

GEMEENTE TILBURG

Milieu-effectrapportage
Noordoosttangent
aanvulling op de startnotitie



Mei 1991

630/BA91/A890/05312

heidemij

Adviesbureau

INHOUD	<u>Blz.</u>
1. INLEIDING	1
2. RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN TILBURG	2
2.1 De ontwikkeling van de stedelijke structuur	2
2.2 De Noordoosttangent binnen de verstedelijking structuur	7
2.3 De Noordoosttangent binnen de noordoostelijke stadsrand	8
3. DE STRATEGISCHE POSITIE VAN TILBURG	11
3.1 Belangrijkste achtergrond bij de strategische taakstellingen	11
3.2 De Noordoosttangent binnen de strategische positie van Tilburg	12
4. DE NOODZAAK VAN DE NOORDOOSTTANGENT	16
4.1 Ruimtelijke en economische ontwikkeling	16
4.2 Woon- en leefmilieu	17

BIJLAGEN:

1. Straatnamenkaartje
2. Bedrijvigheid op de terreinen Loven, Vossenbergh,
Kraaiven en Kanaalzone

1. INLEIDING

Op 11 april 1991 bracht de mer-commissie een bezoek aan de gemeente Tilburg. De aanleiding daartoe was de start van de (tot dusverre vrijwillige) mer-procedure voor de Noordoosttangent Tilburg. Tijdens dat bezoek bereikte de gemeente een aantal vragen, die met name betrekking hadden op de actuele planologische context waarbinnen de noodzaak tot realisering van die Noordoosttangent begrepen dient te worden.

Tegen de achtergrond van deze vraagstellingen is de onderhavige notitie samengesteld. Doel ervan is om mogelijke leemten in de startnotie aan te vullen en tevens om de strategische noodzaak van de Noordoosttangent Tilburg nogmaals te benadrukken.

Begonnen wordt met een resumé van de ruimtelijke ontwikkeling van Tilburg, leidend tot het ruimtelijk-stedebouwkundige beeld dat Tilburg thans biedt. Dat beeld vormt de grondslag voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Tilburg, en daarmee eveneens voor dat deel van de stadsregio waarin de Noordoosttangent gelegen is. De basis voor het resumé is het onlangs door de gemeente gepresenteerde Stadsbeheersplan Tilburg.

Vervolgens wordt, mede op grond van de aanwijzing van Tilburg tot stedelijk knooppunt, de ruimtelijk-strategische positie van de gemeente in kaart gebracht. Binnen deze positie wordt de betekenis van de Noordoosttangent nader geïllustreerd. De basis voor deze verhandeling is met name de door de gemeente recent samengestelde Profielschets Stedelijk Knooppunt Tilburg.

De Notitie wordt besloten met een aanvulling op de in de startnotitie reeds weergegeven noodzaak tot aanleg van de Noordoosttangent. Deze noodzaak heeft allereerst betrekking op de verkeerskundige en milieuhygiënische problemen waarvoor de gemeente zich zonder Noordoosttangent gesteld ziet, doch nadrukkelijk ook op de betekenis van de Noordoosttangent voor de verdere uitbouw van het stedelijk knooppunt Tilburg.

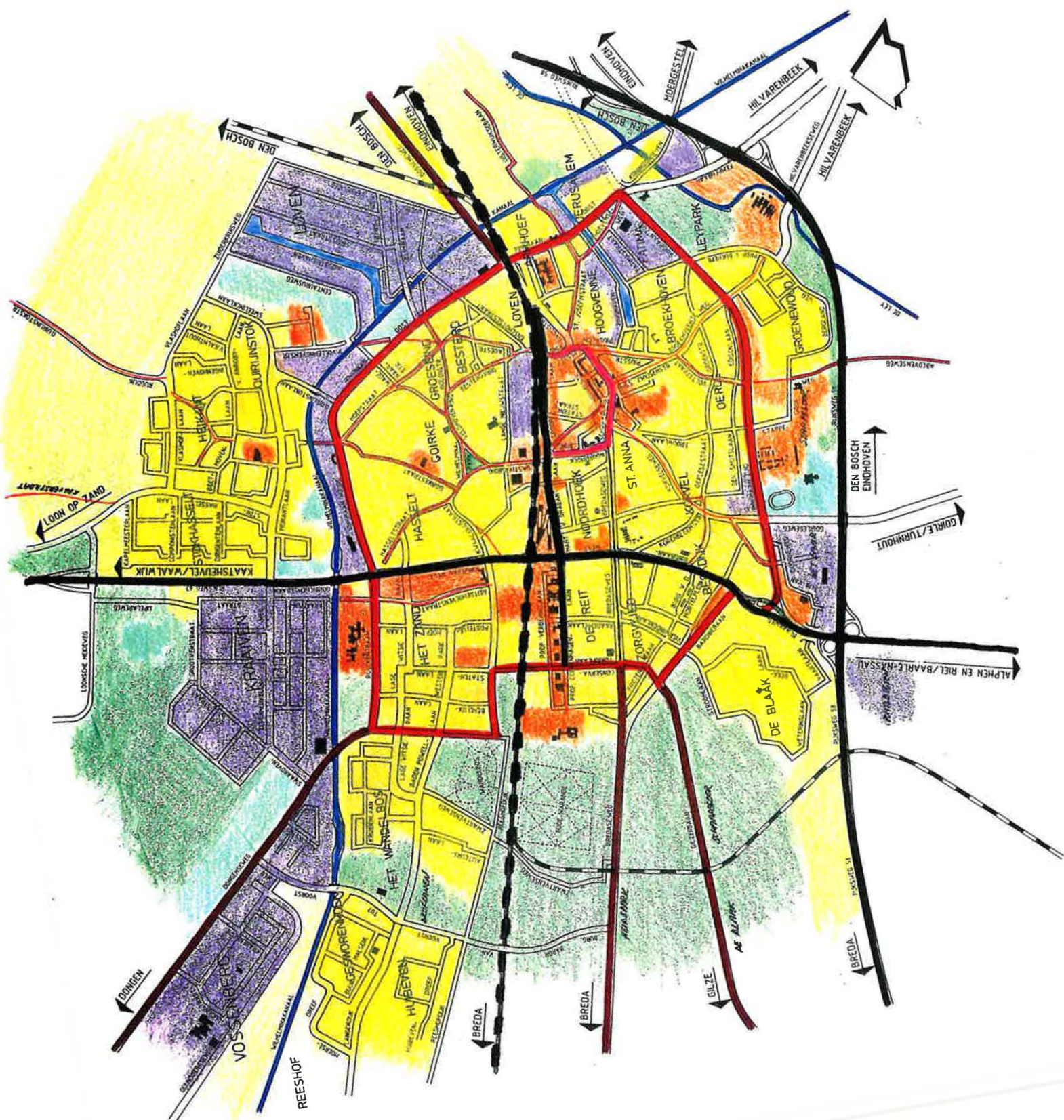
2. RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN TILBURG

2.1 De ontwikkeling van de stedelijke structuur

Tilburg is ontstaan in een landschap van zwak glooiende gronden, grenzend aan lagere vlakke gebieden en beekdalen. Deze beekdalen van de Donge, de Leij en de Katsbogten vormen lijnvormige insnijdingen in het landschap. Door de vestiging van de mens op de overgangen van hoog naar laag ontstond een stelsel van gehuchten, de zogenaamde herdgangen. In dat patroon komen "Frankische" driehoekige ruimten voor, die dienden als drink en verzamelplaats voor het vee. De verbindingswegen tussen de vroege kernen werden in latere tijden lintvormig bebouwd en zorgden voor een kenmerkende netstructuur. Deze "gegroeide lijnstructuur" is thans in het buitengebied nog steeds zichtbaar in de vorm van beken en landelijke routes met oude boerderijen. In Oude Stad manifesteert deze lijnstructuur zich in straten met gemengde bebouwing en functies. Zij hebben veelal (op wijkniveau) nog steeds belangrijke ontsluitingsfuncties (zij het, dat hun capaciteit beperkt is door de direct aan de weg gelegen bebouwing).

Aan de gegroeide netwerkstructuur is in de loop der tijd een aantal bovenstedelijke infrastructuurele elementen toegevoegd die sterk bepalend zijn geweest voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Allereerst zijn dat de onder koning Willem I aangelegde "Napoleonswegen" naar Breda, Dongen, Gilze en Den Bosch (zie ook bijgevoegd kaartje). Ontsluitingswegen die, zonder rekening te houden met de verkaveling van het landschap, "van toren naar toren" werden aangelegd. Langs deze radiaal op de Oude stad toelopende wegen vond, in de vorm van lintbebouwing, de eerste uitwaartse ontwikkeling van Tilburg plaats. Sedertdien zijn aan de Napoleonswegen vier belangrijke bovenstedelijke infrastructuurele elementen toegevoegd:

- de spoorlijn (1863-1881) met verbindingen naar Breda, Den Bosch en Eindhoven;
- het Wilhelminakanaal (1920) via Oosterhout naar de Amer/Hol-



landsch Diep en naar Eindhoven/Helmond;

- de A 58 Breda-Tilburg-Eindhoven;
- de weg naar Turnhout rond Goirle (1988) en de in het verlengde daarvan liggende weg naar Waalwijk.

Belangrijke structuurbepalende elementen worden voorts gevormd door de aanwezige ringwegstructuren: de Ringbaan en de Cityring. De Cityring is in de loop van de jaren '70 in het stedelijk weefsel ingebracht, teneinde in samenhang met de Hart van Brabantlaan de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren. De reeds in 1917 ontworpen Ringbaan was bedoeld als tangentielle stelsel van ontsluitingswegen en heeft, toen hij eenmaal gerealiseerd was, lange tijd de begrenzing van stedelijk Tilburg gevormd. Aan de noordoostzijde werd die begrenzing overigens gevormd door het Wilhelminakanaal; de daaraan gelegen kanaalzone (bedrijventerrein) is tegelijk met de aanleg van het kanaal ontwikkeld.

De oudste woningen staan langs de oorspronkelijk gegroeide lijnstructuur. Met de komst van de textielindustrie ontstaan woonbuurten. Aanvankelijk langs de gegroeide "achterpaden", doch later worden ook stratenplannen gemaakt waaraan in de vorm van lintbebouwing wordt gebouwd. De bebouwing bestaat uit afzonderlijke, tegen elkaar aan gebouwde doorgaans lage huizen. In het centrum hebben de huizen meer allure. Naast woningen komen er ook bedrijven en winkels voor. Nabij deze buurten lagen de grote textielfabrieken; de laatste decennia overigens veelal vervangen door moderne wooncomplexen. Vanaf 1990 worden, mede op basis van de Woningwet, in de Oude Stad woonbuurten tot ontwikkeling gebracht op de tussen de buurten overgebleven ruimten. Er wordt niet meer gebouwd langs bestaande wegen en paden. Nieuwe buurten worden ontworpen, voornamelijk bedoeld voor de werknemers van de nabij gelegen textielfabrieken. Deze buurten worden gekenmerkt door rijtjeshuizen in gesloten bouwblokken, met ruime achtertuinen en veelal geen voortuin. Er is weinig openbaar groen, en naast "de winkel op de hoek" komen er weinig andere functies voor dan wonen.

Na 1955 raakt de stad binnen de Ringbanen (de Oude Stad) vol. De laatste bebouwing vindt plaats langs de Ringbanen, waardoor de Oude Stad vanaf die Ringbanen op sommige plekken nieuwer lijkt dan zij feitelijk is. Onder andere vanwege het Wilhelminakanaal als natuurlijk barrière, vindt uitbreiding van de stad in westelijke richting plaats: de woonwijken Berkdijk, Het Zand, De Reit en (wat later) Wandelbos (zie ook bijgevoegd kaartje). Er worden bijzondere stedenbouwkundige patronen bedacht, doch het principe van aan elkaar grenzende achtertuinen en tegenover elkaar gelegen voortuinen blijft in tact. Langs de grote open groene en verkeersruimten wordt middelhoge bebouwing geprojecteerd, die de laagbouwbuurten begrensd. Deze bebouwing staat vrij in de ruimte, behoort weliswaar tot de buurt, doch heeft meer de functie de belangrijkste verkeerswegen te benadrukken.

Met de aanleg van de Rueckertbaan, Taxandriëbaan, Wandelboslaan, Statenlaan/Conservatoriumlaan/Gilzerbaan en de Baroniebaan (zie bijgevoegd kaartje) ontstaat een westelijke aanvulling op de vanouds aanwezige Ringbaan. De functie van de Ringbaan-West verschuift in samenhang daarmee naar een noordzuid-gerichte stadstraverse.

In de tweede helft van de jaren '50 zet zich, onder invloed van de toenemende buitenlandse concurrentie (EEG, lage lonen landen) het verval in van Tilburg als textielstad bij uitstek. In de periode 1956 tot 1975 zal de textiel-industrie nagenoeg geheel uit het stadsbeeld verdwijnen. Gekozen wordt voor diversificatie van de economische structuur, daarbij ondermeer gebruikmakend van de strategische ligging van Tilburg ten opzichte van grote deelmarkten, de overwegend goede verkeersinfrastructuur, de aanwezige (relatief goedkope) ruimte en het ruime arbeidspotentieel. Tussen 1960 en 1970 wordt daartoe aan de noordzijde van de stad, op enige afstand van de toenmalige woongebieden, begonnen met de ontwikkeling van twee grootschalige bedrijventerreinen: Loven en Kraaiven. De op de Ringbanen aangesloten radiale uitvalswegen Bosscheweg, Gorinchemse Baan en Dongenseweg, alsmede de Gelrebaan, vormen de infrastructurele dragers; gepréludeerd wordt op een bovenlocale ringwegstructuur die

destijds in de wegenplannen van hogere overheden was opgenomen. De beide bedrijventerreinen worden gekenmerkt door een strak stratenpatroon en een rechthoekige verkaveling.

Na het volraken van Tilburg-West wordt vanaf 1965 aan de noordkant van de stad gebouwd: Quirijnstok, Heikant, Stokhasselt. Daarmee wordt als het ware de open ruimte tussen Kraaiven en Loven met verstedelijking ingevuld, waardoor Tilburg ten noorden van de spoorlijn een concentrische ontwikkeling kent. Dat de concentrische ontwikkeling met name in noordelijke richting wordt gezocht, is het gevolg van de aanwezigheid van een waterwingebied en van de bijzondere natuur- en cultuurhistorische waarden aan de zuidwestkant van de stad, waaronder met name het Wandelbos, de Oude Warande en de Drijflanen, en voorts het Heidepark, De Blaak en Schaapsgoor. Het Wandelbos is een in Engelse stijl opgezet landschapspark, in 1920 ontworpen door Leonard Springer. De Drijflanen, aangelegd in 1920, heeft door de langgerekte kavels tussen de bospercelen een bijzonder eigen karakter.

Mede onder invloed van de enorme bouwproduktie die gehaald diende te worden ter lediging van de woningnood, kennen de noordelijke wijken een hoog percentage gestapelde woningen. De ruimte rond de (soms zeer hoge) flats is groot. De laagbouwbuurten tussen de flats blijven opgezet volgens een stramien van half gesloten bouwblokken.

Rond 1975 wordt in zuidelijke richting een beperkte uitbreiding aan de stad toegevoegd: Groenewoud. Nog steeds ligt het accent op een menging van hoog- en laagbouw. De laagbouwwoningen zijn nu echter opgezet op een stramien van strokenbouw (voor- en achtertuintuin aan de straat).

Eveneens in de tweede helft van de jaren '70 vindt aan de zuidwestzijde ontwikkeling van De Blaak plaats. De wijk is met name opgezet als onderdeel van een groot Tilburgs offensief tegen de toenemende suburbanisatie, en wordt vrijwel geheel uitgevoerd in koopwoningen.

De opzet is typerend voor de stedenbouwkundige opvattingen van die jaren: een bochtig stratenpatroon met veel vrijstaande en half-vrijstaande woningen, liggend tussen rijen of geschakelde woningen die een zekere beslotenheid moesten suggereren.

Met de realisering van het hoogwaardige bedrijventerrein Het Laar en het onderwijsgebied Stappegoor heeft de stad Tilburg nu aan de zuidzijde haar natuurlijke begrenzing (en goeddeels ook de gemeentegrenzen) bereikt: het Wilhelminakanaal aan de zuidoostkant, de A58 aan de zuidkant en het waterwingebied en de natuurwetenschappelijke en landschappelijke waarden van Wandelbos, Oude Warande, Heidepark, De Blaak en Schaapsgoor aan de zuidwestzijde van de stad. Wel wordt, onder invloed van de bij dat marktsegment behorende vestigingseisen, aan de zuidwestkant de sprong over de A58 noodzakelijk ten behoeve van de realisering van het distributiepark De Katsbogten.

Tegen deze achtergrond, alsmede ter versterking van de centrumfunctie van de Oude Stad, wordt vanaf circa 1985 ook een sterk accent gelegd op het "Compacte Stad-concept". De eerste prioriteit wordt gelegd op het realiseren van stadscentrumlocaties, vervolgens op locaties in de overige Oude Stad en tenslotte restcapaciteit in de bestaande Nieuwe Stad.

Voor ook nog noodzakelijke nieuwe uitbreiding van Tilburg ligt het accent in noordwestelijke richting: het grootschalige bedrijventerrein Vossenbergh en de woonwijk Reeshof. Deze laatste wijk van de wijk Wandelbos gescheiden door een begraafplaats en de Drijflanen. Met de aanleg van Reeshof wordt tevens de eerste fase van een nieuwe noordwest-ring gerealiseerd (de Baron van Voorst tot Voorstweg). De keuze voor deze ontwikkelingsrichting heeft in belangrijke mate ook te maken met de aan de noordoostzijde van de stad aanwezige natuurlijke en landschappelijke waarden: de aanwezige herdgangen, met daaraan gekoppelde Frankische driehoeken aan de noordzijde en de overgang van bolle akkers naar de lage, natuurwetenschappelijk waardevolle weilanden in Moerenburg aan de noordoost-zijde en voorts met de aanwezigheid van een waterwingebied aan de zuidwest-zijde van de stad.

2.2 De Noordoosttangente binnen de verstedelijkingsstructuur

Op de hiervoor in vogelvlucht beschreven wijze is een stedelijke hoofdstructuur ontstaan die gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van een "stedelijk assekruis" (bestaande uit de verbinding Waalwijk-Turnhout en de spoorlijn met de parallel daaraan lopende Prof. Cobbenhagenlaan/Hart van Brabantlaan/Spoorlaan) met daaromheen een inmiddels binnenstedelijk gelegen Ringbaanstructuur. Assekruis, Ringbaanstructuur en de radiaal daarop toelopende van oudsher aanwezige uitvalswegen zorgden ervoor dat tot in de jaren '80 staduitleg plaatsvond volgens het principe van de concentrische stad. De beperkte mogelijkheden aan de zuidzijde (Wilhelminakanaal, A58 en de zuidwestelijk gelegen natuur- en landschappelijk waardevolle gebieden en het waterwingebied) brachten evenwel met zich mee, dat het accent daarbij lag op de noordkant van de stad.

Binnen de Ringbanen vormde met name het "stedelijk assenkruis" de drager voor de binnenstedelijke (verdichte) economische activiteit. Buiten de Ringbanen vormden met name de radiaal verlopende uitvalswegen Dongenseweg, Gorinchemse Baan en Bosscheweg de infrastructuurele drager voor de verdere, relatief ruim opgezette stadsuitleg.

Binnen de conceptie van een concentrische stad hebben de ringwegen twee belangrijke hoofdfuncties:

- een verdelingsfunctie;
- een omleidingsfunctie.

De op de ringwegstructuur aangesloten radiale wegen hebben binnen zo'n stelsel met name de bestemmingsfunctie.

De uitwaartse ontwikkeling van Tilburg heeft nu met zich meegebracht dat de Ringbaan binnenstedelijk is komen te liggen en daarmee met name zijn omleidingsfunctie verloren heeft. Thans maakt immers het bestemmingsverkeer richting grootschalige woonwijken Stokkasselt, Heikant, Quirijnstok, Wandelbos en Reeshof en het zakenlijke verkeer richting grootschalige bedrijventerreinen Kanaalzone, Loven, Kraaiven en Vossenbergh gebruik van de Ringbanen, die mede daardoor hun capacitaire grenzen hebben bereikt. Sluiproute die mede als ge-

volg van dat laatste zijn ontstaan, brengen met zich mee dat ook de verdelingsfunctie van de ringwegstructuur deels onder spanning is komen te staan.

Binnen de maat die de concentrische stad Tilburg heeft aangenomen, dienen de Ringbanen met name een omleidings- en verdelingsfunctie te hebben voor het interne stedelijke verkeer. Teneinde de Ringbanen die functie te laten vervullen dient een nieuwe ring binnen het stelsel te worden geïntroduceerd, die voor het externe verkeer de verdelings- en omleidingsfunctie van de Ringbanen overneemt.

Een toevoeging die logisch voortvloeit uit het de reeds in de jaren '20 ingezette verstedelijkingsconcept, en die vanuit die ruimtelijke ontwikkeling noodzakelijk is om het in de reeks van decennia daarop geënte stedelijk weefsel naar behoren te laten functioneren. Een toevoeging ook die, vanuit het verstedelijkingsconcept gezien, tevens een nieuwe natuurlijke begrenzing moet vormen van het noord-oostelijk gelegen stadsdeel.

2.3 De Noordoosttangent binnen de noordoostelijke stadsrand

De ruimtelijke structuur van het noordoostelijke buitengebied wordt gekenmerkt door de overgang van besloten agrarisch gebied, via open agrarisch gebied met bolle akkers en doorsneden door oude herdgangen, naar het lager gelegen en vlakke weide- en akkerbouwgebied van Moerenburg en de Voortse stroom. De zuidelijke begrenzing wordt gevormd door de bebouwing van Tilburg-Noord en het bedrijventerrein De Loven.

De in het noorden gelegen beboste gebieden De Zandeley (zie ook bijgevoegd kaartje) en het Oude en Nieuwe Tiend vormen landschappelijk en ecologisch uitlopers van de Loonse en Drunense Duinen.

Meer naar het oosten toe ligt open agrarisch gebied. Binnen dat gebied kunnen, met de oostwestgerichte herdgang Moerstraat/Bunderstraat als scheidslijn, twee morfologisch van elkaar verschillende gebieden worden onderscheiden. Ten noorden van de lijn bestaat het agrarisch gebied uit een drietal grootschalige open ruimten, die van elkaar gescheiden worden door de noordzuid-gerichte herdgangen. Ten



WEGENSTRUCTUUR TILBURG NOORD-OOST
OVERZICHTSKAART



zuiden van de scheidslijn bestaat het gebied uit een drietal kleinschalige "open ruimten". Deze kleinschalige ruimten worden begrensd door een fijnmazig netwerk van herdgangen en Frankische driehoeken. Binnen die ruimten ontwikkelen zich thans typische stadsrandverschijnselen, zoals volkstuinten, bedrijvigheid, caravanstalling etc. De scheiding tussen het grootschalige noordelijke deel en het kleinschalige zuidelijke deel wordt versterkt door de in het landschap dominant aanwezige 380 kV-hoogspanningsleiding.

Het landschap in met name het zuidoostelijke deel van de noordrand wordt in sterke mate bepaald door het stroomgebied van de Voortse stroom, die zuidelijk van de spoorlijn Tilburg-Eindhoven in oostelijke richting verloopt. Het dal, met aangrenzend in het zuiden het gebied van de Oisterwijkse Vennen en in het noorden een complex van hoger gelegen akkers, vormt een aantrekkelijk landschap. De in de loop der tijd toenemende rationalisering van de landbouw heeft geleid tot grotere en regelmatigere kavels, weinig of geen ruimte voor opgaande beplanting op de kavelgrenzen etc. De herkenbaarheid van het landschap is erdoor verminderd. Het gebied wordt voorts doorsneden door enkele, min of meer evenwijdig verlopende, oostwestgerichte "banen", met daartussen, op min of meer regelmatig afstand, loodrecht daarop staande verbindingen, alsmede door een tweetal hoogspanningsleidingen.

De ligging van de Noordoosttangent op de grens van het stedelijke en het landelijke gebied, maakt een zorgvuldige keuze van het tracé noodzakelijk. Uitgangspunt daarbij is stadsrand en stadsrandactiviteiten tezamen de stedelijke sfeer uitmaken, en dat op een zo natuurlijk mogelijke wijze onderscheid wordt gemaakt tussen stedelijke sfeer en het buitengebied. De overgang stad-land brengt voorts met zich mee, dat aansluiting wordt gezocht met de voor het buitengebied structuurbepalende elementen.

Vanuit deze filosofie is gekozen voor een tracé dat aan de noordkant aansluit op Loonsche Heideweg, en gesitueerd is op de scheiding tussen open en meer gesloten landschap. Meer naar het oosten toe

loopt het tracé op maaiveldniveau, waardoor geen visuele verkleining van het landschap optreedt. Tevens ligt het tracé op de scheiding tussen het grootschalige open gebied en het fijnmaziger kleinschalige gebied. De in dat laatste gebied reeds ontwikkelde stadsrandactiviteiten worden er meer dan tot nog toe binnen de sfeer van de stedelijkheid gebracht, zonder dat overigens de structuur van herdgangen en Frankische driehoeken wordt aangetast. Door het evenwijdige verloop aan de oostwestgerichte herdgang Moerstraat/Bunderstraat is behoud van het herdgangenstelsel, als landschappelijke drager en als verbinding tussen stad en land, mogelijk. Doordat het tracé op enige afstand van de oostwestgerichte herdgang is geprojecteerd, vindt wel enige aantasting van het grootschalige landschap plaats. Door de ligging evenwijdig aan de 380 kV-hoogspanningsleiding is de extra invloed daarvan echter beperkt.

Nog meer naar het oosten toe buigt het tracé naar het zuiden af richting A65. De ligging ervan is zo gekozen, dat zo goed mogelijk wordt aangesloten op het regelmatig, rasterachtige verkavelingspatroon en de in samenhang daarmee min of meer rechthoekige wegenstructuur. De aansluiting op de A65 en de vervolgens op korte afstand van elkaar te nemen kruisingen met Oisterwijkse Baan, de spoorlijn Tilburg-Eindhoven, Bosscheweg, Enschootsebaan en de spoorlijn Tilburg-Den Bosch, maken het noodzakelijk de weg langs dit tracégedeelte hoog en voorzien van ongelijkvloerse kruisingen uit te voeren. Ondanks de op zich goede aansluiting van het tracé op het aanwezige verkavelingspatroon, is door de hoogteligging visuele verkleining van het (betrekkelijk open) landschap onvermijdelijk. Door de bundeling met de reeds aanwezige 380 kV- en 150 kV hoogspanningsleidingen is getracht het extra effect zoveel mogelijk te beperken. Ook de in het landschap aanwezige beplanting beperken het visuele effect enigszins.

3. DE STRATEGISCHE POSITIE VAN TILBURG

3.1 Belangrijkste achtergrond bij de strategische taakstellingen

De Tilburgse economische structuur, voorheen sterk gedomineerd door de textielindustrie, is de afgelopen decennia snel van karakter veranderd. Thans kent de stad een pluriforme produktiestructuur, die mede te danken is aan de adequate reactie op de achteruitgang van de textielindustrie, ondermeer door (om)scholing van arbeiders voor andere bedrijfstakken.

Mede onder invloed daarvan is vanaf 1983 in vrijwel alle bedrijfstakken een groei in de werkgelegenheid opgetreden (zie onderstaande tabel).

Bedrijfstak	Werkgelegenheid					Groei 1980-1989	
	1980	1983	1986	1988	1989	abs.	in %
Industrie	14.008	12.623	13.331	14.787	14.929	921	6,6
Bouw	4.286	3.032	2.916	3.084	3.480	-806	-18,8
Handel, horeca en reparatiebedrijven	11.277	10.323	10.441	10.980	11.523	246	2,2
Transport-, opslag en communicatiebedrijven	2.403	2.298	2.565	2.827	2.855	452	18,8
Banken, verzekeringen en zakelijke diensten	5.399	5.191	5.935	5.874	6.164	765	14,2
Overige diensten	18.133	19.269	19.570	19.270	19.495	1.362	7,5
Totaal	55.506	52.736	54.758	56.842	58.446	2.940	5,3

Bron: Bedrijvenregister Samenwerkingsverband Midden-Brabant

Absoluut gezien was die groei het grootst in de overige dienstverlening; daarna volgen de industrie, het bank-en verzekeringswezen en de zakelijke dienstverlening. Relatief gezien, was de groei evenwel het grootst in de transport-, opslag- en communicatie-sector: de werkgelegenheid steeg daar de afgelopen tien jaar met bijna 19%.

Gemiddeld groeide werkgelegenheid in Tilburg gedurende 1980-1988 met ruim 5%, terwijl deze landelijk in die periode juist met 6% daalde. Ondanks deze hoopgevende tendens, bedraagt het werkloosheidspercentage in Tilburg nog zo'n 18%, tegen een landelijk

gemiddelde van 14%.

Tegen deze achtergrond is er de gemeente alles aan gelegen om de opgaande lijn in de werkgelegenheidssituatie versterkt door te zetten, onder andere door meer nog dan voorheen in te spelen op de ruimtelijk-strategische positie die Tilburg inneemt, en de economische potenties die daaruit voortvloeien. Binnen dit streven is de realisering van de Noordoosttangent ook van niet onaanzienlijke betekenis.

3.2 De Noordoosttangent binnen de strategische positie van Tilburg

De ruimtelijk-strategische positie van Tilburg wordt in hoofdlijnen sterk bepaald door de navolgende elementen. In deze elementen komt onder andere het functioneren van Tilburg als stedelijk knooppunt tot uitdrukking.

3.2.1 **De ligging op de hoofdtransportas Rotterdam-Ruhrgebied**

Uit deze ligging vloeien belangrijke potenties voort voor de vestiging van bedrijvigheid in de transport- en distributiesector, hetgeen ook mag blijken uit de sterke ontwikkeling die deze sector de afgelopen tien jaar in Tilburg heeft doorgemaakt. Verwacht mag worden dat onder invloed van de toenemende internationalisering van markten (Europa 1992), de toename van de goederenstroom op Oost-Europa en verandering in produktieprocessen, het belang van deze sector sterk zal stijgen. Deze verwachting, alsmede het tempo waarin thans reeds terreinten behoefte van de distributiesector wordt uitgegeven, zal het noodzakelijk maken om naast het gethematiseerde terrein De Katsbogten, een tweede distributiepark te ontwikkelen, dat goed ontsloten is op de A58/A67.

De combinatie van spoor (eveneens hoofdtransportas voor het goederenvervoer) en wegverbinding, biedt Tilburg ook potenties op het gebied van gecombineerd rail-weg vervoer. Uit een recent door INRO/TNO uitgevoerd onderzoek blijkt dat daar belangrijke ontwikkelingskansen liggen. Een in dat verband te realiseren rail/weg-terminal (ten westen van de stad) zou aan kunnen sluiten op de ontwikke-

ling van een tweede gethematiseerd distributiepark.

Behalve op gethematiseerde terreinen komen transport- en distributie-activiteiten ook verspreid over andere bedrijventerreinen voor, onder andere aan de noordkant van de stad (zie bijlage 2). Vanuit dit gezichtspunt vormen het ontbreken van de Noordoosttangent en de deels nog te beperkte capaciteit van het Wilhelminakanaal een (toenemende) belemmering voor het handhaven en verder uitbouwen van deze transport- en distributie-activiteiten. Dat is niet alleen van betekenis voor de toevoeging aan de werkgelegenheid die deze bedrijven zelf vertegenwoordigen, maar ook voor het functioneren van een samenhangend netwerk van transport- en distributiebedrijven, ter ondersteuning van Tilburg als logistiek knooppunt. De achtergrond van dat laatste wordt mede gevormd door de toenemende betekenis van het "just-in-time-concept" binnen de logistieke sector.

3.2.2 De ligging ten opzichte van belangrijke deelmarkten

Tilburg is gunstig gelegen ten opzichte van een drietal belangrijke noordwest Europese deelmarkten: de Randstad Holland, de Belgische stedendriehoek Brussel/Antwerpen/Gent en het Duitse Ruhrgebied. Doordat ook de ontsluiting op deze deelmarkten goed is (via de A16 met de Randstad, via de A58 met Brussel/Antwerpen/Gent en via de A58/A67 met het Ruhrgebied), biedt de stad grote voordelen voor de vestiging van produktiebedrijven die mede op buitenlandse markten gericht zijn. Dat mag ook blijken uit het gegeven dat ruim 47% van de Tilburgse werkgelegenheid "stuwend" mag worden genoemd, en dat meer dan 50% van de Tilburgse bedrijven exporteert. Voorts is 19% van de ondernemingen gelieerd aan een buitenlands bedrijf.

Verdere uitbouw van deze potenties vergt aanbod van voldoende op de betreffende marktsegmenten toegesneden industrieterrein, alsmede een goede ontsluiting daarvan op het Europese wegennet. Voorts vormt de voortgaande ontwikkeling van Tilburg als knooppunt van transport- en distributie-activiteiten ondersteuning van de potenties voor de vestiging van exportgerichte produktiebedrijven. Dat laatste maakt een goede bereikbaarheid tussen de verschillende bedrijventerreinen onderling eveneens van grote betekenis voor de economische ontwikke-

ling van Tilburg. De realisering van de Noordoosttangent dient met name ook tegen deze achtergrond te worden gezien.

3.2.3 **Onderdeel van de Brabantse Stedenregio**

Tilburg vormt samen met Breda, Eindhoven en Den Bosch de stedenregio Brabant; een stedenregio die in de Vierde Nota Extra deel uitmaakt van de stedenring Centraal Nederland.

Het concept van de stedenregio Brabant is ontwikkeld in de Nota van Overleg Herziening Streekplan Noord-Brabant. Doel ervan is de comparatieve voordelen van de steden die er deel van uitmaken, zodanig te benutten dat de positie van de regio binnen de stedenring Centraal Nederland wordt versterkt. Dat maakt allereerst bestuurlijke commitment op de gezamenlijkheid in de concurrentiepositie noodzakelijk (de gemeente Tilburg is overigens van dat belang overtuigd), doch vervolgens ook het verbeteren van de samenhangen in ruimtelijk-functioneel opzicht. Vanuit dat laatste gezichtspunt vormt vooral de verbinding op Den Bosch, met zijn beperkte capaciteit en vele stoplichten, voor de gemeente een punt van grote zorg, alsmede de aansluiting van het oostelijke snelwegennet op het locale wegennet van Tilburg. Met dat laatste is de realisering van de Noordoosttangent weer nadrukkelijk in beeld.

3.2.4 **De ligging in het hart van Brabant Parkland**

De stad Tilburg wordt omgeven door een grote verscheidenheid van waardevolle landschapstypen: bosrijke gebieden aan de zuid- en zuidwestkant, de Loonse en Drunense Duinen, Gorp en Rovert, de Oisterwijkse vennen en Kampina. De aanwezigheid daarvan, de groene woonmilieu's die mede in samenhang daarmee aangeboden kunnen worden in combinatie met het eveneens aanwezige hoogstedelijk woonmilieu's, vormen belangrijke ondersteuning van het vestigingsklimaat in Tilburg. Zorgpunt is overigens het aanbod in met name de duurdere vrije sector.

Voorts zijn in de directe omgeving van Tilburg enige toeristisch-recreatieve dagattracties van formaat aanwezig: de Efteling, de Beekse Bergen en het Land van Ooit. Met name het verkeer richting

Efteling zorgt in het hoogseizoen voor grote druk op het binnenstedelijke wegennet.

3.2.5 De kennisinfrastructuur

Behalve de in het voorgaande beschreven ruimtelijke vestigingsfactoren, beschikt Tilburg over nog een sterke troef: de kennisinfrastructuur. Hoewel kennis altijd intrinsiek "footloose" is geweest, heeft ze niettemin een belangrijk "nonfootloose" element: de geografisch gebonden wetenschappelijke en hogere onderwijsinfrastructuur. De beschikbare hogere onderwijs-infrastructuur vormt met andere woorden nu en in toenemende mate een onderdeel van de randvoorwaarden waarbinnen technologie kan worden aangetrokken.

Binnen Tilburg zijn in dit verband belangrijke onderwijsinstituten aanwezig als de Katholieke Universiteit Brabant, de (technische) Hogeschool Brabant en de sectie Planologie, Verkeer en Vervoer van de Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer.

De hechte verbanden tussen de kennisinstituten en het bedrijfsleven versterken de potenties van Tilburg voor Research en Development. Meer specifiek zijn in de voorwaardenscheppende sfeer de in Tilburg aanwezige leerstoelen Logistiek van belang, alsmede de successen die in Tilburg op het gebied van de telematica zijn geboekt:

- Praktijkcentrum Automatisering en Telematica.
- Infocentrum Automatisering.
- Logistiek Trainingscentrum.

Ook hier liggen weer belangrijke aanknopingspunten voor de verdere ontwikkeling van Tilburg als knooppunt voor logistieke bedrijvigheid.

4. DE NOODZAAK VAN DE NOORDOOSTTANGENT

4.1 Ruimtelijke en economische ontwikkeling

Op grond van het voorgaande kan, in aanvulling op de Startnotitie, geconcludeerd worden, dat:

- a. De Noordoosttangent logisch voortkomt uit het reeds in de jaren '20 ingezette concentrische verstedelijkingsconcept.
- b. De Noordoosttangent ook noodzakelijk is om het in een reeks van decennia daarop geënte stedelijk weefsel naar behoren te laten functioneren.
- c. Op grond van dat laatste het voorkeurstracé, daar waar dat mogelijk is, op een natuurlijke wijze is gelegd op het grensvlak tussen stedelijkheid en buitengebied.
- d. Het voorkeurstracé de structuurbepalende landschappelijke elementen in tact laat, doch dat enige visuele verkleining van het meer oostelijk gelegen landschapsbeeld onvermijdelijk is.
- e. De Noordoosttangent van groot belang is voor de economische ontwikkeling, en daarmee voor de verbetering van de (relatief mindere) werkgelegenheid in Tilburg.

De betekenis van de Noordoosttangent is wat dat betreft voornamelijk gelegen in:

1. Verbetering van de bereikbaarheid van de grootschalige bedrijventerreinen Kanaalzone, De Loven en Kraaiven voor de gebruikers van die terreinen zelf.
2. Verbetering van de onderlinge bereikbaarheid tussen transport- en distributiebedrijven onderling, als een van de voorwaarden voor de verdere uitbouw van Tilburg als knooppunt voor transport- en distributieactiviteiten (netwerkvorming).
3. Verbetering van de onderlinge bereikbaarheid tussen industrie-terreinen en terreinen waarop de transport- en distributie-bedrijven gevestigd zijn, ter ondersteuning van de Tilburgse aantrekkelijkheid voor met name op export gerichte produktiebedrijven.

- f. De Noordoosttangent ook een van de voorwaarden vormt voor het functioneren van Tilburg als onderdeel van de stedenregio Brabant, met name waar het gaat om de economische relaties met Eindhoven en Den Bosch.
- g. De Noordoosttangent tevens zou kunnen bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid van de ten noorden van de stad gelegen Efteling.

4.2 Woon- en leefmilieu

Om zicht te krijgen op het verkeerskundige effect van de Noordoosttangent is door de gemeente Tilburg een prognose gemaakt van de auto-etmaal-intensiteiten in de periode 1989-2000, met en zonder aanleg van de Noordoosttangent. In deze prognose is rekening gehouden met een toename van het verkeer als gevolg van:

- een zekere groei van de economie;
- een stijging van het autobezit met 30-70%;
- een verdere groei van de randgemeenten.

Op grond hiervan is een prognose gemaakt voor verkeersbelastingen op het regionale en stedelijke wegennet, uitgaande van een toename van de automobiliteit van circa 20% voor het stedelijke en circa 30% voor het regionale wegennet. De resultaten ervan zijn als volgt.

	2000 zonder NO-tangent	2000 met NO- tangent)	Wegcapa- citeit
Ringbaan-Oost t.h.v. kanaal	39.900	25.800	30.000
Kempenbaan t.h.v. Oude Ley	38.800	27.700	30.000
Zuiderkruisweg t.h.v. Centaurusweg	14.300	8.000	20.000
Noordoosttangent t.h.v. A65		27.500	20.000
Bosscheweg t.h.v. spoorlijn	20.100	13.300	15.000
Enschotsebaan	11.500	9.000	8.000
Bosscheweg + Enschtsebaan	31.600	22.300	23.000
Heukelomseweg	12.600	11.300	15.000

Uit deze prognose moet de conclusie getrokken worden, dat de Noord-
oosttangent, gemeten naar de maat van het jaar 2000, een niet onaan-

zienlijk effect heeft op de reductie van de verkeersintensiteiten op het relevante deel van de stedelijke hoofdwegenstructuur. Uitgaande van voortzetting van de aangenomen trends in de automobiliteit, zou op de langere termijn de verwerkingscapaciteit van deze wegen weer overschreden kunnen worden.

Ook wat betreft de geluidhinder treedt een aanzienlijke reductie op: bedraagt de gevelbelasting langs de bestaande wegen thans 71-75 dB(A), als gevolg van de Noordoosttangent daalt deze belasting naar 61-65 dB(A). Ondanks deze belangrijke reductie van de geluidhinder, worden de voorkeursgrenswaarden echter nog steeds overschreden. Dat betekent dat bevordering van het stedelijke woon- en leefmilieu niet louter gebaat meer is met het reduceren van de verkeersintensiteiten door niet-bestemmingsverkeer van het interne stedelijk net te weren. Met name zullen (ook met het oog op de capaciteit van het wegennet) maatregelen noodzakelijk zijn, gericht op neerwaartse beïnvloeding van de automobiliteit. Mede daartoe aangezet door gegevens als de voorgaande, is de gemeente Tilburg danook doende met de ontwikkeling van een verkeers- en vervoersbeleid dat gericht is op beïnvloeding de modal-split in de richting van het openbaar vervoer en het fietsverkeer. Voor het regionale en Rijkswegennet wordt daarbij, conform het Rijksbeleid terzake, uitgegaan van een beleidsmatige toename van de automobiliteit met circa 30% tot het jaar 2000; voor het stedelijke verkeer is die taakstelling aangescherpt tot een toename met slechts 0%. Binnen dat beleid moet aan de Noordoosttangent de navolgende betekenis worden toegekend.

1. De Noordoosttangent heeft de functie het ten opzichte van de Oude Stad doorgaande verkeer af te leiden naar een nieuwe tangentielle ontsluitingsweg.

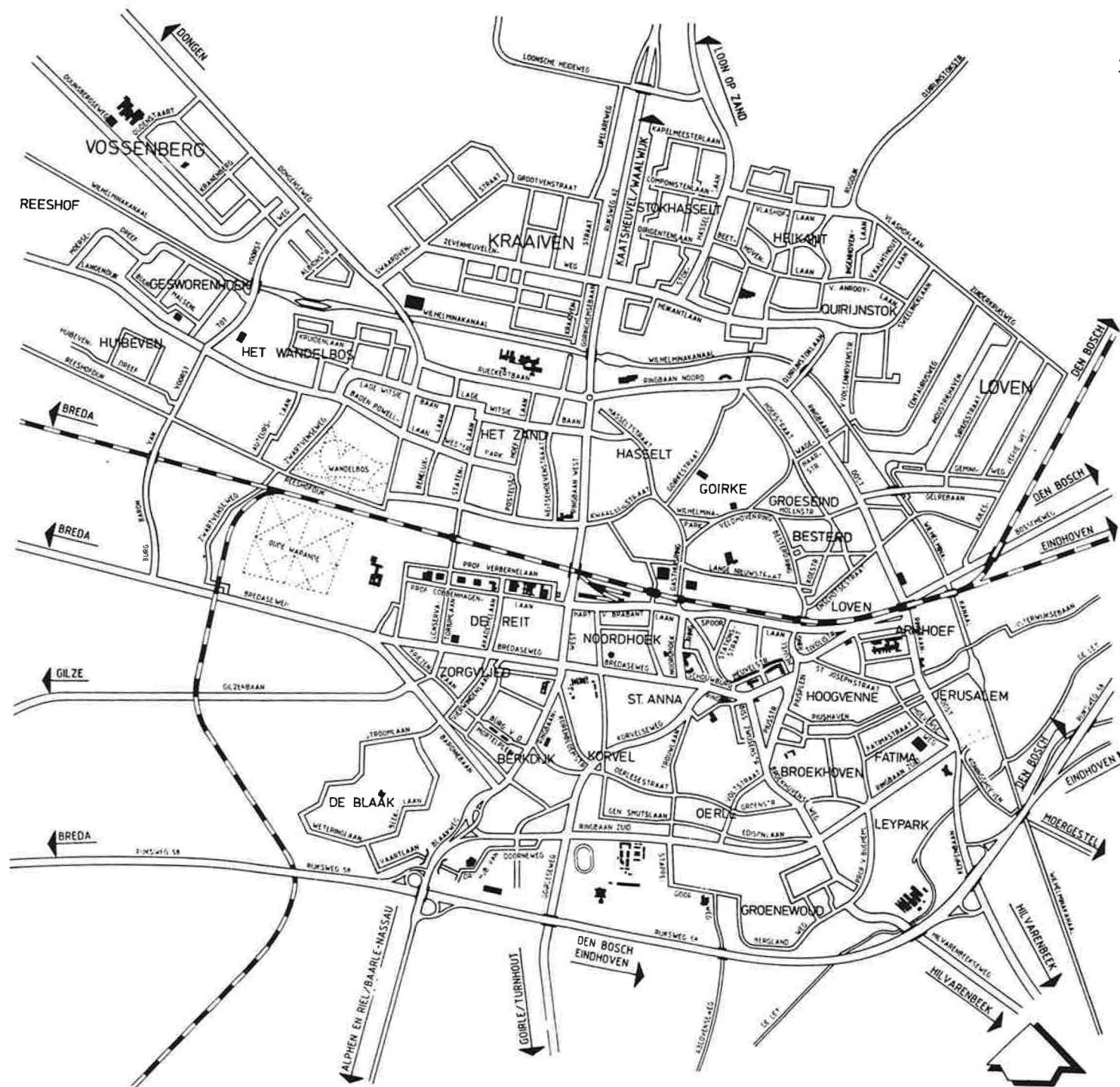
In belangrijke mate gaat het daarbij om zakelijk verkeer van en naar de bedrijventerreinen Kanaalzone, Loven, Kraaiven en Vossen-berg; een verkeerssoort waarvan de ontwikkeling nauwelijks via het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid te beïnvloeden valt.

2. Mede gelet op dat laatste vormt de realisering van de Noordoosttangent een van de voorwaarden waarmee het bestaande stedelijke wegennet in de positie gebracht kan worden om er voorzieningen

ten behoeve van hoogwaardig openbaar vervoer en fietsverkeer aan toe te voegen. Immers bijvoorbeeld vrije busbanen en vrijliggende fietspaden zijn fysiek alleen mogelijk door gebruik te maken van wegcapaciteit die thans ondermeer door extern verkeer in beslag wordt genomen.

De noodzaak van de Noordoosttangent ligt daarmee niet alleen in het economische belang dat met het bereikbaar houden van de genoemde bedrijventerreinen gemoeid is, doch ook in de mogelijkheden die vanuit een gezichtspunt van geïntegreerd milieubeleid gaan ontstaan om tot beperking van de verkeershinder in het bestaande stedelijke gebied te kunnen komen.

BIJLAGEN



Bijlage 2

Bedrijvigheid op de terreinen Loven, Vossenbergh, Kraaijen en Kanaalzone

	Loven		Vossenbergh		Kraaijen		Wilhelminakanaal	
	aantal vest.	aantal werkz.	aantal vest.	aantal werkz.	aantal vest.	aantal werkz.	aantal vest.	aantal werkz.
Industrie	64	2.345	52	2.572	73	5.393	7	1.068
Openbaar net	0	0	1	281	0	0	0	0
Bouwnijverheid	30	852	17	336	5	201	2	107
Handel, horeca, reparatie	86	1.055	92	681	48	1.518	5	26
Transport en communicatie	16	1.050	4	227	10	207	2	83
Zakelijke dienstverlening	23	97	24	181	14	130	1	4
Overige dienstverlening	9	417	8	82	4	92	2	2
Totaal	228	5.816	198	4.360	154	7.541	19	1.282