen en beïnvloedingssystemen voor verkeersregelinstanties gebaseerd op het KAR-systeem. In aanmerking komen wegbeheerders;
- kleinschalige mobiliteitsoplossingen: subsidie is beschikbaar voor projecten gericht op het vergroten van vervoersmogelijkheden voor reizigers en ontwikkeling en gebruik van ICT-toepassingen ter vergroting van de mobiliteit of als alternatief voor mobiliteit. In aanmerking komen rechtspersonen;
- fiets in de versnelling: subsidie is beschikbaar voor projecten gericht op de aanleg van fietsinfrastructuur, de aanleg van snelfietsroutes, de aanleg of overkapping van fietsenstallingen bij busstations en het uitbreiden van een fietsuitleensysteem. In aanmerking komen gemeenten en privaatrechtelijke rechtspersonen.

De voorwaarden en de hoogte van de subsidie variëren per paragraaf.

Aanvragen kunnen met behulp van een aanvraagformulier worden ingediend bij het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant. Voor de verschillende paragrafen gelden de volgende aanvraagperiodes:

- regiotaxi: jaarlijks voor 1 januari van het jaar waarop de subsidie betrekking heeft;
- stimulering bedrijfsvervoer: 5 januari tot en met 1 april 2015 en 4 januari tot en met 1 april 2016;
- doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer: tot en met 31 december 2015;
- toegankelijkheid haltes en busstations: tot en met 31 december 2014;
- sociale veiligheid openbaar vervoer: jaarlijks voor 1 maart van het jaar waarop de subsidie betrekking heeft;
- collectief vervoer ontwikkelprojecten: projecten met betrekking tot marketing en communicatie moeten voor 1 januari van het jaar waarop de subsidie betrekking heeft worden ingediend. Voor projecten gericht op versterking moet dit voor 1 maart van het jaar waarop de subsidie betrekking heeft. Aanvragen voor vervoerkundige experimenten kunnen doorlopend worden ingediend;
- GGA-regio's en het SRE: jaarlijks voor 1 januari van het jaar waarop de subsidie betrekking heeft. Voor reserveprojecten moet dit voor 1 september van het jaar waarop de subsidie betrekking heeft;
- B5-gemeenten: jaarlijks voor 1 januari van het jaar waarop de subsidie betrekking heeft. Voor reserveprojecten moet dit voor 1 september van het jaar waarop de subsidie betrekking heeft;
- gelabelde BDU-uitkeringen: 16 december 2013 tot en met 15 december 2020 (actieprogramma regionaal openbaar vervoer), 16 december 2013 tot en met 15 december 2014 (fiets filevrij) en 16 december 2013 tot en met 15 december 2015 (actieprogramma groei op het spoor en snelwegbus);
- parkeer- en reisvoorzieningen: 6 januari 2015 tot en met 15 december 2015;
- infrastructuur voor openbaar vervoer: 6 januari 2014 tot en met 15 december 2015;

- kleinschalige mobiliteitsoplossingen: 6 januari 2014 tot en met 16 december 2014 en 5 januari 2015 tot en met 15 december 2015;
- fiets in de versnelling: 17 april 2014 tot en met 11 december 2015.

Interessante Links

[Provincie Noord-Brabant - Subsidie doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer](#)

<http://www.brabant.nl/loket/producten-en-diensten/subsidies/detail.aspx?id=10475>

[Provincie Noord-Brabant - Subsidie infrastructuur voor openbaar vervoer](#)

<http://www.brabant.nl/loket/producten-en-diensten/subsidies/detail.aspx?id=12462>

[Provincie Noord-Brabant - Subsidie kleinschalige mobiliteitsoplossingen](#)

<http://www.brabant.nl/loket/producten-en-diensten/subsidies/detail.aspx?id=12466>

[Provincie Noord-Brabant - Subsidie parkeer- en reisvoorzieningen](#)

<http://www.brabant.nl/loket/producten-en-diensten/subsidies/detail.aspx?id=12461>

[Provincie Noord-Brabant - Subsidie stimulering bedrijfsvervoer](#)

<http://www.brabant.nl/loket/producten-en-diensten/subsidies/detail.aspx?id=11366>

[Provincie Noord-Brabant - Subsidie verkeer en vervoer](#)

<http://www.brabant.nl/loket/producten-en-diensten/subsidies/detail.aspx?id=7629>

[Provincie Noord-Brabant - Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2013](#)

http://www.brabant.nl/applicaties/regelingen/1049_subsidieregeling_verkeer_en_vervoer_noord_brabant_2013.aspx

Contactinformatie

Provincie Noord-Brabant

Provincie Noord-Brabant

Brabantlaan 1

5216 TV 'S-HERTOGENBOSCH

NEDERLAND

Postbus 90151

5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

Tel: +31 (0)73 681 28 12

Fax: +31 (0)73 614 11 15

E-Mail: info@brabant.nl

Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï

Fund ID: S10599
 Afkorting: SSV
 Laatste wijziging: 03-02-2015

Het doel van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï (SSV) is het beperken van de geluidsbelasting vanwege wegen en spoorwegen aan woningen, gebouwen en terreinen dan wel het beperken van het geluidsniveau binnen woningen of gebouwen.

Voorwaarden

- Er kan aan het gemeentebestuur of het bestuur van een samenwerkingsverband op aanvraag subsidie worden verstrekt ter zake de kosten van:
 - verkeersmaatregelen tegen wegverkeerslawaaï;
 - geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een weg of een spoorweg;
 - afschermende maatregelen tegen wegverkeerslawaaï;
 - afschermende maatregelen tegen spoorweglawaaï;
 - geluidwerende maatregelen aan saneringsobjecten tegen wegverkeerslawaaï of spoorweglawaaï. Een saneringsobject is een woning en ander geluidsgevoelig gebouw, dat op grond van artikel 88 van de Wet geluidhinder, zoals dat luidde voor 1 januari 2007, of artikel 4.17 van het Besluit geluidhinder tijdig is gemeld;
 - maatregelen die strekken tot onttrekking aan de bestemming van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen.
- Subsidie wordt niet verstrekt voor zover deze betrekking heeft op de kosten van maatregelen ter vermindering van de geluidsbelasting vanwege rijksinfrastructuur (wegen in beheer bij het Rijk en hoofdspoorwegen).
- Er kan op aanvraag subsidie worden verleend aan een provinciebestuur, indien de maatregelen worden uitgevoerd onder diens verantwoordelijkheid.
- Er kan op aanvraag subsidie worden verleend aan Rijkswaterstaat voor:
 - verkeersmaatregelen tegen wegverkeerslawaaï;
 - afschermende maatregelen tegen wegverkeerslawaaï; en
 - geluidwerende maatregelen aan woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen tegen wegverkeerslawaaï.
- In dat geval moeten de maatregelen worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van deze Rijksdienst.
- Er kan op aanvraag subsidie worden verleend aan een spoorwegexploitant voor:
 - geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een spoorweg;
 - afschermende maatregelen tegen spoorweglawaaï;
 - geluidwerende maatregelen aan woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen tegen spoorweglawaaï.
- In dat geval moeten de maatregelen worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de spoorwegexploitant.
- De subsidie kan de vorm hebben van een voorbereidingssubsidie of een uitvoeringssubsidie.

Voorbereidingssubsidie

- Een voorbereidingssubsidie wordt verstrekt ter zake de kosten van voorbereiding van, begeleiding van en toezicht op bovengenoemde maatregelen.
- Een subsidie wordt in principe niet verstrekt voor zover de subsidieaanvraag minder dan 25 saneringsobjecten bevat.
- Een aanvraag voor een subsidie voor voorbereiding, begeleiding en toezicht wordt vóór 15 maart van een kalenderjaar ingediend.
- De aanvragen voor voorbereidingssubsidie worden jaarlijks gelijktijdig beoordeeld op basis van hun geschiktheid om bij te dragen aan de doelstellingen van deze regeling.

- Projecten waarvan de gemiddelde geluidsbelasting, na aftrek als bedoeld in artikel 110g van de wet, op de gevels van de 25 hoogst belaste saneringsobjecten binnen het project, afgerond op twee decimalen achter de komma, het hoogste is, komen het eerst in aanmerking voor een subsidie.
- Hiervan kan worden afgeweken, indien:
 - de toepassing, gelet op het belang van het voorkomen of beperken van geluidhinder, zal leiden tot onbillijkheid van overwegende aard;
 - de maatregelen in het kader van de sanering samenvallen met een reconstructie van een weg of een wijziging van een spoorweg; of
 - het gevolg van die afwijking is dat projecten vanuit het oogpunt van doelmatigheid en kostenbeheersing gezamenlijk uitgevoerd worden met andere werken.
- Bij de berekening van de gemiddelde geluidsbelasting wordt per subsidietijdvak dat de aanvraag eerder is ingediend, met het oog op de rangorde bij de verlening van de subsidies 1 dB opgeteld.

Uitvoeringssubsidie

- Niet in aanmerking voor een subsidie voor de uitvoering komen de volgende maatregelen:
 - maatregelen die in uitvoering zijn genomen, voordat op de aanvraag is beslist;
 - maatregelen waarvoor geen voorbereidingssubsidie is verleend.
- Hiervan kan, met toestemming vooraf, worden afgeweken om redenen van doelmatigheid.
- Verkeersmaatregelen komen slechts in aanmerking voor subsidie indien zij:
 - niet elders een zodanige toename van de geluidsbelasting veroorzaken, dat de kosten van de bestrijding van deze toename hoger zijn dan de kostenbesparing die door het treffen van de verkeersmaatregelen wordt bereikt;
 - niet elders leiden tot een toename van de geluidsbelasting tot boven de 68 dB, dan wel 58 dB voor een ander geluidsgevoelig gebouw als bedoeld in artikel 1.2, eerste lid, onderdelen d, e en f, van het Besluit geluidhinder;
 - niet voortvloeien uit het normale beheer en onderhoud van de weg.
- Verkeersmaatregelen komen slechts in aanmerking voor subsidie, voor zover de kosten niet hoger zijn dan het bedrag dat volgt uit de toepassing van bijlage A, onderdeel 1, bij deze regeling.
- Geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een spoorweg komen slechts in aanmerking voor subsidie:
 - voor zover de kosten niet voortvloeien uit het normale beheer en onderhoud van de spoorweg;
 - indien het geluidreducerende maatregelen aan een kunstwerk in een spoorweg betreft, met uitzondering van het plaatsen van raildempers, voor zover de kosten niet hoger zijn dan het bedrag dat volgt uit de toepassing van Bijlage A, onderdeel 3 bij deze regeling.
- Afscherpende maatregelen komen slechts in aanmerking voor subsidie voor zover de kosten, behoudens voorafgaande instemming, niet meer dan 10% hoger zijn dan de gemiddelde kosten van de in de praktijk gangbare afscherpende maatregelen als bedoeld in bijlage C.
- Niet in aanmerking voor een subsidie komen:
 - geluidwerende maatregelen aan woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen, welke maatregelen zijn vastgesteld, doch ten aanzien waarvan de eigenaar, overeenkomstig hoofdstuk 6 van het Besluit geluidhinder heeft verklaard niet in te stemmen met de uitvoering van de maatregelen;
 - geluidwerende maatregelen aan woningen, waarbij in het maatgevende jaar de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen de 43 dB niet overschrijdt;
 - geluidwerende maatregelen aan andere geluidsgevoelige gebouwen, waarbij in het maatgevende jaar de geluidsbelasting bij gesloten ramen in categorie a-ruimten de 38 dB en in categorie b-ruimten de 43 dB niet overschrijdt.
- Geluidwerende maatregelen komen slechts in aanmerking voor subsidie voor zover:
 - zij niet zijn toe te schrijven aan achterstallig onderhoud;
 - zij worden getroffen ten behoeve van:
 - een woning waarvan ten minste één geluidsgevoelige ruimte een geluidsbelasting ondervindt van meer dan 43 dB;

- een ander geluidsgevoelig gebouw waarvan ten minste één categorie a-ruimte een geluidsbelasting ondervindt van meer dan 38 dB; of
 - een ander geluidsgevoelig gebouw waarvan ten minste één categorie b-ruimte een geluidsbelasting ondervindt van meer dan 43 dB;
- zij strekken tot een verlaging van de geluidsbelasting tot de volgende waarden:
 - binnen de geluidsgevoelige ruimten van een woning: 38 dB, dan wel een door het gemeentebestuur doelmatig geoordeelde hogere waarde van ten hoogste 43 dB;
 - binnen categorie a-ruimten: 33 dB, dan wel een door het gemeentebestuur doelmatig geoordeelde hogere waarde van ten hoogste 38 dB;
 - binnen categorie b-ruimten: 38 dB, dan wel een door het gemeentebestuur doelmatig geoordeelde hogere waarde van ten hoogste 43 dB; en
- de kosten ervan in redelijke verhouding staan tot kwaliteit, aard en gebruik van de woning of het andere geluidsgevoelige gebouw en tot het geluidwerend effect van de maatregelen.
- Geluidwerende maatregelen komen, in geval van autonome gevelsanering, slechts voor een subsidie in aanmerking:
 - indien zij geen wijziging inhouden van de gebruiksmogelijkheden van de gevel vóór de sanering;
 - indien zij een wijziging inhouden van de gebruiksmogelijkheden van de gevel vóór de sanering, die niet leidt tot meerkosten die ten laste van de subsidie worden gebracht;
 - voor zover voor de eventueel aan te brengen ventilatievoorzieningen, waar mogelijk, gebruik is gemaakt van de bestaande ventilatiemogelijkheden, rekening houdend met de eisen die aan het voldoende beperken van de geluidsbelasting worden gesteld; en
 - tot het bedrag van de werkelijke kosten, zulks met een maximum van het met behulp van bijlage D, onderdeel a, berekende bedrag; bij een eventuele overschrijding van dat bedrag kan ook dat meerdere voor subsidie in aanmerking komen indien die overschrijding voldoende onderbouwd is.
- De in een saneringsprogramma opgenomen geluidwerende maatregelen aan woningen komen, in geval van gekoppelde gevelsanering, uitsluitend voor een subsidie in aanmerking, voor zover de kosten niet hoger zijn dan het bedrag dat is bepaald met behulp van bijlage D, onderdeel b.
- Maatregelen tegen wegverkeers- en spoorweglawaaï die strekken tot onttrekking aan de bestemming van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen komen slechts in aanmerking voor subsidie, indien de geluidsbelasting op deze woningen en gebouwen, met aftrek als bedoeld in artikel 110g van de wet, vanwege wegverkeerslawaaï hoger is dan 65 dB en vanwege spoorweglawaaï hoger is dan 70 dB.
- Het subsidiebedrag voor deze maatregelen is niet hoger dan het bedrag dat volgt uit de toepassing van bijlage A, onderdelen 3 en 4.

Uitsluitingsgronden

- Maatregelen komen slechts in aanmerking voor subsidie indien zij door de minister zijn vastgesteld op grond van artikel 90, vijfde lid, van de Wet geluidhinder of op grond van artikel 4.23, derde lid, van het Besluit geluidhinder.
- Maatregelen komen niet in aanmerking voor subsidie indien zij betrekking hebben op woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen die niet tijdig overeenkomstig artikel 88 van de Wet geluidhinder of artikel 4.17 van het Besluit geluidhinder zijn gemeld.
- Subsidie wordt geweigerd voor zover:
 - de maatregelen niet sober en doelmatig zijn;
 - voor zover het geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een weg of een spoorweg dan wel afschermende maatregelen tegen wegverkeerslawaaï of spoorweglawaaï zijn: de maatregelen niet sober zijn en niet financieel doelmatig op grond van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder; of
 - onvoldoende gebruik gemaakt is van de mogelijkheid dat anderen in de kosten voorzien.

- Bij de beoordeling van de doelmatigheid van bronmaatregelen aan een weg in beheer bij een provincie of gemeente op grond van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder worden de maatregelpunten opgenomen in bijlage F toegepast in plaats van de maatregelpunten opgenomen in tabel 1 van bijlage I bij die regeling.
- Niet in aanmerking voor subsidie komen maatregelen:
 - die getroffen worden met geldelijke steun op grond van de 'Nadere regels voor de uitvoering van geluidsanering ten laste van Rijkswaterstaat bij het uitvoeren van werkzaamheden aan rijkswegen ter vergroting van de capaciteit c.q. het uitvoeren van verbeteringswerken aan rijkswegen' (bijlage bij de circulaire van 24 december 1991, MBG 20d91010 en MBG 23d91003, Stcrt. 1992, 58);
 - die getroffen worden met geldelijke steun op grond van de 'Nadere afspraken geluidsanering bij spoorwerkzaamheden' (bijlage bij de circulaire van 22 november 1995, MBG 21895016, Stcrt. 238);
 - als bedoeld in artikel 126, tweede lid, van de Wet geluidhinder;
 - voor zover zij getroffen worden met geldelijke steun, verstrekt uit anderen hoofde ten laste van het Rijk;
 - voor zover deze getroffen worden aan woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen waarvoor al eerder ten laste van het Rijk maatregelen zijn getroffen.

Bijdrage

- De voorbereidingssubsidie bedraagt, wanneer er ook een uitvoeringssubsidie wordt verstrekt, maximaal 18% van de uitvoeringssubsidie. In afwijking hierop bedraagt de subsidie voor voorbereiding, begeleiding en toezicht 4% van het bedrag van de verlening van de subsidie voor de betrokken maatregelen, vermeerderd met het bedrag dat de spoorwegexploitant bij de subsidieontvanger in rekening heeft gebracht ten behoeve van de voorbereiding van, begeleiding van en het toezicht op de maatregelen, indien:
 - het berekende subsidiebedrag 18% of meer van het bedrag van de verlening van de subsidie voor de maatregelen bedraagt; en
 - het een geluidreducerende maatregel aan de constructie van een spoorweg of een afschermende maatregel tegen spoorweglawaai betreft binnen een project als bedoeld in bijlage G van de regeling.
- Er wordt geen subsidie verstrekt voor btw verschuldigd over projectkosten, tenzij de subsidieontvanger aantoonbaar de btw niet kan verrekenen of hiervoor geen compensatie kan krijgen op grond van de Wet op het BTW-compensatiefonds (BCF).
- De uitvoeringssubsidie voor geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een weg, niet zijnde een rijksweg, wordt berekend met toepassing van Bijlage A, onderdeel 2 bij deze regeling.
- Geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een rijksweg komen slechts in aanmerking voor uitvoeringssubsidie voor zover de kosten van de maatregel hoger zijn dan de kosten bij de aanleg van een wegdek van Dicht Asphalt Beton op het betreffende traject.
- Het aanbrengen van een wegdek van Zeer Open Asphalt Beton (ZOAB) op een rijksweg komt niet in aanmerking voor uitvoeringssubsidie.

Samenvatting

Het doel van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaai (SSV) is het beperken van de geluidsbelasting vanwege wegen en spoorwegen aan woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen dan wel het beperken van het geluidsniveau binnen woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen.

De regeling is bedoeld voor (samenwerkingsverbanden van) gemeenten. Er kan op aanvraag ook subsidie worden verleend aan Rijkswaterstaat, een spoorwegexploitant of provincie.

In eerste instantie vraagt de betrokken overheidsinstelling een subsidie voor de voorbereiding, de

begeleiding en het toezicht van een sanering aan. Hoe ernstiger de geluidhinder en des te efficiënter deze is aan te pakken, hoe hoger de prioriteit van de aanvraag voor voorbereidingssubsidie.

Met de voorbereidingssubsidie wordt het saneringsprogramma opgesteld. Met een saneringsprogramma geeft de gemeente aan welke maatregelen zij wil treffen om de geluidbelasting te verminderen. Dit programma geldt gelijktijdig als een aanvraag voor een subsidie voor het daadwerkelijk uitvoeren van de maatregelen (uitvoeringssubsidie).

Er is subsidie beschikbaar voor de volgende maatregelen:

- verkeersmaatregelen tegen wegverkeerslawaaï;
- geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een weg of een spoorweg;
- afschermende maatregelen tegen wegverkeerslawaaï;
- afschermende maatregelen tegen spoorweglawaaï;
- geluidwerende maatregelen aan saneringsobjecten tegen wegverkeerslawaaï of spoorweglawaaï;
- maatregelen die strekken tot onttrekking aan de bestemming van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen.

De bijdrage is maximaal 50% van de subsidiabele projectkosten.

Aanvragen voor voorbereidingssubsidie kunnen jaarlijks in principe tot en met 14 maart worden ingediend bij het Bureau sanering verkeerslawaaï (BSV). Aanvragen voor uitvoeringssubsidie kunnen doorlopend worden ingediend bij het BSV.

Verder is er een facultatieve procedure voor gevelisolatieprojecten. Deze facultatieve procedure houdt in dat gemeenten een subsidie kunnen aanvragen voor een gevelisolatieproject op basis van een normbedrag. Met dit normbedrag kunnen gemeenten vervolgens de saneringsobjecten in het project van gevelisolatie voorzien. De verantwoording van alle stukken, zoals de opdrachtverlening aan de aannemer en het eventuele meerwerk gebeurt nu in één keer achteraf.

Interessante Links

Bureau sanering verkeerslawaaï

<http://www.bsv.nu>

Overheid.nl - Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0020731/>

Contactinformatie

Bureau Sanering Verkeerslawaaï

Bureau Sanering Verkeerslawaaï

De Bleek 10

3447 GV WOERDEN

NEDERLAND

Postbus 97

3440 AB WOERDEN

Tel: +31 (0)348 48 74 50

Fax: +31 (0)348 48 74 05

E-Mail: bsv@meursgroep.nl