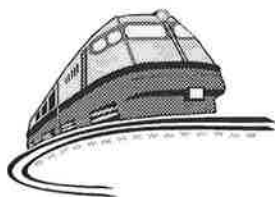


1205-20

PROJECTDOCUMENT



N 261

PLANSTUDIE/TRACÉ-MER TILBURG-WAALWIJK

projectnr. N261.01
maart 2001

paraaf afdelingshoofd:

8-3-2001

aandachtsgebied: **Aanleg en Reconstructie en Verkeersveiligheidsprogramma**

Inhoudsopgave.

	blz.
1 Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Projectbeschrijving.....	3
1.3 Inhoud planstudiefase.....	4
1.4 Documenten.....	5
2. Aanpak (deel)projecten.....	5
2.1 Fasering.....	5
2.2 Werkgroepen.....	5
2.3 Randvoorwaarden.....	7
3. Planning.....	7
4. Financiën.....	8
5. Communicatie.....	8
6. Besluitvorming.....	8

Bijlage 1: overzichtskaart

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De provinciale weg N261 (PW204) tussen Waalwijk en Tilburg maakt onderdeel uit van het regionaal verbindend net en heeft in de categorisering de zwaarste provinciale functie, te weten regionale stroomweg, verkregen. Deze functie sluit aan bij de ontwikkelingen van de laatste jaren op deze verbinding, namelijk een groei van het verkeer en langzaam toenemende congestie (filevorming). In 1997 is deze ontwikkeling aanleiding geweest tot het verrichten van een verkenning. Deze verkenning toont nut en noodzaak van deze verbinding aan en stelt voor te zoeken naar oplossingen voor de lange termijn, naast een beter benutting voor de tussenliggende periode. Richtinggevend luidt het voorstel om de verbinding op termijn om te bouwen naar een duurzaam veilige autoweg met 2x2 rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen.

Belangrijk onderzoeksitem bij de vervolgfase, de planstudie, is de gewenste, mogelijke of noodzakelijke openbaar vervoervoorziening. Ook is aandacht nodig voor ontsnippering door realisering van ecologische verbindingen en het terugdringen van verkeersoverlast in Loon op Zand.

Conform het advies van de provinciale statencommissie Verkeer, Vervoer en Waterstaat d.d. 12 maart 1998 en het besluit van Gedeputeerde Staten d.d. 8 juli 1998 start voor de verbinding Tilburg-Waalwijk een planstudie. Deze studie bevat een actualisatie van de verkenning en beziet Hoogwaardig Openbaar Vervoer en de ontsluiting van Loon op Zand. Gezien de mogelijke effecten op het milieu is een milieueffectrapportage noodzakelijk. Provinciale Staten treedt op als bevoegd gezag. De werkzaamheden worden zoveel mogelijk geïntegreerd zodat er sprake is van een planstudie/tracé-MER. De eindproducten zijn een MER, een tracébesluit en een MER. Mogelijk is er aan het eind van dit decennium een actualisatie van de planstudie/tracé-MER nodig vanwege nieuwe ontwikkelingen.

Door de (forse) investeringen van een ombouw naar een 2x2 autoweg met ongelijkvloerse kruisingen is uitvoering pas mogelijk na 2010. De reden om nu al met een planstudie/tracé-MER te starten is gelegen in de wens om een eindbeeld van de ontsluitingsstructuur en het wegontwerp te krijgen. Er zijn ontwikkelingen gaande die in hun ruimtelijke vormgeving van belang zijn voor de N261. Daarnaast is er een aantal projecten dat op korte en middellange termijn aan de N261 moet worden uitgevoerd. Ook hiervoor is de relatie met de uiteindelijke vormgeving, functie en gebruik van belang.

Het doel van dit projectdocument is om zowel de randvoorwaarden, de uitgangspunten als de aanpak van de planstudie/tracé-MER te beschrijven en vast te leggen. Voorts gaat dit projectdocument in op de afstemming en relaties met andere projecten aan of in relatie met de N261.

1.2 Projectbeschrijving

De planstudie/tracé-MER voor de N261 kent de volgende hoofdonderwerpen:

- Actualiseren verkeersbeeld voor 2010 en verder.
- Hoogwaardige openbaar vervoervoorziening (HOV).
- Ontsluiting van Loon op Zand.
- Ombouw naar 2x2 autoweg met ongelijkvloerse kruisingen en een afdoende aansluiting op Rijksweg A59.

verval
met p.6?

Te realiseren projecten op de N261 voor de korte en middellange termijn, parallel aan de planstudie/tracé-MER:

- Reconstructie van de aansluiting op Rijksweg A59 voor periode tot 2010.
- Aansluiting van uitbreiding Landgoed Driessen te Waalwijk.
- Doorvoeren onderdelen uit de DVM studie voor periode tot 2010.
- Ecoduct Drunense Duinen, project Woudspoor.

Ontwikkelingen en projecten buiten de planstudie/tracé-MER:

- Afronding noordoost tangent, Tilburg.
- Aanleg noordwest tangent, Tilburg.
- Uitbreiding bedrijventerrein Haven, ten noorden van A59, Waalwijk
- Voltooiing bedrijventerrein Kets, ten westen van N261, Kaatsheuvel

1.3 Inhoud planstudiefase

De planstudie/tracé-MER zoekt op basis van de resultaten van de verkenning (nut en noodzaak) naar de meest gewenste vormgeving van de verbinding. Hierbij vindt vergelijking plaats tussen de mogelijke varianten. De diverse reeds uitgevoerde onderzoeken dienen als basis. Actualisatie van toekomstige intensiteiten op basis van een recent verkeersonderzoek is noodzakelijk. De studie gaat verder in op Fiets, Openbaar vervoer, Telematica en Ontsnippering (FOTO).

Toelichting op de drie hoofdonderdelen :

- Actualiseren van het verkeersbeeld voor 2010 en verder zoals weergegeven in de Verkenning uit 1997. Hierbij rekening houden met alle relevante externe ontwikkelingen en uitgaan van recent verkeersonderzoek.
- Uitwerking van de mogelijkheden voor een hoogwaardige openbaar vervoervoorziening (HOV). Allereerst de vervoerwaarde (kwantitatief en kwalitatief) op het traject nu en in de toekomst nauwkeurig te bepalen. Vervolgens de gewenste eigenschappen van de HOV-voorziening in globale termen te benoemen, waarna kan worden nagegaan welke vervoersystemen deze eigenschappen bezitten. Daarna de voor- en nadelen van de verschillende systemen tegen elkaar af te wegen. Hierbij minimaal uit te werken een modern operationeel systeem en een conventioneel systeem uitgesplitst naar een geoptimaliseerde busverbinding over de bestaande infrastructuur (0+-variant) en een geoptimaliseerde busverbinding over een nieuwe, vrije baan met latere uitbouw mogelijkheden tot een nieuw vervoersysteem. De Provincie streeft voor de kwaliteitsverhouding naar een kostendekkingsgraad van minimaal 50%. De vervoerwaarde en tarieven enerzijds en de investerings- en exploitatiekosten van de verschillende vervoersystemen anderzijds bepalen de kostendekkingsgraad van een systeem. Uit de afweging van voor- en nadelen volgt de keuze voor een systeem. De mogelijke tracés lopen samen met de N261 of in de onmiddellijke omgeving met een aansluiting op de Efteling en woonboulevard Zanddonk. De studie geeft ook antwoord op een inpassing van deze verbinding in een groter geheel, met name richting 's-Hertogenbosch. De "Studie Vervoerssystemen van de Toekomst" is voor de N261 vervallen.
- Uitwerking van de ontsluiting van Loon op Zand. Hierbij rekening houden met de gereedgekomen noordwest tangent Tilburg. De uitwerking afstemmen op het aan het gemeentelijk verkeersplan ontleende wensbeeld van de gemeente voor de lokale wegenstructuur. In de kaders van dit wensbeeld aandacht te geven aan optimalisering van de huidige ontsluiting (0+-variant), een nieuwe, meer zuidelijk gelegen ontsluiting en een (extra) ontsluiting via de Udenhoutseweg.
- Planvorming voor de ombouw naar een autoweg met 2x2 rijstroken, met ongelijkvloerse kruisingen en een afdoende aansluiting op Rijksweg A59, zoals aangegeven in de verkenning. Met name de (landschappelijke) inpassing van deze ongelijkvloerse kruisingen verdient veel aandacht. Verder vindt er invulling plaats van de resultaten van de studie naar de HOV en de ontsluiting van Loon op Zand. De begrenzingen van het studiegebied zijn de A59 in het noorden en de tangenten van Tilburg in het zuiden.

Op basis van de tracé-MER sluit de planstudie medio 2003 af met een door betrokken partijen (Rijk, gemeente Waalwijk, gemeente Loon op Zand, gemeente Tilburg en provincie Noord-Brabant) goedgekeurd principeplan. Daarnaast betreft de provincie ook overige betrokken partijen als de Efteling, de Kamer van Koophandel, Rover, Natuurmonumenten en de werkgeversvereniging bij de voorbereiding. Het principeplan zal bestaan uit een nota met tekeningen en een budgetverkenning. De nota geeft verdere duidelijkheid over taken en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen en schetst de financieringsmogelijkheden.

Op basis van het goedgekeurde globale principeplan vindt in de periode tussen 2005 en 2010 een uitwerking van de planstudie/tracé-MER plaats. Daarna volgt het opstellen van een uitvoeringsbestek. De provincie neemt het voortouw in de planuitwerking.

1.4 Documenten

Uitgangspunt voor de planstudie/tracé-MER zijn vele algemeen geldende en niet bij name genoemde documenten. Specifiek voor de N261 zijn relevant:

- Verkennende studie toekomstige vormgeving N261, Haskoning, oktober 1997
- Openbaar vervoer op de provinciale weg 204, Grontmij, november 1998
- Ontsnippering Noord-Brabant, BTL Planburo, juli 1998
- DVM-architectuur N261, AGV, november 2000
- Monitoring verkeerssituatie Efteling, Grontmij, januari en november 2000
- Uitvoerige telling op HB-patroon
- Plan voor een ecologische verbinding ..., juni 1994, Vereniging Natuurmonumenten
- Haalbaarheidsonderzoek en voorzet bestemmingsplanregeling "Woudspoor", Croonen Adviseurs, juli 1996
- Uitvoeringsprogramma tussengebied Kaatsheuvel – Tilburg, diversen, november 2000

2. Aanpak (deel)projecten

2.1 Fasering

1. Actualiseren verkeersbeeld.
2. HOV.
3. Ontsluiting Loon op Zand.
4. Ombouw naar 2x2 autoweg en aansluiting op A59.

De onderzoeken naar onderdeel 2 en onderdeel 3 vinden parallel plaats. Het resultaat van deze twee deelstudies wordt daarop geïntegreerd in onderdeel 4.

Het opstellen van de tracé-MER vindt tegelijkertijd en zoveel mogelijk geïntegreerd plaats.

2.2 Werkgroepen

Een ambtelijke projectgroep stuurt de planstudie/tracé-MER interactief aan. De provincie is leidend. De projectleider stuurt enkele deelprojectgroepen aan en volgt andere. Daarnaast vindt in een klankbordgroep overleg plaats met diverse betrokken partijen. Vanwege de omvang is inschakeling van een extern adviesbureau noodzakelijk. Voor de inhoudelijke begeleiding vindt afhankelijk van het stadium en het onderdeel inschakeling van diverse provinciale organisatieonderdelen plaats.

Projectgroep

- H. Hilkes, Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant (ad hoc)
- B. Steens, gemeente Waalwijk
- G. Smit, gemeente Loon op Zand
- F. van Reisen, gemeente Tilburg
- S.A. Hornix, provincie Noord-Brabant
- P. de Kort, provincie Noord-Brabant
- J. Janssen, provincie Noord-Brabant
- W.H.M. Oosterhout, provincie Noord-Brabant
- G.C.J. Leijten, provincie Noord-Brabant
- T. Koekkoek (projectleider), provincie Noord-Brabant

Klankbordgroep

- J. Rijnen, Efteling
- B. van Dinther, Brabantse Milieu Federatie (ook namens Natuurmonumenten)
- A.P.J.M. Verhoeven, Kamer van Koophandel
- J.P. van Mourik, Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging
- R. Valk, Rover
- T. Koekkoek, provincie Noord-Brabant

Provinciale organisatieonderdelen (voor de inhoudelijke zaken)

- Verkeer: bureau Verkeer, bureau Mobiliteitsbeleid, Bedrijfsbureau.
- Bestemmingsplannen: bureau Inrichting Stedelijk Gebied, bureau Inrichting Buitengebied.
- Grondverwerving: bureau Vastgoed
- Ontwerp: bureau Beheer, Bedrijfsbureau, bureau Projecten.
- Omgeving: bureau Natuur.
- Locale situatie N261: district West.

Deelprojectgroepen

Buiten de eigenlijke planstudie/tracé-MER zijn er diverse autonome projecten met een relatie tot de N261 en met een looptijd voor de korte en middellange termijn. Deze projecten worden niet geïntegreerd in de planstudie/tracé-MER. Wel kan er sprake zijn van wederzijdse beïnvloeding:

- Reconstructie van de aansluiting op Rijksweg A59 voor periode tot 2010. *verschil p. 3?*
- Aansluiting van uitbreiding Landgoed Driessen te Waalwijk.
- Doorvoeren onderdelen uit de DVM studie: a) snel uit te voeren maatregelen (maatregelenpakket A) en b) doorrekenen en eventueel uitvoeren overige maatregelen (maatregelenpakketten Ben C).
- Ecoduct Drunense Duinen.

Deze projecten als volgt in te passen:

project	status	samenvatting deelprojectgroep
A59	uitvoering	B. Steens, gemeente Waalwijk C.W.M. Strik, provincie Noord-Brabant, projectleider M. van der Sloot, Winnerway, adviseur
Driessen	uitvoering	B. Steens, gemeente Waalwijk P.J.R. de Jong, BBN G. Willems, Goudappel Coffeng A. van Breugel, provincie Noord-Brabant T. Koekkoek, provincie Noord-Brabant, projectleider
a. DVM A	uitvoering	B. Steens, gemeente Waalwijk G. Smit, gemeente Loon op Zand S. Wegbrands, Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant R. Soemers, Samenwerkingsverband J. Rijnen, Efteling W. van de Ven, Kamer van Koophandel H. Merckx, BBA R. de Jong, provincie Noord-Brabant B. Dikmans, provincie Noord-Brabant P. de Wolff, provincie Noord-Brabant B. Swaans, provincie Noord-Brabant T. Koekkoek, provincie Noord-Brabant, ad hoc P. de Kort, provincie Noord-Brabant, projectleider

b. DVM overig	studie	B. Steens, gemeente Waalwijk G. Smit, gemeente Loon op Zand S. Wegbrands, Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant R. Soemers, Samenwerkingsverband J. Rijnen, Efteling W. van de Ven, Kamer van Koophandel H. Merckx, BBA R. de Jong, provincie Noord-Brabant B. Dikmans, provincie Noord-Brabant P. de Wolff, provincie Noord-Brabant B. Swaans, provincie Noord-Brabant T. Koekkoek, provincie Noord-Brabant, ad hoc P. de Kort, provincie Noord-Brabant, projectleider
ecoduct	studie	H. de Jong, gemeente Loon op Zand Coördinator ontsnippering, prov. Noord-Brabant, projectleider realisatie L. Querelle, Natuurmonumenten, projectleider ontwerp

2.3 Randvoorwaarden

Bij de planstudie/tracé-MER rekening te houden met:

- Compensatie van natuur
- Ecologisch hoofdstructuur
- Habitat richtlijn
- Landschappelijke inpassing
- Ruimtelijke ontwikkelingen
- Bestemmingsplannen
- Grondverwerving
- Vergunningen
- Geluidseisen
- Bodem en water
- Archeologie
- Toekomstige beheer en onderhoud
- Subsidies
- GVVP's
- PVVP
- NVVP

3. Planning

De globale en in elkaar geschoven planning luidt als volgt:

- Vooroverleg, uitwerken projectdocument januari - februari 2001
- Info-avond 28 maart 2001
- Aanbesteden planstudie/tracé-MER april - mei 2001
- Actualiseren verkenning juni - september 2001
- Opstellen startnotitie tracé-MER juni - september 2001
- Inspraak en advies startnotitie tracé-MER oktober 2001 - januari 2002
- Studie HOV augustus 2001 - januari 2002
- Studie ontsluiting Loon op Zand augustus 2001 - januari 2002
- Info-avond februari 2002
- Studie 2x2 autoweg februari - juni 2002
- Opstellen tracébesluit en MER augustus 2001 - juni 2002
- Inspraak en advies tracébesluit en MER juli - november 2002

- Opstellen concept principeplan augustus - november 2002
- Info-avond december 2002
- Vaststellingsprocedure MER december 2001 - maart 2003
- Opstellen definitief principeplan december 2002 - februari 2003
- Besluitvorming principeplan maart - juli 2003

4. Financiën

Vanwege het belang van de drie betrokken gemeenten en Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant is een financiële verdeelsleutel gebaseerd op dat belang reëel. Voor realisatieprojecten hanteert de provincie hiervoor de nota "Wegenbeheer Provincie Noord-Brabant 1996". Het principe is dat voor kruisingen de "wegvakentheorie" geldt (betaling op basis van aantal aansluitende wegvakken). De kosten voor wegvakken zelf zijn voor de wegbeheerder. Als de uit te voeren werken het gevolg zijn van het handelen van één partij geldt het "veroorzakersprincipe". Voor deze planstudie/tracé-MER leidt dit tot een grote onzekerheid in de hoogte van de bijdragen van de gemeenten en Rijkswaterstaat omdat het eerste inzicht in de uitwerking van de verdeelsleutel pas aan het eind van de planstudie/tracé-MER kan plaatsvinden. Uitgangspunt is daarom de volgende benadering: De Provincie Noord-Brabant is de initiator van het project. Aan het eind van de planstudie/tracé-MER maakt de provincie een globale verdeelsleutel op basis van bovengenoemde nota "Wegenbeheer". Tevens is een indicatie van de uitvoeringskosten een onderdeel van de planstudie/tracé-MER. Eind 2002 is er dus inzicht in de bijdrage van de overige partijen. Bij de voorbereiding van de realisatie (tijdhorizon 2010) wordt deze sleutel nader uitgewerkt en is dan de basis voor de toerekening van de feitelijke uitvoeringskosten. Die uitvoeringskosten worden verhoogd met een nog vast te stellen percentage. Deze verhoging is ter dekking van de voorbereidingskosten, inclusief de planstudie/tracé-MER. De apparaatskosten behoren niet tot de voorbereidingskosten. Tot de feitelijke bijdrage van de gemeenten en rijkswaterstaat (tijdhorizon 2010) is er dus sprake van voorfinanciering door de provincie.

5. Communicatie

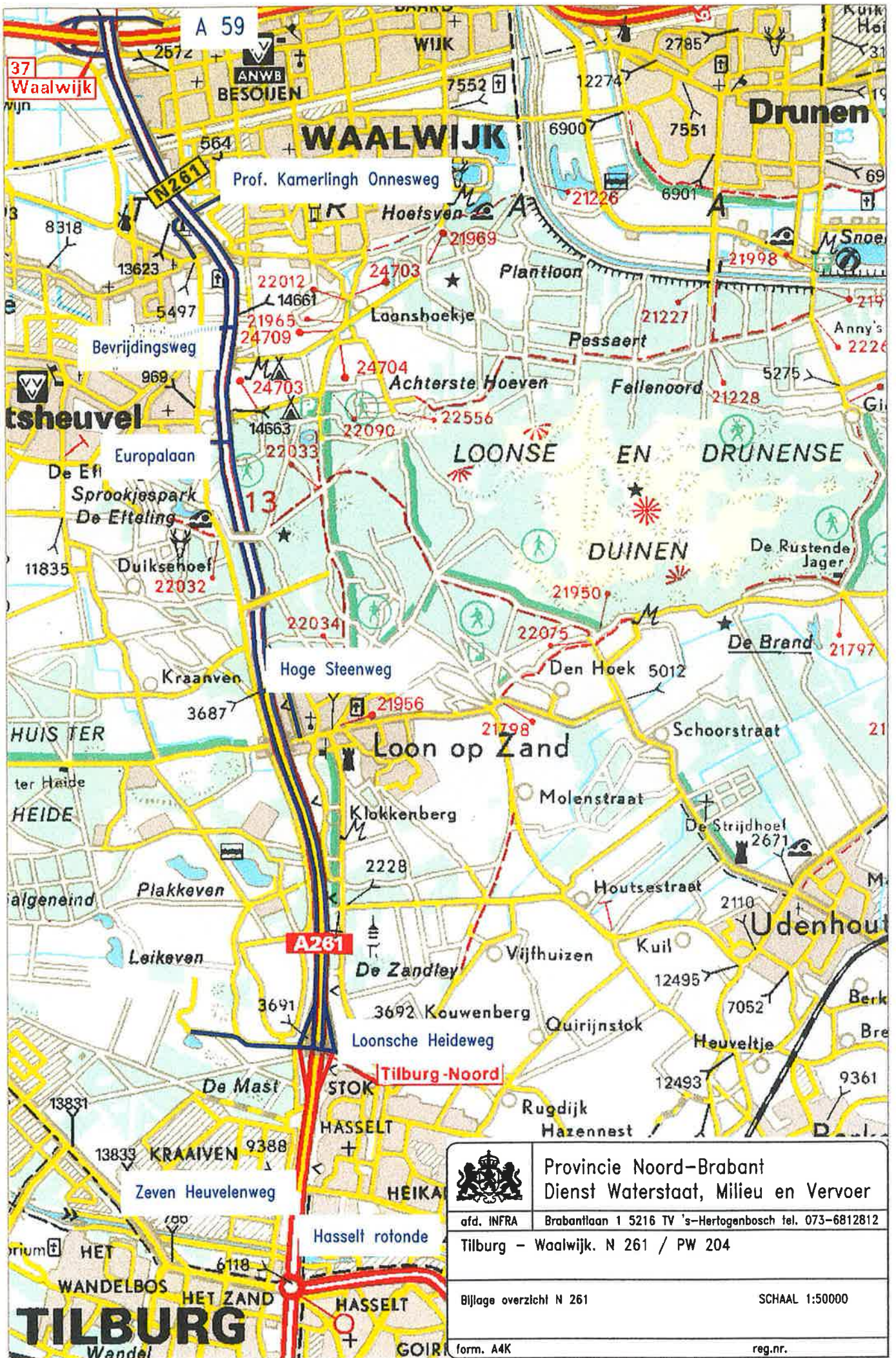
De interne en externe communicatie middels werkgroepen is in paragraaf 2.2 uitgewerkt. Op 28 maart vindt een informatieavond plaats waarbij, naast alle organisaties vertegenwoordigd in de werkgroepen, ook de pers wordt uitgenodigd.

Het externe adviesbureau wat de planstudie/tracé-MER inhoudelijk gaat opstellen dient ook een communicatieplan op te stellen.

6. Besluitvorming

Dit projectdocument is opgesteld door bureau Projecten in samenspraak met diverse bureaus van de provincie, Rijkswaterstaat, gemeente Waalwijk, gemeente Loon op Zand en gemeente Tilburg. Daarnaast zijn ook Natuurmonumenten, de Brabantse MilieuFederatie, Rover, de Efteling, de Kamer van Koophandel en de BrabantsZeeuwse Werkgeversvereniging bij de voorbereiding betrokken geweest.

Het projectdocument is ter vaststelling door Gedeputeerde Staten en ter kennisname door de overige bovengenoemde partijen.



Provincie Noord-Brabant
 Dienst Waterstaat, Milieu en Vervoer

afd. INFRA Brabantlaan 1 5216 TV 's-Hertogenbosch tel. 073-6812812

Tilburg - Waalwijk. N 261 / PW 204

Bijlage overzicht N 261 SCHAAL 1:50000

form. A4K reg.nr.