

Planstudie/tracé-MER **N261** *Tilburg-Waalwijk*



Startnotitie



**Provincie
Noord-Brabant**

IBZH
Raadgevend Ingenieursbureau

**Planstudie/tracé-MER
N261 (Tilburg – Waalwijk)**

STARTNOTITIE

Opdrachtgever : Provincie Noord-Brabant
Datum : 23 oktober 2001
Projectnummer : N261.001
Documentnummer : R 40582 A1 N0003
Status : goedgekeurd

INHOUD

pagina

1. WAAROM DEZE STARTNOTITIE ?	3
1.1 Het initiatief	3
1.2 Wat er aan vooraf ging	3
1.3 Inspraakmogelijkheid	4
1.4 Leeswijzer	4
2. DOEL EN GRENZEN AAN HET PROJECT EN DE M.E.R.-PROCEDURE	5
2.1 De problematiek	5
2.2 Doelstelling	6
2.3 Uitgangspunten	6
3. HOE ZIET HET STUDIEGEBIED ERUIT ?	8
3.1 Inleiding	8
3.2 Het studiegebied	8
3.2.1. Algemeen	8
3.2.2. Infrastructuur en vervoer	8
3.2.3. Landschap / natuur	9
3.2.4. Woon- en leefmilieu	10
3.2.5. Ruimtegebruik	10
4. WELKE OPLOSSINGEN WORDEN ONDERZOCHT ?	11
4.1 Inleiding	11
4.2. Planstudie	11
4.2.1. Inleiding	11
4.2.2. Actualisering verkeersbeeld 2010 en verder	11
4.2.3. Onderzoek naar een hoogwaardige collectief vervoervoorziening	12
4.2.4. Ontsluiting Loon op Zand	13
4.2.5. Ombouw naar 2x2-autoweg	13
4.2.6. Ecologische verbindingen	14
4.3 Alternatieven MER	15
4.3.1. Nulalternatief	15
4.3.2. Nul-plusalternatief	15
4.3.3. Voorkeursvariant	15
4.3.4. Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief	15
5. TE VERWACHTEN EFFECTEN EN WIJZE VAN BEOORDELING	16
5.1 Inleiding	16
5.2. Effectbepaling	16
5.2 Wijze van beoordeling	18
6. PROCEDURE EN BESLUITEN	19
6.1 Het beleidskader	19
6.2 Procedure	19
7. ORGANISATIE EN PLANNING	21
7.1 Organisatie	21
7.2 Planning	21
Bijlage 1	: Begrippenlijst
Bijlage 2	: Samenvattende informatie procedure
Bijlage 3	: Kaart studiegebied
Bijlage 4	: Procedure m.e.r.- tracebesluit
Bijlage 5	: Planning

1 WAAROM DEZE STARTNOTITIE ?

1.1 Het initiatief

Voor u ligt de startnotitie 'N261 (Tilburg – Waalwijk)'. Het opstellen en publiceren van een dergelijke startnotitie is een eerste stap in een procedure voor een milieu-effectrapportage (m.e.r.). Een startnotitie heeft tot doel het voornemen bekend te maken, zodat iedereen op- en aanmerkingen kan maken, waarmee bij het opstellen van het milieu-effectrapport (MER) rekening kan worden gehouden. De initiatiefnemer (in dit geval de provincie Noord-Brabant) beschrijft in de startnotitie waarom hij de voorgenomen activiteit wil uitvoeren. Bovendien wordt beschreven hoe deze activiteit er globaal uitziet en wat voor alternatieven onderzocht worden. Verder worden de mogelijk optredende effecten van de alternatieven beschreven en hoe deze in het MER worden onderzocht.

Bijlage 1 bevat een overzicht van gebruikte begrippen en afkortingen in de startnotitie.

1.2 Wat er aan vooraf ging

De provinciale weg N261 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 filevorming. In 1997 is deze ontwikkeling aanleiding geweest tot het verrichten van een verkenning. Deze verkenning toont nut en noodzaak van een ombouw aan en stelt voor te zoeken naar oplossingen voor de lange termijn, naast een beter benutting voor de tussenliggende periode.

Ook is aandacht nodig voor ontsnippering van het gebied door realisering van ecologische verbindingen en het terugdringen van de verkeersoverlast in Loon op Zand.

De ontwikkeling van deze plannen, die elkaar op een aantal punten raken, vraagt om een integrale aanpak van het planproces, waarbij de verschillende delen in samenhang met elkaar worden ontwikkeld en afgewogen.

Conform het besluit van Gedeputeerde Staten d.d. 5 februari 1998 en het advies van de provinciale statencommissie voor Verkeer, Vervoer en Waterstaat d.d. 26 november 1998 start voor de verbinding Tilburg-Waalwijk een planstudie. Op 13 maart 2001 hebben GS ingestemd met het projectdocument "N261 Planstudie/tracé-MER Tilburg-Waalwijk, maart 2001" waarin de aanpak van de studie beschreven wordt. Gezien de mogelijke effecten op het milieu wordt een MER opgesteld. Provinciale Staten treden hierbij op als bevoegd gezag.

1.3 **Inspraakmogelijkheid**

In het kader van de startnotitie kunt u uw mening geven over de in deze startnotitie aangegeven mogelijkheden om de problematiek rondom de N261 (Tilburg – Waalwijk) op te lossen en aan te geven wat voor onderwerpen in het MER volgens u extra aandacht verdienen. Hiervoor ligt de startnotitie vier weken ter inzage.

Uw reacties op de startnotitie worden meegenomen bij het opstellen van de richtlijnen voor de inhoud van het MER. De richtlijnen worden opgesteld door de provincie Noord-Brabant.

Plaats, datum en tijd van ter visie legging en termijn van inspraak worden door middel van advertenties in de regionale / locale dag- en weekbladen bekend gemaakt.

U kunt uw mening ook schriftelijk kenbaar maken. Dit kunt u, onder vermelding van 'Startnotitie N261 (Tilburg-Waalwijk)', binnen de vermelde termijn sturen naar de initiatiefnemer:

Provincie Noord-Brabant
Afdeling Infrastructuur, Bureau Projecten
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

1.4 **Leeswijzer**

In deze startnotitie wordt als eerste antwoord gegeven op de vraag 'waarom dit initiatief'. In hoofdstuk 2 wordt de problematiek verwoord en in hoofdstuk 3 is een beschrijving van het studiegebied opgenomen. In hoofdstuk 4 worden de mogelijke oplossingen geschetst.

De beoordelingsaspecten en de te verwachten effecten worden beschreven in hoofdstuk 5, waarna in hoofdstuk 6 de procedure en de te nemen besluiten volgen. De startnotitie wordt afgesloten met een beschrijving van de organisatie en de planning in hoofdstuk 7.

- > 2 Waarom dit initiatief ?
- > 3 Hoe ziet het studiegebied eruit ?
- > 4 Welke oplossingen worden onderzocht
- > 5 Te verwachten effecten en wijze van beoordeling
- > 6 Procedure en besluiten
- > 7 Organisatie en planning

In Bijlage 2 is een samenvattende lijst met de belangrijkste informatie voor de procedure terug te vinden.

2 DOEL EN GRENZEN AAN HET PROJECT EN DE M.E.R.-PROCEDURE

2.1 De problematiek

Zoals reeds vermeld heeft de provinciale weg N261 tussen Waalwijk en Tilburg in het kader van de categorisering de aanduiding '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 filevorming. Aan de weg liggen attractiepunten met een regionale en landelijke uitstraling, te weten het attractiepark 'De Efteling' in Kaatsheuvel en woonboulevard 'Zanddonk' in Waalwijk.

Naar aanleiding van een verkenning naar de toekomstige vormgeving 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 planstudie is een mogelijke of noodzakelijke collectief vervoervoorziening in de vorm van een hoogwaardige collectief vervoerverbinding.

Tevens leidt de huidige ontsluiting van Loon op Zand in de woonkern tot overlast in de vorm van verkeersoverlast als gevolg van doorgaand (sluip-)verkeer in relatie tot Udenhout en het achterliggend gebied. Dit leidt tot aantasting van de leefbaarheid in de woonkern.

De N261 heeft ook geleid tot een versnippering van het gebied en vormt een barrière voor de flora en fauna. Daarom is een ontsnippering van het gebied gewenst om de situatie van de gebieden met hoge natuurwaarden aan weerszijden van de weg te verbeteren.

Nu een planstudie wordt gestart, dient:

- een actualisatie van de verkeersprognoses en de meest gewenste vormgeving van de N261 in de toekomst te worden onderzocht;
- de mogelijkheid van een hoogwaardige collectief vervoerverbinding te worden onderzocht;
- een oplossing voor de verkeersoverlast in Loon op Zand te worden gezocht;
- een afname van de barrièrewerking van de N261 ten aanzien van de fauna te worden nagestreefd.

Gezien de mogelijke effecten op het milieu wordt een milieu-effectrapportage opgesteld. Provinciale Staten treden op als bevoegd gezag. De werkzaamheden worden zoveel mogelijk geïntegreerd, zodat er sprake is van een planstudie/tracé-MER.

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.

2.2 Doelstelling

Met het oog op de bereikbaarheid van de regio, inclusief de regionale en landelijke attractiepunten, de verkeers- en milieuhinder in Loon op Zand en de gesignaleerde barrièrevorming van de weg voor de flora en fauna dient een plan te worden ontwikkeld dat bewerkstelligt:

- een duurzame oplossing van de regionale bereikbaarheid, door het bieden van een duurzaam veilige verbinding voor het wegverkeer en het onderzoeken van de mogelijkheden van een hoogwaardige collectief vervoerverbinding;
- een afname van de verkeers- en milieuhinder vanwege doorgaand verkeer door Loon op Zand;
- ontsnippering, in de vorm van ecologische verbindingen.

2.3 Uitgangspunten

Deelprojecten

Naast de planstudie lopen er deelprojecten op de N261 voor de korte en middellange termijn, parallel aan de planstudie/tracé-m.e.r.:

- reconstructie van de aansluiting op Rijksweg A59 voor periode tot 2010;
- aansluiting van uitbreiding Landgoed Driessen te Waalwijk;
- doorvoeren onderdelen uit de Dynamisch-Verkeersmanagementstudie voor de periode tot 2010;
- ecoduct Drunense Duinen, project Woudspoor.

Deze deelprojecten zijn niet leidend, maar worden wel 'meegenomen' in de studie.

Documenten

Er wordt gebruik gemaakt van reeds uitgevoerde onderzoeken, te weten:

- projectdocument N261, planstudie/tracé-MER Tilburg-Waalwijk, maart 2001;
- 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;
- verkeersonderzoek N261 Tilburg-Waalwijk, oktober 2000 (CD-ROM);
- plan voor een ecologische verbinding ..., juni 1994, Vereniging Natuurmonumenten;
- haalbaarheidsonderzoek en voorzet bestemmingsplanregeling "Woudspoor", Croonen Adviseurs, juli 1996;
- uitvoeringsprogramma tussengebied Kaatsheuvel – Tilburg, diversen, 2001;
- nut- en noodzaakstudie Noordwest tangent Tilburg, AGV, 2001.

Verkeersmodel

Het in opdracht van de opdrachtgever door derden uitgewerkt geactualiseerd verkeersmodel voor de situatie 1998 en 2020.

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;
- bouw woonwijk 'Landgoed Driessen';
- uitbreiding 'De Efteling'.

3 HOE ZIET HET STUDIEGEBIED ERUIT ?

3.1 Inleiding

Om beter inzicht te krijgen in de huidige problemen en de mogelijke effecten van het project is het van belang het studiegebied (zie Bijlage 3) in beeld te brengen. In de volgende paragraaf wordt aan de hand van de volgende thema's een korte beschrijving van het studiegebied gegeven:

- infrastructuur en vervoer;
- landschap en natuur;
- woon- en leefmilieu;
- ruimtegebruik.

Behalve deze beschrijving is het ook van belang de toekomstige ontwikkeling zonder de totstandkoming van de nieuwe vormgeving van de weg in beeld te krijgen. Dit wordt de autonome ontwikkeling genoemd.

Voor de beschrijving van de autonome ontwikkeling zal in het MER onder andere een overzicht worden gegeven van relevant beleid op het gebied van bovengenoemde aspecten.

3.2 Het studiegebied

3.2.1 Algemeen

Het studiegebied omvat het tracé van de provinciale weg, vanaf de aansluiting op de A59 bij Waalwijk tot de aansluiting Tilburg-noord (Loonsche Heideweg) in Tilburg. In Bijlage 3 is een overzichtskaart van het studiegebied opgenomen. De straatnaam is Midden-Brabantweg. Tussen de aansluiting op de A59 en de Hoge Steenweg is de weg ingericht als een autoweg (met wegnummer N261). Dit gedeelte is in de figuur blauw gemarkeerd. Tussen de Hoge Steenweg en de aansluiting Tilburg-noord (Loonsche Heideweg) is de weg ingericht als een autosnelweg (met wegnummer A261). Dit gedeelte is in de figuur geel gemarkeerd. Om verwarring te voorkomen wordt in de startnotitie voor het gehele tracé de benaming N261 gebruikt.

3.2.2 Infrastructuur en vervoer

Huidige situatie

De volgende aansluitingen / kruispunten zijn in de studie betrokken:

- A59 (aansluiting Waalwijk);
- Prof. Kamerlingh Onnesweg (Waalwijk, ter hoogte van meubelboulevard Zanddonk);
- Bevrijdingsweg (Sprang-Capelle);
- Europalaan (Kaatsheuvel, ter hoogte van De Efteling);
- Hoge Steenweg (Loon op Zand);
- noordelijke op- en afrit aansluiting Tilburg-noord – Loonsche Heideweg.

Uitgezonderd de ongelijkvloerse aansluiting Tilburg-noord met de Loonsche Heideweg, worden alle genoemde kruispunten met verkeerslichten geregeld.

In het studiegebied zijn het attractiepark De Efteling en meubelboulevard Zanddonk gelegen. Momenten van grote drukte treden op de weg op, niet alleen tijdens de gebruikelijke spitsuren, maar ook op momenten dat De Efteling of Zanddonk veel verkeer trekt.

Er lopen momenteel meerdere busverbindingen over de N261, ook wordt de N261 gebruikt door touringcars. Een deel hiervan is gericht op De Efteling. Zowel vanaf station 's-Hertogenbosch als vanaf station Tilburg is De Efteling per bus bereikbaar. Bij de aansluiting Hoge Steenweg is een overstapstation aanwezig.

Ontwikkelingen

De noordoost tangent van Tilburg met een aansluiting op de A65 is gereed. Tilburg beoogt ook de realisatie van een noordwest tangent op de A58, welke naar verwachting gereed is in 2010.

3.2.3 Landschap / natuur

Huidige situatie

De belangrijkste landschappelijke karakteristieken ten westen van de weg zijn de grootschalige bosgebieden van de landgoederen Huis ter Heide en De Mast. Deze vormen in feite het beboste restant van de voormalige Loonse Heide. Bij het landgoed Huis ter Heide liggen enkele vennen. Om in het gebied de potentiële natuurwaarden te realiseren, is het plan Lobelia ontwikkeld en deels reeds uitgevoerd.

Ten oosten van de weg zijn gebieden met hoge natuurwaarden de Kraanvensche Heide, de Loonse en Drunense Duinen, De Brand en Plantloon. Hiervan zijn de Loonse en Drunense Duinen Nationaal Park in oprichting. De Loonse en Drunense Duinen en het gebied De Brand zijn habitat- en vogelrichtlijngebieden.

Ontwikkelingen

In het gebied tussen Kaatsheuvel en de noordelijke stadsrand van Tilburg liggen diverse onderling samenhangende plannen voor natuurontwikkeling (het plan Woudspoor, het Noorder Bos, het plan Lobelia etc.). Het beleid is erop gericht de samenhang en de ontsnipperde gebieden aan weerszijden van de weg (onderling) te verbeteren.

De natuurgebieden blijken steeds meer attractiepunten te worden, die intensief gebruikt worden.

3.2.4 Woon- en leefmilieu

Huidige situatie

In het studiegebied zijn Waalwijk, Tilburg, Loon op Zand, Kaatsheuvel en Sprang-Capelle de grootste woongebieden.

Recreatiemogelijkheden in het gebied zijn De Efteling, het recreatieproject De Blauwe Meer ten oosten van de N261 en het gebied Lobelia. De natuurgebieden hebben niet of nauwelijks specifiek recreatieve voorzieningen.

Het verblijfsrecreatieve aanbod in het gebied is goed ontwikkeld en divers. Campings en diverse verblijfsaccommodaties zijn specifiek gericht op De Efteling en Loonse en Drunense Duinen.

Ontwikkelingen

In de stadsregio Tilburg omvat het VINEX-akkoord een woningbouwtaakstelling van een kleine 10.000 woningen in de uitleggegebieden Reeshof en Tilburg Noord-oost. De woonwijk Reeshof wordt bijna afgerond. In het gebied Noord-oost is de bouw gepland tot aan 2005.

Het gebied Noord-oost voorziet ook in de woningbehoefte van ca. 6.000 woningen tussen 2005 en 2015.

In Waalwijk-west is een nieuwe bouwlocatie geprojecteerd, 'Landgoed Driessen', die tot 2015 ongeveer een uiteindelijke omvang kan bereiken van ca. 3.000 woningen. Voor de periode tot 2005 worden ca. 1.000 woningen gebouwd.

Aan de zuidzijde van De Efteling ligt een groots Masterplan voor de verdere ontwikkeling van De Efteling.

3.2.5 Ruimtegebruik

Huidige situatie

De omgeving van het studiegebied wordt vooral gekenmerkt door woon- bos- en natuurgebieden, zoals vermeld in 3.2.3 en 3.2.4.

Gebieden langs de N261 waar dit niet het geval is, zijn vooral ingericht als landbouwgronden. Van de veehouderijbedrijven in het gebied zijn de meeste gericht op de varkenssector.

Ontwikkelingen

Het project 'Woudspoor' beoogt een groot gedeelte van de landbouwgronden in te richten als bos- en natuurgebieden.

Tevens zullen er woongebieden en bedrijventerreinen worden ontwikkeld in de nabije toekomst. Ten noorden van de A59 wordt bedrijventerrein De Haven uitgebreid. Ook wordt een bezoekerscentrum van Natuurmonumenten ontwikkeld aan de westzijde van de N261, ter hoogte van het gebied De Horst (gebaseerd op ervaringcijfers worden voor dit bezoekerscentrum tussen de 200.000 en de 300.000 bezoekers per jaar verwacht).

4 WELKE OPLOSSINGEN WORDEN GEZOCHT?

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de oplossingsrichtingen van de planstudie en de te onderzoeken alternatieven in het MER beschreven. Voor het MER worden alternatieven verkeerstechnisch op een gelijkwaardige wijze uitgewerkt tot het niveau waarop effecten voldoende kunnen worden gekwantificeerd dan wel gekwalificeerd. De gedane planstudie vormt hierin een uitgangspunt.

4.2 Planstudie

4.2.1 Inleiding

Er zijn reeds diverse voorstudies gedaan naar de problematiek rondom de N261. In de planstudie zullen de volgende studies worden verricht:

- actualiseren verkeersbeeld voor 2010 en verder;
- onderzoek naar een hoogwaardige collectief vervoervoorziening;
- onderzoeken ontsluiting van Loon op Zand;
- ombouw weg naar 2x2-autoweg met ongelijkvloerse kruisingen en een afdoende aansluiting op Rijksweg A59;
- ecologische verbindingen.

4.2.2 Actualiseren verkeersbeeld 2010 en verder

Voor de actualisatie van het verkeersbeeld naar de situatie in 2020 met een doorkijk naar 2030 zal gebruik gemaakt worden van het bijgestelde provinciale verkeersmodel met als basisjaar 1998 en als prognosejaar 2010. Dit model is medio 2001 gekalibreerd op de huidige situatie en vormt daarmee een goede basis voor de studie.

Uit dit model van het jaar 2010 zullen de vervoersstromen op de N261 worden gelicht. Deze vervoersstromen zullen vervolgens met een autonome groei en aanvullend op basis van de ontwikkelingsplannen voor de omliggende gemeenten en van De Efteling worden opgehoogd naar de situatie 2020, met een doorkijk naar 2030. Daarbij zal een maximum- en een minimum-scenario worden aangegeven. Deze resultaten worden later - wanneer de resultaten van een modelmatige verkeersprognose voor 2020 beschikbaar komen - getoetst aan de uitkomsten van die modelmatige verkeersprognose. De modelmatige verkeersprognose wordt gemaakt in samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de provincie. Bij onverhoopte extreme afwijkingen kan worden besloten tot aanpassing van de scenario's.

4.2.3 Onderzoek naar een hoogwaardige collectief vervoervoorziening

De provincie wenst het openbaar vervoer op de corridor Tilburg – Waalwijk een extra impuls te geven. In het verleden zijn voor de N261 reeds studies verricht naar mogelijkheden voor een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding (HOV). In het kader van het vernieuwingsprogramma Personenvervoer van Morgen (PvM) van de Provincie Noord-Brabant zal op lange termijn een ingrijpende verandering van het openbaar vervoer tot stand worden gebracht, waarbij de aandacht sterker dan in de huidige situatie is afgestemd op de vraag naar openbaar vervoer.

De kernboodschappen van PvM zijn:

- evenwicht tussen vraag en aanbod;
- personenvervoer is optimaal toegankelijk;
- reizigers voelen zich betrokken bij openbaar vervoer;
- het personenvervoer is een volwaardig en verkoopbaar product.

In dit nieuwe beleid zal voor de omgeving van de N261 daarom de mogelijkheid van een passend hoogwaardig collectief vervoerssysteem dienen te worden onderzocht, afgestemd op de vervoersvraag. Collectief vervoeren betekent het vervoeren van personen of groepen met gelijke herkomst en/of bestemming in hetzelfde vervoermiddel, waarbij afstemming plaatsvindt tussen verschillende herkomsten en /of bestemmingen. Hierbij hoeft niet noodzakelijk volgens een dienstrooster te worden gereden. Uitgangspunt voor de studie is dat het nieuwe collectieve vervoer is gebaseerd op de vier hierboven genoemde kernboodschappen van het PvM.

Er wordt dus een oplossing gezocht waarbij een evenwichtssituatie tussen vraag en aanbod ontstaat. Hierbij kan naast HOV-systemen gedacht worden aan collectief vraagafhankelijk vervoerssystemen en bedrijfsmatig vervoer. Daar De Efteling, woonboulevard Zanddonk en het bezoekerscentrum Natuurmonumenten sterk seizoensafhankelijk zijn en er voor de verkeersstromen bovendien een sterke spreiding is tussen woon-werk en sociaal-recreatief verkeer, verlangen dergelijke systemen voor het gebied van de N261 een hoge mate van flexibiliteit qua dienstregeling en omvang van vervoerscapaciteit. Het beoogde eindresultaat is gericht op een kansrijk collectief vervoerssysteem voor de regio en het vaststellen van de eventuele eisen aan de infrastructuur.

Om dit plan van aanpak in uitvoering te kunnen nemen is het project verdeeld in een aantal stappen:

- in kaart brengen vervoerstromen en –prognoses die interessant zijn voor collectief vervoerssystemen. Hierbij wordt wederom een periode tot 2020 aangehouden;
- inventariseren kansrijke vervoerssystemen voor het gebied;
- marktonderzoek om inzichten in de haalbaarheid te krijgen (wat zijn de te verwachten vervoerstromen);
- verdere uitwerking gekozen vervoerssystemen (exploitatieopzet, tariefsysteem, kaartstelsel, dienstregeling, infrastructuur e.d.).

Tussentijds zal in het planproces een bestuurlijke terugkoppeling plaats dienen te vinden naar de mogelijkheden om een definitieve keuze van het vervoerssysteem te kunnen maken. De oplossing met het grootste probleemoplossend vermogen, gelet op de doelstelling, wordt beschouwd als onderdeel van het voorkeursalternatief in de m.e.r.-studie.

4.2.4 Ontsluiting Loon op Zand

De huidige aansluiting van Loon op Zand leidt tot een aantasting van de leefbaarheid in de woonkern vanwege doorgaand (sluip-) verkeer in de relatie tot Udenhout en omgeving. De wens van de gemeente om ter oplossing hiervan de huidige aansluiting te handhaven of gering te verschuiven en daarnaast een nieuwe aansluiting te realiseren in het verlengde van de Udenhoutseweg, zal dienen te worden beoordeeld. Bij een nieuwe aansluiting in het verlengde van de Udenhoutseweg dient het effect op het doorgaande verkeer door Udenhout afgewogen te worden, dit in relatie tot de noordoost tangent van Tilburg.

De uitwerking dient tevens te worden afgestemd op het aan het gemeentelijk verkeersplan ontleende wensbeeld van de gemeente voor de lokale wegenstructuur en op het (gewijzigde) lengteprofiel van de N261.

Het gaat hierbij samenvattend dus om de optimalisering van de huidige aansluiting en/of een nieuwe meer zuidelijk gelegen aansluiting en/of een (extra) aansluiting via de Udenhoutseweg.

De oplossing met het grootste probleemoplossend vermogen, gelet op de doelstelling, wordt beschouwd als onderdeel van het voorkeursalternatief in de m.e.r.-studie.

4.2.5 Ombouw naar 2x2-autoweg

Er is reeds een verkennende studie verricht naar een toekomstige vormgeving van de N261. Deze studie geeft aan dat de N261 in de toekomst opgewaardeerd dient te worden tot een 2x2-autoweg met ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen.

Dit onderdeel van de planstudie is gericht op het verkrijgen van helderheid over de op middellange termijn vereiste maatregelen om de weg als duurzaam veilige regionale stroomweg te laten functioneren met 2x2 rijstroken en ongelijkvloerse aansluitingen. Deze oplossing dient te worden gevonden in samenhang met de ontwikkeling van de noordelijke wegenstructuur rond Tilburg. Voor de aansluiting op de A59 wordt uitgegaan van de ontwikkeling van een volledige knoopplossing.

Bij de uitwerking zal integraal aandacht besteed worden aan, Fiets, Openbaar vervoer, Telematica en Ontsnippering (FOTO).

De oplossing met het grootste probleemoplossend vermogen, gelet op de doelstelling, wordt beschouwd als onderdeel van het voorkeursalternatief in de m.e.r.-studie.

4.2.6 Ecologische verbindingen

De in de loop der tijd ontstane versnippering van grootschalige leefgebieden vormt een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de natuurwaarden in Noord-Brabant. Met name de versnippering door aanleg van wegen zal tegengegaan moeten worden om de natuurwaarden weer te herstellen.

Er is reeds besloten om voor de N261 een drietal ecologische verbindingen te ontwikkelen, te weten:

- de aanleg van een kleinwildtunnel nabij bosgebied De Mast;
- de aanpassing van vier duikers en de aanleg van een nieuwe ecoduiker nabij De Zandleij;
- de bouw van een ecoduct over de provinciale weg en de aanleg van vier kleinwildtunnels, welke voorzieningen de Loonse en Drunense Duinen dienen te verbinden met natuurgebied Huis ter Heide en Galgeneind ten westen van de provinciale weg.

Deze benodigde voorzieningen dienen bij de planvorming te worden betrokken.

De oplossing met het grootste probleemoplossend vermogen, gelet op de doelstelling, wordt beschouwd als onderdeel van het voorkeursalternatief in de m.e.r.-studie.

4.3 Alternatieven MER

Er zal in het MER onderscheid gemaakt worden in de beoordeling van de volgende vier alternatieven:

1. *het nulalternatief*;
2. het nul-plusalternatief;
3. het voorkeursalternatief;
4. het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Deze alternatieven zullen in de milieu-effectrapportagestudie worden beoordeeld op het probleemoplossend vermogen en op effecten op het milieu en andere aspecten.

4.3.1 Nulalternatief

Het nulalternatief houdt in dat aan het voornemen tot het verbeteren van de situatie van de N261 geen uitvoering wordt gegeven en de huidige situatie wordt gehandhaafd. Het nulalternatief beschrijft de referentiesituatie in 2020. Het nulalternatief vervult derhalve de rol van referentie voor het vergelijken en beoordelen van de alternatieven waarbij wel sprake is van een wijziging in de wegsituatie.

4.3.2 Nul-plusalternatief

Het nul-plusalternatief betreft de geoptimaliseerde huidige situatie, om zodoende de doelstelling zo dicht mogelijk te naderen. Hierbij kan worden gedacht aan een geoptimaliseerd bussysteem over bestaande infrastructuur, dynamisch verkeersmanagement en / of een optimalisering van de huidige ontsluiting Loon op Zand.

4.3.3 Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief is het geheel aan oplossingen dat in de planstudie de voorkeur geniet. In dit geval zal het voorkeursalternatief een combinatie zijn van de oplossingen die in de studies naar een hoogwaardige collectief vervoervoorziening, de ontsluiting van Loon op Zand, de autoweg met ongelijkvloerse aansluitingen en de ecologische verbindingen het meest oplossend zijn voor de gesignaleerde knelpunten.

4.3.4 Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) wordt in het MER uitgewerkt als een realistische mogelijkheid waarbij uit wordt gegaan van de beste mogelijkheden ter bescherming of verbetering van het milieu. Het MMA kan gebaseerd worden op het voorkeursalternatief of op een andere combinatie van varianten. In het eerste geval moet het voorkeursalternatief milieuvriendelijker worden gemaakt met extra maatregelen. Verder worden aan het MMA mitigerende en compenserende maatregelen toegevoegd.

5 TE VERWACHTEN EFFECTEN EN WIJZE VAN BEOORDELING

5.1 Inleiding

In het MER zullen de milieu- en verkeerseffecten van de alternatieven worden bepaald. Het doel van de effectbeschrijving is tweeledig:

- inzicht te geven in de aard en omvang van de milieu- en verkeerseffecten van de voorgenomen activiteit;
- het onderling vergelijken van de alternatieven op basis van hun gevolgen voor het milieu en het verkeer.

De effectbeschrijving richt zich op zowel de positieve als de negatieve effecten van:

- de voorgenomen activiteiten aan de weg;
- de aanwezigheid van de weg;
- het gebruik en beheer van de weg.

De effecten worden zoveel mogelijk beoordeeld aan de hand van criteria die uit beleidsdoeleinden afgeleid zijn respectievelijk kunnen worden. Verder worden de effecten beoordeeld op:

- aard en omvang;
- het feit of de effecten zich permanent zullen voordoen, dan wel tijdelijk zijn;
- de mate waarin en de wijze waarop negatieve milieugevolgen tegen te gaan zijn, dan wel gecompenseerd kunnen worden.

Invloedsgebied

Er kunnen op verschillende plaatsen milieugevolgen optreden. Het gebied waarin de effecten worden bepaald wordt het invloedsgebied genoemd. Dit invloedsgebied zal evenwel per aspect verschillend kunnen zijn. De omvang wordt bepaald door de mate waarin de milieueffecten zich nog duidelijk merkbaar laten gelden. Tot het invloedsgebied worden in ieder geval ook de wegen (en aangrenzende gebieden) gerekend die een belangrijke verkeerskundige relatie hebben met de N261, en waarop zich een significante wijziging van de verkeersintensiteit zal voordoen. In het MER zal voor ieder aspect het invloedsgebied worden aangeduid.

5.2 Effectbepaling

In het MER-onderzoek komen de navolgende thema's voor alle alternatieven aan de orde:

- verkeer;
- landschap, archeologie en cultuurhistorie;
- bodem en water;
- flora, fauna en ecologie;
- geluid en trillingen, lucht en externe veiligheid;
- sociale aspecten;
- overige aspecten.

In het kort worden enkele milieueffecten aangegeven, die in de studie in ieder geval zullen worden betrokken. De mate waarin de effecten optreden zal afhankelijk zijn van de bestaande situatie in samenhang met de wijze waarop de voorgenomen activiteiten zullen worden uitgevoerd.

Verkeer

- de (onderzochte) verkeersintensiteiten op de weg, uitgesplitst naar de verschillende verkeerssoorten;
- de verkeersveiligheid.

Landschap, archeologie en cultuurhistorie

- aantasting of vernietiging van geomorfologische waarden, zoals (restanten van) kreken of kreekruigten;
- aantasting of vernietiging van waardevolle patronen en landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische elementen;
- verlies van landschappelijke samenhang en oriëntatie;

Bodem en water

- verontreiniging van bodem en water in de aanlegfase en als gevolg van het gebruik van de weg;
- verdroging als gevolg van eventuele ingrepen in de grondwaterhuishouding;
- beïnvloeding van het ontwaterings- en afwateringssysteem.

Flora en fauna

- biotoopverlies van waardevolle vegetatie en fauna, verlies van broedgebieden en verlies van foerageergebieden;
- verstoring van (avi)fauna door geluid, trillingen en visuele hinder, zowel in de aanleg- als in de gebruiksfase;
- versnippering van ecologische relaties.

Geluid en trillingen

Alle akoestische berekeningen zullen worden uitgevoerd met Standaard-rekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaai. Geluid- en trillingshinder zal worden beschouwd voor wat betreft de aanleg en het gebruik van de weg. Hierbij worden ook de wegen betrokken waarop zich met betrekking tot geluidhinder een belangrijke wijziging van de verkeersintensiteit zal voordoen. Ook zal worden gekeken naar eventuele cumulatie met andere geluidbronnen.

Geluidhinder zal worden bepaald aan de hand van:

- het aantal geluidbelaste woningen;
- het aantal gehinderden en ernstig gehinderden;
- het akoestisch ruimtebeslag / de oppervlakte binnen zekere geluidcontouren, gekoppeld aan de functies van de betreffende gebieden (bijvoorbeeld weidevogelgebied, landbouwgebied e.d.).

Lucht

Bij het aspect lucht zal gekeken worden naar de emissies en immissies door het autoverkeer. De emissies zullen worden opgesplitst naar hun effecten op:

- verzuring en vermesting;
- verspreiding.

Externe veiligheid

In het MER zal met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg het individueel en het groepsrisico worden bepaald.

Sociale aspecten

Voor wat betreft de sociale aspecten wordt gekeken naar:

- het eventueel amoveren van woningen en/of bedrijfsgebouwen;
- doorsnijding van sociaal-ruimtelijke patronen (bereikbaarheid, sociale veiligheid, barrièrewerking);
- visuele hinder

Overige aspecten

Aspecten die ook in het MER aan de orde zullen komen zijn:

- ruimtegebruik;
- regionale economie;
- invloed op recreatie en landbouw;
- mitigerende en compenserende maatregelen;
- kosten.

5.3 Wijze van beoordeling

Op basis van de effectbepaling wordt vervolgens het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) opgesteld. Dat kan een combinatie zijn van bovengenoemde uitvoeringsalternatieven, met weglating van bepaalde varianten of toevoeging van nieuwe varianten.

De vergelijking van het meest milieuvriendelijk alternatief met de overige alternatieven leidt ten slotte tot (tussentijdse) aanbevelingen voor het civieltechnisch ontwerp.

De vergelijking van de resultaten zal in een beknopte en heldere matrixvorm worden weergegeven, waarbij in zowel een rangordemethodiek als in plus- en minscores de waardering wordt aangegeven. In deze tabel worden zowel het nulalternatief, het nul-plusalternatief, de voorgenomen activiteit in de vorm van het voorkeursalternatief als het MMA meegenomen.

In overleg zal daarin al dan niet een weging van de aspecten onderling plaatsvinden. Ook zal hierbij aandacht worden geschonken aan elkaar versterkende en elkaar verzwakkende gevolgen. Op deze wijze is bij de besluitvorming een integrale afweging mogelijk.

6 PROCEDURE EN BESLUITEN

6.1 Het beleidskader

In het MER wordt ingegaan op de relevante plannen en de genomen besluiten die van invloed zijn op de voorgenomen activiteit: het oplossen van de verkeersproblematiek van de N261 voor het gedeelte Tilburg – Waalwijk. Het gaat daarbij vooral om vastgestelde plannen die kaderstellend zijn voor het verder ontwikkelen van de alternatieven. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste plannen en besluiten die van belang worden geacht voor het MER.

Rijksbeleid	Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) Nationaal Milieubeleidsplan (NMP2 en NMP3) Nationaal Verkeers- en vervoersplan (NVVP) Natuurbeleidsplan
Provinciaal beleid	Streekplan Noord-Brabant Provinciaal Natuurbeleidsplan Provinciaal Milieubeleidsplan/Provinciale Milieuverordening Provinciaal Waterhuishoudingsplan Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
Gemeentelijk beleid	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplannen Bestemmingsplannen

6.2 Procedure

Voor een schematisering van de te volgen procedure, zie Bijlage 4.

De formele start van de m.e.r.-procedure vindt plaats met de bekendmaking van deze startnotitie aan het bevoegd gezag (Provinciale Staten), waarbij het voornemen officieel bekend wordt gemaakt in de regionale dag- en weekbladen. De startnotitie ligt dan gedurende de in de advertenties vermelde termijn van circa 4 weken ter inzage. Ook wordt in deze periode in de gemeente een informatieavond belegd, waarbij nadere uitleg wordt gegeven over het voornemen. Gedurende de inspraakperiode zijn de wettelijke adviseurs en insprekers in de gelegenheid in te spreken op de gewenste inhoud van het op te stellen MER. Binnen 9 weken na de bekendmaking brengt ook de onafhankelijke landelijke Commissie voor milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) haar advies uit.

Provinciale Staten streven na om binnen 13 weken na de officiële bekendmaking de richtlijnen vast te stellen. De richtlijnen geven aan welke informatie het MER moet bevatten. Daarbij wordt rekening gehouden met de inspraakreacties en adviezen.

Aan de hand van de richtlijnen wordt door de initiatiefnemer het MER opgesteld. Het streven is om tegelijkertijd door het bevoegd gezag een ontwerpbesluit van het tracébesluit op te laten stellen. In verband met de planologische consequenties van het besluit zal tijdens de procedure de provinciale planologische commissie (PPC) worden gehoord.

Als het MER gereed is wordt het MER door het bevoegd gezag beoordeeld op volledigheid en kwaliteit, waarbij rekening wordt gehouden met de richtlijnen. Als het bevoegd gezag het MER aanvaardbaar acht, wordt het MER samen met het ontwerpbesluit bekend gemaakt en ter inzage gelegd.

Tot 4 weken na publicatie is een ieder in de gelegenheid in te spreken op de kwaliteit van het MER en op het tracébesluit. In dezelfde periode brengen de wettelijke adviseurs, onder andere de inspecteur milieuhygiëne van het Ministerie van VROM en de directeur Directie Zuid van het ministerie van LNV advies uit.

Na deze periode van 4 weken van inspraak en advies wordt een openbare hoorzitting / inspraakbijeenkomst over het MER en de wijziging van het bestemmingsplan belegd. Binnen 5 weken na afloop van de inspraaktermijn brengt de Commissie m.e.r. het toetsingsadvies uit. Hierin geeft de Commissie, mede aan de hand van de reacties, haar oordeel over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Nadat de overleg- en inspraakreacties en adviezen over het MER en het tracébesluit zijn binnengekomen, gaat het bevoegd gezag na in hoeverre deze gevolgen dienen te hebben. Hieruit resulteert een vaststelling van het besluit. Tegen dit besluit is nog 6 weken beroep mogelijk.

In de evaluatiefase, die na enige jaren kan volgen, maakt het bevoegd gezag een vergelijking tussen de feitelijk optredende milieugevolgen en de effectvoorspellingen zoals beschreven in de MER.

7 ORGANISATIE EN PLANNING

7.1 Organisatie

De Provincie Noord-Brabant heeft voor de planstudie/m.e.r. een projectteam samengesteld, waarin deskundigen uit verschillende disciplines zitting hebben.

Actoren projectgroep

- Gemeente Waalwijk
- Gemeente Loon op Zand
- Gemeente Tilburg
- Provincie Noord-Brabant
- Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant (agendalid)

Reeds tijdens de planstudiefase wordt aan belanghebbenden in de omgeving de gelegenheid geboden een bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de startnotitie en het MER. Dit gebeurt in een informeel inspraaktraject, voorafgaand aan het formele inspraaktraject. Hiertoe is een klankbordgroep samengesteld.

Actoren klankbordgroep

- De Efteling
- Brabantse Milieu Federatie (ook namens Natuurmonumenten)
- Kamer van Koophandel
- Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging
- Rover
- Provincie Noord-Brabant

Vanwege de omvang is een extern adviesbureau ingeschakeld. Voor de inhoudelijke begeleiding vindt, afhankelijk van het stadium en het onderdeel, inschakeling van diverse provinciale organisatieonderdelen plaats.

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 planvorming. Wel kan er sprake zijn van wederzijdse beïnvloeding. De deelprojecten zijn:

- reconstructie van de aansluiting op Rijksweg A59 voor periode tot 2010;
- aansluiting van uitbreiding Landgoed Driessen te Waalwijk;
- doorvoeren onderdelen uit de dynamisch verkeersmanagement studie:
 - a) snel uit te voeren maatregelen;
 - b) doorrekenen en eventueel uitvoeren overige maatregelen;
- ecoduct Drunense Duinen.

7.2 Planning

In Bijlage 5 is de planning weergegeven voor de m.e.r.-procedure, zoals die momenteel wordt gehanteerd.

COLOFON

Project : N261 PLANSTUDIE TRACE-MER
Opdrachtgever : Provincie Noord-Brabant
Projectdocument : STARTNOTITIE
Documentnummer : R 40582A1 N 0003
Status : GOEDGEKEURD
Datum : 23-10-2001
Opsteller : ir. R.H. Kootstra
Controle : ir. P. Westeneng
Accoord vrijgave : P.Westeneng
Datum vrijgave : 23/10/01



BIJLAGE 1 : BEGRIPPENLIJST

<i>Alternatief</i>	Een wijze waarop de voorgenomen activiteit kan worden uitgevoerd.
<i>Barrièrewerking</i>	Naar gelang de breedte en drukte van een weg kan deze een grote of een minder grote barrière vormen om over te steken.
<i>Bevoegd gezag</i>	Overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer; in dit geval is Provinciale Staten het bevoegd gezag
<i>Hoogwaardig collectief personenvervoer</i>	Het gezamenlijk vervoeren van verschillende vervoerders in hetzelfde vervoermiddel, waarbij afstemming plaatsvindt tussen verschillende herkomsten en/of bestemmingen en waarbij niet noodzakelijkerwijs volgens een dienstregeling wordt gereden. Een vervoerder is hierin één reiziger of een vooraf geformeerde groep reizigers met gelijke herkomst en/of bestemming.
<i>Commissie m.e.r.</i>	Commissie voor de Milieueffectrapportage: commissie van onafhankelijke deskundigen die het bevoegd gezag adviseert over de gewenste inhoud van het milieu-effectrapport en in een latere fase over de kwaliteit van het milieu-effectrapport
<i>Compenserende maatregel</i>	Maatregel om de nadelige invloeden van de voorgenomen activiteit op een andere plaats te compenseren.
<i>DVM</i>	Dynamisch verkeersmanagement
<i>DVM-maatregelen</i>	Het geheel aan maatregelen dat zich richt op het informeren, geleiden en (bij)sturen van verkeersstromen, voertuigen en de vervoersvraag naar tijd en plaats, op basis van actuele gegevens. Op dit moment ligt de nadruk met name op het benutten van de verkeersruimte en minder op het beïnvloeden van het verkeers/vervoersgedrag.
<i>Foeragegebieden</i>	Onderdeel van een leefgebied van een diersoort, waarbinnen het voedsel zoekt
<i>Groepsrisico</i>	Kans op een ramp met een bepaald aantal dodelijke slachtoffers in de omgeving van de weg waarop gevaarlijke stoffen worden vervoerd.
<i>Habitat</i>	Leefgebied van een diersoort
<i>Individueel risico</i>	Kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een verkeersongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen

<i>Initiatiefnemer</i>	Diegene die het initiatief neemt tot het starten van een m.e.r.
m.e.r.	milieu-effectrapportage; de procedure
MER	milieu-effectrapport; het rapport
<i>Mitigerende maatregel</i>	Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen of te beperken.
<i>Ontsnippering</i>	Opheffen of verminderen van de versnipperende werking van provinciale wegen door het treffen van ontsnipperende (mitigerende) maatregelen.
<i>Ontsluiting</i>	Aanduiding voor de mate waarin een locatie is aangesloten op het wegennet
<i>Richtlijnen</i>	Document waarin het bevoegd gezag aangeeft wat in het MER moet worden onderzocht.
<i>Stroomweg</i>	Weg ingericht met gescheiden rijrichtingen, ongelijkvloerse kruisingen en bij aansluitingen alleen in- en uitvoegend verkeer.
<i>Studiegebied</i>	Dat gebied, waarbinnen de milieugevolgen dienen te worden beschouwd. De omvang van het studiegebied kan per milieuaspect verschillen.
<i>Verkeersintensiteit</i>	Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald punt van een weg passeert.
<i>Versnippering</i>	De opsplitsing van ecosystemen en/ of leefgebieden van plant- en dierpopulaties in meer geïsoleerde eenheden.
<i>Vervoersysteem</i>	De vervoermiddelen en de infrastructuur die de reiziger in staat stellen de gehele verplaatsing of een gedeelte daarvan daadwerkelijk te maken.

BIJLAGE 2 : SAMENVATTENDE INFORMATIE PROCEDURE

Het voornemen:

- een duurzame oplossing van de regionale bereikbaarheid op de N261 (Tilburg – Waalwijk) door het bieden van een duurzaam veilige verbinding voor het wegverkeer en het onderzoeken van de mogelijkheden van een hoogwaardige collectief vervoerverbinding.
- een afname van de verkeers- en milieuhinder vanwege doorgaand verkeer door Loon op Zand;
- ontsnippering, in de vorm van ecologische verbindingen.

Het te nemen besluit:

Vaststelling van een provinciaal tracébesluit, welke het voornemen mogelijk maakt

Initiatiefnemer:

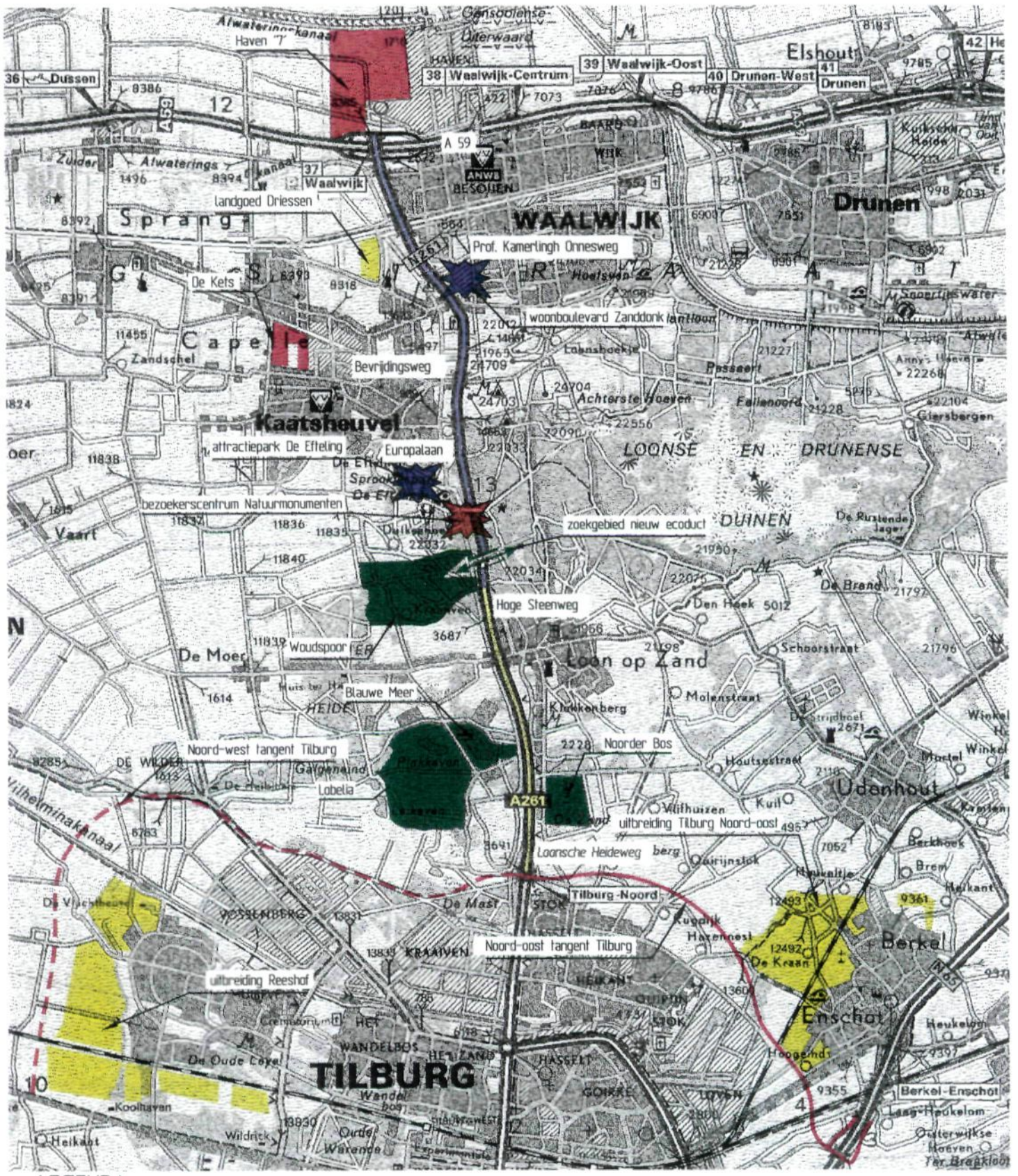
Provincie Noord-Brabant
Afdeling Infrastructuur, Bureau Projecten
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Reacties op de startnotitie kunnen naar bovenstaand contactadres worden verstuurd onder vermelding van 'Startnotitie N261 (Tilburg –Waalwijk)'

Bevoegd gezag:

Provincie Noord-Brabant
Provinciale Staten
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

BIJLAGE 3 : STUDIEGEBIED



LEGENDA

- woongebieden (in ontwikkeling)
- industrieterreinen (in ontwikkeling)
- natuurgebieden (in ontwikkeling)
- regionaal/ landelijk attractiepunt (bestaand)
- regionaal/ landelijk attractiepunt (in ontwikkeling)
- stedelijk hoofdwegennet (nieuw)
- stedelijk hoofdwegennet (in ontwikkeling)

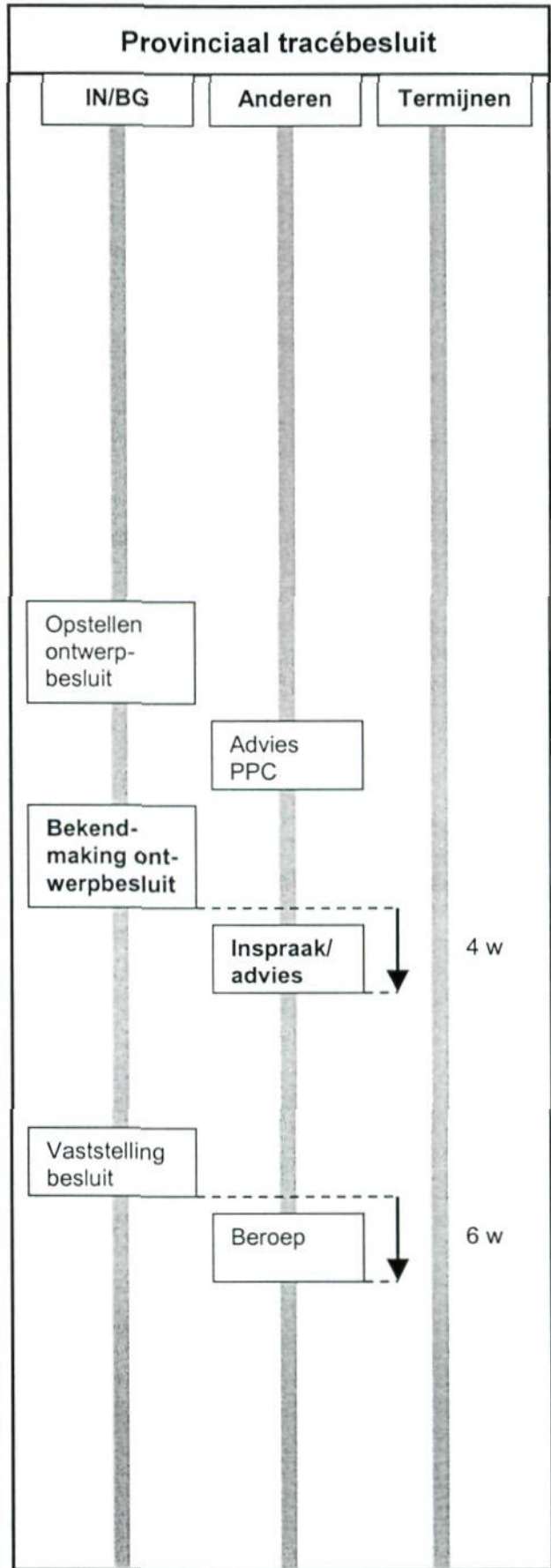
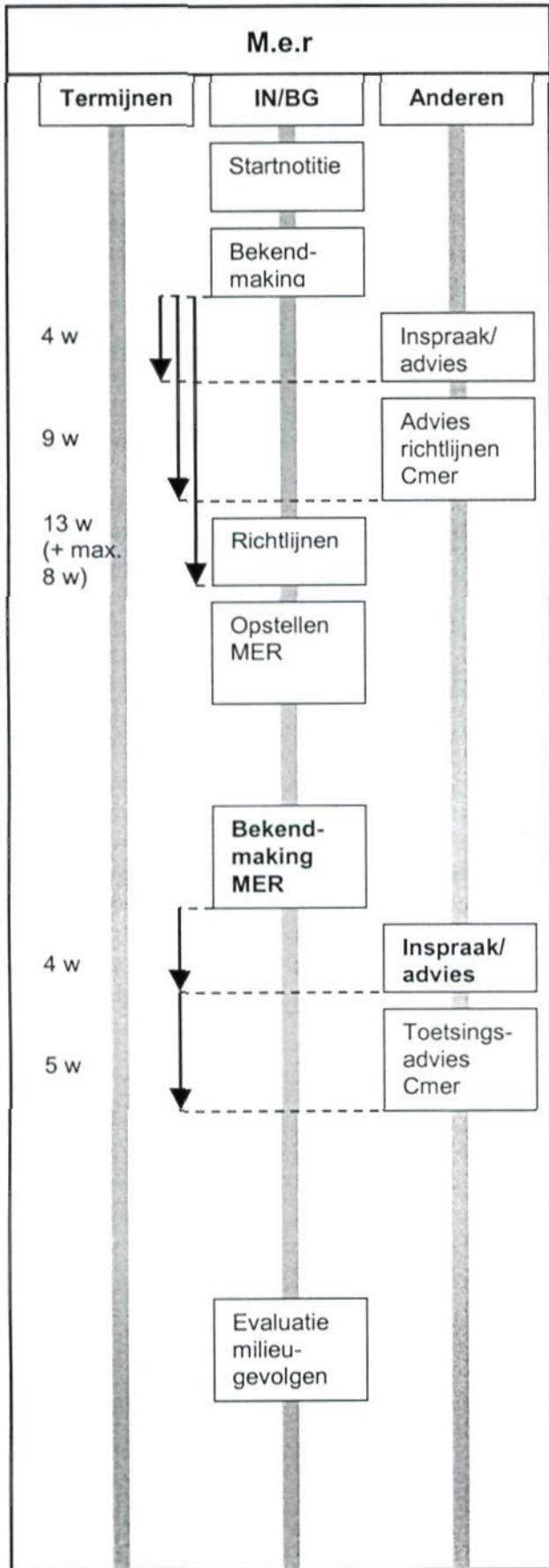


IBZH
Raadgevend Ingenieursbureau

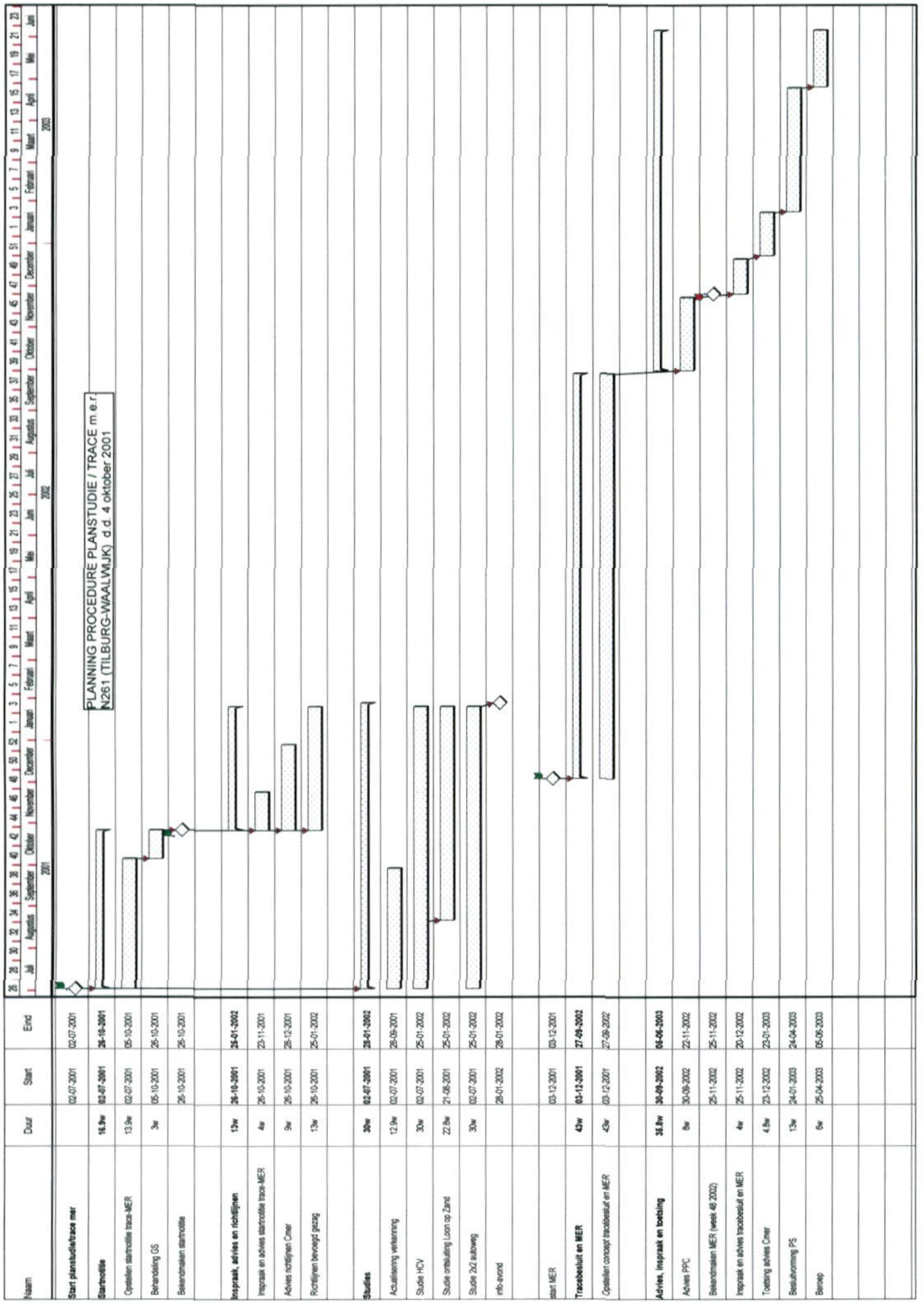
OVERZICHTSKAART STUDIEGEBIED
planstudie/tracé-MER N261 (Tilburg- Waalwijk)

Projectnummer: W 40582A1 X 0001
 Datum: 21-10-2001
 Opdrachtgever: Provincie Noord- Brabant, afdeling infrastructuur

BIJLAGE 4 : PROCEDURE M.E.R. – TRACEBESLUIT



BIJLAGE 5 : PLANNING



**PLANNING PROCEDURE PLANSTUDIE / TRACE m e r
N261 (TILBURG-WAALWIJK) d d 4 oktober 2001**

Naam	Duur	Start	End
Start planstudie/trace mer		02-07-2001	02-07-2001
Startnotitie	16.9w	02-07-2001	26-10-2001
Opstellen startnotitie trace-MER	13.9w	02-07-2001	05-10-2001
Behandeling GS	3w	05-10-2001	26-10-2001
Beoordelen startnotitie		26-10-2001	26-10-2001
Inspiraak, advies en richtlijnen	13w	26-10-2001	26-01-2002
Inspiraak en advies startnotitie trace-MER	4w	26-10-2001	23-11-2001
Advies richtlijnen Cmer	9w	26-10-2001	26-12-2001
Richtlijnen bevoegd gezag	13w	26-10-2001	25-01-2002
Studies	30w	02-07-2001	28-01-2002
Actualisering verkenning	12.9w	02-07-2001	26-09-2001
Stude HCV	30w	02-07-2001	25-01-2002
Stude ontlasting Loon op Zand	22.9w	21-09-2001	25-01-2002
Stude ZC zandweg	30w	02-07-2001	25-01-2002
Info-avond		28-01-2002	28-01-2002
Start MER		03-12-2001	03-12-2001
Tracebesluit en MER	43w	03-12-2001	27-09-2002
Opstellen concept tracebesluit en MER	43w	03-12-2001	27-09-2002
Advies, Inspiraak en toebijng	35.8w	30-09-2002	04-06-2003
Advies PPC	8w	30-09-2002	22-11-2002
Beoordelen MER (week 48 2002)		25-11-2002	25-11-2002
Inspiraak en advies tracebesluit en MER	4w	25-11-2002	20-12-2002
Toelating advies Cmer	4.8w	23-12-2002	23-01-2003
Beoordeling PS	13w	24-01-2003	24-04-2003
Beoep	6w	25-04-2003	05-06-2003



Floris Grijpstraat 2
Postbus 97644
2509 GA Den Haag

Telefoon 070-314 33 33
Telefax 070-326 28 91