

GEMEENTE BEST

ontwerp bestemmingsplan
RIJKSWEG 2 BEST ZUID

het bestemmingsplan bestaat uit:

- een toelichting
- de voorschriften
- een plankaart
- een dwarsprofielenblad
- een renvooiblad
- en de volgende bijlagen:
 1. een technisch plan
 2. overzichtkaart vastgestelde
bestemmingsplannen
 3. landschapsplan
 4. geluidhinderrapport met bijlage

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Besluitvorming bij Rijks-, Provinciale en Gemeentelijke Overheid
 - 2.1. het vastgestelde tracé
 - 2.2. het streekplan
 - 2.3. structuurplan Agglomeratie Eindhoven
3. Motivering en urgentie
 - 3.1. huidige verkeerssituatie
 - 3.2. huidige woonmilieu
 - 3.3. verbeterde verkeerssituatie
 - 3.4. gevolgen voor het woonmilieu
 - 3.5. urgentie
4. Bestaand natuurlijk milieu en gebruikssituatie
 - 4.1. landschap en natuur
 - 4.2. grondgebruik
 - 4.3. bebouwing
 - 4.4. ander infrastructuur
5. Begrenzing van het plangebied en de huidige planologische regeling
 - 5.1. begrenzing plangebied
 - 5.2. huidige planologische regeling
6. Overige sectorale belangen
 - 6.1. technische infrastructuur
 - 6.2. geluidcontouren vliegveld Eindhoven
7. Bestemmingsregeling in de gemeenten Eindhoven en Son en Breugel
8. Beschrijving van het plan
 - 8.1. het wegtracé
 - 8.2. het dwarsprofiel
 - 8.3. bruggen en viaducten
 - 8.4. kruisende waterweg, landwegen en ontsluitingsstructuur
 - 8.5. landschapsplan
 - 8.6. geluid beperkende maatregelen
 - 8.7. zandvoorziening
 - 8.8. agrarische bedrijven
 - 8.9. woonbebouwing
9. Planeconomische aspecten
10. Bestemmingen

INLEIDING

Ter bevordering van de verkeersveiligheid en van een goede doorstroming van het toenemende verkeer was de aanleg van een nieuwe autosnelwegverbinding tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven in het Rijkswegenplan 1968 opgenomen.

Met de realisering van de nieuwe rijksweg 2 zou dan tevens een ontbrekende schakel in het autosnelwegennet in de belangrijke noord-zuidroute (E9) zijn aangebracht. Het tracé voor deze weg werd in januari 1970 door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld.

Onder meer op aandrang van milieugroeperingen en van enkele gemeenten is door de Rijkswaterstaat, in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat een onderzoek ingesteld naar de mogelijkheden van de ombouw van de bestaande rijksweg 264 tot autosnelweg. Dit onderzoek is gepresenteerd in de nota "Rijksweg 2/264".

Op grond van deze nota en na een uitgebreide inspraak-procedure heeft de minister het tracé voor rijksweg 2 volgens de bestaande rijksweg 264 vastgesteld met in de gemeente Best een verlegging in oostelijke richting (variant 10 B-ster uit de nota rijksweg 2/264).

De Rijkswaterstaat in de directie Noord-Brabant heeft het ministerieel besluit na overleg met de betrokken gemeenten uitgewerkt in een ombouwplan rijksweg 264.

Dit ombouwplan is de gemeente Best toegezonden bij brief van 25 januari 1984.

Best heeft bij een Raadsbesluit van 27 juni 1983 te kennen gegeven in beginsel bereid te zijn mee te werken om het ombouwplan van rijksweg 264 planologisch mogelijk te maken.

Thans is de planuitwerking door de Rijkswaterstaat voor het gedeelte vanaf het Wilhelminakanaal tot en met de aansluiting op rijksweg 58 zo ver afgerond dat hiervoor een planologische regeling kan worden getroffen.

2. BESLUITVORMING RIJKS-EN PROVINCIALE EN GEMEENTELIJKE OVERHEID

2.1 Het vastgestelde tracé

De minister heeft in februari 1979 het tracé van Rijksweg 264 na een uitgebreide inspraakronde vastgesteld volgens model 10 B-ster uit de nota 2/264 van Rijkswaterstaat. Het vastgestelde tracé ligt op het grondgebied van de gemeenten 's-Hertogenbosch, Sint-Michielsgestel, Vught, Boxtel, Liempde, Best, Eindhoven en Son en Breugel. Volgens het tracé vaststellingsbesluit zal de weg worden omgebouwd tot een autosnelweg en bestaan uit twee rijbanen, gescheiden door een middenberm. Iedere rijbaan wordt opgebouwd uit twee rijstroken met een doorgaande vluchtstrook. Er zal geen rekening worden gehouden met eventuele verbredingsmogelijkheden.

Het ombouwplan volgens variant 10 B-ster heeft voor Best de volgende betekenis.

- De aansluiting van de om te leggen provinciale weg Oirschot-Best-St. Oedenrode (S19) op rijksweg 264.
- De verdiepte ligging ter hoogte van de kern van Best.
De rijksweg zal nabij de kern van Best met het oog op de geluidhinder en de barrièrewerking in een verdiepte ligging worden gelegd, even ten oosten van de huidige rijksweg. De rijksweg kan in het centrum worden gekruist door de Nieuwstraat/Sint Oedenrodeseweg.
- De rijksweg ten zuiden van het centrum van Best.
Ten zuiden van de kern van Best wordt het tracé van de omgebouwde rijksweg 100 tot 250 m in oostelijke richting opgeschoven volgens het in de tracénota Rijksweg 2/264 beschreven model 10 B-ster.
Ten behoeve van de ontsluiting van het Industrieterrein Noord en ten behoeve van een verbinding van de rijksweg met Best en Eindhoven (via de Boschdijk) kan een volledige aansluiting met de omgebouwde Rijksweg 264 worden gerealiseerd door het doortrekken van de Willem de Zwijgerweg. Het ruimtebeslag van deze aansluiting zal zoveel mogelijk beperkt blijven.
- De aansluiting Rijksweg 58 met de verlegde Rijksweg 264 (model 10 B-ster) wordt uitgevoerd als een volledige T-aansluiting, zodat alle relaties tussen beide autosnelwegen ongelijkvloers worden afgewikkeld.

2.2. Het Streekplan

De rijksweg RW2/264 is in het streekplan Midden- en Oost-Brabant, dat is vastgesteld op 24 februari 1978, opgenomen als verbinding van de eerste orde.

Na de tracévaststelling in februari 1979 door de minister van Verkeer en Waterstaat heeft de H.I.D. van de directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat aan het college van G.S. verzocht de in het streekplan opgenomen uitwerkingsbevoegdheid t.b.v. de ombouw van RW 264 toe te passen.

Dit heeft ertoe geleid dat het college van G.S. na een nieuwe bezwarenprocedure op 7 december 1983 het uitwerkingsplan wegverbinding 's-Hertogenbosch-Eindhoven heeft vastgesteld.

In dit uitwerkingsplan is een beschrijving van het tracé opgenomen en zijn de bestuurlijke middelen aangegeven.

In de beschrijving van het tracé is t.a.v. het onderhavige bestemmingsplan het volgende opgenomen in het uitwerkingsplan van het streekplan:

- Ten zuiden van het centrum van Best wordt het tracé van de omgebouwde rijksweg in oostelijke richting opgeschoven volgens het in de tracénota Rijksweg 2/264 beschreven model 10 B-ster.

Ten behoeve van de ontsluiting van het industrieterrein Best en ten behoeve van een verbinding van de rijksweg met Best en Eindhoven (via de Boschdijk) kan een volledige aansluiting met de omgebouwde Rijksweg 264 worden gerealiseerd door het doortrekken van de Willem de Zwijgerweg. Het ruimtebeslag van deze aansluiting zal zoveel mogelijk beperkt blijven.

De verschuiving van het tracé naar het oosten maakt de bouw van een brug over het Wilhelminakanaal en de aan weerszijden gelegen parallelwegen noodzakelijk. De brug zal scheepvaartverkeer mogelijk maken voor hoofdvaarwegen van klasse IV.

- De aansluiting Rijksweg 58 op Rijksweg 264 (model 10 B-ster).

De aansluiting Rijksweg 58/Rijksweg 264 wordt uitgevoerd als een volledige T-aansluiting, zodat alle relaties tussen beide autosnelwegen ongelijkvloers worden afgewikkeld.

Aantasting van het gebied "Achtse Barrier" en het recreatiegebied Ekkersweijer zal zoveel mogelijk worden voorkomen.

Ten aanzien van de bestuurlijke middelen kan het volgende worden opgemerkt.

Het tracé van RW 264, bestaande uit 2 x 2 rijstroken, uitgevoerd als autosnelweg, inclusief vluchtstroken en weefstroken, alsmede de volledige aansluitingen op RW 65 en RW 58 worden gerekend tot elementen van categorie II.

Tot de elementen van categorie III worden gerekend:

- aansluiting provinciale weg S 19;
- kruising Nieuwstraat/St. Oedenrodeseweg;
- de aansluiting Best ter hoogte van de doorgetrokken Willem de Zwijgerweg;
- kruising van het Wilhelminakanaal met naastliggende parallelwegen;
- kruising t.b.v. alle verkeer te Best;
- de aan de ombouw van de rijksweg gestelde randvoorwaarden, inzake ruimtegebruik en behoud van landschap en natuur
- parallelwegen

Tot de elementen van categorie IV worden gerekend:

de plaats (locatie) voor de aansluitingen, kruisingen en parallelwegen, de wijze van uitvoering alsmede de voorzieningen t.b.v. de waterhuishouding en tot instandhouding van de natuur en landschappelijke waarden. Deze categorie-indeling is van belang voor toepassing van o.m. de afwijkingsbevoegdheid door het college van G.S.. Indien de inhoud van het onderhavige bestemmingsplan niet voldoet aan het bovenstaande, dan dient de daarvoor aangegeven afwijkingsprocedure van het uitwerkingsplan te worden gevolgd.

2.3 Het Structuurplan Agglomeratie Eindhoven

In december 1980 heeft de Agglomeratie Eindhoven het ontwerp-structuurplan fase 3 gepubliceerd.

Ten aanzien van RW 264 heeft de P.P.C. in haar reactie op dit structuurplan aan het dagelijks bestuur van de Agglomeratie bij brief van 9 juli 1981 opgemerkt dat in afwachting van de resultaten van de studie naar de hoofdwegenstructuur Noord-Oost Brabant RW 264 de E9 functie blijft behouden.

Verder heeft de commissie opgemerkt dat RW 264 in het streekplan is aangegeven als verbinding van de eerste orde en derhalve als verbinding van categorie I in het structuurplan dient te worden opgenomen (in plaats van categorie II). De commissie stelt verder in haar brief van 9 juli 1981 dat het gedeelte RW 264-Kennedylaan van Rw 58 in afwachting van de resultaten van de studie naar de hoofdwegenstructuur als stadsautoweg functioneert en derhalve opgenomen dient te worden als verbinding van categorie III. Dit weggedeelte is in het streekplan niet opgenomen als verbinding van de eerste orde.

Het door de Agglomeratieraad op 3 maart 1982 vastgestelde structuurplan Agglomeratie Eindhoven is op 19 september

1983 in de P.P.C. besproken. In het vastgestelde structuurplan is RW 264 opgenomen als verbinding van categorie II en is het gedeelte RW 264-Kennedylaan van de RW 58 opgenomen als verbinding van categorie I.

In het P.P.C.-advies over het vastgestelde structuurplan wordt gesteld dat de opmerkingen uit het advies van 9 juli 1981 inzake de (hierbovengenoemde) infrastructuur van kracht blijven.

Het college van G.S. wordt, gelet op de verschillen tussen structuurplan en streekplan, geadviseerd het structuurplan niet over te nemen als uitwerkingsplan van het streekplan.

Bij brief van 8 februari 1984 aan het dagelijks bestuur van de Agglomeratie Eindhoven deelt het college van G.S. mede niet voornemens te zijn het structuurplan over te nemen als uitwerkingsplan van het streekplan.

3. MOTIVERING EN URGENTIE

3.1 Huidige verkeerssituatie

Het gedeelte van rijksweg 264 tussen het Wilhelminakanaal en rijksweg 58 bestaat uit een verharding van 2 x 2 rijstroken en is opengesteld voor alle verkeer. (snelverkeer met langzaam verkeer)

Aan de buitenzijde zijn vrijliggende fietspaden aangelegd en voor een gedeelte (ten noorden van rijksweg 58) over een lengte van * 300 en 500 m aan respectievelijk de oost- en westzijde van de hoofdrijbaan, een parallelweg.

Het verkeer op de 2 kruispunten in het beschouwde wegvak (nabij het Wilhelminakanaal en nabij rijksweg 58) wordt geregeld door verkeerslichten. Dit verhoogt de verkeersveiligheid maar heeft een ongunstig effect op de capaciteit voor het doorgaande verkeer op rijksweg 264 en rijksweg 58. In het wegvak bevinden zich enkele perceelsootsluitingen en daarbij behorende middenbermdoorsteken.

Het onderhavige wegvak maakt deel uit van de A/N2 route (Amsterdam-Maastricht) en van de Europese E9 route.

De gemiddelde werkdag verkeersintensiteit op dit wegvak, (geregistreerd door een mechanisch telpunt van de Rijkswaterstaat), in het jaar 1983 bedroeg 41.900 motorvoertuigen, waarvan 11% nachtverkeer.

Van het verkeer heeft 50% een ritlengte groter dan 25 km. Van het verkeer dat de A2-route via de west tangent van Eindhoven volgt is de gemiddelde ritlengte ca. 75 km.

De ongevalsfrequentie op het wegvak bedroeg in 1980 ca. 1.74 ongeval/10⁶ voertuigen (dit komt overeen met het gemiddelde op een verkeerskundig vergelijkbare weg).

Ter vergelijking; de gemiddelde ongevalsfrequentie op autosnelwegen bedroeg in 1984, 0,54 ongeval/10⁶ voertuig-km's.

Het aantal ongevallen op de kruispunten met de wegen langs het Wilhelminakanaal en met de op- en afritten van rijksweg 58 geven gemeten naar landelijke normen, een verkeersonveilig beeld (hoog ongevallen concentratie punt).

3.2 Huidig woonmilieu

In het plangebied komt alleen langs rijksweg 264 verspreide en vrijstaande woonbebouwing voor op afstanden van 20 tot 60 m uit de as van de rijksweg 264.

Het betreft in totaal 8 burgerwoningen en 1 agrarische woning.

Verder is nabij het plangebied een woonwagencentrum gelegen met een mogelijke bezetting tot 30 wagens.

Het centrum is gelegen op 160 m uit rijksweg 264 langs het Wilhelminakanaal.

De woningen zijn rechtstreeks ontsloten op de rijksweg met uitzondering van de agrarische woning terwijl het woonwagencentrum is ontsloten op een weg langs het Wilhelminakanaal.

Gesteld kan worden dat het woonmilieu van de woningen niet optimaal genoemd kan worden als gevolg van geluidhinder en dat de ontsluiting van de woningen rechtstreeks op de rijksweg verkeersgevaarlijk is en hinderlijk voor de bewoners.

3.3 Verbeterde verkeerssituatie

De nieuw aan te leggen rijksweg 2 tussen het Wilhelminakanaal en rijksweg 58 wordt uitgevoerd als autosnelweg met 2 x 2 rijstroken en vluchtstroken.

De aansluiting met rijksweg 58 geschiedt kruisingsvrij en wordt tot stand gebracht door middel van verbindingswegen.

De aansluiting van rijksweg 58 op de oude rijksweg 264 wordt aan de oostzijde opgeheven.

Alleen de op- en afritten richting Tilburg worden nieuw aangelegd en blijven in gebruik, tot het tijdstip waarop Eindhoven-West op de z.g. Poot van Metz is aangesloten en het knooppunt Batadorp wordt omgebouwd. Voor het buitengebruik stellen en het wijzigen van de bestemming is t.z.t. een planologische procedure vereist.

De geprognostiseerde verkeersintensiteit voor de periode 1995-2000 bedraagt op rijksweg 2 ca. 32.200 motorvoertuigen/etmaal en op de oude rijksweg 264 ca. 25.000 mvt/etmaal.

Het ten opzichte van Best en Eindhoven-noord doorgaande verkeer zal zich via de rijksweg 2 afwikkelen.

Het verkeer Best-Eindhoven en het verkeer van rijksweg 2 met de bestemming Eindhoven-noord en Eindhoven-centrum zal zich via de oude rijksweg 264 afwikkelen.

Dit betekent dat de oude rijksweg 264 de functie van stadsinvalsweg gaat vervullen.

3.4 Gevolgen voor het woonmilieu

Het aanleggen van de nieuwe rijksweg 2 betekent een afname van ruim 50% van de verkeersintensiteit van de bestaande rijksweg 264. Ook de verkeersfunctie van rijksweg 264 zal dan wijzigen in die zin dat de weg zijn betekenis voor het

doorgaande verkeer verliest en ontlast wordt van een belangrijk deel van het vrachtverkeer.

De oude weg blijft als noodzakelijke invalsweg voor Eindhoven een belangrijke verkeersfunctie vervullen.

Doordat het verkeerslawaaï afneemt zal dit het woonmilieu ten goede komen. Tevens wordt het dan mogelijk een laanbeplanting aan te brengen (zie landschapsplan bijlage 3).

De as van de nieuwe rijksweg wordt aangelegd op een afstand van 175 m tot 220 m uit de achtergevel van de bestaande woningen, welke zijn gelegen langs de oostzijde van de bestaande rijksweg 264.

Doordat langs de nieuwe weg een geluidwerende voorziening wordt aangebracht neemt per saldo het verkeerslawaaï buiten tegen de gevels van de woningen af.

Het weglichaam van de nieuwe weg wordt landschappelijk met groenelementen ingepast waardoor de weg visueel wordt afgeschermd vanuit de omgeving.

Ter hoogte van het woonwagencentrum ligt de nieuwe weg op een hoogte van $\pm 3,50$ m boven het maaiveld op korte afstand van de meest nabij gelegen staanplaatsen.

Het verkeerslawaaï neemt hierdoor toe maar omdat in het plan overdrachtbeperkende maatregelen worden opgenomen blijft het verkeerslawaaï beperkt tot onder de voorkeursnorm uit de Wet geluidhinder (50 dB(A)).

De weg wordt visueel afgeschermd door middel van beplanting.

Dit betekent dat voor het woonwagencentrum een zeer aanvaardbare woonsituatie behouden blijft.

3.5 Urgentie

De noodzaak tot het verbeteren van de verkeersverbinding tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven is in de tracé-nota "rijksweg 2/264" (zie ook hfd.st. 2.1.) behandeld en aangetoond.

Op basis van deze nota is door de minister van Verkeer en Waterstaat het tracé vastgesteld.

Thans zijn de financiële middelen door de Rijksoverheid voor de uitvoering van het project veilig gesteld. Een project van deze omvang wordt om organisatorische en financiële redenen in vakken gedeeld en in fasen uitgevoerd. Om tot een keuze te komen zijn hiervoor de volgende criteria opgesteld:

- a) geringe voorbereidingstijd;
- b) zo spoedig mogelijk rendement van de geleverde inspanning en kapitaal.

Toepassing van deze criteria zijn voor de Rijkswaterstaat mede bepalend geweest te kiezen voor het wegvak Wilhelminakanaal t/m aansluiting op rijksweg 58.

Het gemeentebestuur kan zich vinden in deze wijze van het bepalen van prioriteiten der fasen. Reden waarom burgemeester en wethouders gevolg hebben gegeven aan het verzoek van de hoofdingenieurdirecteur van de Rijkswaterstaat een planologische regeling te treffen voor de eerste fase.

4. BESTAAND NATUURLIJK MILIEU EN GEBRUIKSSITUATIE

4.1 Landschap en natuur.

Voor een belangrijk gedeelte binnen het plangebied komen thans bospercelen voor welke oorspronkelijk deel hebben uitgemaakt van de natuurlijke begroeiing van ter plaatse voorkomende dekzandruggen.

De bospercelen maken deel uit van de achtertuinen van de aanwezige villa's en worden begrensd door het woonwagencentrum en het recreatiegebied Ekkersweijer.

Landschappelijk hebben de bospercelen voornamelijk betekenis als landschappelijke afronding van de particuliere tuinen.

Natuurwetenschappelijk heeft het gebied vanwege zijn versnippering en intensief gebruik beperkte kwaliteiten.

De bestaande rijksweg 264 heeft oorspronkelijk een laanbeplanting gehad.

Door het verbreden van het wegprofiel in het verleden ontbreekt in het huidige wegprofiel beplanting.

De huidige weg levert landschappelijk geen positieve bijdrage aan de structuur van het gebied.

4.2 Grondgebruik

Het grondgebruik betreft in hoofdzaak achtertuinen en enige percelen landbouwgrond in gebruik bij verschillende pachters.

In totaal gaat het om ± 10 ha landbouwgrond.

4.3 Bebouwing

In het plangebied zijn vrijstaande woningen gelegen en een boerderij.

4.4 Andere infrastructuur

In het plangebied komt naast rijksweg 264 nog voor een gedeelte van het Wilhelminakanaal met verharde wegen op de oeverstroken, een bospad en een verharde ontsluitingsweg naar een boerderij.

Het kanaal en de wegen blijven behoudens aanpassingen binnen de bestemming en voor zover niet gelegen onder het weglichaam van de nieuwe rijksweg 2 in hun huidige vorm bestaan.

5. BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED EN DE HUIDIGE PLANOLOGISCHE
REGELING

5.1 Begrenzing plangebied

Bij de begrenzing van het plangebied is er van uitgegaan het gebied beperkt te houden en zoveel mogelijk aan te sluiten bij vigerende of in procedure zijnde bestemmingsplannen.

Dit betekent dat:

- . aan de oostzijde de begrenzing wordt gevormd door de bestemmingsplannen woonwagencentrum en Ekkersweijer en de gemeentegrens Son en Breugel;
- . aan de zuidzijde de gemeentegrens met Eindhoven;
- . aan de westzijde de westelijke grens van het weglichaam van rijksweg 264;
- . aan de noordzijde de noordelijke begrenzing van het Wilhelminakanaal met oeverstroken (grens rijkseigendom).

5.2 De huidige planologische regeling

Binnen het plangebied vigeert het plan in hoofdzaken en voor een zeer klein gedeelte Industrieterrein Noord en Buitengebied.

6. OVERIGE SECTORALE BELANGEN

6.1 Technische infrastructuur

Naast de gebruikelijke distributieleidingen voor licht, gas en water komen in het gebied ook transportleidingen voor in de kanaaldijk en langs de oude rijksweg 264 en rijksweg 58. Bij de aanleg van de nieuwe weg kunnen de leidingen niet over de volledige lengte blijven liggen.

Met de betrokken beherende diensten wordt overleg gevoerd om de leidingen te verleggen. Dit heeft o.m. geresulteerd in een leidingentracé zoals dit op de plankaart als aanduidingen is ingetekend.

6.2 Geluidcontouren vliegveld Eindhoven

6.2.1 Het interimbeleid zonering luchtvaartterreinen

Bij brief van 28 december 1979 heeft de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening het interimbeleid van de zonering van de luchtvaartterreinen bekend gemaakt. Het interimbeleid is van toepassing zolang de definitieve zonering nog niet is vastgesteld op basis van de luchtvaartwet/AMvB besluit grenswaarden zones rond grote luchtvaartterreinen.

In het structuurschema Militaire Terreinen werden de geluidbelastingskaarten van alle militaire terreinen gepresenteerd; op deze kaarten wordt de omvang en de situering van de door de regering voorgestelde geluidzones aangegeven, gebaseerd op een geprogrammeerd gebruik van de luchtvaartterreinen en geldende voor de komende 15 à 20 jaar.

Ter voorbereiding van de vaststelling van de zonering is voorzien in de vaststelling van ambtelijk overleg in de vorm van lokale projectgroepen (LPG) voor elk luchtvaartterrein. De LPG Eindhoven heeft d.d. 29-3-1984 een eindverslag aangeboden aan Staatssecretaris van Defensie. De ambtelijke voorstellen van deze LPG zullen worden betrokken bij de door de minister van Defensie vast te stellen zone en bij de door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer te geven aanwijzing aan provincie en gemeenten ter verwerking van de zone.

Totdat de laatstgenoemde minister de zones aanwijst is het interimbeleid zonering luchtvaartterreinen van toepassing met de daarbij behorende kaarten inzake de geluidbelasting in de omgeving van de vliegbasis.

Het interimbeleid is erop gericht toeneming van het aantal ernstig door geluid gehinderden zoveel mogelijk te voorkomen.

De hiernavolgende normstelling wordt daarbij gehanteerd:

Het geluidhinderaspect voor gebieden die direct buiten de 35 Kosteneenhedencontouren liggen wordt in het bijzonder voor extra gevoelige objecten bezien.

Nieuwe woningbouw in gebieden tussen 35 en 40 KE wordt niet raadzaam geacht. In het algemeen kunnen kleinere, reeds bouwrijpgemaakte plannen worden doorgezet.

Nieuwe woningbouw in een gebied tussen de 40 en 45 KE wordt in principe niet toelaatbaar geacht. Uitzondering kan worden gemaakt onder voorwaarden voor bedrijfs- of grond gebonden woningen (zie besluit geluidweringsgebouwen).

Indien de geluidbelasting in een gebied hoger is dan 45 KE zal aan de totstandkoming van woningbouwplannen of aan de realisering van bestaande plannen geen enkele medewerking worden verleend.

In het streekplan is het volgende uitgangspunt opgenomen:

"Het oprichten van woonbebouwing in gebieden met een geluidsbelasting t.g.v. vliegtuiglawaai groter dan 35 KE is niet raadzaam. Het oprichten van een aaneengesloten bebouwing in gebieden met een geluidsbelasting, die de 40 KE overschrijdt, is niet aanvaardbaar".

In afwachting van het definitieve beleid is het interimbeleid van toepassing. Voordat van het definitieve beleid sprake kan zijn dient eerst het structuurschema Militaire Terreinen door de Tweede Kamer te worden behandeld. Vervolgens zal de zonering van de luchtvaartterreinen door de minister van Defensie worden vastgesteld. Hierbij zal de door de LPG voorgestelde zonering worden betrokken. De vastgestelde zonering zal m.b.t. de Wet Ruimtelijke Ordening door een aanwijzing van de minister VROM aan de provincie en de gemeenten dienen te worden opgenomen in respectievelijk het streekplan en bestemmingsplan.

Verwacht mag worden dat deze aanwijzing niet voor 1986 zal worden gegeven; in afwachting daarvan is het bovenbeschreven interimbeleid van toepassing.

6.2.2 Doorwerking naar het bestemmingsplan

De KE-lijnen hebben gevolgen voor nieuwe woningbouw. Zolang het interimbeleid van toepassing is gelden de in paragraaf 6.2.1 beschreven regels.

Indien het bestemmingsplan door de gemeenteraad wordt vastgesteld na de definitieve zonering dan is het aangeven van de KE-contouren in de voorschriften in het bestemmingsplan van belang (conform de door de minister gegeven aanwijzing).

7. BESTEMMINGSREGELING IN DE GEMEENTEN EINDHOVEN EN SON EN BREUGEL

Het te realiseren project ligt voor een klein gedeelte in Son en Breugel.

Het gaat om het begin van de verbindingsweg in het noord-oostelijk kwadrant van het knooppunt A2/A58 en de landhoofden met een gedeelte van het brugdek.

In het gebied vigeert het bestemmingsplan in hoofdzaken uit 1967. Dit staat de bouw van het kunstwerk niet toe.

De gemeente is door de Rijkswaterstaat verzocht een planologische regeling te treffen die de aanleg van de weg en de bouw van het viaduct mogelijk maakt.

Een belangrijk deel van dit knooppunt ligt op Eindhovens grondgebied. Ook hier is een gedeeltelijke planherziening nodig.

Op verzoek van de Rijkswaterstaat is door de gemeente een planwijzigingsprocedure gestart welke zoveel mogelijk synchroon loopt met de bestemmingsplanprocedure van de gemeenten Best en Son en Breugel.

8. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

8.1 Het wegtracé

Ten zuiden van het Wilhelminakanaal komt de nieuwe rijksweg juist tegen de westelijke begrenzing van het woonwagencentrum en op ca. 350 m ten oosten van de bestaande rijksweg (Boschdijk) te liggen. Het woonwagencentrum kan dan ook gehandhaafd worden.

Het knooppunt rijksweg 2(264)-rijksweg 58 wordt uitgevoerd als een volledige T-aansluiting, waarbij alle relaties tussen de beide autosnelwegen ongelijkvloers worden afgewikkeld. De vormgeving van het knooppunt wordt bepaald door het ongemoeid laten van de bebouwingsmogelijkheden van het uitbreidingsplan Achtse Barrier-noord (gemeente Eindhoven). De ligging van de oostelijke verbindingsweg rw 58 (oost)-rw 264 ('s-Hertogenbosch) en de huidige plannen voor het oostelijk daarvan gelegen toekomstige recreatiegebied Ekkersweijer (c.q.zandwinning) van de Agglomeratie Eindhoven zijn op elkaar afgestemd.

Het is mogelijk een geluidwerende wal aan te leggen tussen de verbindingsweg rijksweg 58 (oost)-rijksweg 264 ('s-Hertogenbosch) en de ontsluitingsweg in het plan Ekkersweijer. Omdat deze voorziening niet voortvloeit uit de bepalingen van de Wet geluidhinder komen de kosten voor het oprichten van de voorziening niet voor rekening van de Rijkswaterstaat.

De Boschdijk (huidige rijksweg 264) zal vanaf de kruising Wilhelminakanaal tot ca. 500 m ten zuiden van rijksweg 58 in het kader van de ombouwplannen voor zijn nieuwe functie worden ingericht. Het aantal opstelstroken voor de verkeerslichten van de aansluiting Boschdijk op rijksweg 58 zal worden teruggebracht. Voorts zal in dit kader ook de verkeersregelininstallatie op voornoemde aansluiting worden aangepast.

Conform de tracé-nota Rijksweg 2/264 blijft de westelijke aansluiting van de Boschdijk op rijksweg 58 (in hoofdzaak voor de aanhaking van noord-west Eindhoven op het rijkswegennet) voorlopig gehandhaafd.

Aan de zuidzijde van rijksweg 58 is voor de afwikkeling van het verkeer tussen het knooppunt Batadorp en de aansluiting Boschdijk alsmede het knooppunt rijksweg 264/rijksweg 58 een weefbaan ontworpen. De weefvaklengte is conform de ROA *. Aan de noordzijde van rijksweg 58 is een asymmetrisch weefvak langs de hoofdbaan in het plan opgenomen.

* ROA: Richtlijnen voor het Ontwerpen van Autosnelwegen

De verbindingsweg rijksweg Batadorp-Eindhoven-rijksweg 58 is om capaciteitsredenen omgebouwd tot een 2-strooks verbindingsweg.

Gelet op de huidige afwikkelingsniveaus kan het knooppunt Batadorp in zijn huidige vorm gehandhaafd blijven.

8.2 Het dwarsprofiel

Gelet op de tracé-beslissing van de minister van Verkeer en Waterstaat en de ROA is voor de hoofdrijbanen van de om te bouwen rijksweg 264 uitgegaan van het normaal dwarsprofiel van een 2x2-strooks autosnelweg.

De middenberm wordt 6,00 m breed (gemeten tussen de binnenkant van de kantstrepen).

De rijstrookbreedte bedraagt 3,50 m en langs de rechterzijde van de rijbaan wordt een vluchtstrook van 3,00 m aangebracht.

Voor de zijbermen op weghoogte is uitgegaan van de standaardbreedte van 3,00 m; maar in verband met de landschappelijke inpassing zijn taluds van de oprit en verbindingswegen in de aansluitingen van het knooppunt ontworpen met een taludbreedte van minimaal 15,00 m.

De geluidwerende voorzieningen (wallen of schermen) in het kader van de Wet Geluidhinder kunnen op de bermen en taluds worden opgericht.

8.3 De bruggen en viaducten

Zover het project rijksweg 2 is gelegen op het grondgebied van de gemeente Best zijn hierin 3 viaducten en een brug gelegen nl.:

KW. 25, brug over het Wilhelminakanaal

Voor de bepalingen van de breedte in het profiel van vrije doorvaarthoogte is in het ontwerp rekening gehouden met de plaats van een (nieuwe) loswal ter hoogte van de huidige zwaaihoek (met loswal) in het Wilhelminakanaal juist ten oosten van de nieuwe rijksweg.

Uitgaande van het huidige dwarsprofiel van het kanaal en de situering van een (toekomstige) loswal aan de noord- of de zuidzijde van het kanaal, is onder de brug een doorvaartbreedte tussen de beschoeiing van ca. 38,00 m benodigd. De hierbij behorende pijlerafstand van 43,00 m maakt het dan zelfs mogelijk planologisch de ruimte te reserveren voor een eventuele kanaalverbreding in het kader van de Verbetering Brabantse en Midden-Limburgse kanalen.

In dat geval dient dan t.z.t. de nu ontworpen loswal te vervallen/te worden verplaatst.

De breedte van de zijoverspanningen van de brug ter grootte van ca. 30,00 m is een om constructieve redenen afgeleide maat van de middenoverspanning.

De zijoverspanningen zijn voldoende breed om de wegen langs de noord- en zuidzijde van het kanaal onder de brug in rijksweg 2/264 door te voeren.

In de dwarsdoorsnede van de brug is conform de ROA het totale verhardingsprofiel van rijksweg 2/264 in twee dekken opgenomen.

KW 26, KW 27, KW 28.

Deze viaducten zijn gelegen in de verbindingswegen. Het dwarsprofiel sluit aan bij het wegprofiel. Getracht wordt een constructiewijze te volgen die een uniforme wijze van uitvoeren en vormgeving mogelijk maakt.

8.4 Kruisende waterweg, landwegen en ontsluitingsstructuur

De nieuwe rijksweg 2 wordt door middel van een brug over het Wilhelminakanaal met aanliggende kanaaldijkwegen gevoerd.

De brug krijgt een minimale doorvaarthoogte van 5,95 m + KP. Om voldoende doorrijhoogte te hebben (4,60 m) wordt de kanaaldijkweg ter plaatse van de brug ongeveer 3 m lager aangelegd en met flauwe hellingen naar het oorspronkelijke niveau geleid. De verhardingsbreedte blijft gelijk aan de huidige breedte.

De zuidelijke kanaalweg behoudt zijn functie als ontsluitingsweg voor o.m. het woonwagencentrum.

Vanaf Best Noord wordt voor de afwikkeling van het langzaam verkeer de bestaande (gemeentelijke) infrastructuur en de huidige westbaan van rijksweg 264 benut.

De Boschdijk zal vanaf de Willem de Zwijgerweg in Best tot voorbij de aansluiting met rijksweg 58 worden aangepast voor deze gewijzigde functie.

Deze aanpassing betreft voornamelijk details bij de aansluitingen en een beplanting.

De indeling van het dwarsprofiel van de verharding blijft ongewijzigd nl. 2 x 2 rijstroken met vrijliggende fietspaden.

Door de aanleg van de nieuwe rijksweg 2 wordt een thans in gebruik zijnde ontsluitingsweg van Ekkersweijer op de bestaande rijksweg 264 (langs de boerderij van Keijzers) verbroken.

Het herstel van de verbinding is in het bestemmingsplan Ekkersweijer voorzien door middel van een parallelweg oostelijk langs de nieuwe rijksweg 2 welke aansluit op de zuidelijke kanaalweg.

8.5 Landschapsplan

8.5.1 Inleiding

De aanleg van een autosnelweg betekent een belangrijke ingreep in het aanwezige landschap. De vormgeving van een autosnelweg is voornamelijk een afgeleide van civieltechnische, verkeerskundige en veiligheidseisen. Zowel het verloop van het tracé als de hoogteligging ervan sluiten dan ook niet zonder meer aan op de structuur, de geomorfologie en de schaal van het gebied. Om het nieuw aan te leggen weggedeelte zo goed mogelijk in het landschap in te passen en de weggebruiker een goede visuele begeleiding en oriëntatie te bieden, is op verzoek van de Rijkswaterstaat door het Staatsbosbeheer een landschapsplan opgesteld (zie bijlage 3).

8.5.2 Landschappelijke basisstructuur.

Rijksweg 2 vormt een noord-zuid gerichte as tussen Den Bosch en Eindhoven, welke ten zuiden van Best aansluit op de oost-west gerichte verbinding rijksweg 58.

De weg doorsnijdt afwisselend dekzandruggen en beekdalen. Landschappelijk is dit onder meer te zien aan de beplanting en het grondgebruik:

Voornamelijk naalddhout en akkerbouw op de dekzandruggen en populieren en grasland in de beekdalen. Ten zuiden van Best ligt de weg op een dekzandrug. Meer stedelijke ontwikkelingen beïnvloeden hier echter het beeld.

Bij het maken van het landschapsplan is gekozen voor het versterken van de basisstructuur. Dit betekent laanbeplantingen op de dekzandruggen, geen beplanting in de beekdalen en bosachtige beplanting in het bosgebied bij Best.

8.5.3 Beschrijving van het landschap en de inpassing daarin van het gedeelte Willem de Zwijgerweg tot het knooppunt 2/58 (zie bijlage 3)

De oude rijksweg 264 begrenst met zijn lintbebouwing twee landschappelijk geheel verschillende gebiedstypen. Aan de westzijde het dorp Best, aan de oostzijde "Nieuwe Heide", een boscomplex overwegend bestaande uit naalddhout met heideresten en vennen.

Deze liggen op de zandrug, welke door de nieuwe rijksweg parallel en op een afstand van ± 250 m ten oosten van rijksweg 264 min of meer haaks wordt gekruist.

Rijksweg 2 eindigt in het nieuwe te maken knooppunt rijksweg 2/riksweg 58 ten zuiden van Best. Dit knooppunt betekent een grote ingreep in het bestaande landschap door de grote hoogteverschillen en het ruimtebeslag.

Ten zuiden van dit knooppunt ligt een nieuwe woonwijk (Achtse Barrier), visueel van de weg afgeschermd door een hoge geluidwal.

Ten oosten van het knooppunt met rijksweg 58 wordt een recreatieproject ontwikkeld. Ten westen van de oude rijksweg 264 (Boschdijk) liggen industrie en verspreide villabebouwing.

In de zone tussen de oude en de nieuwe rijksweg liggen verspreide kleine boskavels, villatuinen en landbouwpercelen. De directe omgeving van de weg bestaat dus uit kleinschalig verkaveld gebied een recreatieproject (Ekkersweijer) en woonwijken.

Landschappelijke inpassing van de weg die door zijn maat en schaal een grote ingreep in het bestaande landschap betekent zal erop gericht zijn de visuele uitstraling van de hooggelegen rijksweg op zijn omgeving zoveel mogelijk te beperken.

Deze inpassing zal plaatsvinden door middel van nieuwe aan te planten bospercelen rondom en in het knooppunt rijksweg 2/rijksweg 58. De oude rijksweg zal na ingebruikname van de nieuwe rijksweg 2 worden voorzien van een laanbeplanting in de bermen tussen hoofdrijbaan en fietspad.

8.6 Geluidbeperkende maatregelen

In de zin van de Wet geluidhinder komen in het plangebied drie akoestische situaties met betrekking tot het wegverkeerslawaai voor nl.:

- a. nieuwbouw (weg nieuw, woningen bestaand)
- b. reconstructie (weg in reconstructie, woningen bestaand)
- c. bestaande situatie (wegen en woningen bestaand)

In het kader van het bestemmingsplan zijn alleen van belang de situaties a en b. Voor deze situaties is de wegaanlegger op grond van bepalingen uit de Wet geluidhinder verplicht een akoestisch onderzoek te verrichten en eventuele geluidwerende maatregelen of voorzieningen voor haar rekening te nemen.

In bijlage 4, "Geluidhinderrapport rijksweg 2-Best Zuid" worden de resultaten van het akoestisch onderzoek weergegeven en zijn de te nemen maatregelen aangegeven.

Samengevat komt hierin het volgende naar voren.

In het geluidhinderplan wordt ervan uitgegaan dat voor de nieuwbouw situatie a. aan de voorkeursnorm van 50dB(A) uit de wet wordt voldaan en dat voor situatie b. wordt voldaan aan de bepalingen uit de circulaire van 29 december 1981 van de Staatssecretaris van Volksgezondheid en Milieuhygiëne met betrekking tot reconstructies.

Dit betekent dat ten behoeve van de woningen gelegen langs rijksweg 264 een geluidwal langs de westzijde van de nieuwe rijksweg 2 wordt aangelegd met een hoogte van max. 2,5 m. Het effect hiervan is weergegeven in het geluidhinderrapport.

Voor het woonwagencentrum zijn geluidwerende voorzieningen in het plan opgenomen in de vorm van een scherm van max. 2 m hoog. Het effect hiervan is dat het geluidniveau beneden de wettelijke voorkeursnorm van 50 dB(A) blijft.

Voor de als bestaande situatie aangemerkte woningen is gebleken dat de geluidhinder in alle gevallen afneemt tot onder de 60 dB(A) wat betekent dat volgens de thans door het ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer als aanvaardbare norm wordt gehanteerd.

Ten slotte is in het plan voorzien in de mogelijkheid van een geluidwal langs de oostzijde van rijksweg 2 ter hoogte van het openlucht recreatie object Ekkersweijer.

Deze maatregel is niet gebaseerd op wettelijke bepalingen en het eventueel maken van de wal geschiedt daarom ook niet door en op kosten van de wegaanleggers c.q. de Rijkswaterstaat.

8.7 Zandvoorziening

Met de Agglomeratie Eindhoven zijn principe afspraken gemaakt over de levering van ophoogzand uit het zandwin- en recreatieproject Ekkersweijer.

Voor het in dit bestemmingsplan opgenomen gedeelte van rijksweg 2 is deze zandwinmogelijkheid de enige reëel te achten locatie.

Omdat de zandwinplas reeds planologisch is geregeld kan de zandwinning ongestoord verlopen.

8.8 Agrarische bedrijven

In het plangebied komen geen agrarische bedrijven voor.

Behoudens gedeelten welke voor de wegaanleg nodig zijn blijft het agrarisch grondgebruik onaangetast. De gebruikers zijn gevestigd buiten het plangebied.

8.9 Woonbebouwing

Bestaande woonbebouwing blijft onaangetast m.u.v. de agrarische woning die door de wegaanlegger wordt aangekocht t.b.v. het realiseren van de bestemming verkeersdoeleinden.

9. PLANECONOMISCHE ASPECTEN

De aanleg van de rijksweg met bijbehorende werken komt voor rekening van de Rijkswaterstaat met uitzondering van een geluidwal langs het recreatieproject Ekkersweijer die voor rekening komt van de Agglomeratie Eindhoven.

Het is mogelijk dat derden schade lijden als gevolg van de bepalingen van het bestemmingsplan of als gevolg van de aanleg van de weg en bijbehorende werkzaamheden zelf. Niet in alle gevallen kan dergelijke schade worden vergoed in het kader van de grondverwerving.

Hoewel de hierbedoelde schade een gevolg is van rechtmatig overheidshandelen, rust op de veroorzaker in beginsel de verplichting compenserende maatregelen te treffen. Dat kan op drie verschillende manieren gebeuren:

- 1° door de desbetreffende handeling een zodanige vorm en inhoud te geven dat de nadelen bij voorbaat worden gecompenseerd;
- 2° door de nadelen met behulp van indirecte maatregelen te compenseren;
- 3° door een financiële uitkering te verstrekken voor het nadeel dat niet voldoende wordt gecompenseerd door de onder 1° en 2° bedoelde maatregelen.

In het laatste geval spreekt men van bestuurscompensatie in geld.

De vraag of in een bepaald geval bestuurscompensatie in geld behoort te worden toegekend en, zo ja, tot welk bedrag moet worden beoordeeld aan de hand van de vier onderstaande normen.

- 1) Er moet sprake zijn van een voldoende hechte samenhang tussen de bestuurshandeling en het nadeel.
- 2) Geen nadeel wordt voor compensatie in aanmerking genomen als en voor zover dat nadeel geacht moet worden te behoren tot het normaal maatschappelijk risico van de getroffene, dan wel tot het extra door de getroffene aanvaarde risico.
- 3) Het nadeel behoort redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van de getroffene te blijven.
- 4) De hoogte van de bestuurscompensatie wordt naar billijkheid bepaald.

Uit het bovenstaande blijkt dat deze normering nauw verwant is aan de schaderegeling uit artikel 49 WRO. In ieder geval zal de schade als bedoeld in artikel 49 WRO, die bij de gemeenteraad kan worden geclaimd, door de Rijkswaterstaat worden beoordeeld volgens de normen van de bestuurscompensatie. Opdat deze gevallen op de daartoe geëigende wijze

kunnen worden afgehandeld draagt de gemeente de eventueel bij haar ingediende claims vooreerst ter behandeling over aan de minister van Verkeer en Waterstaat (i.c. de Rijkswaterstaat). Deze zal de claims dan behandelen, samen met claims voor het toekennen van bestuurscompensatie uit andere hoofde dan artikel 49 WRO.

Daartoe zal aan (een commissie van) onafhankelijke deskundigen worden verzocht de claim te beoordelen en ter zake advies uit te brengen. Na het uitbrengen van het advies zal de minister over de eventuele toekenning van bestuurscompensatie in geld beslissen. De beslissing zal, met de daaraan ten grondslag liggende gegevens en de motivering aan de belanghebbende en aan de gemeente worden meegedeeld. (Betreft het claims die geen verband houden met artikel 49 WRO, dan wordt de beslissing alleen aan belanghebbende meegedeeld.)

Omdat op bovenstaande wijze de vergoeding van de eventuele schade die voortvloeit uit de bepalingen van het bestemmingsplan "anderszins" is verzekerd, behoeft de gemeenteraad geen schadevergoeding uit hoofde van artikel 49 WRO meer toe te kennen. De raad zal de claim daarom afwijzen, tenzij zij van mening is dat de toegekende bestuurscompensatie onvoldoende is. De raad kan dus een hogere vergoeding toekennen, maar in dat geval worden de extra kosten niet door de Rijkswaterstaat gedragen. Het kan voorkomen dat bij toepassing van het stelsel van bestuurscompensatie wordt geconcludeerd dat er geen gronden zijn bestuurscompensatie in geld toe te kennen. Omdat de normen voor toekenning van bestuurscompensatie ruimer zijn dan die voor toepassing van artikel 49 WRO zal dat betekenen dat in een dergelijk geval de claim ook ex artikel 49 WRO moet worden afgewezen.

Wordt de claim voor planschade door de gemeenteraad afgewezen omdat reeds anderszins schadevergoeding is verzekerd of omdat er geen gronden zijn schadevergoeding toe te kennen, dan kan de indiener van de claim daartegen beroep op de Kroon instellen. Ook kan hij tegen de hoogte van een eventuele schadevergoeding opkomen. De Kroon kan dan alsnog beslissen dat wel schadevergoeding, dan wel een hogere schadevergoeding op zijn plaats is. Is dat het geval, dan zal het Rijk de alsdan ten laste van de gemeente komende planschade terugbetalen.

10 BESTEMMINGEN

10.1 Verkeersdoeleinden

Gebieden waarop verhardingen voor het wegverkeer c.a. en landschappelijke groenvoorzieningen worden aangelegd.

Het betreft met name:

- de nieuw aan te leggen rijksweg 2
- de bestaande rijksweg 264 met aanliggende fietspaden en parallelwegen
- landbouw ontsluitingswegen.

Krachtens de voorschriften mag er binnen verkeersdoeleinden I niet worden gebouwd met uitzondering van viaducten en bouwwerken verband houdende met de bestemming.

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen voor de bouw van gebouwen welke behoren tot het straatmeubilair zoals abri's, telefooncellen e.d.

10.2 Verkeersdoeleinden II

Onverhard bospad, functie van ontsluitingspad.

10.3 Agrarisch gebied onbebouwd

Bestemd voor agrarisch gebruik.

10.4 Waterstaatkundige doeleinden

Deze bestemming betreft een vaarweg (Wilhelminakanaal met oeverstrook waarop een verharde weg is aangelegd).

10.5 Verkeers- en Waterstaatkundige doeleinden

Het betreft een bestemming in niveaus waar ook geldt het gestelde onder resp. 10.1 en 10.4.

10.6 Eengezinswoningen

Deze bestemming betreft alle woningen binnen het plangebied.

10.7 Water

Betreft enkele afgesloten in particulier bezit zijnde meer-tjes.

10.8 Bos- en houtwallen

De bestemming betreft bestaande bospercelen en één, in het zuiden van het plan, aan te planten bosperceel.

Voor een aantal werken is het gebied aanlegvergunning plichtig.

10.9 Tuin

Betreft bestaande tuinen bij de woningen.

10.10 Transformatorstation

Betreft een gebouw ten dienste van de openbare elektriciteitsvoorziening.