

Memo

Aan : Leden van de Commissie FOM
Van : Wethouder J. Broeders
Onderwerp : Verkeersontsluiting kern Loon op Zand en N261
Datum : 5 oktober 2009

Geachte leden van de commissie,

Ter uitvoering van de motie van de gemeenteraad van 1 oktober 2009 doe ik u hierbij de Notitie van de provincie Noord-Brabant van 15 september 2009 toekomen die op 5 oktober 2009 is besproken in de Stuurgroep N261. Deze stuurgroep is het bestuurlijk overleg van de direct bij de ombouw betrokken partijen (provincie, drie gemeenten en Rijkswaterstaat).

De Stuurgroep N261 heeft op 5 oktober 2009 in principe ingestemd met een gewijzigde aansluiting van de kern Loon op Zand op de N261, waarbij het mogelijk wordt Loon op Zand te ontsluiten volgens variant D. Op basis hiervan zal deze aansluiting worden uitgewerkt, zodat de gewijzigde planbegrenzing en de gevolgen daarvan ook in het bestemmingsplan voor de N261 kunnen worden verwerkt.

Hoewel alle direct bij de ombouw betrokken partijen zich op hoofdlijnen in de gewijzigde oplossing kunnen vinden, moet er op twee belangrijke punten nog een voorbehoud worden gemaakt. Dat zijn de instemming van de Vereniging Natuurmonumenten met de gekozen aansluiting en de financiële bijdrage die de provincie van de gemeente Loon op Zand vraagt in de meerkosten van de wijziging van dit planonderdeel. Daarnaast moet nog een aantal zaken zoals vermeld in bovengenoemde notitie van de provincie nader worden onderzocht.

De komende tijd zal ten aanzien van beide aspecten nader overleg plaatsvinden om tot een gedragen oplossing te komen. Van de resultaten hiervan houd ik u op de hoogte.

Daarnaast heb ik u tijdens uw vergadering van 10 september 2009 over de ontsluitingsstructuur Loon op Zand een viertal toezeggingen gedaan (09 – 41, 42, 43 en 44), waarop ik hieronder inga.

Toelichting over (on)mogelijkheid aanleg rotonde Klokkenlaan (09 – 41)

Bij de beoogde aansluiting van Loon op Zand op de N261 en een verkeersontsluitingsstructuur voor de kern Loon op Zand volgens variant D past geen aansluiting meer van de Klokkenlaan op de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg vanaf de Kasteellaan naar de N261.

Volgens berekeningen zou het in stand houden van deze aansluiting leiden tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal en dat is verkeerskundig in relatie tot de huidige functie en het profiel van deze weg en de omgeving onverantwoord. Het ligt daarom voor de hand, en daar is in de berekeningen ook vanuit gegaan, dat deze functie volledig wordt overgenomen door de Kasteellaan die daar wel voor geschikt is. Wel wordt in de uitwerking van de aansluiting meegenomen de mogelijkheid om bij calamiteiten en drukke dagen van het sportpark de doorsteek van de Klokkenlaan naar en over de nieuwe ontsluitingsweg voor fietsers ook als kortstondige nood in- en uitgang voor autoverkeer te kunnen gebruiken.

Wegverkeerslawaaï voor Loon op Zand door ombouw N261 (09 – 42)

Vanuit de akoestische situatie is er voor Loon op Zand sprake van twee wettelijke regiems en daarop gebaseerde onderzoeken, te weten in het kader van de Wet geluidhinder (reconstructie van de weg in de zin van de Wet geluidhinder) en de EU-richtlijn omgevingslawaaï (het terugdringen van het aantal (ernstig) geluidgehinderden).

Wet geluidhinder

In het kader van de voorbereiding van de ombouw is er in 2007 een akoestisch onderzoek uitgevoerd met nadien enkele aanvullingen.

Voor de kern Loon op Zand heeft dit geresulteerd in de volgende maatregelen:

- ten opzichte van de bestaande situatie wordt de maximale snelheid voor het gedeelte Tilburg - Hoge Steenweg (nu nog autosnelweg) teruggebracht van 120 km/uur naar 100 km/uur;
- in de nieuwe situatie wordt rekening gehouden met de toepassing van een geluidreducerende asfalt deklaag.

Beide maatregelen compenseren (veel) meer dan de toename van het geluid door de autonome groei van het verkeer en resulteren in een verlaging van het geluid ten opzichte van de huidige situatie.

De maatregelen veroorzaken op de emissiepunten (woningen) aan de Hoge Steenweg een verlaging van tussen ongeveer - 1,5 dB en - 4 dB en voor de emissiepunten (woningen) aan de Bergstraat een verlaging van ongeveer - 2 dB en - 5 dB.

EU-richtlijn omgevingslawaai

Op basis van in 2007 opgestelde geluidbelastingkaarten (absolute geluidbelastingen) voor provinciale wegen zijn er in 2008 actieplannen opgesteld voor het terugdringen van het aantal (ernstig) geluidgehinderden. Daarbij heeft Gedeputeerde Staten een plandrempel (voor maximale geluidbelasting) vastgesteld van $L_{den} = 65$ dB. Voor Loon op Zand wordt deze plandrempel (in het prognosejaar 2025) overschreden bij de woningen Bergstraat 39, 41, 43 en 60 en de woning Heideweg 10.

De maatregelen die noodzakelijk zijn om voor genoemde woningen een L_{den} van maximaal 65 dB te bewerkstelligen, zijn de hierboven genoemde maatregelen in het kader van de Wet geluidhinder aangevuld met de navolgende overdrachtsmaatregelen (geluidschermen en/of geluidwallen):

- een scherm aan de oostzijde van het kunstwerk N261 - Bergstraat ten behoeve van de woningen Bergstraat 39, 41, 43 en 60 met een hoogte van 2,5 meter over een lengte van 150 meter;
- een scherm aan de westzijde van het kunstwerk N261 - Bergstraat ten behoeve van de woning Heideweg 10 met een hoogte van 1 meter over een lengte van 60 meter;
- het verhogen en verlengen van de bestaande aarden wal ter plaatse van de Hoge Steenweg ten behoeve van de woning Hoge Steenweg 119 met een hoogte van 3 meter over een lengte van 120 meter.

In het aanbestedingscontract en het (voorlopige) planontwerp dat daarvan onderdeel uitmaakt, dient een zodanige akoestische eindsituatie te worden gewaarborgd, dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en dat er bij geluidgevoelige bestemmingen geen sprake is van overschrijding van de maximale geluidbelasting $L_{den} = 65$ dB. Op basis van het contract heeft de opdrachtnemer (aannemer), binnen de waarborg van de akoestische eindsituatie, wel enige vrijheid in de keuze van bron – en overdrachtsmaatregelen.

Voor het verhogen en verlengen van de bestaande geluidwal ten behoeve van Hoge Steenweg 119 is aanvullende grondverwerving door de provincie ter plaatse noodzakelijk.

Geprognostiseerde verkeersintensiteiten variant D (09 – 43)

Op basis van recente verkeerstellingen (juni 2009) zijn voor de hoofdwegenstructuur van Loon op Zand de (voorlopige) verkeersintensiteiten bepaald:

- voor de huidige situatie anno 2009;
- voor de situatie 2020 zonder aanpassing van de interne hoofdwegenstructuur, met daarop uitgezonderd de aanleg van de ontsluitingsweg Molenwijk (prognose);
- voor de situatie van 2020 met aanpassing van de interne hoofdwegenstructuur volgens variant D (prognose).

Daarnaast zijn in de situatie dat variant D is uitgevoerd de (toekomstige) routes in beeld gebracht van het openbaar vervoer (snelle lijn 300, streeklijnen 136 en 137 en buurtbus), de utilitaire en recreatieve fietsroutes en de routes voor het landbouwverkeer.

Op dit moment wordt nagegaan of de geprognoseerde verkeersintensiteiten ook door het verkeersmodel op micro niveau worden onderbouwd. Zodra de resultaten daarvan beschikbaar zijn, worden de voorlopige intensiteiten definitief gemaakt en aan u verstrekt.

Toezending verslagen Stuurgroep N261 (09 – 44)

Tijdens de bijeenkomst van uw commissie heeft u gevraagd en heb ik u toegezegd de verslagen van het periodieke bestuurlijk overleg over de N261 aan u toe te sturen. Dit verzoek is op voorstel van Loon op Zand nadrukkelijk in de stuurgroep van 5 oktober besproken. Daarin gaven alle andere betrokken partijen aan het niet wenselijk te vinden de stuurgroep verslagen openbaar te maken. Als alternatief hiervoor stel ik voor dat na iedere stuurgroep vergadering er een korte schriftelijke samenvatting van de afspraken aan uw commissie volgt.