

**Noordwesttangent (Dalem Zuid - Vossenbergr
West)**

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
Hoofdstuk 2 Beschrijving gebied	9
2.1 Ligging plangebied	9
2.2 Juridisch-planologische situatie	9
Hoofdstuk 3 Planbeschrijving	11
3.1 Beschrijving bestaande toestand	11
3.2 Beschrijving ontwerp weg	11
3.3 Natuurcompensatie	12
3.4 Ecologische verbindingzones	14
Hoofdstuk 4 Milieueffecten rapport (Mer)	15
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	17
5.1 Ontheffing Flora en Faunawet	17
5.2 Archeologie	18
5.3 Externe veiligheid	18
5.4 Geluid	24
5.5 Lucht	25
5.6 Bodem	25
5.7 Leidingen	25
Hoofdstuk 6 Waterparagraaf	27
6.1 Bestaand watersysteem	27
6.2 Duurzaam stedelijk water	30
6.3 Watertoets	33
Hoofdstuk 7 Financiële paragraaf	35
Hoofdstuk 8 Juridische regelgeving	37
8.1 Artikelsgewijze toelichting	37
Hoofdstuk 9 Inspraak en overleg	39
9.1 Inspraak	39
9.2 vooroverleg	39
Bijlagen bij Toelichting	41
Bijlage 1 Ontheffing Flora en Faunawet	43
Bijlage 2 Onderzoek Wet geluidhinder	45
Bijlage 3 Onderzoek Wet geluidhinder bijlagen	47
Bijlage 4 Onderzoek Luchtkwaliteit	49
Bijlage 5 Luchtkwaliteit bijlage 1	51
Bijlage 6 Luchtkwaliteit bijlage 2	53
Bijlage 7 Luchtkwaliteit bijlage 3	55
Bijlage 8 Onderzoek externe veiligheid	57

Bijlage 9 Externe veiligheid aanvulling	59
Bijlage 10 Ontwerp van de weg	61
Regels	63
Hoofdstuk 1 Inleidende regels	64
Artikel 1 Begripsregels	64
Artikel 2 Wijze van meten	72
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	73
Artikel 3 Agrarisch	73
Artikel 4 Bedrijf	76
Artikel 5 Groen	78
Artikel 6 Natuur	80
Artikel 7 Verkeer	82
Artikel 8 Verkeer-Verblijf	84
Artikel 9 Water - Waterstaatsdoeleinden	86
Artikel 10 Wonen-Buitengebied	88
Artikel 11 Leiding - Gas	91
Artikel 12 Waarde - Ecologie	93
Hoofdstuk 3 Algemene regels	94
Artikel 13 Antidubbeltelregel	94
Artikel 14 Algemene bouwregels	95
Artikel 15 Algemene ontheffingsbevoegdheden	98
Artikel 16 Algemene wijzigingsbevoegdheden	99
Artikel 17 Algemene nadere eisen	100
Artikel 18 Algemene aanlegvergunningstelsels	101
Artikel 19 Algemene aanduidingsregels	102
Artikel 20 Algemene procedureregels	103
Hoofdstuk 4 Overgangsrecht en slotregel	104
Artikel 21 Overgangsrecht	104
Artikel 22 Slotregel	105
Bijlagen bij regels	107
Bijlage 1 Staat van Bedrijfsactiviteiten	108
Bijlage 2 Tekening luchtvaartverkeerszone	109

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

De gemeente Tilburg is doende om de Noordwesttangent (Burgemeester Letschertweg) te realiseren. Voorliggend bestemmingsplan biedt het planologisch-juridisch kader voor de aanleg van het deel Dalem Zuid - Vossenbergh West. De aan te leggen Burgemeester Letschertweg is een circa 15 kilometer lange dubbelbaans (2x2 strooks) weg aan de noord- en westrand van de gemeente Tilburg. De weg vormt de verbinding tussen de A58 bij afslag Gilze en de Midden-Brabantweg (N 261) bij de aansluiting Tilburg Noord. Samen met de A58 en de Burgemeester Bechtweg maakt de noordwestelijke tangent de ring rond Tilburg compleet. Van deze weg zijn de delen Bredaseweg - Dalem Zuid, Vossenbergh West - Spinder en A58 - Bredaseweg reeds gerealiseerd en in gebruik. Het deel Verlengde Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg is in aanleg en wordt eind 2009 opgeleverd. Aanleg is voorzien in 2009. Het deel Dalem Zuid - Vossenbergh West is het laatste deel van deze rondweg.

Samenhang met Kadertoelichting, Landschapsplan en Natuurcompensatieplan

Bij dit bestemmingsplan hoort de *Kadertoelichting Noordwesttangent* (2001; herzien 2006). In deze Kadertoelichting zijn aspecten en gegevens ondergebracht die ook gelden voor de overige bestemmingsplannen die een gedeelte van het tracé van de Noordwesttangent en van de bijbehorende natuurcompensatie omvatten. De Kadertoelichting biedt een integratiekader waarin zowel de infrastructurele ontwikkelingen als de effecten daarvan op aanwezige functies, landschap en ecologie en de benodigde compensatie en mitigerende maatregelen in samenhang worden belicht.

Aldus vormen de Kadertoelichting en de toelichting van dit bestemmingsplan samen de volledige toelichting voor het in dit bestemmingsplan opgenomen plangebied.

Om de Noordwesttangent en het omringende landschap optimaal en duurzaam op elkaar af te stemmen is een visie op de landschappelijke inpassing van de Noordwesttangent ontwikkeld. Deze visie is neergelegd in het *Landschapsplan Noordwesttangent* (2001). Ten behoeve van dit deel van de Noordwesttangent is een nieuw Landschapsplan gemaakt dat eveneens ter inzage is gelegd.

Het *Natuurcompensatieplan Noordwesttangent* (2001) bevat de resultaten van het onderzoek naar de aard, omvang en locatie van de benodigde natuurcompensatie. Per bestemmingsplan geldt een compensatie-taakstelling die wordt afgeleid van de totale taakstelling voor de Noordwesttangent.

Gelijktijdig met het ontwerp bestemmingsplan "Noordwesttangent: gedeelte Dalem Zuid - Vossenbergh West" worden ter inzage gelegd:

- de Kadertoelichting Noordwesttangent;
- het Landschapsplan Noordwesttangent (2001 en 2008)
- het Natuurcompensatieplan Noordwesttangent;

Opzet van het plan

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met regels en een toelichting. De verbeelding geeft de bestemmingen van de gronden aan. In de regels zijn de ontwikkelingsmogelijkheden weergegeven die toelaatbaar zijn binnen de betreffende bestemming. De regels en de verbeelding zijn juridisch bindend.

In de toelichting worden de verbeelding en de regels nader verklaard.

Hoofdstuk 2 Beschrijving gebied

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied omvat het tracé van de Noordwesttangent (Dalem Zuid - Vossenbergh West) tussen de reeds gerealiseerde delen van deze weg te weten het deel Bredaseweg - Dalem Zuid en Vossenbergh West - Spinder. Een deel van het plangebied, namelijk de aansluiting met de Vierbundersweg / Eindsestraat, is gelegen op het grondgebied van de gemeente Dongen. De raad van de gemeente Dongen stelt het onderhavige bestemmingsplan vast voorzover dat op het grondgebied van Dongen is gelegen en de raad van de gemeente Tilburg stelt het plan vast voorzover dit op het grondgebied van Tilburg is gelegen.

2.2 Juridisch-planologische situatie

Op het plangebied zijn momenteel de volgende bestemmingsplannen van kracht:

- Bestemmingsplan Dalem, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 7 juli 1997, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 18-12-1997;
- Bestemmingsplan Reeshof Noordwest, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 25-06-2001, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 29-01-2002;
- Bestemmingsplan Plan in Hoofdzaak, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 24-04-1953, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 03-02-1954;
- Bestemmingsplan Vossenbergh West, algehele herziening, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 18-02-2002, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 20-08-2002;
- Bestemmingsplan Dongen Buitengebied vastgesteld door de gemeenteraad van Dongen d.d. 16 oktober 1997, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 02-06-1998.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Beschrijving bestaande toestand

Het plangebied van dit bestemmingsplan is gelegen ten westen van de woonwijk Reeshof en ten noordwesten van het toekomstige bedrijventerrein Vossenbergh West II. De gronden kennen nu een agrarisch gebruik. Aan de noordzijde tussen de Noordwesttangent en de gemeentegrens met Dongen zijn een 4 tal woningen gelegen en een bedrijf.

3.2 Beschrijving ontwerp weg

Het nieuwe weggedeelte levert een belangrijke bijdrage aan de ontsluiting van de bedrijventerreinen aan de noordrand van de stad en van de woonwijk Reeshof in het westen. De weg bestaat uit 2 x 2 rijstroken met een middenberm; de maximumsnelheid bedraagt 80 km/u.

Dit wegdeel omvat de Letschertweg tussen de aansluiting Dalem - Zuid en Vossenbergh - West en kruist daarvoor het Wilhelminakanaal met een vaste hoge brug. Er komt ter hoogte van de Uiterste Stuiver een nieuwe aansluiting naar Dongen (aan de buitenzijde van de weg). Deze verbindingsweg zal met een rotonde aansluiten op de Vierbundersweg. Vanaf die rotonde kan men ook naar de Eindsestraat richting Dongen en het bedrijventerrein De Wildert rijden. De aansluiting Dongen is in overleg met Dongen uitgewerkt. De nadruk is daarbij gelegd op de verbinding onder Dongen langs via de Vierbundersweg. Een rechtstreekse aansluiting van bedrijventerrein De Wildert op de Noordwesttangent bleek bij nadere uitwerking niet mogelijk. De daarvoor beschikbare ruimte bij de ingang van De Wildert bleek onvoldoende.

Er komt een aansluiting op de Burgemeester Letschertweg ter hoogte van de Heibloemstraat/Dopheistraat. Het verkeer van en naar bedrijventerrein De Wildert kan ook van deze aansluiting gebruik maken.

Er komt een tweerichting fietspad langs de westzijde van de Heibloemstraat tussen het Galgeneind en de Eindsestraat. Aan de oostzijde bleek daar onvoldoende ruimte voor te zijn. De aansluiting van de Heibloemstraat met de Eindsestraat wordt zo vorm gegeven dat het verkeer vanaf de Heibloemstraat voorrang dient te verlenen aan het verkeer op de Eindsestraat. Dit komt de ontsluiting van het bedrijventerrein De Wildert ten goede en is tevens een rem op mogelijk sluipverkeer naar Sprang Capelle. Als maatregel tegen sluipverkeer richting Sprang Capelle zullen de versmallingen/asverschuivingen in de Heibloemstraat worden vervangen door drempels. Het openbaar vervoer zal via de Eindsestraat (blijven) rijden met de bushalte nabij De Wildert. Aldaar is een oversteek voor voetgangers en fietsers over de Letschertweg naar het bedrijventerrein Vossenbergh West II.

Het bedrijventerrein Vossenbergh West II krijgt een aansluiting aan de zuidzijde van de weg t.h.v. de Groenvenseweg. Bij Dalem Noord komt een verbinding tussen de Letschertweg en de al aanwezige rotonde in de Middeldijkdreef.

Brug over Wilhelminakanaal

Dit wegdeel zal het (daar reeds verbrede) Wilhelminakanaal kruisen met een vaste hoge brug waar alleen auto's over mogen rijden. De doorvaarthoogte wordt 7.00 m.

De zuidelijk oprit gaat met een viaduct over de Langendijk. De onderdoorgang onder de Burgemeester Letschertweg in de Langendijk krijgt voldoende hoogte, zodat dit voor gemotoriseerd landbouwverkeer toegankelijk is. Om het sluipverkeer te weren zal vooralsnog middels borden alleen bestemmingsverkeer worden toegestaan. Mocht dit niet het gewenste resultaat hebben dan is er een optie voor het aanbrengen van een landbouwsluit (met een voorziening voor doorgaand autoverkeer), zoals op het Riddershofpad (richting Udenhout). Maatregelen om sluipverkeer te weren zullen in overleg met de Gemeente Gilze en Rijen en omwonenden worden ingevoerd.

Fietsverkeer

Langs dit wegdeel komen nergens voorzieningen voor fietsers. Wel zullen fietsers de Burgemeester Letschertweg op enkele punten kunnen kruisen: te weten bij de Langendijk onder de weg door, onder de brug over het kanaal door (zuidzijde), bij de Voldijk onder de Noordwesttangent door en bij de gelijkvloerse aansluiting van Vossenbergh West op de Noordwesttangent bij de Groenvenseweg.

Geluidwerende voorzieningen

Ten oosten van de aansluiting Dongen zal langs de noordzijde van de Letschertweg een geluidsscherm van circa 4 m hoogte worden geplaatst.

3.3 Natuurcompensatie

Het tracé van de Noordwesttangent en bijbehorende aantakkingen is zodanig gekozen dat aantasting van natuur en landschapswaarden - binnen de grenzen van verkeerstechnische haalbaarheid - zo gering mogelijk is. De - ondanks zorgvuldige inpassing en mitigerende (verzachtende) maatregelen - niet te vermijden schade aan bestaande waarden en ontwikkelingsmogelijkheden van de natuur is gerechtvaardigd op grond van het zwaarwegend belang van de ingreep en dient te worden gecompenseerd. Hiertoe is een Natuurcompensatieplan (maart 2001) opgesteld dat inzicht biedt in het beleid, de in het geding zijnde natuurwaarden, de effecten op de natuur, de berekeningswijze, de compensatietaak (in hectaren en natuurdoeltypen) en de (zoek)gebieden waar een en ander gerealiseerd kan worden.

De volgende mitigerende maatregelen zullen worden getroffen:

- ter beperking van de verstoring door verkeerslawaaï wordt een stille dunne deklaag toegepast of een wegdektype met een minimaal vergelijkbare geluidsreductie;
- ter beperking van de effecten van doorsnijding en barrièrewerking worden de volgende maatregelen genomen:
 1. aanleg van een faunapassage voor kleine zoogdieren onder de weg door en via de brug over het kanaal;
 2. natuurvriendelijke inrichting en beheer van de bermen en berm sloten, zij vervullen een functie als biotoop en als verbinding en geleiding;

De aanleg van bovengenoemde voorzieningen is mogelijk binnen de op de verbeelding opgenomen bestemmingen.

De aanleg van het deel Dalem Zuid - Vossenbergh West leidt tot de navolgende schade aan natuur en landschap.

De Burgemeester Letschertweg doorsnijdt in natuurkerngebied Rijensbroek een weidevogelgebied annex foerageergebied van de Taigarietgans. Ook de bouw van een aantal woningen in Dalem Noord vond plaats in dat foerageergebied. Deze laatste aantasting is reeds gecompenseerd in het gebied Lange Rekken.

In het rapport Natuurcompensatie Noordwesttangent (Zandvoort, april 2001, inmiddels Royal Haskoning), is berekend hoeveel hectare vanwege de NWT gecompenseerd moet worden. Voor de aantasting van het weidevogelgebied dient 24 ha te worden gecompenseerd. Voor de woningbouw van Dalem Noord diende 9 ha gecompenseerd te worden.

De Taigarietgans vergt een open landschap met bij voorkeur een open strook van 200 m rondom ter voorkoming van verstoring, bedreiging en om goed te kunnen landen en opstijgen.

Zoekgebied Rijensbroek

In eerste instantie richtte de aandacht zich op compensatie in het Rijensbroek zelf. Met name het gebied ten noorden van de Langendijk/Flaassendijk was hiervoor in beeld vanwege de nabijheid t.o.v. het aangetaste foerageergebied, de gunstige grondwaterspiegel met kwelwater en het aanwezige open landschap. Daartoe is door buro Coördinaat een tweetal globale inrichtingsvoorstellen gemaakt in het rapport "Herkansing voor de Taigarietgans" (2004).

Overleg met grondeigenaren

Met alle grondeigenaren/gebruikers in het gebied is gedurende 3 jaar diverse malen overleg

geweest om te bepalen welk deel van De Rekken het best kon worden verworven voor de compensatie. Er zijn toen direct al enkele aankopen verricht midden in de Lange Rekken. Met name de cruciaal gelegen gronden aan de noordkant van de Lange Rekken, aansluitend op het Staatsbosbeheer-gebied De Rekken, zijn hierbij verworven. Het lukte echter niet om de volle 33 ha én aaneengesloten in dit gebied te verwerven.

Een overleg met alle grondeigenaren en de wethouder van Gilze en Rijen leidde tot de vraag van de eigenaren of het gebied de Haanse Hoef/Groenvan ten noorden van het kanaal (tot aan de Vierbundersweg) geschikt was voor de compensatie.

Zoekgebied de Haanse Hoef/Groenvan

Vanwege het bovengenoemde verzoek van de grondeigenaren in het Rijens Broek heeft buro Coördinaat ook het gebied Haanse Hoef/Groenvan onderzocht op bruikbaarheid voor weidevogels/Taigarietgans. Resultaat: het gebied bleek met name ongeschikt voor de Taigarietgans vanwege de langgerekte, smalle vorm van de percelen, de daarmee samenhangende verstoringkans en de aanwezige bomen.

Zoekgebied Lobelia

Omdat de Taigarietgans in 2005 was waargenomen in Lobelia is bezien of compensatie dáár kon plaatsvinden. Dat bleek niet mogelijk, omdat het betreffende gebied al was aangeduid als natuurgebied (EHS).

Zoekgebieden elders

Bezien is of de weidevogelgebieden bij Hilvarenbeek (Gorp en Rovert) of bij Esch (Uilenbroek) konden worden uitgebreid, maar ook dat bleek onmogelijk.

Zoekgebied splitsen

Omdat een groot aaneengesloten gebied van 33 ha niet maakbaar bleek, is overgestapt op de variant waarbij een splitsing werd gemaakt in een gebied voor de Taigarietgans in het Rijensbroek en een gebied elders voor de overige (weide-)vogels. Hiervoor zijn 2 varianten bekeken: een variant waarbij 2 laaggelegen, los van elkaar gelegen smalle percelen ten noorden van het kanaal werden benut en een variant met een aaneengesloten gebied ("dikker" gebied) direct ten westen van de Burg. Letschertweg.

De eerstgenoemde variant werd door de Groene Mal partners afgewezen. Vooral vanwege de kans op verstoring en de aanwezigheid van bomen.

De tweede variant had die nadelen in veel mindere mate en kon bovendien gecombineerd worden met de zone voor de landschappelijke inrichting langs de NWT en met de nog te realiseren ecologische verbindingzone van Huis ter Heide naar Boswachterij Dorst (Ecologische Zone Wildertse Arm). Door deze combinatie ontstaat een breder open gebied met minder kans op verstoring. Deze variant werd door de Groene Mal partners geaccepteerd. Het compensatiegebied in de Lange Rekken op zich is te klein, maar biedt vanwege de omliggende landbouwgrond, een voldoende open gebied voor de Taigarietgans. Het gebied blijft voor de gemeente Tilburg een zoekgebied in het kader van de Groene Mal. Eventuele aankoopmogelijkheden zullen ook in de toekomst worden benut. Dit plan is uitvoerbaar binnen de huidige bestemming: agrarisch gebied met vogelkundige waarden.

Inrichtingsplannen

Voor het gebied in het Rijensbroek is door buro Coördinaat een inrichtingsplan gemaakt. Dit is gebruikt bij het overleg met de grondeigenaren en de gemeente Gilze en Rijen. Een schade-expertisebureau heeft een inschatting gemaakt van de eventuele schade. De gemeente Tilburg heeft een vrijwillige schadeloosstelling voorgesteld.

Ook voor het tweede gebied wordt een inrichtingsplan gemaakt in samenhang met het plan voor de ecologische zone. De gronden gelegen ten noorden van het Wilhelminakanaal zijn opgenomen in het plangebied van dit bestemmingsplan en krijgen de bestemming "Natuur".

In de kostenraming van de NWT is een bedrag opgenomen voor de aankoop en de inrichting van

de gronden. De realisatie zal gelijk met dan wel eerder dan de tangent plaatsvinden.

De totale natuurcompensatie voor de gehele Noordwesttangent vormt één afgewogen geheel, met een omvang van zo'n 120 hectare.

Naar aanleiding van de inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan heeft met de agrariers in de Lange Rekken, onder andere via hun vertegenwoordiger, een aantal malen overleg plaats gevonden. Uiteindelijk hebben de agrariërs een voorstel gedaan om de gehele benodigde compensatie (van 24 ha voor de NWT en 9 ha voor Dalem Noord) in het gebied te laten plaats vinden, waarbij men de gronden aan de gemeente verkoopt en vervolgens weer in (aangepast) gebruik neemt. Het positieve aan dit voorstel is dat de gehele compensatie voor dit deel van de tangent in één gebied zal kunnen plaatsvinden. De financiële voorwaarden en ook de beheermaatregelen in dit voorstel zijn echter voor de gemeente niet zondermeer acceptabel. Derhalve wordt voortsnog vastgehouden aan het compensatieplan zoals opgenomen in het voorontwerp plan dat wil zeggen compensatie op de gronden in de Lange Rekken die al eigendom van de gemeente zijn en de resterende hectaren compenseren ten noorden van het kanaal. Tot het moment van vaststelling van het plan zal nog met de agrariërs in het gebied de Lange Rekken onderhandeld worden om tot een alternatieve oplossing te komen.

3.4 Ecologische verbindingszones

Aan de binnen- en buitenzijde van de Letschertweg zullen diverse **ecologische verbindingszones** worden gemaakt.

- a. de zone Huis ter Heide - Boswachterij Dorst die het kanaal kruist direct ten westen van de Letschertweg
- b. de zone Huis ter Heide - Het Blok
- c. de zone langs de zuidzijde van het kanaal
- d. de zone tussen het bosje Rauwvelden op Vossenbergh West II en de zone genoemd onder a.

Dit vergt op diverse plaatsen faunapassages en inrichting van gebieden.

Faunapassages

Op enkele plaatsen worden faunapassages gemaakt.

Onder de Burg. Letschertweg door:

- a. halverwege het wegvak tussen Langendijk en kanaal een passage. In het kader van het stel van de oude Dongeloop;
- b. ten westen van de aansluiting naar Dongen (in combinatie met een duiker voor de Heibloemsloot en het retentiewater van Vossenbergh West II)
- c. ter oosten van de aansluiting De Moer (tussen Lobelia en de groene zone tussen de weg en Vossenbergh West II)

Onder de brug over het Wilhelminakanaal komt een faunapassage langs de zuidzijde van het kanaal.

Onder de nieuwe aansluiting naar Dongen en onder de Eindsestraat direct ten oosten van de afslag Dongen komen faunapassages ten behoeve van de ecologische verbindingszone tussen Huis ter Heide en Boswachterij Dorst.

Diezelfde ecologische verbindingszone die langs de westzijde van de noordelijke oprit van de brug loopt kruist het kanaal. Daartoe zullen langs de oevers van het kanaal in- en uitstapplaatsen worden gemaakt en zal langs de brug een "dassenkoker" worden gemaakt.

Om het wild de faunapassages te laten gebruiken worden over minstens 50 m aan weerskanten van de passage dassenrasters ter geleiding geplaatst.

Hoofdstuk 4 Milieueffecten rapport (Mer)

Voor de aanleg van de Noordwesttangent met bijbehorende aantakkingen is aanpassing van de huidige bestemmingsplannen noodzakelijk. Op basis van de Wet milieubeheer moet daarbij, gelet op de omvang van de ingreep en mogelijke milieueffecten, de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) worden doorlopen. Hierdoor worden milieueffecten volwaardig meegewogen in de besluitvorming. In het MER is een aantal alternatieve tracés onderzocht. De Kadertoelichting geeft een overzicht van de gehanteerde alternatieven. Voor een beschrijving (van de effecten) van de alternatieven wordt verwezen naar het MER (1998).

Ten tijde van het opstellen van de MER werd parallel aan de Noordwesttangent een nieuwe spoorverbinding beoogd: de verbinding Vossenbergr - Spinder. Deze verbinding is echter op basis van nieuwe inzichten komen te vervallen. Hij maakt wel onderdeel uit van het MER. Voor een goede weergave van de alternatieven uit het MER wordt er in dit hoofdstuk nog wel gesproken over de spoorverbinding.

Als referentie voor deze alternatieven geldt het Nul-alternatief. Het Nul-alternatief beschrijft de situatie waarbij de voorgenomen activiteit geen doorgang vindt. Tevens is een zogenoemd 'Meest Milieuvriendelijk Alternatief' onderzocht. Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) is het alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. Dat wil zeggen dat natuur en landschap maximaal worden gespaard en ook de kwaliteit van het woon- en leefmilieu wordt gewaarborgd. De basis voor het MMA wordt gevormd door de probleemoplossende variant per deelgebied die relatief het beste scoort voor de verschillende milieuaspecten. Het MMA is opgebouwd uit de volgende varianten per deelgebied:

- Noord Mast zuid (NMz): nieuwe tangent gebundeld met spoor zo zuidelijk mogelijk door de Mast;
- Midden (M): spoorlijn 'Vossenbergr - Spinder' oostelijk van Noordwesttangent, met ondertunneling van het spoor Tilburg-Breda en met een vaste hoge brug over het Wilhelminakanaal;
- Zuidwest (ZW): zo kort mogelijk om de zuidzijde van Het Blok heen en westelijk gekoppeld aan bestaande infrastructuur.

Aan het MMA is vervolgens een pakket maatregelen toegevoegd om de niet te voorkomen effecten op natuur, landschap en het woon- en leefmilieu te verzachten of te compenseren. Zo is het MMA aangevuld met voorzieningen die de bruikbaarheid van doorsneden verbindingzones (langs Leij en Wilhelminakanaal) voor fauna intact laat. Compensatie van de aantasting van het aanwezige natuurkerngebied Rijensbroek en de landschappelijke inpassing van het tracé van weg en spoor zullen in het kader van het betreffende bestemmingsplan nader worden uitgewerkt. Het plaatsen van geluidsschermen is in het ontwerp van 1998 niet nodig.

De voorkeur van de gemeente ging uit naar het MMA, behalve voor wat betreft het noordelijke gedeelte van het tracé. Hier is aanvankelijk gekozen voor de variant NMm, met dien verstande dat de variant NMm iets in zuidelijke richting is opgeschoven, omdat bij variant NMz bij nadere uitwerking uitzichtproblemen leken te ontstaan bij de aansluiting van Spinder. Deze variant is NMm+ genoemd. De wens tot behoud van de Mast is daaraan ondergeschikt gemaakt. Een zo groot mogelijk Lobelia aan de noordzijde van de weg kreeg prioriteit.

Het MER is vervolgens inclusief het Masterplan Compensatie en het Afwegingskader ter beoordeling voorgelegd aan de MER-commissie. De commissie is van oordeel dat alle essentiële informatie in het MER tezamen met de twee aanvullingen aanwezig is (*Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Noordwesttangent Tilburg en railverbinding Spinder, 1999*).

Op basis van het voorgaande heeft de gemeente besloten over te gaan tot de aanleg van de Noordwesttangent. Na dat besluit is in het kader van het overleg over de Groene Mal nogmaals onderzocht of het tracé bij de Mast toch nog verder in zuidelijke richting kon worden verschoven. Dat opschuiven bleek mogelijk, omdat afgestapt is van het uitgangspunt dat spoorlijn Spinder ooit gebruikt moet kunnen worden door snelle personentreinen richting de Efteling-Waalwijk.

Uiteindelijk is gekozen voor een tracé dat nagenoeg raakt aan de noordwestpunt van bedrijventerrein Kraaiven. Hiermee wordt voldaan aan de wens om Lobelia zo groot mogelijk te houden en wordt het MMA geheel gevolgd. Een beschrijving van het volledige tracé is opgenomen in hoofdstuk 5 van de Kadertoelichting.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

Dit hoofdstuk geeft weer hoe met omgevingsaspecten is omgegaan bij het opstellen van dit plan. De volgende onderwerpen komen aan de orde: ontheffing Flora en Faunawet, archeologie en de milieu aspecten externe veiligheid, geluid, lucht en bodem

5.1 Ontheffing Flora en Faunawet

Op grond van de Flora- en faunawet (2002) zijn tal van planten- en diersoorten beschermd. Zowel de aanleg van de Noordwesttangent als de inrichting van de gebieden voor natuurcompensatie dienen te worden getoetst aan de bepalingen van de Flora- en faunawet. Ten behoeve daarvan heeft Ecologisch adviesbureau Cools in 2002 een inventarisatie uitgevoerd naar beschermde planten- en diersoorten. De resultaten van dit ecologische onderzoek zijn beschreven in het tweedelige rapport *Planten en dieren op en langs het tracé van de Noordwesttangent (2002)*.

Adviesbureau Arcadis heeft de effecten op beschermde planten- en diersoorten onderzocht en beoordeeld, mede in het licht van de voorgestelde natuurcompensatie. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in de rapporten *Toetsing van de Noordwesttangent aan Natuurwetgeving (juli 2001)* en *Natuurtoets Noordwesttangent Tilburg – Bijlage ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet (september 2003)*.

Op basis van de onderzoeksrapporten kan worden geconcludeerd dat door de aanleg van de Noordwesttangent: gedeelte Dalem Zuid - Vossenbergh West geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de aangetroffen beschermde soorten, en dat de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen in principe voldoende zijn.

Op 1 oktober 2003 heeft de gemeente Tilburg bij LNV-LASER ontheffing aangevraagd van de relevante verbodsbepalingen van de wet; deze ontheffing is verleend op 2 februari 2004. Aan de ontheffing zijn voorwaarden verbonden.

Op 1 augustus 2007 is een nieuwe ontheffing verkregen (FF/75C/2006/0341) omdat de looptijd van de ontheffing dd 2 februari 2004 eind 2007 verliep. De huidige ontheffing geldt tot medio 2011. De ontheffing is als bijlage bijgevoegd.

In artikel 18 van de ontheffing is bepaald dat voorafgaand aan de werkzaamheden het gebied waar de werkzaamheden plaatsvinden nogmaals onderzocht dient te worden. Indien andere soorten worden aangetroffen dan waarvoor ontheffing is verleend dient een aanvullende ontheffing te worden aangevraagd.

In de periode eind augustus 2007 tot en met half juli 2008 is het gebied onderzocht door Ecologisch adviesbureau Cools.

Van dit onderzoek is het rapport "Aanvullend onderzoek beschermde planten en dieren traject woonwijk Dalem - industrieterrein Vossenbergh van de Burgemeester Letschertweg" opgesteld.

Uit het onderzoek blijkt dat er alsnog ontheffing aangevraagd dient te worden voor

- het eventueel verstoren en vernietiging van de vaste verblijfplaats van het bermpje
- het eventueel beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van de vaste verblijfplaatsen van de torenvalk en de groene specht.

In januari 2009 is aanvullende ontheffing gevraagd van de verbodsbepalingen in artikel 10 en 11 van de Flora- en faunawet ten behoeve van het eventueel verstoren en vernietiging van de vaste verblijfplaats van het bermpje en voor het eventueel beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van de vaste verblijfplaatsen van de torenvalk en de groene specht.

5.2 Archeologie

Naar aanleiding van de aanleg van de Noordwesttangent (NWT) is door BILAN-Fontys Hogescholen in 2000-2001 een *bureauonderzoek* uitgevoerd [Robeerst, J., BILANRAPPORT 2001/4]. Hieruit bleek dat het NWT-traject door een grote verscheidenheid van geografische eenheden, met een eigen historisch-landschappelijk gebruik en hoge archeologische verwachting, snijdt. Daarom werd tussen 2001 en 2003 een *inventariserend veldonderzoek* uitgevoerd voor het volledige traject van de Noordwesttangent [Gheysen, K., BILANRAPPORT 2003/32].

Het inventariserend veldonderzoek is uitgevoerd in de vorm van een waarderend booronderzoek. Hierbij zijn met een megaboor bijna 800 boringen in een verspringend driehoeksgrid gezet. Dit grid had, gebaseerd op aanbevelingen van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB), een afmeting van 20x30m tot 40x50m.

Deelgebied Vossenbergh

Deelgebied Vossenbergh heeft een middelhoge tot lage waardering op de IKAW. De lage waardering is terug te voeren op het nu verdwenen Groenven en Raauw Veld. De Uiterste Stuiver, een smalle stuifzandrug, heeft een middelhoge waardering. Een dergelijke overgangsplaat tussen ven en hoger gebied is vrij interessant voor bewoning.

Door de ligging in de uiterste hoek van de huidige gemeente Tilburg, aan de grens met de voormalige heerlijkheden Loon op Zand en Breda, is dit gebied pas in het begin van de twintigste eeuw ontgonnen. Waar nu de Eindsestraat ligt, was van oudsher de weg van Dongen naar Tilburg. Langs deze weg werden, afgaand op de rechthoekige vorm, vermoedelijk drie vennen gegraven. Hier werd een raster toegepast van 20 bij 30 m.

Uit het bodemonderzoek bleek dat de zuidkant van het tracé van de Noordwesttangent verstoord is, waarschijnlijk als gevolg van de aanleg van de vennen. Slechts een smalle strook langs de Eindsestraat is onverstoord. De bodemopbouw bestaat enerzijds uit veldpodzolgronden, die vanwege de te arme grond minder interessant waren als vestigingsplaats. Ook is nog een gedeelte veen aanwezig. Alle vondsten zijn bouwvoorvondsten uit de Nieuwe Tijden. Hierdoor kan de middelhoge archeologische verwachting vervallen.

Voor het deelgebied Vossenbergh wordt geen aanvullend archeologisch onderzoek aanbevolen.

Deelgebied Dalem-Noord

De middelhoge archeologische verwachting in Dalem-Noord werd ingegeven door de beekdalen en beekdalzijden. Dalem-Noord is volledig gelegen in veengronden en moerige eerdgronden. Uit het historisch-geografisch onderzoek bleek dat het gebied in gebruik was als hooiland dat seizoensgebonden overstroomde. Dit wordt bevestigd door de lage ligging en de boorresultaten. Uit de omgeving is geen enkele vondst in de Archis-database bekend. Het achttiende-eeuwse Reeshof is het enig bekende monument. Het deelgebied werd beboord op een raster van 40 bij 50 m. Uit de boringen kwam geen enkele vondst naar boven. De bodem is grotendeels verstoord. Waar de bodem onverstoord was, was dikwijls een humeuze laag herkenbaar als een beekdalbodem. De overgang van een terras met esdek naar beekdal was in enkele boringen waarneembaar. De afwezigheid van vondsten, de verstoorde bodem en de natte condities kunnen de middelhoge verwachting doen vervallen.

Voor het deelgebied Dalem-Noord wordt geen verder archeologisch onderzoek aanbevolen.

5.3 Externe veiligheid

Inleiding Externe veiligheid NWTangent

In de maanden juni en juli 2008 heeft de voorontwerp voor de NWTangent ter visie gelegen. Op dit voorontwerp is door de brandweer Midden en West Brabant op 9 juli 2008 advies uitgebracht.

Naar aanleiding van het advies van de brandweer is besloten het veiligheidsrapport aan te passen en de werkwijze met betrekking tot de rampenbestrijding in de verantwoording op te nemen.

Uitgangspunt is dat de NWTangent in de toekomst onderdeel uitmaakt van de rondweg rond Tilburg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen zal plaatsvinden. De verantwoording maakt onderdeel uit van de toelichting in het bestemmingsplan.

Algemeen

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven en transportverbindingen (wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen). Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten en regelingen. De belangrijkste zijn:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen van 2004.
- Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van 2004;
 - Circulaire Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen van 1984;
 - Circulaire "Bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandgare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie" 1991;

De normen in de besluiten zijn vastgelegd in de vorm van grenswaarden en richtwaarden. De grenswaarden geven de milieukwaliteit aan die op een bepaald tijdstip tenminste moet zijn bereikt, en die, waar zij aanwezig is, ten minste in stand moet worden gehouden. De richtwaarden geven de kwaliteit aan die op een bepaald tijdstip zoveel mogelijk moet zijn bereikt en die, waar zij aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan bovengenoemde normen. De ontwikkelingen zijn niet toegestaan als deze leiden tot een overschrijding van de grenswaarden, terwijl van de richtwaarden kan worden afgeweken. Het externe risico wordt uitgedrukt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het plaatsgebonden risico is de kans dat iemand die zich op een bepaalde plaats bevindt, komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het beleid is er op gericht om geen personen in kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en grote kantoren) en zo min mogelijk personen in beperkt kwetsbare objecten (zoals kleine kantoren en sportcomplexen) bloot te stellen aan een plaatsgebonden risico dat hoger is dan 10⁻⁶ per jaar

Plaatsgebonden risico: kans dat een persoon, die 24 uur per etmaal gedurende een heel jaar permanent op een plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een ongeluk met een gevaarlijke stof. Norm: 1 slachtoffer per 1 miljoen jaar.

Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoeten risicocontour). Nieuwe ontwikkelingen van kwetsbare objecten binnen de risicocontour van 10⁻⁶ per jaar zijn niet toegestaan. Nieuwe ontwikkelingen van beperkt kwetsbare objecten zijn ongewenst, maar wel toegestaan indien gemotiveerd kan worden waarom dit noodzakelijk is. Daarnaast dient aangetoond te worden dat er afdoende maatregelen worden genomen om de risico's en de gevolgen van een eventueel ongeval te beperken.

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat een bepaald aantal mensen overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De hoogte van het groepsrisico hangt af van:

1. de kans op een ongeval;
2. het effect van het ongeval;
3. het aantal personen dat in de omgeving van de bron (inrichting of transportroute) verblijft;
4. de mate waarin de personen in de omgeving beschermd zijn tegen de gevolgen van een ongeluk.

Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de kans per jaar op tenminste dat aantal slachtoffers. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de calamiteit.

Het groepsrisico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare. Hoe meer personen per hectare in het invloedsgebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële)

slachtoffers is. Het ijkpunt, waarbinnen gezocht moet worden naar maatschappelijk aanvaardbare grenzen, voor het groepsrisico is vastgelegd in een oriëntatiewaarde. Langs transportverbindingen zijn de oriëntatiewaarden 10-4 per jaar voor 10 slachtoffers, 10-6 per jaar voor 100 slachtoffers, 10-8 per jaar voor 1000 slachtoffers etc.

Op grond van artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is het vereist invulling te geven aan de Verantwoordingsplicht bij het opstellen van een bestemmingsplan als het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van een risicobron. Voor het groepsrisico ten gevolge van transportbronnen is de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen gepubliceerd. Ook deze circulaire kent het principe van de verantwoordingsplicht.

Beschrijving en ligging plan

De gemeente Tilburg is voornemens om de verbindingsweg aan te leggen tussen de N261 aan de noordzijde van Tilburg en de A58 ten zuiden van de stad. Deze verbinding dient de stad aan de noord- en westzijde te ontsluiting.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

De NWTangent gaat een ontsluiting vormen aan de noord- en westzijde van de stad. Zij verbindt hiermee de A58 aan de zuidelijke zijde van Tilburg via de Burgemeester Letschert weg aan de A261 aan de noordelijke zijde.

De weg zal bestaan uit twee keer twee rijstroken een ontwerpsnelheid van 80 km/uur en met gelijkvloerse kruisingen, die alle met verkeerslichten worden geregeld.

Rapport

Er heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de externe veiligheid door adviesbureau Oranjewoud (rapport externe veiligheid NoordWestTangent, deel Dalem Zuid - Vossenbergh West te Tilburg, projectnummer 180839 d.d. januari 2009). Voor de vervoersomvang is hier uitgegaan van 50% van de vervoersomvang van de A58. Voor de bepaling van de vervoersomvang is gebruik gemaakt van de gegevens van de A58 uit het rapport "Evaluatie Risico's transport van de A58" afkomstig van de provincie Noord-Brabant. Naar aanleiding van het advies van de brandweer heeft er een aanpassing plaatsgevonden van het rapport waarbij ook andere berekeningen zijn gemaakt. Hierbij is uitgegaan van vervoersaantallen zoals deze gehanteerd worden in "Basisnet weg". Een extra berekening is uitgevoerd voor de vervoersaantallen van 10% van het "Basisnet weg" op verzoek van de brandweer waarbij met een tussenafstand van een halve kilometer telkens een kilometer berekening voor het groepsrisico is uitgevoerd. Dit laatste is gedaan om er zeker van te zijn dat pieken in het groepsrisico niet over het hoofd gezien worden.

De basisnetgegevens zijn gebruikt omdat deze vervoersprognoses als uitgangspunt zullen dienen bij het vastleggen van een gebruiksruimte in de toekomst van het transport aan gevaarlijke stoffen over de rijkswegen, in dit geval zijn dat de vervoersgegevens over de A58. In overleg met de brandweer is besloten om bij de verantwoording uit te gaan van de prognosecijfers van 30% van het basisnet. Deze transporthoeveelheden vormen een worst case benadering.

Plaatsgebonden Risico

Uitgaande van 30% van de prognosecijfers basisnet weg van de A58 ligt de plaatsgebonden risicocontour 22 m vanuit het midden van de weg. Binnen deze PR contour zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig of gepland.

Verantwoording Groepsrisico

Bij een vervoersintensiteit van 30% van de prognosecijfers vindt een gemiddelde overschrijding plaats van het groepsrisico met een factor 2. Uitgangspunt bij de NWTangent is dat hier niet eerder sprake was van een route waarover gevaarlijke stoffen getransporteerd worden, zodat in de bestaande situatie er geen sprake was van een groepsrisico. De berekening van het groepsrisico wordt dan ook volledig toegerekend aan de ligging van het tracé. Door de aanleg van de rondweg kan het vervoer van gevaarlijke stoffen en de toevoer naar de stad zodanig wijzigen dat er sprake is

van een verbeterde situatie ten opzichte van de bestaande situatie wat betreft de veiligheid. Dit mag worden verwacht, omdat met de aanleg van de NWT kortere trajecten gereden kunnen worden door bewoond gebied met gevaarlijke stoffen.

Mogelijke alternatieven

Voor de NWTangent zijn de volgende maatregelen overwogen ter bevordering van de veiligheid:

1. snelheidsbeperking
2. minder aan -en opritten
3. voldoende ruimte vluchtstroken
4. aanleg van sloten of goten langs de weg
5. verdiepte ligging van de weg langs hoog verdichte bebouwing
6. verminderen van vervoersintensiteiten van gevaarlijke stoffen

ad.1. De beoogde snelheid op de NWTangent is 80 km per uur. Een verlaging hiervan is niet wenselijk, omdat de rondweg zoveel mogelijk verkeer uit de stad moet aantrekken. Bij lagere snelheden zal men naar verwachting minder geneigd zijn de rondweg te nemen.

Ad.2. Omdat de rondweg dienst doet als ontsluitingsweg van de aanliggende wijken is een vermindering van het aantal op- en afritten niet wenselijk.

Ad.3. Er is geen rekening gehouden met een vluchtstrook ten behoeve van de hulpdiensten. Er wordt vanuit de hulpdienst dan ook geadviseerd om een bord neer te zetten waarop de mogelijkheid van het rijden tussen de rijstroken door staat weergegeven. Hiervan kan dan tijdens een calamiteit gebruik gemaakt worden.

Ad.4. Langs de NWTangent wordt een zaksloot voor regenwater aangelegd. Deze kan tevens dienst doen bij een calamiteit als opvang voor brandbare vloeistoffen.

Ad.5. Bij de ongelijkvloerse kruising met het spoor heeft destijds de externe veiligheid wel een rol gespeeld bij de keus voor een onderdoorgang i.p.v. voor een viaduct. Voor de overige wegdelen was verdiepte ligging te kostbaar onder meer door de hoge grondwaterstand en het ruimtegebruik bij de aansluitpunten.

Ad.6. De NWTangent wordt juist aangelegd om de rijroutes in de stad te bekorten en transporten met gevaarlijke stoffen juist zo af te wikkelen dat woonwijken zo min mogelijk belast worden.

Bestrijdbaarheid

Tijdens een calamiteit is het noodzakelijk om voldoende bluswater voorhanden te hebben. Zeker als er sprake is van een transportas met gevaarlijke stoffen. Om bij een calamiteit over voldoende bluswater te beschikken zullen in overleg met de brandweer afspraken gemaakt worden over de bluswatervoorzieningen nabij de NWTangent. Dit zal meegenomen worden in de aanbesteding van de weg. Speciale aandacht hierbij zal de multifunctionele accommodatie de Boemerang krijgen.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid van personen wordt beschouwd per rampscenario dat zich kan voordoen met de routing van gevaarlijke stoffen over de NWTangent. Hierbij wordt gekeken naar de afstand tot aan woon/werkgebieden, de bereikbaarheid en de mogelijkheden om de scenario's te bestrijden. Bij dit onderdeel is het advies van 4 juni 2008 van de regionale brandweer betrokken.

We beschouwen hier de volgende zaken:

- Bedrijventerrein Vossenbergh-West/de Scheg
- CocaCola (Dongen)
- brandstofverkooppunt de Fakkel
- Dalem
- MultiFunctionele Accommodatie de Boemerang (o.a. basisschool en kinderopvang)
- Woningen in het buitengebied

Vossenberg West II /de Scheg

De afstand tussen het bedrijventerrein en het tracé van de NWTangent bedraagt ongeveer 40 meter. Voor de Scheg, het plangebied dat iets meer aan de oostelijke zijde ligt, tegen de NWTangent is de invulling nog niet duidelijk. Hiervoor zal bij de planontwikkeling een verantwoording in het kader van externe veiligheid opgesteld worden.

Voor het bedrijventerrein Vossenberg West II kan over het algemeen uitgegaan worden van beperkt kwetsbare functies. Hier zijn voldoende wegen aanwezig die als vluchtroute kunnen dienen.

De komst van de Tangent met de mogelijkheid van vervoer gevaarlijke stoffen brengt veiligheidsrisico's voor de bedrijven op Vossenberg. Vossenberg is goed ontsloten en er zijn hier voldoende vluchtwegen voorhanden om het gebied te verlaten bij een calamiteit. Ook zal er ten aanzien van bluswatervoorzieningen bekeken worden of deze toereikend zijn en zullen maatregelen genomen worden indien dit noodzakelijk is. Dit wordt in overleg met de brandweer verder besproken en uitgevoerd.

Op Vossenberg is het mogelijk een risicovolle inrichting te vestigen. Hierdoor kunnen er veiligheidscontouren over de tangent liggen en ook komen te liggen. Dit heeft geen verdere consequenties aangezien de NWTangent niet gezien wordt als een (beperkt) kwetsbaar object

Brandstofverkoop punt "De Fakkel" (met LPG) te Dongen

Aan de Eindsestraat 124, in Dongen ligt een brandstofverkoop punt met LPG verkoop. De LPG veroorzaakt een veiligheidsrisico naar de omgeving.

In de milieuvergunning is de doorzet (aantal te verkopen m³/jaar) van LPG niet vastgelegd, waardoor juridische gezien rekening moet worden gehouden met een PR contour van 110 meter. Deze contour ligt over de Tangent. Aangezien de NWTangent geen (beperkt)kwetsbaar object is, heeft dit geen gevolgen voor de inrichting of de Tangent. De Tangent brengt door de mogelijkheid van vervoer aan gevaarlijke stoffen een risico met zich mee ten aanzien van het tankstation. Aangezien het hier gaat om een risicovolle inrichting zoals aangewezen in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen heeft dit geen consequenties.

Coca-cola Enterprises

Op Dongens grondgebied ligt de productiefabriek van Coca Cola. Deze inrichting werkt met gevaarlijke stoffen hetgeen een veiligheidsrisico's betekent naar de omgeving. De contour van het opslaggebouw en van de LPG tank liggen over de Tangent. Aangezien het bij de NWT niet gaat om een (beperkt)kwetsbaar object heeft dit geen gevolgen voor de inrichting of de Tangent.

Coca Cola ligt in het invloedsgebied van de NWTangent, wat veiligheidsrisico's voor het bedrijf met zich meebrengt. Aangezien de Coca Cola een inrichting is zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid wordt de inrichting niet aangemerkt als een (beperkt) kwetsbaar object.

Vossenberg-West II

Binnen dit bestemmingsplan zijn risicovolle bedrijven niet uitgesloten in de planvoorschriften. Dit houdt in dat er veiligheidscontouren over de tangent kunnen komen te liggen in de toekomst. Aangezien de NWTangent geen (beperkt)kwetsbaar object is heeft dit geen verdere gevolgen. De Tangent op haar beurt met het vervoer aan gevaarlijke stoffen levert voor de bedrijven die zich hier in de toekomst gaan vestigen wel veiligheidsrisico's op. Vossenberg west II is een terrein dat tweezijdig wordt ontsloten voor hulpdiensten waardoor de hulpdiensten het gebied goed kunnen bereiken. Hier zal nader bekeken worden of er voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig zijn. Afspraken hierover zullen worden gemaakt worden met de brandweer.

Dalem

Voor Stadsrand Dalem is uitgegaan van de mogelijkheden uit het vigerende bestemmingsplan. Het

tracé van de NWT laat ter hoogte van Dalem het hoogste groepsrisico zien. Dit wordt veroorzaakt door de bouwmogelijkheden, waarbij hoge personendichtheden mogelijk zijn. Het bestemmingsplan ziet toe op goede ontsluiting van het gebied, zodat er voldoende vluchtmogelijkheden voorhanden zijn.

Ten aanzien van dit gebied zal ook bekeken worden of hier voldoende bluswatervoorzieningen voorhanden zijn. Hierover zullen afspraken gemaakt worden met de brandweer.

De Boemerang

Basisschool annex multifunctionele accommodatie De Boemerang ligt op ongeveer 100m van het tracé van de NWTangent. De afstand van de school tot de Tangent is vanuit externe veiligheid onvoldoende groot gezien de mindere zelfredzaamheid van de leerlingen. Uit de planprocedure die voor deze school is opgesteld blijkt dat er geen invulling is gegeven aan de verantwoordingsplicht zoals die nu bij planontwikkelingen plaatsvindt. Deze procedure heeft plaatsgevonden in 2003, toen was er nog geen sprake van een verantwoordingsplicht zoals we nu kennen. Er zal een communicatieplan worden opgesteld en uitgevoerd voor deze school, daarnaast zal extra aandacht besteed worden aan de bluswatervoorzieningen in de nabijheid van deze school.

Woningen in het buitengebied

De woningen aan de noordelijke zijde die binnen 30m van de rand van de Tangent liggen worden gesloopt. Het gaat hier om Dongenseweg 270 en 272a. De opslag van Wijnen aan de Dongenseweg 272 blijft bestaan.

Aan de Dongenseweg 274 wordt de bestaande loods gesloopt en blijft de huidige bestemming (transportbedrijf) gelden. De woning die hier gebouwd mag worden komt buiten 30m van de Tangent te liggen. Op Voldijk 2 mag een woning gebouwd worden. Deze ligt meer dan 30m uit de rand van de Tangent. Met het op afstand houden van meer dan 30 meter uit de rand van de Tangent wordt invulling gegeven aan het scenario plasbrand. Aan de woningen worden geen nadere eisen gesteld ten aanzien van de plasbrand.

Het gaat hier om zelfredzame personen waarbij voor de plasbrand enige afscherming gerekend mag worden door het geluidsscherm en een vermindering van de omvang van de plas door aanwezigheid van een zaksloot. Door afstand te nemen tot aan de weg, vind hier voldoende bescherming plaats om tijdig de woning te kunnen verlaten. Bij rampscenario's met brandbare gassen moet men het gebied snel kunnen verlaten. Aangezien hier over het algemeen sprake is van een vlak en open terrein is er voldoende mogelijkheid om het gebied te verlaten. Aan de woningen die nu al gebouwd zijn of mogen worden, zijn geen aanvullende eisen gesteld t.a.v. hun bouwtechnische maatregelen.

Bij een rampscenario met toxische gassen of vloeistoffen kan verblijf binnen een woning voldoende soulaas bieden. Hiervoor moet het mogelijk zijn om de eventueel aanwezig (mechanische) ventilatie uit zetten. Hiermee kan men enige uren veilig in huis verblijven.

Beheersbaarheid/bestrijdbaarheid

In het plangebied moet voor het bestrijden van calamiteiten water aanwezig zijn. In het advies van de brandweer is dan ook opgenomen dat er binnenn ? een afstand van 225m uit de weg er bluswatervoorzieningen worden aangebracht. Er zal een voorstel komen voor de blusvoorzieningen langs de NWTangent. Hierover zullen in overleg met de brandweer afspraken gemaakt worden.

Communicatie

Binnen de gemeente Tilburg wordt geen gebruik gemaakt van risicocommunicatie. Gezien de veiligheidsrisico's wordt nu ten aanzien van de Boemerang wel een aanvullend plan opgesteld en uitgevoerd. Hiermee wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid middels communicatie de zelfredzaamheid te verbeteren.

Restrisico

Door vervoer van gevaarlijke stoffen over de Tangent mogelijk te maken zijn calamiteiten met

gevaarlijke stoffen niet uit te sluiten. In het advies van de brandweer zijn verbetervoorstellen genoemd ter bevordering van de veiligheid en meegenomen in de overwegingen, er is hier geen inzicht gegeven in restrisico's.

Conclusie

- a. Met de komst van de Tangent worden de veiligheidsrisico's voor de personen die zich bevinden in de directe omgeving van de Tangent groter. Door het gebied te voorzien van voldoende blusmiddelen voor een calamiteit met gevaarlijke stoffen wordt de bestrijdbaarheid verzekerd. In het gebied zijn voldoende vluchtwegen aanwezig om het gebied snel te kunnen verlaten.
- b. Voor de minder zelfredzame personen (de Boemerang) op korte afstand van de Tangent wordt een communicatieplan opgesteld om de zelfredzaamheid te verbeteren. Hier zal ook extra aandacht besteed worden aan blusvoorzieningen langs de NWT.

5.4 Geluid

Tijdens de voorbereiding van een bestemmingsplan moet inzicht worden gegeven in de geluidsbelasting van nieuwe infrastructuur en de effecten van wijzigingen aan bestaande wegen (reconstructie). Voor het nieuw aan te leggen wegvak binnen het bestemmingsplangebied en de te wijzigen bestaande wegvakken is een akoestisch rapport opgesteld (Akoestisch onderzoek Aanleg Noordwesttangent te Tilburg nr 197846, revisie 05 d.d. juni 2009). De belangrijkste bevindingen uit dit rapport worden in deze paragraaf kort samengevat.

Voor de aanleg van nieuwe wegen en de aanpassing van bestaande wegen zijn verschillende regelingen in de Wet geluidhinder opgenomen. De uitkomsten van het onderzoek zijn per regeling samengevat.

Aanleg nieuwe wegvakken

De wegen waarvan de aanleg is beoogd betreffen de Noordwesttangent, gedeelte Dalem Zuid - Vossenbergr West, 3 aansluitingen van deze weg op bestaande wegen te weten de aansluiting Dalem Zuid en Dalem Noord, een verbindingsweg tussen de Noordwesttangent en de nieuwe rotonde in de Vierbundersweg en de aansluiting op de Dopheidestraat/ Heidebloemstraat. De geluidsgrenswaarden voor dit wegvak bestaan uit een voorkeursgrenswaarde en een bovengrens. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB. De bovengrens voor de geluidsbelasting van bestaande woningen is 58 dB.

Ten gevolge van de aanleg van de Noordwesttangent gedeelte Dalem Zuid - Vossenbergr West inclusief verbindingsweg wordt de voorkeursgrenswaarde bij de volgende woningen overschreden:

Dongenseweg 274	52 dB
Eindsestraat 125	50 dB
Eindsestraat 143	53 dB
Eindsestraat 145	53 dB
Heibloemstraat 14	51 dB
Heibloemstraat 16	52 dB
Langendijk 188	49 dB
Langendijk 190	53 dB
Uiterste Stuver 7	50 dB
Uiterste Stuver 40	50 dB
Voldijk 1	56 dB

Voldijk 2	51 dB
-----------	-------

De geluidsbelasting is reeds zoveel mogelijk gereduceerd middels het gebruik van een stille dunne deklaag. Tevens zal een geluidsscherm van circa 4m hoog opgericht worden langs de noordzijde van de Letschertweg ten oosten van de aansluiting Dongen. En een geluidsscherm van 1 meter aan de zuid zijde van Vierbundersweg ter hoogte van Uiterste Stuiver 50 tussen de rotonde en de afslag Dongen Centrum.

Voor de woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt afgegeven dient tevens te worden onderzocht op welke wijze kan worden voldaan aan de vereiste binnenwaarde van de geluidsbelasting. Daarbij dient rekening te worden gehouden met cumulatie van wegverkeerslawaai en industrielawaai van Vossenbergring en De Wildert.

Wijziging van bestaande wegen/Reconstructie

Niet iedere wijziging op- of aan een bestaande weg is een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het hoofdstuk Reconstructies van de wet is van toepassing, indien voldaan wordt aan alle navolgende criteria:

1. het moet een bestaande en gezoneerde weg betreffen;
2. er moet een fysieke wijziging op- of aan de weg plaatsvinden;
3. als gevolg van deze wijziging moet het geluidsniveau, aan de gevels van geluidgevoelige bestemmingen die in de zone van de weg liggen, met 2dB(A) of meer toenemen. Deze toename wordt bepaald over een periode van 11 jaar (vergeleken wordt de geluidsbelasting 1 jaar vóór en 10 jaar na de reconstructie).

Het weggedeelte van de Vierbundersweg nabij de kruising met de Eindsestraat dient aangemerkt te worden als te wijzigen weg in de zin van de Wet geluidhinder.

Door de gemeente Dongen zullen voor de volgende panden de hierna genoemde hogere waarden vastgesteld dienen te worden.

Uiterste Stuiver 40	50 dB
Eindsestraat 111	50 dB

Door de provincie Noord Brabant zal voor de woning Eindsestraat 112 een hogere grenswaarde van 55 dB vastgesteld dienen te worden.

5.5 Lucht

Onderzocht zijn de consequenties voor de luchtkwaliteit van de aanleg van de Noordwesttangente, deel Dalem zuid – Vossenbergring West (Heibloemseweg). Gerekend is aan de rand van de weg. De berekende concentraties zijn getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen uit hoofdstuk 5, tweede titel en bijlage 2 van de Wet Milieubeheer. De conclusie van het onderzoek is dat de relevante luchtkwaliteitsnormen uit de Wet milieubeheer niet worden overschreden. Vanuit de luchtkwaliteit bestaat derhalve geen bezwaar tegen het realiseren van het plan.

In bijlage is de rapportage betreffende luchtkwaliteit opgenomen.

5.6 Bodem

In opdracht van de gemeente Tilburg is door Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. een historisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de aanleg van de Noordwesttangente (concept rapport Historisch onderzoek Noordwesttangente, december 2000). Voor alle gronden binnen het tracé heeft een historisch bodemonderzoek plaatsgevonden.

5.7 Leidingen

Binnen het plangebied liggen een tweetal regionale gastransport leidingen van de Gasunie. Het betreft een 8 inch leiding evenwijdig aan het kanaal en een 6 inch leiding vanaf het kanaal naar De Wildert. Deze leidingen hebben een beschermingszone van 4 meter.

Voor de aardgasleidingen dient nagestreefd te worden tenminste de toetsingsafstand van 20 meter

aan weerszijden van de leiding tot de bebouwing aan te houden. Planologische, technische en economische belangen kunnen echter een kleinere afstand dan de toetsingsafstand rechtvaardigen. In dergelijke gevallen dient tenminste een bebouwingsvrije zone van 4 meter aan weerszijden van de leiding aangehouden te worden. Deze afstand geldt voor bedrijven en kantoren met minder dan 50 personen. Als het aantal werknemers hoger is dan moet een zone van 7 meter voor de 8 inch-leiding en 4 meter voor de 4 inch-leiding worden aangehouden.

Ten tijde van het opstellen van dit bestemmingsplan is het Rijk bezig met nieuwe wet- en regelgeving omtrent hogedruk aardgasleidingen. De uitwerking hiervan is nog in een pril stadium, waardoor het op dit moment niet mogelijk is het nieuwe beleid in dit bestemmingsplan te integreren.

Hoofdstuk 6 Waterparagraaf

De Kadertoelichting geeft een toelichting op het waterhuishoudkundig systeem van het gebied. In aanvulling hierop kan het volgende worden gesteld.

6.1 Bestaand watersysteem

Gebiedskenmerken

Het plangebied betreft het tracé van de Burgemeester Letschertweg, erbij behorende afslagen en kruisingen, tussen de aansluiting Dalem Zuid, aan de zuidzijde, en de Heibloemseweg, in het noorden. Het plangebied beslaat een lengte van 4,2 Km en een oppervlakte van ongeveer 55 ha. Daarin is ook voorzien in de realisatie van enkele ecologische verbindingzones. Voor de aansluiting richting Dongen, wordt een verkeersknoop geprojecteerd ten zuiden van de huidige aansluiting Dongen op de Eindsestraat. De bestaande wegen en de aansluiting komen bij elkaar langs de bestaande Heibloemslot.

Tussen het Wilhelminakanaal en de Burgemeester Letschertweg wordt de westelijk uitbreiding van het bedrijventerrein Vossenbergh gefaseerd aangelegd. Ten westen van de Groenvenseweg is het bestemmingsplan Vossenbergh West II in ver gevorderd stadium van voorbereiding. Ten oosten ervan wordt de laatste fase van het plan Vossenbergh West I gebouwd.

Langs de westelijke kant van de weg aan beide kanten van het Wilhelminakanaal wordt een strook ingericht voor diverse ecologische verbindingzones, die elkaar ontmoeten bij de kruising van de Letschertweg en het kanaal. De verbinding tussen deze strook en het bosje Rouwvelden in Vossenbergh West II, wordt geprojecteerd direct ten westen van de aansluiting Dongen op de Letschertweg.

Ten noordoosten van het plangebied ligt het natuurgebied Lobelia, bestaande uit het landgoed Huis ter Heide en landbouwgebieden, waaronder de Loonse Heide. Momenteel wordt dit natuurgebied heringericht ten einde de ecologische waarden te herstellen. Deze plannen zijn uitgewerkt in het *Inrichting Plan Lobelia fase 3*, d.d. 9 september 2004, van Oranjewoud.

In het *Landschapsplan Noordwesttangent deel Dalem Zuid - Vossenbergh West*, januari 2008 staan een aantal elementen van belang voor het watersysteem:

- Het herstel van de Heibloemslot
- Het herstel van de oude loop van de Donge
- De aanleg van de waterloop Donge - Rijensbroek

De strook tussen de Burgemeester Letschertweg en de bestaande woonwijk Dalem, wordt in de toekomst bebouwd. Deze strook van ongeveer 110 m breed strekt zich uit vanaf de Dalemdeef in het zuiden tot nabij de watergang de Landscheiding in het noorden. In deze strook zijn twee verbindingen voor de ontsluiting van Dalem geprojecteerd.

Terreinhoogten

De tereinhoogte van de bestaande Burgemeester Letschertweg nabij de Heibloemseweg is ongeveer 7,50+. Tot dat punt overlapt de Dongenseweg het tracé van de nieuwe weg. Verder in de richting Dongen loopt de weghoogte geleidelijk af tot ongeveer 7,00+ bij de Dopheistraat, de Schepersdijk en Groenvenseweg, tot ongeveer 6,90+ bij de Tweede Sluisweg en tot ongeveer 6,60+ bij de Eindsestraat. De Dongenseweg gaat vanuit de richting Tilburg over in de Eindsestraat en na de huidige afslag Dongen in de Vierbundersweg. Het terrein daalt verder tot 6,00+, voorbij de kruising met de Heibloemslot. De ruimte waar de geprojecteerde aansluiting Dongen komt, ter hoogte van de Uiterste Stuver ligt ongeveer op 5,90+

De bestaande wegen die van oorsprong de Dongenseweg en de Uiterste Stuver kruisen, zijn omgebouwd tot fietspaden. Daarlangs zijn in Vossenbergh West bredere wegen aangelegd /geprojecteerd. De tereinhoogten in het bedrijventerrein dalen in westelijke richting: van ongeveer 5,80+ bij de Schepersdijk, tot ongeveer 5,50+, bij de Groenvenseweg.

Het tracé van de Burgemeester Letschertweg ligt tussen de drassige bermen van de afwatering van Vossenbergh West I en de bestaande Dongenseweg. De tereinhoogte daar is van oorsprong

lager dan de wegen: tussen de bestaande Heibloemseweg en de Schepersdijk varieert het tussen ongeveer 6,20+ en 5,90+, tussen de Schepersdijk en de Groenvenseweg ongeveer 6,00+. Het terrein loopt verder geleidelijk af langs het tracé tot ongeveer 5,40+ nabij het Wilhelminakanaal. De gekruiste wegen liggen wat hoger dan de belendende percelen: Schepersdijk op ongeveer 7,00+, Groenvenseweg op ongeveer 6,50+, Tweede Sluisweg op ongeveer 6,40+. Voldijk ongeveer 6,20+. Bij het Wilhelminakanaal loopt het terrein abrupt op tot ongeveer 7,00+ aan beide kanten van het kanaal.

Ten zuiden van het kanaal en richting de Langendijk, neemt de terreinhoogte toe van ongeveer 5,40+ tot ongeveer 5,80+. De Langendijk ligt ongeveer op 6,00+. De terreinhoogte neemt in de zuidelijke richting geleidelijk toe, tot ongeveer 7,20+ bij de zuidelijke rand van het plangebied, waar de verbinding van de Dalemduifweg met de Letschertweg al gerealiseerd is.

Bodemopbouw

Uit de beschikbare bodemkundig onderzoeken blijkt de bodemopbouw langs dit deel van de Burgemeester Letschertweg grote variaties te tonen.

Ter hoogte van Vossenbergh West II, blijkt de bodem te bestaan uit een bovengrond van hoofdzakelijk matig tot zeer fijn zand, dat matig humeus en matig ziltig is. De teellaag is gemiddeld 0,3 à 0,5 m dik. Onder de toplaag bevindt zich veelal zwak ziltig matig fijn zand. De zandgrofheid neemt in hoofdzaak toe met de diepte, het siltgehalte neemt veelal af met de diepte. Bijmengingen met grind komen veelvuldig voor in het gebied. Ook zijn storende bodemlagen aangetroffen in de vorm van klei- en leemlagen. Sporadisch is in de ondergrond een veenlaag gevonden. Storende bodemlagen remmen de neerwaartse stroming naar en van het grondwater door de geringe doorlatendheid. De lagen zijn aangetroffen vanaf een diepte van circa 0,6 tot 3,0 m - mv, met diktes van 0,05 m tot 1,7 m, voornamelijk in de oostelijke gedeelte van het plangebied, nabij de Groenvenseweg en direct ten noorden van de Rouwveldenseweg. De sporadisch aangetroffen veenlagen hebben een dikte van 0,1 à 0,4 m, vanaf een diepte van 1,3 m - mv. Ook zijn plaatselijk leembandjes aangetroffen, doorgaans tussen 0,5 en 1,5 m - mv.

Langs Dalem blijkt de bodemopbouw te bestaan uit matig leemarm tot zeer sterk leemig, matig fijn zand. Deze ruime gradatie is aangetroffen met sterke variaties in de ruimte. De bovengrond varieert van humusarm tot humeus met een dikte tot 0,50 m en in sommige gevallen tot 1,0 m. Verspreid over het plangebied komen storende lagen voor. Echter alleen maar incidenteel dieper dan 1,50 m. Ter hoogte van de Wierkstraat, het voormalige dal van de Landscheiding, zijn storende lagen van leemig veen aangetroffen tussen 0,50 en 1,50 m. Nabij het meest zuidelijke punt van het plangebied zijn ook storende lagen aangetroffen, bestaande uit humeus, sterk leemig zand. Deze grondlagen hebben een doorlatendheid onder de 0,20 m/d en vormen daardoor een beperkende factor voor de neerwaartse stroming van percolerend hemelwater.

Oppervlaktewater

Ten zuiden en oosten van de Heibloemseweg, ligt het watergangenstelsel van het bedrijventerrein Vossenbergh. De aangesloten bruto oppervlakte bedraagt ongeveer 495 ha. Deze watergangen reguleren de grondwaterstanden en bergen en voeren het hemelwater af bij nat weer. Het water wordt in de westelijke richting afgevoerd, via getrapte peilvakken tot de stuw Groenvenseweg, gelegen ter hoogte van de gelijknamige straat in de Heibloemsluis. Het stuwpeil in dat laatste peilvak is 5,00+. In de Heibloemseweg is het stuwpeil 5,50+. Met de aanleg van Vossenbergh West II wordt de sloot verlegd en geïntegreerd in de strook tussen de nieuwe Burgemeester Letschertweg en de bedrijven, die voor de gemengde functie ecologie - waterberging wordt ingezet. Nabij de onderdoorgang onder de Burgemeester Letschertweg ten westen van de aansluiting Dongen wordt de sloot aangesloten op de bestaande loop van de watergang. Na de haakse bocht, bij de Eindestraat en de Vierbunderstraat, wordt deze watergang weer getroffen door de aansluiting van Donge op de tangent. Ook hier wordt de sloot zo veel mogelijk gehandhaafd en waar nodig gekanaliseerd door middel van duikers.

Ten noordoosten van het plangebied bevindt zich het natuurgebied Huis ter Heide, met een oppervlakte van ongeveer 460 ha. Om de potentiële natuurwaarden verder te ontwikkelen, en mede

ter compensatie van de aanleg van de weg, werd in 1992 het plan 'Lobelia' opgesteld. Het doel is dit gebied in te richten middels overwegend vernatting, waarbij sprake is van vasthouden van gebiedseigen water. Ter hoogte van de Dopheistraat ligt (nog) de afvoer in de westelijke richting op de voormalige Heibloemsloot. In de inrichting van Vossenberg is deze sloot geïntegreerd in het watergangenstelsel, en is rekening gehouden met deze injectie. Op termijn wordt het natuurgebied afgekoppeld van het regionaal watersysteem en verliest de duiker onder de Letschertweg ter hoogte van de Heibloemseweg haar functie.

Het Wilhelminakanaal heeft ten westen van sluis II een streefpeil van 5,15 m + NAP, ten oosten van sluis II is het streefpeil 7,70 m + NAP, aldus de kwantiteitsbeheerder Rijkswaterstaat. Er liggen plannen voor verdere verruiming / verdieping van het kanaal richting Tilburg. Het kanaal ten westen van sluis II heeft al het gewenste klasse IV profiel. De bedoeling is sluis II en III te combineren in 1 nieuwe sluis naast sluis III. Tussen sluis II en III wordt de bodem en het waterpeil 2,5 m verlaagd.

Behalve de functie voor scheepvaart, heeft het kanaal ook een wateraanvoer/ en afvoerfunctie. Daarbij vindt een wisselwerking met het regionale watersysteem plaats. De bodem is niet volledig waterdicht, waardoor het, zij het in geringe mate, invloed heeft op het grondwater. Het waterschap Brabantse Delta beheert de waterkwaliteit; Rijkswaterstaat is de beheerder van de waterkwantiteit.

De strook van 10 m langs de zuidelijke oever van het kanaal is bestemd als ecologische verbingszone. Langs het kanaal liggen kwelsloten, als onderdeel van het werk dat het kanaal en bijbehorende kaden omvat, met stuwhoogten van 5,10 en 4,73 m + NAP. In de wintersituatie zullen deze peilen circa 0,30 m lager zijn.

Bij Dalem Noord stroomt vanuit het zuidoosten de Landscheiding. Tegenwoordig bestaat de loop tussen de Middeldijkdreef en de watergang de Landscheiding uit detail afwateringssloten. Het tracé van de Burgemeester Letschertweg kruist de oude loop net vóór het samenkomen van deze twee stromen. De Landscheiding is een voormalig afwatering van het gebied Dalem. Het water stroomde vanuit wat nu stedelijk gebied is, waardoor het grotendeels is gedempt en aangesloten op diverse detailafwateringen van het landelijk gebied. Vanaf de Rijperkerkstraat stroomt de Landscheiding richting noordwesten, kruist de toekomstige weg, neemt de waterlopen Kleine Leij, Groote Leij in zich op en verandert zijn naam in De Donge net voor de lozing op het Wilhelminakanaal bij Dongen.

De Donge is in de loop der tijd verschillende keer verlegd en aangepast. Ten zuiden van het Wilhelminakanaal, langs de Langendijk ligt een deel van de oude loop van de Donge, langs de bestaande Langendijk. Met de herinrichting van de *Dongezone* kan het water de gegraven nevengeulen overstroom. De inrichting is natuurvriendelijker dan tevoren. De laatste 700 m voor de lozingspunt via een stuw op het Wilhelminakanaal zijn niet heringericht. Het peil is gereguleerd zowel in de Donge als in de singels van Dalem Noord op 5,40+. In de Reuverlaan zorgt een stuw voor een peil stroomopwaarts in de Donge van 6,00+. De watergangen in Dalem Zuid lozen nabij deze locatie op het laagste pand van de Donge via een stuw, die het oppervlaktewater houdt op een peil van 5,80+.

Afkomstig van de Groote Leij en langs het verlengde van de Reuverlaan ligt de Koppelleiding. Deze watergang heeft een winterpeil van 5,40+ en een zomerpeil van 5,80+. Deze peilen worden gereguleerd door een stuw gelegen ten westen van het plangebied. Tussen deze stuw en de Donge is het stuwpeil eveneens 5,40+.

Grondwater

Uit de bovengenoemde onderzoeken blijkt dat de grondwaterstroming noordwestelijk is gericht. De maatgevende hoogste grondwaterstand ter hoogte van Vossenberg West II varieert van circa 5,40+ (0,6 m - mv) in de noordoostelijke punt tot circa 5,10+ (0,4 m - mv) nabij het kanaal. Ten zuiden van het kanaal correspondeert de gradiënt van de stijghoogten met de dalstructuur van de Landscheiding. De maatgevende hoogste grondwaterstanden dalen vanuit het zuiden van het plangebied bij de aansluiting op de Dalemndreef op ongeveer 6,20+ (0,9 m - mv), tot de loop van de Landscheiding, op ongeveer 5,20+ (0,4 - mv).

Met ontwateringdiepten van slechts enkele tientallen centimeters is de ontwatering in de

bestaande situatie voor de nieuwe bestemming onvoldoende.

Riolering

In het plangebied ligt geen riolering. Het huishoudelijk afvalwater afkomstig van de woningen in de Vierbundersweg en de Uiterste Stuiver wordt opgevangen en ter plekke gezuiverd middels individuele units voor de behandeling van afvalwater (IBA). Ten zuiden en ten oosten van het plangebied, liggen de verbeterd gescheiden stelsels van Vossenbergh en de Reeshof.

6.2 Duurzaam stedelijk water

Onderzoeken

Ten aanzien van de plannen voor het plangebied zijn diverse onderzoeken naar de bodemkundige/hydrologische situatie gehanteerd ter onderbouwing van deze waterparagraaf:

- Bodemkundig/hydrologisch onderzoek, Dalem-West, ARCADIS, september 1996;
- Bodemkundig/hydrologisch onderzoek, met advies duurzaam stedelijk waterbeheer Vossenbergh West II, ARCADIS, augustus 2005.

Uitgangspunten

Bovengenoemde onderzoeken en het voor eerdere trajecten van de weg afgesproken wegprofiel zijn gehanteerd voor het definiëren en ontwerpen van een duurzaam watersysteem, zoals algemeen omschreven in het gemeentelijke waterplan (GWP) en zijn vertaling in het Waterstructuurplan (WSP), het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) en de vierde nota Waterhuishouding (NW4).

Het advies Afstromend wegwater, Commissie Integraal Waterbeheer (CIW), april 2002, ligt ten grondslag aan het vastgestelde wegprofiel. Het wegprofiel is eerder voor andere stukken van de weg afgesproken met de waterbeheerders en die afspraak geldt ook voor dit deel van de Burgemeester Lechtschertweg.

Afwegingen

Langs de Heibloemsloot wordt binnen het plan Vossenbergh West II de strook tussen de Voldijk en het bestaande bosje aan de Tweede Sluisweg bestemd als *Groen met de nadere aanduiding Ecologische verbindingzone*, en verbonden met de ecologisch verbindingzone ten noorden/westen van de Burgemeester Lechtschertweg. Tussen de Tweede Sluisweg en Groenvenseweg wordt de strook langs de Heibloemsloot bestemd als *Groen*. Deze strook heeft een ondergeschikte functie voor de ecologische zone.

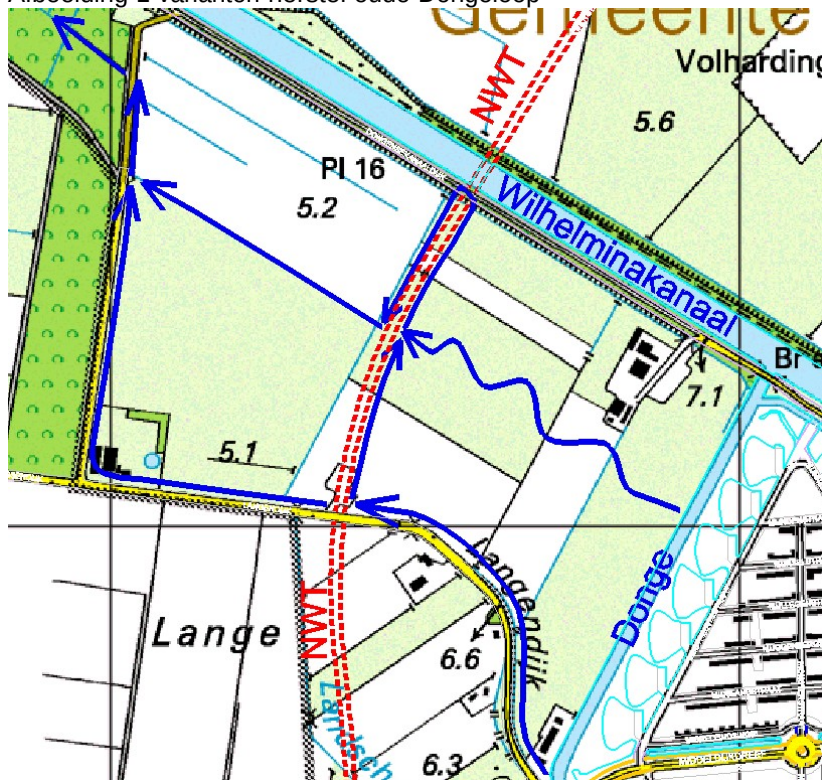
De weg doorkruist hoofdwatervan en detailafwatering van het landelijke gebied. Deze watervan worden gedempt ter plaatse van de weg of de afstroming wordt belemmerd door de aanleg van de weg. Om verslechtering van de ont- en afwatering te voorkomen, moet bij de ontwerpfase deze situaties in beeld gebracht worden en maatregelen geformuleerd worden, zoals kanaliseren middels duikers, afvoerende sloten, enz. De hoofdwatervan de Koppelleiding, de Landscheiding, de Donge en de Heibloemsloot worden gekanaliseerd door middel van duikers van grote afmetingen, al dan niet in combinatie met faunapassages. Hiervoor heeft eerder afstemming met het waterschap plaatsgevonden. Bij de ontwerpfase wordt deze afstemming doorgezet.

Rondom het gebied waar de Burgemeester Lechtschertweg het kanaal kruist wordt natuur ontwikkeld, weliswaar deels los van dit bestemmingsplan, maar met een sterke relatie met de aanleg van de weg. Het betreft de zogenaamde Knoop Noord. Daarbij zijn in overleg met de Waterschap Brabantse Delta de volgende afwegingen gemaakt.

Ten behoeve van de ontwikkeling van natuur ten westen van de geprojecteerde weg is het gewenst water van de Donge om te leiden naar het westen, onder de Noordwesttangent door, via het gebied de Lange Rekken in westelijke richting. Hiervoor moet het volgende gebeuren:

- Een deel van het water van de Donge omleiden door middel van een keersluis en ecologisch inrichten tot de kruising onder de Burgemeester Lechterweg, ten einde de natte ecologisch verbindingzone te voeden met water;
- De bestaande watervan de Donge tot het kanaal in de huidige situatie handhaven voor

- piekafvoeren van achterliggende stedelijke gebieden.
- Voor de locatie van de kruising onder de geprojecteerde weg zijn drie mogelijkheden, in volgorde van voorkeur (zie afbeelding 1):
 - Halverwege tussen Wilhelminakanaal en Langendijk
 - Langs het Wilhelminakanaal
 - Langs de Langendijk
- De keuze valt op de eerste mogelijkheid.
- Voor het tracé van de Donge tot de bovengenoemde kruising zijn twee mogelijkheden:
 - Langs de Langendijk, over de oude loop van de Donge
 - Dwars door het gebied tussen de Langendijk en het kanaal
- De keuze valt op de tweede mogelijkheid.
- Voor het tracé van de nieuwe noord-zuid watergang ten westen van de Burgemeester Lechterweg zijn twee mogelijkheden:
 - Langs de Langendijk en dan naar het noorden langs de zijstraat van de Flaassendijk
 - Dwars door gebied tussen Langendijk en kanaal, tussen percelen 42 en 420
- De keuze valt op de eerste mogelijkheid.
- De 'nieuwe' Donge moet aansluiten op de bestaande watergang bij de oostelijke bosrand. Op deze manier kan het natuurgebied beschikken over voldoende vocht om de beoogde ecologische waarden in de Lange Rekken te handhaven
- Afbeelding 1 varianten herstel oude Dongeloop



- In het Basis Rioleringsplan is geconstateerd dat de hydraulische knelpunten door middel van een secundaire afwateringstructuur opgelost moeten worden. Het betreft de zogenaamde *Blauwe Aders*. Het hemelwater wordt in eerste instantie afgekoppeld van de gemengde rioolstelsels, geborgen en dan afgevoerd. Een mogelijkheid voor de lozing van de Blauwe Aders is op het Wilhelminakanaal. Volgens de waterschappen en Rijkswaterstaat kan het kanaal niet (veel) water aannemen in verband met hydraulische omstandigheden richting Tilburg. Om gebruik te kunnen maken van het kanaal en toch geen ongewenste effecten, wordt er overwogen kanaalwater tijdelijk in te laten in de omgeving van Vossenbergh. Mede door de slechte waterkwaliteit van het Wilhelminakanaal wordt deze waterberging niet gewenst in de ecologische verbindingzone. Wel kan het een versterkend effect voor de natuur in de Knoop Noord, als de berging gerealiseerd zou worden ten zuiden van de geprojecteerde zwaaihoek. Deze ontwikkelingen horen in geen geval bij de aanleg van de

Burgemeester Lechterweg.

- Onder de geprojecteerde weg wordt een minimale ontwatering van 1,20 m aangehouden. Om geen gebiedseigen water af te voeren, wordt het terrein opgehoogd daar waar deze ontwatering niet gehaald wordt.
- Het hemelwater dat vrijkomt in het profiel van de weg is verontreinigd. Afhankelijk van het verkeer en de duur van de voorgaande droogweeer periode kan deze verontreiniging heel schadelijk zijn voor de bodem- en waterkwaliteit van de oppervlaktewateren. Het water opvangen middels riolering wordt onhaalbaar geacht. Conform het advies van de CIW kan in het ontwerpprofiel rekening gehouden worden met een brede zachte berm en een zaksloot die het afstromend hemelwater van de weg opvangt. Dit afstromend water loopt over de onverharde berm, en bij zeer nat weer tot de zaksloten. Het meegesleurde vuil zakt in de bodem onderweg naar en in de zaksloot en het water verdampt of *percoleert* in de bodem. Bij extreme neerslag raken de zaksloten vol, en het water kan overstromen richting het oppervlaktewater via nooduitlaten. De zaksloten zijn verbonden met elkaar tot compartimenten voor een optimale benutting van de berging. Dit principe is in overleg met de betrokken waterbeheerders eerder toegepast in de voorafgaande delen van de Burgemeester Lechterweg.
- Ten westen van de geprojecteerde weg, ter hoogte van de Dalem, treedt verdroging op in het landbouwgebied. Bij de aanleg van de weg is daarom afgesproken een watergang aan te leggen, die gevoed vanuit de Zwaantjesloop, de nadelige effecten moet tegengaan. Langs het reeds aangelegde deel van de Burgemeester Letschertweg is het eerste deel van de zogenaamde watergang Rijensbroek al aangelegd. Voor het plangebied wordt het afgesproken profiel ook toegepast.
- *Watersysteem*
- Op grond van de bovengenoemde onderzoeken, beleidsdocumenten en de vastgestelde uitgangspunten zijn, in overleg met de waterbeheerder, de bouwstenen vastgelegd voor het nieuwe watersysteem:
 1. Het wegprofiel is zodanig opgebouwd dat de weg afwatert naar beide kanten van de weg;
 2. Aan beide kanten van het wegprofiel ligt over de hele lengte van de weg een zachte berm met een vaste breedte van minimaal 4,50 m en een afschot van 5% naar de buitenkant van de weg.
 3. Langs de bermen aan de buitenkant van het profiel ligt een zaksloot, met een bodembreedte van minimaal 0,50 m en een diepte van minimaal 0,80 m;
 4. Langs de bermen aan de buitenkant van het profiel ligt een zaksloot, met een bodembreedte van minimaal 0,50 m en een diepte van minimaal 0,80 m;
 5. Bij kruisingen en andere punten waar de zaksloot en / of de berm niet maakbaar is, wordt het hemelwater opgevangen door middel van een goot en getransporteerd via HWA-riolering naar het stelsel zaksloten;
 6. De berging van de zaksloten bedraagt minimaal 40 mm;
 7. Het stelsel zaksloten beschikt over nooduitlaten richting oppervlaktewater. Deze treden in werking als de berging van de sloten volledig benut is;
 8. De getroffen detailafwatering wordt gedempt zonder herstel van zijn functie, tenzij geconstateerd dat de waterhuishoudkundige situatie verslechtert. In dat geval moet in de ontwerpfase herstelmaatregelen getroffen worden;
 9. De Koppelleiding passeert onder de Burgemeester Letschertweg door middel van een duiker van een minimale breedte x hoogte van 3500x2000 mm;
 10. De Landscheiding passeert de Burgemeester door middel van een duiker van in de ontwerpfase nader te bepalen afmetingen en ligging;
 11. De Heibloemsloot passeert onder de Burgemeester Lechtschertweg twee keer door middel van een duiker;
 12. Bij de injectie van Lobelia: de bestaande duiker (rond 1000 mm) onder de Dongenseweg wordt doorgetrokken;
 13. Direct ten westen van de overstort van Vossenbergh West II: de aan te leggen duiker zorgt voor de afwatering van het hele gebied Vossenbergh (ca. 500 ha) en heeft voldoende capaciteit om ongewenste opstuwing te voorkomen bij een voor afvoer vanuit het stedelijk gebied maatgevend neerslaggeval;

14. Tussen de watergangen de Koppelleiding en de Landscheiding wordt een moeraszone aangelegd van ongeveer 40 m breed. Randvoorwaarden voor de inrichting van deze moeraszone zijn:
15. De watergang kan een variabele breedte en diepte hebben;
16. Het minimum doorstroomprofiel heeft een minimale breedte x diepte van 3,00x1,00 m;
17. Waar nodig wordt het water gestuwd door middel van een kantelstuw van minimaal 1,00 m breed en 0,3 m niveauregeling;
18. Lediging van de panden is mogelijk door middel van een spinderafsluiter van minimale breedte x hoogte van 1180x500 mm.

6.3 Watertoets

Beleidskader

De laatste jaren is het inzicht gegroeid dat er in tegenstelling tot vroeger, meer rekening gehouden moet worden met water. Het huidige beleid van het rijk, de provincie, de waterbeheerder en de gemeente is gericht op een duurzamer waterbeheer. Het Rijk heeft met het Kabinetsstandpunt Anders omgaan met Water, Waterbeleid 21^{ste} eeuw (2000) het advies van de Commissie Waterbeheer 21^{ste} eeuw omarmd. Het waterbeheer moet veranderen om Nederland in de toekomst, wat water betreft, veilig, leefbaar en aantrekkelijk te houden. Belangrijk in de nieuwe aanpak is het realiseren van veerkrachtige watersystemen die weer de ruimte krijgen, het niet afwentelen van knelpunten in tijd of plaats, de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren', en het reserveren van de ruimte die nodig is voor de wateropgave.

Sinds 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. De KRW stelt doelen voor een goede ecologische en chemische toestand van het oppervlakte- en grondwater in 2015. De EU stelt de normen voor prioritaire stoffen. De ecologische doelstellingen mogen de lidstaten en regio's zelf vaststellen. Voor grondwater gelden aparte normen voor chemische stoffen. Ook moet de grondwatervoorraad stabiel zijn en mogen natuurgebieden niet verdrogen door een te lage grondwaterstand.

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) hebben rijk, provincies, waterschappen en gemeenten afgesproken het beleid van WB21 en de KRW uit te voeren. Het NBW houdt simpel gezegd in dat de watersystemen in 2015 op orde moeten zijn wat betreft waterkwantiteit (WB21) en kwaliteit en ecologie (KRW).

Het waterbeleid van de gemeente Tilburg is vastgelegd in het Waterplan (1997) en verder uitgewerkt en ruimtelijk vertaald in het Waterstructuurplan (2002). In het Waterplan zijn algemene doelstellingen geformuleerd voor de lange termijn, gebaseerd op de duurzaamheidgedachte. Het Waterstructuurplan koppelt het actieprogramma uit het Waterplan aan ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en geeft hiermee onder andere invulling aan water als ordenend principe. In het Waterstructuurplan zijn de volgende hoofddoelstellingen voor het gemeentelijk waterbeleid opgenomen:

- Streven naar een duurzaam en veerkrachtig watersysteem;
- Optimalisatie van de waterketen; zuinig en efficiënt gebruik van water;
- Vergroten van de beleevings-, ecologische, economische en recreatieve waarde van water.

De principes van duurzaam waterbeheer zoals verwoord in het Waterplan en het Waterstructuurplan zijn nog steeds actueel. Ze zijn ook meegenomen in het Gemeentelijk Rioleringsplan 3 dat in 2005 is vastgesteld. In bestaand stedelijk gebied kan het vasthouden van gebiedseigen water een belangrijke bijdrage leveren aan het herstel van het natuurlijk watersysteem. Afkoppelen van het regenwater van de riolering en infiltratie in de bodem leidt tot herstel van de grondwateraanvulling. Het ambitieniveau ligt op ongeveer 5 ha per jaar.

Bij het formuleren van de bovengenoemde gemeentelijke beleidsstukken zijn de waterpartners betrokken. De paragraaf waterhuishouding en riolering is gebaseerd op gemeentelijk waterbeleid, en dan ook impliciet op het rijks-, het provinciale en het regionale beleid. Het concept is eerst voorgelegd aan de waterbeheerders.

Proces

De waterbeheerder, waterschap Brabantse Delta is betrokken bij de planvorming en bij de bovengenoemde onderzoeken en studies. In het kader van het proces van de Watertoets heeft op 26 oktober 2004 en 24 februari 2005 overleg plaatsgevonden tussen waterschap Brabantse Delta en gemeente Tilburg. Tijdens deze overleggen zijn de waterhuishoudkundige uitgangspunten vastgesteld. In het oorspronkelijke traject van de planvorming is het plan in het kader van de eerste fase van het bodemkundig-hydrologisch onderzoek uitgebreid besproken met de toenmalige waterbeheerders, de waterschappen De Dommel en toen bestaande waterschap De Dongestroom en Hoogheemraadschap West-Brabant.

De eisen en wensen van de waterbeheerder zijn in de verschillende overwegingen meegenomen, geïntegreerd in de resultaten en vervolgens omschreven in de voorliggende concept waterparagraaf. Dit concept is voorgelegd aan de waterbeheerder de Brabantse Delta. Conform eerder gemaakte afspraken wordt Rijkswaterstaat vertegenwoordigd door het waterschap. In het overleg van 6 november 2007 zijn de ingrediënten besproken voor deze waterparagraaf. In het bijzonder de afstemming van dit deel van de geprojecteerde weg op de natuurontwikkeling en de relaties met het watersysteem. De op- en aanmerkingen zijn verwerkt in de gemaakte afwegingen en keuzes in deze waterparagraaf. De Brabantse Delta heeft daarop een voorlopig wateradvies aangeleverd, als reactie op het concept. Dit wateradvies is verder verwerkt in de definitieve waterparagraaf. Concreet zijn haar opmerkingen aangaande de dimensionering van de duikers en de combinatie met eco-duikers uitgesproken. Deze zaken worden uitgewerkt tijdens de ontwerpfase, waarbij het waterschap blijft betrokken.

De Brabantse Delta stemt verder in met deze waterparagraaf, met de voorwaarde het verstrekte wateradvies te verwerken en het omschreven watersysteem te realiseren aan de hand van de vastgestelde uitgangspunten. Het wateradvies van de Brabantse Delta is verwoord in de brief met kenmerk 08U001758, d.d. 18 maart 2008. Het waterschap beroept zich op het wettelijk vooroverleg artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, om haar definitieve wateradvies te formuleren, op basis van een oordeel over het voorontwerp bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 Financiële paragraaf

De totale kosten voor de Noordwesttangent worden op dit moment als volgt geraamd.

KOSTEN

	WEGVAK	Kostenraming 2008 (inclusief BTW)
1	Bredaseweg – Dalem Zuid	€ 18,9 miljoen
2	Midden-Brabantweg - Vossenbergh West	€ 29,1 miljoen
3	A58 tot Bredaseweg	€ 17,0 miljoen
4	Verlengde Baron van Voorst tot Voorstweg – NWT	€ 11,9 miljoen
5	Dalem Zuid – Dalem Noord	€ 4,4 miljoen
6	Dalem Noord – Vossenbergh West	€ 58 miljoen
	T O T A A L	€ 139 miljoen

Op basis van een gedeelde verantwoordelijkheid met de provinciale en rijksoverheid is bij de dekking van de subsidiabele kosten van de NWT – evenals bij de Noordoosttangent - steeds uitgegaan van de constructie van 1/3 gemeente, 1/3 provincie en 1/3 rijk.

De gemeentelijke kosten wordt voor een deel ten laste gebracht van Meerwijkse Voorzieningen (grondexploitatie) en deels ten laste van de Reserve Bovenwijkse Voorzieningen.

De provincie heeft inmiddels 35 miljoen overgemaakt uit de Bijdrage Regeling Stedelijke Tangenten en nog 20 miljoen gereserveerd in de Brede Doeluitkering.

De hoogte van de rijksbijdrage

De Burgemeester Letschertweg komt in aanmerking voor een rijksbijdrage omdat de subsidiabele kosten hoger zijn dan € 112,5 miljoen. De subsidiabele kosten bedragen € 117,5 miljoen, waardoor de rijksbijdrage op 5 miljoen uitkomt. Dit bedrag zou aanvankelijk na 2010 worden uitbetaald maar dit is vervroegd naar 2007.

FINANCIERING

instantie	bedrag	financieringsbron
Provincie	€ 35,0 milj.	(Bijdrageregeling Stedelijke Tangenten)
Provincie/Rijk)	€ 20,0	(Brede Doel Uitkering 2006-2010)
Provincie/Rijk	€ 2,3	(Regionaal Mobiliteitsfonds 2002)
P ro Rail	€ 0,7	Bijdrage een tunnel in kader van toekomstige spoorverdubbling
Rijk	€ 5,0	(MIT)
Gemeente	€ 76,0 milj.	(Reserve Bovenw. Voorz. en Meerw. Voorz.)
	€ 139,0 milj.	

Conclusie:

Voor het wegdeel Dalem Noord - Vossenbergh West zijn dus voldoende financiële middelen beschikbaar.

Hoofdstuk 8 Juridische regelgeving

8.1 Artikelsgewijze toelichting

Verkeer (V)

De bestemming Verkeer is toegekend aan de Burgemeester Letschertweg. Binnen de bestemming zijn kunstwerken en bouwwerken ten dienste van de bestemming toegestaan. Tevens zijn er geluidschermen e.d. toegelaten. Ter plaatse van de oversteek van het kanaal is de aanduiding weg opgenomen.

Verkeer - Verblijf (V-VB)

De bestemming Verkeer-Verblijf bevat bepalingen met betrekking tot wegen met een stroomfunctie, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, openbare nutsvoorzieningen en geluidsafschermende voorzieningen. Verkooppunten voor motorbrandstoffen zijn niet toegestaan. Het betreft hier een gedeelte van de Eindsestraat en Voldijk dat gehandhaafd blijft als ontsluitingsweg en gedeeltelijk als fietspad. De Uiterste Stuiver krijgt ook deze bestemming. De weg wordt gedeeltelijk weggebroken voor de aanleg van de aansluiting met Dongen en de ecologische verbindingszone.

Natuur (N)

De gronden die dienen als natuurcompensatie en die onderdeel zijn van de ecologische zone hebben de bestemming Natuur gekregen. De gronden liggen ten westen van de Noordwesttangent.

Groen (G)

Dit artikel bevat bepalingen over gronden met de bestemming Groen, waaronder bijvoorbeeld wordt verstaan: groenvoorzieningen, voet- en fietspaden en water en waterpartijen. Deze gronden dragen bij aan de gewenste landschappelijke inpassing van de weg.

Wonen Buitengebied (W-BG)

Aan de noordkant van het plangebied zijn percelen met woningen aanwezig. Het betreft Voldijk 1 en 2. Op Voldijk 1 is geen woning aanwezig maar hiervoor is in het verleden wel een bouwvergunning voor de bouw van een woning verleend en de fundamenteën voor de bouw zijn aanwezig.

Water (W)

Water - Waterstaatsdoeleinden regelt de bestemming van het Wilhelminakanaal. De aan te leggen brug over het Wilhelminakanaal heeft een nadere aanduiding.

Bedrijf (B)

Aan de noordzijde is op het perceel Dongenseweg 274 een transport bedrijf gevestigd met daarbij een woning waarvoor bouwvergunning verleend is maar die nog niet gebouwd is. Dit perceel heeft onder het vigerende bestemmingsplan een agrarische bestemming. Sinds jaar en dag is daar een transportbedrijf gevestigd. Dit transportbedrijf is als zodanig bestemd. De bebouwingsregeling is afgestemd op de bebouwing die thans aanwezig is.

Op de percelen Dongenseweg 272A en 270N zijn 2 woningen aanwezig. Deze woningen worden afgebroken omdat ze erg dicht op de nieuwe weg komen te liggen. Deze percelen hebben ook een bestemming Bedrijf met een bebouwingsmogelijkheid van 200 m² en een hoogte van 4,5 meter.

Agrarisch (A)

Een strook gelegen ten westen van de 40 meter landschappelijk inpassing van de Noordwesttangent en de gemeentegrens met Gilze en Rijen heeft de bestemming Agrarisch gekregen alsmede een strook nabij de rotonde afslag Dongen.

Naast deze bestemmingen zijn de dubbelbestemmingen Leiding- Gas Waarde - Ecologie opgenomen.

Hoofdstuk 9 Inspraak en overleg

9.1 Inspraak

Het voorontwerp heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen. (Dit is gebaseerd op de Inspraakverordening van de Gemeente Tilburg en Dongen. Omdat Dongen een inspraaktermijn van 6 weken hanteert is deze termijn van toepassing verklaard). Er zijn tevens 2 inspraakavonden gehouden. Eén avond was met name bedoeld voor de omwonenden in Dongen en ten noorden van het kanaal en één avond voor de bewoners van de Reeshof. De resultaten van de inspraak zijn verwerkt in het ontwerp plan. In de bijlage is een samenvatting gegeven van de inspraak- en vooroverlegreacties met het standpunt van de gemeenten daarop.

9.2 vooroverleg

Over het tracé van de Noordwesttangent en de bijbehorende natuurcompensatie (omvang, aard en locatie), zoals neergelegd in het Natuurcompensatieplan, heeft overleg plaatsgevonden met de Groene Malpartners. Ten aanzien van beide punten is overeenstemming bereikt.

Tevens heeft vooroverleg plaatsgevonden met de gemeente Dongen over de aansluiting van de Eindsestraat/ Vierbundersweg op de Noordwesttangent en het feit dat het bestemmingsplan ter plaatse van de aansluiting herzien dient te worden.

Over de waterhuishoudkundige aspecten van de Noordwesttangent heeft overleg plaatsgevonden met Waterschap De Dommel, Waterschap De Dongestroom en het Hoogheemraadschap van West Brabant. De conclusies hiervan zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

Het plan is ingezonden voor vooroverleg met de PPC en andere overleginstanties.

De resultaten van het overleg zijn in het ontwerpplan verwerkt worden.

Bijlagen bij Toelichting

Bijlage 1 Ontheffing Flora en Faunawet

Bijlage 2 Onderzoek Wet geluidhinder

**Bijlage 3
bijlagen**

Onderzoek

Wet

geluidhinder

Bijlage 4 Onderzoek Luchtkwaliteit

Bijlage 5 Luchtkwaliteit bijlage 1

Bijlage 6 Luchtkwaliteit bijlage 2

Bijlage 7 Luchtkwaliteit bijlage 3

Bijlage 8 Onderzoek externe veiligheid

Bijlage 9 Externe veiligheid aanvulling

Bijlage 10 Ontwerp van de weg

