

346-5

INGEKOMEN - 9 JAN. 1991

Projectnotitie Noord-Oosttangent Tilburg

P 346-005

Map 23

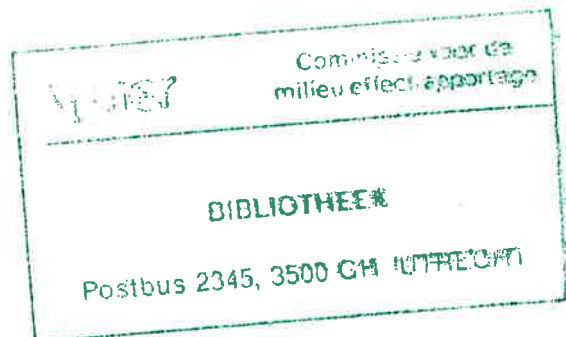
97/91

Origineel

ONTSLUITINGSSTRUCTUUR REGIO TILBURG

Inhoud

1. Inleiding
2. Problematiek
3. Technische beschrijving model 9-1A
4. Fasering
5. Planning/procedurele aanpak
6. Betrokken overheden en bijdragen.



Kerngroep Tilburg Noord-Oost

februari 1987.

1. Inleiding

De ontsluitingsstructuur van de regio Tilburg is reeds vanaf het begin der zeventiger jaren onderwerp van studie en overleg tussen het Rijk, de provincie, het stadsgewest Tilburg (thans Samenwerkingsverband Midden-Brabant) en de gemeenten Tilburg, Berkel-Enschot en Oisterwijk.

In verband met de wegen- en verkeersproblematiek, de verkeersveiligheid, de zorg voor het woon- en leefmilieu in Tilburg en Berkel-Enschot en de ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkeling van de stadsregio Tilburg wordt de noodzaak van een oplossing in de vorm van een uitbouw c.q. aanleg van een randwegenstelsel Tilburg algemeen onderkend.

De oplossing van de problematiek is in het verleden gedacht in de uitbouw van het rijkswegennet in dit gebied. Zo voorzag het Rijkswegenplan 1968 nog in de aanleg van een rijkswegenruit om Tilburg door de aanleg van RW62 (westtangent Tilburg) en RW66 (noord-oosttangent Tilburg). Voorts is destijds de aanleg van RW62A als kortsluiting tussen RW66 en RW58 aan de oostzijde van Tilburg overwogen.

Vanaf 1972 heeft zich echter op rijksniveau een beleidsomgeving inzake het toekomstige hoofdwegennet voltrokken, die resulteerde in een grotere terughoudendheid in aanleg van nieuwe rijkswegen c.q. het streven naar een grofmaziger hoofdwegennet. Het beleid richtte zich daarmee op de totstandkoming van een samenhangend stelsel van verbindingen tussen landsdelen en de grote woon- en werkcentra. Die beleidsomgeving is uiteindelijk geformaliseerd in het SVV en het RWP 1984, waarin de eerdergenoemde aanleg van RW62 en RW66 niet meer werd voorzien.

Parallel aan de ontwikkelingen op rijksniveau hebben zich in dezelfde periode op provinciaal niveau de gedachtenontwikkeling en besluitvorming over de nieuwe Provinciale Wegenplannen voltrokken.

De ontwikkelingen op rijks- en provinciaal niveau betekenden, dat de oplossing van de problematiek in de stadsregio Tilburg gezocht moest worden in een uitbouw van de stedelijke of stadsregionale hoofdwegenstructuur.

In de zeventiger jaren zijn door voornoemde instanties verschillende studies verricht naar en modellen ontwikkeld voor de wegenstructuur Tilburg Noord-Oost.

Op basis van deze studies en uitgebrachte rapporten hebben de meest betrokken gemeenten Tilburg en Berkel-Enschot met instemming van de provincie eind 1981 een voorkeur uitgesproken voor realisering van een wegenstructuur overeenkomstig het zogenaamde model 9-1A.

De voorgestane wegenstructuur Tilburg Noord-Oost c.q. het model 9-1A omvat:

- de aanleg van een randweg Tilburg NO als verbinding tussen de Rijksweg A65 (Tilburg-'s-Hertogenbosch) en de thans provinciale weg Tilburg-Waalwijk (S204) alsmede
- een voltooiing van het knooppunt A65/A58.

Bestuurlijk overleg tussen de provincie, de gemeente Tilburg en de gemeente Berkel-Enschot in de tweede helft van 1986 heeft geresulteerd in:

- een bevestiging van het bestuurlijk gemeenschappelijk standpunt, dat realisering van de wegenstructuur Tilburg NO overeenkomstig het model 9-1A de aangewezen oplossing is voor de ontsluitingsproblematiek van de regio Tilburg;
- de bereidheid van de betrokken besturen om gezamenlijk de voor dit doel ter beschikking staande technische, financiële en planologische mogelijkheden optimaal te benutten ten einde realisering te bevorderen;
- het gezamenlijk voornemen om in de richting van de rijksoverheid c.q. de betrokken ministeries de benodigde initiatieven te ontplooien ten einde bestuurlijk en financieel door een zo breed mogelijke, gezamenlijke inspanning de realisering mogelijk te maken.

In deze projectnotitie worden de problematiek, de voorgestane oplossing en aanpak beschreven. In de navolgende paragrafen wordt specifiek ingegaan op:

- de problematiek c.q. de noodzaak van realisering van de wegenstructuur Tilburg NO (par. 2);
- de voorgestane wegenstructuur overeenkomstig het model 9-1A als eindoplossing en de kosten van realisering (par. 3);
- de voorgestane fasering in aanleg (noodzaak, mogelijkheden en kosten) in par. 4;
- de planning en procedurele aanpak (par. 5);
- de financieringsmogelijkheden en de in dat kader betrokken overheden c.q. financieringsbronnen (par. 6).

2. Problematiek

2.1 Ruimtelijke ontwikkeling sinds 1960

De wegen- en verkeersproblematiek in de regio Tilburg en in het bijzonder in het gebied aan de noord-oostzijde van Tilburg hangt nauw samen met de ruimtelijke ontwikkeling van het noordoostelijke deel van de stadsregio gedurende de laatste twintig jaar. Sinds 1960 is de stadswijk Tilburg-Noord gebouwd, die thans bijna 30.000 inwoners omvat. Er zijn belangrijke voorzieningen (-centra) tot stand gekomen, met name scholen en winkels, die mede voor de nabuurgemeenten functioneren.

Verder zijn er de bedrijventerreinen Loven en Kraaiven gerealiseerd, die samen met de zone tussen de Ringbaan-Oost en het Wilhelminakanaal ruim 14.000 arbeidsplaatsen herbergen, verdeeld over 562 bedrijven. Hiervan zijn er 143 werkzaam in de groothandel (met 1800 werknemers) en 32 in het wegvervoer (met 900 werknemers). De in de directe omgeving van Tilburg gelegen kernen Berkel-Enschot, Oisterwijk en Udenhout zijn sinds 1960 met bijna 16.000 inwoners gegroeid tot in totaal 36.000:

- Berkel-Enschot: van 3.290 naar 10.160;
- Oisterwijk : van 11.290 naar 17.485;
- Udenhout : van 5.920 naar 8.621.

De groei van de werkgelegenheid in deze kernen zelf bleef daarentegen sterk achter bij de toename van de bevolking, zodat deze kernen voor wat betreft de werkgelegenheid in belangrijke mate zijn aangewezen op Tilburg. Zo pendelt momenteel 1/3 van de beroepsbevolking van Berkel-Enschot op Tilburg. Voor Oisterwijk en Udenhout is dit cijfer ongeveer 1/6.

Bovendien blijven Berkel-Enschot en Udenhout voor de voorzieningen op het gebied van winkelen, onderwijs, sport, cultuur alsmede medisch-sociale voorzieningen vooralsnog grotendeels op Tilburg aangewezen.

2.2 Uitbouw regionale wegenstructuur sinds 1960

Door de aanleg van het deel van de A65 ten zuidwesten van Berkel-Enschot en van de A58 naar Breda is er thans in redelijke mate (rijks-)wegcapaciteit aan de zuid- en oostzijde van Tilburg aanwezig. Tilburg heeft overigens slechts twee aansluitingen aan de A58 (Hilvarenbeek en Goirle).

Voorts is de aanleg van de provinciale weg tussen Tilburg en Waalwijk (A261) als uitvalsweg in noordelijke richting van belang.

Bij de onder 2.1 beschreven ontwikkelingen heeft echter nauwelijks een uitbouw van de stadsregionale hoofdwegenstructuur in dit gebied plaatsgevonden.

In het noordoostelijke deel van de stadsregio vervullen de oude radialen en stedelijke ringbaan nog steeds hun rol als uitval- en verdeelweg. Zij vormen aldus een onderdeel van het stadsregionale hoofdwegenet.

Deze functie kunnen ze echter nauwelijks meer naar behoren vervullen doordat deze wegen:

- in hun capaciteit beperkt zijn;
- door de ligging binnen woonbebouwing extra beperkingen in capaciteit kennen als gevolg van milieu- en veiligheids-eisen;
- door hun situering en vormgeving niet verder uitgebouwd kunnen worden.

2.3 Verkeer

In het begin van de jaren 80 werd de grens van de capaciteit van het stedelijke en stadsregionale wegenstelsel bereikt:

- de Ringbaan-Oost, een dubbelbaans stedelijke weg met aanliggende bebouwing en fietspaden, wordt belast met 30-35.000 mvt/etm, waarvan 10% vrachtverkeer;
- de Bosscheweg, een enkelbaans stedelijke weg met parallelwegen en aanliggende villabebouwing, wordt belast met 15-20.000 mvt/etm, waarvan 12½% vrachtverkeer.

Deze verkeersbelastingen leiden tot een hoge mate van onveiligheid en geluidhinder. In de periode 1983 tot en met 1985 vonden in totaal 1262 ongevallen plaats op de stedelijke wegen die door de nieuwe weg ontlast moeten worden. Het betrof hier 6 ongevallen met dodelijke afloop, 150 met lichamelijk letsel en 1106 met uitsluitend materiële schade.

Na een stagnatie in de groei van het verkeer in de periode 1981/1985 bedraagt deze thans weer meer dan 5% per jaar. Tot het jaar 2000 wordt nog een toename van het verkeer verwacht met 20% tot 53% (zie ook Mc Kinsey & Compagny, Afrekenen met files, juni 1986). De huidige verkeerssituatie te Tilburg en Berkel-Enschot en de te verwachten groei van het verkeer vragen dringend om een nieuwe ontsluitingsstructuur Tilburg Noord-Oost. Ter verbetering van de ontsluiting en bereikbaarheid van de woon- en werkgebieden te Tilburg Noord-Oost is zowel een nieuwe verbinding tussen de A65 en de A261 (Tilburg-Waalwijk) noodzakelijk als een voltooiing van het knooppunt A58/A65. Het ontbreken van een complete aansluiting tussen de A65 en A58 heeft bovendien tot gevolg, dat het regionale verkeer richting Eindhoven de provinciale weg door Oisterwijk en Moergestel gebruikt, hetgeen in toenemende mate tot klachten en moeilijkheden leidt.

De huidige en toekomstige omvang en afwikkeling van het verkeer van en naar de Efteling verdienen afzonderlijke aandacht. De Efteling rekent op 3 miljoen bezoekers per jaar in 1990. Voor de dimensionering van het wegennet moet derhalve rekening gehouden worden met een maatgevende belasting van 32.500 bezoekers per etmaal, of 2150 auto's per uur per richting. Deze maatgevende belasting treedt maximaal 6x per jaar op.

Reeds bij een bezoekersaantal van 20.000 bezoekers per etmaal zal de extra belasting van het Tilburgse wegennet zodanig zijn dat er filevorming zal optreden tot op de A58 bij de aansluiting op de Kempenbaan en de Blaakweg. Deze belasting komt meer dan 30 dagen per jaar voor.

2.4 Economisch aspect

In zijn volle omvang is de economische betekenis van de noord-oostelijke randweg moeilijk meetbaar. Van de directe economische belangen die hierbij in het geding zijn is echter wel een beeld te schetsen.

Met betrekking tot de eveneens niet te veronachtzamen indirecte economische belangen (op langere termijn in de regio) is slechts een indicatieve invulling te geven.

De bedrijvigheid, gesitueerd op de terreinen Loven en Kraaiven heeft het meeste directe belang bij een vlotte verkeersafwikkeling via de noordoostelijke randweg. Het enkele jaren geleden vastgestelde rijtijdverlies voor het zakelijk verkeer van en naar deze terreinen bedroeg ca 2 mln/jaar. Met de uitbreiding van activiteiten op deze terreinen, met name van vervoersbedrijven c.a. op Loven (met 35 à 40%), zal dit bedrag verder zijn toegenomen, respectievelijk kan verdere ontplooiing van de transportopslag en distributiefunctie in gevaar komen. Aanleg van de randweg kan deze bedreiging keren, c.q. lijkt aanknopingspunten te bieden voor een verdere expansie van de vervoersbedrijvigheid op en aansluitend bij het industrieterrein Loven.

De economische betekenis van een ontlasting van het hele Tilburgse wegennet door aanleg van de noordoosttangent is eveneens meetbaar.

Becijferingen voor 1995 tonen een rijtijdswinst van ca 12 mln/jaar. Daarbij is geen rekening gehouden met de verder toenemende verkeersstromen, die 's lands grootste recreatiepark De Efteling oproept.

Door de aangegeven rijtijdswinst is de aanleg van de randweg al als een renderende investering aan te merken.

Bijkomende afgeleide economische voordelen zijn bij de aanleg van de noordoosttangent te verwachten voor het vestigingsplaats-imago van de regio. Immers indien de noordoosttangent niet binnen afzienbare tijd wordt gerealiseerd zal de verkeersafwikkeling in en rond Tilburg zo stroef gaan verlopen, dat deze regio in een achterstandsituatie ten opzichte van aangrenzende regio's belandt. Dit zou een slechte zaak zijn voor de regeneratie van de werkgelegenheid in Tilburg, die met ca 56.000 arbeidsplaatsen (2e plaats in Brabant en 8e plaats in Nederland) een sterk bovenlokale betekenis heeft. Het is uit dezen hoofde dan ook een gerechtvaardigd verlangen, dat niet alleen betrokkenen op lokaal vlak, maar ook op provinciaal en landelijk niveau hun betrokkenheid bij de aanleg van de noordoosttangent onderkennen.

2.5 Oplossing

De geschetste problematiek dient te worden opgelost door realisering van een nieuwe wegenstructuur Tilburg Noord-Oost volgens model 9-1A.

Volgens de eerderevermelde prognose zal de totale groei van het verkeer opgevangen kunnen worden door de aanleg van de in model 9-1A voorziene randweg Tilburg Noord-Oost. Deze randweg zal met meer dan 20.000 mvt/etm worden belast. Bij aanwezigheid van deze weg is en blijft de belasting van Ringbaan-Oost en Bosscheweg nog aanvaardbaar.

Voor de regio betekent de aanleg van de Noordoosttangent en de completering van de knoop A58/A65 dat het verkeer van en naar de A58 geen gebruik meer hoeft te maken van de route door de bebouwde kommen van Tilburg, Oisterwijk en Moergestel.

3. Technische beschrijving model 9-1A

3.1 Algemeen

De voorgestane oplossing is gebaseerd op model 9-1A, zoals dat in het afrondend rapport "Wegenstructuur Tilburg Noord-Oost" (maart 1981) is beschreven.

Dit model omvat in de eindfase een 2x2 strooks stadsautoweg tussen de A261 (S204, voorheen RW62) en de A65 in samenhang met de voltooiing van het knooppunt A58/A65.

De aanhaking op de A261 vindt plaats ter hoogte van de Bos en Beemdweg. De weg loopt noordelijk om Tilburg heen, ongeveer parallel aan de 380 KV-hoogspanningslijn.

Via de Zuiderkruisweg wordt de gemeentegrens tussen Tilburg en Berkel-Enschot overschreden. De weg buigt vervolgens in zuidelijke richting af en kruist achtereenvolgens ongelijkvloers de spoorlijn Tilburg-'s-Hertogenbosch, de Enschtsebaan, de Bos-scheweg en de spoorlijn Tilburg-Boxtel.

In het oorspronkelijke model 9-1A boog de weg ten zuiden van de spoorlijn Tilburg-Boxtel scherp in oostelijke richting en werd globaal via het tracé van de Oisterwijksebaan aangehaakt op de A65.

In het thans voorliggende ontwerp is de aanhaking van de randweg op de A65 geprojecteerd nabij de huidige kruising met de Bakschevenweg. Deze oplossing is met name op verkeerskundige, structurele, ruimtelijke en financiële gronden te verkiezen boven de aansluiting ter plaatse van de Oisterwijksebaan.

De mate van aantasting, c.q. doorsnijding van agrarische gebieden met en zonder natuurwaarden blijft nagenoeg gelijk.

3.2 Detailering

3.2.1 De randweg

De weg is in de eindfase uitgevoerd als dubbelbaans stadsautoweg volgens RONA-categorie IV, met gelijkvloerse aansluitingen en ongelijkvloerse kruisingen. In afwijking van de RONA-richtlijnen is een tussenberm van 6 m' toegepast in plaats van 10 m'.

De rijstrookbreedte bedraagt 3,10 m, de verhardingsbreedte 7,20 m en de totale wegbreedte (exclusief taluds en bermsloten) 27,60 m. Dit houdt in, dat het ruimtebeslag op maaiveldhoogte circa 36 m bedraagt en bij ongelijkvloerse kruisingen oploopt tot circa 62 m.

Het gedeelte op Tilburgs grondgebied kruist tweemaal de 380 KV-hoogspanningslijn en tweemaal een olietransportleiding. Deze kruisingen noodzaken tot voorzieningen aan de weg, dan wel tot aanpassing van de leidingen.

De beperkte onderlinge afstand van de spoorlijn Tilburg-'s-Hertogenbosch, Enschootsebaan, Bosscheweg en spoorlijn Tilburg-Boxtel en het gegeven dat deze ongelijkvloers moeten worden gekruist noodzaken tot een keuze uit twee mogelijkheden, te weten, een verdiepte ligging van de randweg vanaf het industrieterrein Loven tot de Bakschevenweg of een hoge ligging over dat traject.

Uit een oogpunt van kosten is aan de laatste mogelijkheid de voorkeur gegeven.

De hoge ligging heeft vermoedelijk tot gevolg dat mast 111 in de 150 KV-hoogspanningslijn moet worden verhoogd.

3.2.2 Aansluitingen en kruisingen

Behalve de (ongelijkvloerse) aansluitingen op de A261 en de A65 voorziet het plan in (gelijkvloerse) aansluitingen van de Stokhasseltlaan, de Sweelincklaan en het industrieterrein Loven. Op de mogelijkheid van een gelijkvloerse aansluiting op de Bosscheweg wordt nader ingegaan in paragraaf 4 (Fasering).

Voor de aanhaking van de randweg op de A261 wordt de huidige halve-aansluiting op de Bos en Beemdweg voltooid tot een Haarlemmermeer-oplossing, hetgeen de bouw van een extra viaduct inhoudt.

De aanhaking van de randweg op de A65 heeft de vorm van een gecombineerde half-klaverblad-Haarlemmermeeraansluiting. In verband met de afstand van dit aansluitpunt tot het knooppunt A58/A65 is de westelijke rijbaan van de A65 tussen deze aansluitingen voorzien van een weefvak.

Het viaduct "Broekstraat" in de Bakschevenweg komt te vervallen. Het herstel van deze langzaam-verkeersverbinding wordt gekoppeld aan de kruising van de randweg met de A65.

Behalve de in paragraaf 3.2.1 genoemde kruisingen met de Enschootsebaan, de Bosscheweg en de 2 spoorlijnen zijn ten noorden van Tilburg uit veiligheidsoverwegingen ongelijkvloerse kruisingen voorzien met de Kalverstraat, de Quirijnstokstraat en Hazennest. Deze 3 wegen worden over de randweg gevoerd. Op het grondgebied van Berkel-Enschoot wordt de nieuwe weg ongelijkvloers over de Broekstraat gevoerd.

3.2.3 Voltooiing knooppunt A58/A65

Vooralsnog wordt uitgegaan van een voltooiing zoals die was voorzien in de nota "Wegenstructuur Tilburg Noord-Oost" van maart 1981.

Hierin wordt de huidige afrit Hilvarenbeek/Tilburg-Zuid eerder van de A65 afgetakt.

Daartoe is naast het bestaande viaduct over de Meierijbaan een nieuw viaduct nodig voor deze afrit. Van de afrit wordt de toerit naar de A58 (richting Eindhoven) afgetakt.

Voor deze toerit zijn twee nieuwe viaducten over de A58 nodig. Ten einde de bestaande landbouwweg, die de Kommerstraat met de Bakschevenweg verbindt, te handhaven is een tunnel met beperkte doorrijhoogte nodig onder de nieuwe afrit c.q. toerit van de A58 naar de A65.

Het is overigens denkbaar, dat bij de daadwerkelijke aanpak van het knooppunt A58/A65, de vormgeving zal worden afgestemd op de wens de A58 als doorgaande verbinding aan te leggen.

3.3 Kostenraming

In het navolgende is een indicatieve kostenraming weergegeven per onderdeel van het project. De raming is bij afwezigheid van detailinformatie gebaseerd op eenheidsprijzen, hetgeen noopt tot het nodige voorbehoud.

In de navolgende bedragen zijn begrepen de kosten van grondverwerving, voorbereiding en uitvoering alsmede de BTW.

- gedeelte randweg op het grondgebied van Tilburg	f 29 mln
- gedeelte randweg op het grondgebied van Berkel-Enschot	f 39 mln
- aansluiting randweg op de A65, met inbegrip van de aanpassingen aan de A65	f 22 mln
- voltooiing knooppunt A58/A65	<u>f 15 mln</u>
Totaal	f 105 mln

Ter bepaling van de faseringsvolgorde en -mogelijkheden heeft een afzonderlijk verkeersonderzoek plaatsgevonden.

4.2 Verkeersonderzoek

Ten einde de verkeerseffecten per onderdeel te kunnen vaststellen zijn in het verkeersonderzoek 6 varianten doorgerekend, voor het jaar 2000.

De verkeersgroei in de tussenliggende periode is daarbij afgestemd op de werkelijke ontwikkelingen, hetgeen betekent dat gerekend is met een groei van 20% van het interne verkeer en 30% van het externe verkeer.

De onderzochte varianten zijn:

1. de o-variant
2. gerealiseerde randweg tussen Loven en Bosscheweg met gelijkvloerse aansluiting op de Bosscheweg
3. gerealiseerde randweg tussen Loven en A65 met gelijkvloerse aansluiting op de Bosscheweg
4. idem, als 3 met ongelijkvloerse kruising van de Bosscheweg
5. idem, als 3 met voltooid knooppunt A58/A65
6. idem, als 4 met voltooid knooppunt A58/A65.

De resultaten van de verkeersstudie leiden tot de volgende conclusies:

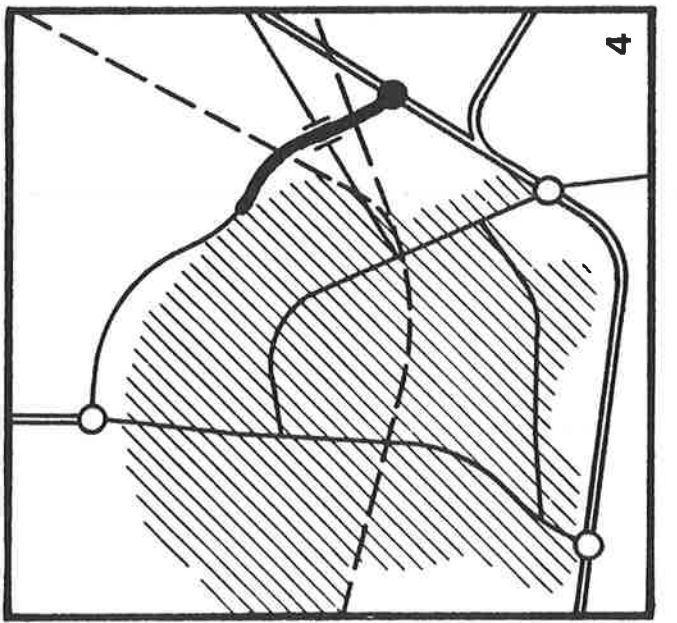
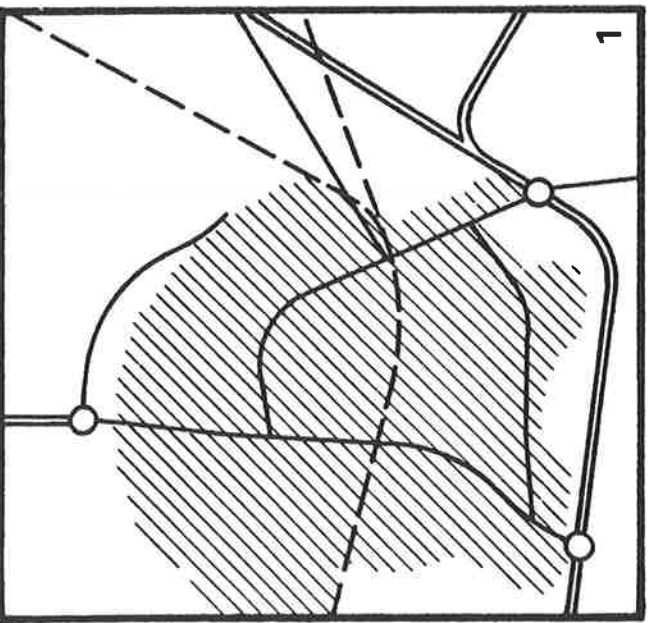
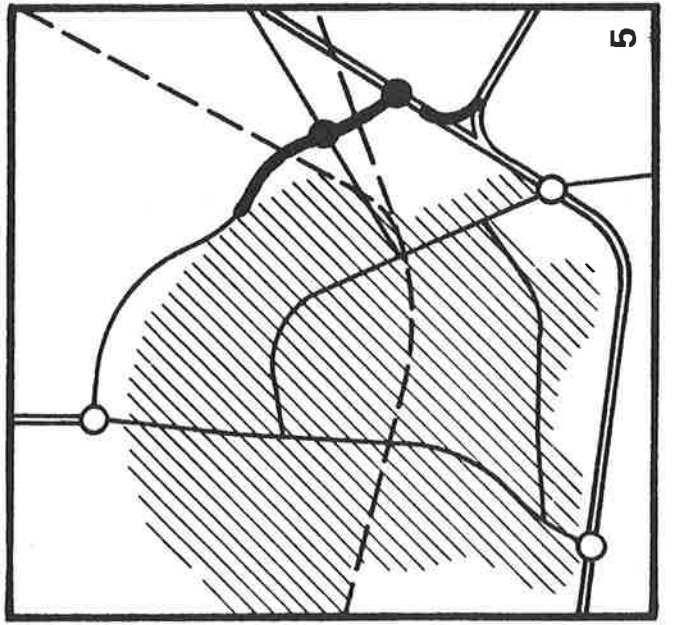
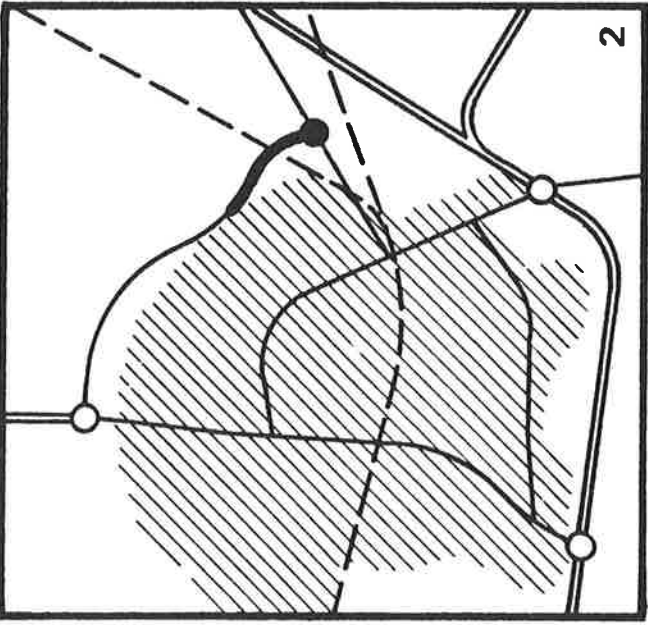
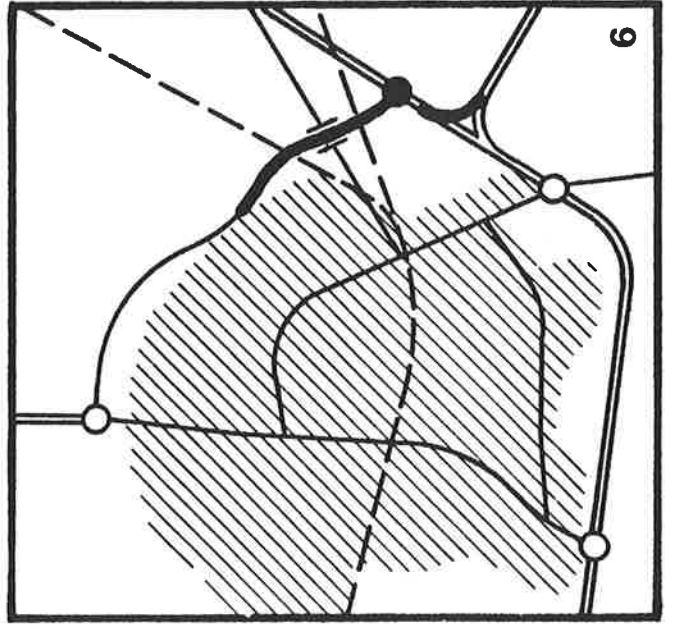
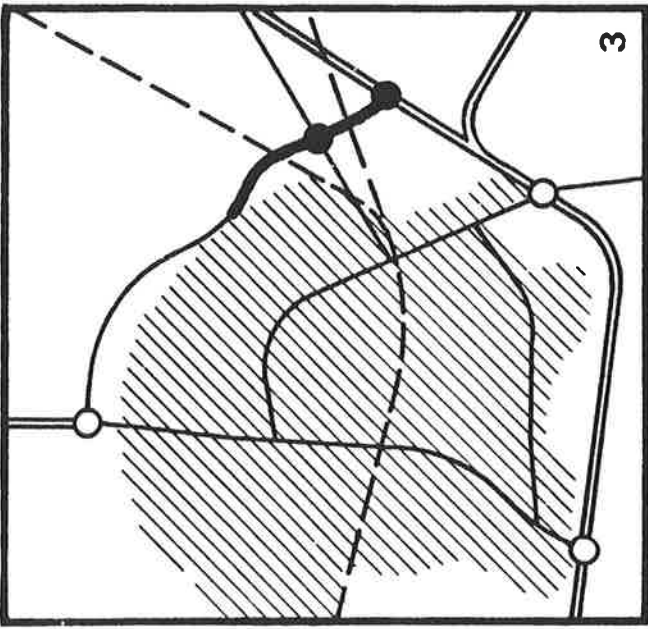
Algemeen:

- model 9-1A functioneert voor een groot verkeersaanbod (ca 27.000 mvt/etm.);
- verdere sturing van het verkeer blijkt goed mogelijk: de noordoosttangente vormt een nieuwe schakel in het netwerk van verkeersvoorzieningen, welke op een groot aantal wegvakken tot verbetering leidt;
- de Ringbaan-Oost wordt aanzienlijk ontlast, evenals de Bosscheweg (met 10.000 à 17.000 mvt/etm. in 2000).

Op onderdelen

- uit de verkeersprognose blijkt, dat bij aanleg van de verbinding Zuiderkruisweg/A65 op een belasting van 24.000 mvt/etm kan worden gerekend, terwijl de Ringbaan-Oost en Bosscheweg met 8.000 à 10.000 mvt/etm worden ontlast;
- de voltooiing van het knooppunt A58/A65 beïnvloedt met name de routekeuze van het regionale en lange afstandsverkeer (onder andere naar De Efteling) en draagt daarmee met name bij tot een ontlasting van het Tilburgs wegennet (Ringbaan-West en Oost) en van de route N65 (Quatre-Bras)-Oisterwijk-Moergestel-A58.

Voorts draagt de voltooiing van het knooppunt bij tot een beter functioneren van de randweg (ca 3.000 mvt/etm extra) maar is daarvoor geen stringente voorwaarde;



- een gelijkvloerse aansluiting op de Bosscheweg draagt niet wezenlijk bij tot het gebruik van de randweg, doch leidt tot ongewenste verschuivingen van verkeersstromen op het lokale wegennet van Berkel-Enschot (route via Enschtsebaan);
- een eerste fase volgens variant 2 (door met name Rijkswaterstaat gesuggereerd) geeft een redelijk gebruik van dit weggedeelte te zien (ca 15.000 mvt/etm.) maar leidt tot een zeer zware belasting van de Bosscheweg (ca 20.000 mvt/etm.). Deze variant draagt niet structureel bij tot een ontlasting van de Ringbaan-Oost;

4.3 Keuze fasering

De volgorde van de fasering dient zodanig te zijn, dat

- de 1e fase een aanzienlijke bijdrage levert in de oplossing van de verkeersproblemen en
- de daarmee gemoeide kosten zodanig zijn, dat deze in redelijkheid door de betrokken partijen kunnen worden gedragen.

Op grond van de in par. 4.2 vermelde conclusies kan worden vastgesteld, dat het grootste positieve effect wordt bereikt met de aanleg van het gedeelte van de randweg tussen de Zuiderkruisweg en de A65 doordat een aanzienlijke hoeveelheid verkeer van de Bosscheweg en de Ringbaan-Oost gebruik zal gaan maken van de nieuwe randweg.

Volgens de berekening zal daarbij echter nog $\pm 20\%$ van het verkeer noodgedwongen gebruik maken van de aansluiting Hilvarenbeek om ter plaatse te keren, als gevolg van het ontbreken van de schakel 's-Hertogenbosch-Eindhoven v.v. in het knooppunt A58/A65. Met het oog op de negatieve effecten van een gelijkvloerse aansluiting op de Bosscheweg (vooral wanneer in de eerste fase variant 2 zou worden aangelegd) gaat de voorkeur uit naar een ongelijkvloerse kruising van de randweg met de Bosscheweg. Samenvattend bestaat de eerste fase derhalve uit een enkelbaans verbinding vanaf de Zuiderkruisweg, over de spoorlijn Tilburg-'s-Hertogenbosch, over de Enschtsebaan, over de Bosscheweg en over de spoorlijn Tilburg-Boxtel, aansluitend op de A65 nabij de Bakschevenweg (totale lengte ca 2,5 km). De kosten van de eerste fase worden geraamd op ca f 42,5 mln.

Voorts is het gewenst thans reeds de procedurele en planologische voorbereidingen te treffen, die nodig zijn voor de voltooiing van het knooppunt A58/A65, ten einde deze te kunnen realiseren zodra de financiële mogelijkheden zich aandienen.

5. Planning/procedurele aanpak

5.1 Algemeen

In het kader van de planning/procedurele aanpak spelen met name een rol:

- de technische uitwerking
- planologische aspecten en
- de grondverwerving.

Omdat thans nog geen inzicht bestaat over het tijdstip van realisering van de overige onderdelen van model 9-1A beperkt deze notitie zich tot de beschrijving van bovengenoemde aspecten voor zover die betrekking hebben op fase 1.

5.2 Technische uitwerking

De op bijgevoegde overzichtskaart weergegeven oplossing kan worden beschouwd als een principeplan.

Ten behoeve van het besteksgereedmaken van het plan is een verdere uitwerking op grote schaal (minimaal 1 : 1000) noodzakelijk. Vooruitlopend daarop zullen terreinmetingen, grondwater- en bodemonderzoek dienen plaats te vinden.

De volledige uitwerking van fase 1 vergt naar schatting een periode van $\frac{1}{2}$ tot 1 jaar.

5.3 Planologische aspecten

De vigerende bestemmingsplannen voorzien niet in de aanleg van werken op Berkel-Enschots grondgebied. Om zulks mogelijk te maken dienen de bestemmingsplannen "Buitengebied" en "Bosscheweg-Zuid" partieel te worden herzien. De bestuurlijke bereidheid hiertoe is aanwezig.

De planologische procedure kan desgewenst bekort worden door gebruikmaking van de anticipatie-procedure. Met een procedure-tijd van een jaar moet echter minstens gerekend worden, gerekend vanaf het tijdstip dat de technische uitwerking voldoende is gevorderd om de bestemming verkeersdoeleinden te bepalen.

5.4 Grondverwerving

De voor de aanleg benodigde gronden dienen voor het merendeel nog te worden verworven.

Getracht wordt door middel van minnelijke aankoop of ruiling gronden in eigendom te verkrijgen.

Niettemin moet gerekend worden met een onteigeningsprocedure, waarvoor het bestemmingsplan de juridische basis vormt.

Voor de onteigeningsprocedure moet minimaal $1\frac{1}{2}$ jaar worden uitgetrokken.

5.5 Tijdsplanning realisering

Op basis van bovenvermelde gegevens kan uitgaande van een voor-
spoedig verloop van technische uitwerking, bestemmingsplanpro-
cedure en grondverwerving, fase 1 starten in 1989.

6. Betrokken overheden en bijdragen

De randweg Tilburg Noord-Oost maakt geen deel uit van het Rijks-wegenplan, noch van het provinciale wegenplan, zodat de primaire verantwoordelijkheid voor de realisering ervan berust bij de betrokken gemeenten (Tilburg en Berkel-Enschot). De weg zal dan ook na realisering in eigendom, beheer en onderhoud komen bij de gemeente Tilburg. De met de aanleg gemoeide kosten gaan echter de mogelijkheden van deze gemeenten te boven.

Ingevolge de besluitvorming over het Provinciale Wegenplan 1986 heeft de provincie toegezegd de oplossing van dit (en soortgelijke knelpunten) te bevorderen. De provincie zal daartoe een coördinerende en initiërende rol vervullen en de betrokken gemeenten voor wat betreft de planontwikkeling en realisering technisch en procedureel ondersteunen.

De financiële inspanningen van de provincie in dit kader richten zich vooral op de economische betekenis van het project.

Anticiperend op bovenvermelde coördinerende rol heeft het provinciaal bestuur in zijn algemeenheid de infrastructurele knelpunten in stedelijke gebieden aan de orde gesteld in het overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat op 4 december 1985.

Bij die gelegenheid bleek de minister geen voorstander van het creëren van algemene regels voor de geschetste problematiek. In concrete gevallen bleek de minister echter bereid te bezien welke oplossingsmogelijkheden te bereiken zijn. Zij staat daarbij op rijksniveau een samenwerking met de minister van Economische Zaken voor.

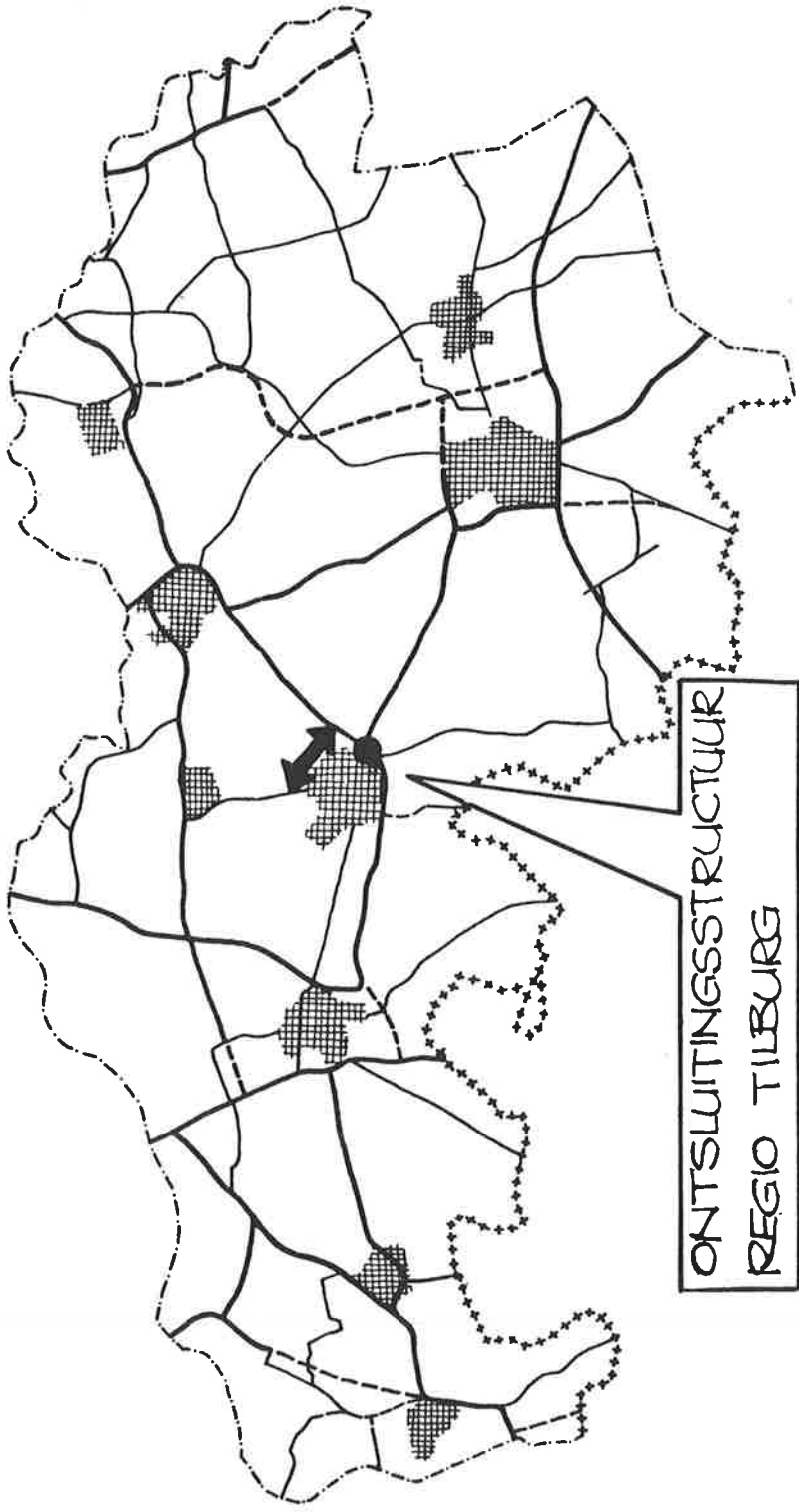
In het onderstaande is een overzicht gegeven van mogelijke financieringsbronnen naast de inbreng van de provincie en de betrokken gemeenten.

- De voltooiing van het knooppunt A58/A65 komt geheel ten laste van het Rijkswegenfonds. Hierbij moet echter worden aangetekend, dat dit project vooralsnog niet is opgenomen in het MPP;
- het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kent de Rijksbijdrageregeling voor Verkeers- en vervoersvoorzieningen in en rond steden, waarvoor jaarlijks f 44 mln wordt gereserveerd (landelijk).
Op deze regeling kan een beroep worden gedaan tot een bedrag van maximaal 50% van de aanlegkosten en 80% van de verwervingskosten, na aftrek van eventuele andere subsidies;
- het centraal deel van het voorwaardenscheppend beleid van het Ministerie van Economische Zaken bedraagt voor 1987 en 1988 te zamen f 26 mln (landelijk). Een deel hiervan is nog niet bestemd;

- getracht zal worden, analoog aan Helmond en Enschede, een bijdrage te verkrijgen in het kader van het programma structuurversterkende maatregelen van de EG (EFRO-buiten quotum-textielprogramma) waarvoor op jaarbasis f 223 mln beschikbaar is (voor geheel Europa).
- tot slot kan mogelijk worden gezien om particulier kapitaal aan te trekken vanuit het Tilburgs bedrijfsleven.

Op basis van het regeerakkoord is f 50 mln in de Rijksbegroting Verkeer en Waterstaat opgenomen voor Rijksbijdrage in de investeringskosten van stedelijke infrastructuurprojecten. Deze gelden zijn opgenomen in het gemeentefonds.

WM/PR1-PR10004
EVE



ONTSLUITINGSSTRUCTUUR
REGIO TILBURG