

INGESTRACHT 7 JAN. 1891

gemeente berkel-enschot

bestemmingsplan
NOORD-OOSTTANGENT 1e FASE
EN KNOOPPUNT DE BAARS

toelichting
voorschriften
plankaart

Map 23

97/91

origineel

INGEKOMEN - 9 JAN. 1991

GEMEENTE BERKEL-ENSCHOT

V.O.G.

Commissie voor de
milieu-effectrapportage

BIBLIOTHEEK

Postbus 2345, 3500 CH UTRECHT

BESTEMMINGSPLAN

"NOORD-OOSTTANGENT 1E FASE
EN
KNOOPPUNT DE BAARS"

TOELICHTING

CONCEPT: DECEMBER 1989

ONTWERP: MAART 1990

VASTSTELLING:

GOEDKEURING:

ONHERROEPELIJK:

PW/EHa/010390

INHOUD	BLZ.
Voorwoord.	4
1. Inleiding.	5
1.1. Aanleiding tot het maken van het plan.	5
1.1.1. Voorgeschiedenis.	5
1.1.2. Beschrijving Model 9-1A.	6
1.1.3. Bestuurlijke besluitvorming.	7
1.2. Plangebied.	10
1.3. Vigerende bestemmingsplannen.	10
1.4. Samenvattend overzicht studies, besluiten e.d.	10
2. Motivering noodzaak Noord-Oosttangent.	13
2.1. Problematiek.	13
2.1.1. Ruimtelijke ontwikkelingen sinds 1960.	13
2.1.2. Uitbouw regionale wegenstructuur sinds 1960	13
2.2. Verkeersontwikkelingen.	14
2.3. Economische aspecten.	16
2.4. Oplossing.	17
3. Fasering Noord-Oosttangent.	19
3.1. Faseringsmogelijkheden.	19
3.2. Verkeersonderzoek.	20
3.3. Keuze fasering.	21
4. Technische uitvoering.	23
4.1. Noord-Oosttangent 1e fase.	23
4.1.1. Algemeen.	23
4.1.2. Vormgeving.	23
4.1.3. Parallel- en ontsluitingswegen en fietspaden.	24
4.1.4. Watergangen.	24
4.1.5. Belemmeringen.	24
4.2. Knooppunt "de Baars".	24
4.2.1. Algemeen.	24
4.2.2. Vormgeving.	25
4.2.3. Parallel- en ontsluitingswegen en fietspaden.	25
4.2.4. Watergangen.	25
4.2.5. Belemmeringen.	26
5. Landschappelijke aspecten.	27
5.1. Inleiding.	27
5.2. Landschappelijk uitgangspunt.	27
5.3. Onderscheid in landschappelijke eenheden.	28
5.3.1. Algemeen.	28
5.3.2. Het boslandschap.	29
5.3.3. Het beekdallandschap.	29
5.3.4. Het landschap van de oude bouwlanden.	29
5.3.5. Het ontginningslandschap.	30
5.4. Landschappelijke zonering.	30
5.5. Inrichtingsmaatregelen.	30
5.5.1. Algemeen.	30
5.5.2. De Noord-Oosttangent 1e fase.	31

toelichting

5.5.3. Knooppunt "de Baars".	34
5.6. Conclusies.	35
6. Belemmeringen.	37
6.1. Hoogspanningsleidingen.	37
6.2. Gasleiding.	37
6.3. Naftaleiding.	37
6.4. Waterleiding.	37
6.5. Straalpad.	38
7. Milieuaspecten.	39
7.1. Relatie Besluit Milieu-effectrapportage.	39
7.1.1. Noord-Oosttangent 1e fase.	39
7.1.2. Knooppunt "de Baars".	39
7.2. Geluidhinder.	40
7.2.1. Noord-Oosttangent 1e fase.	40
7.2.2. Knooppunt "de Baars".	41
8. Planopzet.	43
8.1. Algemeen.	43
8.2. De plankaart.	43
8.3. De voorschriften.	44
9. Uitvoerbaarheid.	45
9.1. Kosten en financiering Noord-Oosttangent 1e fase.	45
9.2. Kosten en financiering knooppunt "de Baars".	45
9.3. Verwerving gronden.	46
10. Inspraak.	47
10.1. Algemeen.	47
10.2. De voorbereiding van de wegaanleg.	47
10.3. Het bestemmingsplan.	47
11. Resultaten overleg.	49
11.1. Overleginstanties.	49
11.2. Binnengekomen reacties.	49
11.3. Commentaar op de reacties.	49

Bijgevoegde toelichtingskaarten:

- nr. 1: ontsluitingsstructuur regio Tilburg anno 1968;
- nr. 2: model 9-1A;
- nr. 3: tracé volgens projectnotitie ontsluitingsstructuur regio Tilburg d.d. februari 1987;
- nr. 4: tracé volgens technisch plan Noord-Oosttangent d.d. februari 1989;
- nr. 5: plangebied;
- nr. 6: begrenzing studiegebied landschappelijke inpassing;
- nr. 7: landschapseenheden;
- nr. 8: relaties;
- nr. 9: inrichtingsmaatregelen;
- nr. 10: belemmeringen.

VOORWOORD.

Dit bestemmingsplan voorziet in de aanleg van 2 grote infrastructu-
rele werken op het grondgebied van de gemeente Berkel-Enschot, te
weten de aanleg van de 1e fase van de zogenaamde Noord-Oost-
tangent en de voltooiing van het knooppunt tussen de rijkswegen
A58 en A65, "de Baars" geheten. Aan het bestemmingsplan is dan
ook de benaming "Noord-Oosttangent 1e fase en knooppunt de Baars"
toegekend.

De 1e fase van de Noord-Oosttangent betreft een verbinding tus-
sen de rijksweg A65 en het industrieterrein Loven in Tilburg en
de woonwijk Tilburg-Noord (nabij de Zuiderkruisweg). Het ligt in
de bedoeling deze verbinding in de toekomst door de trekken (2e
fase) naar de provinciale weg S204 (Tilburg-Waalwijk).

Het voornemen tot voltooiing van het genoemde knooppunt "de Baars"
is voor de gemeenteraad voorwaarde geweest om medewerking te verle-
nen aan de aanleg van de 1e fase van de Noord-Oosttangent. Het ont-
werp van het bestemmingsplan is opgesteld door de dienst Publieke
Werken van de gemeente Tilburg; de toelichting op het plan is uiter-
aard geschreven van uit de optiek van de gemeente Berkel-Enschot.

1. INLEIDING.

1.1. Aanleiding tot het maken van het plan.

1.1.1. Voorgeschiedenis.

Tengevolge van enerzijds de groei van de bevolking in het stadsgewest (zowel in het stedelijk gebied Tilburg als in de omliggende kernen) en anderzijds de daarmee samenhangende toename van het autoverkeer werd reeds aan het eind van de zestiger jaren voorzien dat de wegenstructuur in en om Tilburg te zijner tijd het toekomstig verkeersaanbod niet zou kunnen opvangen. In die tijd werden dan ook diverse plannen ontwikkeld, die aan deze toenemende verkeersdruk tegemoet zouden kunnen komen.

In dit verband zijn er plannen geweest om een provinciale weg Tilburg-Oisterwijk-Boxtel aan te leggen. Deze weg werd zelfs opgenomen in het provinciaal wegenplan.

Ook is de oplossing van de problematie 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 rijksweg 62 (deels ter plaatse van huidige Ringbaan-West) en rijksweg 66 (ten noorden van Berkel-Enschot en Tilburg in oost-west-richting, de zogenaamde Midden-Brabantroute). Voorts is destijds de aanleg van rijksweg 62A als kortsluiting tussen de rijkswegen 66 en 58 aan de oostzijde van Tilburg overwogen. Vanaf 1972 heeft zich echter op rijksniveau een beleidsombuiging 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 beleidsombuiging is uiteindelijk geformaliseerd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer (regeringsbeslissing in 1981) en het Rijkswegenplan 1984, waarin de eerdergenoemde aanleg van de rijkswegen 62 en 66 niet meer werd voorzien.

Tenslotte zijn er aan het eind van de jaren zestig vergevorderde plannen geweest om de Gelrebaan in Tilburg door te trekken naar de Bosscheweg. Bij het ontwerpen van de woonwijk Tilburg-Noord en het industrieterreinen Loven en Kraaiven in Tilburg werd indertijd nadrukkelijk uitgegaan van de toekomstige realisering van genoemde wegen (zie toelichtingskaart nr. 1). Om die reden werden deze wegen dan ook als bovenregionale en gewestelijke hoofdwegen opgenomen in het Structuurplan 1972 van het Stadsgewest Tilburg (nu Samenwerkingsverband Midden-Brabant).

Alle bovengenoemde plannen bleken uiteindelijk aanzienlijke bezwaren op te roepen bij een of meerdere overlegpartners (te weten rijk, provincie, stadsgewest en de gemeenten Tilburg, Berkel-Enschot en Oisterwijk) dan wel in onvoldoende mate te voorzien in de opvang van het groeiende verkeersaanbod. Om die redenen werd dan ook van de realisering van die plannen afgezien en werden nadere gedachten ontwikkeld omtrent aanpassing van de hoofdwegenstructuur rond Tilburg. Hiertoe werden in projectgroepverband (bestaande uit de hiervoor genoemde overlegpartners) verschillende tracé's ontworpen.

Er werd een studierapport opgesteld (Wegenstructuur Tilburg Noord-Oost van het stadsgewest Tilburg d.d. maart 1981) waarin een aantal eerder ontwikkelde, niet reeds afgewezen modellen nader werden uitgewerkt en onderling vergeleken aan de hand van daartoe opgestelde criteria.

Deze criteria waren:

- regionaal verkeersgebruik;
- lokaal verkeersgebruik;
- duidelijke structuur;
- flexibiliteit;
- woon- en leefmilieu;
- landbouw (met name bedrijvigheid);
- natuur en landschap;
- ruimtelijke plannen (met name streekplan);
- aanleg- en verwervingskosten.

Na toetsing aan deze criteria viel uiteindelijk de keus op het zogenaamde model 9-1A als het voor alle betrokken partijen en meest aanvaardbare alternatief

1.1.2. Beschrijving model 9-1A.

Het model kan in twee onderdelen worden onderscheiden, te weten de verbindingsweg, de zogenaamde Noord-Oosttangent, tussen de provinciale weg S204 (Tilburg-Waalwijk, toenmalige rijksweg A62) en de rijksweg A65 en het compleet maken van het knooppunt tussen de rijkswegen A58 en A65.

Het model voorziet in een adequate ontsluiting van de industrieterreinen "Loven" en "Kraaiven" in Tilburg en de woonwijk Tilburg-Noord. Daarnaast biedt het een goede aansluiting van en op het rijkswegenet.

Het model kan in noord-zuid richting als volgt worden beschreven:

- de aanhaking aan de provinciale weg S204 geschiedt ter hoogte van de Bos- en Beemdweg in Tilburg;
- de weg loopt noordelijk om Tilburg heen, parallel aan de 380 kV-hoogspanningsleiding;
- aanhakingen voor Tilburg-Noord zijn voorzien bij de Stokhaseltlaan en de verlengde Sweelincklaan; het industrieterrein Loven wordt via de verlengde Jules Verneweg ontsloten;
- via de te reconstrueren Zuiderkruisweg wordt de gemeentegrens Tilburg/Berkel-Enschot overschreden;
- de weg kruist de spoorlijn Tilburg-'s-Hertogenbosch, de Enschtsebaan, de Bosscheweg en de spoorlijn Tilburg-Eindhoven ongelijkvloers;
- de weg buigt daarna af in noordoostelijke richting en volgt globaal het huidige tracé van de Oisterwijksebaan op ongeveer 200 meter van de spoorlijn;
- de aanhaking op rijksweg A65 komt tot stand ter plaatse van het viaduct over de Oisterwijksebaan in de vorm van een halfklaverblad;
- de weg zal tussen de aanhaking op de provinciale weg S204 en de Zuiderkruisweg grotendeels op of nagenoeg op maaiveld worden aangelegd, tussen de Zuiderkruisweg en de aanhaking op rijksweg A65 wordt de weg verhoogd aangelegd;
- de mogelijkheid blijft aanwezig om de weg vanaf genoemde aan-

haking door te trekken naar Oisterwijk aan de zuidzijde van de spoorlijn Tilburg-Boxtel;

- het aansluitpunt bij "de Druiventros" blijft gehandhaafd;
- het aansluitpunt tussen de rijkswegen A58 en A65 wordt als knooppunt tussen rijkswegen (dus ongelijkvloers) compleet gemaakt. Hierdoor verkrijgt Berkel-Enschot een rechtstreekse verbinding met de rijksweg A58 naar Eindhoven.

Het model is weergegeven op toelichtingskaart nr. 2.

1.1.3. Bestuurlijke besluitvorming.

Op 21 december 1981 stemde de gemeenteraad in met het model 9-1A. Hierbij werd als voorwaarde gesteld dat alvorens tot de opstelling van een bestemmingsplan zal worden overgegaan de financiering van de weg (waaraan de gemeente Berkel-Enschot niet zal bijdragen) in voldoende mate verzekerd moet zijn. Tevens werd vermeld dat het volledig maken van het knooppunt van de rijkswegen A58 en A65 een onderdeel van de wegenstructuur vormt en daarmee onlosmakelijk is verbonden. Op bovengenoemde datum stemde ook de gemeenteraad van Tilburg in met het model 9-1A. De Gewestelijke Raad van het Stadsgewest volgde op 25 januari 1982.

In de jaren na 1981 heeft vooral de financieringsproblematiek centraal gestaan. Het zal duidelijk zijn dat het slechte financieel-economische klimaat bij de betrokken overheden de eerste helft van de jaren tachtig hier een negatieve invloed heeft gehad.

De sinds 1981 gedane pogingen om de Noord-Oosttangent opgenomen te laten worden in het nieuwe Provinciaal Wegenplan, dat tenslotte in 1986 werd vastgesteld, werden helaas niet gehonoreerd. Bij de vaststelling van dit plan werd van de zijde van de provincie opgemerkt dat de weg primair een ontsluitingsfunctie heeft en dat realisering ervan de verantwoordelijkheid is van de betrokken lokale overheden. De provincie onderkende echter wel de noodzaak van een structurele oplossing en verklaarde zich daarna bereid de coördinatie op zich te nemen voor het vinden van een oplossing en de gemeenten technisch en procedureel te ondersteunen.

Deze bereidheid van de provincie leidde ertoe dat in de tweede helft van 1986 hernieuwd overleg werd gevoerd tussen de gemeenten Tilburg, Berkel-Enschot en de provincie. Dit overleg kan feitelijk worden beschouwd als een doorbraak van de toen dreigende impasse. Het overleg resulteerde in:

- een gemeenschappelijke bevestiging van het standpunt dat realisering van de wegenstructuur Tilburg Noord-Oost overeenkomstig het model 9-1A, daarbij begrepen het completeren van het knooppunt van de rijkswegen A58 en A65, de aangewezen oplossing is voor de ontsluitingsproblematiek van de regio Tilburg in het algemeen en van de gemeente Tilburg in het bijzonder;
- de bereidheid bij elk van de overlegpartners om gezamenlijk de voor dit doel ter beschikking staande technische, financiële en planologische middelen optimaal te benutten, een en ander gericht op de feitelijke realisering van de betreffende wegverbinding;
- het voornemen om gezamenlijk richting rijksoverheid c.q. de betrokken ministeries de nodige initiatieven te gaan ontplooiën, teneinde door een zo breed mogelijke inspanning de aanleg van de weg bestuurlijk en financieel ook daadwerkelijk mogelijk te maken.

De bovenstaande voorgenomen inspanningen leidden in februari 1987 tot de "Projectnotitie Ontsluitingsstructuur Regio Tilburg", waarin specifiek wordt ingegaan op:

- de problematiek c.q. de noodzaak van realisering van de wegens-structuur Tilburg Noord-Oost (zie ook hoofdstukken 2 en 3 van deze toelichting);
- de voorgestane wegenstructuur overeenkomstig het model 9-1A als eindoplossing en de kosten van realisering;
- de voorgestane fasering in aanleg (noodzaak, mogelijkheden en kosten; zie ook hoofdstuk 3 van deze toelichting);
- de planning en procedurele aanpak;
- de financieringsmogelijkheden en de in dat kader betrokken overheden c.q. financieringsbronnen.

In de door genoemde overlegpartners in projectgroepverband gezamenlijk opgestelde projectnotitie wordt er van uitgegaan dat de aanhaking op rijksweg A65 thans geprojecteerd zal worden nabij de huidige kruising met de Bakschevenweg in plaats van nabij de kruising met de dichtbij gelegen Oisterwijksebaan (zie toelichtingskaart nr. 3). 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 agrarisch gebieden met en zonder natuurwaarden blijft nagenoeg gelijk.

In de notitie wordt geconcludeerd dat met het aanleggen van het gedeelte rijksweg A65/Zuiderkruisweg, de 1e fase genoemd, reeds een aanzienlijke bijdrage wordt geleverd aan de oplossing van de huidige en in de toekomst te verwachten verkeersproblemen en bovendien dat met de uitvoering van dit gedeelte naar verwachting een financiële inspanning is gemoeid, die in redelijkheid door de betrokken partijen is te dragen.

Op 29 juni 1987 stemde de gemeenteraad in met de inhoud van genoemde projectnotitie. Daarbij werd vastgesteld dat, naar het oordeel van de raad, de voltooiing van het knooppunt van de rijkswegen A58/A65 een onlosmakelijk onderdeel uitmaakt van de totale wegenstructuur Tilburg Noord-Oost en gelijktijdig met het gedeelte rijksweg A65-Zuiderkruisweg behoort te worden uitgevoerd. Tevens werd uitgesproken dat eerst besloten zal worden tot medewerking aan het treffen van de noodzakelijke planologische maatregelen indien vast is komen te staan dat de uitvoering van het weggedeelte in financiële zin genoegzaam is verzekerd (zonder enige bijdrage van de gemeente Berkel-Enschot) en met de gemeente Tilburg een bestuursovereenkomst zal zijn c.q. worden afgesloten omtrent de aanleg, het onderhoud en het beheer van de weg.

Na het tot standkomen van de projectnotitie werd alle aandacht geconcentreerd op het technisch uitwerken van de 1e fase van de tangent en het rondkrijgen van de financiering ervan, alsmede op het compleet maken van het knooppunt van de rijkswegen A58 en A65.

Bij gelegenheid van het werkbezoek van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de provincie Noord-Brabant op 5 maart 1987 deelde deze mee in beginsel bereid te zijn medewerking te verlenen aan de totstandkoming c.q. financiering van de 1e fase van de tangent.

In februari 1989 werd door de betreffende projectgroep als vervolg op de projectnotitie "het Technisch Plan Noord-Oosttangent" gepresen-

teerd, dat betrekking heeft op de 1e fase, welke zal worden uitgevoerd als enkelbaans verbindingsweg (een strook per richting) tussen de rijksweg A65 en de Zuiderkruisweg (zie hierna). De kosten werden geraamd op f. 39 miljoen, waarvan de gemeente Tilburg, de provincie Noord-Brabant en het rijk ieder een derde deel voor hun rekening zouden moeten nemen. Het technisch plan voorziet in enige kleine correcties van het eerder vastgestelde tracé. Zo zal dit enigszins gestrekter verlopen (zie toelichtingskaart nr. 4) in verband met het gewenste betere stop- en inhaalzicht. Daarnaast is, teneinde een geleidelijker overgang naar de 2e fase te kunnen verkrijgen en om de wegenstructuur in Tilburg-Noord zo min mogelijk aan te tasten, gekozen voor een kleine verschuiving van het tracé naar het noorden van de 150 kV-hoogspanningsleiding. De ontsluiting van het industrieterrein Loven zal dan via een noord-zuidverbinding met de Zuiderkruisweg en de Pegasusweg plaatsvinden. Ook de aansluiting met rijksweg A65 werd aangepast. Dit geschiedde naar aanleiding van de inmiddels bij Rijkswaterstaat ontwikkelde gedachten omtrent de vormgeving van het compleet te maken knooppunt A58/A65. De voltooiing van dit knooppunt, "de Baars" genoemd, is inmiddels in de meerjarenplanning van Rijkswaterstaat opgenomen. Vooralsnog wordt uitgegaan van realisering van de reconstructie in uiterlijk 1998 of zoveel eerder als zich bij het rijk daartoe mogelijkheden voordoen door het vroeger beschikbaar komen van de nodige (financiële) middelen.

Op 24 april 1989 besloot de gemeenteraad in te stemmen met het genoemde technisch plan.

Daaraan voorafgaand hadden Provinciale Staten van Noord-Brabant reeds op 17 maart 1989 besloten een derde deel van de aanlegkosten van de Noord-Oosttangent 1e fase, met een maximum van f. 13 miljoen, voor hun rekening te nemen. De gemeenteraad van Tilburg stelde vervolgens op 18 september 1989, in afwachting van het definitieve besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat tot toekenning van een rijksbijdrage, een krediet van f. 37 miljoen beschikbaar (als vervolg op het eerder bij raadsbesluit van 21 september 1987 verstrekte krediet van f. 2 miljoen ten behoeve van de planvoorbereiding). De rijksbijdrage ad f. 13 miljoen, op grond van de Bijdrageregeling Wegverkeersvoorzieningen, werd tenslotte verleend op 21 september 1989.

Er kan echter niet worden overgegaan tot de realisering van de Noord-Oosttangent 1e fase en de voltooiing van het knooppunt "de Baars" zolang deze in strijd zijn met de ter plaatse vigerende bestemmingsplannen (zie onder 1.3.). Het hier aan de orde zijnde bestemmingsplan "Noord-Oosttangent 1e fase en knooppunt de Baars" heeft tot doel genoemde strijdigheid weg te nemen en een juridisch-planologische basis te bieden voor de realisering van de voorgenomen plannen.

Nu is komen vast te staan dat de uitvoering van de 1e fase van de Noord-Oosttangent in financiële zin genoegzaam is verzekerd en de gemeente Tilburg de bereidheid heeft uitgesproken een bestuursovereenkomst aan te gaan met betrekking tot de aanleg, het onderhoud en het beheer van de weg, zodat aan de voorwaarden genoemd in het raadsbesluit van 29 juni 1987 van de gemeenteraad voor medewerking aan planologische maatregelen is voldaan, kan dit nieuwe bestem-

mingsplan thans in procedure worden gebracht.

1.2. Plangebied.

Het bestemmingsplan heeft betrekking op het tracé van de Noord-Oosttangent 1e fase en het te voltooien knooppunt tussen de rijkswegen A58 en A65, "de Baars" genaamd. Voor wat betreft het knooppunt beperkt het plangebied zich tot de gronden welke ter plaatse reeds in eigendom zijn bij Rijkswaterstaat en welke nog ten behoeve van de voltooiing van het knooppunt zullen moeten worden verworven. Hierbij is een ten noorden van het knooppunt gelegen klein gebied (eigendom van Rijkswaterstaat) met natuurlijke en landschappelijke waarden meegenomen (zie toelichtingskaart nr. 5 en hoofdstuk 5, onder 5.3.3.).

In ambtelijk overleg met de provincie en Rijkswaterstaat is gebleken dat een ruimer plangebied niet nodig is voor een goede planologische beoordeling van het bestemmingsplan. Wel wordt in de toelichting op het bestemmingsplan, met name in hoofdstuk 5 "Landschappelijke aspecten", uitgebreid ingegaan op de relatie tussen de Noord-Oosttangent 1e fase/knooppunt "de Baars" en omgeving c.q. omliggend landschap.

1.3. Vigerende bestemmingsplannen.

Het bestemmingsplan betreft een herziening van de bestemmingsplannen "Buitengebied" en "Bosscheweg Zuid". Deze plannen werden respectievelijk op 13 oktober 1975 en 1 maart 1984 door de gemeenteraad vastgesteld en op 12 januari 1977, nr. G.229.945 (K.B. 21 augustus 1981, nr. 24) en 29 augustus 1984, nr. G.120.355 door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant goedgekeurd.

De aanleg van de Noord-Oosttangent is strijdig met diverse bestemmingen van de beide bovengenoemde bestemmingsplannen.

De reconstructie van het knooppunt rijkswegen A58/A65 is in strijd met het bestemmingsplan "Buitengebied".

Hoewel thans het voornemen bestaat te komen tot een algehele herziening van het bestemmingsplan "Buitengebied" is vanwege de urgentie van de genoemde wegaanleg en reconstructie het nu aan de orde zijnde, afzonderlijke bestemmingsplan voorbereid.

1.4. Samenvattend overzicht van de belangrijkste studies, onderzoeken, besluitvorming e.d.

"Wegenstructuur Tilburg Noord-Oost" van het stadsgewest Tilburg d.d. maart 1981. Naar aanleiding van dit onderzoek, waarin een aantal modellen aan de hand van bepaalde criteria onderling wordt vergeleken, is uiteindelijk de keus bepaald op model 9-1A.

- Besluit van de gemeenteraad d.d. 21 december 1981. De raad bepaalt de keus op model 9-1A.
- Besluit van de gemeenteraad van Tilburg d.d. 21 december 1981, bijlage 1981, nr. 495. De raad kiest voor model 9-1A.
- Besluit van de gewestelijke raad van het Stadsgewest d.d. 25

januari 1982, nr. RO/0095. De raad kiest voor model 9-1A en merkt dit aan als onderdeel van het ontwerp-structuurplan.

- "Economische aspecten van de Noord-Oosttangent Tilburg" van het Economisch-Technologisch Instituut voor Noord-Brabant d.d. februari 1987. Uit dit onderzoek blijkt dat de aanleg van de Noord-Oosttangent uit economisch oogpunt niet alleen een renderende investering is voor de bedrijventerreinen Loven en Kraaiven, maar voor de gehele stadsregio. Indien de weg niet binnen afzienbare tijd wordt gerealiseerd wordt in verband met de dan steeds stroever verlopende verkeersafwikkeling op de ringbanen en de uitvalswegen van Tilburg gevreesd dat deze regio ten opzichte van de aangrenzende regio's in een achterstandssituatie zal belanden.
- "Projectnotitie Ontsluitingsstructuur Regio Tilburg" d.d. februari 1987. In deze notitie wordt andermaal ingegaan op de problematiek c.q. de noodzaak van realisering van de wegenstructuur Tilburg Noord-Oost conform het voorgestane model 9-1A. Daarbij komen tevens de fasering in aanleg, de planning, de procedurele aanpak en de financieringsmogelijkheden aan de orde.
- Mededeling van de minister van Verkeer en Waterstaat tijdens werkbezoek op 5 maart 1987 dat in beginsel bereidheid bestaat tot medewerking aan totstandkoming en financiering (door middel van een rijksbijdrage) van de Noord-Oosttangent 1e fase, welke zal worden uitgevoerd als enkelbaans verbindingsweg tussen de rijksweg A65 en de Zuiderkruisweg in Tilburg.
- Besluit van de gemeenteraad d.d. 29 juni 1987, voorstel nr. 61. De raad stemt in met de "Projectnotitie Ontsluitingsstructuur Regio Tilburg" en geeft daarbij enige voorwaarden aan voor verdere medewerking.
- Besluit van de gemeenteraad van Tilburg d.d. 21 september 1987, bijlage 1987, nr. 226. De raad stelt een voorbereidingskrediet van f. 2 miljoen ter beschikking voor de aanleg van de Noord-Oosttangent 1e fase.
- "Technisch Plan Noord-Oosttangent" d.d. februari 1989. Dit plan betreft een technische en financiële uitwerking van de 1e fase.
- Besluit van Provinciale Staten van Noord-Brabant d.d. 17 maart 1989, nr. 15/89. De Staten besluiten een derde deel van de aanlegkosten van de Noord-Oosttangent 1e fase voor hun rekening te nemen, met een maximum van f. 13 miljoen.
- "Kruispunt van Wegen", provinciale nota d.d. april 1989. In deze nota (waarin de provinciale taken en verantwoordelijkheden met betrekking tot het wegenbeleid in Noord-Brabant zijn vastgelegd) zijn de Noord-Oosttangent (1e en 2e fase) en de voltooiing van het knooppunt "de Baars" opgenomen.
- Besluit van de gemeenteraad d.d. 24 april 1989, voorstel nr. 29.

De raad stemt met inachtneming van het besluit van 29 juni 1987 in met het "Technisch Plan Noord-Oosttangent" d.d. februari 1989.

- Besluit van de gemeenteraad van Tilburg d.d. 18 september 1989, bijlage 1989, nr. 238. De raad stelt een krediet van f. 37 miljoen ter beschikking voor de aanleg van de Noord-Oosttangent 1e fase.
- Besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 september 1989, briefkenmerk HW/IBU 36385. De minister kent een rijksbijdrage toe van f. 13 miljoen voor de aanleg van de Noord-Oosttangent 1e fase.
- Akoestisch Rapport Noord-Oosttangent d.d. 14 februari 1990, nr. FvS/0/87/1155/949. In dit rapport, opgesteld door de Milieudienst van de gemeente Tilburg, is het resultaat van het onderzoek weergegeven dat op de grond van de Wet Geluidhinder met betrekking tot de aanleg van de Noord-Oosttangent 1e fase dient te worden ingesteld (zie hoofdstuk 7).
- Akoestisch onderzoek d.d. 21 februari 1990 van de provinciale dienst Waterstaat, Milieu en Vervoer, Bureau Geluid. In dit rapport is het resultaat van het onderzoek weergegeven dat op grond van de Wet Geluidhinder met betrekking tot het voltooiën van het knooppunt "de Baars" dient te worden verricht. In het rapport komen ook de akoestische gevolgen aan de orde van de aansluiting van de Noord-Oosttangent 1e fase op de rijksweg A65 (zie hoofdstuk 7).

2. MOTIVERING NOODZAAK NOORD-OOSTTANGENT.

2.1. Problematiek.

2.1.1. Ruimtelijke ontwikkelingen 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 noord-oostelijk deel van de stadsregio gedurende de laatste twintig jaar. Sinds 1960 is de stadswijk Tilburg-Noord gebouwd, die thans ruim 25.000 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, circa 18.220 arbeidsplaatsen herbergen (peildatum 1 mei 1989), verdeeld over 588 bedrijven. Hiervan zijn er 128 actief in de groothandel (met circa 2150 werknemers) en 24 in het wegvervoer (met bijna 600 werknemers).

De in de directe omgeving van Tilburg gelegen kernen Berkel-Enschot, Oisterwijk en Udenhout zijn sinds 1960 met circa 17.000 inwoners gegroeid tot in totaal circa 37.854 (peildatum 1 januari 1990), t.w.:

- Berkel-Enschot: van 3.290 naar 10.386;
- Oisterwijk: van 11.290 naar 18.400;
- Udenhout: van 5.920 naar 9.068.

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 naar Tilburg. Voor Oisterwijk en Udenhout is dit deel ongeveer 1/6. Bovendien blijven Berkel-Enschot en Udenhout voor de voorzieningen op het gebied van winkelen, onderwijs, sport, cultuur alsmede medisch-sociale voorzieningen deels op Tilburg aangewezen.

2.1.2. Uitbouw regionale wegenstructuur sinds 1960.

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

Tilburg heeft echter slechts twee aansluitingen aan de A58 ("Hilvarenbeek" en "Goirle"). Voorts is de aanleg van de provinciale weg tussen Tilburg en Waalwijk (S204) als uitvalsweg in noordelijke richting van belang.

Bij de hiervoor 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 ringbanen nog steeds hun rol als uitvals- en verdeelwegen. Zij vormen aldus een onderdeel van het stadsregionale hoofdwegenet. Deze functie kunnen ze echter nauwelijks meer naar behoren vervullen omdat deze wegen:

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

2.2. Verkeersontwikkelingen.

In het begin van de jaren '80 werd de grens van de capaciteit van het stedelijke en stadsregionale wegensysteem 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, waar van 12,5% vrachtverkeer.

Deze verkeersbelastingen leiden tot een hoge mate van onveiligheid en geluidhinder. In de periode 1986 tot en met 1988 vonden in totaal 1212 ongevallen plaats op de stedelijke wegen die door de nieuwe weg ontlast moeten worden. Het betrof hier 10 ongevallen met dodelijke afloop, 192 met lichamelijk letsel en 1010 met uitsluitend materiële schade.

Het ontbreken van een complete aansluiting tussen de de rijkswegen A65 en A58 heeft bovendien tot gevolg dat het regionale verkeer richting Eindhoven de provinciale weg door Oisterwijk en langs Moergestel gebruikt, hetgeen in toenemende mate tot klachten en moeilijkheden leidt, ondermeer op de Heukelomseweg, de aansluiting S424/N65 bij Quatre Bras en de S424 door Udenhout.

De Bosscheweg, die met name in de piekperiode al vol is, neemt niet meer verkeer op; de groei moet opgevangen worden door de smalle Enschootsebaan en de Kempenbaan in Tilburg. Beide wegen hebben nu reeds hun capaciteit bereikt.

Op de Ringbaan-Oost was na de reconstructie in 1986 nog wel enige groei mogelijk (behalve op het kruispunt met de Bosscheweg), maar de rek is eruit. Als er geen nieuwe verbinding wordt aangelegd moet de toename van het verkeer worden opgevangen door de Enschootsebaan, de Oisterwijksebaan, de Zwaluwsestraat en de Broekstraat, welke wegen hierop in het geheel niet berekend zijn. Deze toename zal worden veroorzaakt door de groei van de economie, de autonome stijging van het autobezit en het verder groeien van de randgemeenten.

Om te kunnen beoordelen of het indertijd voorgestelde model 9-1A nog steeds voldoet is in november 1989 een geactualiseerde prognose (ten opzichte van 1987) gemaakt voor de verkeersbelastingen van het regionale en stedelijke wegennet. Hiertoe zijn gegevens van het Tilburgse verkeers- en vervoersmodel vergeleken met recente tellingen en enquêtes van provincie, rijk en de gemeenten Tilburg en Berkel-Enschoot en voor zover nodig bijgesteld. Vervolgens is een prognose gemaakt van de verkeersstromen in het jaar 2000, door het intern verkeer met 20% en het externe verkeer met 30% te verhogen. Dit kan worden beschouwd als een "voorzichtige" prognose. Zo wordt in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II uitgegaan van een groei van het regionale verkeer met 70% en van een groei van het stedelijke verkeer met 55% indien er geen maatregelen

plaatsvinden. Vooralsnog wordt er in het structuurschema naar gestreefd dat dergelijke maatregelen wel worden getroffen (waarbij in het schema vraagtekens worden gezet bij de haalbaarheid er van), waardoor de groei beperkt zal kunnen blijven tot 30%.

Het moet niet uitgesloten worden geacht dat het verkeer nog verder zal groeien na het jaar 2000. Voor de beoordeling van de problematiek en ter onderbouwing van het bestemmingsplan is de periode van 10 jaar echter voldoende.

Er wordt verder van uitgegaan dat een vermindering van de groei van het autoverkeer door bevordering van openbaar vervoer of fietsverkeer of het voeren van een actief parkeerbeleid slechts beperkt mogelijk is. Daarbij moet worden bedacht dat voor de regionale relaties in het gebied aan de noordoostzijde van Tilburg goede alternatieve voorzieningen slechts in beperkte mate realiseerbaar zijn en dat gezien de te overbruggen afstanden de fiets als vervoermiddel veelal zal afvallen. Bovendien gaat het in belangrijke mate om vrachtverkeer en zakelijk verkeer dat op de auto is aangewezen.

Echter ook indien zou worden uitgegaan van een door diverse instanties voorgestane "nul-groei" (ten opzichte van 1986), die alleen kan worden bereikt door zeer ingrijpende maatregelen, valt de noodzaak van de Noord-Oosttangent niet weg. Uit een doorgerekend model 1987-met-tangent blijkt dat deze weg 18.000 mtv/etm aantrekt en daarmee onder andere de Ringbaan-Oost (min 7.000 tot 9.000 mtv/etm) en de Bosscheweg (min 6.000 mtv/etm) in aanzienlijke mate ontlast.

Op basis van de prognose moet verwacht worden dat het gehele stedelijke hoofdwegennet, met name aan de noord- en oostzijde van Tilburg, overbelast wordt. Dit zal in het beschouwde gebied tot gevolg hebben dat het autoverkeer, zoals al werd gesteld, steeds meer zal uitwijken naar stedelijke woonstraten en landwegen, die thans een nog een overwegende functie voor het landbouw- en recreatieverkeer hebben.

Zonder aanleg van de Noord-Oosttangent worden de eerder genoemde wegen in Tilburg tot over hun capaciteit belast. Eén en ander is in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1.

Auto-etmaalintensiteiten.

weg	jaar				capaciteit
	1987	1988	1989	2000 doe niets	
Ringbaan-Oost t.h.v. kanaal	30354	29267	30063	39900	30000
Kempenbaan t.h.v. Oude Ley	29872	30298	30645	38800	30000
Zuiderkruisweg t.h.v. Centaurusweg	10775	11175	12268	14000	20000

Boscheweg t.h.v. spoorlijn	15078	15037	15223	20100	15000
Enschotsebaan	6024	5970	5236	11500	8000
Boscheweg + Enschotsebaan	21102	21007	20459	31600	23000
Heukelomseweg	8485	8584	8864	12600	15000

De huidige en toekomstige omvang en afwikkeling van het verkeer van en naar "de Efteling" verdienen afzonderlijke aandacht. "De Efteling" rekent in het kader van het project "Parkland Brabant" (dat tot doel heeft de toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Midden-Brabant) op circa 3 miljoen bezoekers per jaar na 1990. Voor de dimensionering van het wegennet moet in verband hiermee rekening gehouden worden met een maatgevende belasting van 32.500 bezoekers per etmaal; dit komt neer op 2.150 auto's per uur, per richting. Deze maatgevende belasting treedt maximaal 6 maal 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 op de Ringbaan West, de Blaakweg en de Kempenbaan tot op de A58 bij de aansluitingen op de Kempenbaan en de Blaakweg. Deze belasting komt meer dan 30 dagen per jaar voor.

De Noord-Oosttangent zal in dit kader een aanzienlijke rol vervullen voor het verkeer dat van uit de richting Eindhoven komt en dat met name bezoekers uit de provincie Limburg en West-Duitsland zal betreffen. Door een voltooid knooppunt "de Baars" zal genoemd verkeer een directe aansluiting op deze tangent (en ook op de A65 richting 's-Hertogenbosch) verkrijgen.

2.3. Economische aspecten.

In zijn volle omvang is de economische betekenis van de Noord-Oosttangent moeilijk meetbaar. Van de directe economische belangen die hierbij in het geding zijn is echter wel een beeld te schetsen (voor een uitgebreidere visie zie het in hoofdstuk 1, onder 1.4., genoemde rapport "Economische aspecten van de Noord-Oosttangent Tilburg" van het Economisch-Technologisch Instituut voor Noord-Brabant d.d. februari 1987). 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 werkgelegenheidsterreinen "Loven" en "Kraaiven" in Tilburg heeft het meest direct belang bij een vlotte verkeersafwikkeling via de Noord-Oosttangent. Het enkele jaren geleden vastgestelde rijtijdverlies voor het zakelijk verkeer van en naar deze terreinen bedroeg ca. f. 2 miljoen per jaar (onderzoek van

de Kamer van Koophandel Midden-Brabant uit 1984). 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 transport-, opslag- en distributiefunctie in gevaar komen. Aanleg van de tangent 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 Noord-Oosttangent is eveneens meetbaar. Becijferingen voor 1995 tonen een rijtijdwinst van ca. f. 12 miljoen per jaar. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de verder toenemende verkeersstromen, die 's lands grootste recreatiepark "de Efteling" oproept. Door de aangegeven rijtijdwinst is de aanleg van de tangent al als een renderende investering aan te merken.

Bijkomende afgeleide economische voordelen zijn bij de aanleg van de Noord-Oosttangent te verwachten voor het vestigingsplaatsimago van de regio. Immers indien de Noord-Oosttangent 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 (waarbij wordt opgemerkt dat het werkloosheidscijfer in de regio Tilburg nu al aanzienlijk hoger ligt dan in de meeste andere regio's; 17,5% (peildatum 1 december 1989) in vergelijking met het provinciale cijfer van 11,3%). Dit zou een slechte zaak zijn voor de regeneratie van de werkgelegenheid in Tilburg, die met ca. 63.000 arbeidsplaatsen (2e plaats in Brabant en 7e plaats in Nederland) een sterk bovenlocale betekenis heeft. Het is uit dien hoofde dan ook een goede zaak, dat niet alleen betrokkenen op lokaal niveau, maar ook op provinciaal en landelijk niveau hun betrokkenheid bij de aanleg van de Noord-Oosttangent onderkennen.

2.4. Oplossing.

De aanleg van de Noord-Oosttangent en het compleet maken van het knooppunt A58/A65, zoals beschreven in de nota van het stadsgewest Tilburg "Wegenstructuur Tilburg Noord-Oost" van maart 1981, geeft een goede oplossing. De verwachte verkeersintensiteiten zakken in het algemeen tot beneden de capaciteit op de verschillende overbelaste wegen in Tilburg; er blijft een redelijke doorstroming gehandhaafd, terwijl er geen sluipverkeer hoeft op te treden. Eén en ander is weergegeven in tabel 2.

Tabel 2.

Auto-etmaalintensiteiten.

weg	jaar			capaciteit
	1989	2000 doe niets	2000 Noord-Oost- tangent geheel, knooppunt A65/A58 compleet	
Ringbaan Oost t.h.v. kanaal	30063	39900	25800	30000
Kempenbaan t.h.v. Oude Ley	30645	38800	27700	30000
Zuiderkruisweg t.h.v. Centaurusweg	12668	14000	8000	20000
Noord-Oosttangent t.h.v. A65			27000	20000 (enkelbaans)
Boscheweg t.h.v. spoorlijn	15223	19700	13300	15000
Enschotsebaan	5236	11300	9000	8000
Boscheweg + Enschotsebaan	20459	31000	22300	23000
Heukelomseweg	8864	12600	11300	15000

De nieuwe tangent levert in combinatie met het compleet maken van de knoop tussen de rijkswegen A58 en A65 voor het verkeer vanuit Waalwijk-Tilburg-Noord en het industrieterrein Kraaiven, in de richting Eindhoven en 's-Hertogenbosch en v.v., zo'n aantrekkelijk alternatief op dat dit verkeer deze nieuwe route gaat nemen en daarmee de Enschtsebaan, de Boscheweg en de Ringbaan-Oost ontlast. Ook Oisterwijk en in mindere mate Udenhout zullen het doorgaande verkeer zien verminderen.

3. FASERING NOORDOOSTELIJKE WEGENSTRUCTUUR.

3.1. Faseringsmogelijkheden.

De omvang van de werken, alsmede de daarmee gemoeide kosten, noodzaken tot een gefaseerde aanpak c.q. beperkingen in de uitvoering (zie de "Projectnotitie Ontsluitingsstructuur Regio Tilburg" d.d. februari 1987). In beginsel dienen zich daarbij twee mogelijkheden aan:

- a. fasering c.q. beperking in capaciteit (dimensionering);
- b. fasering in functionele eenheden (onderdelen).

Ter bevordering van de haalbaarheid van het project wordt voorgesteld beide mogelijkheden te benutten.

Ad a.

Een fasering c.q. beperking in capaciteit wordt bereikt door de tangent uit te voeren als enkelbaans weg (met 2 rijstroken) met uitzondering van het gedeelte ter plaatse van de aansluiting op de S204 (Tilburg-Waalwijk). Het gedeelte op Tilburgs grondgebied wordt op maaiveldhoogte aangelegd. De kruisingen met de Kalverstraat en Quirijnstokstraat worden uit veiligheidsoverwegingen en uit het oogpunt van een vlotte verkeersafwikkeling ongelijkvloers uitgevoerd. De kruisingen met de Sweelincklaan en met de verbinding met het industrieterrein Loven bij de Zuiderkruisweg zullen met verkeerslichten worden geregeld.

Het knooppunt A58/A65 is ongewijzigd ten opzichte van de eindfase. De hierboven beschreven versobering van het plan leidt tot de volgende kostenraming:

- gedeelte tangent op het grondgebied van Tilburg	f. 26 miljoen;
- gedeelte tangent op het grondgebied van Berkel-Enschot	f. 24 miljoen,
- aansluiting tangent op de A65	f. 15 miljoen;
- Totaal tangent:	f. 65 miljoen;
- voltooiing knooppunt A58/A65	f. 15 miljoen;
- Totaal tangent en knooppunt	f. 80 miljoen.

Ad. b.

Een kostenspreiding is mogelijk door de enkelbaans weg in onderdelen uit te voeren.

De volgende functionele eenheden zijn hierbij te onderscheiden:

1. voltooiing van het aansluitpunt tangent-S204 (zuidelijke op- en afritten);
2. het gedeelte Stokhasseltlaan-Loven (buiten Tilburg-Noord om);
3. het gedeelte Loven-A65;
4. voltooiing van het knooppunt A58/A65.

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

3.2. Verkeersonderzoek.

Ten einde de verkeerseffecten per onderdeel te kunnen vaststellen zijn in het verkeersonderzoek 6 varianten doorgerekend, voor het jaar 1996 (zie de "Projectnotitie Ontsluitingsstructuur Regio Tilburg" d.d. februari 1987). In november 1989 zijn deze berekeningen geactualiseerd voor het jaar 2000. De verkeersgroei in de tussenliggende periode is daarbij afgestemd op de verwachte 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 nul-variant;
2. gerealiseerde tangent tussen Loven en de Bosscheweg met gelijkvloerse aansluiting op de Bosscheweg;
3. gerealiseerde tangent tussen Loven en de A65 met gelijkvloerse aansluiting op de Bosscheweg;
4. idem, als 3 met ongelijkvloerse kruising met 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 (tot circa 27.000 mvt/etm);
- verdere sturing van het verkeer blijkt goed mogelijk: de Noord-Oosttangent 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 de Bosscheweg met 8.000 à 10.000 mvt/etm worden ontlast;
- de voltooiing van het knooppunt A58/A65 beïnvloedt met name de route-keuze van het regionale en lange afstandsverkeer (onder andere naar "de Efteling") en draagt daarmee met name bij tot een ontlasting van het Tilburgse wegennet (Ringbaan-West en -Oost) en van de route N65 (Quatre Bras-Oisterwijk-Moergestel-A58). Voorts draagt de voltooiing van het knooppunt "de Baars" bij tot een beter functioneren van de tangent (circa 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 tangent, doch leidt tot ongewenste verschuivingen van verkeersstromen op het lokale wegennet van Berkel-Enschot (route via de Enschootsebaan);
- een 1e fase volgens variant 2 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.

3.3. 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 onder 3.2. vermelde conclusies kan worden vastgesteld dat het grootste positieve effect wordt bereikt met de aanleg van het gedeelte van de tangent tussen Loven en de A65 doordat een aanzienlijke hoeveelheid verkeer van de Bosscheweg en de Ringbaan-Oost gebruik zal gaan maken van de nieuwe tangent. Volgens de berekening zal daarbij echter nog 20% van dat verkeer noodgedwongen gebruik maken van de aansluiting Hilvarenbeek om ter plaatse te keren, indien de schakel 's-Hertogenbosch-Eindhoven en v.v. in het knooppunt A58/A65 zal (blijven) ontbreken.

Met het oog op de negatieve effecten van een gelijkvloerse aansluiting op de Bosscheweg (vooral wanneer in de 1e fase variant 2 zou worden aangelegd) gaat de voorkeur uit naar een ongelijkvloerse kruising van de tangent met de Bosscheweg. Samenvattend dient de 1e fase derhalve te bestaan uit een enkelbaans verbinding vanaf de Zuiderkruisweg (lopend over de spoorlijn Tilburg-'s-Hertogenbosch, de Enschootsebaan, de Bosscheweg en de spoorlijn Tilburg-Boxtel) aansluitend op de A65 nabij de Bakschevenweg (totale lengte circa 2,5 km) en het compleet maken van het knooppunt A58/A65.

De uitvoering van de 1e fase als hiervoor aangegeven zal reeds een beduidende rol spelen in de oplossing van de verkeersproblemen. Zo zal de hoeveelheid verkeer op de Ringbaan-Oost in het jaar 2000 9.200 mtv/etmaal lager zijn en zal de intensiteit op de Bosscheweg met 4.800 mtv/etmaal afnemen. Een en ander is weergegeven in tabel 3.

Tabel 3.

Auto-etmaalintensiteiten.

weg	jaar			capaciteit
	2000	2000 1e fase, knooppunt A58/A65 compleet	2000 Noord-Oost- tangent geheel, knooppunt A65/A58 compleet	
Ringbaan Oost t.h.v. kanaal	39900	30700	25800	30000
Kempenbaan t.h.v. Oude Ley	38800	32400	27700	30000
Zuiderkruisweg t.h.v. Centaurusweg	14300	24500	8000	20000

toelichting

Noord-Oosttangent t.h.v. A65		24500	27500	20000 (enkelbaans)
Boscheweg t.h.v. spoorlijn	20100	15300	13300	15000
Enschotsebaan	11500	9000	9000	8000
Boscheweg + Enschotsebaan	31600	24300	22300	23000
Heukelomseweg	12600	12100	11300	15000

De kosten van de eerste fase worden geraamd op ca. f. 39 miljoen, waarbij de kosten van de voltooiing van het knooppunt A58/A65 zijn geschat op circa 15 miljoen.

Het gevolg van deze fasering is wel, dat het verkeer op de Vlashoflaan gaat toenemen. Indien fase 2 (Loven-S204) niet direct aansluitend op fase 1 wordt gerealiseerd is het noodzakelijk dat de route Zuiderkruisweg-Vlashoflaan-Stokhasseltlaan aan het groeiende verkeersaanbod wordt aangepast door kruispunten geschikt te maken voor verkeersregeling en voorzieningen voor de fietsers aan te leggen. Het is duidelijk dat de volgende fase moet bestaan uit de omleiding om Tilburg Noord: een hogere belasting dan 20.000 mtv/atm op de Vlashoflaan en de Zuiderkruisweg is op langere termijn niet acceptabel te achten. Het gemeentebestuur van Tilburg heeft zich dan ook uitgesproken voor de aanleg van fase 2 aansluitend op of althans zo spoedig mogelijk na het gereedkomen van de 1e fase. Een belangrijke voorwaarde hiervoor zal echter zijn het tijdig beschikbaar komen van de benodigde financiële middelen.

4. TECHNISCHE UITVOERING.

4.1. Noord-Oosttangent 1e fase.

4.1.1. Algemeen.

De hier volgende beschrijving van het wegontwerp is gebaseerd op het in hoofdstuk 1, onder 1.1.3 vermelde aangepaste model 9-1A, zoals omschreven in de "Projectnotitie Onsluitingsstructuur Regio Tilburg" van februari 1987. Voor gedetailleerder informatie wordt verwezen naar het "Technisch Plan Noord-Oosttangent" van februari 1989.

4.1.2. Vormgeving.

De 1e fase van de Noord-Oosttangent betreft de aanleg van een enkelbaans verbinding tussen de Zuiderkruisweg in Tilburg en de rijksweg A65, nabij de Bakschevenweg-Zandstraat.

De weg is voor wat betreft de ontwerpsnelheid en het dwarsprofiel ontworpen conform de RONA-richtlijnen, categorie B IV, d.w.z. een ontwerpsnelheid van 80 km/u, 2 rijstroken van 3,10 meter en zijbermen ter breedte van 5,00 meter.

De kruisingen met de spoorlijn Tilburg-'s-Hertogenbosch, de Enschtsebaan, de Bosscheweg, de spoorlijn Tilburg-Eindhoven en de Zandstraat zullen ongelijkvloers worden uitgevoerd.

De bestaande kruisingen met (onverharde) wegen voor landbouwverkeer komen te vervallen.

De weg zal 5 à 6 meter boven het bestaande maaiveld komen te liggen. De aanleg van de weg in verdiepte ligging is overwogen maar is om de volgende redenen afgewezen.

De weg dient de rijksweg A65 hooggelegen te kruisen vanwege de aanwezigheid van de Voorste Stroom in de onmiddellijke omgeving van het aansluitpunt. Een verdiepte ligging is hier niet uitvoerbaar zonder buitensporig grote wijzigingen in de ligging van deze watergang. Deze wijzigingen zouden veel ruimte vergen en bijzonder kostbaar zijn.

De kruising met de Zandstraat is direct gekoppeld aan de aansluiting met de rijksweg A65. Een hooggelegen kruising is ook hier de enige mogelijkheid.

De spoorlijn Tilburg-Boxtel, de Bosscheweg, de Enschtsebaan en de spoorlijn Tilburg-'s-Hertogenbosch liggen zo dicht bij elkaar dat voor wat betreft dit weggedeelte gekozen moet worden voor een verdiepte of een verhoogde ligging over de volle lengte.

Tussen deze wegen in moeten op meerdere plaatsen belangrijke transportleidingen worden gekruist. Bij verdiepte ligging dienen aan deze leidingen ingrijpende aanpassingen te worden uitgevoerd, gepaard gaande met hoge kosten.

Bij uitvoering van een verdiepte ligging zal de invloed van de noodzakelijke langdurige bemaling grote invloed hebben op de (waterstand van de) omgeving, hetgeen tot ongewenste ontwikkelingen in de omgeving (met name voor natuur en landbouw) zou kunnen leiden.

De kosten van een verdiepte ligging zijn geraamd op een bedrag van ongeveer f. 100 miljoen. Gezien de buitensporig hoge meerkosten is ook daarom besloten de weg over de gehele lengte verhoogd aan te leggen.

Vanaf de Zuiderkruisweg zal parallel aan de spoorlijn Tilburg-s-Hertogenbosch een fietspad worden aangelegd tot aan de Rauwbrakenweg. De overweg bij de Rauwbrakenweg zal worden veranderd van een AKI in een AHOB.

4.1.3. Aansluitingen.

De weg sluit door middel van een korte noord-zuidverbinding aan op de Zuiderkruisweg. Laatstgenoemde weg dient als ontsluiting van het industrieterrein Loven. In het verlengde van de Zuiderkruisweg, in westelijke richting, ligt de Vlashoflaan, welke dient als ontsluiting van de woonwijk Tilburg-Noord. Deze wegen zullen, voorzover nodig, plaatselijk worden aangepast. Het verkeer op de kruising met de genoemde verbinding zal met verkeerslichten worden geregeld. Bij de Zuiderkruisweg zal de Hazennest voor alle verkeer en de Siriusstraat voor al het gemotoriseerde verkeer worden afgesloten.

De weg zal door middel van een half klaverblad worden aangesloten op de A65. De vorm en de plaats van de aansluiting worden bepaald door de noodzakelijke lengten van de in- en uitvoegstroken en de daarmee samenhangende route-aanduidingen tussen het viaduct over de Oisterwijksebaan en het aan te passen knooppunt A58/A65. Het viaduct zal worden gecombineerd met het viaduct in de verlengde Bakschevenweg.

Het huidige viaduct in de laatstgenoemde weg komt te vervallen.

Ten behoeve van de bereikbaarheid van landbouwpercelen e.d. zullen op meerdere plaatsen vervangende (parallel)-wegen worden aangelegd. Deze wegen zullen afhankelijk van hun functie al dan niet worden voorzien van een verharding.

4.1.4. Watergangen.

Ter plaatse van de aansluiting van de Noord-Oosttangent op de rijksweg A65 kruist ook de Nieuwe Leij/Voorste Stroom deze rijksweg. De huidige duiker onder de rijksweg blijft gehandhaafd. Aan beide zijden zal deze duiker verlengd moeten worden. Onder de Bakschevenweg zal een nieuwe duiker moeten worden aangelegd. Het tracé kruist een aantal watergangen van "overwegend" belang. In overleg met het waterschap "de Dommel" zullen duikers onder de weg worden gelegd en vervangende watergangen worden gegraven. Deze watergangen vallen samen met de bermsloten.

4.1.5. Belemmeringen (zie ook hoofdstuk 6).

Het wegtracé kruist de aanwezige 380 kV- en de 150 kV-hoogspanningsleidingen elk één maal. Ook de verlengde Pegasusweg kruist de 150 kV-leiding één maal.

Het wegtracé kruist ook enige transportleidingen.

In overleg met de beherende instanties zal worden gezien of, en zo ja, welke voorzieningen dienen te worden getroffen.

4.2. Knooppunt "de Baars".

4.2.1. Algemeen.

De voltooiing van het knooppunt "de Baars", waardoor een verbinding tot stand wordt gebracht tussen rijkswegen A65 naar 's-Hertogenbosch en A58 naar Eindhoven en v.v., volgens het aangepaste model 9-1A, wordt eveneens aangegeven in de beschrijving van het "Technisch

Plan Noord-Oosttangent" van februari 1989.

4.2.2. Vormgeving.

Het ontwerp van de aanpassingen bij het knooppunt is in belangrijke mate bepaald door de ligging van nabij gelegen landschappelijk waardevolle gebieden, die zoveel mogelijk ontzien dienen te worden.

De beide genoemde rijkswegen zijn gedimensioneerd conform de ROA-richtlijnen, met een rijstrook van 3,50 meter, een vluchtstrook van 3,00 meter en aan weerszijden bermen van 3,00 meter breedte.

De verkeersbeweging van Eindhoven in de richting 's-Hertogenbosch zal vanaf de bestaande A58 rechtstreeks aansluiten aan de A65, overgaand in de uitvoering naar de Noord-Oosttangent.

Het verkeer komend van 's-Hertogenbosch c.q. vanaf de Noord-Oosttangent in de richting Eindhoven zal samen met de afrit Hilvarenbeek/Tilburg-Zuid in één uitvoegstrook, aansluitend aan de invoeging vanaf de tangent, van de A65 worden afgeleid. Voor deze combinatie van in- en uitvoegstroken is een minimale weglengte van 800 meter nodig met als gevolg dat de aansluiting van de Noord-Oosttangent de vorm van een half klaverblad krijgt.

Van deze afrit wordt de toerit naar de A58 (richting Eindhoven) uitgevoerd en rechtstreeks onder het bestaande viaduct in de A65 door, naar het zuiden gevoerd. Via twee nieuwe viaducten over de A58 kan het verkeer invoegen op de A58 richting Eindhoven.

Tussen deze viaducten zal de weg maximaal circa 8,50 meter boven het maaiveld liggen.

Ten behoeve van de uitvoering van de werkzaamheden zal een ter plaatse gelegen circuit voor auto-cross dienen te verdwijnen.

4.2.3. Parallel- en ontsluitingswegen en fietspaden.

De bestaande landbouwweg tussen Kommerstraat en Bakschevenweg zal worden omgebouwd tot een fietspad (breedte 3,50 meter) voor brom-/fietsverkeer in twee richtingen. Hiervoor zullen een overbrugging over de noordwestelijke berm-sloot van de A65 (zie onder 4.2.4.) en twee fietstunnels in de nieuwe verbindingswegen tussen A58 en A65 worden aangelegd. De doorrijhoogte van deze tunnels is 2,60 meter en de inwendige breedte zal 4,50 meter bedragen. Ten oosten van de A65 zal het fietspad gesitueerd worden op het bestaande tracé van de oude rijksweg A58 en vervolgens aansluiten op de Bakschevenweg.

De verhardingen van de oude rijksweg zullen op het grondgebied van de gemeente Berkel-Enschot worden opgebroken. De vrijkomende gronden, die resteren na aanleg van voornoemd fietspad, zijn opgenomen in het op uitvoering gerichte landschapsplan met betrekking tot de landschappelijke inpassing van het knooppunt.

Voor het landbouwverkeer zal deze verbinding vervallen. Via Broekstraat, Zandstraat en Bakschevenweg kan ontsluiting voor dit verkeer plaatsvinden.

De bestaande parallel- en ontsluitingswegen langs beide rijkswegen zullen plaatselijk worden verlegd.

4.2.4. Watergangen.

Ten noord-westen van de A65 ligt de Voorste Stroom die, stroomafwaarts gaande, bij de aansluiting van de Noord-Oosttangent aan de

A65 deze rijksweg kruist (zie onder 4.1.4.).

Als gevolg van het landinrichtingsplan van de in voorbereiding zijnde "Ruilverkaveling Goirle" zal de waterafvoer van deze stroom vergroot moeten worden. Aangezien verbreding van de bestaande waterloop uit landschappelijk oogpunt niet wenselijk wordt geacht, is gekozen voor een verbreding van de noordwestelijke bermsloot van de A65. Nabij de te verlengen duiker onder deze rijksweg wordt een stuw geplaatst teneinde de nadelige gevolgen van kritieke waterstanden voor flora en fauna in dit gebied te voorkomen.

4.2.5. Belemmeringen (zie ook hoofdstuk 6).

Zowel de A65 als de A58 kruisen in de bestaande situatie de bovengrondse 380 kV-hoogspanningsleiding van de N.V. Samenwerkende Electriciteits Productiebedrijven. De verbindingsweg van 's-Hertogenbosch naar Eindhoven veroorzaakt een nieuw kruisingspunt met deze hoogspanningsleiding. In het kader van de algemene voorwaarden voor werken in de nabijheid van hoogspanningsleidingen van de N.V. S.E.P. zal toestemming noodzakelijk zijn voor de te verrichten werkzaamheden.

5. LANDSCHAPPELIJKE ASPECTEN.

5.1. Inleiding.

Onderstaand zijn de mogelijkheden weergegeven van de inpassingen van de 1e fase van de Noord-Oosttangent en van (de voltooiing van) het knooppunt "de Baars". Daartoe is een studiegebied onderscheiden (zie toelichtingskaart nr. 6), dat globaal begrensd wordt door:

- de Eindhovenseweg in het zuiden;
- enkele wegen en paden oostelijk van het Bergh- of Galgeven c.q. de Helle Putten in het zuid-oosten;
- de westelijke grens van de bebouwing in Berkel-Enschot in het oosten;
- het gebied Zwaluwenbunders in het noorden;
- het industrieterrein Loven in het westen;
- het oostelijke deel van het gebied Moerenburg in het zuid-westen.

Achtereenvolgens komen de volgende aspecten aan de orde:

- het algemeen landschappelijke uitgangspunt dat bij de inpassing moet worden gehanteerd (zie 5.2.);
- het onderscheid in landschappelijke eenheden (zie 5.3.);
- de landschappelijke zonering (zie 5.4.);
- de inrichtingsmaatregelen (zie 5.5).

Een overzicht van de conclusies volgt onder 5.6. Uitgegaan wordt van een tracé voor de tangent volgens het aangepaste model 9-1A (zie "Technisch Plan Noord-Oosttangent d.d. februari 1989) en de met dit tracé samenhangende hoogteligging van de weg (op een dijklichaam van 5 tot 6 meter boven het aansluitende maaiveld). Voor nadere informatie over de mate waarin het landschap (mede) bepalend is geweest voor de keuze van model 9-1A wordt verwezen naar het rapport "Wegenstructuur Tilburg Noord-Oost" d.d. maart 1981.

5.2. Landschappelijk uitgangspunt.

Het landschap moet worden gezien als de resultante van een stelsel elkaar voortdurend beïnvloedende processen, die zich voltrekken aan het aardoppervlak. In deze zienswijze komt het procesmatige karakter van het landschap duidelijk naar voren.

Er kunnen vier groepen van processen worden onderscheiden: abiotische, occupatie-, biotische en ruimtelijke processen.

Abiotische processen zijn processen die de opbouw en de vorm van de aardkorst bepalen, zoals de geologische ontwikkeling, de bodemvorming, de waterbeweging en de reliëfvorming.

Occupatieprocessen geven de manier aan waarop de mens in de loop der tijden de bodem heeft gebruikt en nog gebruikt. Deze processen zijn mede afhankelijk van de wijze waarop de samenleving functioneert.

Biotische processen zijn bepalend voor de groei en ontwikkeling van de planten- en dierenwereld.

Vorenstaande drie groepen van processen beïnvloeden elkaar onderling. Zo verandert de samenstelling van de bodem onder meer door de plantengroei, terwijl de vegetatie zich mede wijzigt door de bodemverandering. De bodem verandert doordat de mens de grond bewerkt, maar de wijze waarop dit gebeurt hangt o.a. af van het bodemtype.

Als gevolg van de wisselwerking tussen de drie groepen van processen hebben zich op het aardoppervlak allerlei wijzigingen voorgedaan. Indien deze wijzigingen zichtbaar zijn worden zij ruimtelijke processen genoemd.

Processen zijn moeilijk in kaartbeeld te brengen. Patronen die te beschouwen zijn als momentopnamen van voornoemde processen kunnen daarentegen gemakkelijk in kaart worden gebracht.

Door per patroon kaartbeelden van diverse data te vergelijken kan het procesmatige, dynamische karakter van het landschap zo goed mogelijk worden benaderd. Door middel van inventarisatie van de onderscheiden landschappelijke patronen is na te gaan in welke mate er samenhang bestaat tussen enerzijds het abiotische patroon en anderzijds de overige 3 patronen. Het abiotische patroon wordt hierbij centraal gesteld omdat het beschouwd moet worden als de basis van het landschap.

Onder invloed van processen in het landschap, die vooral hun oorsprong vinden in de activiteiten van de mens, is de samenhang tussen de diverse patronen, met name in de loop van deze eeuw, sterk aangetast, hetgeen tot uiting is gekomen door identieke ontwikkelingen in abiotisch van oorsprong verschillende gebieden.

Deze afname van de landschapsdiversiteit, ook wel aangeduid als nivellering van het landschap, is een niet gewenst verschijnsel. Als algemeen uitgangspunt dienen daarom de abiotische gegevens zo goed mogelijk tot uitdrukking te worden gebracht in de landschappelijke opbouw (occupatiepatroon, het biotische patroon en het ruimtelijke patroon), zodat er sprake zal zijn van een zo groot mogelijke samenhang tussen de onderscheiden landschappelijke patronen.

5.3. Onderscheid in landschappelijke eenheden.

5.3.1. Algemeen.

Het landschap is met name in het zuidelijke gedeelte van het studiegebied in sterke mate bepaald door het stroomgebied van de Voorste Stroom, welke zuidelijk van de spoorlijn Tilburg-Eindhoven in oostelijke richting loopt. Het dal, met aangrenzend in het zuiden het gebied van de Oisterwijkse Vennen en in het noorden een complex van hooggelegen akkers, vormt een aantrekkelijk landschap. Van oorsprong hebben agrariërs zich in dit gebied gevestigd op de overgang van de hoge naar de lage gronden.

Eeuwenlange bemesting met aardmest uit de potstal heeft het humushoudende materiaal van eerstgenoemde gronden sterk doen toenemen.

De lage gronden op korte afstand van de beek werden in mindere mate of in het geheel niet opgehoogd. Zo ontstonden op de hoge gronden bolle akkers en op de lage gronden graslanden. Op de laagst gelegen gronden in de beekdallaagte ontwikkelden zich broekbossen.

Door dit geheel van menselijke activiteiten werden de verschillen in het abiotische systeem van het gebied vergroot.

In de loop van deze eeuw hebben zich echter veranderingen voorgedaan, die geleid hebben tot verkleining van de onderscheiden verschillen. De wijzigingen vloeien voort uit ontwikkelingen, die zich in algemene zin binnen de agrarische sector voordeden. Voor het studiegebied betreft dit met name de ontginning van de noordelijk gelegen heidevelden in het begin van deze eeuw, mogelijk gemaakt

door toepassing van kunstmest. Ook werd de vochtigheidssituatie beïnvloed, waardoor in het zuiden sommige broekbossen verdwenen en ten noorden hiervan bouwlanden werden omgezet in grasland. De verdergaande rationalisering in de landbouw leidde tot een grootschaliger inrichting (grotere en meer regelmatige kavels, weinig of geen ruimte voor opgaande beplanting op de kavelgrenzen e.d.). Deze ontwikkelingen hebben geleid tot een verminderde herkenbaarheid van het gebied.

Ook niet agrarische ontwikkelingen hebben hiertoe aanleiding gegeven, t.w. de aanleg van :

- de spoorweg Tilburg-Boxtel;
- de spoorweg Tilburg-'s-Hertogenbosch;
- de A58 (Tilburg-Eindhoven);
- de A65/N65 (Tilburg-'s-Hertogenbosch);
- de Meijerijbaan;
- de Bosscheweg;
- de 150- en 380 kV-hoogspanningsleidingen;
- het industrieterrein Loven.

Op basis van het vorenstaande kunnen in het studiegebied de volgende landschapseenheden worden onderscheiden (zie toelichtingskaart nr.7):

- het boslandschap;
- het beekdallandschap;
- het landschap van de oude bouwlanden;
- het ontginningslandschap.

Onderstaand volgt een korte typering van deze landschapseenheden.

5.3.2. Het boslandschap.

Hiertoe behoort het zuidelijk gelegen bosgebied bestaande uit dennenaanplant met daarin opgenomen een tweetal vennen, t.w. het Bergh- of Galgeven en het Baksven. Het gebied is te beschouwen als onderdeel van het grotere kompleks van de Oisterwijkse Bossen en Vennen overgaand in de Kampinasche Heide. In het westen sluit de zone aan op de bossen van de landgoederen "Gorp en Rovert" en "de Utrecht". Het landschaps-type bezit grote vegetatiekundige en faunistische waarde.

5.3.3. Het beekdallandschap.

Dit landschap beperkt zich tot het stroomdal van de Voorste Stroom en enkele zijstroompjes, waarbij de lage graslanden kenmerken vertonen van de typische dwarsverkaveling (loodrecht op de beek). Bovendien komen er kleine moerasgebieden voor en er is veel opgaande beplanting aanwezig op de kavelgrenzen. Het moerasgebied direct ten noorden van het knooppunt "de Baars" bestaat voor het overgrote deel uit een (landelijk en provinciaal gezien) tamelijk zeldzaam elzenbroekbos. Dit gebied is niet of nauwelijks aangetast. De aanwezige natuurlijke en landschappelijke waarden dienen zoveel mogelijk te worden behouden.

5.3.4. Het landschap van de oude bouwlanden.

Hiertoe behoren de hooggelegen akkers noordwestelijk van het beekdallandschap. Plaatselijk wordt het gebied ontsierd door mesterijen. Er is weinig opgaande beplanting aanwezig. Enkele akkers zijn afgegraven. De spoorlijn Tilburg-Boxtel snijdt het noordelijke gedeelte af

van het beekdal, waarmee het een duidelijke ontstaansrelatie heeft.

5.3.5. Het ontginningslandschap.

Dit gebied wordt gekenmerkt door een min of meer regelmatige verkaveling. De gronden zijn er vrij vlak. Plaatselijk komt er beplanting voor langs wegen en op kavelgrenzen. In het noordwestelijke gedeelte kunnen enkele grotere oude bosontginningen worden aangetroffen, die het gebied een meer besloten karakter geven. Aan de Zuiderkruisweg ligt het volkstuincomplex "Hazennest", dat geheel door beplanting wordt omgeven. Het zuidelijke gedeelte is eveneens enigszins besloten van karakter vanwege de nabije ligging van het boslandschap en het trappistenklooster "Koningshoeven" en de aanwezigheid van wegbeplantingen (bomenrijen).

5.4. Landschappelijke zonering.

Toelichtingskaart nr. 7 geeft een overzicht van de aanwezigheid van de onderscheiden landschapseenheden. Opvallend is de vanuit het zuidwesten naar het oosten "afbuigende" gerichtheid van de met dit onderscheid samenhangende zonering. Bepalend is hierbij de ligging van het stroomgebied van de Voorste Stroom. Eerder is dit gebied -schuin- doorsneden door de aanleg van de in noord-oostelijke richting verlopende rijksweg A65 naar 's-Hertogenbosch en de in zuidoostelijke richting verlopende A58 naar Eindhoven. Juist op het snijpunt van de A65 met de Voorste Stroom sluit de Noord-Oosttangent op laatstgenoemde weg aan. Het knooppunt "de Baars" ligt centraal in de zone van het beekdallandschap (zie toelichtingskaart nr. 7).

De gerichtheid van de Noord-Oosttangent wijkt af van die van het landschap; de doorsnijding vindt vrijwel loodrecht plaats (zie toelichtingskaart nr. 8). Dit sluit aan bij de vroegere agrarische ontwikkeling, die leidde tot het ontstaan van functionele eenheden (hoge akkers en lage graslanden) vrijwel loodrecht op het beekdal. Daarmee wordt voorkomen dat de ontstaansrelatie tussen het akker- en het beekdalgebied wordt afgesneden (zoals wel is gebeurd bij de aanleg van de spoorlijn Tilburg-Eindhoven, waarbij een deel van het oud-bouwlandcomplex werd afgesneden van de zuidelijk gelegen beekzone). Een overeenkomstige situatie doet zich voor bij de lusvormige aansluiting van de A65 op de A58 (knooppunt "de Baars"), waar sprake is van een loodrechte doorsnijding in zuidoostelijke richting van de landschappelijke oriëntatie.

5.5. Inrichtingsmaatregelen.

5.5.1. Algemeen.

Uitgaande van het tracé van de Noord-Oosttangent tussen de aansluiting op de rijksweg A65 en de Zuiderkruisweg volgens het aangepaste model 9-1A en het plan tot voltooiing van het knooppunt "De Baars" is gezien in hoeverre een aantal maatregelen kan bijdragen tot de gewenste inpassing van deze infrastructurele werken in het landschap (zie toelichtingskaart nr. 9). Hierbij kunnen de volgende aspecten worden onderscheiden:

- hoogteligging;
- kruising met bestaande infrastructuur;
- aanplanten bomen;
- inplant van wegtaluds;
- aanpassing van aangrenzende verkaveling;
- markering van kavels;
- aanplant van bos;
- aanleg van faunavoorzieningen.

Bij de omschrijving van de maatregelen staat het uitgangspunt onder 5.2., dat één en ander niet mag leiden tot verzwakking van de samenhang tussen de onderscheiden landschapspatronen, voorop. Aangezien de tangent en het knooppunt in het landschap eigen elementen vormen, afwijkend in abiotisch (bodem, waterhuishouding, hoogteligging en reliëf), biotisch (vegetatie), anthropogeen (bodemoccupatie), alsook in ruimtelijk opzicht (gesloten en gebogen belijning, grootschaligheid en hoge ligging), dient een landschappelijke (vooral ruimtelijke) accentuering van de weg en het knooppunt achterwege te blijven.

Er dient te worden aangesloten bij de landschappelijke zonering op basis van de onderscheiden landschapseenheden. Maatregelen ter inpassing van het tracé en het knooppunt in het omringende gebied dienen te worden getoetst aan de noodzaak tot ruimtelijke en functionele versterking van de zonering.

De uitvoering van de onderstaand aangegeven maatregelen zal onderdeel zijn van een totaal-visie op de inrichting van het gebied aan weerszijden van de Noord-Oosttangent en aansluitend aan het knooppunt "de Baars". In dit kader is het van belang dat binnen afzienbare tijd het bestemmingsplan voor dit buitengebied zal worden herzien. Hierbij zal het voorgestelde pakket van maatregelen nauw worden betrokken. Een vergelijkbare situatie doet zich voor met betrekking tot de ontwikkelingsmogelijkheden van het westelijk van de Noord-Oosttangent gelegen gebied Moerenburg (deels ook Tilburgs grondgebied). Dit gebied maakt onderdeel uit van het Stadsrandplan Tilburg-Noord (in casu uitwerkingsgebied II) dat thans door het Samenwerkingsverband Midden-Brabant wordt ontwikkeld. Een finale besluitvorming met betrekking tot dit Stadsrandplan dient echter nog plaats te vinden alvorens tot een herziening van de ter plaatse vigerende bestemmings-plannen kan worden overgegaan.

Door plaatsing in dit -ruimere planologische- kader kunnen de doelstellingen, die ten grondslag liggen aan de uitvoering van de genoemde maatregelen, zo goed mogelijk worden bereikt.

5.5.2. De Noord-Oosttangent 1e fase.

Hoogteligging.

Het tracé van de Noord-Oosttangent is geprojecteerd op een dijklichaam dat 5 tot 6 meter hoog zal zijn ten opzichte van het aansluitende maaiveld. De belijning van de bovenzijde van het dijklichaam volgt de in het landschap aanwezige geleidelijke overgang van hoog naar laag.

Kruising met de bestaande infrastructuur.

Achtereenvolgens worden van zuid naar noord de Zandstraat, de spoorlijn Tilburg-Boxtel, de Bosscheweg, de Enschtsebaan en de spoorlijn Tilburg-'s-Hertogenbosch gekruist. Alle kruisingen zullen ongelijk-

vloers zijn.

Onder 5.4. is reeds gewezen op de oriëntatie van de landschapszone-ring en op de doorsnijding van het landschap door de Noord-Oosttangent vrijwel loodrecht op deze oriëntatie. In verband hiermee is het gewenst de kruisingen met de bestaande infrastructuur zodanig uit te voeren dat de onderbreking in het dijklichaam zo groot mogelijk is (de lengte van de overspanningen is dan maximaal).

Ter voldoening aan de Wet Geluidhinder zal de tangent waar nodig begeleid worden door geluidsschermen naast het wegprofiel. Het verdient aanbeveling ter hoogte van de genoemde kruisingen de schermen van een afwijkend materiaal te maken (zo mogelijk glas in plaats van hout of metaal). Aldus worden -vanuit het landschap zichtbaar- de plaatsen gemarkeerd, waar beperkt een visuele en voor het overige een functionele relatie aanwezig is tussen de gebiedsdelen aan weerszijden van de weg. Ook kan een verlevendiging van het beeld vanaf de tangent worden bereikt; dit heeft echter ten opzichte van de markering van uit het landschap geen prioriteit.

Aanplant van bomen op of langs wegtaluds.

Elke begeleiding van de weg met bomen dient achterwege te blijven.

Met name geldt dit voor:

- massaal gebruik van bomen;
- aanplant op een rij;
- aanplant op een rij aan de bovenzijde van het talud.

Achtergrond hiervan is dat de weg als element niet ruimtelijk moet worden geaccentueerd. Ook de sortimentskeuze is in dit opzicht relevant. De aanwezigheid van een van het landschap afwijkend abiotisch milieu als de weg en bodemgebruik noopt immers bij de toepassing van bomen tot het gebruik van soorten, die in de aansluitende omgeving niet of in mindere mate voorkomen.

Inplant van wegtaluds met struiken.

Een dezelfde bezwaar geldt de inplant van wegtaluds, zij het dat afhankelijk van de hoogte van de heesterbeplanting eerder het afwijkende sortiment reden is tot afwijking dan de ruimtelijke gevolgen van haar toepassing.

De voorkeur gaat er naar uit de taluds met een grasbermmengsel in te zaaien. Op deze wijze wordt de weg vegetatiekundig en ruimtelijk het minst geaccentueerd.

Aanpassing van de aangrenzende verkaveling.

Aanpassingen van de aangrenzende verkaveling, die niet gebaseerd zijn op de karakteristieken van het landschap, maar zich (veeleer) richten op de belijning en de schaal van de Noord-Oosttangent, dienen achterwege te blijven. Centraal staat de handhaving c.q. versterking van het gebiedseigen karakter.

De noodzakelijke aanleg van enkele vervangende wegen ten behoeve van de bereikbaarheid van landbouwpercelen na aanleg van de tangent is hiermee niet in strijd.

Markering van kavels.

Op basis van de kenmerken van de onderscheiden landschapseenheden is ruimtelijke markering van kavels door de aanplant van heesters en

met name bomen gewenst in het beekdallandschap aansluitend aan de Voorste Stroom en de Zwarte Rijt en op de overgang naar het landschap van de oude bouwlanden en het noordwestelijke deel van het ontginningslandschap (omgeving Zwaluwenbunders en oostelijk van de spoorlijn Tilburg-'s-Hertogenbosch als visuele afscherming van het industrieterrein Loven). Door de uitvoering hiervan kan enige coulissenwerking ontstaan, die de belevingswaarde van het gebied kan vergroten.

Aanplant van bos.

Mogelijkheden tot de aanplant van bos zouden volledig kunnen worden benut in het noordelijke en het zuidelijke gedeelte van het studiegebied.

Bij de aanleg in het noordelijk deel kan door aansluiting bij bestaande bospercelen (oude bosontginningen) een specifieke kleinschalige inrichting worden verwezenlijkt, die zowel uit vegetatiekundig en ruimtelijk oogpunt (beleving), alsook vanwege haar wegbegeleidende functie van betekenis is. Bij de projectie van de bosaanleg dienen bestaande kavelmarkeringen te worden gevolgd en mogen de vormgeving en belijning van de weg niet van (overwegende) invloed zijn. Het is van belang het aanwezige Schaapsven in de aanleg te betrekken en hierbij rekening te houden met herpetologische waarden en potenties ter plaatse. Het gedeelte onder de 150- en 380 kV-hoogspanningsleidingen ware in te planten met van nature thuishorende soorten. Deze dienen op afstand van de leidingtrace's geleidelijk en op een zo natuurlijk mogelijke wijze over te gaan in hogere soorten. In verband met herpetologische betekenis van het Schaapsven is het noodzakelijk de beplanting aansluitend aan het ven een open karakter te geven.

De bosaanplant in het zuidelijk gelegen dal van de Voorste Stroom kan ter versterking van de aanwezige vanuit het zuidwesten naar het oosten "afbuigende" oriëntatie dienen. Met name is dit van belang vanwege de doorsnijding van de zone door de A65 en de aansluiting van de Noord-Oosttangent hierop. Hierbij kunnen ingesloten ruimten, die onderdeel uitmaken van het aansluitpunt, als moerasgebiedjes worden ontwikkeld. Het argument voor bosaanplant prevaleert boven de betekenis van deze aanleg als visuele wegbegeleiding. Een volledige aanplant is overigens ongewenst in verband met de wens tot behoud van voldoende afwisseling tussen open weiland en gesloten bos (natuuraspect).

Aanleg van faunavoorzieningen.

Ter versterking van de met de landschappelijke oriëntatie samenhangende ecologische zonering zullen op korte afstand van de kruising van de Nieuwe Ley/Voorste Stroom met de rijksweg A65 respectievelijk met de Bakschevenweg (droge) tunnelbuizen worden aangelegd als verbinding tussen het zuidwestelijke en het meer oostelijke gedeelte van het beekdalgebied ten behoeve van amfibieën, reptielen en kleine zoogdieren.

De directe omgeving van de buizen zal worden aangepast met het oog op een zo optimaal mogelijk gebruik van deze onderdoorgangen. Door deze inrichting wordt de fauna als het ware naar deze onderdoorgangen toegeleid.

Onderzocht zal worden of behalve deze onderdoorgangen ook die van de Nieuw Ley/Voorste Stroom zelf van belang kunnen zijn voor de fauna om zich te verplaatsen. Daarnaast wordt specifiek onderzoek verricht naar de mogelijkheid om voor vleermuizen in de vorm van buizen verblijfsruimten te creëren in het dijklichaam.

5.5.3. Knooppunt "de Baars".

Hoogteligging.

De lusvormige aansluiting van de A65 op de A58 wordt deels op maaiveld, deels verhoogd uitgevoerd. De verhoogde ligging houdt verband met de oversteek over de van elkaar gesplitste rijbanen van de A58. De kruisingen vinden plaats op een hoogte tot circa 5 meter. Daartoe is voorzien in de aanleg van een tweetal viaducten. Ter plaatse van de oversteek zal de aansluiting op een dijklichaam worden uitgevoerd (zie ook hoofdstuk 4, onder 4.2.).

Kruising met de bestaande infrastructuur.

Onder 5.4. is reeds gewezen op de afwijkende gerichtheid van de lusvormige aansluiting ten opzichte van de landschappelijke oriëntatie. Hieraan dient echter niet de wenselijkheid te worden ontleend de onderbrekingen in het dijklichaam zo groot mogelijk te maken, zoals dit wel het geval is bij de Noord-Oosttangent. De reden is, dat de kruisingen als onlosmakelijk onderdeel van het verkeersknooppunt worden gezien zonder als zodanig in specifieke relatie te staan tot het omringende landschap. Het laatste geldt uiteraard wel voor het knooppunt als totale voorziening en voor het tracé van de lus met betrekking tot het noordwestelijk gelegen moerasgebied.

Aanplant van bomen op of langs wegtaluds.

Het dijklichaam dient niet door bomen te worden begeleid. Bij toepassing van bomen zou het, gezien het van het landschap afwijkende abiotische milieu en bodemgebruik van de weg onvermijdelijk, zijn soorten te gebruiken, die in de directe omgeving niet of nauwelijks voorkomen. Een gevolg van het niet-toepassen van boomaanplant is, dat van de mogelijkheid tot ruimtelijke verdichting geen gebruik wordt gemaakt, hoewel dit het karakter van het beekdallandschap in visuele zin wel zou kunnen versterken.

Inplant van wegtaluds.

De afwijking in abiotische zin maakt het evenmin gewenst de taluds te voorzien van een heesterbeplanting. Gepleit wordt voor de ontwikkeling van een grasbermvegetatie, zodat de weg als afwijkend element vegetatiekundig en ruimtelijk het minst wordt geaccentueerd.

Aanpassing van aangrenzende kavels.

Vermeden moet worden, dat aangrenzende kavels worden aangepast aan de wegbelijning c.q. het verloop van het knooppunt. Bepalend is de gebiedseigen verkavelingsstructuur. Waar mogelijk dient deze te worden versterkt.

Markering van kavels.

Op grond van de kenmerken van het beekdallandschap is ruimtelijke

markering van kavels gewenst. Daartoe dient te worden gestreefd naar de aanplant van heesters en bomen bestaande uit soorten, die er van nature thuishoren. De beleevingswaarde van het gebied kan door deze aanplant worden vergroot.

Aanplant van bos.

Indien zich mogelijkheden voor bosaanleg voordoen, dienen deze te worden benut. Dit mag niet ten koste gaan van de wens tot behoud van voldoende afwisseling tussen open weiland en gesloten bos. Op deze wijze kan het landschappelijk karakter van de beekdalzone worden versterkt, zowel in vegetatiekundige (natuurontwikkeling) als in ruimtelijke zin (beleving). Ingesloten ruimten binnen het knooppunt kunnen als moerasgebiedjes worden ontwikkeld of met bomen worden ingeplant.

Door uitvoering van bosaanplant aansluitend aan de wegenstructuur kan een verbinding ontstaan met het boslandschap.

5.6. Conclusies.

De Noord-Oosttangent vormt een eigen element in het landschap en wijkt hiervan zowel in abiotisch, biotisch, antropogeen als ruimtelijk opzicht af.

Inpassing van de weg is vanwege deze eigenheid slechts beperkt mogelijk.

Hierbij is een tweetal ingangen relevant:

- maatregelen die de eigenheid vergroten moeten achterwege blijven;
- maatregelen die tot de weginpassing bijdragen dienen zo veel mogelijk te worden uitgevoerd.

Tot de achterwege te laten maatregelen behoren:

- de aanplant van bomen op de wegtaluds of langs de weg;
- de inplant van de wegtaluds met struiken;
- de aanpassing van aangrenzende verkaveling, gericht op de belijning en de schaal van de tangent.

De te treffen maatregelen omvatten:

- de uitvoering van maximale overspanningen bij kruisingen met de bestaande infrastructuur;
- de plaatsing van geluidsschermen bij kruisingen in afwijkend materiaal (zo mogelijk glas);
- de inzaai van wegtaluds met grasbermmengsel;
- de markering van kavels door aanplant van heesters en bomen in het gebied van de Voorste Stroom en de Zwaluwenbunders en langs de oostzijde van Loven, alsmede de aanplant van bos in deze gebieden met behoud van voldoende afwisseling tussen open weiland en gesloten bos;
- ontwikkeling van ingesloten ruimten behorende tot het aansluitpunt A65-Noord-Oosttangent als moerasgebiedjes.
- de ontwikkeling van herpetologische waarden ter plaatse van en aansluitend aan het Schaapsven;
- de aanleg van een (droge) onderdoorgang voor amfibieën, reptielen en kleine zoogdieren onder de rijksweg A65 en de Bakschevenweg (en eventuele aanpassing van de kruising van de Nieuwe Ley/Voorste Stroom met deze wegen ter verruiming van de mogelijkheid voor deze fauna zich te verplaatsen) naast de aanleg van een

specifieke voorziening voor vleermuizen.

Voor het knooppunt "de Baars" geldt in overwegende mate een vergelijkbare benadering.

Tot de achterwege te laten maatregelen behoren:

- de aanplant van bomen op de wegtaluds of langs de weg;
- de inplant van wegtaluds met struiken;
- de aanpassing van aangrenzende verkaveling gericht op de belijning en de schaal van het knooppunt;
- de uitvoering van maximale overspanningen bij kruisingen met de bestaande infrastructuur.

De te treffen maatregelen omvatten:

- de aanplant van heesters en bomen langs wegen en kavelgrenzen in de directe omgeving van het knooppunt;
- de inzaai van wegtaluds met grasbermmengsel;
- waar mogelijk bosaanleg ter versterking van het beekdalkarakter met behoud van voldoende afwisseling tussen open weiland en gesloten bos;
- ontwikkeling van ingesloten ruimten binnen het knooppunt als moerasgebiedjes of inplant met bomen.

6. BELEMMERINGEN.

6.1. Hoogspanningleidingen.

De ligging van de leidingen is weergegeven op toelichtingskaart nr. 10. Het tracé van de Noord-Oosttangent kruist de 380 kV-hoogspanningsleiding Geertruidenberg-Eindhoven, eigendom van de N.V. Samenwerkende Elektriciteits Productiebedrijven, tussen de masten nrs. 73 en 74. De kabelhoogte is ter plaatse voldoende voor de aanleg van de weg.

De 150 kV-hoogspanningsleiding Tilburg Noord-Eindhoven van de PNEM wordt door de Noord-Oosttangent gekruist tussen de masten nrs. 111 en 112 en 114 en 115. Ook hier is de kabelhoogte reeds voldoende.

De rijkswegen A58 en A65 worden beiden ter plaatse van het knooppunt "de Baars" gekruist door de 380 kV-hoogspanningsleiding, respectievelijk tussen de masten nrs. 83 en 85 en 81 en 82. Met betrekking tot de werkzaamheden aan dit knooppunt zal overleg worden gevoerd met de genoemde eigenaar van de leiding.

De 150 kV-leiding kruist de A65 buiten het bestemmingsplangebied tussen de masten 105 en 106.

6.2. Gasleiding.

Het tracé van de Noord-Oosttangent kruist een gastransportleiding van de N.V. Nederlandse Gasunie (zie toelichtingskaart nr. 10). In overleg met de Gasunie zullen beschermende maatregelen worden getroffen.

De gastransportleiding kruist buiten het bestemmingsplangebied eveneens de A65, nabij en parallel aan de spoorlijn Tilburg-Eindhoven.

6.3. Naftaleiding.

Op een tweetal plaatsen zal een 8" leiding van de D.S.M. door het tracé van de Noord-Oosttangent worden gekruist (zie toelichtingskaart nr. 10). De ter plaatse gelegen percelen zijn ten behoeve van de leiding belast met een zakelijk recht als bedoeld in artikel 5, lid 3, sub b van de Belemmeringenwet Privaatrecht. Voor de aanleg van de weg zal ontheffing moeten worden verleend van enkele bepalingen, welke in het zakelijk recht zijn omschreven. De D.S.M. is bereid deze ontheffing te verlenen mits ten behoeve van de bescherming van de leiding enkele voorzieningen worden getroffen.

6.4. Waterleiding.

In de omgeving van de Zuiderkruisweg zal een waterleidingbuis van de Tilburgse Waterleidingmaatschappij worden gekruist (wordt niet op de toelichtingskaart nr. 10 aangegeven). In overleg zal worden gezien of hier beschermende maatregelen nodig zijn.

6.5. Straalpad.

De A65 wordt tussen het knooppunt "de Baars" en de aansluiting van de Noord-Oosttangent gekruist door een straalpad van het ministerie van Defensie (zie toelichtingskaart nr. 10). Dit straalpad is dermate hoog gelegen dat het op geen enkele wijze kan worden gehinderd.

7. MILIEUASPECTEN.

7.1. Relatie Besluit Milieu-effectrapportage.

7.1.1. Noord-Oosttangent 1e fase.

In het Besluit Milieu-effectrapportage, dat op 1 september 1987 in werking is getreden, wordt bepaald dat de tracékeuze met betrekking tot een auto(snel)weg in zijn algemeenheid MER-plichtig is indien die tracékeuze na genoemde datum plaatsvindt.

Het trace van de Noord-Oosttangent 1e fase is echter reeds bepaald op grond van de besluitvorming op 21 december 1981 (de raden van de gemeenten Berkel-Enschot en Tilburg stemden toen in met de "Projectnotitie Ontsluitingsstructuur Regio Tilburg", waarin het tracé volgens model 9-1A enigszins werd aangepast).

Er dient derhalve te worden geconcludeerd dat vanwege de voor 1 september 1987 afgeronde besluitvorming met betrekking tot het tracé van de 1e fase van de Noord-Oosttangent dit project niet merplichtig is.

Daarnaast ligt het niet in de bedoeling de Noord-Oosttangent op grond van de geldende verkeerswetgeving formeel de status van auto(snel)weg te geven.

Ook materieel kan er geen sprake van zijn nu de weg niet is c.q. zal worden ontworpen volgens de eisen die worden gesteld aan auto(snel)wegen.

Ook de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij zijn van mening dat er i.c. op grond van het Besluit MER niet zonder meer een merplicht bestaat.

Daar zij echter van mening zijn dat er als gevolg van de aanleg van de Noord-Oosttangent mogelijke nadelige effecten voor een aantal, uit milieu-oogpunt kwetsbare, gebieden kunnen optreden hebben zij bij besluit van 19 juli 1990 met gebruikmaking van artikel 41d van de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne de aanleg van gehele Noord-Oosttangent (1e en 2e fase) aangewezen als activiteit bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapportage dient te worden uitgevoerd (zogenaamde spoedaanwijzing). De overheidsbesluiten waarvoor de verplichting tot het uitvoeren van een mer geldt zijn in dit geval de bestemmingsplannen, waaronder het nu aan de orde zijnde, die de aanleg van de gehele Noord-Oosttangent mogelijk maken.

Tegen deze ministeriële aanwijzing zijn in augustus 1990 door de provincie Noord-Brabant, de gemeente Tilburg en het Bedrijven Overleg Tilburg beroepschriften ingediend bij de Afdeling Geschillen van Bestuur van de Raad van State.

Niettemin is door de gemeente Tilburg als wegaanlegger besloten, hangende de beroepsprocedure, reeds aan te vangen met het opstellen van een milieu-effectrapportage voor de 1e fase van de Noord-Oosttangent.

7.1.2. Knooppunt "de Baars".

De voltooiing van het knooppunt "de Baars" houdt in dat aan het bestaande knooppunt 2 thans nog ontbrekende verbindingswegen, met de breedte van 1 rijstrook, worden toegevoegd, waardoor alsnog de

directe verbinding 's-Hertogenbosch-Eindhoven v.v. (tussen de rijks-
wegen A65 en A58) tot stand wordt gebracht. De 2 verbindingswegen
zullen op korte afstand aansluiten op de bestaande hoofdrijbanen.
Daar het hier gaat om een reconstructie van een bestaand knooppunt,
waaraan 2 korte verbindingswegen worden toegevoegd, is het voltooiën
van het knooppunt ingevolge het Besluit MER niet als mer-plichtig
aan te merken (aldus beantwoording van kamervragen door de minister
V.R.O.M., vergaderjaar 1989-1990, aanhangsel Handelingen nr. 854).

7.2. Geluidhinder.

7.2.1. Noord-Oosttangent 1e fase.

De aanleg van de Noord-Oosttangent 1e fase betreft een "nieuwe
situatie" als bedoeld in het onderdeel verkeerslawaaï van de Wet
Geluidhinder. Dit betekent dat op grond van deze wet (artikel 77
WGH) bij de voorbereiding van het bestemmingsplan een akoestisch
onderzoek uitgevoerd dient te worden naar de gevolgen voor de (moge-
lijke) geluidsgevoelige bebouwing binnen de geluidszones aan weers-
zijden van de weg. Omtrent dit onderzoek dient advies te worden
ingewonnen bij de Inspecteur voor de Milieuhygiëne.

Met betrekking tot de hoogst toelaatbare geluidbelasting binnen de
zones langs wegen geldt in een "nieuwe situatie" voor zowel nieuwe
als bestaande woningen, conform artikel 82, lid 1 WGH een voor-
keursgrenswaarde van 50 dB(A), inclusief de aftrek als bedoeld in
artikel 103 WGH (na 1 januari 1990 bedraagt deze aftrek 3 dB(A)).

Voor nieuwe woningen, die nog niet geprojecteerd zijn geldt, overeen-
komstig artikel 83, lid 1 WGH, voor een buitenstedelijke situatie
zoals deze, een maximale ontheffingswaarde tot 55 dB(A). Indien de
geluidbelasting, inclusief de aftrek als bedoeld in artikel 103
WGH, de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschrijdt maar niet
hoger is dan 55 dB(A), vervalt conform artikel 86, lid 3 WGH de
voorwaarde dat de woningen een geluidluwe zijde moeten bezitten,
zoals vermeld in het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen".
Voor aanwezige woningen geldt in deze situatie, overeenkomstig arti-
kel 83, lid 4b WGH, een maximale ontheffingswaarde van 60 dB(A).
Bij bestaande woningen is de hiervoor genoemde voorwaarde met betrek-
king tot een geluidluwe zijde van een woning niet van toepas-
sing bij een overschrijding van een geluidbelasting van 55 dB(A).
Bij de voorbereiding van de weg is er van uitgegaan dat gebruik
zal worden gemaakt van geluidabsorberend asfalt (zeer open asfalt-
beton) en dat met name in de omgeving van bestaande woonbebou-
wing geluidabsorberende schermen op het dijklichaam zullen worden
aangebracht teneinde de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde van
50 dB(A) niet te laten overschrijden.

Bij het akoestisch onderzoek (Milieudienst Tilburg, d.d. 28 juni 14
februari 1990, nr. FvS/0/87/1155/949) zijn de benodigde schermle-
ngen en -hoogten zodanig bepaald dat, ten gevolge van de aanleg van
de weg, ter plaatse van de bestaande woningen de genoemde voor-
keursgrenswaarde vooralsnog inderdaad niet zal worden overschre-
den. In totaal zullen er schermen (met een absorptiegraad van
80%) worden geplaatst over een lengte van circa 1.725 meter met
een hoogte van 2,0 tot 2,6 meter, met name in de omgeving van de En-
schotsebaan, de Bosscheweg en de Zandstraat.

Concluderend kan dus worden gesteld dat het door het treffen van maatregelen in het overgangsgebied, nabij de bron, mogelijk is met betrekking tot alle woningen in de nabijheid van de Noord-Oosttangent te voldoen aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Op de plankaart is het verloop van de 50 en de 55 dB(A)-contouren aangegeven op die plaatsen waar geen afscherpende maatregelen behoeven te worden getroffen.

De Noord-Oosttangent zal ter hoogte van de huidige kruising Bakschevenweg/rijksweg A65 worden aangesloten op deze rijksweg. Ten behoeve van deze aansluiting worden aan de rijksweg op- en afritten toegevoegd. De aard van deze werkzaamheden zijn van dien aard dat er voor de rijksweg sprake is van een reconstructie als bedoeld in de Wet Geluidhinder (WGH). Ingevolge deze wet dient een akoestisch onderzoek te worden ingesteld naar het effect van de reconstructie op de geluidbelasting.

Ingevolge artikel 84 WGH geldt de huidige geluidbelasting als voorkeursgrenswaarde. Als ten hoogst toelaatbare geluidbelasting geldt een waarde van maximaal 5 dB(A) boven de voorkeursgrenswaarde.

De huidige geluidbelasting bepaalt eveneens of er sprake is van een "bestaande situatie" of een "nieuwe situatie". Indien de huidige geluidbelasting hoger is dan 55 dB(A) is er sprake van een "bestaande situatie". In de andere gevallen is er sprake van een "nieuwe situatie".

Indien er sprake is van een "bestaande situatie" zijn de artikelen 99 t/m 101 WGH van toepassing. Een eventueel hogere waarde dient door de minister V.R.O.M. te worden vastgesteld. De maximaal vast te stellen waarde bedraagt 70 dB(A). Is er sprake van een "nieuwe situatie" dan zijn de artikelen 82 t/m 86 WGH van toepassing. Een eventueel hogere waarde dient door Gedeputeerde Staten te worden vastgesteld. Gedeputeerde Staten kunnen maximaal 60 dB(A) als hogere waarde vaststellen.

In het akoestisch onderzoek (provinciale dienst Waterstaat, Milieu en Vervoer, bureau Geluid, d.d. 21 februari 1990) zijn in een drietal varianten maatregelen doorgerekend teneinde de geluidbelasting vanwege de rijksweg bij de betrokken woningen te beperken.

Er is een zodanige afscherming ontworpen dat eventuele toenames van de geluidbelasting door de reconstructie teniet worden gedaan. Door het treffen van deze maatregelen wordt voldaan aan het gestelde in de WGH en zijn geen procedures ten behoeve van hogere waarden noodzakelijk.

Wel zullen de woningen waarvoor sprake is van een "bestaande situatie" en waarvan de geluidbelasting na maatregelen nog hoger is dan 55 dB(A) in het kader van de "Sanering wegverkeerslawaaï" door middel van een saneringsprogramma worden aangemeld bij de minister V.R.O.M..

7.2.2. Knooppunt "de Baars".

Zoals onder 7.1.2. al is vermeld houdt de voltooiing van het knooppunt "de Baars" in dat aan het bestaande knooppunt 2 thans nog ontbrekende verbindingswegen worden toegevoegd, waardoor alsnog de directe verbinding 's-Hertogenbosch-Eindhoven v.v. (tussen rijkswe-

gen A65 en A58) tot stand wordt gebracht. Door de toevoeging van deze wegen is voor het knooppunt sprake van een reconstructie als bedoeld in de Wet Geluidhinder.

Teneinde het effect van de reconstructie op de geluidbelasting van de omgeving te kunnen beoordelen is eveneens een akoestisch onderzoek verricht. Dit onderzoek heeft zich beperkt tot een tweetal woningen, die mogelijk negatief beïnvloed kunnen worden door de reconstructie.

Uit het akoestisch onderzoek (Provinciale Dienst Waterstaat, Milieu en Vervoer, bureau Geluid d.d. 21 februari 1990) is gebleken dat de geluidbelasting op genoemde 2 woningen niet beïnvloed wordt. Voor deze woningen zijn (dan ook) geen maatregelen bepaald.

Wel is geconstateerd dat de geluidbelasting voor beide woningen reeds hoger is dan 55 dB(A) en dat er dus sprake is van een "bestaande situatie". Derhalve moet te zijner tijd in het kader van de "Sanering Wegverkeerslawaaï" een saneringsprogramma worden opgesteld.

Gezien het bovenstaande biedt de Wet Geluidhinder geen belemmering voor het voltooien van het knooppunt.

8. PLANOPZET.

8.1. Algemeen.

Zoals reeds in hoofdstuk 1, onder 1.2., is vermeld beperkt het bestemmingsplan zich tot het tracé van de 1e fase van de Noord-Oosttangent en het te reconstrueren knooppunt tussen de rijkswegen A58 en A65, "de Baars", met een daarnaast gelegen gebiedje met natuurlijke en landschappelijke waarden.

Aan zowel de Noord-Oosttangent als het knooppunt A58/A65 is de bestemming "Verkeersdoeleinden I" toegekend. De bestemming "Verkeersdoeleinden II" heeft betrekking op routes voor het langzaam verkeer, met name fietspaden, daar waar deze de bestemming "Verkeersdoeleinden I" (zullen) kruisen (zodat een dubbelbestemming ontstaat) of in de onmiddellijke nabijheid van de Noord-Oosttangent noodzakelijkerwijs zullen worden aangelegd.

Daar waar de spoorlijnen Tilburg-'s-Hertogenbosch en Tilburg-Boxtel het tracé van de Noord-Oosttangent kruisen is aan de gronden mede de bestemming "Spoorwegdoeleinden" toegekend.

Van de in hoofdstuk 6 genoemde belemmeringen is alleen aan de 380 en 150 kV-hoogspanningsleidingen de afzonderlijke bestemming "Openbaar nut" toegekend, daar waar deze boven het tracé van de tangent zijn gelegen. Alleen deze leidingen zijn ter plaatse ruimtelijk relevant. Bovendien leggen zij beperkingen op ten aanzien van het gebruik van een relatief groot grondoppervlak. Teneinde rekening te kunnen houden met de liggingen van de overige leidingen zijn deze via een aanduiding op de plankaart aangegeven. Er is afgezien van een aanlegvergunningstelsel ten behoeve van werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden in de nabijheid van de leidingen daar andere werken en werkzaamheden dan die welke gericht zijn op de realisering van de ter plaatse gelegde bestemmingen niet mogelijk zijn.

Het in hoofdstuk 5, onder 5.3.3., beschreven moerasgebiedje met natuurlijke en landschappelijke waarden naast het knooppunt is met een passende bestemming opgenomen.

8.2. De plankaart.

De onder 8.1. genoemde bestemmingen zijn op de plankaart aangegeven. Gezien de noodzakelijke schaal (in casu is tenminste 1:2500 verplicht, gehanteerd is 1:2000) voor deze kaart is deze verdeeld in 4 kaartbladen. Het tracé van de Noord-Oosttangent is te vinden op de kaartbladen 1 en 2, het knooppunt "de Baars" op kaartblad 3. Op elk van deze kaartbladen is een verklaring opgenomen.

De verkeersbestemmingen zijn niet gedetailleerd weergegeven. Wel zijn op kaartblad 4 voor de relevante wegonderdelen aan het hand van de opgestelde verkeerstechnisch ontwerpen dwarsprofielen opgenomen. Op dit kaartblad is ook een overzicht van de kaartbladen 1 t/m 3 gegeven, waaruit de onderlinge aansluiting van deze kaartbladen blijkt.

De breedte van de bestemmingen "Openbaar nut" ten behoeve van de hoogspanningsleidingen is gelijk aan de zogenaamde "belemmerde

strook", waarmee bij deze leidingen rekening dient te worden gehouden.

8.2. De voorschriften.

De voorschriften spreken in het algemeen voor zich. Niettemin wordt ter verduidelijking c.q. aanvulling het volgende opgemerkt.

In de voorschriften voor de bestemming "Verkeersdoeleinden I", artikel 3, is in lid 4 onder 1. bepaald dat de inrichting van de weg conform de op de plankaart aangegeven dwarsprofielen dient te geschieden. Het kan echter bij nader inzien bij de aanleg van de weg wenselijk zijn op verkeerskundige gronden van die dwarsprofielen af te wijken. Het bepaalde in lid 3, onder 2, geeft hiertoe de mogelijkheid, mits de bestemmingsgrenzen (uiteraard) niet worden overschreden.

In de voorschriften met betrekking tot de bestemming "Gebied met natuurlijke en landschappelijke waarden" (artikel 6) zijn een uitgebreid aanlegvergunningenstelsel (lid 3) en uitvoerige gebruiksbepalingen (lid 4) opgenomen. Dit is geschied teneinde de natuurlijke en landschappelijke waarden van de gronden binnen de bestemming zo goed mogelijk te beschermen. Deze waarden zijn aangeduid in hoofdstuk 5, onder 5.3.3.

Bij de bestemming "Openbaar nut" (artikel 7) wordt aangegeven dat onder bepaalde voorwaarden bouwwerken mogen worden opgericht of voorzieningen mogen worden getroffen. Hier is echter alleen geregeld wat in het kader van het bestemmingsplan relevant is. De beheerders van de desbetreffende hoogspanningsleidingen stellen echter op eigen titel ook voorwaarden die in acht dienen te worden genomen bij het uitvoeren van bepaalde activiteiten. Dit kan overigens ook gelden met betrekking tot de overige transportleidingen die niet afzonderlijk zijn bestemd.

9. UITVOERBAARHEID.

9.1. Kosten en financiering Noord-Oosttangent 1e fase.

De kosten van de aanleg zijn als volgt begroot:

- hoofdrijbaan	f. 12.900.000,-
- kunstwerken	f. 11.970.000,-
- landwegen	f. 460.000,-
- groenvoorzieningen	f. 200.000,-
- verlichting	f. 120.000,-
- bewegwijzering	f. 200.000,-
- geluidwerende voorzieningen	f. 1.440.000,-
- vangrail	f. 550.000,-
- verkeersregelinstallaties	f. 300.000,-
- voorzieningen PNEM	f. 900.000,-
- voorzieningen transportleidingen	f. 200.000,-
- overige voorzieningen	f. 150.000,-
- aankoop gronden en opstallen	f. 6.100.000,-
- fietsverbinding Pegasusweg-Sweelincklaan	f. 275.000,-
- fietsverbinding Hazennest-Sweelincklaan	f. 225.000,-
- fietsverbinding Rauwbrakenweg-Jules Verneweg	f. 150.000,-
- voorzieningen spoorwegovergangen	f. 300.000,-
- diversen en onvoorzien	f. 2.560.000,-

Totaal f. 39.000.000,-

De bovengenoemde kosten zijn inclusief B.T.W., prijspeil 1 januari 1989.

Zoals reeds in de inleiding is aangegeven zullen de kosten van de aanleg voor rekening zijn van de gemeente Tilburg, de provincie Noord-Brabant en het rijk; ieder voor een derde deel.

De gemeenteraad van Tilburg heeft daartoe een krediet ter beschikking gesteld van in totaal f. 39 miljoen (zie hoofdstuk 1, onder 1.1.3.). Het gemeentelijk aandeel van f. 13 miljoen zal worden opgebracht door het Gemeentelijk Grondbedrijf Tilburg, waarbij het ten laste zal worden gebracht van het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen.

De provincie Noord-Brabant en het rijk (ministerie van Verkeer en Waterstaat) zullen tevens ieder f. 13 miljoen bijdragen.

De financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee verzekerd voor wat betreft de Noord-Oosttangent 1e fase.

9.2 Kosten en financiering knooppunt "de Baars".

De kosten van de voltooiing van het knooppunt worden, inclusief de aanleg van fietstunnels en de verwerving van enige gronden, geraamd op f. 15 miljoen. De dekking van deze kosten zal geheel binnen de begroting van Rijkswaterstaat worden gevonden. De voltooiing van het knooppunt is inmiddels in de meerjarenplan-

ning van Rijkswaterstaat opgenomen. Thans wordt uitgegaan van realisering in uiterlijk 1998 of zoveel eerder als zich bij het rijk daartoe mogelijkheden voordoen door het vroeger beschikbaar komen van de nodige (financiële) middelen.

9.3. Verwerving gronden.

Ten behoeve van de aanleg van de Noord-Oosttangent 1e fase zal circa 27 ha landbouwgrond, erfgrond en tuinland door de gemeente Tilburg worden aangekocht. Voorts zullen 4 woningen moeten worden aangekocht, met de daarbij behorende bedrijfsgebouwen.

De totale verwervingskosten worden geraamd op ongeveer f. 6 miljoen. Getracht zal worden deze gronden zoveel mogelijk in eigendom te verkrijgen door middel van minnelijke verwerving en perceelsuitruilingen. Hierbij zal worden gezien of de betrokken landbouwers, die gronden hebben liggen in de omgeving van de tangent, bereid zijn medewerking te verlenen aan kavelruilovereenkomsten, waarbij de ondergrond van de tangent eigendom van de gemeente Tilburg zal worden.

In de aan te kopen oppervlakte grond zijn opgenomen de nog eventueel noodzakelijkerwijs aan te kopen overhoeken; dit zijn restpercelen die landbouwkundig gezien niet meer rendabel zijn te exploiteren en waarvan het onrendabel gedeelte drukt op de Noord-Oosttangent.

Voorts zal worden uitgezien naar zogenaamde gelegenheidsaankopen van percelen grond elders, die vervolgens kunnen dienen als compensatie voor die landbouwers die grond zullen moeten afstaan ten behoeve van de wegaanleg.

Ten behoeve van de voltooiing van het knooppunt "de Baars" zullen te zijner tijd enige randstroken worden aangekocht door en voor rekening van Rijkswaterstaat.

Tevens zal de weg nr. 33, daar waar deze de spoorlijn Tilburg-'s-Hertogenbosch kruist, alsmede het Kannestraatje, daar waar dit de spoorlijn Tilburg-Boxtel kruist, aan het openbaar verkeer worden onttrokken.

10. INSPRAAK.

10.1. Algemeen.

Tijdens de jarenlange voorbereiding van het gehele project zijn er voor belanghebbenden en belangstellenden meerdere malen gelegenheden geweest om informatie te verkrijgen c.q. hun mening te geven over de gepresenteerde plannen. Onderstaand wordt dit weergegeven, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de (technische) voorbereiding van de wegaanleg en de procedure van het bestemmingsplan.

10.2. De voorbereiding van de wegaanleg.

Voorafgaand aan de gemeenteraadsvergadering op 29 juni 1987, waarin de "Projectnotitie Ontsluitingsstructuur Regio Tilburg" aan de orde kwam, heeft op 15 juni 1987 een informatieavond plaatsgevonden waarop de bewoners van de Zandstraat en een aantal bewoners van de Oisterwijksebaan en de Spoordijk werden geïnformeerd omtrent de gewijzigde aanhaking van de Noord-Oosttangente nabij de Bakschevenweg op de rijksweg A65. Tijdens deze avond zijn de bewoners op de hoogte gebracht van de voorgeschiedenis en van de motieven die hebben geleid tot een wijziging van het model 9-1A. Er werden enige vragen gesteld met betrekking tot de nieuwe situering van het viaduct in de Bakschevenweg en het tracé. Toegezegd werd dat, als de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, een nieuwe informatieavond zal worden gehouden.

In augustus 1988 werden gesprekken gevoerd met bewoners van de Zandstraat, waarvan de woningen ten noord-oosten van de daar geprojecteerde aansluiting zijn gelegen. Het ontwerp voor deze aansluiting is aangepast teneinde een zo goed mogelijke handhaving van het leefmilieu aan de Zandstraat te verkrijgen, vooral wat betreft de mogelijke geluidhinder en de landschappelijke aankleding van het gebied. Uit het overleg kon worden geconcludeerd dat de betrokkenen geen overwegende bezwaren tegen de gewijzigde aansluiting hebben.

Op 11 april 1989 zijn belanghebbenden en belangstellenden nader over de plannen in het algemeen geïnformeerd. De aanwezigen werden daarbij in de gelegenheid gesteld gedetailleerde vragen te stellen aan deskundigen van gemeente en provincie. Uit de informatiebijeenkomst kon de conclusie getrokken worden dat de belanghebbenden blij zijn dat er nu duidelijkheid is over de ligging van het tracé. Men is niet gelukkig met de aanleg van de weg, maar men onderkent dat de verkeersontwikkelingen daartoe noodzakelijk zijn.

10.3. Het bestemmingsplan.

Er zal een informatieavond worden gehouden met betrekking tot het bestemmingsplan alvorens met de procedure tot vaststelling van dit plan zal worden begonnen.

Het ontwerp-bestemmingsplan zal tijdens het vooroverleg op grond van de Verordening Ruimtelijke Plannen en Dorpsvernieuwing (welke

werd vastgesteld op 27 november 1984) gedurende een maand voor een ieder ter inzage worden gelegd. Deze ter inzage legging staat los van en zal voorafgaan aan de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan op grond van artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

11. RESULTATEN OVERLEG.

11.1. Overleginstanties.

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het voorontwerp van het bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

- de Provinciale Planologische Commissie;
- de Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening;
- de Inspecteur van de Volksgezondheid, belast met de toezicht op de hygiëne van het milieu in de provincie Noord-Brabant;
- Eerstaanwendend Ingenieur-Directeur van de Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen van het ministerie van Defensie;
- de Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant;
- het Rijksconsulentschap Economische Zaken in de provincie Noord-Brabant;
- de Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer in het district Zuid-West;
- de Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Noord-Brabant;
- de kamer van Koophandel te Tilburg;
- het Provinciaal Samenwerkingsorgaan Kamers van Koophandel voor Noord-Brabant;
- de Vertegenwoordiger van de Gewestelijke Raad van het Landbouwschap voor Noord-Brabant;
- de Directeur van de Samenwerkende Electriciteits Productiebedrijven;
- de Directeur van de Provinciale Noordbrabantse Electriciteits Mij;
- de Directeur van het telefoondistrict 's-Hertogenbosch;
- de Dienst Infrastructuur van de Nederlandse Spoorwegen;
- N.V. Nederlandse Gasunie;
- DSM Transportmaatschappij B.V.;
- het Dagelijks Bestuur van het Samenwerkingsverband Midden-Brabant;
- R.W.I. Indutil;
- het Dagelijks Bestuur van het Waterschap "de Zandley";
- het Dagelijks Bestuur van het Waterschap "de Dommel";
- de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, district Zuid-Oost.
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Tilburg;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Moergestel;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Oisterwijk;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hilvarenbeek.

11.2. Binnengekomen reacties.

11.3. Commentaar op de reacties.

GEMEENTE BERKEL-ENSCHOT

BESTEMMINGSPLAN

"NOORD-OOSTTANGENT 1E FASE
EN
KNOOPPUNT DE BAARS"

VOORSCHRIFTEN

CONCEPT: DECEMBER 1989

ONTWERP: MAART 1990

VASTSTELLING:

GOEDKEURING:

ONHERROEPELIJK:

voorschriften

INHOUD	BLZ.
Artikel 1 : Begripsbepalingen.	3
Artikel 2 : Algemene voorschriften betreffende het bouwen.	5
Artikel 3 : Verkeersdoeleinden I.	6
Artikel 4 : Verkeersdoeleinden II.	7
Artikel 5 : Spoorwegdoeleinden.	8
Artikel 6 : Gebied met natuurlijke en landschappelijke waarden.	9
Artikel 7 : Openbaar nut.	11
Artikel 8 : Algemene vrijstellingsbevoegdheid.	12
Artikel 9 : Gebruiksbeepalingen.	13
Artikel 10 : Procedureregels.	14
Artikel 11 : Overgangsbepalingen.	15
Artikel 12 : Strafbaarstelling.	16
Artikel 13 : Titel.	17

voorschriften

Artikel 1. Begripsbepalingen.

1. **Bebouwing:**

een of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

2. **Bestemmingsvlak:**

een op de plankaart door bestemmingsgrenzen omsloten vlak, waarmee gronden zijn aangegeven met éénzelfde bestemming.

3. **Bestemmingsgrens:**

een op de plankaart aangegeven lijn, die de grens aangeeft van een bestemmingsvlak.

4. **Bouwen:**

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

5. **Bouwhoogte:**

vanaf het peil tot het hoogste punt van het bouwwerk, voor wat betreft gebouwen worden antennes, schoorstenen en andere ondergeschikte dakopbouwen niet meegerekend.

6. **Bouwwerk:**

elke bouwconstructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

7. **Bouwwerken ten behoeve van nutsvoorzieningen.**

Bouwwerken ten dienste van gas-, electriciteits-, water- en communicatievoorzieningen, pompgebouwtjes voor riool- en regenwaterafvoer, beschuttingen voor buspassagiers (abri's) en dergelijke.

8. **Gebouw:**

elk bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke, overdekte en geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimten vormt.

9. **Landschappelijke waarde:**

de aan een gebied toegekende waarde gekenmerkt door het waarneembare deel van het aardoppervlak, die wordt bepaald door de onderlinge samenhang en beïnvloeding van de levende en niet-levende natuur.

10. **Natuurlijke waarde:**

de aan een gebied toegekende waarde gekenmerkt door geologische, geomorphologische, bodemkundige en biologische elementen, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang.

11. **Oppervlakte van een gebouw:**

tussen (de verticale projecties van) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de gemeenschappelijke scheidsmuren).

12. **Peil:**

a. Voor gebouwen, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan een weg grenst: de hoogte van die weg ter plaatse van de hoofdtoegang;

b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.

voorschriften

13. Plan:

het onderhavige bestemmingsplan, vervat in de plankkaart in 4 kaartbladen met bijbehorende verklaring en dwarsprofielen en deze voorschriften.

voorschriften

Artikel 2. Algemene voorschriften betreffende het bouwen.

Toepassing voorgeschreven maten.

Geen bouwwerk of complex van bouwwerken mag worden opgericht indien daardoor een ander bouwwerk of complex van bouwwerken met het daarbijbehorend bouwperceel hetzij niet langer zou blijven voldoen aan, hetzij in grotere mate zou gaan afwijken van het plan.

voorschriften

Artikel 3. Verkeersdoeleinden I.

Lid 1. Doeleinden.

De gronden die op de plankaart zijn aangewezen voor "Verkeersdoeleinden I" zijn bestemd voor de volgende doeleinden:

- hoofdwegen, met op- en afritten, en ontsluitingswegen;
- bijbehorende verhardingen, taluds, bermen en watergangen;
- bijbehorende voorzieningen, waaronder kunstwerken, andere bouwwerken en geluidwerende voorzieningen.

Voorzover de gronden mede bestemd zijn voor "Verkeersdoeleinden II", "Spoorwegdoeleinden" en "Openbaar Nut" zijn de voorschriften, zoals deze in respectievelijk de artikelen 4, 5 en 7 voor deze bestemmingen zijn opgenomen, mede van toepassing.

Lid 2. Bebouwing.

1. Op de bestemde gronden mogen uitsluitend kunstwerken, gebouwen en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht ten behoeve van het verkeer, het wegonderhoud en -beheer, alsmede ten behoeve van nutsvoorzieningen.
2. Geen gebouw mag worden opgericht binnen een afstand van 5 meter van de op de plankaart aangeduide gastransportleiding en naphtaleiding.
3. De oppervlakte en de bouwhoogte van gebouwen mogen niet meer dan respectievelijk 50 m² en 3 meter bedragen.

Lid 3. Geluidhinder.

Wegen mogen, indien daarbij de realisering van geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zou zijn om ten aanzien van geluidgevoelige bebouwing overschrijding van de ingevolge de Wet Geluidhinder bepaalde voorkeursgrenswaarden of hoger vastgestelde waarden te voorkomen, uitsluitend worden aangelegd of gereconstrueerd indien zodanige realisering in voldoende mate is verzekerd. Hierbij wordt uitsluitend de geluidgevoelige bebouwing binnen de op grond van de genoemde wet aanwezige geluidszone van die weg in aanmerking genomen.

Lid 4. Inrichting.

1. De gronden binnen de bestemming mogen niet anders worden ingericht dan overeenkomstig de op de plankaart aangegeven dwarsprofielen.
2. Indien dit op verkeerskundige gronden gewenst is kan van het bepaalde onder 1 worden afgeweken. Hierdoor kunnen rijstroken, paden, trottoirs, groenstroken, taluds en dergelijke, of delen daarvan, vervallen of worden verbreed, versmald of verschoven, mits de bestemmingsgrenzen niet worden overschreden.

voorschriften

Artikel 4. Verkeersdoeleinden II.

Lid 1. Doeleinden.

De gronden die op op de plankaart zijn aangewezen voor "Verkeersdoeleinden II" zijn bestemd voor de volgende doeleinden:

- wegen en paden bedoeld voor langzaam verkeer;
- bijbehorende verhardingen, taluds, bermen en watergangen;
- bijbehorende voorzieningen, waaronder kunstwerken en andere bouwwerken;

Voorzover de gronden mede bestemd zijn voor "Verkeersdoeleinden I" zijn de voorschriften, zoals deze in artikel 3 voor deze bestemming zijn opgenomen, mede van toepassing.

Lid 2. Bebouwing.

1. Op de bestemde gronden mogen uitsluitend kunstwerken, gebouwen en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht ten behoeve van het verkeer, het wegonderhoud en -beheer, alsmede ten behoeve van nutsvoorzieningen.
2. Geen gebouw mag worden opgericht binnen een afstand van 5 meter van de op de plankaart aangeduide gastransportleiding en naphtaleiding.
3. De oppervlakte en de bouwhoogte van gebouwen mogen niet meer dan respectievelijk 50 m² en 3 meter bedragen.

voorschriften

Artikel 5. Spoorwegdoeleinden.

Lid 1. Doeleinden.

De gronden die op de plankaart zijn aangewezen voor "Spoorwegdoeleinden" zijn bestemd voor de volgende doeleinden:

- spoorwegen;
- bijbehorende railconstructies, verhardingen, taluds, bermen en watergangen;
- bijbehorende voorzieningen, waaronder kunstwerken, andere bouwwerken, voorzieningen ten behoeve van de overdracht van energie en geluidwerende voorzieningen.

Voorzover de gronden mede bestemd zijn voor "Verkeersdoeleinden I" zijn de voorschriften, zoals deze in artikel 3 voor deze bestemming zijn opgenomen, mede van toepassing.

Lid 2. Bebouwing.

1. Op de bestemde gronden mogen uitsluitend kunstwerken, gebouwen en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht ten behoeve van het spoorwegverkeer, het spoorwegonderhoud en -beheer, alsmede ten behoeve van nutsvoorzieningen.
2. De oppervlakte en de bouwhoogte van gebouwen mogen niet meer dan respectievelijk 50 m² en 3 meter bedragen.

voorschriften

Artikel 6. Gebied met natuurlijke en landschappelijke waarden.

Lid 1. Doeleinden.

De op de plankaart voor "Gebied met landschappelijke en natuurlijke waarden" zijn bestemd voor de volgende doeleinden:

- bescherming van de natuurlijke en landschappelijke waarden binnen het gebied;

Op deze gronden zijn uitsluitend toelaatbaar bouwwerken, werken geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden ten dienste van de genoemde doeleinden, alsmede de bij deze doeleinden behorende voorzieningen.

Lid 2. Bebouwing.

1. Op de bestemde gronden mogen uitsluitend kunstwerken, gebouwen en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht ten behoeve van onderhoud en beheer van de bestemming alsmede ten behoeve van nutsvoorzieningen.
2. De oppervlakte en de bouwhoogte van gebouwen mogen niet meer dan respectievelijk 50 m² en 3 meter bedragen.

Lid 3. Aanlegvergunning.

1. Het is verboden op de gronden binnen de bestemming zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden uit te voeren, te doen of laten uitvoeren:
 - a. het afgraven, egaliseren, aanvullen of ophogen van gronden;
 - b. het aanleggen of verharden van wegen, paden of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen of oeverbeschoeiing;
 - c. het aanbrengen van bovengrondse of ondergrondse transport-, energie, of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
 - d. het wijzigen van het profiel van waterpartijen en watergangen;
 - e. het planten en verwijderen van bomen en houtopstanden;
 - f. het aanleggen van steigers.
2. Het onder 1 vervatte verbod is niet van toepassing op:
 - a. werken en werkzaamheden binnen het kader van het op de bestemming gerichte normale onderhoud en beheer;
 - b. werken en werkzaamheden van ondergeschikte betekenis.
3. De onder 1 genoemde werken en werkzaamheden zijn slechts toelaatbaar, indien door die werken of werkzaamheden dan wel door de gevolgen daarvan de natuurlijke en landschappelijke waarden van deze gronden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, dan wel de mogelijkheden voor herstel van die waarden niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind.

Lid 4. Gebruik.

Onder verboden gebruik van gronden als bedoeld in artikel 9, lid 1 wordt in het bijzonder verstaan het gebruik:

- a. als standplaats voor caravans, tenten en kampeerauto's en/of andere als dan niet afgedankte en voor kamperen bestemde voertuigen;
- b. als opslag-, stort- of lozingsplaats voor onbruikbare en/of afgedankte voorwerpen, stoffen en materialen, behoudens voor zover

voorschriften

dit noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de gronden;

- c. als opslagterrein van bouwmaterialen;
- d. als terrein voor het beproeven van motorvoertuigen en als terrein voor de beoefening van de modelvliegsport en als terrein voor het racen en crossen met motorvoertuigen en bromfietsen;
- e. als terrein voor het al dan niet voor verkoop opslaan van:
 - 1. gebruikte motorvoertuigen of aanhangwagens die geheel of gedeeltelijk zijn samengesteld uit gebruikte onderdelen;
 - 2. bruikbare en niet-afgedankte onderdelen van motorvoertuigen en aanhangwagens:

behoudens voor zover dit noodzakelijk is verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de gronden.

Artikel 7. Openbaar Nut.

Lid 1. Doeleinden.

De op de plankaart voor "Openbaar nut" aangewezen gronden zijn bestemd voor de volgende doeleinden:

- hoogspanningleidingen ten behoeve van de electriciteitsvoorziening;
- bijbehorende voorzieningen, waaronder kunstwerken en andere bouwwerken.

Voorzover de gronden mede bestemd zijn voor "Verkeersdoeleinden I" zijn de voorschriften, zoals deze in artikel 3 voor deze bestemming zijn opgenomen, mede van toepassing.

Lid 2. Bebouwing.

1. Op de bestemde gronden mogen uitsluitend kunstwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht ten behoeve de electriciteitsvoorziening.
2. De bouwhoogte van de onder 1 genoemde kunst- en bouwwerken mag niet meer dan 60 meter bedragen.

voorschriften

Artikel 8. Algemene vrijstellingsbevoegdheid.

Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het in de voorgaande artikelen bepaalde ten aanzien van de eisen met betrekking tot hoogte en oppervlakte van bouwwerken teneinde met ten hoogste 20% van de daar voorgeschreven maatvoering af te wijken.

voorschriften

Artikel 9. Algemene gebruiksbepalingen.

Lid 1.

Het is verboden de in dit plan begrepen gronden en de daarop voorkomende bouwwerken te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met het in dit plan -behoudens in artikel 11, lid 3 bepaalde.

Lid 2.

Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het in lid 1 bepaalde, indien strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Lid 3.

Deze vrijstelling wordt slechts verleend met inachtneming van de "Procedureregels vrijstellingsbevoegdheid", zoals die in artikel 10 van deze voorschriften zijn opgenomen.

voorschriften

Artikel 10. Procedureregels vrijstellingsbevoegdheid.

Lid 1.

Het voornemen tot het verlenen van een vrijstelling (artikel 9, lid 2) ligt met bijbehorende stukken gedurende 14 dagen voor een ieder ter inzage.

Lid 2.

De burgemeester maakt de terinzagelegging tevoren in één of meer dag- of nieuwsbladen die in de gemeente verspreid worden en voorts op de gebruikelijke wijze bekend.

Lid 3.

De bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid voor een ieder om gedurende de termijn van de terinzagelegging schriftelijk bezwaren tegen het voornemen in te dienen bij burgemeester en wethouders.

Lid 4.

Burgemeester en wethouders nemen zo spoedig mogelijk een beslissing. Deze beslissing is, als tegen het voornemen bezwaren zijn ingediend, met redenen omkleed. Zij delen hun beslissing mee aan degenen die bezwaren hebben ingediend.

voorschriften

Artikel 11. Overgangsbepalingen.

Lid 1. Bouwen.

Een bouwwerk, dat op het tijdstip van tervisielegging van het ontwerp van dit plan bestond of in uitvoering was, danwel is of kan worden gebouwd krachtens een bouwvergunning, waarvoor de aanvraag voor dat tijdstip is ingediend, en dat afwijkt van het in dit plan -behoudens in dit artikellid- bepaalde ten aanzien van de toelaatbaarheid van bebouwing, mag, mits de bestaande afwijkingen ook naar hun aard niet worden vergroot en behoudens onteigening:

a.
gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, mits dit geen algehele vernieuwing of verandering van het in de aanhef bedoelde bouwwerk tot gevolg heeft;

b.
uitsluitend indien het bouwwerk door een calamiteit is teniet gegaan, geheel worden vernieuwd, met inachtneming van de grenzen welke ten aanzien van het bouwen ter plaatse -behoudens in dit artikellid- zijn bepaald tenzij herbouw hierdoor niet zou zijn toegestaan, en mits de aanvraag tot bouwvergunning is ingediend binnen 2 jaar nadat het bouwwerk is teniet gegaan;

c.
tot niet meer dan 110% van de oppervlakte van het in de aanhef bedoelde bouwwerk worden uitgebreid, met inachtneming van de grenzen welke ten aanzien van het bouwen ter plaatse -behoudens in dit artikellid- zijn bepaald.

Lid 2. Vrijstelling algehele vernieuwing of verandering.

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het in lid 1 onder a bepaalde ten behoeve van een algehele vernieuwing of verandering van het in de aanhef van lid 1 bedoelde bouwwerk.

Lid 3. Gebruik.

Het gebruik van gronden anders dan voor bebouwing alsmede het gebruik van zich op die gronden bevindende bouwwerken, dat in strijd is met het in dit plan -behoudens in dit artikellid- bepaalde en dat bestaat op het tijdstip, waarop het plan voor zover betrekking hebbend op de strijdigheid van dat gebruik van kracht wordt, mag worden voortgezet en/of gewijzigd, mits door die wijziging de strijdigheid met het plan niet wordt vergroot.

Lid 4. Illegaal gebruik.

Het bepaalde in lid 3 is niet van toepassing op gebruik als daar bedoeld, dat reeds in strijd was met het tot het daargenoemde tijdstip ter plaatse geldende bestemmingsplan en dat tot op 3 maanden voor dat tijdstip nog niet bestond.

voorschriften

Artikel 12. Strafbepaling.

Voor de toepassing van artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening wordt overtreding van het bepaalde in artikel 9, lid 1 aangemerkt als een strafbaar feit.

voorschriften

Artikel 13. Aanhalingstitel.

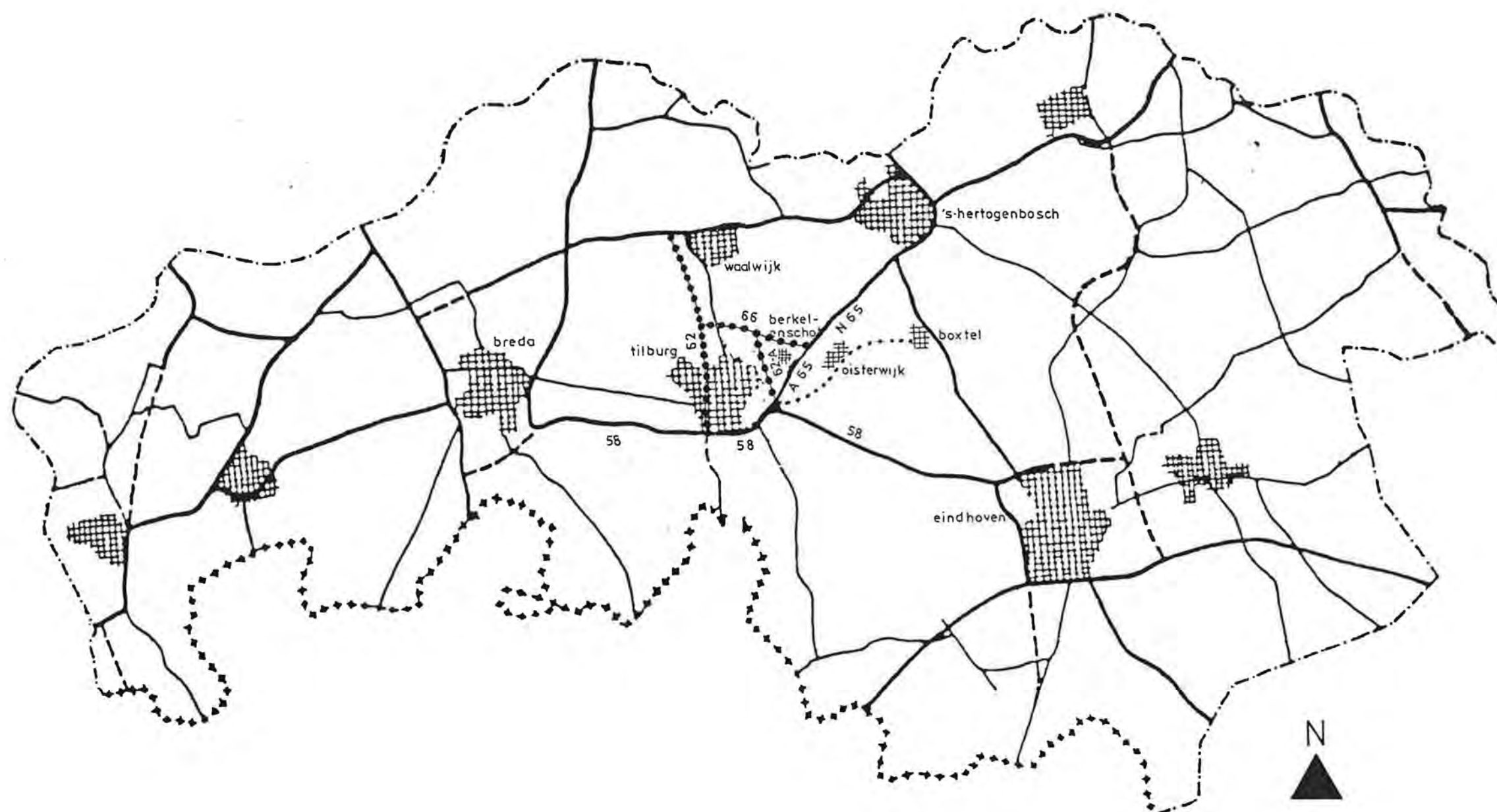
De artikelen 1 t/m 13 kunnen worden aangehaald als de voorschriften van het bestemmingsplan "Noord-Oosttangent 1e fase en knooppunt de Baars".

Behoort bij het besluit van de raad
van de gemeente Berkel-Enschot van

tot vaststelling van het
bestemmingsplan "Noord-Oosttangent
1e fase en knooppunt de Baars".

Mij bekend,

De secretaris,



VERKLARING

- bestaande wegenstructuur
- 65 nummering wegen
- geprojecteerde rijkswegen
- geprojecteerde provinciale weg

BESTEMMINGSPLAN NOORD-OOSTTANGENT EN 1^e FASE KNOOPPUNT DE BAARS

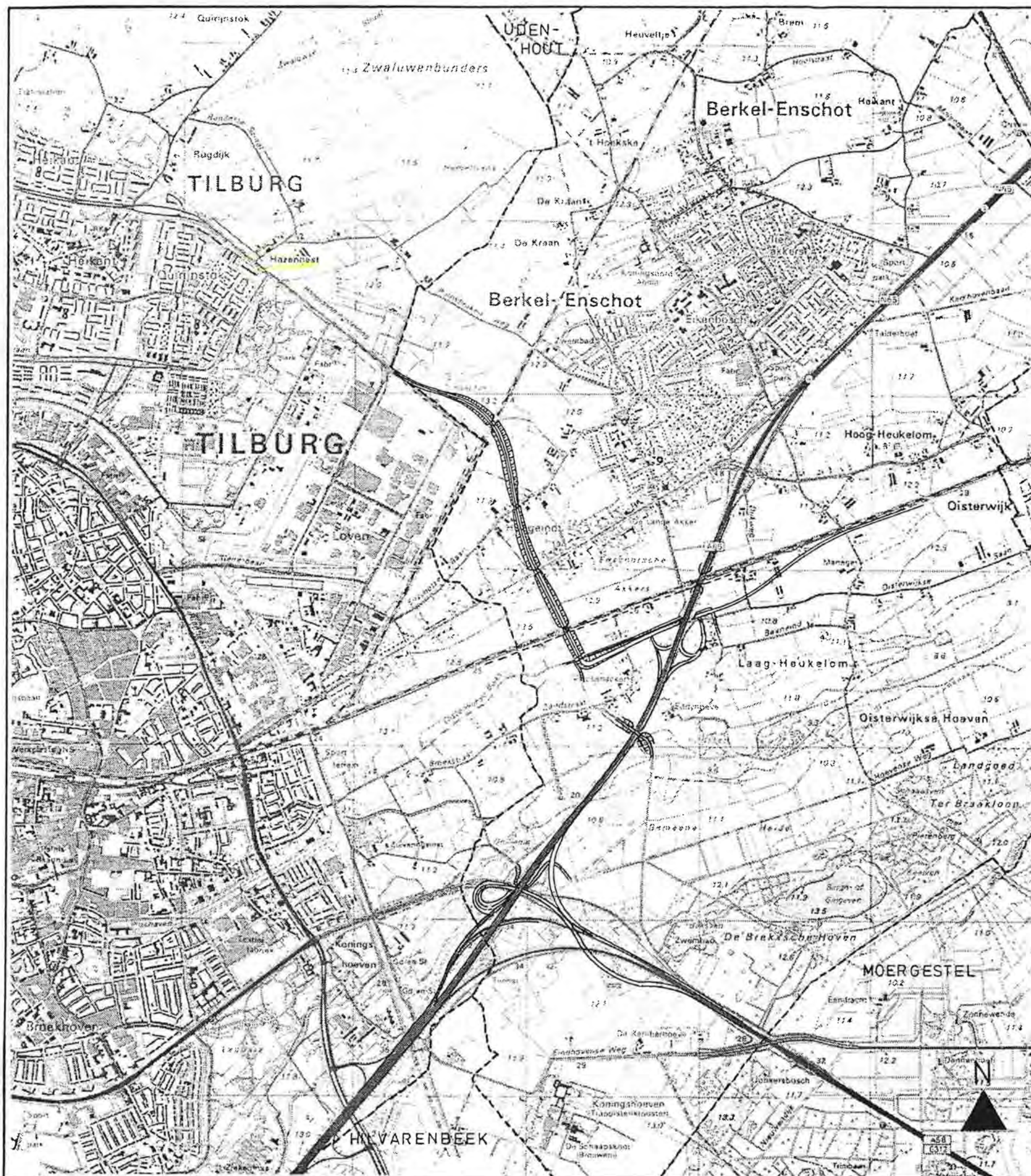
TOELICHTINGSKAART NR. 1
ontsluitingsstructuur
regio tilburg anno 1968.

schaal :
datum : nov. 1989
form. : A-3
tek.nr. : 88-5



**GEMEENTE
BERKEL - ENSCHOT**

EIKENBOSCH 47, 5066 GS BERKEL-ENSCHOT, TEL. 013-330111.



VERKLARING

- gemeentegrenzen
-  noord oosttangent
volgens model 9-1A

BESTEMMINGSPLAN NOORD-OOSTTANGENT EN 1^{ste} FASE KNOOPPUNT DE BAARS

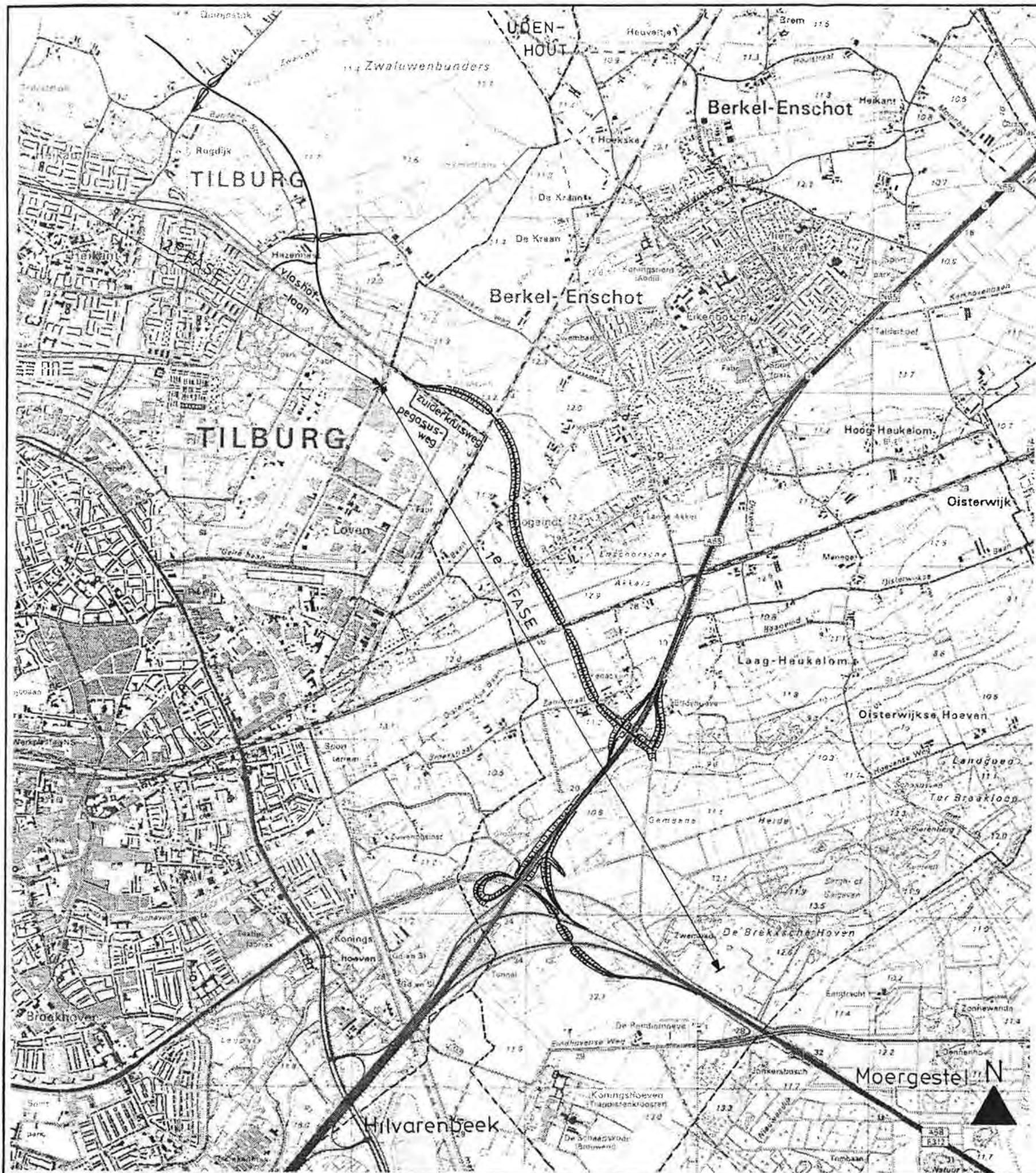
TOELICHTINGSKAART NR. 2
model 9-1A

schaal : 1:25000
datum : nov. 1989-
form : A-3
tek nr : 88.-6



**GEMEENTE
BERKEL - ENSCHOT**

EIKENBOSCH 47, 5056 GB BERKEL-ENSCHOT. TEL. 013-339111.

VERKLARING

- gemeentegrenzen
 noord oosttangent
 volgens projektnotitie
 ontsluitingsstructuur regio tilburg
 d.d. februari 1987.

**BESTEMMINGSPLAN NOORD-OOSTTANGENT
EN 1^e FASE
KNOOPPUNT DE BAARS**

TOELICHTINGSKAART NR. **3**
tracé volgens projektnotitie

schaal	1:25000
datum	nov 1989
form.	A-3
tek.nr.	88-7

**GEMEENTE
BERKEL ~ ENSCHOT**

EKENBOSCH 47, 5066 GB BERKEL-ENSCHOT. TEL. 013-339111.



VERKLARING

- gemeentegrenzen
 ——— noord-oosttangent
 volgens technisch plan
 noord-oosttangent
 d.d. februari 1989.

BESTEMMINGSPLAN NOORD-OOSTTANGENT EN 1^{ste} FASE KNOOPPUNT DE BAARS

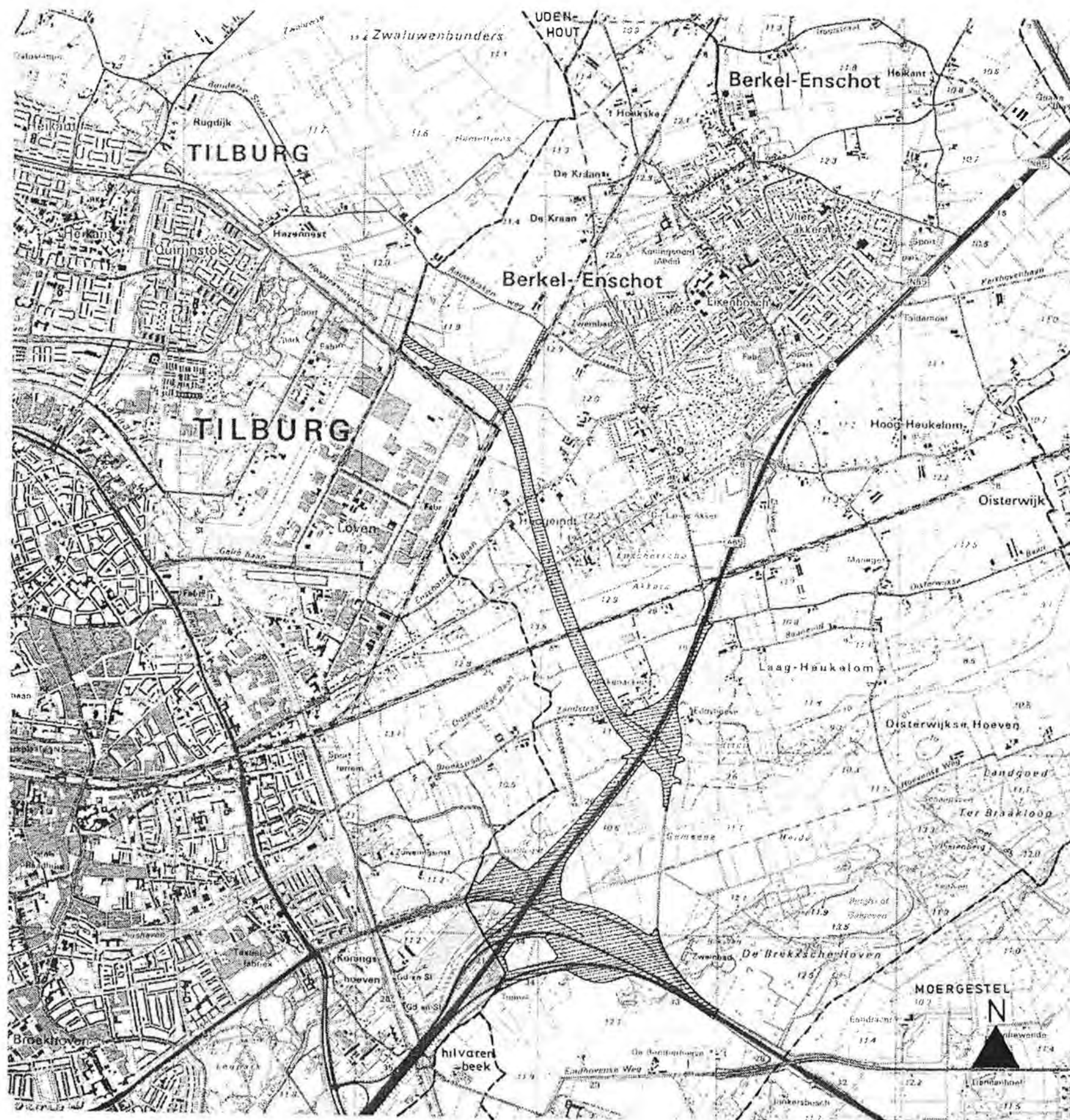
TOELICHTINGSKAART NR. 4
 tracé volgens technisch plan.

schaal : 1:25000
 datum : nov. 1989.
 form. : A-3
 tek.nr. : 88-8



**GEMEENTE
 BERKEL - ENSCHOT**

EIKENBOSCH 47, 5066 GB BERKEL-ENSCHOT. TEL. 013-339711.



VERKLARING

----- gemeentegrenzen

 plangebied

BESTEMMINGSPLAN NOORD-OOSTTANGENT EN 1^{ste} FASE KNOOPPUNT DE BAARS

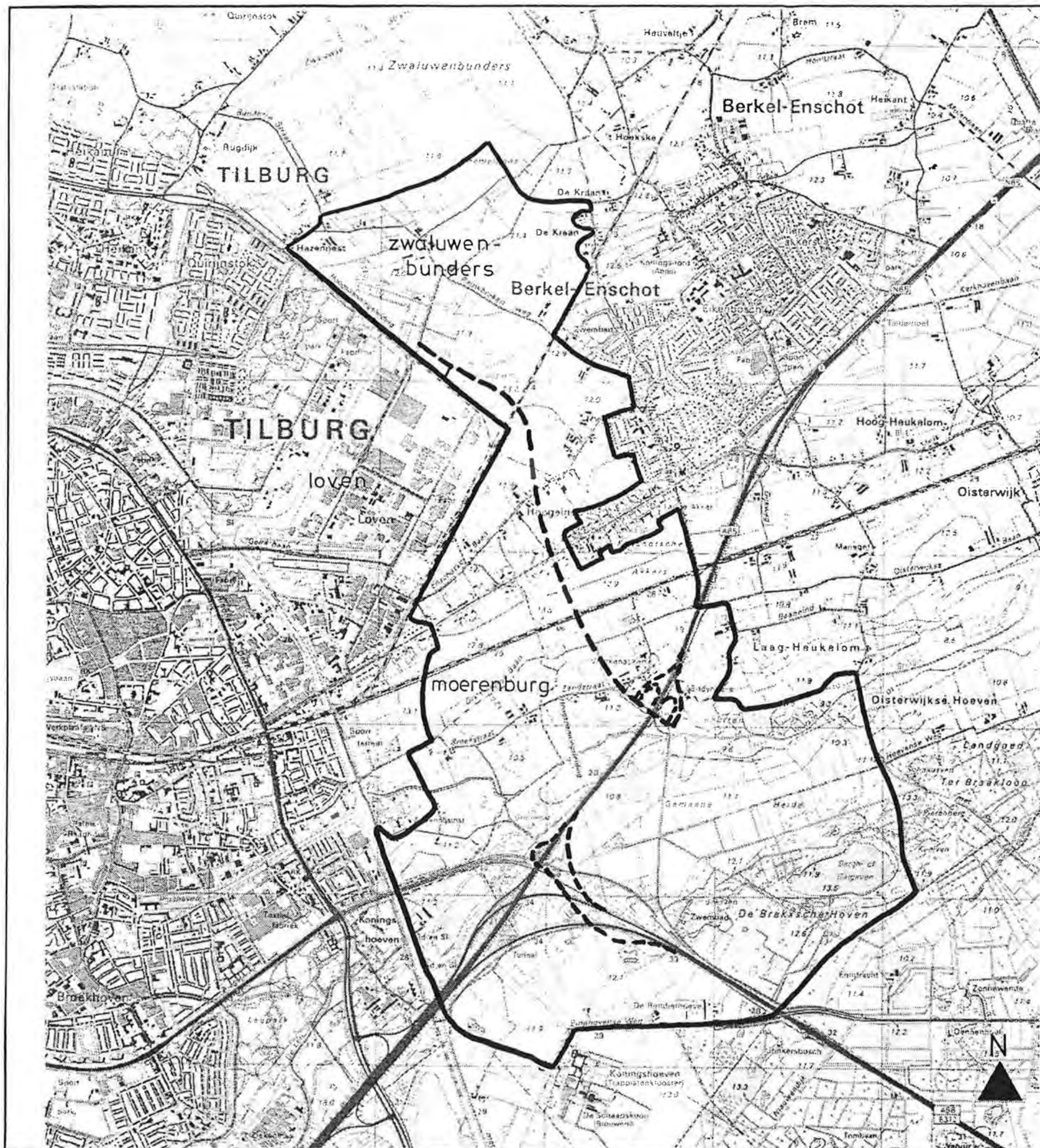
TOELICHTINGSKAART NR. 5
plangebied

schaal : 1:25000.
datum : nov. 1989.
form. : A - 3
tek.nr. : 88 - 9



**GEMEENTE
BERKEL - ENSCHOT**

EIKENBOSCH 47, 5058 GB BERKEL-ENSCHOT. TEL. 013-330111.



VERKLARING

-  begrenzing studiegebied
-  tracé noord-oosttangent en knooppunt de baars

BESTEMMINGSPLAN NOORD-OOSTTANGENT EN 1^{ste} FASE KNOOPPUNT DE BAARS

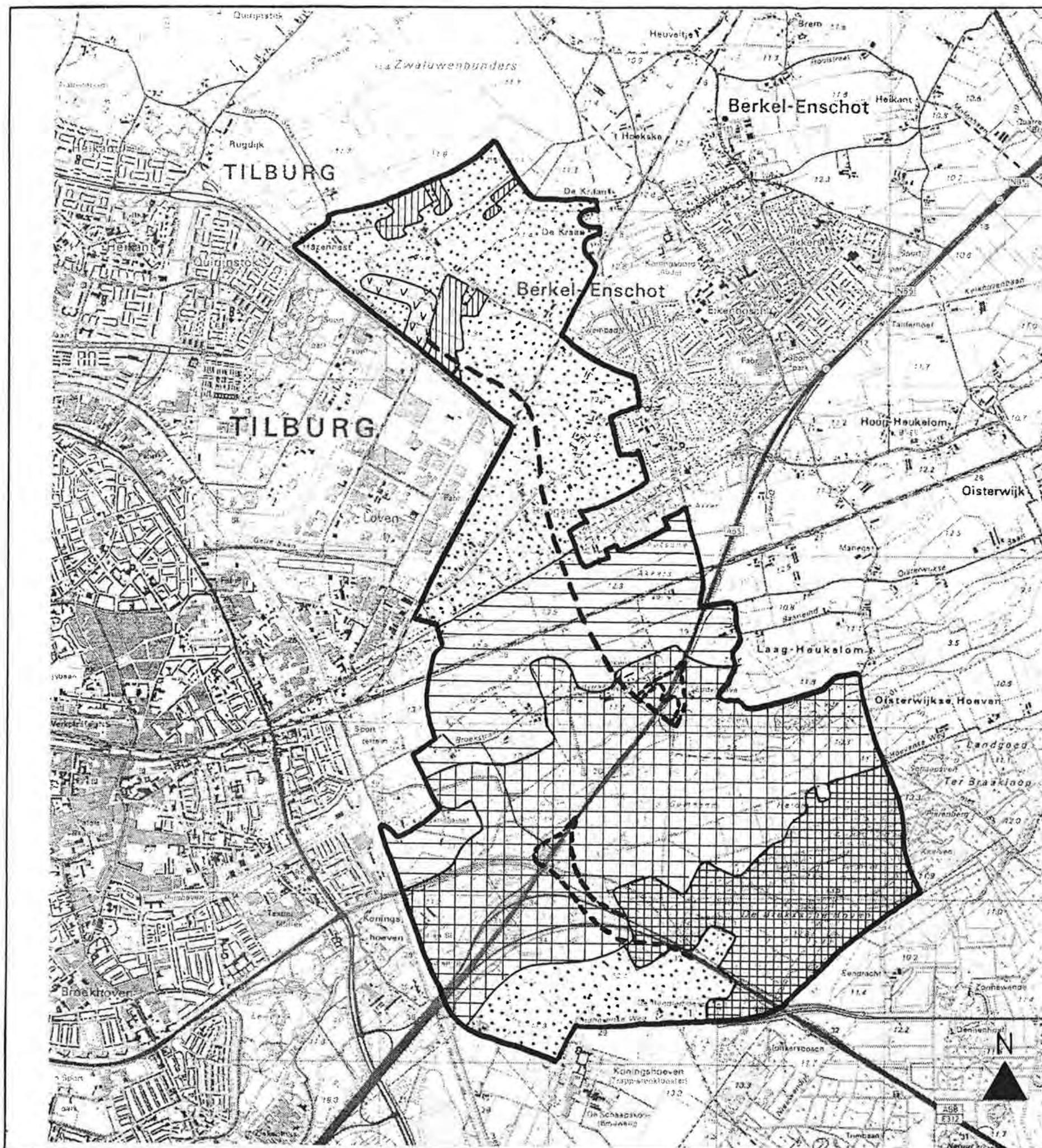
TOELICHTINGSKAART NR. 6
begrenzing studiegebied

schaal | 1:25000.
datum | nov.1989.
form. | A-3.
tek.nr. | 88-10

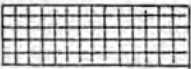
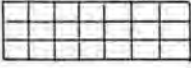
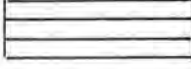
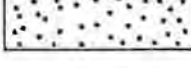
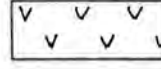


**GEMEENTE
BERKEL - ENSCHOT**

EIKENBOSCH 47, 5056 GB BERKEL-ENSCHOT. TEL. 013-339111.



VERKLARING

-  begrenzing studiegebied
-  boslandschap
-  beekdallandschap
-  landschap van oude bouwlanden
-  ontginningslandschap
-  oude bosontginning
-  volkstuinlokatie
-  tracé noord-oosttangent en knooppunt de baars

BESTEMMINGSPLAN NOORD-OOSTTANGENT EN 1^{ste} FASE KNOOPPUNT DE BAARS

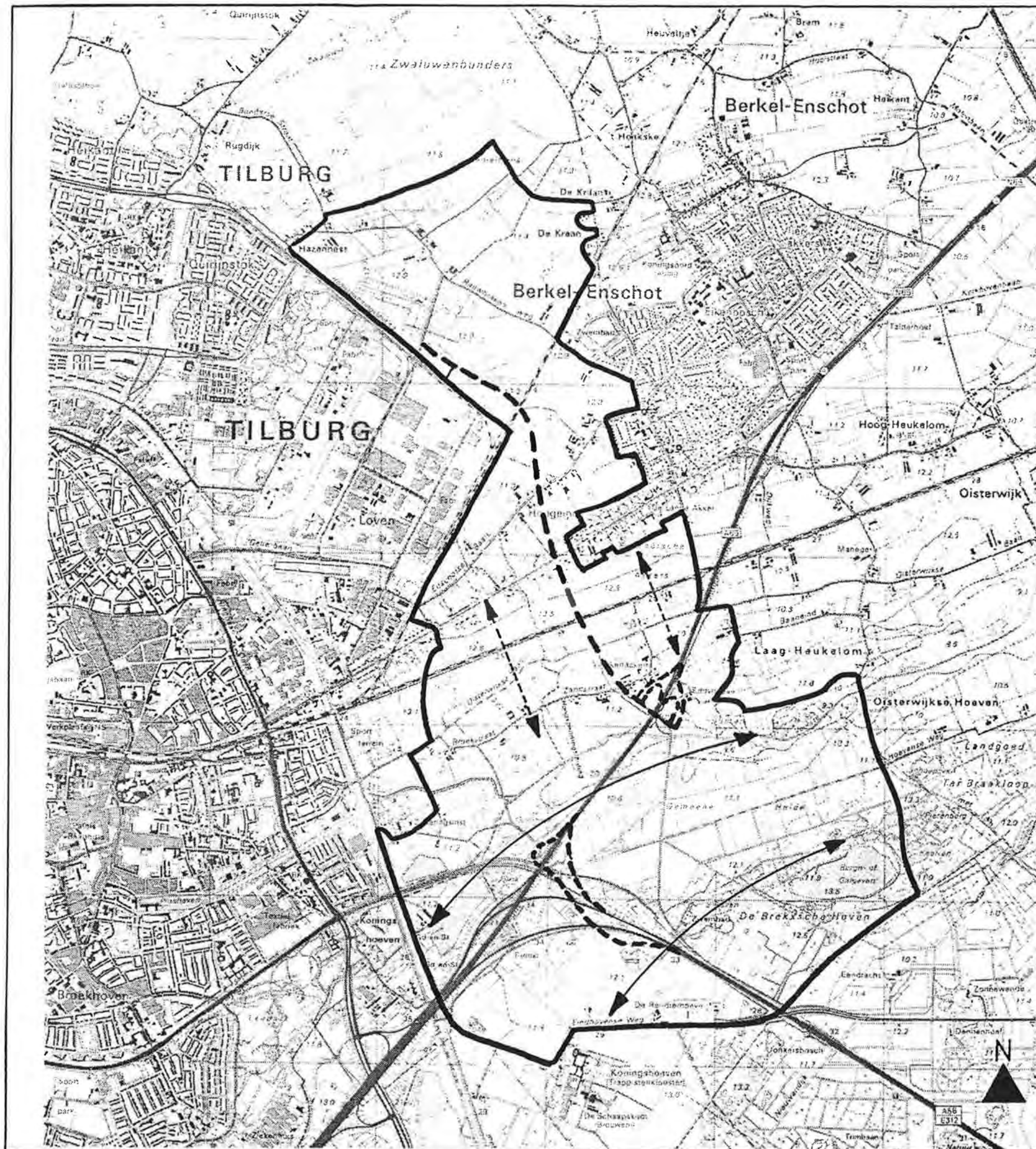
TOELICHTINGSKAART NR. 7
landschapseenheden

schaal : 1:25000
datum : nov. 1989
form. : A-3
tek.nr. : 88-11



**GEMEENTE
BERKEL - ENSCHOT**

EIKENBOSCH 47, 5056 GB BERKEL-ENSCHOT. TEL. 013-330711.



VERKLARING

- begrenzing studiegebied
- ↔ zuidwest-oost zonering
- ontstaansrelatie
- - - - - tracé noord-oosttangent en knooppunt de baars

BESTEMMINGSPLAN NOORD-OOSTTANGENT EN 1^e FASE KNOOPPUNT DE BAARS

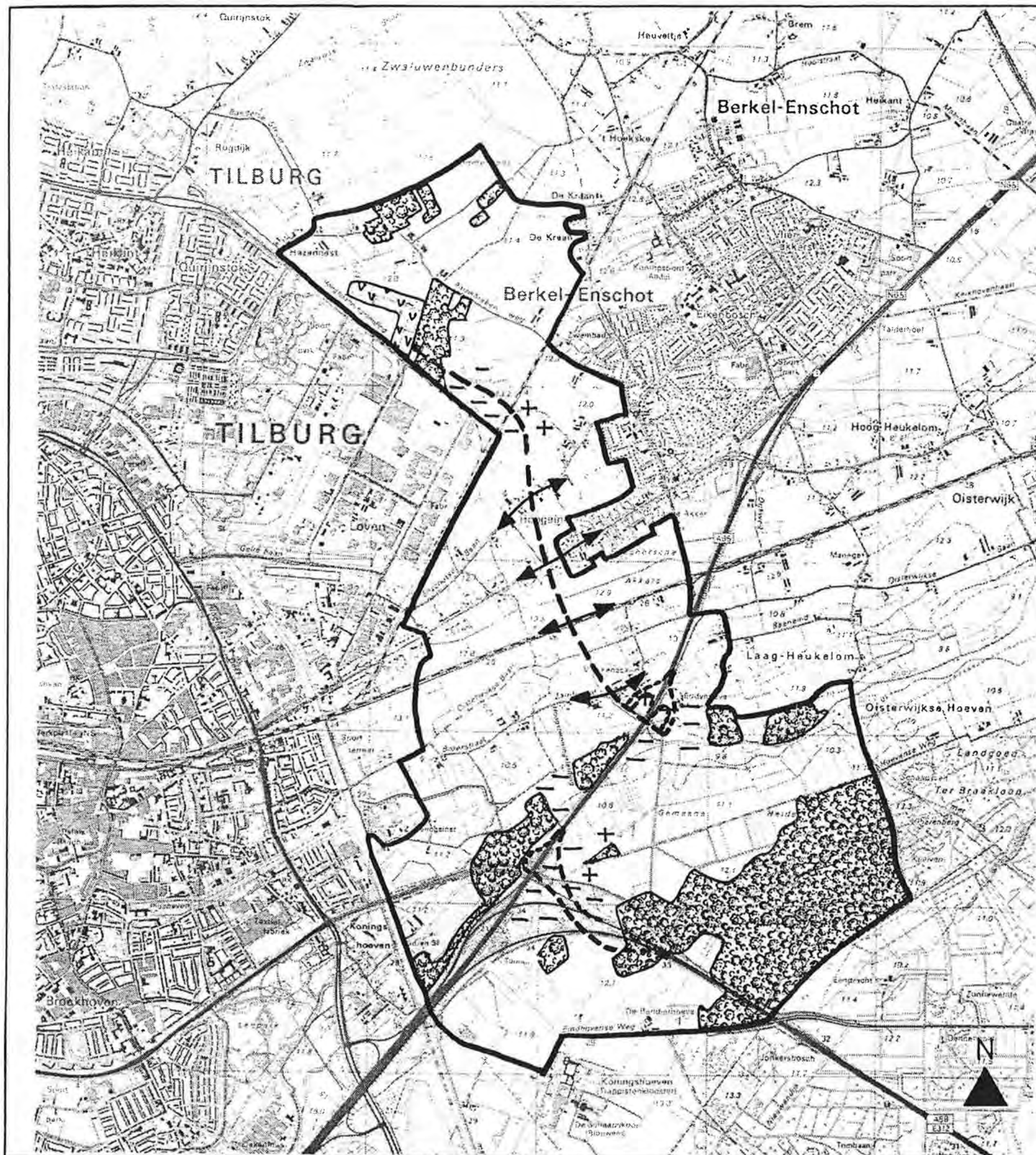
TOELICHTINGSKAART NR. 8
relaties

schaal: 1:25000
datum: nov. 1989
form.: A-3
tek.nr.: 88-12



**GEMEENTE
BERKEL - ENSCHOT**

EKENBOSCH 47, 6066 GB BERKEL-ENSCHOT. TEL. 013-339111.



VERKLARING

- begrenzing studiegebied
- + + boomaanplant
- - bosaanplant
- ↔ maximale tracé overspanning
- - - - - tracé noord-oosttangent en knooppunt de baars

BESTEMMINGSPLAN NOORD-OOSTTANGENT EN 1^{ste} FASE KNOOPPUNT DE BAARS

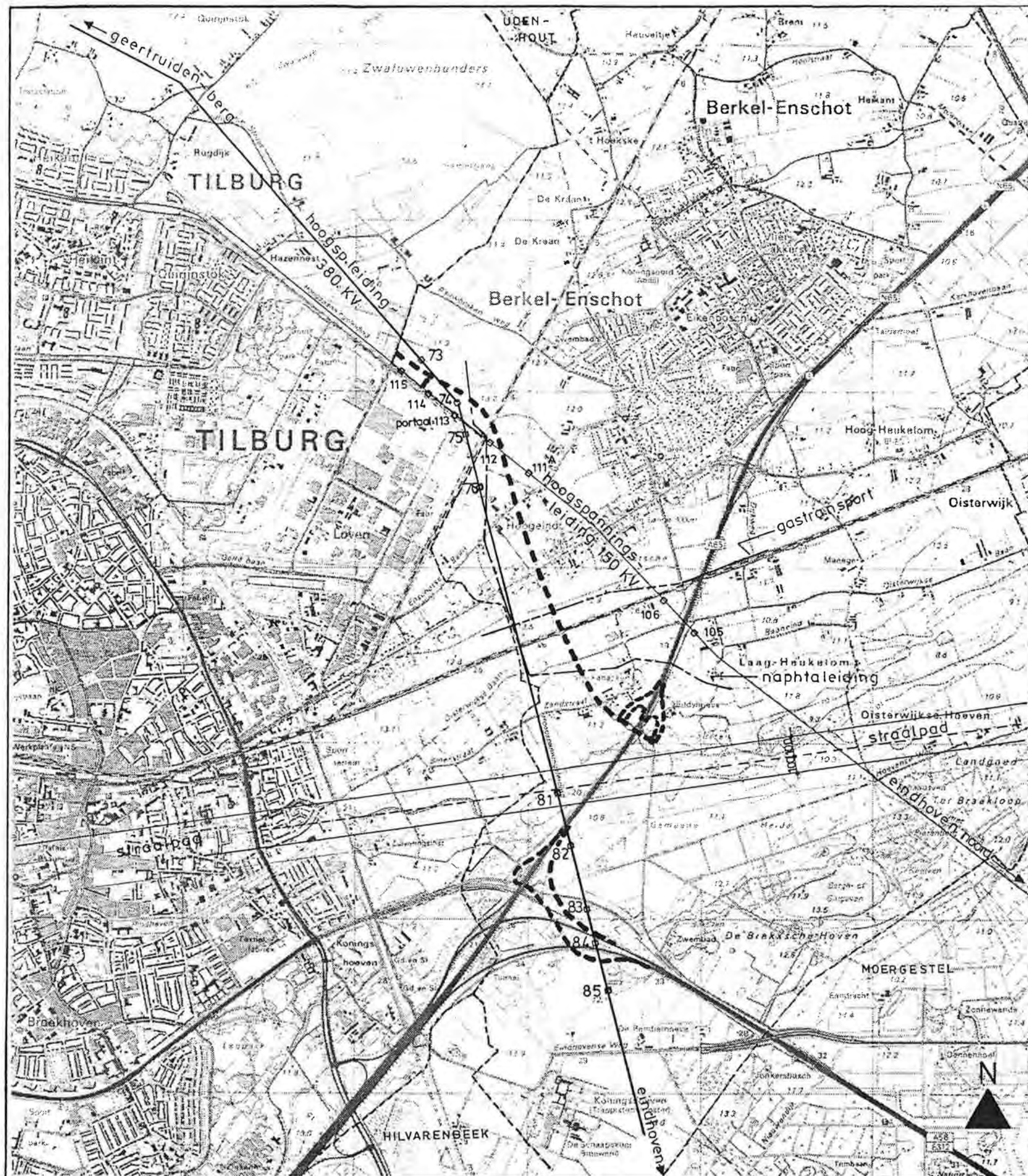
TOELICHTINGSKAART NR. 9
inrichtingsmaatregelen

schaal : 1:25000
datum : nov. 1989.
form. : A-3
tek.nr. : 88-14



**GEMEENTE
BERKEL - ENSCHOT**

EIKENBOSCH 47, 5056 GB BERKEL-ENSCHOT. TEL. 013-320111.



VERKLARING

- tracé noord-oosttangent en knooppunt de baars
- 380 KV hoogspanningsleiding 380. K.V.
- 150 KV hoogspanningsleiding 150. K.V.
- 75 □ nummering hoogspanningsmasten
- gastransportleiding 35.atm.
- 8" D.S.M. naphtaleiding.
- == straalpad
- gemeentegrens

BESTEMMINGSPLAN NOORD-OOSTTANGENT EN 1^{ste} FASE KNOOPPUNT DE BAARS

TOELICHTINGSKAART NR. 10
belemmeringen

schaal : 1:25000.
datum : nov. 1989.
form. : A-3.
tek.nr. : 88-13



**GEMEENTE
BERKEL - ENSCHOT**

EIKENBOSCH 47, 5066 GB BERKEL-ENSCHOT. TEL. 013-239111.