

# Planstudie/tracé-**MER**

# **N261**

## Tilburg-Waalwijk



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
 Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat  
 Directie Noord-Brabant

Provincie Noord-Brabant



Gemeente  
 Waalwijk

gemeente loon op zand



## **Samenvatting**

## **Milieueffectrapportage**

gemeente Tilburg





# Samenvatting MER N261

Waalwijk-Tilburg

dossier S2243.59-002

registratienummer MD-WR20050225

versie 2

**april 2005 / Definitief**

© DHV Ruimte en Mobiliteit BV

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV Ruimte en Mobiliteit BV, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Het kwaliteitssysteem van DHV Ruimte en Mobiliteit BV is gecertificeerd volgens NEN-EN-ISO 9001.

**INHOUD****BLAD**

ZOEKEN NAAR EEN OPLOSSING VOOR CONGESTIE EN VERKEERSONVEILIGHEID OP DE N261	5
DE MOGELIJKE ALTERNATIEVEN	5
HET BEREIKEN VAN DE DOELSTELLING OP HET GEBIED VAN VERKEER EN VERVOER	8
EFFECTEN OP HET GROENE MILIEU	9
DE EFFECTEN OP HET WOON- EN LEEFMILIEU	10
DE KOSTEN	10
EEN OVERZICHT VAN DE EFFECTEN IN EEN TABEL	12
GEDEPUTEERDE STATEN NEMEN HET INITIATIEF EN U KUNT REAGEREN	13
COLOFON	15

## ZOEKEN NAAR EEN OPLOSSING VOOR CONGESTIE EN VERKEERSONVEILIGHEID OP DE N261

Het verkeer op de provinciale weg N261 tussen Waalwijk en Tilburg groeit. Daardoor ontstaan files. De groei is niet alleen het gevolg van de toegenomen (auto)mobiliteit maar ook van ruimtelijke ontwikkelingen. Voor een verdere regionale ontwikkeling zijn zowel een verminderde bereikbaarheid als aantasting van de leefbaarheid en verkeersonveiligheid een probleem. In het oog springen de regionale en nationale attracties (woonboulevard Zanddonk en attractiepark De Efteling) die veel bezoekers trekken. Net zo belangrijk is de leefbaarheid in de kernen waar met name in Loon op Zand momenteel veel verkeershinder is.

Het *doel* van deze studie is het aangeven van alternatieven voor het oplossen van de congestie- en verkeersveiligheidsproblemen op de N261 waardoor een duurzame en ook duurzaam veilige oplossing voor de regionale bereikbaarheid ontstaat.



De trajectstudie/MER laat zien welke oplossingen er mogelijk zijn en wat daarvan de gevolgen voor het milieu zijn.

### DE MOGELIJKE ALTERNATIEVEN

Het MER geeft een overzicht van vier onderzochte alternatieven:

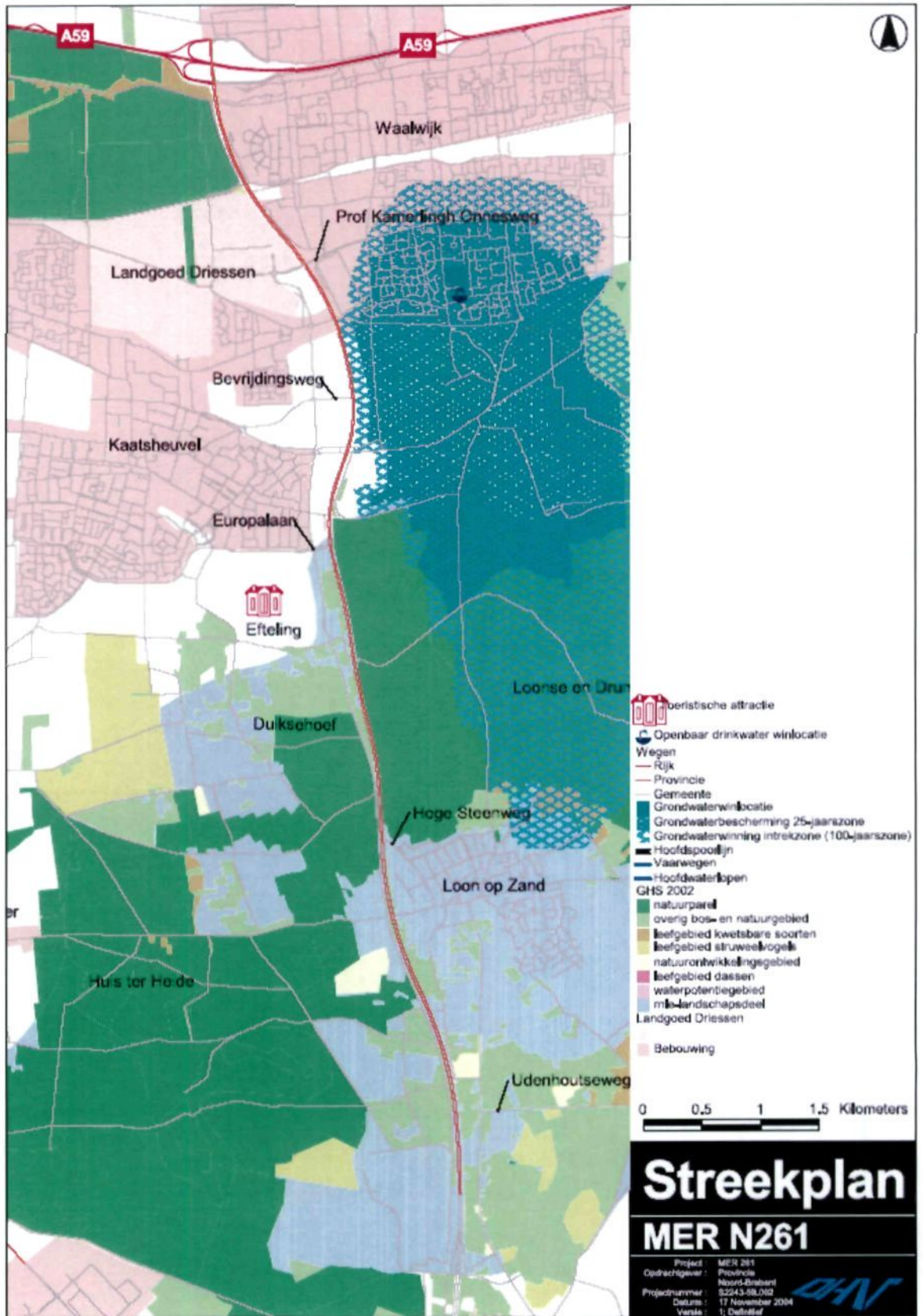
Het Nul- en Nulplusalternatief, Voorkeursalternatief en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief. Omdat de laatste twee alternatieven ruimtelijke gevolgen hebben, zijn de ontwerpen op luchtfoto's in deze samenvatting opgenomen.

Momenteel worden al maatregelen genomen om de doorstroming van het verkeer te bevorderen zoals het aanleggen van opstelstroken, het verlenen van busprioriteiten en het koppelen van verkeerslichten (groene golf). Dit is het *Nulalternatief*. Er zijn nog meer technische maatregelen mogelijk waardoor de bereikbaarheid verbetert. Deze vormen samen het *Nulplusalternatief*.

Uit eerdere studies was al duidelijk dat een oplossing voor de langere termijn niet gevonden kon worden in alleen het nemen van technische maatregelen. De verkeerslichten vormen een duidelijke blokkade bij de doorstroming van het verkeer.



Figuur 1 Aansluiting N261 op de A59



Een uitgebreide Voorstudie naar tracéalternatieven heeft een voorlopig Voorkeursalternatief opgeleverd dat door zowel de Provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant als de betrokken gemeenten (Waalwijk, Loon op Zand, Kaatsheuvel en Tilburg) ondersteund is. Dit Voorkeursalternatief is een alternatief waarbij de huidige kruispunten met verkeerslichten vervangen worden door ongelijkvloerse aansluitingen.

De betreffende locaties zijn van Waalwijk richting Tilburg:

- Aansluiting op de snelweg A59
- Prof. Kamerlingh Onnesweg (naar Zanddonk en Landgoed Driessen)
- Bevrijdingsweg (naar Kaatsheuvel en Sprang Capelle)
- Europalaan (naar Kaatsheuvel en de Efteling)
- Aansluiting Loon op Zand, die wordt verschoven van de huidige locatie Hoge Steenweg naar een locatie ten zuiden van de kern waar een nieuwe (ongelijkvloerse) aansluiting gemaakt wordt.



**Figuur 2 Aanvulling N261 Prof. Kamerlingh Onnesweg**



**Figuur 3 Aansluiting N261 Bevrijdingsweg**

De N261 gaat langs de randen van een aantal natuurgebieden (Loonse en Drunense duinen, Langstraat) die de status 'speciale beschermingszone' hebben, zie kaart 'Streekplan'. Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) is met name ontwikkeld om deze gebieden te ontzien. Het ontwerp van het MMA is ter plaatse van de Europalaan en Loon op Zand iets anders dan het Voorkeursalternatief. Bij de Europalaan zijn de open afritten ten noorden van het Habitatrichtlijngebied en natuurparel geprojecteerd. Bij Loon op Zand bleek het nodig om een deel van de weg iets in oostelijke richting te

verschuiven om de natuurparel die nu aan de westzijde van de weg ligt, te ontzien. Om de geluidbelasting op de omgeving voor mens en natuur te beperken is het aanbrengen van geluidarm asfalt een onderdeel van het MMA.



Figuur 4 Aansluiting N261 Europaweg VKA



Figuur 5 Aansluiting 261 Europaweg MMA

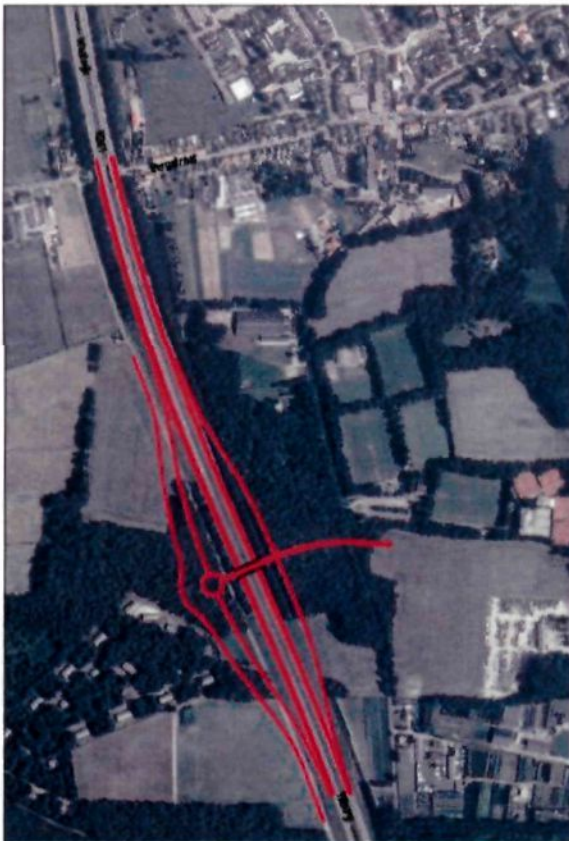
## HET BEREIKEN VAN DE DOELSTELLING OP HET GEBIED VAN VERKEER EN VERVOER

Het Nul en Nulplusalternatief leiden niet tot het bereiken van de doelstelling tot het realiseren van een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid op lange termijn. De maatregelen leiden op korte termijn tot een beperkte verbetering van de doorstroming van het verkeer. De bereikbaarheid van de kernen en de attracties verbetert daarmee ook in drukke periodes. Het aantal auto's groeit ook de komende jaren nog steeds verder. Op de lange termijn bieden de maatregelen niet voldoende soelaas. De verkeersveiligheid wordt maar beperkt verbeterd, maar omdat kruisingen blijven bestaan, zal het aantal ongevallen niet sterk afnemen.

Het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen in het Voorkeursalternatief en MMA zorgt ervoor dat er geen files meer zullen ontstaan. Het aantal verkeersslachtoffers neemt daarbij met 65% af. Vooral de kans op kop-staartbotsingen, die regelmatig bij verkeerslichten plaatsvinden, zal dalen.

## EFFECTEN OP HET GROENE MILIEU

Het Nul- en Nulplusalternatief hebben geen effecten op het groen milieu omdat er geen ruimtelijke ingrepen plaatsvinden. Vanwege de ligging van de N261 direct langs een aantal belangrijke natuurgebieden (Loonse en Drunense duinen, Langstraat) is een aparte natuurtoets uitgevoerd. De ongelijkvloerse kruisingen leiden zowel in het Voorkeursalternatief als het MMA tot verlies aan oppervlak natuurgebied. Hierbij worden geen strikt beschermde habitats (natuurlijke woongebieden van een organisme of een levensgemeenschap) vernietigd waaraan deze gebieden hun beschermde status danken. De instandhouding van habitats en soorten waarvoor de gebieden aangewezen zijn, komt niet in gevaar door de uitvoering van de alternatieven. Er zijn mogelijkheden om het natuurgebied wat verloren raakt in de omgeving te compenseren. Door het vermijden van de natuurparels in het MMA worden wel andere gebieden met natuurwaarden aangetast. Positief voor natuur is dat bij het MMA en Voorkeursalternatief het geluidbelast oppervlak ten opzichte van het Nulalternatief kleiner wordt. Het toepassen van geluidarm asfalt in het MMA levert duidelijk een extra reductie ten opzichte van het Voorkeursalternatief.



**Figuur 6 Aansluiting N261 ten zuiden van Loon op Zand, Voorkeursalternatief**



**Figuur 7 Aansluiting ten zuiden van Loon op Zand, Meest Milieuvriendelijk alternatief**



## **DE EFFECTEN OP HET WOON- EN LEEFMILIEU**

De groei van het wegverkeer leidt de komende jaren tot meer geluidhinder en een verslechtering van de luchtkwaliteit. Het Nulplusalternatief bevordert de doorstroming van verkeer wel maar er verandert niets aan de hoeveelheid auto's op de weg. Remmend en optrekkend verkeer bij de stoplichten blijft de luchtkwaliteit negatief beïnvloeden. Ook het sluipverkeer neemt in dit alternatief toe als gevolg van files op de N261. Dit alternatief draagt daarom niet substantieel bij aan het verbeteren van het leefmilieu.

De achtergrondconcentraties van luchtverontreinigende stoffen zijn vrij hoog. De vier alternatieven leiden niet tot verdere substantiële verhoging van de immissies.

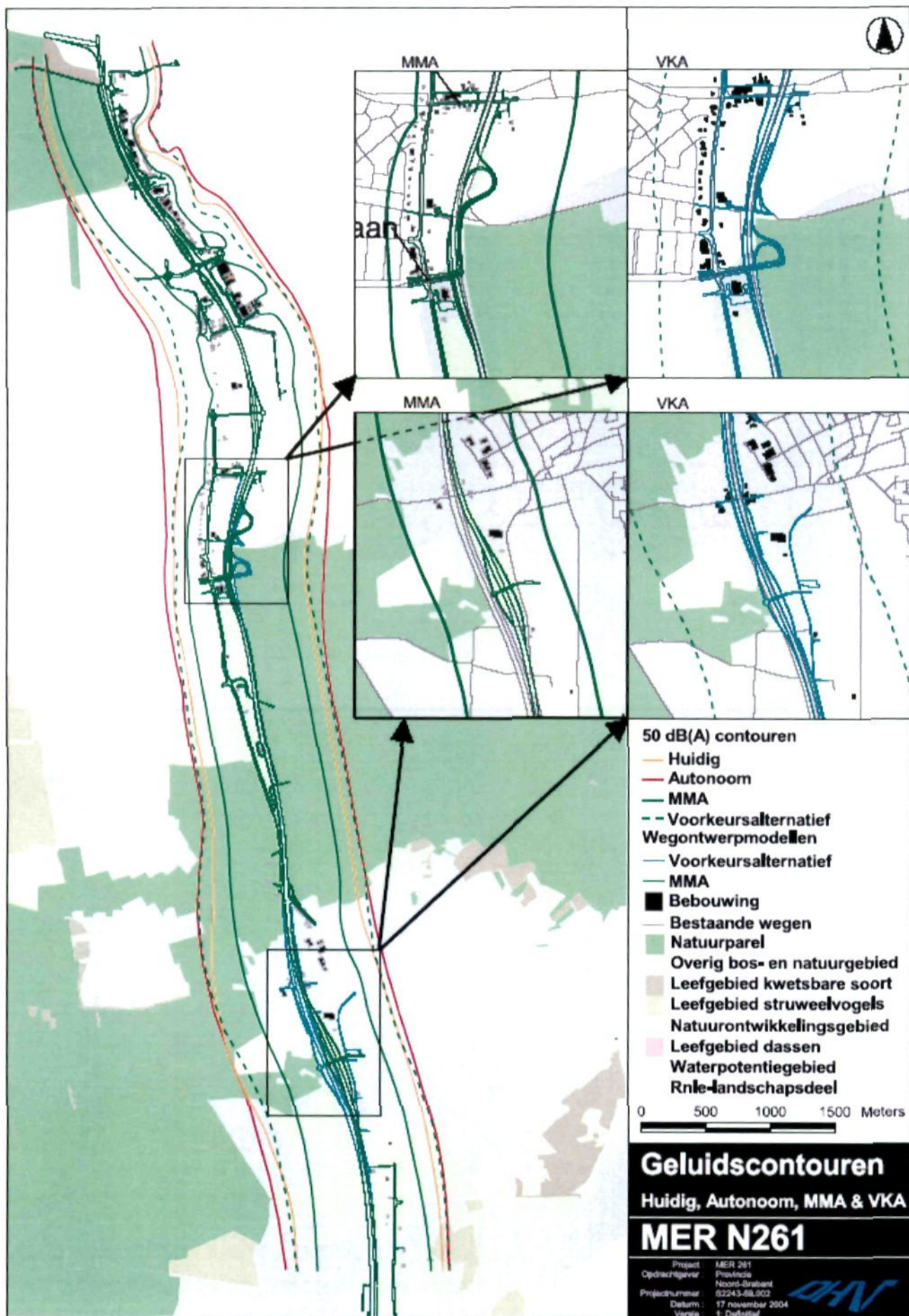
Wat het geluid betreft is de toekomstige situatie bij het Nulalternatief dus slechter dan de huidige situatie door de groei van het autoverkeer. Het Nulplusalternatief draagt niet substantieel bij aan de beperking van de geluidsoverlast. Bij het Voorkeursalternatief neemt het geluidbelast oppervlak af omdat er op enkele plaatsen tunnelbakken komen en de ongelijkvloerse kruisingen het geluid afschermen. Er is op één locatie (Oosteind in Sprang -Capelle) sprake van 'reconstructie in het kader van de Wet Geluidhinder'. Hier wordt voorgesteld de overschrijding van de normen middels geluidschermen op te heffen. Het MMA zorgt voor een sterke verbetering van de geluidssituatie rond de N261 omdat de gehele weg dan geasfalteerd wordt met een type asfalt dat minder geluid weerkaatst. Dit leidt dus tot minder gehinderden en minder verstoring door geluid in natuurgebieden.



Het nadeel van het MMA is dat er bij Loon op Zand een tracéverschuiving is, waardoor het noodzakelijk is dat er een aantal woningen (ordegrootte 8) gesloopt moeten worden. Externe veiligheid is bij dit project geen issue omdat er nu en in de toekomst geen normen worden overschreden.

## **DE KOSTEN**

De kosten van een grootschalige aanpassing van de aansluitingen bij het Voorkeursalternatief en MMA zijn erg hoog vergeleken met de kosten van het Nul- en het Nulplusalternatief. Toch blijkt alleen de keuze van een van deze oplossingen de gestelde doelen te realiseren. De doorstroming op de N261 in de toekomst is dan gewaarborgd en een beperking van het aantal verkeersslachtoffers met 65% kan worden gerealiseerd.



## EEN OVERZICHT VAN DE EFFECTEN IN EEN TABEL

Bereikbaarheid	Nulalternatief	Nulplusalt.	Voorkeursalt.	MMA
Doorstroming verkeer	0	+	+++	+++
Doorstroming openbaar vervoerV	0	+	+++	++
Barrièrewerking	0	0	++	++
Tegengaan sluipverkeer	0	+	++	++
Afwikkeling piekstromen	0	+	++	+++
Vraagbeperkende maatregelen	0	0	+	+
<b>Verkeersveiligheid</b>				
Aantal ongevallen	0	+	+++	+++
Herkenbaarheid wegbeeld	0	0	++	++
<b>Groen milieu</b>				
<b>Landschap</b>				
Invloed op herkenbaarheid	0	0	--	--
Aantasting bijzondere landschapselementen	0	0	-	-
Aantasting cultuurhist. waardev. gebieden	0	0	-	-
Antasting archeol. waardevolle gebieden	0	0	--	--
<b>Bodem en water</b>				
Bodemkwaliteit	0	0	0	0
Grondwaterkwantiteit	0	0	0*	0*
Grondwaterkwaliteit	0	0	0	0
Oppervlaktewaterkwaliteit	0	0	0	0
<b>Natuur</b>				
Vernietiging	0	0	--	--
Verstoring	0	0	+	+
Verdroging	0	0	0*	0*
<b>Woon- en leefmilieu</b>				
<b>Lucht</b>				
immissie	0	0	0	0
<b>Geluid</b>				
aantal woningen > 50 dB(A)	0	0	+	+++
akoestisch ruimtebeslag totaal (≥ 50 dB(A))	0	0	+	+++
Akoestisch ruimtebeslag natuur (≥ 50 B(A))	0	0	0	+++
<b>Externe veiligheid</b>				
Plaatsgebonden risico	0	+	+	+
Groepsrisico	0	+	+	+
<b>Functies</b>				
Amoveren woningen	0	0	0	--
Invloed op functies in directe omgeving	0	+	+	+
<b>Kosten</b> (in miljoen €, excl. BTW)	0	1	85-110	110-140

\* Uitgangspunt is retourbemaling bij Prof. Kamerlingh Onnesweg en aanwezigheid en instandhouding van leemlagen en schijngrondwaterspiegel bij Europalaan

## **GEDEPUTEERDE STATEN NEMEN HET INITIATIEF EN U KUNT REAGEREN**

De Initiatiefnemer voor deze m.e.r.-procedure is Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant, waarbij de Directie Economie en Mobiliteit, Bureau Projecten het aanspreekpunt vormt. De Gedeputeerde Infrastructuur is bestuurlijk verantwoordelijk. Het Bevoegd Gezag in deze procedure is Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. Zij zullen met behulp van de informatie uit dit MER een Provinciaal tracébesluit nemen welke het voornemen mogelijk maakt. Zij worden hierbij ondersteund door een interdisciplinaire werkgroep onder verantwoordelijkheid van de directeur Ecologie. De bestuurlijk verantwoordelijke is de Gedeputeerde Milieu.

Informatie over de inhoud van het project kunt u krijgen bij de initiatiefnemer:

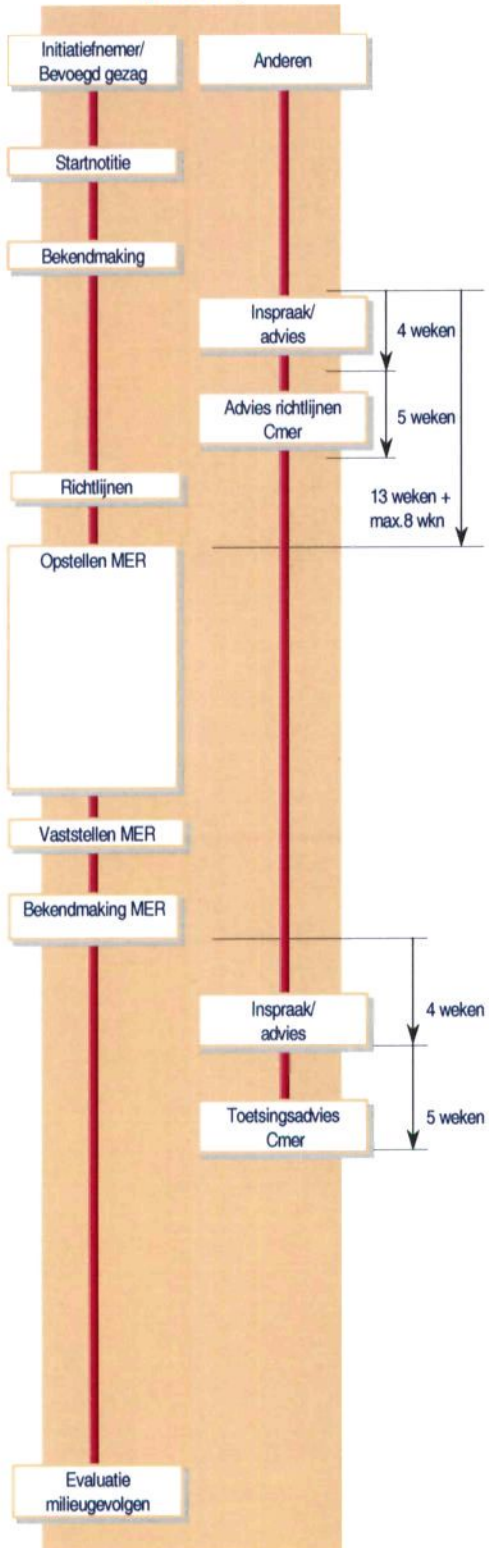
Provincie Noord-Brabant  
Gedeputeerde Staten  
Postbus 90151  
5200 MC 's-Hertogenbosch

Dit MER ligt een periode ter inzage (zie hiervoor provinciale aankondiging). In deze periode kunt u uw reactie richten aan het bevoegd gezag:

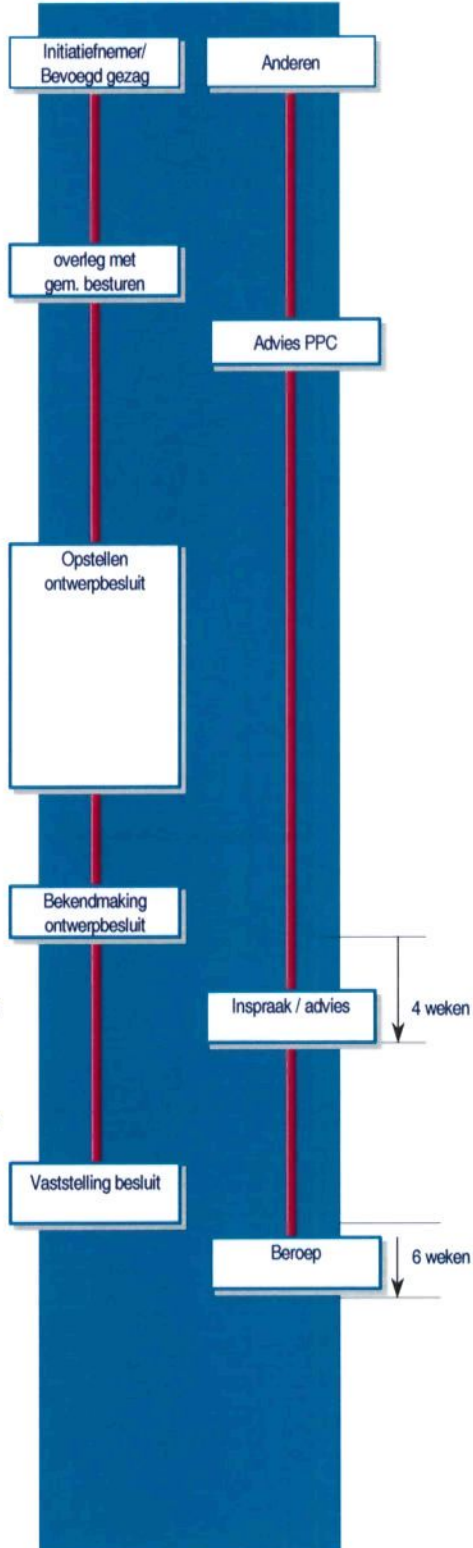
Provincie Noord-Brabant  
Gedeputeerde Staten  
Postbus 90151  
5200 MC 's-Hertogenbosch

De betrokken gemeenten zullen hun bestemmingsplannen aanpassen naar aanleiding van het Provinciale tracébesluit. Pas daarna kan de reconstructie daadwerkelijk beginnen. De figuur geeft aan welke stappen er in de m.e.r.-procedure genomen worden en welke termijnen daarbij gelden.

## Milieueffectrapportage (m.e.r.)



## Provinciaal tracébesluit



### Initiatiefnemer:

Het m.e.r.-proces begint bij een initiatiefnemer. In het geval van een provinciale weg (zoals de N261) is dat de provincie Noord-Brabant (Provinciale Staten)

### Bevoegd Gezag:

Overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de Initiatiefnemer. In dit geval is dat de provincie Noord-Brabant (Gedeputeerde Staten).

### Cmer:

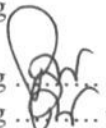
Commissie voor de m.e.r.

### PPC:

Provinciale Planologische Commissie

## COLOFON

---

Opdrachtgever : Provincie Noord-Brabant  
Project : **Samenvatting MER N261**  
Dossier : DP 40582A1 R 0003 (D0582A1001)  
Omvang rapport : 15 pagina's  
Auteur : Karen Zwerver  
Bijdrage :  
Projectleider : Karen Zwerver  
Projectmanager : Piet Westeneng  
Datum : 21 april 2005  
Gecontroleerd : Piet Westeneng  
Vrijgegeven : Piet Westeneng  21/04/05

**IBZH**  
Raadgevend Ingenieursbureau

Engineering Together

**DHV**



**DHV Ruimte & Mobiliteit BV**  
Unit Infra Engineering

Waldorpstraat 13g  
Postbus 93059  
2509 AB Den Haag

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