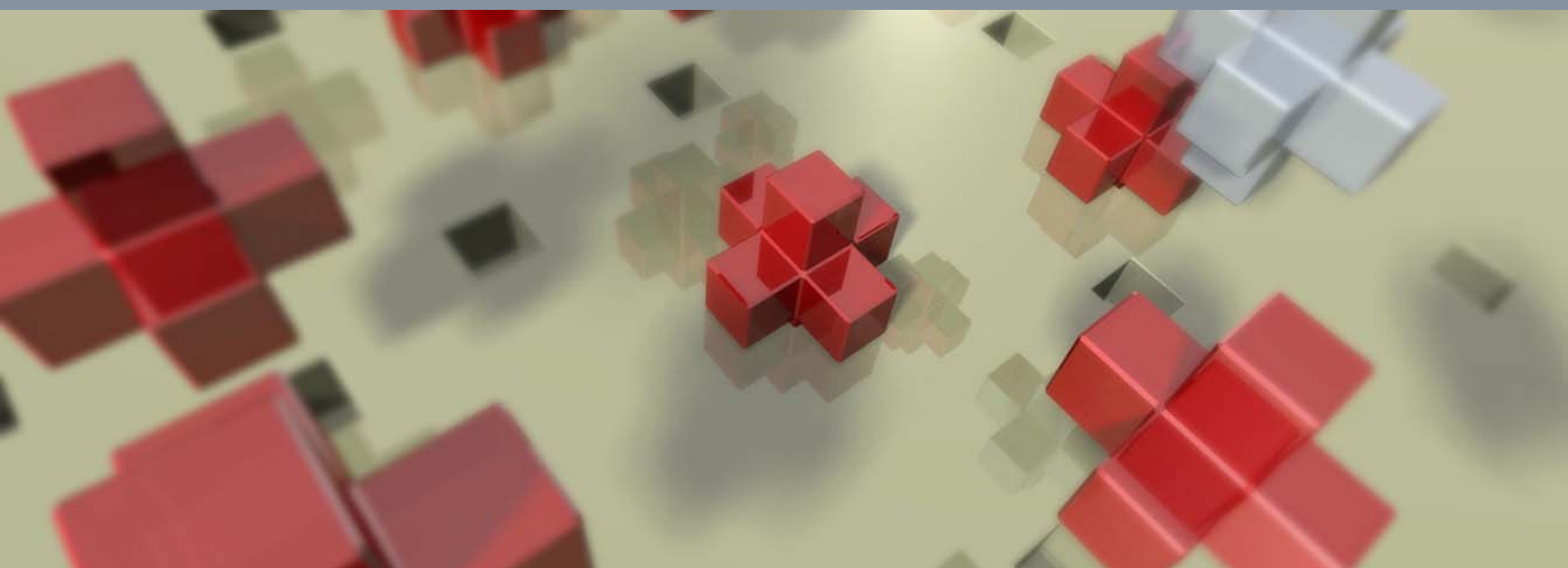


Bestemmingsplan N261, Reconstructie Noord
Gemeente Waalwijk



Bestemmingsplan N261, Reconstructie Noord

Gemeente Waalwijk

Rapportnummer: 211X01909.042418_1

Datum: 27 oktober 2010

Contactpersoon opdrachtgever: De heer Ummels

Projectteam BRO: Wim de Ruiter, Ellen van den Oetelaar,
Chantal Zegers

Concept: 1^e concept: 21 februari 2008
2^e concept: 19 juli 2010

Voorontwerp: 13 september 2010
27 oktober 2010

Ontwerp:

Vaststelling:

Trefwoorden: -

Bron foto kافت: Abstract 1

Beknopte inhoud: -

BRO
Hoofdvestiging
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
F +31 (0)411 850 401

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Stand van zaken procedure	6
1.3 Ligging van de plangebieden	7
1.4 Geldende bestemmingsplannen	8
1.5 Leeswijzer	10
 2. BESTAANDE SITUATIE	 11
 3. MILIEU EFFECT RAPPORTAGE	 13
3.1 Inleiding	13
3.2 Traject Planstudie/ Tracé-MER en (derde) aanvulling MER	15
3.3 Reacties planstudie/ Tracé-MER 2004	19
 4. BELEIDSKADER	 21
4.1 Inleiding	21
4.2 Rijksbeleid	21
4.3 Provinciaal en regionaal beleid	23
4.4 Gemeentelijk beleid	30
 5. PLANOLOGISCHE EN MILIEUHYGIËNISCHE ASPECTEN	 33
5.1 Landschappelijke inpassing	33
5.2 Geluid	34
5.3 Externe veiligheid	35
5.4 Bodem	38
5.5 Luchtkwaliteit	43
5.6 Archeologie en cultuurhistorie	44
5.7 Water	47
5.8 Flora en fauna	50
5.9 Technische infrastructuur	52
5.10 Sociale veiligheid fiets- en voetgangerstunnel Loon op Zand	52
5.11 Nieuwe gemeentelijke verbindingsweg N261 - Kasteellaan te Loon op Zand	53

6.DE PLANBESCHRIJVING	59
6.1 Inleiding	59
6.2 Het wegtracé met bijhorende aansluitingen	59
6.3 Capaciteitstoets aansluitingen N261	64
6.4 Toekomstige verkeerssituatie Loon op Zand	65
6.5 Compensatie aantasting natuur	66
 7. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	 67
7.1 Inleiding	69
7.2 Systematiek	69
7.3 Beschrijving bestemmingen gemeente Loon op Zand	71
7.4 Beschrijving bestemmingen gemeente Waalwijk	74
 8.ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	 79
8.1 Grondexploitatie	79
8.2 Economische uitvoerbaarheid	79
 9.OVERLEG EN INSPRAAK	 81
9.1 Inspraak	81
9.2 Overleg	81
9.3 Vaststellingsprocedure	81
9.4 Beroep	82

Separate bijlagen

1. Milieueffectrapportage Planstudie/tracé-MER N261 Tilburg-Waalwijk; IBZH Raadgevend Ingenieursbureau; 15 december 2004;
 - a. Voorstudie hoofdrapport Planstudie/tracé-MER N261 Tilburg-Waalwijk; IBZH Raadgevend Ingenieursbureau; 19 januari 2004;
 - b. Voorstudie bijlagenrapport Planstudie/tracé-MER N261 Tilburg-Waalwijk; IBZH Raadgevend Ingenieursbureau; 19 januari 2004;
 - c. Samenvatting Planstudie/tracé-MER N261 Tilburg-Waalwijk; IBZH Raadgevend Ingenieursbureau; april 2005;
 - d. Aanvulling (eerste) milieueffectrapportage Planstudie/tracé-MER N261 Tilburg-Waalwijk; IBZH Raadgevend Ingenieursbureau; april 2005;
 - e. Reactie op opmerkingen commissie m.e.r. op MER N261 en ontwerp tracé-besluit; versie 17 oktober 2005;
 - f. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling (tweede) daarop; 9 november 2005;
 - g. Nota van Zienswijzen MER en principeplan N261; 20 december 2005;
2. N261 voorkeursalternatief, Aanvulling (derde) op het MER t.b.v. bestemmingsplan. DHV B.V., 29 juli 2010, versie concept 2.
3. Verkeersplan gemeente Loon op Zand, Visie 2009-2015. Gemeente Loon op Zand, juli 2009.
4. Beleid verkeer en vervoer gemeente Waalwijk:
 - a. Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Waalwijk, GVVP, augustus 1998;
 - b. Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan Evaluatie en actualisatie 2006. Gemeente Waalwijk, 4 april 2006.
5. Beeldkwaliteitsplan Provinciale weg N261 Tilburg – Waalwijk. Oranjewoud BV en Arc² architectuurstudio bna, 8 december 2008.
6. Akoestisch onderzoek reconstructie Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaier N261 Tilburg – Waalwijk (rapport 2010-0061-G-M). Provincie Noord-Brabant, Bureau Milieumetingen, 30 juli 2010.¹
7. Rapportage Externe Veiligheid N261 ombouw naar een regionale stroomweg (projectnr. 217987). Oranjewoud s/a/v/e, juli 2010.

Diverse bodemonderzoeken.

8. Historisch vooronderzoek Geofox Lexmond, rapportnr. 20071559/BKNO d.d. 2 november 2007;
9. Verkennend onderzoek Geofox Lexmond, rapportnr.'s 20071559_1 t/m 20071559_34 (m.u.v. 20071559_6, 20071559_7, 20071559_21 en 20071559_27) d.d. 29 november 2007;

¹ De volledige (en gedetailleerde) set invoergegevens alsmede rekenresultaten zijn niet opgenomen in deze bijlage. Deze gegevens zijn digitaal beschikbaar bij de provincie Noord-Brabant en kunnen desgewenst worden opgevraagd.

10. Aanvullend verkennend onderzoek Geofox Lexmond, rapportnr.'s 20080087_d2RAP d.d. 30 mei 2008_en 20080087_e2RAP d.d. 3 juni 2008;
11. (beperkt) verkennend onderzoek Geofox Lexmond, rapportnr. 20071559_c1RAP d.d. 17 december 2007;
12. nader bodemonderzoek Geofox Lexmond, rapportnr.'s 20080087_b1RAP d.d. 18 februari 2008, 20080087_a2RAP d.d. 13 maart 2008 en 20080087_c1RAP d.d. 28 maart 2008;
13. Aanvullend verkennend (en afperkend) onderzoek Geofox Lexmond, rapportnr.'s 20101006_a2RAP, 20101006_b2RAP en 20101006_c2RAP d.d. 10 juni 2010, 20101006_d2RAP d.d. 15 juni 2010, 20101006_e2RAP d.d. 22 juni 2010 en 20101006_f3RAP d.d. 28 juni 2010;
14. Aanvullend nader onderzoek Geofox Lexmond, rapportnr. 20101006_g2RAP d.d. 29 juni 2010.
15. Inspectie van de bodem middels verkennend bodemonderzoek in Loon op Zand (rapport 2007-0244-B-O). Provincie Noord-Brabant, 21 januari 2008.
16. Luchtkwaliteitsonderzoek N261 Toetsing reconstructie N261 aan 'Wet luchtkwaliteit' (9T7231.01). Royal Haskoning, 15 juni 2010.
17. Gemeenten Loon op Zand en Waalwijk, plangebied N261, Bureauonderzoek en Inventariserend veldonderzoek (verkennde fase). BAAC rapport V-07.0396, februari 2008.
18. Archeologisch concept-advies voor de N261. Gemeenten Loon op Zand en Waalwijk, provincie Noord-Brabant. R. Louer, 2007.
19. Rapport waterparagraaf ombouw N261 (AM07084). Aeres Milieu, 15 juli 2010.
20. Onderzoeken Flora en Fauna:
 - a. Natuurtoets N261, Arcadis 2004;
 - b. Actualisatie natuurtoets Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet herinrichting provinciale weg N261. Arcadis, 10 september 2008.
21. Sociale veiligheid fiets- en voetgangerstunnel Loon op Zand (projectnr. 21440). SOAB Breda, januari 2008.
22. Verkennend bodemonderzoek Kasteellaan/Klokkenlaan Loon op Zand (projectnummer 50524). Ingenieursbureau Mol, 23 oktober 2008.
23. Loon op Zand, plangebied Klokkenlaan – Kasteellaan, bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek (karterende fase) (BAAC rapport V-08.0435). BAAC bv, januari 2009.
24. Natuurtoets fase 2 ontsluitingsweg N261 (B02043.000023). Arcadis, 20 januari 2010.
25. Resultaten verkeerskundige toets aansluitingen N261. DHV, april 2010.
26. Ombouw Provinciale weg N261 Compensatieplan 2010. Arcadis, 7 juni 2010.

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De provinciale weg N261 tussen Waalwijk en Tilburg maakt onderdeel uit van het regionaal verbindend wegennet en heeft dan ook een belangrijke regionale stroomfunctie. De N261 kan het verkeersaanbod nu nog redelijk aan, maar er is steeds meer sprake van filevorming. De verwachting is dat dit alleen maar zal toenemen onder andere door het feit dat de Efteling en de meubelboulevard Waalwijk steeds meer bezoekers trekken. Ook dient rekening gehouden te worden met de verdere ontwikkeling van het bedrijvenpark Haven Zeven ten noorden van de A59 in Waalwijk en van het industrieterrein Kets West II bij Kaatsheuvel en met de bouw van 2.700 woningen (waarvan 900 woningen anno september 2010 reeds gerealiseerd) op landgoed Driessen bij Sprang-Capelle.

Naast de problemen rondom de verkeersafwikkeling op de provinciale weg vormt de bestaande weg ook een ruimtelijke belemmering voor de migratie van wild tussen de gebieden aan weerszijden van de N261.

Ook de verkeersoverlast in de kern Loon op Zand vraagt de aandacht. De kern wordt met name overbelast door doorgaand verkeer vanuit Udenhout en omgeving naar de aansluiting van Loon op Zand op de N261. En als laatste wordt ook de verkeersafwikkeling op de kruising van de N261 met de A59 algemeen onderkend als een probleem.

Met het oog op de bereikbaarheid van de regio en de attractiepunten (zoals de Efteling en de Woonboulevard), de verkeers- en milieuhinder in Loon op Zand en de gesignaleerde barrièrevorming van de weg voor flora en fauna is een integraal plan opgesteld waarin de verschillende delen in samenhang met elkaar zijn ontwikkeld en afgewogen. Daarbij golden de volgende doelstellingen:

- het bieden van een duurzame oplossing van de regionale bereikbaarheid, door het bieden van een duurzaam veilige verbinding voor het wegverkeer;
- het beperken van de verkeers- en milieuhinder vanwege doorgaand verkeer door Loon op Zand;
- het bieden van goede ecologische verbindingen tussen de gebieden aan weerszijden van de N261.

Kern van het plan is om:

- op het 11 kilometer lange tracé van de N261 alle bestaande kruispunten met verkeerslichten te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. De weg behoudt over de hele lengte 2x2 rijstroken. De maximale snelheid wordt op de gehele N261 100 km/uur. Door ongelijkvloerse kruisingen wordt de capaciteit van de weg flink uitgebreid en kan de N261 de verwachte groei van het verkeer opvangen;
- een nieuwe aansluiting aan te leggen ten zuiden van Loon op Zand. De aansluiting op de Hoge Steenweg vervalst. Er komen nieuwe verbindingswegen van de Bergstraat en de Kasteellaan naar de nieuwe aansluiting op de N261;
- In de omgeving 26 hectare natuurgebied als compensatie aan te leggen voor de ombouw van de N261;
- Tussen Loon op Zand en Kaatsheuvel wordt een ecoduct aangelegd.

1.2 Stand van zaken procedure

Conform het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant (GS) d.d. 5 februari 1998 en het advies van de provinciale statencommissie voor Verkeer, Vervoer en Waterstaat d.d. 26 november 1998 is er voor de verbinding Tilburg-Waalwijk een planstudie opgestart. Op 13 maart 2001 hebben GS ingestemd met de aanpak van de studie. Gezien de mogelijke effecten op het milieu is een vrijwillige Milieueffectrapportage (MER) opgesteld. De gehele m.e.r.-procedure is doorlopen, inclusief een (eerste) aanvulling op het MER. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft een positief toetsingsadvies afgegeven. Eén en ander heeft geresulteerd in het nemen van een provinciale projectbeslissing. Dit besluit is genomen door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en geaccordeerd door Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant en de gemeenten Loon op Zand, Tilburg en Waalwijk op 20 december 2005.

In 2006 is verder gewerkt aan het wegontwerp. In december 2006 is aan de betrokken gemeenten Waalwijk en Loon op Zand gevraagd de bestemmingsplanprocedure in gang te zetten. In februari 2008 zijn de eerste conceptbestemmingsplannen ter ambtelijke controle verzonden aan de provincie en de beide gemeenten. Daarna heeft het bestemmingsplanproces om verschillende redenen stilgelegen. Zo moest de uitkomst van de discussie over het al of niet komen van een Shopping Mall in Tilburg-Noord worden afgewacht en is op verzoek van de gemeente Loon op Zand nogmaals gekeken naar de vormgeving van de nieuwe aansluiting ten zuiden van Loon op Zand. De gemeente wilde deze aansluiting graag optimaliseren.

Niet alleen de aansluiting Loon op Zand is gewijzigd, maar bijvoorbeeld ook de aansluiting Europalaan. Eén en ander heeft geresulteerd in een aangepast voorkeursalternatief. Dit aangepaste voorkeursalternatief is de basis voor de nu gepresenteerde voorontwerpbestemmingsplannen voor de gemeenten Loon op Zand en Waalwijk.

Verder zijn de verkeersgegevens geactualiseerd. In 2010 zijn met een nieuw verkeersmodel nieuwe berekeningen uitgevoerd. Deze geactualiseerde verkeersgegevens zijn de basis van de bestemmingsplannen, het MER en alle uitgevoerde onderzoeken. De technische rapportage behorend bij deze gegevens met daarin de uitgangspunten voor de berekende verkeersintensiteiten is nog niet gereed. Dit rapport zal bij het ontwerpbestemmingsplan worden gevoegd.

1.3 Ligging van de plangebieden

De N261 ligt binnen drie gemeenten: Tilburg, Waalwijk en Loon op Zand. De ombouw van de N261 vindt plaats op het grondgebied van de gemeente Waalwijk en op het grondgebied van de gemeente Loon op Zand. Binnen de gemeente Tilburg vinden geen wijzigingen plaats aan de N261 en deze gronden blijven dan ook buiten beschouwing in dit bestemmingsplan. De bestemmingsplanprocedure wordt door de gemeenten Waalwijk en Loon op Zand zoveel mogelijk parallel doorlopen.

Er zijn twee bestemmingsplannen gemaakt met verschillende regels en verbeeldingen welke betrekking hebben op de grondgebieden van respectievelijk Waalwijk (het bestemmingsplan 'N261, Reconstructie Noord') en Loon op Zand (het bestemmingsplan 'N261, Reconstructie Zuid'). Beide plannen hebben dezelfde toelichting. Het gaat hier om één project met een grote samenhang. De leesbaarheid van de bestemmingsplannen zou sterk verminderen indien ook de toelichting zou worden opgeknipt.

De N261 vormt een belangrijke barrière voor de migratie van wild tussen de natuurgebieden aan weerszijden van de N261. Reeds in 2007 heeft de Provincie Noord-Brabant besloten om een ecologische verbinding te realiseren voor de uitwisseling van fauna tussen de natuurgebieden Loonse en Drunense Duinen (oostzijde) en het Landgoed Huis ter Heide (westzijde) in de vorm van een ecoduct. Om de aanleg van dit ecoduct mogelijk te maken wordt deze meegenomen in het bestemmingsplan 'N261, Reconstructie Zuid'. Het is de bedoeling dat het ecoduct in de periode 2013-2015 wordt aangelegd. Benaadrukt wordt, dat de ombouw van de N261 geen extra barrièrewerking voor

wild oplevert. Het nieuwe ecoduct en (inmiddels gerealiseerde) faunatunnels zijn bedoeld om de effecten van de 'oude' doorsnijding te verzachten.

Ten slotte worden binnen de gemeente Loon op Zand nieuwe verbindingen gerealiseerd die de Bergstraat en Kasteellaan verbinden met de nieuwe aansluiting op de N261. Tussen de Klokkenlaan en de woonbuurt Molenwijck-Zuid zal een nieuwe verbindingsweg komen. Deze wordt op kosten van en onder verantwoordelijkheid van de gemeente Loon op Zand aangelegd. Voor fase 1 van deze nieuwe weg geldt inmiddels een onherroepelijk bestemmingsplan. Fase 2 van deze nieuwe weg is meegenomen in het bestemmingsplan 'N261, Reconstructie Zuid'.

Voor de nieuwe verbindingsweg tussen de Hoge Steenweg en de Bergstraat zal een aparte procedure worden doorlopen. De planvorming hiervoor moet nog worden opgestart. De realisatie van de ombouw van de N261 staat los van deze nieuwe weg. Dit bestemmingsplan voor de ombouw kan dan ook uitgevoerd worden zonder dat deze nieuwe verbindingsweg is aangelegd.

In alle onderzoeken is uitgegaan van de situatie dat de nieuwe ontsluitingsweg ten behoeve van Molenwijck-Zuid is gerealiseerd. Ter hoogte van de Hoge Steenweg naar Bergstraat is in de onderzoeken de huidige situatie (zonder een nieuwe verbindingsweg) het uitgangspunt.

Binnen de gemeente Loon op Zand zullen twee percelen in de omgeving van het Blauwe Meer (kadastraal bekend als gemeente Loon op Zand, sectie K, nummers 2038 en 2056) gebruikt worden voor natuurcompensatie (zie ook paragraaf 6.5). Deze gronden zijn meegenomen in het bestemmingsplan 'N261, Reconstructie Zuid'.

De exacte begrenzing van de plangebieden is opgenomen op de verbeeldingen behorende bij beide bestemmingsplannen. Voor een overzichtskaart van het wegtracé wordt verwezen naar hoofdstuk 6.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Het plangebied voor de ombouw van de N261 is gelegen binnen een tweetal gemeenten, namelijk gemeente Waalwijk en gemeente Loon op Zand. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de vigerende bestemmingsplannen per gemeente.

LOON OP ZAND		
Titel	Vaststellingsdatum	Goedkeuringsdatum
BP Kom Loon op Zand	23 maart 2000	24 oktober 2000
BP Rijksweg 62	5 oktober 1978	22 januari 1980
BP Buitengebied 1997	20 november 1997	16 juni 1998

WAALWIJK		
Titel	Vaststellingsdatum	Goedkeuringsdatum
BP Sprang 2004	3 juni 2004	18 januari 2005
BP Landgoed Driessen	30 september 1999	16 mei 2000
BP Besoyen Noord	29 juni 1995	19 september 1995
BP Besoyen	24 april 1996	3 december 1996
BP Bedrijventerrein Zanddonk	19 november 1995	14 mei 1996
BP Buitengebied	3 juli 1997	12 februari 1998
BP Industrierrein Haven 1991	30 januari 1992	13 mei 1992
BP Haven 7	27 april 2000	12 december 2000
BP Halve Zolenpark	6 september 2007	15 april 2008
BP Sprang-Capelle, Buitengebied, herziening 1991	26 maart 1992	13 november 1992
BP Besoyen West	21 december 1989	1 augustus 1990
BP Rijksweg 62	31 augustus 1978	12 februari 1980

1.5 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (plankaart) met bijbehorende planregels en gaat vergezeld van een toelichting.

De planregels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan.

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit een negental hoofdstukken en enkele (separate) bijlagen. Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 'Bestaande situatie', waarin wordt ingegaan op de beschrijving van de huidige situatie van het plangebied en directe omgeving. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de milieueffectrapportage die in het kader van het plan is opgesteld. In hoofdstuk 4 wordt het beleidskader dat van belang is voor de voorgestane ontwikkeling uiteengezet. Hoofdstuk 5 geeft een beschrijving van de planologische en milieuhygiënische aspecten. Voor diverse aspecten zoals beeldkwaliteit, cultuurhistorie en archeologie wordt aangegeven wat de effecten van het project zijn. Daarnaast wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond. Vanuit de verschillende van invloed zijnde milieuaspecten wordt in dit hoofdstuk beschreven waarom voorliggend bestemmingplan uitgevoerd kan worden. In hoofdstuk 6 worden de ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt op een rij gezet.

In hoofdstuk 7 wordt de juridische planopzet toegelicht. Er wordt een antwoord gegeven op de vraag hoe hetgeen in voorliggend plan wordt beoogd juridisch is geregeld. In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het plan. In het laatste hoofdstuk van dit bestemmingsplan wordt verslag gedaan van inspraak en overleg.

2. BESTAANDE SITUATIE

Huidig tracé

De N261 is in de huidige situatie een stroomweg met 2x2 rijstroken. De huidige aansluitingen met kruisende wegen zijn vormgegeven als gelijkvloerse kruispunten met een Verkeersregelininstallatie (VRI). De huidige ontsluiting van de kern Loon op Zand vindt plaats via de Hoge Steenweg.

Het tracé is ongeveer 11 km lang. Momenteel is de weg als autoweg ingericht tussen de A59 en de Hoge Steenweg (bij Loon op Zand). Het deel Hoge Steenweg tot de tangenten van Tilburg heeft momenteel de status van autosnelweg.

Bereikbaarheid

Uit de verkeersberekeningen (het rapport met deze berekeningen wordt bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd) kan worden afgeleid dat de etmaalintensiteiten (in twee richtingen) op de verschillende delen van de N261 in 2007 variëren van 45.000 tot circa 55.000 motorvoertuigen per etmaal. Het meeste drukke deel van de N261 is het wegvak tussen Loon op Zand en Sprang-Capelle/Kaatsheuvel (aansluiting Bevrijdingsweg) met 56.300 mvt/etmaal.

De huidige aansluiting N261 – A59 zit aan zijn capaciteitsgrenzen. Dit betekent dat bij een autonome situatie de aansluiting het verkeersaanbod in 2025 zeker niet kan verwerken. De intensiteiten op de diverse wegvakken van de A59 en de N261 voor het jaar 2025 ten opzichte van 2007 nemen enorm toe. Op de N261 groeit het verkeer over het etmaal gezien tussen de 47 en 66% tussen 2007 en 2025. Op het zwaarst belaste wegdeel tussen de PKO-weg en de Bevrijdingsweg neemt de intensiteit toe tot maximaal 82.500 mvt/etmaal.

Hierdoor ontstaan files op de A59. Met name het verkeer vanuit Waalwijk met bestemming A59 en verder zal alternatieve routes zoeken voor de N261. Ook de doorstroming op de andere kruisingen zal in de toekomst niet meer gegarandeerd kunnen worden. Vooral op hoogtijdagen kunnen de aansluitingen Professor Kamerlingh Onnesweg (verder: PKO-weg) (Piet Klerkx) en de aansluiting Europalaan (Efteling) de piekstromen niet verwerken. Daarnaast wordt ook de gewenste trajectsnelheid van 65 km/uur voor het openbaar vervoer niet op alle wegvakken gehaald.

Sluipverkeer

In de huidige situatie is er met name sprake van sluipverkeer door de kern Loon op Zand vanuit Udenhout en omgeving richting N261 vice versa. De Horst, de parallelweg ten westen van de N261, is belast door autoverkeer dat de (lange wachttijden bij) verkeerslichten op de N261 wil vermijden.

Verkeersveiligheid

Uit het rapport 'N261 voorkeursalternatief, Aanvulling (derde) op het MER t.b.v. bestemmingsplan' (als separate bijlage 2 bij deze toelichting gevoegd) blijkt dat het aantal ongevallen en slachtoffers over de periode 2005-2010 fors is (213 ongevallen en 35 slachtoffers). Door de groeiende intensiteiten zal het aantal conflictsituaties alleen maar toenemen.

Landschap

De huidige N261 ligt in een landschap dat heel divers is. Bij Waalwijk ligt het 'veenontginningslandschap' met smalle kavels, sloten en elzensingels (Meerdijsche Driessen). Tussen de aansluiting op de A59 en Waalwijk is het stedelijke landschap dominant, vooral door de bebouwing van woningen en bedrijven aan de oostzijde. Ten zuiden van Waalwijk begint het oude heideontginningslandschap. De afwisseling tussen landbouw, bosbouw, stuifzandcomplexen en kleine heidevelden is hier karakteristiek. Een geluidwal met kunstwerk en het hotel van de Efteling zijn na het stedelijk gebied de eerste markante punten langs de weg. Vanaf de weg zijn tussen Loon op Zand en Tilburg, de TV-toren, de vuilstort en de rioolwaterzuiveringsinstallatie duidelijke herkenningspunten. De ligging van de weg varieert tussen 'maaiveld' in het noorden, verlaagd tussen Loon op Zand en Kaatsheuvel en enigszins verhoogd ten zuiden van Loon op Zand.

3. MILIEU EFFECT RAPPORTAGE

3.1 Inleiding

Planstudie/tracé-MER N261 Tilburg-Waalwijk 2004

Voorafgaande aan het bestemmingsplantraject is een m.e.r-procedure doorlopen conform de Wet milieubeheer (Wm). In dat kader is een Planstudie/tracé-MER opgesteld.² Dit bestemmingsplan is het eerste ruimtelijke besluit, dat in de aanleg van de nieuwe weg voorziet. De Planstudie/tracé-MER 2004 dient dan ook gekoppeld te worden aan dit bestemmingsplan.

Bij brief van 10 juni 2005 is de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde MER. Het MER is op 13 juni 2005 tevens ter inzage gelegd.

De Commissie heeft enkele tekortkomingen vastgesteld die als essentieel beschouwd werden en daarom is geadviseerd het MER op enkele punten uit te werken. Dit betrof:

- uitwerking van het Meest Milieuvriendelijke alternatief;
- inzichtelijk maken van de grondwatereffecten;
- natuurbescherming;
- achtergronddocumentatie verkeer, lucht en geluid.

Op verzoek van het bevoegde gezag (Provincie Noord-Brabant) is de advisering van de commissie opgeschort. De gevraagde informatie is vervolgens opgenomen in de conceptnota "reactie op zienswijzen MER N261" van 17 oktober 2005. Deze nota is voorgelegd aan de Commissie als zijnde (tweede) aanvulling op het MER.

De Commissie is van mening dat in het MER tezamen met de (tweede) aanvulling in de reactienota de essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige rol te geven bij de besluitvorming over de N261. De commissie heeft dan ook op 9 november 2005 een positief advies uitgebracht over het MER en de bijhorende (tweede) aanvulling.

Alle stukken met betrekking tot de Planstudie/tracé-MER 2004 zijn als separate bijlage 1 bij deze toelichting gevoegd.

² Planstudie/tracé-MER N261 Tilburg-Waalwijk; Milieueffectrapportage (met bijhorende voorstudie en aanvullingen); december 2004.

(Derde aanvulling op het MER t.b.v bestemmingsplan (2010))

Zoals reeds in hoofdstuk 1 is vermeld zijn de bestemmingsplanprocedures sterk vertraagd. In de 5 jaar die verstreken zijn sinds het verschijnen van het vorige MER zijn er verschillende ontwikkelingen geweest. Het voorkeursalternatief zelf is op verschillende punten aangepast. De verkeersprognoses dienen bijgesteld te worden en de wet- en regelgeving op het gebied van natuur, geluid, lucht en externe veiligheid is gewijzigd. Geconstateerd is dat het MER N261 uit 2004 niet meer actueel is voor de te voeren bestemmingsplanprocedures.

Wanneer reeds een MER is vervaardigd voorziet artikel 7.16 Wet milieubeheer (Wm) in de mogelijkheid om de zogenaamde verkorte m.e.r.-procedure te doorlopen. Wel dient het oorspronkelijke MER te voldoen aan de eisen die op het niveau van het m.e.r.-plichtige besluit aan het MER worden gesteld. Indien dit niet het geval is dient het MER aangevuld te worden.

Hierboven is geconstateerd, dat het oorspronkelijke MER niet voldoende actueel is. Besloten is om het MER aan te vullen en gebruik te maken van artikel 7.16 Wm. Deze (derde) aanvulling is als separate bijlage 2 bij deze toelichting gevoegd³ en wordt gelijktijdig met de voorontwerp bestemmingsplannen ter visie gelegd. Over deze aanvulling kan een ieder zijn of haar zienswijzen naar voren brengen.

Artikel 7.16 Wm geeft aan dat de richtlijnenfase kan worden overgeslagen als wordt beschikt over een MER waarin de activiteit waarop het plan betrekking heeft (in dit geval de N261) reeds is beschreven en het MER is opgesteld overeenkomstig de voor een MER geldende procedurele en inhoudelijke eisen van de Wet Milieubeheer. Dit is het geval.

Artikel 7.37 Wm

Volgens artikel 7.37 Wm dienen de gemeenteraden (zijnde het bevoegd gezag) in het kader van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan te vermelden:

- de wijze waarop rekening is gehouden met de in het milieueffectrapport beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu;
- wat is overwogen over de in het MER beschreven alternatieven;
- wat is overwogen over de ter zake van het MER naar voren gebrachte zienswijzen.

In de volgende paragraaf wordt hiervan verslag gedaan.

³ N261 voorkeursalternatief, Aanvulling (derde) op het MER t.b.v. bestemmingsplan. DHV B.V., 29 juli 2010, versie concept 2.

3.2 Traject Planstudie/ Tracé-MER en (derde) aanvulling MER

In een voorstudie zijn per aansluiting verschillende alternatieven onderzocht. Deze alternatieven zijn getoetst op verkeerskundige aspecten, ruimtegebruik, landschappelijke inpassing en kosten. Voor elke aansluiting is een voorkeursalternatief bepaald.

Planstudie / Tracé-MER

Vervolgens zijn in het Planstudie/Tracé-MER voor het totale tracé een drietal alternatieven uiteengezet en nader uitgewerkt, onderzocht op effecten en vergeleken. De volgende alternatieven zijn naast elkaar gezet:

- het nulalternatief: in dit alternatief worden geen infrastructurele maatregelen voorzien (autonome ontwikkeling);
- het nulplusalternatief: dit alternatief betreft eveneens de autonome ontwikkeling, waarbij enkele maatregelen genomen worden op het gebied van dynamisch verkeersmanagement (o.a. aanpassingen verkeersregelinstanties);
- het voorkeursalternatief (VKA): dit alternatief is het geheel aan oplossingen dat in de Voorstudie het gunstigste heeft gescoord.
- het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA): in dit alternatief wordt het tracé vanuit milieuoogpunt zo goed mogelijk ingericht en daarmee worden de milieuaantasting zo veel mogelijk beperkt.

In de Planstudie/ Tracé-MER zijn de effecten van de alternatieven gedetailleerd beschreven. In de projectbeslissing van de provincie Noord-Brabant (20 december 2005) is gekozen voor het voorkeursalternatief (VKA). Deze lost namelijk de bereikbaarheid en verkeersveiligheid afdoende op in tegenstelling tot het nulalternatief en het nulplusalternatief. Hierbij dient enige invloed op landschap en natuur geaccepteerd te worden. Bovendien is deze invloed door juiste aanpassingen en natuurcompensatie te beperken. Volgens het MER uit 2004 leverde het MMA alleen op akoestisch gebied een wezenlijk voordeel op. Echter dit zou ten koste gaan van een aantal woningen en de kosten van het MMA zijn veel hoger dan het VKA.

Samenvatting (derde) aanvulling op het MER

Inmiddels is er een nieuw verkeersmodel en is het MER uit 2004 aangevuld. Uit deze (derde) aanvulling blijkt (zie separate bijlage 2) dat de geluidsbelastingen veel lager zullen zijn dan eerst berekend, ondanks het feit dat de verkeersintensiteiten een stuk hoger liggen. Dit komt omdat inmiddels is besloten om stiller asfalt aan te leggen. Dit betekent dat de geluidsbelastingen circa 4 dB lager zullen zijn. Ook worden er meer overdrachtsmaatregelen ge-

troffen. Hiermee is het wezenlijke voordeel van het MMA uit 2004 ten opzichte van het VKA uit 2004 wat betreft het geluidaspect komen te vervallen.

In de (derde) aanvulling van het MER uit 2010 (separate bijlage 2) wordt in hoofdstuk 2 het voorkeursalternatief beschreven en wordt aangegeven wat de wijzigingen zijn ten opzichte van het voorkeursalternatief uit 2004. Voor een gedetailleerd beeld van deze wijzigingen wordt hiernaar verwezen.⁴

Hieronder volgt een samenvatting van de effecten van het VKA2010 op het milieu in vergelijking met het VKA2004.

Een direct gevolg van de ombouw is dat de kans op ongevallen sterk af zal nemen. De verkeersveiligheid neemt dus toe.

Uit nieuwe modelberekeningen blijkt dat er een sterke extra groei is in met name het doorgaande verkeer. De doorstroming van zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer verbetert sterk door de ombouw van de N261.

De ombouw leidt tot landschappelijke veranderingen. Het landschap is minder beleefbaar en dus herkenbaar vanaf de weg door de aanleg van tunnels en taluds. De weg keert zich verder af van het landschap. Effecten kunnen beperkt worden door een goede landschappelijke inpassing waarbij zowel wordt gekeken naar de beleving van het landschap vanaf de weg als van de omgeving naar de weg. Er is een beeldkwaliteitsplan gemaakt (zie ook hoofdstuk 5 paragraaf 1). Dit plan geeft een mogelijke landschappelijke inpassing van de N261. Het is voor de aannemer geen strikte leidraad, wel een belangrijke inspiratiebron.

Het extra ruimtebeslag en de graafwerkzaamheden zijn negatief voor de verwachte archeologische waarden in het studiegebied. Om archeologisch waardevolle locaties te sparen, is inventariserend onderzoek uitgevoerd. Daarnaast zal plaatselijk proefsleuvenonderzoek plaatsvinden.

De ombouw leidt niet tot een grotere mate van vervuiling van de bodem.

De grond- en oppervlaktewaterkwaliteit in de actuele situatie 2010 en in de toekomstige situatie wordt niet beïnvloed door verontreinigingen van wegverkeer en wegmeubilair, omdat verontreinigingen achterblijven in de toplaag van de wegberm en de waterbodem van inzaksloten. Voor een paar specifieke locaties zijn maatregelen zoals infiltratievoorziening met zuivering nodig om effecten op waterkwaliteit te voorkomen.

⁴ Voor een beschrijving van het voorkeursalternatief 2010 zelf wordt verwezen naar hoofdstuk 6.

De belangrijkste aanpassingen van het voorkeursalternatief ten opzichte van de VKA 2004 zijn die bij Loon op Zand zuid, Europalaan en Bevrijdingsweg. De eerste twee leiden tot minder ruimtebeslag in de EHS respectievelijk de noordwestelijke hoek van de Loonse en Drunense duinen.

Het is waarschijnlijk dat er geen significant negatieve effecten op de Natura 2000 gebieden op zullen treden als gewerkt wordt buiten het broedseizoen en voor de uitvoering controle heeft plaatsgevonden op het voorkomen van dassenburchten.

Het compensatieplan voorziet in de aanleg van extra natuur om de effecten van de ombouw te verzachten.

De resultaten tussen het MER 2004 en het luchtkwaliteitonderzoek 2010 kunnen niet rechtstreeks met elkaar worden vergeleken gezien de verschillen in onder andere rekenmethodiek, beschouwde toetsjaren, achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Op basis van dit luchtonderzoek voldoet het voorkeursalternatief aan art. 5.16, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer (zie ook hoofdstuk 5, paragraaf 5).

Er is sprake van een afname van het aantal geluidbelaste woningen en het geluidbelaste oppervlak in de Natura2000 gebieden. Dit wordt veroorzaakt door het toepassen van stiller asfalt en aanvullende overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidschermen. Waardoor er voor alle woningen sprake is van een gelijke dan wel lagere geluidbelasting ('standstill'). Ten opzichte van de autonome ontwikkeling (2010+) scoort het VKA 2010 goed.

De situatie rond externe veiligheid blijft na de ombouw van de N261 binnen de normen. De ongevalskans vermindert en dit heeft een positieve invloed op het groepsrisico. Er is geen plaatsgebonden risico voor het VKA 2010.

Mitigerende en compenserende maatregelen uit (derde) aanvulling MER

In de (derde) aanvulling op het MER worden de volgende mitigerende en compenserende maatregelen genoemd:

- Het toepassen van geluidwerende voorzieningen.
- Het toepassen van een geluidsreducerende asfaltdeklaag.
- Het beeldkwaliteitsplan biedt voldoende kaders voor een goede landschappelijke inpassing.
- Voor fauna zijn passages gemaakt en er wordt een ecoduct gerealiseerd.

- Voor de compensatie van verlies van natuurwaarden is nagenoeg alle van de 26 ha benodigde grond verworven. Het gaat hier niet alleen om direct verlies aan EHS, maar ook om kwaliteitsverlies door verstoring.

Al deze maatregelen zijn in onderstaand bestemmingsplan verwerkt en vastgelegd, met uitzondering van een gedeelte van de gronden bedoeld voor natuurcompensatie, dat ligt binnen de gemeente Haaren. Daar wordt een aparte procedure doorlopen om een en ander ook juridisch-planologisch mogelijk te maken.

Leemtes in kennis uit (derde) aanvulling MER

Er zijn de volgende leemtes in kennis geconstateerd, die niet zo groot zijn dat zij bepalend zullen zijn in de besluitvorming. De essentiële informatie is wel beschikbaar.

Het gaat om de volgende leemtes:

1. De noodzaak en omvang van sanering van enkele gevallen van bodemverontreiniging zijn nog niet bekend. Echter de uitvoerder beschikt over alle onderzoeken en zal zorg dragen voor de sanering dan wel andere maatregelen conform de wettelijke kaders.
2. Er dient nog extra archeologisch proefsleuvenonderzoek plaats te vinden op enkele locaties. Dit onderzoek zal daar waar mogelijk afgerond zijn voor de terzieslegging van het ontwerpbestemmingsplan. Op enkele beboste percelen is het niet mogelijk dit onderzoek op dat moment gereed te hebben. Dit onderzoek zal op die plekken plaatsvinden voorafgaand aan de uitvoer van de werkzaamheden.
3. Door de toename van het verkeer op de N261 zal er sprake zijn van een lichte groei van de stikstofdepositie. De verwachting is dat dit geen significant negatieve gevolgen zal hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000 gebieden. Een onderzoek hiernaar (een zogenaamde 'passende beoordeling') is nog niet afgerond. Dit zal wel het geval zijn ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.
4. In de (derde) Aanvulling MER zijn voornamelijk de Natuurtoets van Arcadis uit 2004 en een nader onderzoek uit 2007 als uitgangspunt gehanteerd. Op basis hiervan is de conclusie getrokken, dat er geen zwaar beschermde soorten planten en dieren naast de N261 aanwezig zijn (zie ook paragraaf 5.8). Momenteel vindt een actualisatie van deze natuurtoets plaats. De uitkomsten hiervan zullen worden verwerkt in de (derde) Aanvulling MER en het ontwerpbestemmingsplan.

3.3 Reacties planstudie/ Tracé-MER 2004

De planstudie / Tracé-MER 2004 heeft in 2005 ter inzage gelegen. Naar aanleiding van deze terinzagelegging zijn meerdere inspraakreacties binnengekomen. Ook is er een gecombineerde informatiebijeenkomst geweest. In de "Nota van Zienswijzen, MER en principeplan N261" van 20 december 2005 zijn de inspraakreacties samengevat en van een standpunt voorzien (zie separate bijlage 1).

Hieronder worden de relevante zaken uit de reactienota vermeld en wordt aangegeven hoe in dit bestemmingsplan hiermee is omgegaan:

<i>Relevante zaken</i>	<i>Verwerking in het bestemmingsplan</i>
Er wordt in de Planstudie / Tracé-MER op een heel beperkte wijze aandacht gegeven aan de archeologie.	In het kader van het bestemmingsplantraject heeft nader onderzoek plaatsgevonden naar de archeologische situatie in het plangebied. Voor de bevindingen wordt verwezen naar hoofdstuk 5, paragraaf 6.
Er wordt verzocht onderzoek te doen naar de mate waarin dassen voorkomen. Tevens dienen passende maatregelen genomen te worden teneinde de kwaliteit van hun leefgebieden en de verbindingen daartussen te garanderen.	In 2010 heeft opnieuw een natuurtoets plaatsgevonden. Voor de uitkomsten van deze toets wordt verwezen naar hoofdstuk 5, paragraaf 8.
Onduidelijk is nog hoe de weg vormgegeven wordt ter hoogte van Hotel NH Waalwijk. Het lijkt erop dat het gebouw, middels een talud, volledig aan het zicht onttrokken wordt. Dit is tevens een onveilige situatie waarbij kantelende vrachtwagens het restaurant in kunnen rollen.	Voor een beschrijving van deze aansluiting wordt verwezen naar hoofdstuk 6, paragraaf 2.
Getwijfeld wordt aan het daadwerkelijk minder worden van het sluipverkeer door Loon op Zand. Daarnaast wordt de ontsluiting van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein de Hoogt in twijfel gebracht door de afsluiting Hoge Steenweg – N261.	De effecten van de reconstructie van de N261 op de verkeerssituatie in Loon op Zand worden beschreven in hoofdstuk 6, paragraaf 4.
Er wordt groen en natuur aangetast door de reconstructie van de N261	Het is onvermijdelijk dat er natuurwaarden aangetast worden. Hiervoor worden compenserende maatregelen genomen. Zie hiervoor hoofdstuk 6, paragraaf 5.
Vanwege de geluidsoverlast wordt verzocht om geluidschermen te plaatsen	Er worden op verschillende plaatsen langs het tracé nieuwe geluidwerende voorzieningen aangebracht. Ook worden enkele bestaande geluidwerende voorzieningen verhoogd. Verwezen wordt naar hoofdstuk 5, paragraaf 2.
Verzocht wordt om uitwerking van de volgende punten meldsysteem bussen	Deze punten zijn op de uitvoering gericht en zijn derhalve niet ruimtelijke relevant in het kader van dit bestemmingsplan.

<i>Relevante zaken</i>	<i>Verwerking in het bestemmingsplan</i>
• inrichting bushaltes • de busluizen dienen ook toegankelijk te zijn voor de buurtbus • energiebesparende maatregelen (LED2 verkeerslichten, zonnepanelen) • gebruik van bestratingsmaterialen met milieukeur	
Onduidelijk is of er nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven bij Piet Klerkx.	Volgens de plannen blijven de parkeerplaatsen in tact, mogelijk ontstaat er zelfs extra ruimte.

4. BELEIDSKADER

4.1 Inleiding

Zowel op rijks-, provinciaal als gemeentelijk niveau zijn diverse beleidsnota's verschenen, die kaderstellend zijn voor het onderhavige bestemmingsplan. Alle van toepassing zijnde beleidsdocumenten worden hieronder kort besproken.

4.2 Rijksbeleid

Nota Mobiliteit⁵

Deze nota is een nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet verkeer en vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoerbeleid beschreven. De aanpak van de Nota wordt gekenmerkt door:

- bereikbaarheid verbeteren om een sterkere economie te realiseren;
- groei van verkeer en vervoer mogelijk maken;
- betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur creëren;
- het uitgangspunt: decentraal wat kan, en centraal wat moet;
- meer publiek-private samenwerking;
- innovaties stimuleren (vernieuwing is hard nodig);
- kaders stellen aan het decentrale beleid;
- het uitgangspunt: een daadkrachtige overheid;
- het actief en zelfbewust inzetten op internationaal beleid;
- het op korte termijn inhalen van onderhoudsactiviteiten;
- het uitgangspunt: betrouwbaar en snel over de weg;
- het uitgangspunt: beprijzen noodzakelijk;
- het uitgangspunt: de veiligheid permanent verbeteren;
- het uitgangspunt: kwaliteit leefomgeving verbeteren;

Met de geschetste maatregelen is het mogelijk de gesignaleerde knelpunten aan te pakken. Elk van de genoemde opties gaat ervan uit dat rijk, decentrale overheden en bedrijven ook andere maatregelen treffen die de bereikbaarheid verbeteren. Hierbij worden in samenwerkingsverbanden de meest optimale

⁵ Nota Mobiliteit, Ministerie van Verkeer en Waterstaat i.s.m. Ministerie van Vrom; 30 september 2004.

maatregelen bepaald voor de korte en lange termijn. De algehele gezamenlijke ambitie is: Sneller, Schoner en Veiliger van deur tot deur.

Door de aanpassingen van de N261 tussen Waalwijk en Tilburg wordt een verbeterde situatie gecreëerd waarbij het verkeer een betere doorstroming heeft. De ongelijkvloerse kruisingen zorgen tevens voor veiligere situatie.

Duurzaam veilig verkeer

In het Startprogramma 'Duurzaam Veilig'⁶ wordt nadrukkelijker dan voorheen gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid. In deze visie wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd. Voor de weggebruiker zal duidelijk moeten zijn tot welke categorie een weg behoort. Er worden drie wegcategorieën onderscheiden:

- Stroomwegen (bubeko⁷): gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge (gemiddelde) snelheid;
- Gebiedsontsluitingswegen (bibeko en bubeko): gericht op zowel stromen als uitwisselen. Echter deels gescheiden: stromen op de wegvakken en uitwisselen op de kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt vaak de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen;
- Erftoegangswegen (bibeko en bubeko): gericht op het toegankelijk maken van erven. Verblijven en recreëren spelen een belangrijke rol. Hierdoor is op zowel de wegvakken als de kruispunten sprake van uitwisseling en moet de snelheid hier laag zijn.

Per wegcategorie is een aantal operationele eisen opgenomen voor wegvakken en kruispunten binnen en buiten de bebouwde kom.

Het tracé behoort tot de wegcategorie 'stroomwegen' en wordt conform bijbehorende principes ingericht. Door de ombouw van de N261 en de nieuwe aansluiting bij Loon op Zand zal de externe ontsluiting aanzienlijk veranderen. De huidige ontsluitingswegen in de kern Loon op Zand voldoen niet aan de te stellen eisen voor de nieuwe ontsluitingsstructuur (Duurzaam Veilig). Uitgangspunt is dat de gehele dorpskern autoluw wordt, zo mogelijk 30 km/uur-zone (zie verder hoofdstuk 6, paragraaf 4).

⁶ Op 15 december 1997 hebben de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen (UvW), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en het Rijk hun handtekening gezet onder het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer.

⁷ Bubeko = buiten de bebouwde kom, bibeko = binnen de bebouwde kom.

4.3 Provinciaal en regionaal beleid

De provincie Noord-Brabant is op dit moment bezig met het opstellen van nieuw provinciaal beleid. Op 1 juni 2010 is de Verordening Ruimte fase 1 in werking getreden. Daarmee is de Paraplunota (met alle bijbehorende beleidsdocumenten) ingetrokken. De Verordening Ruimte fase 2 wordt naar verwachting in december 2010 vastgesteld en vervolgens treedt dit waarschijnlijk in het voorjaar 2011 in werking. Met ingang van 24 juni 2010 moet echter bij het opstellen van gemeentelijke ruimtelijke plannen reeds rekening gehouden worden met het ontwerp van de Verordening Ruimte fase 2. De nieuwe Structuurvisie ruimtelijke ordening is op 1 oktober 2010 vastgesteld door Provinciale Staten en treedt op 1 januari 2011 in werking. Formeel vigeren momenteel dus de Verordening Ruimte fase 1 en de (oude) Interimstructuurvisie. Echter gezien de termijn waarop een en ander in werking treedt, wordt hierna ingegaan op de (nieuwe) Structuurvisie ruimtelijke ordening en de Verordening Ruimte fase 1 en 2.

Structuurvisie ruimtelijke ordening

De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De provincie kiest voor een duurzame ontwikkeling waarin de kwaliteiten van de provincie sturend zijn bij de ruimtelijke keuzes die de komende jaren op de provincie afkomen. Nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan de kracht en identiteit van Noord-Brabant.

De provincie streeft naar een complete kennis- en innovatieregio. Daarvoor zijn een aantrekkelijke woon- en leefomgeving, natuur- en landschapsontwikkeling, een robuust verkeer- en vervoersysteem en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven van cruciaal belang. De ruimtelijke visie van de provincie bestaat op hoofdlijnen uit een robuust en veerkrachtig natuur- en watersysteem met aandacht voor hoogwaterbescherming, droogte en biodiversiteit. Een multifunctioneel landelijk gebied, waar de functies landbouw, recreatie en natuur in relatie tot elkaar ruimte krijgen. Met aandacht voor cultuurhistorische waarden en de leefbaarheid van kleine kernen. En een gevarieerd en aantrekkelijk stedelijk gebied, met sterke steden, groene geleidingszones en uitloopgebieden (intensieve recreatie, stadslandbouw). Met aandacht voor sterke regionale economische clusters, (inter) nationale bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling (zowel in de centra als aan de randen van de steden). Dit is vertaald in de volgende 13 provinciale ruimtelijke belangen:

1. Regionale contrasten
2. Een multifunctioneel landelijk gebied
3. Een robuust en veerkrachtig water- en natuursysteem

4. Een betere waterveiligheid door preventie
5. Koppeling van waterberging en droogtebestrijding
6. Ruimte voor duurzame energie
7. Concentratie van verstedelijking
8. Sterk stedelijk netwerk: BrabantStad
9. Groene geleidingszones tussen steden
10. Goed bereikbare recreatieve voorzieningen
11. Economische kennisclusters
12. (inter)nationale bereikbaarheid
13. Beleefbaarheid stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur

Voor de ontwikkeling die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, spelen met name de belangen 'goed bereikbare recreatieve voorzieningen' en '(inter)nationale bereikbaarheid' een rol.

Goed bereikbare recreatieve voorzieningen

De Efteling is belangrijk voor de economische positie van Noord-Brabant. De provincie wil dit park in Noord-Brabant behouden. Voor een goede concurrentiepositie kan ontwikkelingsruimte nodig zijn. Een goede bereikbaarheid is daarvoor een vereiste.

(inter)nationale bereikbaarheid

De ontwikkeling van een goed functionerend infrastructuurnetwerk is een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van Noord-Brabant en in het bijzonder het stedelijk netwerk BrabantStad.

De 13 ruimtelijke belangen zijn in vier ruimtelijke structuren geordend. Binnen deze structuren worden de belangrijkste maatschappelijke ontwikkelingen opgevangen. Samen vormen deze structuren de provinciale ruimtelijke structuur. De vier structuren zijn:

- de groenblauwe structuur;
- het landelijk gebied;
- de stedelijke structuur;
- de infrastructuur.

De N261 behoort tot vierde structuur; de infrastructuur.

Het infrastructuurnetwerk van de provincie Noord-Brabant bestaat uit een fijnmazig en samenhangend netwerk van wegen, spoorlijnen, vaarwegen, luchthavens en buisleidingen. De Brabantse infrastructuur maakt deel uit van het internationale netwerk van infrastructuur in Noordwest Europa.

De komende periode zal de druk op het infrastructuurnetwerk nog sterk toenemen: tot 2030 verwacht de provincie dat de mobiliteit groeit met 40%. Het

goederenvervoer kan, als de huidige trend zich doorzet, in deze periode zelfs verdubbelen. Dit betekent dat de provincie de komende periode nog sterk zal moeten inzetten op verbetering van de bereikbaarheid. De ligging van de stedelijke concentratiegebieden aan internationale assen en de verbinding tussen de verschillende stedelijke concentratiegebieden (door de regionale assen) zijn cruciaal voor het economisch functioneren van Brabant. De provincie wil het volgende bereiken:

1. Betere verknoping van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen; De provincie wil dat het landschap meer aandacht krijgt bij uitbreiding en aanleg van infrastructuur, omdat een goede afstemming van de vormgeving van wegen met de omgeving bijdraagt aan de kwaliteit van Brabant.
2. Bevorderen bereikbaarheid: De provincie wil de bereikbaarheid tussen steden, en tussen steden en omliggende regio's verbeteren. Daarbij wordt bestaande weginfrastructuur optimaal benut en infrastructuur uitgebouwd als dat noodzakelijk is.

Routeontwerp

De provincie vindt het van groot belang dat bij de trajectkeuze en vormgeving van wegen een goede relatie gelegd wordt met de omliggende stedelijke gebieden en het landschap. Het doel is dat elke nieuwe ingreep bijdraagt aan het behoud of de versterking van de kenmerken van het gebied.

Bij routeontwerp gaat het niet alleen om een zorgvuldige inpassing van infrastructuur in het landschap, maar ook om het herkenbaar en beleefbaar maken van het landschap en het accentueren van kwaliteiten. Daarbij is aandacht nodig voor:

1. de wijze waarop de weg bijdraagt aan de herkenbaarheid van de landschaps- en ontginningsstructuur;
2. de beleving van openheid versus beslotenheid zoals panorama's, zichtrelaties, bijzondere landschappen en/of dorps- en stadgezichten;
3. de vormgeving van weg en directe omgeving (berm, bermsloot, kruisingen, afslagen, rotondes e.d.) in aansluiting op de gebiedskenmerken.

De provincie betreft deze opgaven bij het benoemen van de provinciale gebiedsontwikkelingen.

De provincie streeft naar een verbetering van de internationale bereikbaarheid van Brabantstad met omliggende stedelijke netwerken over de weg. Ook de regionale bereikbaarheid over de weg tussen en in de steden moet verbeteren. Om dit te bereiken zet de provincie in op aanpak van het hoofdwegenet: op verbetering, cq. verbreding van de A2, A67, A27, A58, A59, N65 en N69 en op het doortrekken van de A4. Ook het onderliggend wegennet pakt de provincie aan. Het gaat om de noordoost corridor inclusief N279 (voltooiing 'ruit' om Eindhoven-Helmond) en de N261.

In het kader van het PVVP en de Netwerkanalyse BrabantStad werkt de provincie dit, in samenwerking met de BrabantStad-partners, uit. Doel is acceptabele en voorspelbare reistijden van 'deur tot deur' op de relaties tussen de belangrijkste woongebieden en de economische kerngebieden van BrabantStad.

Doorwerking plangebied

De reconstructie van de N261 is in lijn met het provinciale beleid uit de Structuurvisie ruimtelijke ordening. Door de reconstructie wordt de bereikbaarheid verbeterd. De N261 wordt ook benoemd in de Structuurvisie als zijnde een weg die aangepakt gaat worden. Bij de vormgeving van de weg, is rekening gehouden met het omliggende stedelijke gebied en het landschap. Zie paragraaf 5.1 voor de onderbouwing daarvan.

Verordening Ruimte fase 1 en 2

Vanaf 1 juni 2010 geldt de Verordening Ruimte fase 1. In de verordening staan onderwerpen uit de provinciale structuurvisie, waarbij is aangegeven welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. Deze verordening bestaat uit kaartmateriaal en regels waarmee gemeenten rekening moeten houden bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De Verordening fase 1 bevat regels voor:

- Regionaal perspectief voor wonen en werken;
- Ruimte-voor-ruimteregeling;
- GHS-natuur/EHS;
- Bescherming tegen wateroverlast en overstromingen;
- Grond- en oppervlaktewatersysteem;
- Land- en tuinbouw (integrale zonering, glas, TOV).

Doorwerking plangebiedIn de Verordening Ruimte worden de Ecologische Hoofdstructuur en Groenblauwe mantel aangewezen. Het plangebied en de directe omgeving zijn grotendeels aangewezen tot één van deze gebiedstypen. Dit is uitgezonderd de kernen Waalwijk, Kaatsheuvel en Loon op Zand.

Op basis van artikel 3.1.7 van de Verordening Ruimte kan de gemeenteraad dan wel het college van B&W aan Gedeputeerde Staten (GS) het voornemen aankondigen om de begrenzing van de EHS te wijzigen. Dit voornemen maakt onderdeel uit van de voorbereiding van een bestemmingsplan. Het voornemen gaat vergezeld van een beschrijving waaruit blijkt dat is voldaan aan de in de Verordening Ruimte opgenomen voorwaarden. Deze voorwaarden staan beschreven in artikel 3.1.8: wijziging van de begrenzing op verzoek met toepassing van het nee-tenzij principe. Ten aanzien van de N261 zijn de volgende voorwaarden van belang:

1. er sprake is van een groot openbaar belang;
2. er voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten de EHS;
3. er geen andere oplossingen voorhanden zijn waardoor de aantasting van de EHS wordt voorkomen;
4. de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd.

Onder een groot openbaar belang wordt (onder andere) verstaan, een belang dat wordt gediend door de aanleg van (inter)nationale en provinciale infrastructuur, indien nut en noodzaak daarvan zijn komen vast te staan door een besluit van onderscheidenlijk de bevoegde minister of Provinciale Staten. De projectbeslissing voor de N261, waarin het groot openbaar belang is onderbouwd, is op 20 december 2005 door Gedeputeerde Staten als gedelegeerd Bevoegd Gezag genomen.

Aan het onderzoek naar alternatieve locaties, liggen de volgende uitgangspunten ten grondslag:

- gezocht wordt naar alternatieve locaties binnen de gemeente en in omliggende gemeenten;
- een alternatieve locatie moet overwegend dezelfde functie kunnen vervullen;
- tijdverlies en meerkosten ten gevolge van de ontwikkeling van een alternatieve locaties zijn op zichzelf geen reden om dat alternatief te wijzigen.

De wijze waarop de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd, houdt in ieder geval in dat is verzekerd dat:

- de compensatie niet leidt tot netto verlies aan areaal, samenhang en kwaliteit van de ecologische waarden en kenmerken;
- de compensatie plaatsvindt;
 - aansluitend aan of nabij het aangetaste gebied, met dien verstande dat een duurzame situatie ontstaat;
 - door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden of fysieke compensatie op afstand van het gebied, indien fysieke compensatie aansluitend aan of nabij het gebied niet mogelijk is; of
 - op financiële wijze, indien zowel fysieke compensatie als compensatie door kwalitatief gelijkwaardige waarden redelijkerwijs onmogelijk is.

Artikel 3.1 van de Verordening Ruimte geeft aan dat GS nadere regels stellen inzake compensatie.

Inmiddels is Gedeputeerde Staten verzocht om de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur met toepassing van het nee-tenzij principe, te wijzigen in

verband met de ombouw van de N261. Door de ombouw wordt namelijk 6,62 ha EHS aangetast en 7,49 ha van de groenblauwe mantel. Dit betreft zowel fysiek ruimtebeslag als verstoring. Beide aantastingen worden gecompenseerd met een kwaliteitstoeslag. Hierdoor vindt geen netto verlies van areaal, samenhang en kwaliteit van de ecologische kenmerken en waarden plaats. In paragraaf 6.5 wordt nader ingegaan op deze compensatie.

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan en het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport

Op 12 september 2006 hebben Gedeputeerde Staten het nieuwe Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) 'Verplaatsen in Brabant, kaders en ambities 2006-2020' goedgekeurd. In het PVVP wordt - evenals in de landelijke beleidsplannen - gewezen op de ernstige congestie bij ongewijzigd beleid ('verkeersinfarct'). De beleidsaccenten uit het rijksbeleid (verwoord in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II en de nota 'Samen werken aan Bereikbaarheid') zijn vertaald en nader uitgewerkt op provinciaal niveau.

Het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) is op 25 september 2007 door Gedeputeerde Staten definitief vastgesteld. Het Brabants MIT vormt het uitvoeringsprogramma van het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Doel van het Brabants MIT is het bieden van overzicht en samenhang in de diverse uitvoeringsprogramma's en projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit in Noord-Brabant, zodat provinciale investeringen zowel qua inhoud als financieel integraal afgewogen kunnen worden vanuit een breed geheel. Daarnaast verschaft het Brabants MIT inzicht in de samenwerking tussen de diverse partijen. Hierbij gaat het om zowel het provinciaal verkeer- en vervoerprogramma, de MIT-projecten van het Rijk, de regionale uitvoeringsprogramma's en het uitvoeringsprogramma van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE).

In het MIT is de reconstructie van de N261 opgenomen. De N261 valt financieel gezien onder het onderdeel 'autobereikbaarheid Brabant'. Daarnaast zijn in het kader van het bestuursakkoord binnen het programma 'Bereikbaar Brabant' extra middelen gereserveerd voor de N261.

Hoogwaardig openbaar vervoer op de relatie Tilburg – Waalwijk

De provinciale weg N261 tussen Waalwijk en Tilburg laat de laatste jaren een groei van het verkeer en diens gevolg een toenemende congestie zien. Deze groei is niet alleen het gevolg van de toegenomen (auto)mobiliteit, maar ook van een aantal ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de realisering van nieuwe woningbouwprojecten, bedrijventerrein en de verdere uitbreiding van De Efteling. Voor een verdere regionale ontwikkeling zijn zowel bereikbaarheid, leefbaarheid als onveiligheid een probleem.

Om een oplossing te bieden voor deze problemen is gekeken naar mogelijkheden voor verbetering van het openbaar vervoer op de relatie Tilburg-Waalwijk. Andere mogelijke oplossingen worden geboden door dynamisch verkeersmanagement en het op lange termijn ombouwen van de N261. Voor verbetering van het openbaar vervoer wordt gedacht aan verhoging van de kwaliteit, alsmede de snelheid.

Groei van het openbaar vervoer is realiseerbaar. De potentiële vervoerswaarde is echter te gering om te opteren voor een ander alternatief dan geoptimaliseerd busvervoer. Hiertoe wordt de N261 ten zuiden van de Professor Kammerlingh Onnesweg (Piet Klerkx) voorzien van aanliggende busstroken die ten tijde van filevorming op de hoofdrijbaan openstaan voor lijnbussen.

Regionale probleemanalyse en beleidsagenda verkeer en vervoer

Het GGA-gebied (gebiedsgerichte aanpak) Midden Brabant bestaat uit 8 gemeenten: Waalwijk, Dongen, Tilburg, Gilze en Rijen, Oisterwijk, Goirle, Hilvarenbeek en Loon op Zand.

In deze analyse en agenda zijn de regionale ambities en visie beschreven. De GGA Midden Brabant streeft naar een economisch vitale regio. Het verkeers- en vervoersbeleid heeft daarin een stimulerende werking. Bereikbaarheid binnen de regio en naar de omliggende regio's, België en de Randstad is een belangrijke voorwaarde voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Midden Brabant. Een verbetering van de bereikbaarheid wordt nagestreefd met de auto, de fiets en het openbaar vervoer.

Zonder een goede doorstroming op het hoofdwegenet is een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen en het landelijke gebied ondenkbaar.

De ombouw van de N261 is opgenomen als één van de ontwikkelingen in het verkeersplan. Drie aansluitingen op de N261 zijn van belang voor de gemeente Loon op Zand:

- Aansluiting Bevrijdingsweg (gemeente Waalwijk);
- Aansluiting Europalaan;
- Aansluiting Hoge Steenweg

Een hoogwaardige ongelijkvloerse aansluiting van de Bevrijdingsweg op de N261 is zowel voor de kern Kaatsheuvel als voor Sprang-Capelle van wezenlijk belang. Het externe verkeer van en naar de parkeervoorzieningen in het centrum, het bevoorradende vrachtverkeer voor de centrumfuncties en het verkeer van en naar het industrieterrein de Kets en het bedrijventerrein Berkhaag in Sprang kan vanaf de N261 via de noordelijke route worden verwezen.

Hierdoor zal het verblijfsklimaat in de verschillende woonwijken in Kaatsheuvel, zoals de Loonse Vaert, de Heikant, Hil en Pannenhoef en in het lint van Sprang nog verder kunnen verbeteren.

Voor de aansluiting Europalaan wordt uitgegaan van een grotendeels conflict-vrije oplossing met op één locatie een doseerinstallatie. Gekozen is voor een Haarlemmermeeroplossing waarbij de N261 half verdiept wordt aangelegd.

De aansluiting van de kern Loon op Zand op de N261 neemt een bijzondere plaats in. De wegen in Loon op Zand worden niet alleen belast door bestemmingsverkeer van de kern zelf maar ook door doorgaand- en sluipverkeer. In het centrumgebied zijn relatief hoge verkeersintensiteiten als gevolg van veel vracht- en autoverkeer van en naar Tilburg Noord, Udenhout en het verder achterliggend gebied. Dit veroorzaakt veel verkeersonveilige situatie. 90% van alle ongevallen in de kern Loon op Zand vindt plaats op de doorgaande route. Er zijn verschillende alternatieven onderzocht en op basis van de afwegingsaspecten en beoordelingscriteria is vastgesteld dat er gekozen wordt voor één aansluiting op de N261, ten zuiden van de kern Loon op Zand. Deze aansluiting wordt doorgetrokken tot aan de Kasteellaan. Hierop kan ook de ontsluitingsweg naar de woonbuurt Molenwijck middels een rotonde worden aangesloten.

4.4 Gemeentelijk beleid

Verkeersplan Gemeente Loon op Zand⁸

In 1997 is in opdracht van de gemeente Loon op Zand door bureau Goudappel Coffeng een Gemeentelijk Verkeersplan (GVP) gemaakt dat in mei 1998 door de gemeenteraad is vastgesteld. Een periode van vijf tot tien jaar wordt in het algemeen aangehouden, omdat het verkeersbeleid na verloop van tijd wijzigt, andere accenten en prioriteiten krijgt en met name wat de verkeersveiligheid betreft, steeds verder wordt uitgebouwd en verfijnd.

Het Gemeentelijke Verkeersplan is dan ook geëvalueerd en er is een nieuw actieplan geformuleerd voor de komende vijf jaar. In het nieuwe verkeersplan Visie 2009-2015 is ook rekening gehouden met de ombouw van de N261. Dit nieuwe verkeersplan is als separate bijlage 3 bij deze toelichting gevoegd.

De ombouw van de N261 leidt tot een andere verkeersstructuur in de kern Loon op Zand. In het verkeersplan worden enkele acties aangegeven die de komende periode nader onderzocht en uitgewerkt zullen gaan worden en moeten leiden tot een verbeterd en veilige verkeersstructuur.

⁸ Verkeersplan gemeente Loon op Zand, Visie 2009 – 2015. Gemeente Loon op Zand, juli 2009.

Zo is het wenselijk om een verbindingsweg aan te leggen tussen Molenwijck-Zuid en de Kasteellaan. Hierdoor wordt de wijk Molenwijck goed ontsloten en wordt het centrum van Loon op Zand ontlast.

De gewenste verbindingsweg tussen de Kasteellaan en de Klokkenlaan wordt meegenomen in onderhavig bestemmingsplan. De aan te leggen weg vormt de verbinding tussen het hoofdwegenstelsel van de kern Loon op Zand en de nieuwe aansluiting van de N261 en is derhalve onmisbaar voor de bereikbaarheid van Loon op Zand.

Verkeersplan Gemeente Waalwijk

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP, augustus 1998) bevat een totaalvisie voor de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer. Het stelt de gemeente in staat lokale probleempunten (verkeersonveiligheid, fietsroutes, bereikbaarheid, enz.) op te lossen en zich tevens te positioneren ten aanzien van (boven)regionale verkeers- en vervoersontwikkelingen. Dit verkeersplan is als separate bijlage 4 bij deze toelichting gevoegd.

In het GVVP ligt de nadruk op het ontwikkelen van een evenwichtig verkeerssysteem, waarin de voorzieningen voor de auto, de fiets, de voetganger en het openbaar vervoer op elkaar worden afgestemd: er is sprake van een integrale benadering van de verkeersproblematiek. Deze integrale aanpak is noodzakelijk, om te voorkomen dat knelpunten of problemen alleen maar worden verschoven door het nemen van facet- dan wel ad-hocmaatregelen.

De hoofddoelstellingen van het verkeersbeleid luiden als volgt:

- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- het verzekeren van de bereikbaarheid van bestemmingen.

Voorgaande hoofddoelstellingen kunnen per verkeers- en vervoersaspect naar taakstellingen voor het jaar 2010 worden vertaald. De concrete taakstellingen zijn:

- verhoging van de verkeersveiligheid;
- verbetering van de verkeersleefbaarheid;
- bevordering van fietsverkeer en openbaar vervoer;
- het verzekeren van de bereikbaarheid;
- terugdringing van vermijdbaar autogebruik.

In de hoofdwegenstructuur van Waalwijk hebben de A59 en de N261 een hoofdrol. De A59 verbindt Waalwijk met 's-Hertogenbosch en Raamsdonkveer. De N261 verbindt Waalwijk met Tilburg. Tevens zorgen de A59 en de N261 voor de afwikkeling van het verkeer van en naar de Efteling en de Loonse en Drunense duinen. Deze wegen functioneren als kapstok waar het Waalwijkse

wegennet is aangehangen. De A59 en de N261 vervullen een belangrijke functie bij het verwerken van het doorgaande verkeer en het zo lang mogelijk geleiden van het voor de gemeente Waalwijk externe verkeer.

Op het kruispunt N261 – PKO-weg is in de huidige situatie soms al sprake van filevorming doordat de verkeersregelininstallatie het verkeer niet snel genoeg kan afwikkelen. Dit probleem zal in de toekomst waarschijnlijk alleen maar erger worden door het toenemende autoverkeer. Het aanpassen van de verkeersregelininstallatie kan op korte termijn de problemen waarschijnlijk beperkt houden. Voor de lange termijn is echter een structurele oplossing noodzakelijk. Om de juiste maatregelen voor dit kruispunt te bepalen moet in samenwerking met de provincie een planstudie gedaan worden.

Evaluatie en actualisatie Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan Waalwijk

In 2006 is er een notitie 'Evaluatie en actualisatie van het Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan' van de gemeente Waalwijk opgesteld (4 april 2006). Deze notitie is als separate bijlage 4 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

In deze notitie wordt aangegeven dat na 2010 de prioriteit ligt bij het opwaarderen van de N261 tot autoweg met ongelijkvloerse kruisingen. Met deze verbeteringsmaatregelen dient, naast het verbeteren van de doorstroming op het hogere wegennet en het ontsluiten van Waalwijk-Stad, de ontsluiting van het Bedrijventerrein Haven voor de langere termijn te worden veilig gesteld. Dit bedrijventerrein is immers een van de belangrijke economische pijlers van de regio Waalwijk.

5. PLANOLOGISCHE EN MILIEUHYGIËNISCHE ASPECTEN

5.1 Landschappelijke inpassing

In het kader van de reconstructie van de N261 is een beeldkwaliteitsplan opgesteld.⁹ Hieronder volgt een samenvatting van de uitgangspunten in dit plan, de volledige rapportage is als separate bijlage 5 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Het beeldkwaliteitsplan heeft als doel om een coherent beeld voor de nieuwe N261 te ontwikkelen en ook de kwaliteit hiervan vast te leggen. Het beeldkwaliteitsplan behandelt alle nieuwe onderdelen van de weg waarvan de beeldkwaliteit nog richting moet krijgen en moet worden omschreven. Het gaat dan om de inrichtingsprincipes van het landschap en de vormgevingsprincipes van de kunstwerken. Van verschillende onderdelen van de weg kan de beeldkwaliteit niet worden beïnvloed: te denken valt aan het wegdek, de wegmarkeringen en bebording. Deze onderdelen worden in dit beeldkwaliteitsplan niet nader beschreven. Het beeldkwaliteitsplan richt zich op onderdelen van de weg die binnen de functionele randvoorwaarden nog ruimte bieden voor vormgeving en keuzes op het gebied van de beeldkwaliteit.

Als uitgangspunt voor de groenstructuur rond de nieuwe N261 worden de volgende twee streefbeelden gehanteerd:

- een versterking van het landschapsbeeld door het aanbrengen van een tweezijdige bomenrij in het gebied tussen knooppunt A59/N261 en de aansluiting Europalaan;
- het behoud van de bestaande (historische) groenstructuur met bossen in het gebied tussen de aansluiting Europalaan en de zuidelijke plangrens.

Bij de inrichting van het landschap wordt ernaar gestreefd om het bestaande landschap zoveel mogelijk intact te houden: dit kan bestaan uit bossen, bomenrijen of een stedelijke wand van de gebouwde omgeving. Daar waar het noodzakelijk is om het groene karakter te versterken worden extra bomen aangeplant. Dit kan in de vorm van een bomenrij of een strook met hoge en lage bomen in het geval dat het zicht op/van de snelweg niet gewenst is.

⁹ Beeldkwaliteitsplan Provinciale weg N261 Tilburg – Waalwijk. Oranjewoud BV en Arc² architectuurstudio bna, 8 december 2008.

Op andere locaties is het zicht van de snelweg op de omgeving juist zeer gewenst en heeft een toegevoegde waarde voor de automobilist. Dit is het geval bij gebouwen die nu juist om die reden op een zichtlocatie zijn gebouwd zoals bijvoorbeeld het Eftelinghotel, Nhhotel en de meubelboulevard bij Waalwijk. Het Eftelinghotel vervult ook een rol als landmark en oriëntatiepunt voor de automobilist.

Er wordt naar gestreefd om de weg als een doorgaand element in het landschap vorm te geven. De continuïteit van de verkeersstroom wordt weerspiegeld door de continuïteit van de weg en alle onderdelen daarvan. De doorgaande weg zelf heeft uit verkeerstechnisch oogpunt al een continue vorm, de verschillende kunstwerken krijgen een uniforme vormgeving en detaillering zodanig dat ze herkenbaar zijn als behorend bij hetzelfde geheel. Toch kunnen de kunstwerken van elkaar verschillen doordat ze een andere functie hebben of door ze verschillende accenten te geven. Ondanks de verschillen zijn ze te herkennen als een familie van kunstwerken. Kenmerken van de familie worden: gestroomlijnde vormgeving, elegante constructie en sierlijk lijnenspel. Er wordt naar gestreefd om ook de vormgeving van de bestaande kunstwerken aan te passen zodat ze passen bij de nieuwe familie van kunstwerken. De vijf knooppunten die worden aangepast met de reconstructie van de weg krijgen door middel van de vormgeving een eigen identiteit.

Het beeldkwaliteitsplan geeft een voorbeeld van een mogelijke landschappelijke inpassing van de N261. Het is voor de aannemer geen strikte leidraad, wel een belangrijke inspiratiebron. Hoe de weg er exact uit komt te zien zal dus later blijken. Om deze reden is het beeldkwaliteitsplan ook niet geactualiseerd vanwege de wijzigingen in het wegtracé sinds 2008.

5.2 Geluid

Er is een akoestisch onderzoek¹⁰ verricht met betrekking tot de N261. Aanleiding hiertoe vormt het feit dat de weg wordt omgebouwd naar een autoweg (2x2 rijstroken; regionale stroomweg) met ongelijkvloerse kruisingen. De huidige asfaltbetonverharding met als deklaag dicht asfaltbeton wordt hierbij vervangen door een geluidreducerende dunne asfaltdeklaag.

Doel van dit akoestisch onderzoek is na te gaan of met de voorgenomen wijziging van de N261 sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh) (toename geluidbelasting op de gevels van omliggende wo-

¹⁰ Akoestisch onderzoek reconstructie Wet geluidhinder Wegverkeerslawaa: N261 Tilburg – Waalwijk (rapport 2010-0061-G-M). Provincie Noord-Brabant, Bureau Milieumetingen, 30 juli 2010.

ningen met ten minste 2 dB). Bij de berekening is de autonome groei van de verkeersintensiteit gedurende een periode van ten minste 10 jaar na realisatie van de aanpassing van de N261 een uitgangspunt.

Hieronder wordt enkel de conclusie van het onderzoek weergegeven. De volledige rapportage is als separate bijlage 6 bij het bestemmingsplan gevoegd. De volledige (en gedetailleerde) set invoergegevens alsmede rekenresultaten zijn niet opgenomen in deze bijlage. Deze gegevens zijn digitaal beschikbaar bij de provincie Noord-Brabant en kunnen desgewenst worden opgevraagd.

Conclusie

In de huidige situatie (variant 1: 2010+) ondervinden ruim 1000 woningen een geluidbelasting L_{den} vanwege de N261 van meer dan (afgerond) 48 dB zijnde de voorkeursgrenswaarde.

Middels berekeningen met variant 2 (2025 zonder maatregelen) is berekend of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Uit de berekeningen blijkt bij zowel de N261 als de Rijksweg A59 hiervan sprake te zijn. Dit betekent dat maatregelen moeten worden onderzocht welke leiden tot een situatie waarbij sprake is van een gelijke dan wel lagere geluidbelasting dan de huidige situatie na reconstructie van de N261.

Het pakket aan maatregelen zoals beschreven in variant 3 (2025 met maatregelen) zorgt er voor dat bij alle woningen binnen de geluidzone van de N261 en A59 sprake is van een gelijke dan wel lagere geluidbelasting ("stand-still"). Een hogere-waarde-procedure Wgh (onthefing grenswaarden) hoeft dan ook niet te worden doorlopen.

De voorgenomen ombouw van de N261 naar een autoweg (2 x 2 rijstroken; regionale stroomweg) met ongelijkvloerse kruisingen kan op basis van het thans voorliggende ontwerp, inclusief een geluidreducerende dunne deklaag (deklaag type A conform verhardingsadvies) en uitbreiding van (bestaande) geluidschermen, dan ook plaatsvinden.

5.3 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de

risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants.¹¹

Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.

¹¹ Zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Doorwerking plangebied

De N261 is geen (beperkt) kwetsbaar object. Onderzoek naar risicovolle activiteiten in de nabijheid van het plangebied is dan ook niet noodzakelijk. In het plangebied is echter wel een aantal risicovolle activiteiten aanwezig, te weten:

- vervoer van gevaarlijke stoffen over de N261 en de A59;
- een tweetal buisleidingen.

Voor deze risicovolle activiteiten dient een beoordeling plaats dient te vinden.

Transport gevaarlijke stoffen: N261/A59

Zowel over de N261 als de A59 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Door de aanpassingen aan de N261 en het knooppunt A59/N261 treden er veranderingen op in het externe veiligheidsrisico dat de wegen met hun transport van gevaarlijke stoffen veroorzaken in de omgeving. Derhalve is door Oranjewoud s/a/v/e een onderzoek uitgevoerd.¹² Hieronder wordt enkel de conclusie van het onderzoek weergegeven. De volledige rapportage is als separate bijlage 7 bij het bestemmingsplan gevoegd.

Uit de berekeningen blijkt dat de plaatsgebonden risicocontouren (PR 10^{-8} en PR 10^{-7}) voor de N261 afnemen door de reconstructie van de weg. Uit de berekening blijkt daarnaast dat er geen PR 10^{-6} contour aanwezig is.

Ter hoogte van het knooppunt A59/N261 wijzigt de ligging van de PR-contouren door de veranderende ligging van het knooppunt, maar ook voor het knooppunt volgt uit de berekeningen dat er geen PR 10^{-6} contour aanwezig is.

Het groepsrisico van de N261 is berekend en hieruit blijkt dat deze afneemt. Het groepsrisico voor het knooppunt A59/N261 (zonder dat er gerekend is met verbindingbogen) blijft gelijk/neemt af.

Buisleidingen: Buisleiding Northern Petroleum

De buisleiding van Northern Petroleum bevindt zich evenwijdig aan de N261. Ter plaatse van het knooppunt A59/N261 loopt de leiding verder in oostelijke richting evenwijdig aan de A59. In onderstaande tabel zijn de gegevens van de leiding weergegeven:

Beheerder	Northern Petroleum Nederland BV
Naam transportroutedeel	10"LoZ-WWN-4 t/m 20
Diameter	10,75 inch
Druk	95 bar
Soort stof	Aardgas en aardgascondensaat

¹² Rapportage Externe Veiligheid N261 ombouw naar een regionale stroomweg (projectnr. 217987). Oranjewoud s/a/v/e, juli 2010.

Momenteel vindt onderzoek naar de plaatsgebonden risicocontour en het groepsrisico plaats. De rapportage van dat onderzoek zal bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd worden.

Buisleidingen: Buisleiding Gasunie

Naast de buisleiding van Northern Petroleum is er in het plangebied een tweede buisleiding aanwezig. Dit betreft een buisleiding van Gasunie welke evenwijdig aan de Meidoornweg en Wilgenweg/Elzenweg te Waalwijk gesitueerd is. In onderstaande tabel zijn de gegevens van de leiding weergegeven:

Beheerder	N.V. Nederlandse Gasunie
Naam transportroutedeel	Z-517-12-KR-003
Diameter	8,63 inch
Druk	40 bar
Soort stof	Aardgas

Voor deze buisleiding geldt een plaatsgebonden risicocontour van 0 meter waardoor dit geen belemmeringen oplevert. Aangezien het een bestaande buisleiding betreft waaraan niets gewijzigd wordt en er in dit bestemmingsplan geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk worden gemaakt, is er geen sprake van een wijziging in het groepsrisico.

Conclusie

Voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N261 en de A59 en de buisleiding van Gasunie zijn er geen belemmeringen voor de voorgestane ontwikkeling. In het ontwerpbestemmingsplan zal nader worden ingegaan op de buisleiding van Northern Petroleum.

5.4 Bodem

In het kader van de bestemmingsplanprocedure vormt de bodemkwaliteit bij ontwikkeling van ruimtelijke functies een belangrijke afweging. De volgende bodemonderzoeken zijn dan ook door Geofox-Lexmond uitgevoerd:

- een historisch vooronderzoek (rapportnr. 20071559/BKNO d.d. 2 november 2007);
- een verkennend bodemonderzoek, verricht op gedeeltelijk aan te kopen gronden (rapportnummers 20071559_1 t/m 20071559_34 d.d. 29 november 2007);
- een aanvullend verkennend bodemonderzoek ter plaatse van grondplannummers 33 (sectie B nr. 6576, ged.) en 27.2 (sectie D nr. 1958) binnen deellocatie 17 en 22 in verband met asverschuivingen ter plaatse van de

- Europalaan (rapportnummers 20080087_d2RAP d.d. 30 mei 2008 en 20080087_e2RAP d.d. 3 juni 2008);
- een (beperkt) verkennend bodemonderzoek binnen de eigendomsgrenzen van de provincie en Rijkswaterstaat (rapportnr. 20071559_c1RAP d.d. 17 december 2007);
 - een nader bodemonderzoek perceel Waalwijk, sectie L nr. 279 en 293, grondplannr. 115 en 117 (rapportnr. 20080087_b1RAP d.d. 18 februari 2008);
 - een nader bodemonderzoek perceel Waalwijk, sectie B nr. 6481 (ged.), grondplannr. 37 binnen deellocatie 24 (rapportnr. 20080087_a2RAP d.d. 13 maart 2008);
 - een nader bodemonderzoek percelen binnen eigendomsgrenzen N261, km. 7.525 – 18.082 en langs de rijksweg A59, km. 112.7 – 115,3 (rapportnr. 20080087_c1RAP d.d. 28 maart 2008).

Hieronder worden enkel de conclusies van deze onderzoeken weergegeven. De volledige rapportages zijn gebundeld in de separate bijlagen 8 t/m 14 en bij deze bestemmingsplantoelichting gevoegd.

Conclusies

Historisch vooronderzoek

Het historisch vooronderzoek is uitgevoerd op basis van de NVN 5725 'Bodem - Leidraad bij het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend, oriënterend en nader bodemonderzoek'. Een belangrijke doelstelling van het vooronderzoek is om inzicht te krijgen in de historie van de locatie en de activiteiten op de locatie en de omgeving die mogelijk een eventuele bodemverontreiniging (hebben) kunnen veroorzaken. Het vooronderzoek vormt de basis voor het opstellen van de hypothese omtrent de te verwachte bodemkwaliteit. Voor de inhoudelijke resultaten en conclusies wordt gelet op de doelstellingen van het vooronderzoek verwezen naar rapportnummer 20071559/BKNO van 2 november 2007.

Verkennend bodemonderzoek, aanvullend verkennend bodemonderzoek en daaruit volgende nadere onderzoeken

De resultaten hebben incidenteel aanleiding gegeven tot het uitvoeren van een vervolg (nader) bodemonderzoek (grondplannummer 115, 117, 37).

Ter plaatse van grondplannummer 115 en 117 dient circa 21 m³ met PAK verontreinigde grond te worden gesaneerd binnen de wettelijke kaders.

Ter plaatse van grondplannummer 37 dient circa 46 m³ met lood sterk verontreinigde grond te worden gesaneerd binnen de wettelijke kaders. Hier is sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging. Tevens is een hoe-

veelheid met lood verontreinigde grond (BGWII, circa 170 m³) aangetroffen. Geadviseerd wordt de ingeperkte hoeveelheid met lood sterk verontreinigde grond (circa 46 m³) en de 170 m³ (BGWII) binnen het kader van een BUS-melding (Wbb) te saneren en af te voeren naar een vergunde inrichting.

In het grondwater is in een aantal gevallen sprake van overschrijding van de Tussengrenswaarde en de Interventiewaarde voor de componenten zink, minerale olie, cadmium, nikkel en koper. De mogelijke bron/oorzaak is gelegen in voormalige vloeivelden en verontreinigingen in bijmengingen in de grond. Op grond van de aangetroffen resultaten is na herbemonstering en analyse geen aanleiding gevonden voor een nader onderzoek. Wel dient er, indien ten behoeve van het project bemalingen uitgevoerd dienen te worden, rekening te worden gehouden met het aanbrengen van een reinigingsmedium. Hierover dient in overleg te worden getreden met het bevoegd gezag (Waterschap).

De aanvullende verkennende bodemonderzoeken ter plaatse van grondplan-nummers 33 en 27.2 hebben geen aanleiding gegeven tot het instellen van een nader bodemonderzoek.

(Beperkt) Verkennend bodemonderzoek en daaruit volgend nader onderzoek
Langs de N261 is de vrijkomende bermgrond over het algemeen niet verontreinigd. Plaatselijk zijn licht verhoogde gehalten aan chroom, lood, nikkel, koper en kwik alsmede PAK, EOX en/of minerale olie aangetroffen.

Ter plaatse van km. 7,55 en km. 7,7 (oostzijde) is in de bovengrond (op 1,00 meter uit kant wegverharding) sterk verhoogde gehalten aan chroom en licht verhoogde gehalten aan enkele metalen, EOX en minerale olie aangetroffen. De oorzaak van de verontreiniging is vermoedelijke gelegen in de indertijd aangebrachte vloeivelden (voormalige vloeivelden gemeente Tilburg). In de ondergrond ter plaatsen van km. 7.55 - km. 7.7 (oostzijde) en ter plaatse van km. 7.55 - 7.95 (westzijde) zijn geen verhoogde gehalten aangetroffen.

Langs de A59 is over het algemeen sprake van licht verontreinigde grond met zware metalen, PAK, EOX en/of minerale olie. Plaatselijk (met name op 1,00 meter kant weg) is de grond matig dan wel sterk verontreinigd met enkele zware metalen, PAK, EOX en minerale olie als gevolg van opgebrachte baggerspecie en/of ophoogmateriaal.

Vanwege bovenstaande resultaten is een nader onderzoek uitgevoerd. De conclusie daarin is dat ten behoeve van de voorbereiding van de reconstructie het opstellen van een (raam)saneringsplan eventueel noodzakelijk is. In overleg met het bevoegd gezag zal moeten worden beoordeeld in hoeverre

enkele aanvullingen op het onderzoek noodzakelijk zijn. Een en ander is afhankelijk van de uiteindelijke verontreinigingssituatie en de reconstructieplannen. Het saneringsplan en de daaropvolgende sanering zullen door de uitvoerder opgesteld en uitgevoerd worden.

Aanvullend onderzoek

Bovengenoemde onderzoeken hebben plaatsgevonden op basis van het voorlopig ontwerp van 8 september 2008. Aangezien het ontwerp sindsdien sterk is aangepast (andere aansluitvariant) bij de aansluiting N261 – Loon op Zand, is aanvullend onderzoek aldaar noodzakelijk. Daarnaast heeft de eigenaar van de gronden ten zuidwesten van de aansluiting N261 – Bevrijdingsweg alsnog ingestemd met het uitvoeren van een verkennend onderzoek. Hieronder worden enkel de conclusies van deze onderzoeken weergegeven. De volledige rapportages zijn gebundeld in de separate bijlagen 8 t/m 14 en bij deze bestemmingsplantoelichting gevoegd.

Aansluiting N261 – Loon op Zand

Ten opzichte van het voorlopig ontwerp is de aansluiting N261 – Loon op Zand aangepast. De aansluiting is zodanig gewijzigd dat er nu naast een oostelijke aansluiting tevens een westelijke ontsluiting naar de N261 is toegevoegd. Een groot deel van de gronden benodigd voor de nieuwe aansluiting is reeds onderzocht. Vanwege de nieuwe westelijke aansluiting is het ruimtebeslag groter en dient er meer grond verworven te worden. Een gedeelte van het nieuwe tracé aan de westzijde van de N261 loopt over de vloeivelden (locatie waar in het verleden afvalwater van de leerindustrie is uitgevloeid, geval van ernstige bodemverontreiniging). Voor een aantal percelen aan de oostzijde van de N261 is sprake van extra ruimtebeslag ten gevolge van een gewijzigd dwarsprofiel van de verbindingsweg Kasteellaan – N261 en de andere aansluitvariant.

Voor de gewijzigde situatie is verkennend en nader bodemonderzoek uitgevoerd op de deellocaties 70 t/m 75. Met uitzondering van het onderzoek op de vloeivelden en deellocatie 74 zijn er geen bijzonderheden geconstateerd.

Deellocatie 74: gelegen ten oosten van de Klokkenlaan is een klein PAK verontreiniging aangetroffen. Oppervlakte circa 50 m², volume 10 m³. Het is geen geval van ernstige bodemverontreiniging. De verontreiniging zal worden gesaneerd voor of tijdens de uitvoering.

Deellocatie 75 (vloeivelden ten westen van de N261): over een laagdikte van circa 0,85 meter is een ernstige verontreiniging van Chroom III geconstateerd (geen Chroom VI). De locatie betreft een geval van ernstige bodemverontreiniging. In het ontwerp is bij het verticaal alignement van de nieuwe verbin-

dingsweg Bergstraat – N261 rekening gehouden met de aanwezigheid van de verontreiniging. De opbouw van de verharding (cunet) is volledig gelegen boven het bestaande maaiveld. Het voornemen is om middels een geotextiel opgebrachte grond te scheiden van aanwezige grond. Bij het gedeelte van het tracé over de vloeivelden wordt geen berm-zaksloot aangelegd. Voornoemde maatregelen en beheer van de situatie zal worden vastgelegd in een saneringsplan en een procedure.

Aansluiting N261 – Bevrijdingsweg

Onderzoek van de percelen aan de zuidwestzijde van de Bevrijdingsweg was in het oorspronkelijke onderzoek niet mogelijk omdat er geen betredingstoestemming was. Inmiddels is er wel toestemming gegeven voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek.

Het aanvullend onderzoek (deellocatie 34) heeft verder geen bijzonderheden opgeleverd.

Het saneringsplan en de daaropvolgende sanering zullen door de aannemer opgesteld en uitgevoerd worden.

Een klein deel van de gronden is nog niet onderzocht. Dit onderzoek zal afgerond zijn voor de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan.

Onderzoek twee percelen ten behoeve van natuurcompensatie

Om te voorzien in de benodigde natuurcompensatie worden twee percelen in de gemeente Loon op Zand opgenomen in dit bestemmingsplan. Op deze twee percelen vindt natuurontwikkeling plaats. Een en ander wordt in dit bestemmingsplan meegenomen. Ten behoeve van deze natuurontwikkeling zijn bepaalde onderzoeken nodig, waaronder een bodemonderzoek. Hieronder volgen de conclusies van de onderzoeken die voor de twee percelen zijn uitgevoerd, de volledige rapportages zijn als separate bijlage 15 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Conclusie perceel nr. 2056, sectie K¹³

In de vaste bodem is in de mengmonsters MM1 t/m MM3 een overschrijding van de streefwaarde voor de parameter minerale olie aangetoond. In mengmonster MM3 is een overschrijding van de streefwaarde voor PAK aangetoond. Voor de overige onderzochte mengmonsters (MM4, MM5) zijn geen overschrijdingen van de streefwaarde aangetoond.

In het grondwater is in peilbuis Pb1 en Pb15 een overschrijding van de streefwaarde voor de parameter chroom aangetoond.

¹³ Inspectie van de bodem middels verkennend bodemonderzoek in Loon op Zand (rapport 2007-0244-B-O). Provincie Noord-Brabant, 21 januari 2008.

Op basis van de aangetoonde overschrijdingen van de streefwaarde voor de parameters minerale olie en PAK in de vaste bodem en voor chroom in het grondwater wordt de hypothese onverdachte locatie verworpen. Er is geen noodzaak voor het instellen van nader bodemonderzoek.

Conclusie perceel nr. 2038, sectie K

De resultaten van dit onderzoek zullen in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen worden.

5.5 Luchtkwaliteit

Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effecten heeft op de luchtkwaliteit. Aannemelijk moet worden gemaakt dat de luchtkwaliteit "niet in betekenende mate" aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels vastgelegd zijn die betrekking hebben op het begrip NIBM.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Aangezien de voorgestane ontwikkeling niet benoemd staat in de Regeling NIBM is een luchtkwaliteitonderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek is uitgevoerd door Royal Haskoning.¹⁴ Hieronder wordt enkel de conclusie van dit onderzoek weergegeven. De volledige rapportage is als separate bijlage 16 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Conclusie

Teneinde na te gaan wat de luchtkwaliteitssituatie op het tracé van de provinciale autoweg Tilburg – Waalwijk (N261) en op aansluitende wegen zal worden na reconstructie van de weg zijn verspreidingsberekeningen uitgevoerd. Hiervoor is het rekenmodel Pluim Snelweg gehanteerd. In dit onderzoek zijn hiertoe voor de situatie na reconstructie (PR-situatie) een drietal jaren, 2015, 2020 en 2025 onderzocht. In het onderzoek zijn de maatgevende componenten NO₂ en fijn stof (PM₁₀) in beschouwing genomen. De berekening is uitgevoerd op 10 meter van de weg en op de maatgevende woning in de omgeving.

Uit de berekeningen op 10 meter van de weg is naar voren gekomen dat zich ten gevolge van verkeersemisies nergens in het plangebied overschrijdingen

¹⁴ Luchtkwaliteitsonderzoek N261 Toetsing reconstructie N261 aan 'Wet luchtkwaliteit' (9T7231.01). Royal Haskoning, 15 juni 2010.

van de jaargemiddelde grenswaarden van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor zullen doen voor zowel NO_2 als PM_{10} .

Tevens kan op basis van de berekende jaargemiddelde concentraties worden geconcludeerd dat ook zal worden voldaan aan het maximum aantal overschrijdingsdagen voor de uurgemiddelde grenswaarde voor NO_2 en voor de 24-uursgemiddelde grenswaarde van PM_{10} .

Uit de analyse van de maximale blootstelling die op de meest kritisch gelegen woning (Bergstraat 60d, Loon op Zand) optreedt, komt naar voren dat deze voor NO_2 en PM_{10} aanzienlijk lager uitvallen dan de maximale concentraties die voor het gehele studiegebied zijn berekend. Deze liggen dus eveneens beneden de grenswaarde.

Resumerend kan worden gesteld dat op basis van de uitgevoerde verspreidingsberekeningen voor alle rekenjaren in de situatie na reconstructie zal worden voldaan aan de luchtkwaliteitseisen zoals gesteld in de Wet luchtkwaliteit. Het uitvoeren van het plan leidt dan ook niet tot knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit.

5.6 Archeologie en cultuurhistorie

Cultuurhistorie

Vanuit cultuurhistorie zijn enkele gebieden nabij de N261 van waarde (bron: cultuurhistorische waardenkaart, provincie Noord-Brabant).

Het nationale park de Loonse en Drunense duinen, de Meerdijksche Driessen, Het Loonse Hoekje ten zuiden van Waalwijk, het landschap Langstraat ten oosten van Waalwijk en Landgoed Huis ter Heide zijn cultuurhistorisch waardevolle landschappen. Naast deze grote structuren zijn er ook wat kleinere elementen zoals de Moerascypressen bij het Eftelinghotel, een restant van een laan met oude Amerikaanse eiken en het groen bij kasteel Loon op Zand.

Op het gebied van historische geografie is het stuifzand en heidegebied van de Loonse en Drunense duinen en het veengebied van de Meerdijksche Driessen (binnenpolder van Sprang en Labbegeat) van zeer hoge waarde. De heideontginning de Duiksehoef is van redelijk hoge waarde. Alle drie de gebieden grenzen aan de N261. Kasteel Loon op zand is van hoge waarde.

De volgende gebieden zijn van waarde op het gebied van historische stedenbouw en raken aan de N261: het lintdorp aan de noordkant van Waalwijk (redelijk hoge waarde), het lintdorp Sprang (zeer hoge waarde), de Efteling (zeer hoge waarde), het lintdorp Loon op Zand (redelijk hoge waarde) en

kasteel Loon op Zand (rijksmonument). Tot slot zijn er twee historische zichtrelatie direct naast de weg ten westen van Waalwijk. Het gaat hier om twee molenbiotopen. Een van de twee molens is tevens een rijksmonument.

De nieuwe aansluitingen tasten in beperkte mate deze cultuurhistorische waarden aan. Ter hoogte van de Europalaan gaat een hoek(je) van de historische groenstructuur van de Loonse en Drunense duinen verloren (beperkt negatief). De aansluiting Bevrijdingslaan ligt in de historische zichtrelatie van een molenbiotoop. De aantasting is zeer beperkt aangezien de zichtrelatie blijft bestaan. De aansluiting Loon op Zand tast enkele historische groenstructuren aan. Het gaat hier om houtwallen en laanbeplanting van landgoed Loon op Zand.

Na afweging van alle belangen worden deze geringe aantastingen acceptabel geacht.

Archeologie

Er is een archeologisch onderzoek uitgevoerd.¹⁵ Hieronder volgen de conclusies van dit onderzoek, de volledige rapportage is als separate bijlage 17 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Op vijf plekken waar thans verkeerslichten aanwezig zijn, worden door de reconstructie van de N261 af- en aanritten gerealiseerd. Volgens het archeologische concept advies van de provincie Noord-Brabant is voor vier van deze locaties een archeologisch onderzoek noodzakelijk.¹⁶ Dit advies is als separate bijlage 18 bij dit bestemmingsplan gevoegd. Het betreft de volgende deelgebieden:

- aansluiting PKO-weg / Noorder Allee;
- aansluiting Bevrijdingsweg;
- aansluiting Europalaan;
- aansluiting Loon op Zand.

Deelgebied A: aansluiting PKO-weg

Op basis van de lage specifieke verwachting op het aantreffen van archeologische waarden uit alle perioden ter plaatse van het gehele terrein is een vervolgonderzoek voor deelgebied 'aansluiting PKO-weg' niet noodzakelijk.

¹⁵ Gemeenten Loon op Zand en Waalwijk, plangebied N261, Bureauonderzoek en Inventariserend veldonderzoek (verkennde fase). BAAC rapport V-07.0396, februari 2008.

¹⁶ Archeologisch concept-advies voor de N261. Gemeenten Loon op Zand en Waalwijk, provincie Noord-Brabant. R. Louer, 2007.

Deelgebied B: aansluiting Bevrijdingsweg

Aangezien er geen toestemming is verleend voor het plaatsen van boringen in dit deelgebied zijn de onderzoeksvragen alleen beantwoord op basis van het bureauonderzoek.

Op basis van de lage specifieke verwachting in het noordelijke deel is een vervolgonderzoek niet noodzakelijk. Voor het zuidelijke deel (3,4 ha) geldt dat met behulp van een verkennend booronderzoek zal moeten worden onderzocht of er sprake is van een typische dalbodem met een afgetopte dekzandbodem en het gebied afgeschreven kan worden, of dat de oorspronkelijk bodem nog intact is en er vervolgonderzoek door middel van een proefsleuvenonderzoek zal moeten plaatsvinden. Deze onderzoeken dienen uitgevoerd te worden nadat de gronden in eigendom van de provincie zijn verkregen.

Deelgebied C: aansluiting Europalaan

De specifieke archeologische verwachtingszones op basis van het bureauonderzoek en het inventariserend veldonderzoek, verkennende fase, zijn weergegeven in bijlage 10 van het archeologisch onderzoeksrapport. Binnen het deelgebied is een zone met een hoge verwachting aanwezig. Het betreft een gebied met een oppervlak van circa 1,5 ha ter hoogte van de boringen 30, 31, 33, 36, 41, 43, 45, 46, 54 en 56. Aanbevolen wordt om door middel van een proefsleuvenonderzoek te inventariseren of er sprake is van eventueel aanwezige archeologische resten en/of vindplaatsen. In de zone met een lage verwachting is geen vervolgonderzoek noodzakelijk.

Deelgebied D: aansluiting Loon op Zand

De specifieke archeologische verwachtingszones op basis van het bureauonderzoek en het inventariserend veldonderzoek, verkennende fase, zijn weergegeven in bijlage 11 van het archeologisch onderzoeksrapport. Binnen het deelgebied is een zone met een hoge verwachting aanwezig. Het betreft een gebied met een oppervlak van circa 4,5 ha. aanbevolen wordt om door middel van een proefsleuvenonderzoek te inventariseren of er sprake is van eventueel aanwezige archeologische resten en/of vindplaatsen.

Hoewel getracht is een zo gefundeerd mogelijk advies te geven op grond van de gebruikte onderzoeksmethoden, kan de aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het deel waar geen vervolgonderzoek wordt aanbevolen nooit volledig worden uitgesloten. BAAC bv wil er daarom op wijzen dat men bij bodemversturende activiteiten alert dient te zijn op de aanwezigheid van archeologische waarden. Bij het aantreffen van deze waarden dient hiervan melding te worden gemaakt conform artikel 53 van de Monumentenwet 1988.

Voor de deelgebieden B, C en D dient extra archeologisch proefsleuvenonderzoek plaats te vinden. Dit onderzoek zal daar waar mogelijk afgerond zijn

voor de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan. Op enkele beboste percelen is het niet mogelijk dit onderzoek op dat moment gereed te hebben. Dit onderzoek zal op die plekken plaatsvinden voorafgaand aan de uitvoer van de werkzaamheden.

Onderzoek twee percelen ten behoeve van natuurcompensatie

Om te voorzien in de benodigde natuurcompensatie worden twee percelen in de gemeente Loon op Zand opgenomen in dit bestemmingsplan. Op deze twee percelen vindt natuurontwikkeling plaats. Een en ander wordt in dit bestemmingsplan meegenomen. Ten behoeve van deze natuurontwikkeling zijn bepaalde onderzoeken nodig, waaronder een archeologisch onderzoek. De resultaten van de onderzoeken zullen in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen worden.

5.7 Water

In het kader van de ombouw van de N261 is door Aeres Milieu een onderzoek gedaan naar de gevolgen voor het water.¹⁷ Hieronder volgen de conclusies van dit onderzoek, de volledige rapportage is als separate bijlage 19 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Conclusie

Uit de rapportage blijkt dat door de realisatie van het voorgenomen plan tot ombouw van de N261 geen belemmeringen worden opgeworpen voor wat betreft de waterhuishoudkundige aspecten. De in onderstaande samenvattingen van de afzonderlijke deelplangebieden gesignaleerde belemmeringen, hebben alleen betrekking op de realisatie fase. Er is geen uitbreiding van de deelplangebieden noodzakelijk, omdat alle aan te leggen berm- en zaksloten alsmede de retentie- en/of infiltratievoorzieningen binnen de grenzen van de deelplangebieden kunnen worden gerealiseerd.

Deelplangebied A: Nieuw knooppunt N261- A59, Waalwijk

Een groot deel van het deelplangebied valt binnen het attentiegebied waterhuishouding zoals aangegeven in de Verordening Waterhuishouding Noord-Brabant. Volgens de keurkaart beschermde gebieden van het waterschap Brabantse Delta, valt een gedeelte van het plangebied binnen de attentiezone van een beschermingsgebied voor gebiedseigen oppervlakte water. Binnen deze attentiegebieden moet voor alle te lozen afstromende neerslag een vergunning worden aangevraagd bij de Provincie Noord-Brabant en het Waterschap Brabantse Delta. Uit de behandelde aspecten komen verder geen knel-

¹⁷ Rapport waterparagraaf ombouw N261 (AM07084). Aeres Milieu, 15 juli 2010.

punten naar voren die realisatie van de geplande werkzaamheden in de weg staan.

Voor dit plangebied, dat gelegen is in een "kleigebied" met een "verhard oppervlak" van totaal circa 85.500 m² aan wegen, fietspad en overige verhardingen, hanteert het waterschap Brabantse Delta voor de realisatie van een retentievoorziening met een berekend volume van circa 5.164 m³ voor een neerslaggebeurtenis met een herhalingstijd van T=100 jaar. Aangezien de hoeveelheid berging in de te realiseren berm- en zaksloten totaal circa 6.000 m³ bedraagt is dit voldoende om een bui T=100 te kunnen verwerken.

Deelplangebied B: Aansluiting N261 – PKO-weg, Waalwijk

Uit de behandelde aspecten komen geen knelpunten naar voren die realisatie van de geplande werkzaamheden in de weg staan.

Voor dit plangebied, dat gelegen is in een "kleigebied" met een "verhard oppervlak" van totaal circa 24.140 m² aan wegen, fietspad en overige verhardingen, hanteert het waterschap Brabantse Delta voor de realisatie van een retentievoorziening met een berekend volume van circa 1.458 m³ voor een neerslaggebeurtenis met een herhalingstijd van T=100 jaar. Aangezien de hoeveelheid berging in de te realiseren berm- en zaksloten totaal circa 3.800 m³ bedraagt is dit voldoende om een bui T=100 te kunnen verwerken.

Deelplangebied C: Aansluiting N261 - Bevrijdingsweg, Sprang

Een strook aan de oostzijde van het deelplangebied ligt binnen het grondwaterbeschermingsgebied behorend bij het waterwingebied "Waalwijk". Op dit gedeelte mag géén infiltratie in de beschermingszone plaatsvinden. Er zullen specifieke maatregelen genomen moeten worden. De voorkeur gaat uit naar lozing van de afstromende neerslag op een rioleringsstelsel of het aanbrengen van een vloeiendfolie in de betreffende bermsloot. Hiertoe dient t.z.t. contact opgenomen te worden met bureau Grondwater van de provincie, bevoegd gezag in het kader van grondwaterbescherming (Provinciale Milieuverordening PMV). Uit de behandelde aspecten komen verder geen knelpunten naar voren die realisatie van de geplande werkzaamheden in de weg staan.

Voor dit plangebied, dat gelegen is in een "zandgebied" met een "verhard oppervlak" van totaal circa 23.410 m² aan wegen en overige verhardingen, hanteert het waterschap Brabantse Delta voor de realisatie van een retentievoorziening met een berekend volume van circa 1.825 m³ voor een neerslaggebeurtenis met een herhalingstijd van T=100 jaar. Aangezien de hoeveelheid berging in de te realiseren berm- en zaksloten totaal circa 2.480 m³ bedraagt is dit voldoende om een bui T=100 te kunnen verwerken.

Deelplangebied D: Aansluiting N261 – Europalaan, Kaatsheuvel

Een kleine strook aan de oostzijde van het plangebied valt binnen het beschermingsgebied zoals is aangegeven in de Verordening Waterhuishouding Noord-Brabant. Volgens de keurkaart beschermde gebieden van het waterschap Brabantse Delta, valt een gedeelte van het plangebied binnen een beschermingsgebied voor gebiedseigen oppervlakte water. Binnen deze beschermingsgebieden moet voor alle te lozen afstromende neerslag een vergunning worden aangevraagd bij de Provincie Noord-Brabant en het Waterschap Brabantse Delta. Uit de behandelde aspecten komen verder geen knelpunten naar voren die realisatie van de geplande werkzaamheden in de weg staan.

Voor dit plangebied, dat gelegen is in een “zandgebied” met een “verhard oppervlak” van totaal circa 26.100 m² aan wegen en overige verhardingen, hanteert het waterschap Brabantse Delta voor de realisatie van een retentievoorziening met een berekend volume van circa 2.036 m³ voor een neerslaggebeurtenis met een herhalingstijd van T=100 jaar. Aangezien de hoeveelheid berging in de te realiseren berm- en zaksloten totaal circa 2.512 m³ bedraagt is dit voldoende om een bui T=100 te kunnen verwerken.

Deelplangebied E: Aansluiting N261 – Loon op Zand

Een gedeelte van het plangebied valt binnen het beschermingsgebied zoals is aangegeven in de Verordening Waterhuishouding Noord-Brabant. Volgens de keurkaart beschermde gebieden van het waterschap Brabantse Delta, valt een gedeelte van het plangebied binnen beschermingsgebied voor gebiedseigen oppervlakte water. Binnen deze beschermingsgebieden moet voor alle te lozen afstromende neerslag een vergunning worden aangevraagd bij de Provincie Noord-Brabant en het Waterschap Brabantse Delta. Uit de behandelde aspecten komen verder geen knelpunten naar voren die realisatie van de geplande werkzaamheden in de weg staan.

Voor dit plangebied, dat gelegen is in een “zandgebied” met een “verhard oppervlak” van totaal circa 39.500 m² aan wegen en overige verhardingen, hanteert het waterschap Brabantse Delta voor de realisatie van een retentievoorziening met een berekend volume van circa 3.081 m³ voor een neerslaggebeurtenis met een herhalingstijd van T=100 jaar. Aangezien de hoeveelheid berging in de te realiseren berm- en zaksloten totaal circa 3.100 m³ bedraagt is dit voldoende om een bui T=100 te kunnen verwerken.

5.8 Flora en fauna

Natuurwetgeving

De bescherming van de natuur is in Nederland vastgelegd in respectievelijk de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Deze wetten vormen een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatig gebiedsbescherming plaats door middel van de ecologische hoofdstructuur (EHS), die is geïntroduceerd in het 'Natuurbeleidsplan' (1990) van het Rijk en op provinciaal niveau is uitgewerkt.

De *Natuurbeschermingswet* heeft betrekking op de Europees beschermde Natura-2000-gebieden en de Beschermde natuurmonumenten. Ruimtelijke ontwikkelingen die effecten hebben op de vastgestelde natuurwaarden van deze gebieden, zijn in beginsel niet toegestaan. Indien er een kans bestaat dat effecten zullen optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden.

De *Flora- en faunawet* heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten (uit de groepen kevers, mieren, schelp- en schaaldieren) en op een honderdtal vaatplanten. Bij ruimtelijke ontwikkelingen hoeft echter alleen rekening gehouden te worden met de juridisch zwaarder beschermde soorten uit 'tabel 2' en 'tabel 3' van de Flora- en faunawet, en met vogels. Voor deze soorten moet een ontheffing worden aangevraagd wanneer een ruimtelijke ontwikkeling leidt tot schade aan de soort of versterking van leefgebied. Voor soorten van 'tabel 3' en vogels geldt hierbij een strenger afwegingskader dan voor soorten van 'tabel 2'. Voor soorten van 'tabel 2' en vogels geldt bovendien dat een ontheffing niet nodig is wanneer gewerkt wordt conform een door LNV goedgekeurde gedragscode. Momenteel zijn echter nog geen algemeen toepasbare gedragscodes voorhanden.

Uitkomsten onderzoeken

In het kader van de ombouw van de N261 is in 2004 een natuurtoets uitgevoerd waarbij het plan in relatie tot de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet beoordeeld is.¹⁸ Naar het voorkomen van een aantal soorten zijn extra gegevens verzameld en is extra veldonderzoek uitgevoerd in 2007. Op basis van deze gegevens is in 2008 een actualisatie van de natuurtoets opgesteld¹⁹.

¹⁸ Natuurtoets N261. Arcadis, 2004.

¹⁹ Actualisatie natuurtoets Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet herinrichting provinciale weg N261. Arcadis, 10 september 2008.

Momenteel wordt gewerkt aan een algehele actualisatie van de natuurtoets. De nieuwe versie van de natuurtoets zal bij het ontwerpbestemmingsplan worden gevoegd. Indien deze actualisatie tot nieuwe conclusies leidt zullen deze verwerkt worden in andere relevante onderzoeken en rapporten, zoals de (derde) aanvulling op het MER.

Hieronder volgen de conclusies uit de natuurtoets van 2004 en de actualisatie van 2008. De volledige rapportages zijn als separate bijlage 20 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Toetsing aan de Flora- en faunawet

Langs het tracé van de N261 komen verschillende beschermde soorten voor die relatief algemeen zijn in Nederland. Voor deze soorten geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen en ingrepen. Wel blijft het vanuit de zorgplicht noodzakelijk om schadelijke effecten op deze algemene soorten zoveel mogelijk te beperken. Het verdient dan ook aanbeveling om buiten de kwetsbare perioden van zoogdieren en amfibieën (zoals voortplantingsperiode) te werken.

De natuurtoets uit 2004 geeft aan dat er nabij de N261 ook een aantal zwaar beschermde soorten voorkomt waarvoor bij het optreden van negatieve effecten een ontheffing aangevraagd dient te worden. Bij de actualisatie in 2008 is naar voren gekomen dat er op geen van deze zwaar beschermde soorten effecten te verwachten zijn.

Hiervoor is wel een aantal maatregelen van toepassing.

- Effecten op broedvogels dienen voorkomen te worden door te werken buiten het broedseizoen (buiten 15 maart – 30 augustus).
- In het jaar voorafgaand aan de werkzaamheden dient nogmaals beoordeeld te worden of er verblijfplaatsen of foerageergebieden van dassen nabij het tracé liggen. Mogelijk is het aanvragen van een ontheffing dan toch noodzakelijk.

Toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998

Naar alle waarschijnlijkheid zal de aanwijzing van de gebieden Langstraat en Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen als Habitatrichtlijngebied plaatsvinden in 2010. Aangenomen wordt dat de definitieve aanwijzingsbesluiten niet veel zullen veranderen van de ontwerp-aanwijzingsbesluiten. In overleg met de provincie Noord-Brabant is, om bovenstaande redenen, besloten de werkzaamheden te toetsen aan de begrenzing, habitattypen en soorten die zijn vermeld in de ontwerp-aanwijzingsbesluiten uit 2006.

Door de werkzaamheden vindt ruimtebeslag plaats binnen de begrenzing van de Natura 2000 gebieden Langstraat (0,7 ha) en Loonse en Drunense Duinen

& Leemkuilen (2,80 ha). Ter plaatse van het ruimtebeslag komen geen kwalificerende habitattypen voor. Het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen voor geen van de kwalificerende habitattypen komen in gevaar. Voor beide gebieden is de beoordeling te maken dat er geen significante effecten optreden.

5.9 Technische infrastructuur

Binnen het plangebied zijn diverse kabels en leidingen aanwezig. Er is onderzoek gedaan naar de ligging van deze kabels en leidingen. Bij de uitvoer van de werkzaamheden zal rekening worden gehouden met de aanwezige kabels en leidingen.

Enkele grote leidingen hebben een dermate planologisch belang dat zij op de verbeelding zijn opgenomen en daardoor extra beschermd worden. Dit betreft twee aardgastransportleidingen en de leidingen van drinkwaterbeheerder Brabant Water. De leidingen zelf zijn aangeduid op de verbeelding tezamen met een beschermings- dan wel onderhoudsstrook.

5.10 Sociale veiligheid fiets- en voetgangerstunnel Loon op Zand

Onderdeel van de ombouw van de N261 is de reconstructie van de aansluiting van Loon op Zand via de Hoge Steenweg. De bushalte met carpoolplaats aan de oostzijde van de N261 wordt volledig aangepast waarbij ook aan de westzijde een bushalte gecreëerd wordt. Deze westelijke bushalte is uitsluitend via de bestaande fiets- en voetgangerstunnel bereikbaar.

Er heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de sociale (on)veiligheid van de fiets- en voetgangerstunnel²⁰. Hieronder worden enkel de conclusies weergegeven. De volledige rapportage is als separate bijlage 21 bij het bestemmingsplan gevoegd.

Conclusies

Uit het onderzoek kan geconcludeerd dat de huidige tunnel niet (sociaal) veilig is en onvoldoende toegankelijk is voor voetgangers. Vooral de subjectieve waardering van de tunnel is erg laag. De huidige tunnel is niet geschikt voor de geplande bushalte aan de overzijde van de N261. Het grootste probleem

²⁰ Sociale veiligheid fiets- en voetgangerstunnel Loon op Zand (projectnr. 21440). SOAB Breda, januari 2008.

wordt gevormd door de S-vorm van de huidige tunnel; hierdoor is in de tunnel gebrek aan doorzicht en daarmee toezicht.

Door het plaatsen van de juiste verlichting en toezichtmiddelen in de tunnel kan wel veel gedaan worden aan de zichtbaarheid en controleerbaarheid in de tunnel. Door het verwijderen van de graffiti, het betegelen van de wanden en een goede verlichting kan het overzicht sterk verbeterd worden. Cameratoezicht versterkt met name het gevoel van toezicht in de tunnel. Ook het creëren van bufferruimte tussen het groen en de paden/tunnelbakken en het plaatsen van een goed scheidend hekwerk om te voorkomen dat mensen zich makkelijk in het groen kunnen verschuilen is één van de uit te voeren maatregelen. Ook van belang is dat het dagelijks beheer goed wordt uitgevoerd, dat er zoveel mogelijk (informeel) toezicht wordt georganiseerd, de toegankelijkheid wordt verbeterd (conform de provinciale richtlijnen die hier voor bestaan) en het beangstigende gevoel bij betreding van de tunnel, wordt aangepakt.

Het is ook van belang dat na de ombouw de tunnel te monitoren en indien nodig extra maatregelen te nemen.

5.11 Nieuwe gemeentelijke verbindingsweg N261 - Kasteellaan te Loon op Zand

Mede in verband met de verplaatsing van de aansluiting N261 - Loon op Zand zal er een nieuwe gemeentelijke verbindingsweg gerealiseerd worden tussen de aansluiting N261 en de Kasteellaan (zie paragraaf 6.4 voor een nadere beschrijving).

De realisatie van deze verbindingsweg wordt in onderhavig bestemmingsplan als zodanig bestemd en zal dan ook in deze toelichting onderbouwd dienen te worden. In deze paragraaf wordt ingegaan op de diverse planologische en milieuhygiënische aspecten voor dit gemeentelijk wegdeel.

Geluid

In het kader van de aanleg van de nieuwe weg is het noodzakelijk een akoestisch onderzoek uit te voeren. Momenteel wordt gewerkt aan dit akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek zal bij het ontwerpbestemmingsplan worden gevoegd.

Externe veiligheid

De gemeentelijke verbindingsweg is geen (beperkt) kwetsbaar object. Onderzoek naar risicovolle activiteiten in de nabijheid van de verbindingsweg is dan ook niet noodzakelijk.

Aangezien er vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over de N261 en de gemeentelijke verbindingsweg aansluit op deze weg is het aannemelijk dat ook over deze verbindingsweg vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Voor deze risicovolle activiteit dient een beoordeling plaats te vinden.

Momenteel wordt gewerkt aan deze beoordeling. Een en ander zal bij het ontwerpbestemmingsplan worden gevoegd.

Bodem

In het kader van de bestemmingsplanprocedure vormt de bodemkwaliteit bij ontwikkeling van ruimtelijke functies een belangrijke afweging. Er is dan ook een bodemonderzoek uitgevoerd.²¹ Hieronder wordt enkel de conclusie van dit onderzoek weergegeven. De volledige rapportage is als separate bijlage 22 bij het bestemmingsplan gevoegd.

Conclusie

De bovengrond en ondergrond zijn niet verontreinigd met de parameters van het NEN-pakket voor grond.

In het grondwater uit peilbuis 5 zijn de gehalten aan barium, zink en xylenen licht verhoogd aangetoond en het gehalte aan nikkel is sterk verhoogd aangetoond. In het grondwater uit peilbuis 19 zijn de gehalten aan barium, cadmium, kobalt en xylenen licht verhoogd aangetoond, het gehalte aan zink is matig verhoogd en het gehalte aan nikkel sterk verhoogd aangetoond.

Alhoewel in de grond en het grondwater licht verhoogde gehalten van enkele stoffen zijn aangetoond, geven de onderzoeksresultaten geen aanleiding tot het instellen van verder onderzoek. Op basis van de onderzoeksresultaten is er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaar tegen de voorgenomen aanleg van een verbindingsweg en de bestemmingswijziging van het terrein.

Luchtkwaliteit

De effecten van de aanleg van de verbindingsweg op de luchtkwaliteit zijn meegenomen in het onderzoek dat in het kader van de N261 is uitgevoerd. Zie paragraaf 5.5 Luchtkwaliteit voor de resultaten van dat onderzoek.

Archeologie en cultuurhistorie

Voor wat betreft cultuurhistorie zijn de effecten van de gemeentelijke verbindingsweg meegenomen in paragraaf 5.6 Archeologie en cultuurhistorie.

²¹ Verkennend bodemonderzoek Kasteellaan/Klokkenlaan Loon op Zand (projectnummer 50524). Ingenieursbureau Mol, 23 oktober 2008.

Voor de verbindingsweg is een archeologisch onderzoek uitgevoerd.²² Hieronder volgt de conclusie van dit onderzoek, de volledige rapportage is als separate bijlage 23 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Conclusie

Voor het gebied gold een hoge verwachting op aantreffen van archeologische resten voor met name de Steentijd in de top van het bodemprofiel (podzolprofiel) onder een plaggendeek op de flank van een dekzandkop en op lage dekzandruggen. De bodem op de dekzandkop bleek echter voor het grootste gedeelte verstoord, waarbij het oorspronkelijke podzolprofiel vernietigd is. In boring 9 is een enkeerdgrond op een podzol B-horizont aangetroffen. Op lagere gedeeltes van het gebied, op en tussen lage dekzandruggen, komt in een aantal gevallen podzol B-horizont voor. In het verleden was de hoger gelegen dekzandkop echter een aantrekkelijker plaats voor een nederzetting of kamp. Vanwege het ontbreken van de oorspronkelijke in- en uitspoelingslagen en daarmee voormalige leefniveaus in een groot deel van het gebied is de kans klein dat binnen het gebied archeologische waarden intact aanwezig zijn.

Op basis van de resultaten van het onderzoek adviseert BAAC bv dat een archeologisch vervolgonderzoek niet noodzakelijk is.

Hoewel getracht is een zo gefundeerd mogelijk advies te geven op grond van de gebruikte onderzoeksmethoden, kan de aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het deel waar geen vervolgonderzoek wordt aanbevolen nooit volledig worden uitgesloten. BAAC bv wil er daarom op wijzen dat men bij bodemverstorende activiteiten alert dient te zijn op de aanwezigheid van archeologische waarden. Bij het aantreffen van deze waarden dient hiervan melding te worden gemaakt conform artikel 53 van de Monumentenwet 1988.

Water

De effecten van de aanleg van de verbindingsweg op water zijn meegenomen in het onderzoek dat in het kader van de N261 is uitgevoerd. Zie paragraaf 5.7 Water voor de resultaten van dat onderzoek.

Flora en fauna

In het kader van de gemeentelijke verbindingsweg is een natuurtoets uitgevoerd.²³ Hieronder volgt de conclusie van deze natuurtoets. De volledige rapportage is als separate bijlage 24 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

²² Loon op Zand, plangebied Klokkenlaan – Kasteellaan, bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek (karterende fase) (BAAC rapport V-08.0435). BAAC bv, januari 2009.

²³ Natuurtoets fase 2 ontsluitingsweg N261 (B02043.000023). Arcadis, 20 januari 2010.

Conclusie

Beschermde gebieden: Natura 2000

De plannen leiden niet tot effecten op Natura 2000-gebied. Gezien afstand van het gebied tot de Loonse en Drunense Duinen en het feit dat de bebouwde kom van het dorp Loon op Zand ook tussen het gebied en dit Natura 2000-gebied ligt, worden geen effecten verwacht. Significante effecten worden uitgesloten.

Beschermde gebieden: Groene hoofdstructuur

De werkzaamheden in het gebied hebben geen ruimtebeslag op de GHS tot gevolg. Overige effecten op wezenlijke kenmerken zijn uitgesloten, omdat het in de directe omgeving alleen geïsoleerde bosgebieden betreft. Wanneer de Verordening ruimte van kracht wordt, worden deze gebieden uit de GHS gehaald. De aanleg van de nieuwe weg heeft ruimtebeslag tot gevolg op het RNLE-landschapsdeel. Dit maakt onderdeel uit van het AHS-landschap. Voor verlies aan waarden moet worden gecompenseerd.

Beschermde soorten

De werkzaamheden in het gebied hebben de volgende effecten op beschermde soorten:

- Werkzaamheden in het broedseizoen leiden tot verstoring en vernietiging van nestplaatsen van verschillende vogelsoorten;
- In het gebied komen verschillende algemeen voorkomende kleine grondgebonden zoogdieren en amfibieën voor. De werkzaamheden leiden mogelijk tot onopzettelijk doden, verstoring en vernietiging van leefgebieden. Bovendien vormt de nieuwe weg een barrière voor aanwezige soorten;
- Door verlichting verdwijnen vliegroutes van vleermuizen. Bovendien leidt de kap van de bomen aan de Kasteellaan tot vernietiging van vaste verblijfplaatsen van de Rosse vleermuis en Grootoorvleermuis. Mitigerende maatregelen voorkomen dat de soort schade ondervindt vanwege het vernietigen van vaste verblijfplaatsen;
- Met uitzondering van vleermuizen geldt voor de overige beschermde soorten ten aanzien waarvan verboden handelingen te verwachten zijn, een algemene vrijstelling bij ruimtelijke ingrepen in het kader van de AmvB art. 75 van de Flora- en faunawet.

Mitigatie en compensatie: RNLE-landschap

Voor ruimtebeslag op het RNLE-landschap dient gecompenseerd te worden. RNLE-landschap bestaat voor tweederde deel uit bos en natuur met daaromheen landbouwgronden. In deze delen wordt gericht op het versterken van onderliggende relaties zodat gebieden ontwikkelen tot zelfstandige, groene en landelijke gebieden (Ministerie van LV, Landschap ontwikkelen van kwaliteit).

In kader van het ontwikkelen van onderliggende relaties kan langs de weg een bomenrij worden aangeplant. Op deze manier wordt de weg in het landschap ingepast en vindt compensatie en versterking van de RNLE plaats. Bij voorkeur wordt gekozen voor een dubbele bomenrij met gebiedseigen bomen als de Beuk. Bijkomend voordeel is dat de vliegroute voor vleermuizen behouden blijft. Compensatie dient uitgevoerd te worden na goedkeuring van de provincie Noord-Brabant.

Mitigatie en compensatie: beschermde soorten

Uit de natuurtoets volgen de volgende aanbevelingen met betrekking tot beschermde soorten:

- Werkzaamheden worden uitgevoerd buiten het broedseizoen. Wanneer het niet mogelijk is buiten het broedseizoen te werken, dient de vegetatie wel buiten het broedseizoen verwijderd te worden. Hiermee wordt voorkomen dat broedvogels zich in het projectgebied of direct omgeving vestigen;
- Vanwege de aanwezigheid van kleine zoogdieren en amfibieën wordt aangeraden werkzaamheden zoveel mogelijk buiten het winterseizoen uit te geven. De meest gunstige periode voor werkzaamheden is van 15 juli tot het winterseizoen. Dit is buiten het broedseizoen en kleine zoogdieren en amfibieën hebben de mogelijkheid het gebied te ontvluchten bij aanvang van de werkzaamheden;
- De vliegroute voor vleermuizen blijft behouden wanneer langs de weg bomen worden aangeplant. Hier wordt een dubbele bomenrij van gebiedseigen bomen als de Beuk aanbevolen. Voordeel hiervan is dat verliezen van het RNLE-landschapsdeel tegelijkertijd worden gecompenseerd. Daarnaast moet verlichting van de weg dusdanig worden aangepast, dat deze zo min mogelijk uitstraalt;
- Voor het verlies van vaste verblijfplaatsen van de Rosse vleermuis en de Grootoorvleermuis dienen mitigerende maatregelen te worden genomen;
 - De bomen worden gekapt op een moment dat geen vleermuizen aanwezig zijn. dit dient voor de kap door een vleermuisdeskundige gecontroleerd te worden. De meest gunstige periode is de maand augustus. In deze maand is de boomholte niet in gebruik als kraamkolonie of winterverblijfplaats. Mogelijk is de holte nog in gebruik als zomerverblijfplaats, maar dit is afhankelijk van de weersomstandigheden;
 - Door delen van de stammen met de gaten in of naast de nieuwe bomenrij te plaatsen blijven de vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen en hollenbroeders behouden. Tijdens het kappen van de grote beuken moet erop gelet worden dat de delen met hollen behouden blijven. De tijd tussen het kappen van de bomen en het plaatsen van de stammen moet zo kort mogelijk zijn;
 - De mitigerende maatregelen worden bij voorbaat getoetst door Dienst Landelijk Gebied (DLG) door middel van een ontheffingsaanvraag.

Wanneer voldoende maatregelen genomen zijn, wordt de ontheffingsaanvraag positief afgewezen. Met andere woorden: negatieve effecten en overtredingen van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet zijn uitgesloten, omdat voldoende mitigerende maatregelen zijn genomen.

Technische infrastructuur

Binnen het gebied zijn diverse kabels en leidingen aanwezig. Er is onderzoek gedaan naar de ligging van deze kabels en leidingen. Bij de uitvoer van de werkzaamheden zal rekening worden gehouden met de aanwezige kabels en leidingen.

6. DE PLANBESCHRIJVING

6.1 Inleiding

Het doel van de reconstructie van de N261 tussen Waalwijk en Tilburg is het oplossen van congestie- en verkeersveiligheidsproblemen op deze provinciale weg, waardoor een duurzame en ook duurzaam veilige oplossing voor de regionale bereikbaarheid ontstaat.

In dit hoofdstuk zal allereerst het wegtracé beschreven worden met de bijbehorende aansluitingen en overige voorzieningen. Onderzocht is of de aansluitingen de verwachte verkeersintensiteiten aankunnen. Hier wordt in paragraaf 6.3 nader aandacht aan besteed.

De ombouw heeft consequenties voor de verkeerssituatie in Loon op Zand. Deze consequenties worden beschreven in paragraaf 6.4.

Het is niet te voorkomen dat de natuur wordt aangetast door de reconstructie. Hoe deze aantasting gecompenseerd zal worden komt in paragraaf 6.5 aan de orde.

6.2 Het wegtracé met bijhorende aansluitingen

Het wegtracé staat afgebeeld op nevenstaande tekening.

Algemene kenmerken wegtracé

Het tracé heeft de volgende infrastructurele kenmerken:

- De N261 wordt ingericht als een stroomweg waarbij de maximumsnelheid 100 km/uur is.
- Vanaf de knoop A59/N261 tot de aansluiting Tilburg-noord wordt de N261 ingericht als een autoweg met 2 x 2 rijstroken met halfverharde bermen (bergingszones).
- Aan de zuidzijde eindigt de autowegstatus van de N261 bij de aansluiting op de noordoost- en noordwesttangent van Tilburg. Daar is Tilburg voornemens het doorgaande verkeer via de noordoost- en noordwesttangent te leiden en de bestaande N261 door Tilburg af te waarden. Zolang die routes daarvoor nog niet gereed zijn kan de autowegstatus in Tilburg bij de eerste aansluiting met verkeerslichten worden beëindigd.
- De aansluitingen van de N261 zijn duurzaam veilig vormgegeven.

- Om frontale conflicten te vermijden, blijft een middenberm of een geleiderail gehandhaafd, afhankelijk van de beschikbare ruimte.
- Bij kunstwerken / kruisingen wordt in principe de middenberm doorgezet.
- De wegingdeling is volgens een gewenst principe-dwarsprofiel, voor bijzondere situaties kan een minimum dwarsprofiel toegepast worden.
- Het voorkeursalternatief is zo ontworpen dat er ten zuiden van de PKO-weg aanliggende busstroken worden gerealiseerd. Deze stroken zijn ten behoeve van lijnbussen in het geval van congestie.

Tussen de A59 en de Europalaan zal de weg begeleid worden door een verlichting in een portaal opstelling. Tussen de Europalaan en de Hoge Steenweg wordt geen verlichting geplaatst in verband met de aanwezige natuurgebieden. Vanaf de Hoge Steenweg wordt verlichting aangebracht vanuit de zijbermen.

De langs het tracé gelegen A-watergangen zijn voorzien van een 5 meter brede onderhoudsstrook. De overige aanwezige sloten hebben een onderhoudsstrook van 3 meter.

Nieuw knooppunt N261 - A59

Parallel aan de A59 worden waar nodig rangeerbanen aangelegd. Op deze rangeerbanen vindt de uitwisseling plaats met de N261 en de lokale wegen. De ontsluiting van de wijk rondom de Taxandriaweg richting A59 en N261 en het bedrijventerrein De Haven – aan de noordzijde van de A59 – vindt plaats via een nieuwe wegverbinding parallel aan de N261 tussen de nieuwe (turbo-)rotonde in de Taxandriaweg en de nieuwe (turbo-)rotonde bij het bedrijventerrein, ten noorden van de A59. Deze laatste (turbo-)rotonde geeft ook aansluiting op de A59 richting Rotterdam en indirect op de N261 richting Tilburg. Hiervoor is een vervanging van het huidige viaduct N261/A59 noodzakelijk. Tevens wordt bij het nieuwe viaduct ruimte gereserveerd voor een mogelijke uitbreiding van de A59 (2 x 3 rijstroken).

In verband met het natuurgebied Langstraat gelegen langs de zuidwest kant van de A59 wordt de verbindingsweg tussen de A59 en N261 zo dicht mogelijk langs de A59 gelegd. Verplaatsing ter plaatse van de A59 naar het noorden is overwogen maar vanwege de ligging van het bedrijventerrein aldaar, niet haalbaar geacht.

Voor het fietsverkeer in relatie tot het bedrijventerrein ten noorden van de A59 zal ter vervanging van de huidige route langs de N261 een fietsviaduct over de A59 worden gerealiseerd in het verlengde van de Besoyensestraat (tussen de huidige kruising A59/N261 en kruising A59/Emmikhovensestraat in). Daarmee is de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor fietsers gewaarborgd.

Aansluiting N261 – PKO-weg / Noorder Allee

De N261 wordt half verdiept aangelegd en op de tunnelbak komt een rotonde. De N261 is circa 50 meter in westelijke richting verschoven, teneinde voldoende ruimte te creëren om het hoogteverschil tussen de rotonde en de aansluiting van meubelboulevard Zanddonk met een acceptabele helling te kunnen overbruggen.

De verkeersstromen kunnen verwerkt worden met een turborotonde waarbij twee doorgaande linksaf stroken in de relatie PKO-weg – Tilburg worden aangebracht. In de tegengestelde richting wordt een bypass aangelegd. Dit type rotonde wordt ook wel een knierotonde genoemd. Het gebouw van Groenrijk ten westen van de N261 wordt gespaard. Het tankstation langs de N261 blijft bereikbaar via de toe- en afritten van de invoeger N261 richting A59.

Ten noorden van de PKO weg komt een nieuw fietsviaduct. Deze verbindt de kern Waalwijk met landgoed Driessen. Daarnaast wordt hier in de toekomst een bushalte aangelegd.

Aansluiting N261 – Bevrijdingsweg

De N261 blijft op de huidige hoogte gehandhaafd en de Bevrijdingsweg wordt daar overheen geleid door middel van een viaduct en aangesloten door middel van een kwart Klaverblad aansluiting. De afritten zijn zo dicht mogelijk langs de hoofdrijbaan geprojecteerd, waardoor zo min mogelijk beslag op de ruimte in de omgeving wordt gelegd. Aan de oostzijde kan worden volstaan met een invoegoplossing. De westelijke afrit komt voor een deel op het huidige parkeerterrein van Hotel NH Waalwijk te liggen. In het ontwerp is voor het Hotel NH Waalwijk een inrit opgenomen aan de Bevrijdingsweg (alleen toerit), de uitrit is gesitueerd aan de Tilburgseweg.

Northern Petroleum Nederland BV

Northern Petroleum Nederland BV is een gaswinningsbedrijf gevestigd nabij de aansluiting N261 - Bevrijdingsweg, ten oosten van de N261. Het ontwerp van de weg heeft gronden nodig, die in eigendom zijn van dit bedrijf. Een smalle strook aan de westzijde van het terrein, met daarop gelegen een aarden zichtwal, dient te worden verworven. Deze strook grond is gelegen buiten het hekwerk van de bestaande inrichting. In het ontwerp wordt hier rekening mee gehouden door de zichtwal te vervangen door een keerwand langs de oprit richting Waalwijk. Deze keerwand heeft tevens een voertuigkerende functie.

De aankoop van de gronden heeft verder geen gevolgen voor de gaswinning zelf.

Aansluiting N261 – Europalaan

De aansluiting bij de Europalaan (richting Efteling) is gewijzigd ten opzichte van eerdere ontwerpen om het ruimtebeslag op het Natura 2000 gebied Loonse en Drunense duinen zo veel mogelijk te voorkomen. Hier is gekozen voor een ongelijkvloerse T-kruising met parallel gelegen op- en afritten (Haarlemmermeeroplossing), die naar het viaduct over de halfverdiepte N261 leiden. Twee verkeerslichtinstallaties op de T-kruising leiden het verkeer in goede banen. Door een asverschuiving van de N261 in oostelijke richting, blijft het Eftelinghotel gespaard.

Aansluiting N261 – Loon op Zand

Oorspronkelijk had de nieuwe aansluiting ten zuiden van Loon op Zand de vorm van een Haarlemmermeeraansluiting. Dit leidde door de toenmalige situering tot verlies aan 'natuurparel' aan de westzijde van de N261. Om dit effect in de Ecologische hoofdstructuur te voorkomen is gekozen voor aanpassingen. Immers voor de EHS geldt het 'nee tenzij principe': geen ingrepen tenzij er geen andere mogelijkheden zijn.

Een andere reden voor wijziging is de wens van de gemeente Loon op Zand om de ontsluitingsstructuur verder te optimaliseren (zie ook paragraaf 6.4)

De nieuwe aansluiting bestaat aan de oostkant en westkant van de N261 opnieuw uit een Haarlemmermeeroplossing, met aan beide zijden van de N261 rotondes. Aan de westzijde wordt nu ook de parallelweg van de N261 op deze rotonde en daarmee op de N261 aangesloten.

Om omrijdafstanden voor verkeer van en naar Loon op Zand te voorkomen, is de aansluiting zo dicht mogelijk bij de kern van Loon op Zand gerealiseerd, zodanig dat ook een goede verbinding naar de ontsluitingsweg van de wijk Molenwijck kan worden gerealiseerd. Met deze locatie wordt tegelijk een voldoende grote afstand tot de aansluiting Tilburg-Noord bereikt. De gedachte van één aansluiting van een kern met een beperkt inwoneraantal past in de filosofie van duurzaam veilig ontwerpen, waarbij op gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen het aantal aansluitingen beperkt wordt gehouden.

Busverbindingen/ busstation Hoge Steenweg

Een specifiek aandachtspunt in het ontwerp vormt de afwikkeling van het busverkeer, waarin het huidige busstation bij de aansluiting Hoge Steenweg een belangrijke rol speelt. In de nieuwe situatie blijft het busstation nabij de Hoge Steenweg gehandhaafd. Voor het busverkeer in noordelijke richting wordt vanaf de N261 een afrit gemaakt naar het huidige busstation en blijft er een doorsteek gehandhaafd voor busverkeer vanaf de Hoge Steenweg richting N261-noord. Voor het busverkeer in zuidelijke richting wordt direct ten zuiden

van de huidige fietstunnel nabij de Hoge Steenweg, ten westen van de N261, een nieuw busstation gecreëerd. De sociale veiligheid in en rond de tunnel is een belangrijk aandachtspunt. Hiervoor heeft een onderzoek²⁴ plaatsgevonden. Paragraaf 5.8 gaat hier verder op in.

Voor de stopdienst lijn 136 zal in zuidelijke richting vanaf het busstation een doorsteek naar de parallelle wegverbinding (Heideweg) worden gemaakt, waarbij dit busverkeer via de ongelijkvloerse kruising Bergstraat het centrum van Loon op Zand kan aandoen. De consequenties voor de routing en halteplaatsen binnen Loon op Zand moeten daarbij nog nader bekeken worden.

Ecoduct Loonse en Drunense Duinen

Faunavoorzieningen, zoals een ecoduct, zorgen voor de uitwisseling van fauna tussen verschillende gebieden. Het ecoduct Loonse en Drunense Duinen (kruisend met de N261) is één van de zes geplande grote faunavoorzieningen uit het rapport "Ontsnippering Noord-Brabant".

Het ecoduct zal gesitueerd worden ten noorden van Loon op Zand en bestaat uit een viaduct van 50 meter breed over de provinciale weg N261 met aan weerszijden van de weg grondterpen. Aan de westzijde heeft de grondterp een flauw talud. Aan de oostzijde zal de grondterp de vorm krijgen van een drietand met flauwe taluds.

6.3 Capaciteitstoets aansluitingen N261

Al eerder is aangegeven dat in 2010 met een nieuw verkeersmodel nieuwe berekeningen zijn gemaakt voor de te verwachten verkeersintensiteiten op de N261 en de aansluitingen. Onderzocht is of de aansluitingen op de N261 deze verkeersintensiteiten aankunnen. Dit onderzoek 'Resultaten verkeerskundige toets aansluitingen N261' is als separate bijlage 25 bij deze toelichting gevoegd.²⁵

Uit de analyse van de berekende verkeersstromen op de A59, N261 en op de aansluitingen van de N261 kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Er is een grote toename van het verkeer op de doorgaande wegen A59 en N261 2020 ten opzichte van de intensiteiten in 2007. De wegvakken van de A59 kunnen met de huidige 2x2 rijstroken de berekende intensiteiten niet verwerken en ook de wegvakken van de N261 zullen bij de voorgestelde vormgeving zwaar belast gaan worden.

²⁴ Sociale veiligheid fiets- en voetgangerstunnel Loon op Zand; SOAB Breda; Januari 2008.

²⁵ Resultaten verkeerskundige toets aansluitingen N261. DHV, april 2010.

- Op de aansluitingen van de N261 kan het verkeersaanbod volgens de prognose voor 2025 worden verwerkt.
- Ook bij de aansluiting van de Europalaan, waarbij met een bezoekersaantal van de Efteling van 25.000 bezoekers per dag is gerekend, kan het verkeer goed worden verwerkt.

6.4 Toekomstige verkeerssituatie Loon op Zand

Eén van de doelen van de ombouw van de N261 is de verkeersoverlast in de kern Loon op Zand te beperken. Uit nieuwe berekeningen blijkt (het rapport met deze berekeningen wordt bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd), dat door de nieuwe zuidelijke aansluiting op de N261 het doorgaande verkeer vanuit het buitengebied van Loon op Zand en Udenhout niet meer door Loon op Zand zal rijden. Door het verdwijnen van het sluipverkeer door Loon op Zand zal de kwaliteit van het centrum toenemen en wordt het daar aantrekkelijker voor bewoners en toeristen.

De kern van Loon op Zand zal verder worden ontlast door de aanleg, medio 2011, van de verbindingsweg Molenwijck-zuid – Kasteellaan. De plannen voor de aanleg van deze weg zijn al gemaakt bij de eerste bouwplannen voor de wijk Molenwijck.

Deze verbindingsweg Molenwijck-zuid sluit met een rotonde aan op de Kasteellaan en zal via een nieuwe verbindingsweg direct worden aangesloten op de nieuwe aansluiting van Loon op Zand met de N261. Hierdoor ontstaat er voor de bewoners van Molenwijck een directe verbinding naar deze autoweg.

Anderzijds zal de kern van Loon op Zand – zonder extra maatregelen – extra belast worden met verkeer uit Oud-Loon en verkeer met herkomst en bestemming bedrijventerrein De Hoogt richting deze nieuwe aansluiting met de N261. Om geschetste situatie te voorkomen is gekozen voor een directe verbinding van De Hoogt naar deze nieuwe aansluiting via Bergstraat en Heide-weg. De Bergstraat krijgt in de richting van het centrum een knip om te voorkomen dat deze smalle woonstraat overbelast wordt met doorgaand verkeer.

Na realisatie van deze nieuwe verbindingsweg, waarvoor een aparte procedure zal worden doorlopen, zal de verkeersoverlast in de kern Loon op Zand tot een minimum zijn beperkt.

6.5 Compensatie aantasting natuur

De N261 ligt deels in of grenst aan gebieden die middels de Structuurvisie van Noord-Brabant planologisch beschermd zijn. Het aanleggen van de ongelijkvloerse kruisingen en nieuwe op- en afritten en het hieruit voortvloeiende ruimtebeslag op planologisch beschermde gebieden geeft aanleiding tot compensatie, zoals vastgesteld in de 'beleidsregel natuurcompensatie' van de Provincie Noord-Brabant (2005). Er is een compensatieplan²⁶ opgesteld (zie ook separate bijlage 26). Momenteel vindt een actualisatie van dit compensatieplan plaats. De uitkomsten hiervan zullen worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Compensatietaakstelling

Uit dit plan blijkt, dat de totale compensatietaakstelling bijna 26 ha omvat. De natuurcompensatie voor de aantasting van de EHS en groenblauwe mantel als gevolg van de aanpassing van de N261 is voorzien:

1. in het natuurgebied 'de Margriet' gelegen in de gemeente Haaren. Voor een deel wordt aangesloten op een lopende kavelruil.
2. op enkele percelen in de gemeente Loon op Zand nabij het Blauwe Meer (de percelen kadastraal bekend als gemeente Loon op Zand, sectie K, nummers 2038 en 2056, deze gronden zijn in bezit van de provincie Noord-Brabant).

De oppervlakte van al deze percelen is met ruim 27 hectare toereikend om de compensatietaakstelling te realiseren.

Gronden nabij natuurgebied de 'Margriet'

Voor de gronden nabij het natuurgebied de Margriet, gelegen in de gemeente Haaren, wordt een aparte procedure gevolgd door de gemeente Haaren. Op het moment van vaststelling van dit bestemmingsplan zal ook de planologische procedure in Haaren doorlopen zijn.

Percelen Loon op Zand

Inmiddels heeft Gedeputeerde Staten een verzoek ingediend bij het college van B&W van de gemeente Loon op Zand om de twee percelen in Loon op Zand om te zetten in natuur ten behoeve van de compensatietaakstelling. De percelen in Loon op Zand zijn in bezit van de provincie Noord-Brabant en als agrarische grond in gebruik. Na de bestemmingsplanwijziging worden de betreffende percelen begrensd als EHS. Als gevolg van de begrenzing als EHS, wordt het beschermingsregime van de Verordening Ruimte van toepassing op de percelen. Dit betekent dat geen significant negatieve effecten (in de zin van fysieke aantasting of verstoring) meer mogen plaatsvinden als gevolg van plannen, projecten en andere handelingen.

²⁶ Ombouw Provinciale weg N261 Compensatieplan 2010. Arcadis, 7 juni 2010.

De percelen in Loon op Zand zijn meegenomen in dit bestemmingsplan.

Ontsnipperingsmaatregelen

Als gevolg van de ombouw van de N261 worden geen additionele effecten verwacht op de ecologische samenhang van de aangrenzende natuurgebieden omdat de N261 er al lang ligt. Toch erkent de provincie dat de bestaande versnippering in de Loonse en Drunense duinen en bij Huis ter Heide een wezenlijk probleem is. De volgende ontsnipperingsmaatregelen zijn voorgesteld, dan wel gerealiseerd:

1. De aanleg van een ecoduct ten zuiden van Hooispoor. Het ecoduct moet geschikt worden voor onder andere grote grazers en dassen. De aanleg van het ecoduct is voorzien voor de periode 2013-2015 (wordt in het bestemmingsplan 'N261, Reconstructie Zuid' mogelijk gemaakt).
2. Tussen Loon op Zand-Zuid en de Tangenten van Tilburg-Noord zijn vier faunatunnels gerealiseerd (één grote reeëntunnel en drie kleinere faunatunnels). Één van deze faunatunnels wordt verplaatst. De faunavoorziening bevindt zich nu ter hoogte van hm 9.56 en zal in zuidelijke richting verplaatst worden. De beste plek daarvoor is ter hoogte van hm 9.30. De kleinwildtunnel komt met een uitgang in het bosje en aan de andere zijde op de perceelsgrens van bos met weiland. Er kan volstaan worden met het aanbrengen van een faunavoorziening waarbij in de berm tussen de N261 en de Heideweg een open passage wordt aangebracht waarna de dieren via een tweede faunavoorziening onder de Heideweg door kunnen.
3. er worden een vleermuiskelder aangelegd.

7. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de gewenste ontwikkeling in het plangebied juridisch is vertaald.

Het bestemmingsplan bestaat uit een plankaart (verbeelding) en regels en gaat vergezeld van een toelichting. De juridische betekenis van deze drie onderdelen van een bestemmingsplan wordt kort uiteengezet:

- **verbeelding:** de verbeelding vormt tezamen met de regels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De rol van de verbeelding is tweeledig. Ten eerste dient het ter ondersteuning of als verlengstuk van de regels, ten tweede visualiseert het de bestemmingen;
- **regels:** de regels vormen een deel van het juridisch kader van het bestemmingsplan. Het kent bepalingen over de toegelaten bebouwing, regelingen omtrent het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken en gebruik van de grond;
- **toelichting:** in juridisch opzicht heeft een toelichting geen bindende werking. Desondanks heeft de toelichting een bijzonder waardevolle betekenis bij de interpretatie van de planregels en de onderbouwing van het plan.

7.2 Systematiek

De indeling van de regels in onderhavig plan is als volgt:

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Dit hoofdstuk omvat een artikel betreffende een aantal noodzakelijke begripsomschrijvingen en een artikel dat bepaalt op welke wijze gemeten wordt.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

Binnen de bestemming is het volgende stramien als uitgangspunt genomen:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- afwijken van de bouwregels (facultatief);
- specifieke gebruiksregels (facultatief);
- afwijken van de gebruiksregels (facultatief);
- aanlegvergunning (facultatief);
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde of van werkzaamheden (facultatief);

- wijzigingsbevoegdheid (facultatief).

Hoofdstuk 3: Algemene regels

- *anti-dubbeltelbepaling*: De bepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.
- *algemene bepaling met betrekking tot ondergrondse werken, werkzaamheden en bouwwerken*: Voor het uitvoeren van ondergrondse werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken gelden geen beperkingen.
- *algemene aanduidingsregels*: Voor het grondwaterbeschermingsgebied is een gebiedsaanduiding opgenomen, waarvoor een regeling is opgenomen.
- *algemene afwijkingsregels*: In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsmogelijkheden die gelden voor meerdere dan wel alle bestemmingen in het plan.
- *algemene wijzigingsregels*: In deze bepaling wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om het plan op bepaalde onderdelen te wijzigen. Hierbij gaat het om wijzigingsbevoegdheden die gelden voor meerdere dan wel alle bestemmingen in het plan.
- *algemene procedureregels*: In deze bepaling worden de procedures beschreven die van toepassing zijn.

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

- *overgangsrecht*: Het overgangsrecht is opgenomen zoals aangegeven in het Besluit ruimtelijke ordening.
- *Slotbepaling*: Als laatste is de slotbepaling opgenomen. Deze bepaling bevat zowel de titel van het plan als de vaststellingsbepaling.

7.3 Beschrijving bestemmingen gemeente Loon op Zand

In het plangebied van de gemeente Loon op Zand komen de bestemmingen 'Natuur', 'Verkeer', 'Water' en de dubbelbestemmingen 'Leiding - Gas', 'Leiding - Water' en 'Waterstaat - Beschermingszone watergang' voor. Hieronder worden deze bestemmingen kort toegelicht.

Natuur

Gebruik

De gronden behorende bij het talud van het ecoduct zijn bestemd als Natuur. Hiervoor is tevens de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ecoduct' opgenomen. Daarnaast zijn er twee percelen bestemd als Natuur in het kader van natuurcompensatie.

Bouwen

Op de gronden zijn geen gebouwen toegestaan. De hoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 1 meter.

Verkeer

Gebruik

De gronden die op de kaart zijn aangewezen voor 'Verkeer', zijn in hoofdzaak bestemd voor wegen en met de wegen verband houdende voorzieningen zoals op- en afritten, viaducten, enz. Voor een uitgebreide opsomming wordt verwezen naar artikel 4 van de regels. De wegas mag uitsluitend worden gesitueerd ter plaatse van de figuur 'as van de weg'. Een afwijking is opgenomen om hiervan af te wijken met maximaal 1 meter naar beide zijden. De weg mag maximaal 2 x 2 rijstroken bevatten. In de lijst met begrippen is het begrip rijstrook nader gedefinieerd als een gemarkeerde strook van een rijbaan, die voldoende breed is voor rijdende voertuigen, met uitzondering van busstroken, op- en afritten, aansluitingen en opstelplaatsen. Ook voor het afwijken van het aantal rijstroken is een afwijkmogelijkheid opgenomen.

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidscherm' mag een geluidscherm of een geluidswal worden opgericht.

Daarnaast is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ecoduct' op de verbeelding opgenomen. Binnen deze aanduiding dient een ecoduct gerealiseerd te worden. Deze aanduiding is gelegen binnen zowel de bestemming Verkeer als de bestemming Natuur.

De reconstructie van de N261 wordt op de volgende manieren gewaarborgd in dit bestemmingsplan:

- a) begrenzing van de weg door de bestemming 'Verkeer';

- b) in artikel 4.4.2 is een uitvoeringsbepaling opgenomen waarin is bepaald dat de reconstructie van de weg, kunstwerken en andere met deze wegenverband houdende voorzieningen moeten voldoen aan het akoestische onderzoek.

Er is in het plan enige flexibiliteit opgenomen om de aannemer bepaalde vrijheden te bieden bij de uitvoering van de reconstructie.

Bouwen

Voor de toegestane gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen geldt een maximale oppervlakte van 15 m² en een maximale hoogte van 3 meter.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde is een maximale hoogte opgenomen van 3 meter (met uitzondering van voorwerpen van beeldende kunst en kunstwerken). De bouwhoogte van bewegwijzering, lichtmasten etc. mag niet meer bedragen dan 12 meter.

De minimale hoogte voor geluidschermen en geluidswallen is gekoppeld aan het uitgevoerde akoestische onderzoek, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is opgenomen. In principe mag de hoogte van een geluidwerende voorziening lager zijn dan de berekende hoogte in het akoestisch onderzoek. Maar dan moet wel blijken uit aanvullend akoestisch onderzoek, dat de geluidsbelasting op de nabijgelegen woningen gelijk of minder is dan berekende geluidsbelasting uit het akoestisch onderzoek. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als bij de daadwerkelijke uitvoering van de werken door het gebruik van een ander type asfalt (nog 'geluidsarmer') of een lagere hoogte van een viaduct het scherm ook minder hoog kan.

De maximale hoogte van een geluidscherm of geluidswal mag maximaal 0,5 meter hoger zijn dan de berekende hoogte in het akoestisch onderzoek. Tevens mag de aanduiding geluidscherm aan weerszijden met maximaal 50 meter worden verlengd.

Bij de uitvoering van de aanleg van de weg is de hoogte van de kunstwerken ook gerelateerd aan het akoestisch onderzoek, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is opgenomen.

De hoogte van de andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is gerelateerd aan het begrip peil. Indien sprake is van een bouwwerk, geen gebouw zijnde dat gerealiseerd wordt boven peil (bijvoorbeeld op een viaduct) dan is het peil gerelateerd aan bovenkant verharding van de weg. Dit betekent dat in die situatie dus wordt gemeten vanuit peil.

Water

Gebruik

De A- en B-watergangen gelegen in het plangebied zijn specifiek bestemd tot 'Water'. Voor de A-watergangen is tevens een beschermingszone opgenomen van 5 meter aan weerszijden van de watergang.

Bouwen

Op deze gronden zijn geen gebouwen toegestaan. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn maximale hoogtes en oppervlaktes opgenomen.

Leiding – Gas

Gebruik

Voor de bescherming van de zich binnen het plangebied bevindende aardgasleidingen is deze dubbelbestemming opgenomen.

De dubbelbestemming heeft voorrang boven de andere geldende bestemmingen, en legt beperkingen op aan deze onderliggende bestemmingen.

Bouwen

Er zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. Het bouwen van gebouwen is binnen de dubbelbestemming alleen middels een ontheffing toegestaan. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden is een vergunningstelsel opgenomen. Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden is niet noodzakelijk indien de werkzaamheden betrekking hebben op de verlegging van leidingen in verband met de reconstructie van de N261.

Leiding – Water

Gebruik

Voor de bescherming van de zich binnen het plangebied bevindende waterleiding(en), is deze dubbelbestemming opgenomen.

De dubbelbestemming heeft voorrang boven de andere geldende bestemmingen, en legt beperkingen op aan deze onderliggende bestemmingen.

Bouwen

Er zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. Het bouwen van gebouwen is binnen de dubbelbestemming alleen middels een ontheffing toegestaan. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden is een vergunningstelsel opgenomen. Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden is niet noodzakelijk indien de werkzaamheden betrekking hebben op de verlegging van leidingen in verband met de reconstructie van de N261.

Waterstaat – Beschermingszone watergang

Gebruik

Voor de A-watergangen binnen het plangebied is een dubbelbestemming opgenomen om de gronden gelegen binnen 5 meter aan weerszijden van de watergang te beschermen.

Bouwen

Er zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. Het bouwen van gebouwen is binnen de dubbelbestemming alleen middels een ontheffing toegestaan. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden is een vergunningstelsel opgenomen. Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden is niet noodzakelijk indien de werkzaamheden betrekking hebben op de reconstructie van de N261.

7.4 Beschrijving bestemmingen gemeente Waalwijk

In het plangebied van de gemeente Waalwijk komen de bestemmingen 'Verkeer', 'Water' en de dubbelbestemmingen 'Leiding - Gas' en 'Waterstaat – Beschermingszone watergang' voor. Hieronder worden deze bestemmingen kort toegelicht.

Verkeer

Gebruik

De gronden die op de kaart zijn aangewezen voor 'Verkeer', zijn in hoofdzaak bestemd voor wegen en met de wegen verband houdende voorzieningen zoals op- en afritten, viaducten, enz. Voor een uitgebreide opsomming wordt verwezen naar artikel 4 van de regels. De wegas mag uitsluitend worden gesitueerd ter plaatse van de figuur 'as van de weg'. Een afwijking is opgenomen om hiervan af te wijken met maximaal 1 meter naar beide zijden. De weg mag maximaal 2 x 2 rijstroken bevatten. In de lijst met begrippen is het begrip rijstrook nader gedefinieerd als een gemarkeerde strook van een rijbaan, die voldoende breed is voor rijdende voertuigen, met uitzondering van busstroken, op- en afritten, aansluitingen en opstelplaatsen. Ook voor het afwijken van het aantal rijstroken is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen.

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidsscherm' mag een geluidsscherm of een geluidswal worden opgericht.

Daarnaast is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ecoduct' op de verbeelding opgenomen. Binnen deze aanduiding dient een ecoduct gerealiseerd

te worden. Deze aanduiding is gelegen binnen zowel de bestemming Verkeer als de bestemming Natuur.

De reconstructie van de N261 wordt op de volgende manieren gewaarborgd in dit bestemmingsplan:

- a) begrenzing van de weg door de bestemming 'Verkeer';
- b) in artikel 4.3.2 is een uitvoeringsbepaling opgenomen waarin is bepaald dat de reconstructie van de weg, kunstwerken en andere met deze wegenverband houdende voorzieningen moeten voldoen aan het akoestische onderzoek.

Er is in het plan enige flexibiliteit opgenomen om de aannemer bepaalde vrijheden te bieden bij de uitvoering van de reconstructie.

Bouwen

Voor de toegestane gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen geldt een maximale oppervlakte van 15 m² en een maximale hoogte van 3 meter.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde is een maximale hoogte opgenomen van 3 meter (met uitzondering van voorwerpen van beeldende kunst en kunstwerken). De bouwhoogte van bewegwijzering, lichtmasten etc. mag niet meer bedragen dan 12 meter.

De minimale hoogte voor geluidschermen en geluidswallen is gekoppeld aan het uitgevoerde akoestische onderzoek, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is opgenomen. In principe mag de hoogte van een geluidwerende voorziening lager zijn dan de berekende hoogte in het akoestisch onderzoek. Maar dan moet wel blijken uit aanvullend akoestisch onderzoek, dat de geluidsbelasting op de nabijgelegen woningen gelijk of minder is dan berekende geluidsbelasting uit het akoestisch onderzoek. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als bij de daadwerkelijke uitvoering van de werken door het gebruik van een ander type asfalt (nog 'geluidsarmer') of een lagere hoogte van een viaduct het scherm ook minder hoog kan.

De maximale hoogte van een geluidscherm of geluidswal mag maximaal 0,5 meter hoger zijn dan de berekende hoogte in het akoestisch onderzoek. Tevens mag de aanduiding geluidscherm aan weerszijden met maximaal 50 meter worden verlengd.

Bij de uitvoering van de aanleg van de weg is de hoogte van de kunstwerken ook gerelateerd aan het akoestisch onderzoek, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is opgenomen.

De hoogte van de andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde is gerelateerd aan het begrip peil. Indien sprake is van een bouwwerk, geen gebouw zijnde dat gerealiseerd wordt boven peil (bijvoorbeeld op een viaduct) dan is het peil gerelateerd aan bovenkant verharding van de weg. Dit betekent dat in die situatie niet wordt gemeten vanuit peil.

Water

Gebruik

De A- en B-watergangen gelegen in het plangebied zijn specifiek bestemd tot 'Water'. Voor de A-watergangen is tevens een beschermingszone opgenomen van 5 meter aan weerszijden van de watergang.

Bouwen

Op deze gronden zijn geen gebouwen toegestaan. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn maximale hoogtes en oppervlaktes opgenomen.

Leiding – Gas

Gebruik

Voor de bescherming van de zich binnen het plangebied bevindende aardgasleiding, is deze dubbelbestemming opgenomen.

De dubbelbestemming heeft voorrang boven de andere geldende bestemmingen, en legt beperkingen op aan deze onderliggende bestemmingen.

Bouwen

Er zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. Het bouwen van gebouwen is binnen de dubbelbestemming alleen middels een ontheffing toegestaan. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden is een vergunningstelsel opgenomen. Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden is niet noodzakelijk indien de werkzaamheden betrekking hebben op de verlegging van leidingen in verband met de reconstructie van de N261.

Waterstaat – Beschermingszone watergang

Gebruik

Voor de A-watergangen binnen het plangebied is een dubbelbestemming opgenomen om de gronden gelegen binnen 5 meter aan weerszijden van de watergang te beschermen.

Bouwen

Er zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. Het bouwen van gebouwen is binnen de dubbelbestemming alleen middels een ontheffing toegestaan. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden is een vergunningstelsel opgenomen. Een omgevingsver-

gunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden is niet noodzakelijk indien de werkzaamheden betrekking hebben op de reconstructie van de N261.

8. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

8.1 Grondexploitatie

Krachtens de Wet ruimtelijke ordening, waarin in afdeling 6.4 bepalingen zijn opgenomen betreffende de grondexploitatie, geldt de verplichting tot kostenverhaal in de gevallen die zijn aangewezen in het Besluit ruimtelijke ordening. Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is kostenverhaal verplicht in geval van:

- de bouw van één of meer woningen en hoofdgebouwen;
- uitbreidingen van gebouwen met ten minste 1000 m² of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren bij ingebruikname voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte ten minste 1000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m².

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de reconstructie van de N261. Aangezien hiermee geen sprake is van één van de zaken genoemd in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, is kostenverhaal niet verplicht.

8.2 Economische uitvoerbaarheid

De projectkosten van € 147 mln worden gefinancierd door de provincie Noord-Brabant (€ 111 mln), vanuit de wet 'Brede doeluitkering verkeer en vervoer' (€ 30 mln) en door de gemeenten Waalwijk en Loon op Zand (€ 6 mln).

9. OVERLEG EN INSPRAAK

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Daarnaast is er de gelegenheid om in het voortraject belanghebbenden te laten inspreken conform de gemeentelijke verordening. Pas daarna wordt de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan opgestart (artikel 3.8 Wro).

9.1 Inspraak

De Wro bevat geen procedurevoorschriften met betrekking tot de inspraak, en dit is in de Wro zelf niet verplicht gesteld. Dat neemt niet weg dat het de gemeente vrij staat toch inspraak te verlenen bijvoorbeeld op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. In relatie daarmee bepaalt artikel 150 van de Gemeentewet onder meer dat in een gemeentelijke inspraakverordening moet worden geregeld op welke wijze bovenbedoelde personen en rechtspersonen hun mening kenbaar kunnen maken. Inspraak zal plaatsvinden volgens de in de inspraakverordening opgenomen procedure. Het resultaat van de inspraak zal worden verwoord in een inspraakverslag. Deze zal als separate bijlage bij onderhavig bestemmingsplan gevoegd worden.

9.2 Overleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg voeren met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit bestemmingsplan zullen worden geïnformeerd. De reacties van deze instanties zullen in dit plan verwerkt worden.

9.3 Vaststellingsprocedure

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan zal plaatsvinden volgens de artikelen 3.7 t/m 3.9 van de Wet ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan wordt in dit kader ter visie gelegd gedurende een periode van zes weken. Gedurende deze periode kan een ieder zijn zienswijzen kenbaar maken tegen het plan. Het plan zal daarna, al dan niet gewijzigd, ter vaststelling worden aangeboden aan de gemeenteraad.

9.4 Beroep

Na vaststelling wordt het bestemmingsplan voor de tweede maal zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien geen beroep wordt ingesteld, is het plan na deze beroepstermijn onherroepelijk en treedt het plan in werking.

Regels

Inhoudsopgave

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels	3
Artikel 1 Begrippen	3
Artikel 2 Wijze van meten	6
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	7
Artikel 3 Verkeer	7
Artikel 4 Water	10
Artikel 5 Leiding - Gas	11
Artikel 6 Waterstaat - Beschermingszone watergang	13
Hoofdstuk 3 Algemene regels	15
Artikel 7 Anti-dubbeltelbepaling	15
Artikel 8 Algemene bouwregels	16
Artikel 9 Algemene aanduidingsregels	17
Artikel 10 Algemene afwijkingsregels	18
Artikel 11 Algemene wijzigingsregels	19
Artikel 12 Algemene procedureregels	20
Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels	21
Artikel 13 Overgangsrecht	21
Artikel 14 Slotregel	22

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

Het bestemmingsplan 'N261, Reconstructie Noord' van de gemeente 'Waalwijk'.

1.2 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.3 Aanduidingsgrens

Grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.4 Bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.5 Bedrijf:

Een inrichting of instelling gericht op het bedrijfsmatig voortbrengen, vervaardigen, bewerken, opslaan, installeren en/of herstellen van goederen dan wel het bedrijfsmatig verlenen van diensten, aan huis verbonden beroepen daaronder niet begrepen.

1.6 Bestaand

- a. bij bebouwing: bebouwing zoals aanwezig op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, dan wel mag worden gebouwd krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning;
- b. bij gebruik: gebruik zoals aanwezig op het tijdstip dat het plan rechtskracht heeft verkregen;

1.7 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.8 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0867.BpN261reconstrnrd.vo01 met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen).

1.9 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.10 Bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.11 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.12 Bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.13 Bouwperceelsgrens

De grens van een bouwperceel.

1.14 Bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.15 Bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.16 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.17 Hoofdgebouw

Een gebouw dat op een bouwperceel door zijn constructie of afmetingen als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.18 Kunstwerk

Een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voor civieltechnische en/of infrastructurele doeleinden, zoals een brug, een dam, een duiker, een tunnel, een via- of aquaduct of een sluis, dan wel een daarmee gelijk te stellen voorziening.

1.19 Ondergronds bouwwerk

een (gedeelte van) een bouwwerk, waarvan de bovenkant van de vloer is gelegen op ten minste 1,75 meter beneden peil;

1.20 Overkapping

Een bouwwerk, geen gebouw zijnde, omsloten door maximaal één wand en voorzien van een gesloten dak, waaronder begrepen een carport.

1.21 Peil

- a. voor gebouwen waarvan de toegang onmiddellijk aan de weg grenst: de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
- b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het bestaande aansluitende afgewerkte maaiveld.

1.22 Rijstrook

Een gemarkeerde strook van een rijbaan, die voldoende breed is voor rijdende voertuigen, met uitzondering van busstroken, op- en afritten, aansluitingen en opstelplaatsen.

1.23 Voorwerpen van beeldende kunst

Door kunst voortgebracht voorwerp, zoals schilderijen en beelden.

1.24 Wet/wettelijke regelingen

Indien en voor zover in deze regels wordt verwezen naar wettelijke regelingen c.q. verordeningen e.d., dienen deze regelingen te worden gelezen zoals deze luiden op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerpplan, tenzij anders bepaald.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 De goothoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.2 De inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.3 De bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.4 De bouwhoogte van een bouwwerk binnen de bestemming Verkeer, gesitueerd boven peil

Vanaf de bovenkant verharding van de weg tot aan het hoogste punt van het bouwwerk, met uitzondering van ondergeschikte bouwdelen, zoals hekwerken, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.5 De oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.6 Afstand tot de bouwperceelsgrens

Tussen de grens van het bouwperceel en een bepaald punt van het bouwwerk, waar die afstand het kortst is.

2.7 Ondergrondse bouwdiepte van een bouwwerk

Vanaf onderkant vloer van het ondergronds bouwwerk tot aan het peil.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen met een verkeersfunctie, met dien verstande dat:
 - 1. de wegas van de N261 en de A59 uitsluitend mag worden gesitueerd ter plaatse van de figuur 'as van de weg';
 - 2. de N261 en de A59 niet meer dan 2 x 2 rijstroken mag bevatten;
- b. met deze wegen verband houdende voorzieningen (daaronder begrepen bouwwerken, geen gebouwen zijnde), zoals busstroken, op- en afritten, kruisingen/aansluitingen, parallelwegen, bruggen, viaducten, duikers, trottoirs, bermen, bermsloten taluds, verlichting, verkeersregelinstallaties, bewegwijzering,abri's en telefooncellen, fietskluizen en fietsparkeerplaatsen, evenwel met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen;
- c. langzaamverkeersroutes;
- d. groenvoorzieningen;
- e. watergangen met onderhoudsstroken en waterberging;
- f. kunstwerken;
- g. voorwerpen van voor beeldende kunst;
- h. waterlopen en waterpartijen;
- i. ter plaatse van de aanduiding 'geluidsscherm', een geluidsscherm of geluidswal;
- j. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - keerwand', voor een keerwand met een maximale hoogte van 1,5 meter;
- k. wildtunnels;
- l. niet eerder genoemde voorzieningen van openbaar nut.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. Op of in deze gronden mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van voorzieningen van algemeen nut worden gebouwd.
- b. De maximale oppervlakte van een gebouw bedraagt 15 m².
- c. De bouwhoogte van gebouwen bedraagt maximaal 3 meter.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag maximaal 4 meter bedragen, met uitzondering van werken voor beeldende kunst en kunstwerken. Het bepaalde in 3.4.2 is van toepassing.
- b. Overkappingen zijn niet toegestaan.
- c. In afwijking van het bepaalde in sub a mag de bouwhoogte van lichtmasten, bewegwijzering en verkeersregulering maximaal 12 meter bedragen.

- d. In afwijking van het bepaalde in sub a bedraagt de hoogte van geluidsschermen of geluidswallen de hoogte zoals is aangegeven in het akoestisch onderzoek "Akoestisch onderzoek reconstructie Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaï: N261 Tilburg-Waalwijk, 30 juli 2010", opgenomen in een bijlage bij deze regels en daarmee onderdeel uitmaakt van deze regels. Deze hoogte mag niet meer dan 0,5 meter worden verhoogd.
- e. In afwijking van het bepaalde in 3.1 sub i mag de aanduiding 'geluidsscherm' aan weerszijden met maximaal 50 meter worden verlengd.

3.3 Nadere eisen

Het college van burgemeester en wethouders kan nadere eisen stellen aan bebouwing, ten behoeve van:

- a. het bevorderen van de verkeersveiligheid;
- b. het bevorderen van de sociale veiligheid;
- c. een verantwoorde stedenbouwkundige inpassing en ter waarborging van de stedenbouwkundige waarden van de omgeving.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken, wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:

- a. het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
- b. het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond.

3.4.2 Uitvoering

Bij de uitvoering van de aanleg van de wegen, kunstwerken en andere met deze wegen verband houdende voorzieningen als bedoeld in 3.1 dient voldaan te worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op nabijgelegen geluidsgevoelige objecten dan wel aan de berekende geluidswaarden, zoals bepaald in het "Akoestisch onderzoek reconstructie Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaï: N261 Tilburg-Waalwijk, 30 juli 2010" zoals opgenomen in een bijlage bij deze regels en daarmee onderdeel uitmaakt van deze regels.

3.5 Afwijken van de gebruiksregels

3.5.1 Wegas

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 3.1 sub a, onder 1 en toestaan dat de wegas maximaal 1 meter naar beide zijden verschoven mag worden, onder de voorwaarde dat uit onderzoek naar geluidhinder blijkt dat er geen strijdigheid is met de Wet Geluidhinder of andere relevante wetgeving.

3.5.2 Rijstroken

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 3.1 sub a, onder 2 en toestaan dat het aantal rijstroken vermeerderd mag worden, onder de voorwaarde dat uit onderzoek naar geluidhinder blijkt dat er geen strijdigheid is met de Wet Geluidhinder of andere relevante wetgeving.

Artikel 4 Water

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterberging;
- b. waterhuishouding;
- c. waterlopen en waterpartijen;
- d. groenvoorzieningen;
- e. infiltratievoorzieningen;
- f. kruisingen en overbruggingen ten behoeve van verkeersdoeleinden.

4.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende bepalingen:

- a. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.
- b. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 5 meter bedragen.

4.3 Nadere eisen

Het college van burgemeester en wethouders kan nadere eisen stellen aan bebouwing, ten behoeve van:

- a. het bevorderen van de verkeersveiligheid;
- b. het bevorderen van de sociale veiligheid;
- c. een verantwoorde stedenbouwkundige inpassing en ter waarborging van de stedenbouwkundige waarden van de omgeving.

4.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken, wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:

- a. het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
- b. het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond.

Artikel 5 Leiding - Gas

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming, primair bestemd voor een gasleiding.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Voorrangsregeling

Indien strijd ontstaat tussen het belang van de bescherming van de leidingen als bedoeld in dit artikel en het bepaalde in de overige artikelen prevaleert de bestemming Leiding - Gas.

5.2.2 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming.

5.2.3 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. Er zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

5.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 5.2 en toestaan dat in de andere bestemming gebouwen worden gebouwd, mits:

- a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding;
- b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende leidingbeheerder.

5.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

5.4.1 Verbod

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Leiding - Gas zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
- b. het veranderen van het huidige maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, egaliseren, afgraven of ophogen;
- c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
- e. diepploegen;
- f. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de doeleindenomschrijving aangegeven, en daarmee verband houdende constructies;

- g. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen.

5.4.2 Uitzondering

Het verbod als bedoeld in 5.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
- d. betrekking hebben op verlegging van leidingen in verband met de reconstructie van de N261.

5.4.3 Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in 5.4.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:

- a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding;
- b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

Artikel 6 Waterstaat - Beschermingszone watergang

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Beschermingszone watergang' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor de aanleg, instandhouding en bescherming van ondergrondse en bovengrondse watergangen (beschermingszone watergang).

6.2 Bouwregels

6.2.1 Bouwen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming.

6.2.2 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. Er zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

6.2.3 Samenvallende bestemmingen

Al hetgeen in deze regels omtrent de ondergeschikte bestemmingen binnen het gebied met de bestemming Waterstaat - Beschermingszone watergang is toegestaan, is uitsluitend toelaatbaar indien het voor zover zulks, gehoord de beheerder van de watergang, verenigbaar is met het belang van de watergang.

6.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 6.2 voor de bouw van gebouwen ten behoeve van onderliggende bestemmingen met dien verstande dat geen onevenredige aantasting ontstaat of kan ontstaan van de belangen van de waterhuishouding. Daartoe wordt vooraf advies ingewonnen bij de beheerder van de watergang.

6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.4.1 Verbod

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Waterstaat - Beschermingszone watergang zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden, werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren die de veiligheid kunnen schaden of de continuïteit van de waterhuishouding in gevaar kunnen brengen.

6.4.2 Uitzondering

Het verbod als bedoeld in 6.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
- d. betrekking hebben op de reconstructie van de N261.

6.4.3 Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in 6.4.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:

- a. geen onevenredige aantasting plaats vindt van het doelmatig functioneren van de watergang;
- b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende beheerder van de watergang.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene bouwregels

8.1 Algemene bepaling m.b.t. ondergronds bouwen

Voor het uitvoeren van ondergrondse werken, geen bouwwerken zijnde, werkzaamheden en bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden, behoudens in deze regels opgenomen afwijkingen, geen beperkingen.

Artikel 9 Algemene aanduidingsregels

9.1 Milieuzone - Grondwaterbeschermingsgebied

9.1.1 Algemeen

De voor 'Milieuzone–Grondwaterbeschermingsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor de bescherming van de grondwaterkwaliteit.

9.1.2 Bouwen

Het oprichten van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de voor deze gronden geldende bestemmingen, zijn uitsluitend toelaatbaar indien daardoor de kwaliteit van het grondwater niet onevenredig wordt geschaad. Alvorens de vergunning te verlenen, wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de beheerder van het betreffende grondwaterbeschermingsgebied.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van de in de regels voorgeschreven maatvoering met ten hoogste 10%, onder de voorwaarde dat de omgevingsvergunning uitsluitend mag worden verleend indien er geen andere afwijking van de in de regels voorgeschreven maatvoering is toegepast.

Artikel 11 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen, mits akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd, ten behoeve van:

- a. overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover dit van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover dit noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein. De overschrijding mag echter niet meer bedragen dan 3 meter en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;
- b. overschrijding van bestemmingsgrenzen en toestaan dat het beloop van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of –intensiteit daartoe aanleiding geeft. De overschrijding mag echter niet meer bedragen dan 3 meter en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;
- c. het aanpassen van opgenomen bepalingen in de voorafgaande artikelen, waarbij verwezen wordt naar bepalingen in wettelijke regelingen, indien deze wettelijke regelingen na het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerpplan worden gewijzigd.

Artikel 12 Algemene procedureregels

12.1 Afwijken van het bestemmingsplan

Bij een afwijking van het bestemmingsplan, die onderdeel uitmaakt van dit plan, is op de voorbereiding van het besluit de procedure als bedoeld in artikel 3.9 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van toepassing.

12.2 Wijzigingsbevoegdheid

Bij toepassing van een wijzigingsbevoegdheid, die onderdeel uitmaakt van dit plan, is op de voorbereiding van het besluit de procedure als bedoeld in de afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht, van toepassing.

12.3 Nadere eisen

Bij toepassing van de nadere eisen regeling, die onderdeel uitmaakt van dit plan, is op de voorbereiding van het besluit de procedure als bedoeld in de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

12.4 Omgevingsvergunning

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning (aanlegvergunning), die onderdeel uitmaakt van dit plan, is de procedure als vervat in artikel 3.9 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van toepassing.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 13 Overgangsrecht

13.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk, dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van sub a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van het bouwwerk als bedoeld in het bepaalde onder a met maximaal 10%.
- c. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op bouwwerken, die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

13.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het bepaalde in sub a te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in het bepaalde onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

13.3 Hardheidsclausule

Voor zover toepassing van het overgangsrecht gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard voor een of meer natuurlijke personen, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan grond en opstallen gebruiken in strijd met het voordien geldende bestemmingsplan kunnen burgemeester en wethouders ten behoeve van die persoon of personen van dat overgangsrecht afwijken.

Artikel 14 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan 'N261, Reconstructie Noord'.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van:

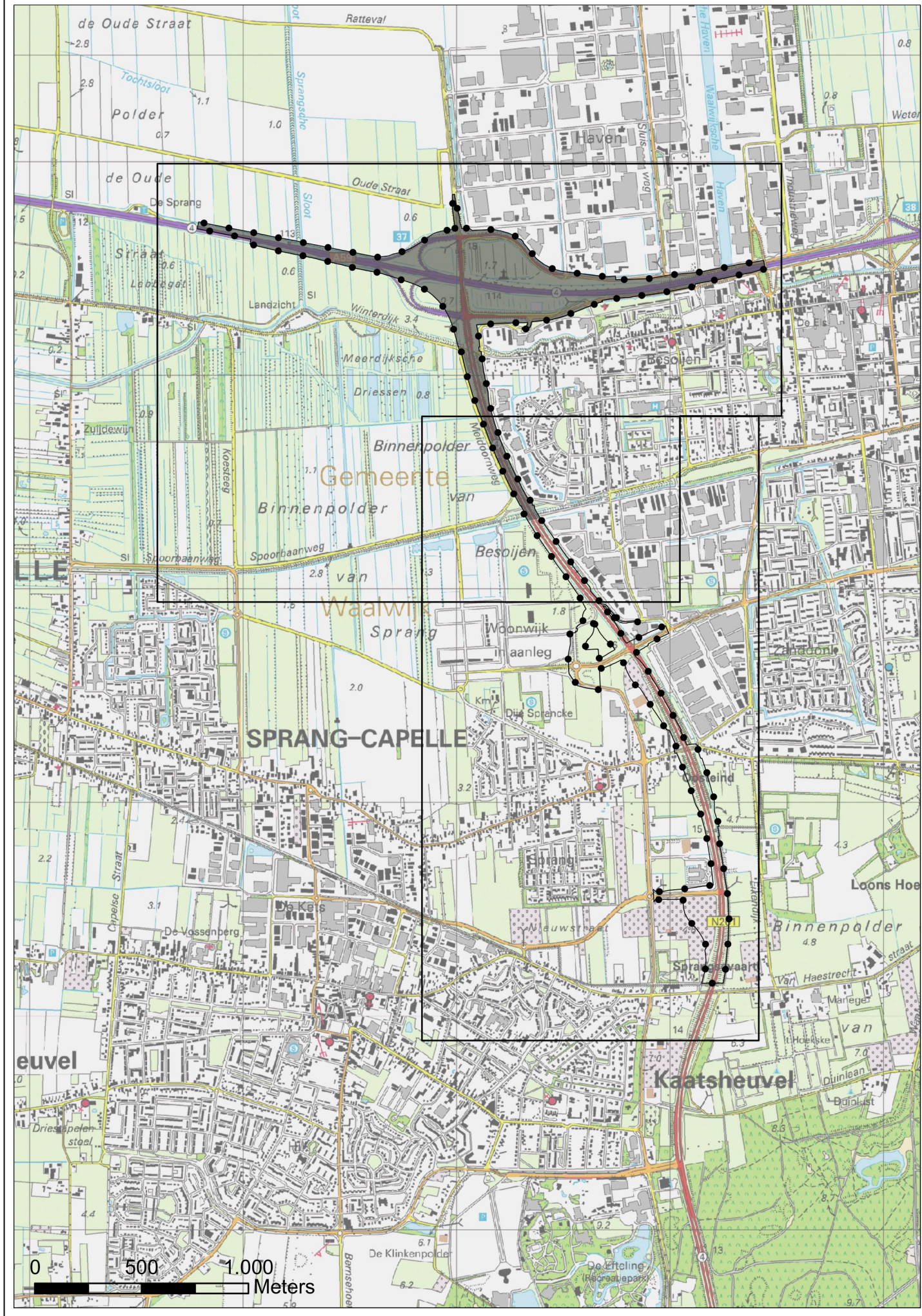
.....

De griffier,

.....

De voorzitter,

.....



Legenda
Plangebied

plangebied

Bestemmingen
enkelbestemmingen

Verkeer

Water

dubbelbestemmingen

L-G Leiding - Gas

WS-B Waterstaat - beschermingszone watergang

Aanduidingen
gebiedsaanduidingen

milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied

functieaanduidingen

geluidscherm

specifieke vorm van verkeer - keurwand

figuren

as van de weg

hartlijn leiding - gas

Verklaringen

ondergrond

deelplangrens

gemeentegrens

BESTEMMINGSPLAN N261, RECONSTRUCTIE NOORD
Gemeente Waalwijk
NL.IMRO.0867.BPN261reconstrnd-v01

projectnr. 0867	31101000	datum	opgesteld	afgeprijsd	1 mei 2015
projectnr. 0867	08670010	aanvraag	19-07-2015 / 1 mei	afgeprijsd	1 mei 2015
soort	1200	aanvraag	20-10-2015 / 1 mei	afgeprijsd	1 mei 2015
formaat	A3	aanvraag	1 mei 2015	afgeprijsd	1 mei 2015
editie	1 van 2	aanvraag	1 mei 2015	afgeprijsd	1 mei 2015

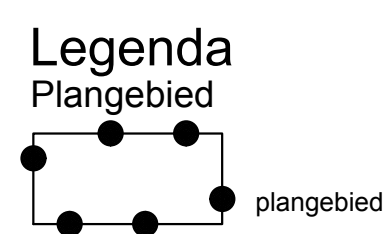
BRO

Projectontwikkelaar
BRO
Bouwen, Rekenen, Ontwerpen

Projectontwikkelaar
BRO
Bouwen, Rekenen, Ontwerpen

Projectontwikkelaar
BRO
Bouwen, Rekenen, Ontwerpen

Projectontwikkelaar
BRO
Bouwen, Rekenen, Ontwerpen



Bestimmungen
enkelbestimmungen

dubbelbestemmingen

 **L-G** Leiding - Gas

 **WS-B** Waterstaat - beschermingszone watergang

Aanduidingen
gebiedsaanduidingen

 milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied

functieaanduidingen

(gs)	geluidsscherm
(sv-krw)	specifieke vorm van verkeer - keerwandel

figuren

— . — . — . — . — as van de weg

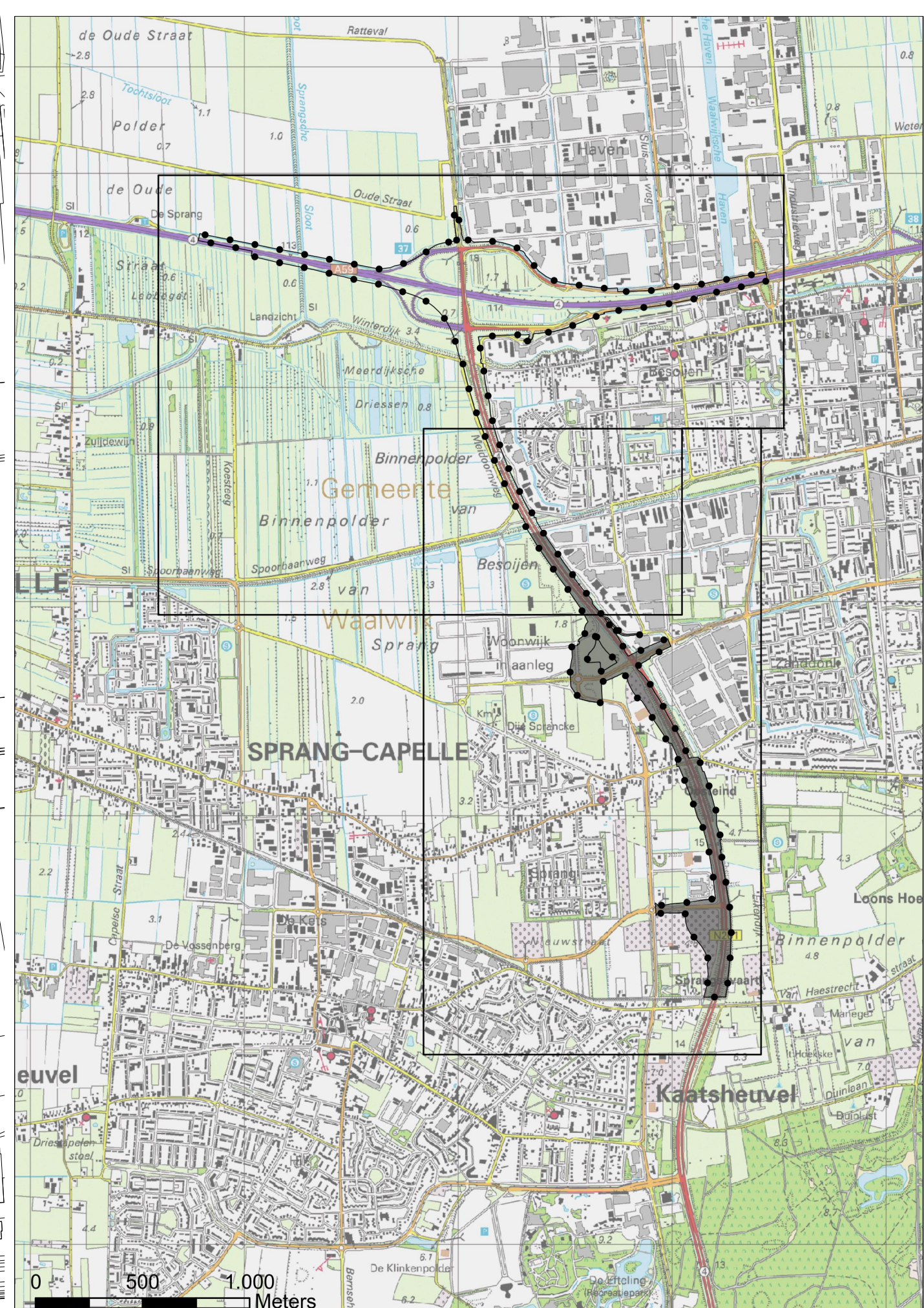
————— G ————— hartlijn leiding - gas

Verklaringen

 ondergrond

 deelplangrens

 gemeentegrens



BESTEMMINGSPLAN N261, RECONSTRUCTIE NOORD

Gemeente Waalwijk

NL.IMRO.0667.BpN261reconstmrd-vo0

projectnr: GRD: 215d1569	status: voorontwerp	wijziging: / tekenaar
projectnr: VWH: 088RC00019	concept: 19-07-2010 / GvdK	wijziging: / tekenaar
schaal: 1:2500	voorontwerp: 20-10-2010 / GvdK	wijziging: / tekenaar
formaat: A0	ontwerp: / tekenaar	laatste wijziging: / tekenaar
deelplan: 2 van 2	vervaltdatum: / tekenaar	bestandsnaam: 088RC00019-003.dwg

