



Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Kinepolis Nederland BV

MER megabioscoop Tilburg Ontwerp

Postbus 161
7400 AD Deventer

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer

Telefoon
0570 666 222
Fax
0570 666 888

E-mail
goudappel@goudappel.nl
Internet
www.goudappel.nl



Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Kinepolis Nederland BV

MER megabioscoop Tilburg Ontwerp

Datum	10 mei 2000
Kenmerk	KIN006/Pme/050
Eerste versie	19 april 2000



Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Kinepolis Nederland BV
Titel rapport	MER megabioscoop Tilburg Ontwerp
Kenmerk	KIN006/Pme/050
Datum publicatie	10 mei 2000
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer B. Muts
Projectteam Goudappel Coffeng	de heer B.P.A. Peters (projectleider), de heer M.C.P. Meeuwissen en de heer E. Pieterman
Projectomschrijving	Kinepolis Nederland BV is voornemens een megabioscoop te exploiteren op de locatie Stappegoor in Tilburg. De verwachting is dat de bioscoop op jaarbasis meer dan 500.000 bezoekers aantrekt. Hierdoor is de bouw van de bioscoop een m.e.r.-plichtige activiteit. Concreet betekent dit, dat er een milieu-effectrapport (MER) opgesteld moet worden. Tevens is een plan ontwikkeld waarbij het uitgangspunt is, een geïntegreerd bioscoop- annex beurscomplex. In voorliggend MER wordt op een heldere wijze aangegeven wat de bouw van de bioscoop en de beurshal voor gevolgen zal hebben op verkeers- en milieukundig gebied.
Trefwoorden	Stappegoor, inrichtings-MER, beurshal



	Inhoud	Pagina
	Samenvatting	I
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding van de studie	1
1.2	Afbakening plan- en studiegebied	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Doel van het initiatief en probleemstelling m.e.r.	4
2.1	Doel van het initiatief	4
2.1.1	De filosofie	4
2.1.2	Marktonderzoek megabioscopen	5
2.1.3	Marktonderzoek beursaccommodatie	9
2.2	Probleemstelling m.e.r.	10
3	Beleidskader en besluiten	12
3.1	Relevant beleidskader	12
3.1.1	Het rijksbeleid	12
3.1.2	Het provinciale beleid	12
3.1.3	Het gemeentelijke beleid	15
3.2	Relevante gemeentelijke besluiten	17
3.2.1	Besluiten	17
3.2.2	Nog te nemen besluiten	17
3.3	Procedure m.e.r. en vrijstelling artikel 19 WRO	18
4	Bestaande situatie en autonome ontwikkelingen	20
4.1	Ruimtelijke inrichting	20
4.2	Ontsluiting van het plangebied	22
4.3	Verkeersdruk in het plangebied	24
4.4	Parkeren in het gebied	24
4.5	Leefbaarheid in het plangebied	26
4.5.1	Geluid en lucht	26
4.5.2	Veiligheid	27



	Inhoud (vervolg)	Pagina
5	Beschrijving voorgenomen activiteit en planalternatief	29
5.1	Kenmerken voorgenomen activiteit	29
5.1.1	Directe omgeving megabioscoop	29
5.1.2	Inrichting megabioscoop	30
5.1.3	Bouwaspecten megabioscoop	30
5.1.4	Aanvangstijden en aantal bezoekers megabioscoop	32
5.1.5	Vervoerswijze en parkeerdruk	32
5.1.6	Beveiliging in en rondom megabioscoop	33
5.2	Kenmerken planalternatief	34
5.2.1	Waarom ook een beurshal?	34
5.2.2	Directe omgeving beurshal	35
5.2.3	Inrichting beurshal	35
5.2.4	Bezoek aan de beurshal	35
5.3	Te beschouwen varianten	37
6	Effecten voorgenomen activiteit en planalternatief	41
6.1	Locatietoets op hoofdlijnen	41
6.1.1	Bereikbaarheid	41
6.1.2	Centrale ligging	41
6.1.3	Minimale hinder voor omgeving	41
6.1.4	Beschikbare ruimte	42
6.1.5	Hoogwaardige inrichting van de omgeving	42
6.1.6	Directe nabijheid van woongebieden	42
6.2	Verkeer en vervoer	42
6.2.1	Verkeersdruk omringende wegen	43
6.2.2	Parkeerbehoefte	46
6.2.3	Openbaar vervoer	47
6.2.4	Fietsverkeer	48
6.3	Leefbaarheid	48
6.3.1	Geluidshinder	49
6.3.2	Luchtverontreiniging	50
6.3.3	Externe veiligheid	51
6.3.4	Bodem en water	51
6.3.5	Ecologie en landschap	52
6.3.6	Ruimtegebruik en -beslag	52
6.3.7	Sociale veiligheid	52



	Inhoud (vervolg)	Pagina
6.4	Gevoeligheidsanalyse	52
6.4.1	Maatgevend aantal bezoekers complex	52
6.4.2	Aankomst- en vertrekpatroon	53
6.4.3	Vervoerswijzekeuze en gemiddelde autobezetting	53
6.4.4	Herkomsten en routekeuze	54
7	Het meest milieuvriendelijke alternatief	55
7.1	Algemeen	55
7.2	Overzicht van maatregelen	55
7.3	Maatregelen voorkeursvariant	59
8	Leemten in kennis en evaluatieprogramma	60
	Verklarende woordenlijst	62
	Literatuurlijst	64
	Bijlagen	
1	Toegepaste wegvakcapaciteiten	
2	Aanwezige parkeerplaatsen in het studiegebied	
3	Beurshalbezoek conform beurskalender	



Samenvatting

Waarom dit milieu-effectrapport?

De aanleiding

Kinepolis Nederland BV heeft het initiatief genomen om een bioscoopcomplex van 16 filmzalen in Tilburg te realiseren. De gemeente Tilburg en Kinepolis zijn overeengekomen om in een later stadium het complex uit te breiden met een beursaccommodatie.

Een m.e.r.-plichtige activiteit

Vanuit de Wet milieubeheer is geregeld dat bepaalde activiteiten m.e.r.-plichtig zijn. Dit betekent dat voor deze activiteiten een milieu-effectrapportage (m.e.r.) moet worden doorlopen. Met andere woorden, er moet duidelijk zijn wat de verwachte gevolgen voor het milieu zijn, voordat de activiteit is gerealiseerd dan wel wordt uitgevoerd. Vastgelegd is dat de aanleg van een recreatieve of toeristische voorziening die meer dan 500.000 bezoekers per jaar aantrekt, m.e.r.-plichtig is. Rekening houdend met een verwacht aantal van 850.000 bioscoopbezoekers per jaar, is de realisatie van het bioscoopcomplex een m.e.r.-plichtige activiteit.

Relatie met ruimtelijke ordening

De resultaten van de m.e.r.-studie worden vastgelegd in een milieu-effectrapport (MER). Op grond van dit rapport beslist het bevoegd gezag (hier de raad van de gemeente Tilburg) of het initiatief gerealiseerd wordt en of aanvullende maatregelen zijn vereist. Op dit moment kan het bioscoopcomplex niet op de beoogde locatie worden gerealiseerd, omdat een dergelijke activiteit niet past binnen het vigerende bestemmingsplan. De gemeente Tilburg heeft voor het betreffende gebied een bestemmingsplanherziening in voorbereiding. Uitgangspunt hierbij is dat het gebied zich (verder) ontwikkelt als een gebied met grootschalige voorzieningen op het gebied van vrijetijdsbesteding, sport en recreatie. De realisatie van een bioscoop- annex beurscomplex past binnen dit uitgangspunt. Vooruitlopend op het definitieve bestemmingsplan wil de gemeente de realisatie van de megabioscoop mogelijk maken door uitvoering van een artikel 19-procedure (Wet op de Ruimtelijke Ordening).

Om welke locatie gaat het en waarom?

Visie vanuit het ruimtelijk beleid

De gemeente Tilburg heeft in de 'Nota van Uitgangspunten' vastgelegd dat grootschalige leisurfuncties bij voorkeur worden gerealiseerd op de locatie Stappegoor. Het Stappegoorgebied wil de gemeente (verder) ontwikkelen tot een gebied met grootschalige voorzieningen op het gebied van vrijetijdsbesteding, sport en recreatie.



In de zomer van 1999 hebben het college van B & W en de raadscommissies Economie, Financiën, Grondzaken en Binnenstad (EFGB) en Ruimtelijke Ordening, Openbare werken, Verkeer en Vervoer (ROV) ingestemd met een voorstel om medewerking te verlenen aan de vestiging van een megabioscoop op Stappegoor. De belangrijkste reden hiervoor was dat de realisatie van een megabioscoop, en in een later stadium uitgebreid met een beursaccommodatie, het gebied als geheel versterken en meer uitstraling geven. Daarnaast versterkt deze nieuwe publiekstrekker de in ontwikkeling zijnde noord-zuidas (openbaar vervoer) aanzienlijk.

Visie vanuit megabioscopen

Vanwege een eenvoudig stelsel van aanvangstijden en prijzen, het grote filmaanbod, alsmede het comfort van de zalen, zijn megabioscopen voor een breed publiek interessant. In hoeverre de megabioscoop dit brede publiek daadwerkelijk weet aan te trekken, valt of staat met een goede bereikbaarheid van het complex. Het complex dient zowel op de fiets, met het openbaar vervoer als met de auto goed ontsloten te zijn. Een andere randvoorwaarde voor succes is dat in of nabij het complex is voorzien in goede parkeerfaciliteiten en hoogwaardige stallingsvoorzieningen.

De twee visies op elkaar afgestemd

Voorgaande visies sluitend uitstekend op elkaar aan. De perifeer gelegen locatie Stappegoor voldoet prima aan de randvoorwaarden, die het succes van een megabioscoop bepalen. Stappegoor is immers goed ontsloten door regionale en lokale invalswegen, (regionaal) openbaar vervoer en fietsverbindingen. In het gebied zijn reeds diverse parkeervoorzieningen aanwezig, waardoor dubbelgebruik voor de hand ligt. Uiteraard zullen hierover wel afspraken met de eigenaren en gebruikers van de terreinen moeten worden gemaakt.

Welke alternatieven en varianten c.q. situaties zijn beschouwd?

In voorliggend MER worden twee gelijkwaardige alternatieven beschouwd. Het ene alternatief betreft de voorgenomen activiteit, waarbij de realisatie van de megabioscoop uitgangspunt is. In het andere alternatief, planalternatief genoemd, staan de realisatie van de megabioscoop en een beursaccommodatie centraal.

Naast de twee alternatieven wordt in dit MER een onderscheid gemaakt in een drietal situaties. De eerste situatie (variant A) betreft de periode tijdens het drukste moment van de activiteit, die relevant is omdat dan het aantal bezoekers in het bioscoop- annex beurscomplex het grootst is. Bij de voorgenomen activiteit is dit de zaterdagavond tussen 21.30 en 22.30 uur. Bij het planalternatief is dit in principe de zondagmiddag tussen 14.00 en 15.00 uur (combinatie van bioscoop- en beursbezoekers), tenzij het bioscoopbezoek alleen maatgevend is. Dan is ook bij dit alternatief de zaterdagavond maatgevend.



De tweede situatie (variant B) omvat de spitsperiode op een normale werkdag, die relevant is omdat het wegennet dan het zwaarst belast is. Bij zowel de voorgenomen activiteit als het planalternatief is de avondspits tussen 16.00 en 17.00 uur op vrijdag maatgevend.

De laatste situatie (variant C) betreft een 'bijzondere omstandigheid': de combinatie met een voetbalwedstrijd van Willem II. Uitgangspunt in dit MER is dat voetbalorganisatie Willem II, Kinopolis en de beursexploitant afspraken maken over het samenval van activiteiten. Insteek hierbij zou moeten zijn dat de combinatie van een beurs en een voetbalwedstrijd, alsmede de combinatie van een filmmarathon (100% meer bezoekers dan een normale situatie) en een voetbalwedstrijd wordt uitgesloten. Derhalve zijn deze twee scenario's in voorliggend MER niet beschouwd. Wel beschouwd is de voorgenomen activiteit op de vroege zaterdagavond, tussen 18.45 en 19.45 uur.

Welke uitgangspunten zijn gebruikt bij de effectbepaling?

Uitgangspunten megabioscoop

Het is de bedoeling dat in de megabioscoop op vier geconcentreerde aanvangstijden diverse films worden vertoond. De voorstellingen starten om 14.30, 17.00, 20.00 en 22.30 uur. Op grond van ervaringscijfers is ingeschat dat de megabioscoop op jaarbasis ongeveer 850.000 bezoekers aantrekt. Hierbij zal het bezoekersaantal op zaterdagavond het grootst zijn. Bij de voorstellingen die aanvangen om 20.00 en 22.30 uur worden beide keren circa 2.200 bezoekers verwacht. Ook bij de voorstellingen die zondags om 20.00 uur starten, worden circa 2.000 bezoekers verwacht. Op de overige momenten is het verwacht bezoekersaantal aanzienlijk lager.

Voorgaande bezoekersaantallen gelden voor een normale situatie. Tijdens filmmarathons kan het bezoekersaantal hoger zijn. In dit MER is voor een dergelijke situatie gerekend met een verdubbeling (100% toename) van het aantal bezoekers.

Een groot deel van de bezoekers zal met de auto naar het complex komen. In deze studie is ervan uitgegaan dat, afhankelijk van de aanvangstijden van de filmvoorstellingen, tussen 75 en 95% van de bezoekers gebruikmaakt van de auto als vervoermiddel. Voor autoverkeer is gerekend met een gemiddelde bezettingsgraad van 3. Voorgaande cijfers zijn gebaseerd op onderzoeken naar het verplaatsingsgedrag van en naar bioscopen, waarbij de Tilburgse situatie zo goed mogelijk is ingepast.

Uitgangspunten beursaccommodatie

Op jaarbasis is rekening gehouden met ruim 200.000 bezoekers. Hierbij is ervan uitgegaan dat evenementen 5.000, vakbeurzen 1.750 en consumentenbeurzen 3.330 bezoekers per dag aantrekken. De ervaring leert dat de meeste bezoekers tussen 10.00 en 14.00 uur arriveren en dat zij tussen 12.00 en 18.00 uur weer vertrekken.



Indien blijkt dat de beursaccommodatie meer aantrekkingskracht heeft dan verondersteld, dan zal het bezoekersaantal hoger uitvallen. Vandaar dat in dit MER ook een situatie met 300.000 bezoekers per jaar is beschouwd.

De meeste bezoekers zullen met de auto naar het complex komen. In deze studie is ervan uitgegaan dat, afhankelijk van het type beurs, 70 tot 80% van de bezoekers met de auto komt. Hierbij is gerekend met een gemiddelde bezettingsgraad van 2,5. Voorgaande cijfers zijn onder meer gebaseerd op aannamen van het Nederlands Congresbureau en op ervaringen van de Vereniging Nederlandse Congresbelangen, waarbij zo goed mogelijk rekening is gehouden met de lokale situatie.

Wat zijn de verwachte verkeerseffecten?

Verkeersdruk Stappegoorweg

Als gevolg van de realisatie van het bioscoop- annex beurscomplex zal de verkeersdruk op de Stappegoorweg toenemen. De toename is het grootst in de situatie dat de meeste bezoekers in de bioscoop en/of de beurs worden verwacht (variant A). Ten opzichte van de autonome situatie, de toekomstsituatie op grond van vastgesteld beleid doch zonder bioscoop of beurs, is de verkeersdruk bij een normale situatie een factor 5 hoger. Als sprake is van een filmmarathon bedraagt deze factor 10.

In de twee andere beschouwde varianten (B: avondspitsperiode, C: voetbalwedstrijd) is de toename minder groot. Dit wordt veroorzaakt doordat op deze momenten de absolute omvang van het autonome verkeer groter is dan in variant A, terwijl de absolute omvang van het bezoek aan het bioscoop- annex beurscomplex minder omvangrijk is dan in variant A.

De vormgeving van de Stappegoorweg is zodanig dat geen grote doorstromingsproblemen worden verwacht. Op het meest noordelijke gedeelte van de weg, tussen de Ringbaan Zuid en de inrit naar het parkeerterrein voor het zwembad, is voldoende restcapaciteit aanwezig om het extra gegenereerde verkeer op te vangen. Op het gedeelte vanaf de genoemde inrit tot de rotonde ter hoogte van de bioscoop kunnen wel opstoppen voorkomen. Met name bij extreme drukte (filmmarathon, hoge aantrekkingskracht beurs, voetbalwedstrijd) zal de wegcapaciteit hier tekortschieten. Ondanks dat deze situatie niet dagelijks zal voorkomen, wordt aanbevolen om een vervolgstudie uit te voeren naar het nut en de noodzaak alsmede de ruimtelijke c.q. fysieke mogelijkheden van capaciteitsverruimende maatregelen alhier.

Verkeersdruk Ringbaan Zuid

De verkeersdruk op de Ringbaan Zuid zal ook toenemen als gevolg van de bouw van het bioscoop- annex beurscomplex, alleen heeft dit minder vergaande consequenties dan op de Stappegoorweg. Aangezien de Ringbaan Zuid een belangrijke verkeersader in het stedelijke verkeersnetwerk is, worden nu reeds relatief grote hoeveelheden autoverkeer over deze weg afgewikkeld. Het extra verkeer dat door de megabioscoop en de



beurshal wordt gegenereerd, valt bij de huidige verkeersintensiteiten op deze weg als het ware in het niets. Hierdoor worden in geen van de beschouwde alternatieven en varianten doorstromingsproblemen op de Ringbaan Zuid verwacht.

De afwikkelingskwaliteit op het met verkeerslichten geregelde kruispunt Ringbaan Zuid - Stappegoorweg heeft wel bijzondere aandacht. Het is niet bekend of de nieuwe verkeersstromen eenvoudig binnen de huidige cyclustijden van de verkeerslichten kunnen worden ingepast. De gemeente Tilburg voert in eigen beheer een nadere studie uit naar de verkeersafwikkeling op dit punt.

Sluipverkeer

Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de bouw van het bioscoop- annex beurscomplex sluipverkeer veroorzaakt op het onderliggend wegennet. De beoogde locatie is immers goed bereikbaar vanaf de Ringbaan Zuid waarop zich geen doorstromingsproblemen voordoen. Daarnaast is de Ringbaan Zuid onderdeel van het ringwegenstelsel van Tilburg, waarmee aansluiting op belangrijke regionale en nationale hoofdwegen is gewaarborgd.

Parkeren

Bij de bouw van het bioscoop- annex beurscomplex is voorzien in 1.250 nieuwe parkeerplaatsen, waarvan 600 in een parkeerkelder. Dit aantal blijkt voldoende om tijdens normale situaties het parkeren op 'eigen terrein' op te lossen. Parkeeroverlast in de omgeving zal dan dus niet voorkomen.

Bij een filmmarathon of bij extreme drukte in de beurshal is de 'eigen' parkeercapaciteit onvoldoende. Dan is een overloop naar parkeervoorzieningen in de nabije omgeving onvermijdelijk. Aangetoond is dat deze overloop in het Stappegoorgebied kan worden opgevangen, omdat Kinopolis en de beursexploitant enerzijds en Fontys Hogescholen anderzijds de intentie hebben een overeenkomst op te stellen zodat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk wordt.

De realisatie van het bioscoop- annex beurscomplex biedt mogelijkheden om de parkeersituatie tijdens voetbalwedstrijden (variant C) te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Op de momenten dat een voetbalwedstrijd wordt georganiseerd, zijn namelijk niet alle parkeerplaatsen in en voor de megabioscoop nodig voor bioscoopbezoekers. Uitgangspunt in dit MER is immers dat afspraken worden gemaakt, zodat wordt voorkomen dat beurzen, evenementen en/of filmmarathons samenvallen met een voetbalwedstrijd. Het voorgaande biedt kansen om het parkeren tijdens voetbalwedstrijden binnen het Stappegoorgebied op te lossen. Uiteraard zullen hierover nadere afspraken met Kinopolis en de beursexploitant gemaakt moeten worden.



Wat zijn de verwachte milieueffecten?

Geluidshinder door het in bedrijf zijn van de activiteit

Luchtbehandelingskasten en koeltorens op het dak, alsmede luchtafzuiginstallaties in de gevel van een gebouw zorgen voor geluiden die omwonenden als hinderlijk kunnen ervaren. Aangezien het technische ontwerp van de beursshal nog onduidelijk is, is alleen de megabioscoop getoetst aan de landelijke normen. Akoestisch onderzoek toont aan dat de megabioscoop (zowel bij een normale situatie als bij een filmmarathon) voldoet aan de normstelling van 50 dB(A) bij de dichtstbijzijnde woningen.

Geluidshinder door de verkeersaantrekkende werking van de activiteit

De openstelling van het bioscoop- annex beurscomplex zorgt voor een toename van de verkeersdruk op de Ringbaan Zuid en de Stappegoorweg. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de verkeerstoename op de Ringbaan Zuid slechts tot een beperkte toename van de geluidsbelasting op de gevel leidt. Problemen zullen zich hier niet voordoen. Op de Stappegoorweg leidt de toename van de verkeersdruk wel tot problemen. Tijdens het maatgevende moment van de voorgenomen activiteit (normale situatie bioscoopbezoek) wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) met 5 dB(A) overschreden. Echter, voor de betreffende woningen is nu reeds een hogere grenswaarde -68 dB(A)- vastgesteld. Daarmee veroorzaakt de realisatie van de megabioscoop niet een nieuw probleem.

Luchtverontreiniging veroorzaakt door de activiteit

De uitstoot van milieubelastende stoffen door verkeer van en naar het bioscoop- annex beurscomplex veroorzaakt geen probleem. Uiteraard zal de totale uitstoot van milieubelastende stoffen in kwantitatieve zin toenemen; er is immers meer verkeer. Echter, op het drukste moment in de huidige en de autonome situatie (avondspitsperiode) doen zich geen problemen voor. Aangezien het verkeer van en naar het bioscoop- annex beurscomplex op dit moment beperkt qua omvang is, is ook de extra uitstoot van schadelijke stoffen minimaal.

Externe veiligheid

De realisatie van het bioscoop- annex beurscomplex ondervindt geen nadelige invloed van de externe risicocontouren die samenhangen met het vervoer van gevaarlijke stoffen over Rijksweg A58 en de LPG-opslag langs de Abcoveneseweg.

Bodem en water

De realisatie van het bioscoop- annex beurscomplex heeft geen nadelige invloed op het aspect bodem en water.

Ecologie en landschap

Bij de realisatie van het bioscoop- annex beurscomplex worden de bestaande structuren zo goed mogelijk ingepast en blijven dus zo veel mogelijk bespaard.



Ruimtegebruik

Door een geïntegreerd bioscoop- annex beurscomplex wordt kostbare ruimte bespaard. Uitgangspunt is dat beide voorzieningen zo veel mogelijk van elkaars ruimten gebruikmaken. Er is voorzien in een gezamenlijke entree en kleinschalige ondersteunende horecafaciliteiten, alsmede dubbelgebruik van parkeervoorzieningen, waarvan een deel ondergronds zal worden gerealiseerd.

Sociale veiligheid

Het bioscoop- annex beurscomplex wordt voorzien van een bewakingsdienst en goede buitenverlichting. Dit heeft een positief effect op het veiligheidsgevoel dat mensen, met name in de avond- en weekenduren, ervaren.

Welke maatregelen omvat het meest milieuvriendelijke alternatief?

In het meest milieuvriendelijke alternatief worden diverse maatregelen aangedragen, die vanuit milieu-oogpunt zorgdragen voor een goede inpassing van het bioscoop- annex beurscomplex in de omgeving. Kansrijke maatregelen lijken:

- het reguleren van parkeren op 'eigen terrein' (de gemeente en Kinopolis hebben reeds overeenstemming bereikt over de verkeerscirculatie op het parkeerterrein);
- het ontwikkelen van parkeerreguleringsbeleid voor het gehele Stappegoorgebied, waarbij de nadruk ligt op dubbelgebruik van de voorzieningen;
- het voorzien in hoogwaardige stallingsvoorzieningen voor fietsverkeer op een logische plaats tussen de aanrijroute en de entree tot het complex;
- het instellen van een rechtstreekse buspendel tussen het station en het bioscoop- annex beurscomplex (Kinopolis en vervoersmaatschappij BBA zijn hierover reeds vergaand in gesprek).



1 Inleiding

1.1 Aanleiding van de studie

Algemeen

In 1999 heeft Kinopolis Nederland BV het initiatief genomen om op korte termijn een bioscopencomplex in Tilburg te realiseren. Het complex omvat een megabioscoop bestaande uit 16 filmzalen met in totaal 5.000 stoelen, ontvangstruimten en enkele horecavoorzieningen [1]. Tussen gemeente en initiatiefnemer is afgesproken dat in een tweede fase een beursaccommodatie van circa 10.000 m² vloeroppervlakte aan het complex wordt toegevoegd. Hierbij wordt niet voorzien in een eigen toegang naar de beurshal. De beurshal maakt mede gebruik van de entrees en aanvullende voorzieningen van de bioscoop.

Waarom dit rapport?

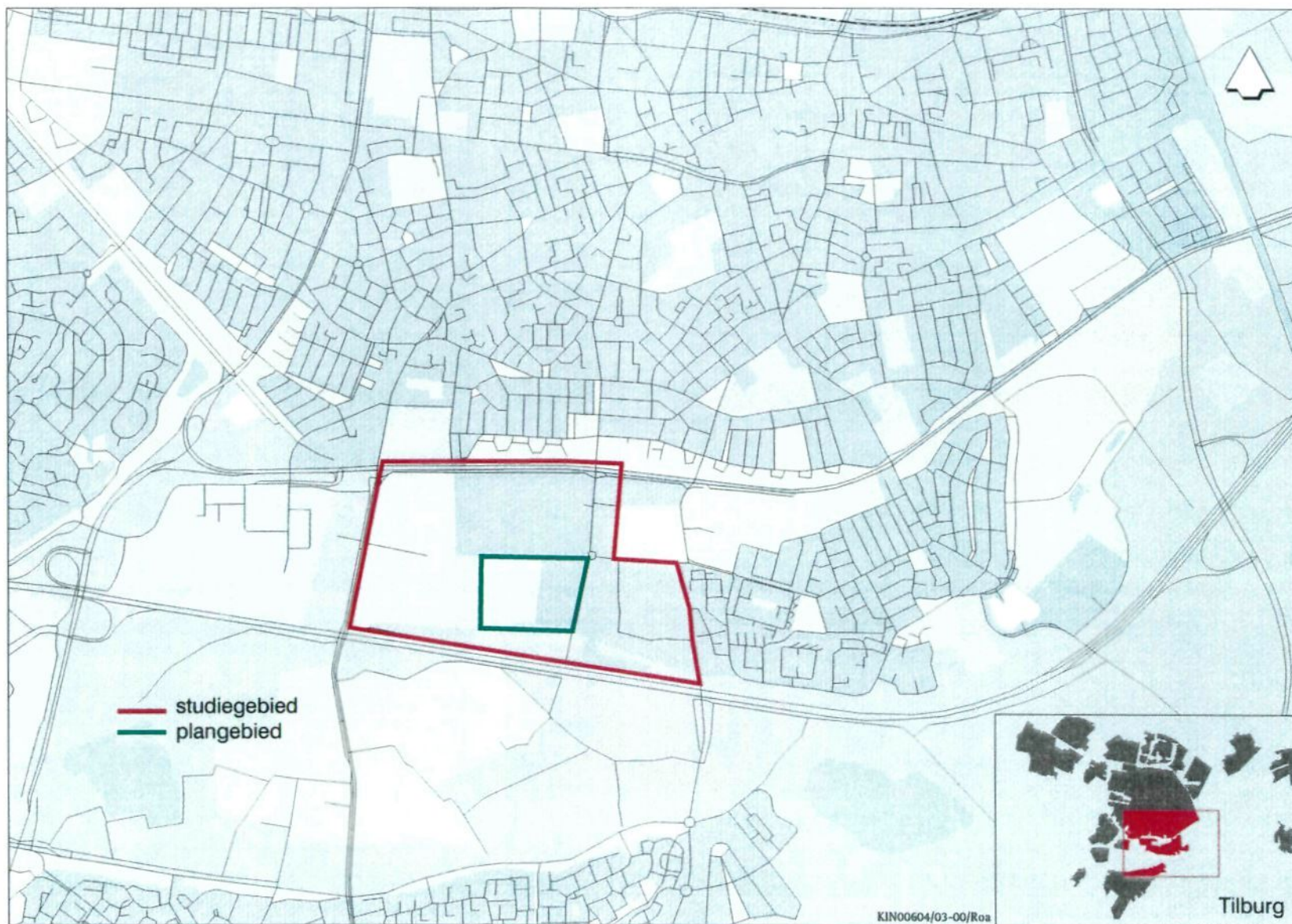
Volgens het 'Besluit milieu-effectrapportage' uit de Wet milieubeheer moet bij de aanleg van een recreatieve of toeristische voorziening die meer dan 500.000 bezoekers per jaar aantrekt, een milieu-effectrapportage (m.e.r.) worden doorlopen [2]. De verwachting is dat alleen al als gevolg van het in bedrijf zijn van de megabioscoop jaarlijks circa 850.000 bezoekers worden verwacht. Daarnaast heeft de beursaccommodatie voldoende potentie om op jaarbasis ruim 200.000 bezoekers aan te trekken. Derhalve is de realisatie van het bioscoop- annex beurscomplex m.e.r.-plichtig. Dit betekent dat een milieu-effectrapport (MER) moet worden opgesteld, voordat de bestemmingsplanherziening voor de betreffende locatie (Stappegoor) kan worden vastgesteld. Vooruitlopend op het bestemmingsplan wil de gemeente medewerking verlenen aan de realisatie van de megabioscoop door een artikel 19-procedure (WRO) te doorlopen.

Bedoeling van de m.e.r.-studie is dat de milieueffecten van het voorgenomen initiatief (hier de realisatie van de megabioscoop op locatie Stappegoor in Tilburg) en het planalternatief (hier de realisatie van de megabioscoop en de beurshal op locatie Stappegoor) inzichtelijk worden gemaakt. Conform de richtlijnen, die door het bevoegd gezag zijn vastgesteld, ligt het zwaartepunt in deze m.e.r.-studie op de gevolgen van het verkeer van en naar het bioscoop- annex beurscomplex [3,4]. Het resultaat van deze studie is opgenomen in voorliggend MER.

Participanten in deze m.e.r.-studie

De m.e.r.-studie wordt uitgevoerd in opdracht van de initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit, Kinopolis Nederland. De initiatiefnemer heeft Goudappel Coffeng BV opdracht verleend om, in samenwerking met Tauw bv, voorliggend MER op te stellen.

Het bevoegd gezag (hier de raad van de gemeente Tilburg) beslist of het MER voldoet aan de gestelde eisen en dus of de voorgenomen activiteit of het planalternatief door-



Figuur 1.1: Plan- en studiegebied



gang vindt. Het bevoegd gezag krijgt hierbij adviezen van de Commissie voor de milieueffectrapportage, kortweg Cmer.

1.2 Afbakening plan- en studiegebied

In een m.e.r.-studie wordt normaliter onderscheid gemaakt in het plangebied enerzijds en het studiegebied anderzijds. Hierbij is het plangebied gedefinieerd als de directe ruimte, waarop de voorgenomen activiteit zal worden gerealiseerd. In onderhavige studie komt het plangebied overeen met het braakliggend terrein in het Stappegoor-gebied. Dit gebied wordt omringd door de ijshal, het justitieel complex Koning Willem II, de stadsspoorthal, een tuindersbedrijf en de Stappegoorweg (zie figuur 1.1). Het studiegebied is gedefinieerd als het gebied waar nog gevolgen merkbaar kunnen zijn van de voorgenomen activiteit. Het studiegebied is dus altijd omvangrijker dan het plangebied. In dit MER omvat het studiegebied het gehele Stappegoor-gebied. Dit betekent dat het studiegebied wordt begrensd door Rijksweg A58, de Goirleseweg, de Ringbaan Zuid en de Stappegoorweg. De bebouwing langs de twee laatstgenoemde wegen is eveneens onderdeel van het studiegebied (zie figuur 1.1).

1.3 Leeswijzer

Opbouw van het rapport

In hoofdstuk 2 worden het doel van het initiatief en de probleemstelling van deze m.e.r.-studie beschreven. Het hoofdstuk gaat in op de filosofie achter megabioscopen en op marktonderzoek naar een megabioscoop en een beurshal in Tilburg. Aangegeven wordt waarom locatie Stappegoor is gekozen. In hoofdstuk 3 passeren het overheidsbeleid en de relevante besluiten de revue. Gezien de regionale en lokale functie van de megabioscoop, wordt de nadruk gelegd op de (on)mogelijkheden vanuit het provinciale en gemeentelijke beleid. Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van het studiegebied voor de huidige situatie en de verwachte situatie bij autonome ontwikkelingen. De nadruk wordt hierbij gelegd op de ruimtelijke invulling, het verkeer en vervoer en de leefbaarheid in het gebied. Hoofdstuk 5 gaat in op de essentiële kenmerken van de voorgenomen activiteit (realisatie megabioscoop) en van het planalternatief (realisatie megabioscoop en beurshal). Daarnaast wordt in dit hoofdstuk aangegeven welke varianten binnen de voorgenomen activiteit en het planalternatief worden beschouwd. In hoofdstuk 6 worden de effecten van de voorgenomen activiteit en het planalternatief beschreven. Eerst wordt de beoogde locatie op hoofdlijnen getoetst, waarna dieper wordt ingegaan op de effecten ten aanzien van verkeer en milieu. Het hoofdstuk eindigt met een gevoeligheidsanalyse, zodat duidelijk wordt wat de gevolgen zullen zijn als blijkt dat de veronderstelde uitgangspunten in de praktijk anders uitvallen. In hoofdstuk 7 wordt het meest milieuvriendelijke alternatief beschreven. Aangegeven wordt hoe het milieu een volwaardige plaats krijgt binnen de voorgenomen activiteit.



In hoofdstuk 8 worden de leemten in kennis beschreven, alsmede een overzicht gegeven van aandachtspunten die van belang zijn voor de evaluatie achteraf.

Literatuurverwijzing

Achter in het rapport is een overzicht opgenomen van de geraadpleegde literatuur. Voor elk document is een nummer tussen haakjes, bijvoorbeeld [1], opgenomen. Dit nummer komt overeen met de bronvermelding die in de tekst wordt gehanteerd.

Begrippen en afkortingen

In voorliggend MER zijn enkele 'technische' termen en/of afkortingen gehanteerd. Een toelichting hierop is gegeven in de verklarende woordenlijst die achter in het rapport is opgenomen.



2 Doel van het initiatief en probleemstelling m.e.r.

Over de afgelopen jaren is een grote groei waar te nemen in de ontwikkeling van de aard en de omvang van bioscopen, zowel in binnen- als buitenland. Door vernieuwingen in de filmindustrie, maar ook door nieuwe marktconcepten in het aanbod van films wordt ingespeeld op een grotere behoefte om films te gaan zien, ook onder niet-traditionele bioscoopbezoekers. Het marktconcept voor de megabioscopen heeft als belangrijkste uitgangspunten:

- een goede en directe bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en fiets;
- goede parkeer- en stallingsfaciliteiten;
- een eenvoudig stelsel van aanvangstijden en prijzen.

Het publiek van de nieuwe megabioscoop is vooral afkomstig uit Tilburg en directe omgeving (tot circa 30 à 40 km afstand). Maar de megabioscoop zal ook een aantrekkelijke werking hebben op inwoners op grotere afstand van Tilburg¹.

2.1 Doel van het initiatief

Met de vestiging van een megabioscoop op de locatie Stappegoor in Tilburg heeft Kinopolis als doel het op een bedrijfseconomisch verantwoorde wijze exploiteren van de megabioscoop in Tilburg en omgeving.

In de volgende paragrafen wordt de doelstelling nader toegelicht. Daarbij wordt ingegaan op het concept van c.q. de filosofie achter de megabioscoop en op het recentelijk uitgevoerde marktonderzoek. Ten aanzien van dit laatste wordt onderscheid gemaakt naar de markt voor megabioscopen en de markt voor beurshallen.

2.1.1 De filosofie

De filosofie omtrent megabioscopen is op de eerste plaats het aanbieden van luxueus comfort aan het publiek. Dit comfort wordt geboden in de vorm van een uitstekende beeld- en geluidskwaliteit, zitcomfort en vooral een grote keuze in het filmaanbod. De kwaliteit van het complex wordt vergroot door de bioscoopfunctie te combineren met ondersteunende horecagelegenheden en een kleinschalige winkelvoorziening gerelateerd aan de bioscoop (verkoop van T-shirts, video's, posters en dergelijke). Daarnaast zijn een goede bereikbaarheid (per auto, openbaar vervoer en fiets) en een goede toegankelijkheid van het complex van essentieel belang.

Door de grote keuze aan films trekt de megabioscoop veel families aan die zich kunnen opsplitsen over verschillende zalen. Op hetzelfde moment kunnen de kinderen zich vermaken in het kindermatinee, terwijl de ouders naar een spannende thriller

¹ Zo is bijvoorbeeld bekend dat diverse inwoners van Zuid-Nederland voor bioscoopbezoek naar Antwerpen gaan (bron: Kinopolis en Carp, baanbrekend magazine, nummer 11 d.d. 14 maart 2000).



gaan. Het idee is dat de bioscoop voor elk wat wils biedt. Zodoende zorgen de grote filmkeuze en de kleinschalige aanvullende voorzieningen ervoor dat het bioscoopbezoek weer een gezellig avondje uit wordt².

De grote keuze betekent gemak voor de klant. De bioscoopbezoeker hoeft zich niet meer druk te maken over de keuze via advertenties of andere media. Als er een goede film uitkomt, draait die zeker in de megabioscoop.

Het grote aantal zalen heeft in programmatisch opzicht belangrijke voordelen. Tegelijkertijd kunnen er verschillende soorten films gedraaid worden: romantische, actie-, kinder- en gezinsfilms. Daarnaast kunnen er bij kassuccessen meerdere zalen worden ingezet. Tevens kunnen de films langer blijven draaien en ze hoeven niet direct te verdwijnen wanneer er een nieuwe film in een bepaald genre uitkomt.

Uitgangspunt is dat de bezoeker kan kiezen uit een wekelijks aanbod van 20 films of meer. Dit grote aanbod is nodig om de nieuwe bezoekersgroepen (ouderen, gezinnen, bezoekers uit de regio) aan te trekken en om te kunnen concurreren met de televisie. Het voorgaande betekent dat een complex van 16 zalen is gewenst. Dit grote aantal zalen heeft ook een betere marktpositie ten opzichte van de filmdistributeurs ten gevolge.

Om een hoogwaardige en voor alle zalen vergelijkbare kwaliteit -in beeld en geluid- te kunnen bieden, is een minimumomvang van circa 200 stoelen per zaal nodig.

Tot slot is het vanwege exploitatieredenen noodzakelijk dat een megabioscoop over voldoende zalen en stoelen beschikt. Dit heeft te maken met de grotere spreiding van de vaste kosten en de daardoor relatief lage kosten per extra zetel ten opzichte van de meeropbrengsten. Kinopolis gaat ervan uit dat een stoel gemiddeld op jaarbasis 170 keer is 'uitverkocht'.

2.1.2 Marktonderzoek megabioscopen

Landelijk onderzoek

In een onderzoek van KPMG naar de economische betekenis van megabioscopen wordt op basis van een vergelijking van de bioscoopdichtheid, de bevolkingsdichtheid en de bezoekfrequentie geconcludeerd dat de situatie in Nederland het meest overeenkomt met de bioscoopmarkt in Duitsland en België. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat op basis van ervaringen in het buitenland (Duitsland en België) met de realisering van megabioscopen verwacht mag worden dat het totaal aantal bioscoopbezoekers fors zal stijgen. Hierbij wordt uitgegaan van een stijging van 45 tot 60% [5].

² Opgemerkt wordt dat de bioscoopexploitant niet de intentie heeft om de horecafaciliteiten te ontwikkelen tot een 'hoogwaardig' niveau of dat deze autonoom functioneren; de exploitatie-uren zullen worden gekoppeld aan de openingstijden van het bioscoop- annex beurscomplex. Het is immers niet de bedoeling om het vertrekkende publiek lang 'vast te houden'. Zij moeten op het parkeerterrein weer ruimte vrijmaken voor de bezoekers van de volgende voorstelling. Derhalve zal de horeca zich alhier vooral op de verkoop van fast-foodartikelen richten.



Lokaal onderzoek

In opdracht van de gemeente Tilburg is nader onderzoek gedaan naar de marktsituatie voor bioscopen in Tilburg en omgeving [6]. Hierin is aangegeven hoe het bioscoopbezoek zich (inter)nationaal ontwikkelt. Hierbij is het algemene beeld dat de bezoekersaantallen in de jaren '80 sterk zijn afgenomen. Deze negatieve trend is doorbroken door de komst van megabioscopen. Sinds het operationeel zijn van de megabioscopen in België en Duitsland is het aantal bezoekers daar fors toegenomen. Dit sluit aan bij het resultaat van het KPMG-onderzoek.

Er is sprake van een proces van schaalvergroting in de bioscoopsector, vergelijkbaar met andere sectoren in de amusementsmarkt. Deze schaalvergroting wordt gedeeltelijk ingegeven vanuit de vraagzijde (behoefte aan ruimer aanbod en meer diversiteit). Anderzijds door beperkingen van het huidige aanbod. Hierbij betreft het de geringe fysieke mogelijkheden en hoge grondprijzen in binnensteden. Bovendien zijn binnensteden minder geschikt voor sommige doelgroepen en minder geschikt vanuit bedrijfsvoering geredeneerd ('economies of scale').

Daarnaast is sprake van een tegenreactie op een toename in het aanbod. Onder de noemer 'meer van hetzelfde' en grotere concurrentie wordt een aantal ontwikkelingen verwacht:

- het alternatieve circuit profileert zich meer (voorbeelden in Keulen en Antwerpen tonen aan dat de art-houses daar na de komst van multiplexen een sterkere marktpositie hebben ingenomen;
- bestaande binnenstadbioscopen herinvesteren in productverbetering/-vernieuwing;
- voor zover haalbaar, werken kleinere exploitanten (samen) aan kwaliteitsverbeteringen.

Ten slotte wordt geconstateerd dat Tilburg qua aanbod, evenals Breda, sterk achter blijft bij steden als Den Bosch en Eindhoven.

Het onderzoek [6] concludeert verder:

- Op basis van groeiverwachtingen van in Nederland actieve exploitanten, distributeurs en buitenlandse voorbeelden lijkt een gemiddeld groeipotentieel van circa 40% over een periode van 5 jaar op landelijk niveau realistisch. Deze groei lijkt alleen realistisch door de marktverruimende werking van een grootschalig en modern bioscoopcomplex waarvoor de bezoeker bereid is een grotere afstand af te leggen en kan besluiten 'op de gok' een bezoek te brengen.
- In alle gevallen heeft de vestiging van een (perifere) megabioscoop een sterk marktvergroterend effect gehad. Door deze op veilige, goed bereikbare plaatsen gelegen complexen met ruime parkeervoorzieningen wordt een nieuw publiek aangetrokken dat minder op de grote stad is georiënteerd (ouderen, niet-stedelijke bevolking). Belangrijke oorzaken voor non-participatie van de verschillende groepen in de huidige situatie zijn de gezinssituatie (kleine kinderen: gebrek aan tijd en geld) en de ligging van de bioscoop in stadscentra (druk, onveilig, par-



- keerproblemen). Daarnaast speelt gebrek aan comfort, service, kwaliteit en prijs een rol.
- Binnenstadsbioscopen ondervinden doorgaans in het begin negatieve gevolgen van de aanwezigheid van een megabioscoop (de bezoekersaantallen lopen terug). Op termijn treedt echter (deels) herstel op van de bezoekerscijfers door differentiatie, productverbetering e.d.
 - De effecten op het uitgaansbezoek in de binnenstad zijn per saldo positief; de terugloop van bezoekers aan de binnenstadsbioscopen wordt (ruimschoots) gecompenseerd door het bezoek aan de binnenstad na afloop van de voorstelling in de megabioscoop.

Locatiekeuze

In het navolgende wordt de keuze voor de beschouwde locatie Stappegoor nader toegelicht. Hierbij wordt duidelijk gemaakt waarom het initiatief zich richt op deze locatie en daarom deze inrichtings-MER is opgesteld.

Vanwege het lokale én regionale marktbereik van haar bioscoopcomplexen is de bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer voor Kinopolis een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Daarom wordt geopteerd voor vestiging op een (semi-)perifere locatie c.q. een stadsrandlocatie die vanuit zowel de regio als de (binnen)stad goed bereikbaar is. De locatie Stappegoor-west voldoet aan deze criteria vanwege de goede ontsluiting door zowel lokale als regionale invalswegen, (regionaal) openbaar vervoer en fietsverbindingen.

Bovendien strookt vestiging van de megabioscoop met de aanwijzing van dit gebied voor invulling met grootschalige leisurefuncties. Deze ruimtelijk-functionele ontwikkeling is vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten Stappegoor [7] die na instemming van de toenmalige commissie Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw (ROS) eind 1997 door het College van Burgemeester en Wethouders is vastgesteld.

De gemeente heeft vestiging op de locatie Stappegoor-west op basis van planologische, stedenbouwkundige en verkeerskundige criteria afgewogen ten opzichte van inpassing in of nabij de binnenstad. Enerzijds is onderzocht of het ruimtebeslag van het bioscoopconcept fysiek kan worden ingepast in of nabij de binnenstad. Daarnaast is opdracht gegeven tot eerdergenoemd marktonderzoek [6] om de effecten op het bestaande bioscoopaanbod en de toegevoegde waarde (marktverruiming) in beeld te brengen voor een binnenstadlocatie en de locatie Stappegoor. Voor een volledig beeld is hierbij tevens de locatie Beekse Bergen in het onderzoek betrokken. Op dat moment had de exploitant van dit recreatiepark namelijk plannen om hier een megabioscoop te vestigen.

Reden voor uitvoering van het onderzoek vormde de veronderstelling dat vestiging in of nabij de binnenstad de grootste toegevoegde waarde voor de stad zou hebben. Achterliggende gedachte was dat in dat geval een groter aandeel van de bezoekers per



openbaar vervoer zou kunnen reizen en bioscoopbezoekers na afloop van de film de horeca zouden bezoeken.

Uit het onderzoek [6] blijkt dat een megabioscoop op een binnenstadslocatie geen regionale functie kan vervullen vanwege een minder goede, c.q. beperkte autobereikbaarheid vanuit de regio (langere reistijden). Het verzorgingsgebied is dan primair de stad zelf. Hierdoor kan vanuit bedrijfseconomisch perspectief alleen een kleiner bioscoopcomplex gerealiseerd worden (circa tien zalen). Het marktonderzoek geeft aan dat een centrale vestiging daardoor niet zal leiden tot een marktverruimend effect. In feite is dan sprake van een toevoeging zonder onderscheidend vermogen ten opzichte van het bestaande bioscoopaanbod. Hierdoor moet worden betwijfeld of er voor de megabioscoop op deze centrumlocatie voldoende draagvlak bestaat. Vestiging op deze locatie zal daarom waarschijnlijk leiden tot sluiting van één van de bestaande bioscopen.

Bovendien is ruimtelijke inpassing op de onderzochte binnenstadslocaties (P. Vreedeplein en stationszone) vanwege het ruimtebeslag van de megabioscoop (circa 20.000 m²) alleen mogelijk indien het complex in meerdere lagen wordt gerealiseerd. Dit strookt echter niet met de visie die Kinopolis heeft op de exploitatie van bioscoopcomplexen (één bouwlaag). Verder blijkt dat ondanks de nabijheid van het centraal station toch circa 70% van de bezoekers per auto zal komen. Uit verkennende studie blijkt dat de afwikkeling van deze bezoekersstromen waarschijnlijk tot verkeers- en parkeerproblemen zal leiden.

Uit het onderzoek [6] is gebleken dat vestiging op de locatie Stappegoor-west wel een sterk marktverruimend effect voor het bioscoopbezoek zal sorteren. Dit effect treedt in mindere mate op in geval van vestiging op de Beekse Bergen. Op deze locatie zullen vanwege de grote afstand tot de Tilburgse binnenstad bioscoopbezoekers na de filmvoorstelling geen bezoek brengen aan de horeca in de Tilburgse binnenstad. Op basis van case-studies blijkt dat in algemene zin (perifeer gelegen) megabioscopen in eerste instantie leiden tot een daling van het bezoek aan de bestaande binnenstadsbioscopen, maar dat het bezoekersaantal zich doorgaans na enkele jaren én na het realiseren van een kwaliteitsimpuls weer stabiliseert op het oude niveau. Daarnaast wordt een (eventuele) terugloop in het bezoek aan de binnenstadsbioscopen ruimschoots gecompenseerd doordat bezoekers van de megabioscoop na afloop van de film vaak nog iets gaan drinken in de binnenstad. Uit praktijksituaties is gebleken, dat dit aantal kan oplopen tot circa 40 à 50% van de bezoekers van de megabioscoop. Per saldo zijn de effecten op het uitgaansbezoek in de binnenstad dus positief. Aangenomen mag worden dat dit effect zich ook in Tilburg zal voordoen vanwege de vrij geringe afstand van het Stappegorgebied tot de binnenstad. Uitbreiding van het huidige openbaar-vervoeraanbod door uitvoering van het Tilburgs Openbaar Vervoerplan (zie paragraaf 3.1.3) en het instellen door Kinopolis van aanvullende buspendels in de avonden/weekend tussen het Stappegorgebied en de binnenstad (zie paragraaf 7.2) zullen hieraan verder bijdragen.



Op 9 juli 1999 hebben de raadscommissies Economie, Financiën, Grondzaken en Binnenstad (EFGB) en Ruimtelijke Ordening, Openbare werken, Verkeer en Vervoer (ROV) ingestemd met het voorstel van het College van Burgemeester en Wethouders om medewerking te verlenen aan de vestiging van een megabioscoop op Stappegoor [8]. Basis voor deze afweging vormde de hiervoor beschreven onderzoeksresultaten. Vestiging van de megabioscoop op de locatie Stappegoor heeft de meest toegevoegde waarde voor de stad omdat er sprake is van een onderscheidend vermogen ten opzichte van het bestaande aanbod met een sterke toename van het totale bioscoopbezoek. Verder biedt deze locatie de mogelijkheid om aan het bioscoopcomplex een beurs- en evenementenaccommodatie toe te voegen. De gemeente is met de initiatiefnemer overeengekomen dat in een tweede fase een beurs- en evenementenaccommodatie aan het bioscoopcomplex wordt toegevoegd.

Door op deze wijze functies te combineren ontstaat een complex met een regionale uitstraling waarvan belangrijke (regionaal-)economische spin-off effecten mogen worden verwacht. Het totale project zal daarmee een duidelijke positieve invloed hebben op de marktpositie van Tilburg en een belangrijke toevoeging zijn aan het voorzieningenniveau van de stad. Op de synergie-effecten van deze combinatie van functies wordt nader ingegaan in paragraaf 5.2.1.

Zoals al gesteld passen de bioscoopfunctie en beursaccommodatie in het concept van grootschalige vrijetijdsfuncties op Stappegoor met als thema sport, vrije tijd en leisure en versterken zij de reeds aanwezige en geplande recreatieve voorzieningen in het gebied. Deze locatie biedt ook qua ontsluiting en parkeren goede mogelijkheden. Enerzijds kan op eigen terrein worden voorzien in parkeerplaatsen en anderzijds ligt medegebruik van de reeds aanwezige parkeerplaatsen voor de hand.

Nadat de raadscommissies EFGB en ROV hadden ingestemd met het voorstel, heeft de initiatiefnemer de locatie Kempenbaan-West op hoofdlijnen getoetst. Daarbij is gebleken dat deze locatie sterk perifeer is gelegen. Er zijn nauwelijks verbindingen per openbaar vervoer naar het gebied. Behalve een perifere ligging, is de locatie ook excentrisch gelegen ten opzichte van het Tilburgse verzorgingsgebied. Hierdoor is de locatie niet bijzonder aantrekkelijk voor fietsverkeer. De initiatiefnemer heeft geconcludeerd dat bij nader inzien realisering van de megabioscoop op de Kempenbaan niet wenselijk is. Daarom heeft Kinopolis besloten het initiatief volledig te richten op het leisuregebied Stappegoor.

2.1.3 Marktonderzoek beursaccommodatie

AKRO Consult heeft in opdracht van de gemeente Tilburg in 1995 onderzoek verricht naar de haalbaarheid van een beursaccommodatie in Tilburg. Uit het onderzoek blijkt dat Tilburg voldoende potenties heeft om het aantal beurzen en tentoonstellingen fors uit te breiden. Met name de centrale ligging van Tilburg in Brabant enerzijds en het middengebied van de Benelux anderzijds wordt als een belangrijk pluspunt gezien. Tevens is Tilburg vanuit het potentiële marktgebied goed bereikbaar, zowel met de



auto als per openbaar vervoer [9]. Uitgangspunt is een beursaccommodatie met een regionale functie, waarbij ingezet wordt op een kwalitatief goed programma. Ook vakbeurzen krijgen hierbij nadrukkelijk de aandacht.

Gezien de huidige faciliteiten in Tilburg voor het organiseren van beurzen en tentoonstellingen en de eventuele uitbreidingsmogelijkheden op deze locaties, ligt nieuwbouw elders voor de hand. In het genoemde onderzoek is een zestal locaties onderzocht, waaronder de Stationszone en het Stappegoorgebied. Om de beschouwde locaties onderling te kunnen vergelijken, is een programma van eisen (PvE) opgesteld. In het PvE is onder meer opgenomen dat de locatie geschikt moet zijn voor een beursshal met een oppervlakte van 10.000 m² en dat er (in de directe omgeving) ruimte moet zijn voor voldoende parkeerplaatsen. Na toetsing van de potentiële locaties, bleek dat alleen het Stappegoorgebied op alle in het PvE opgenomen criteria voldoende tot zeer goed scoorde. Derhalve is deze locatie als enige zeer kansrijk om een beursshal te realiseren.

Een belangrijk voordeel om de megabioscoop en de beursshal op dezelfde locatie te realiseren, is dat synergie wordt verwacht. Beide functies complementeren elkaar. Zo kunnen beide functies van dezelfde entrees en kleinschalige horeca gebruikmaken, waardoor ruimtewinst ontstaat. Ruimtewinst ontstaat ook doordat beperkt dubbelgebruik van zaalaccommodaties mogelijk is, denk bijvoorbeeld aan een klein congres of vergadering in een filmzaal. Daarnaast is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Hierbij is afstemming van de diverse activiteiten in het Stappegoorgebied essentieel. Er moet immers voorkomen worden dat op een bepaald moment te weinig parkeerplaatsen in het gebied beschikbaar zijn. Daarnaast wordt met afstemming van activiteiten bereikt, dat het gebied op zich aantrekkelijk en leefbaar blijft.

2.2 Probleemstelling m.e.r.

Uitgangspunt is de filosofie omtrent megabioscopen en het resultaat van het verkennende marktonderzoek (zie voorgaande paragrafen). Dit betekent dat realisatie van een megabioscoop, aangevuld met een beursshal, op de locatie Stappegoor kansrijk is. De overige beschouwde locaties zijn vanwege planologische, economische en/of verkeerstechnische redenen afgefallen. Uitvoering van een m.e.r.-studie voor deze 'afgefallen' locaties heeft geen meerwaarde. Derhalve betreft voorliggend MER nadrukkelijk geen locatie-MER, maar een inrichtings-MER voor de locatie Stappegoor.

Realisatie van een megabioscoop en een beursshal zal leiden tot een toename van bioscoop- en beursbezoek in algemene zin. Deze toename zal zich uiten in een groei van het aantal verplaatsingen per auto, met het openbaar vervoer en op de fiets. Al deze verplaatsingen hebben gevolgen voor de verkeersdoorstroming en de milieubelasting, vooral de autoverplaatsingen. Het gaat hierbij om geluidshinder, luchtverontreiniging, verkeersonveiligheid en parkeeroverlast.



Voorliggend MER is opgesteld om de milieueffecten van de megabioscoop inzichtelijk te maken en om aan te geven welke maatregelen genomen kunnen worden om de negatieve effecten op het milieu zo veel mogelijk te beperken. Aangezien de omvang van de milieueffecten in sterke mate wordt bepaald door de bezoekersaantallen, worden in dit MER een aantal alternatieven en varianten uitgewerkt en onderzocht (zie hoofdstuk 5).



3 Beleidskader en besluiten

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in relevante regelgeving, plannen en bestuurlijke uitspraken van hogere overheden inzake de locatie van het project. Ook wordt ingegaan op de relevante genomen en nog te nemen besluiten van de gemeente Tilburg. Ten slotte worden de te volgen procedure van de m.e.r. en de relatie met de artikel 19-procedure (WRO) beschreven.

3.1 Relevant beleidskader

De realisatie van megabioscopen is een betrekkelijk nieuw fenomeen in Nederland. Hierdoor bevatten de vigerende overheidsplannen geen specifieke uitspraken ten aanzien van de vestiging van megabioscopen. De beschouwde plannen doen wel in algemene zin uitspraken over de ruimtelijke structuur en de situering van voorzieningen. Overigens wordt in recente plannen nader beleid aangekondigd voor grootschalige voorzieningen.

3.1.1 Het rijksbeleid

De rijksoverheid heeft voor verschillende sectoren beleid geformuleerd. Het beleid ten aanzien van de ruimtelijke ordening is verwoord in de VINEX, het verkeers- en vervoersbeleid is opgenomen in het SVV-II en de grondslag voor het milieubeleid is gelegd in het NMP. Voorgaande plannen worden op dit moment geactualiseerd. Derhalve kunnen op korte termijn nieuwe plannen worden verwacht, waaronder het NVVP en de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening.

De relevante onderdelen van het rijksbeleid hebben hun doorwerking gevonden in de provinciale en gemeentelijke plannen. Aangezien de essentie hiervan in de volgende paragrafen aan de orde komt, wordt het rijksbeleid in dit MER niet verder uitgewerkt.

3.1.2 Het provinciale beleid

De provincie Noord-Brabant heeft diverse beleidsplannen opgesteld. Relevant voor deze studie zijn het 'Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Noord-Brabant, Mobiel blijven!', de 'Handleiding Mobiliteit Ruimtelijke Plannen' en het 'Uitwerkingsplan Stadsregio Tilburg' als uitwerking van het streekplan.

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Noord-Brabant, Mobiel blijven!

In het verkeers- en vervoersbeleid staat de relatie met andere beleidssectoren centraal. Daarmee wordt verkeer en vervoer niet langer los gezien van ruimtelijke ordening, milieu, economie, natuur en zorg. Benadrukt wordt dat verkeer en vervoer ingrijpt op elk van voorgaande sectoren en omgekeerd. Als voorbeeld wordt het milieu genoemd. Het al dan niet realiseren van de taak- en doelstellingen op het gebied van de leefbaarheid wordt in sterke mate bepaald door de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit.



Het beleid is erop gericht om onnodige verplaatsingen te voorkomen, met name binnen het sociale en toeristisch-recreatieve verkeer. Om dit te bereiken, moet aan het openbaar vervoer en de fiets optimale kansen worden geboden. De provincie erkent dat de fiets alleen voor korte verplaatsingen, tot een lengte van circa 7 km, betekenisvol kan zijn [10]. Wordt rekening gehouden met het verzorgingsgebied van de megabioscoop (een straal van circa 30 à 40 km), dan blijkt dat de rol voor de fiets in deze studie hoofdzakelijk beperkt zal blijven tot de inwoners van Tilburg, Goirle en Riel.

De hoofdlijnen van het beleid zijn vertaald naar diverse beleidsaccenten. In dit verband zijn relevant [10]:

- *verkeersstructuur auto*: realiseren nieuwe carpoolpleinen, waarvan twee in of nabij Tilburg (bij de A58/Ringbaan West en langs de N630 bij de wijk Reeshof);
- *verkeersstructuur fiets*: realiseren van samenhangende hoogwaardige fietspaden en voldoende stallingen;
- *verkeersstructuur trein*: uitbreiden capaciteit spoorwegennet (Brabantlijn³ en spoorbrug Ravenstein⁴) en uitvoeren studie interregiospoor Noord-Brabant⁵;
- *autoverkeer*: aansluiten bij het rijksbeleid (verhogen brandstofaccijns, invoering van rekeningrijden of tolheffing op bepaalde locaties etc.) en aanscherpen van het parkeerbeleid;
- *sociaal en toeristisch-recreatief verkeer*: afstemmen verkeersaantrekkende voorziening en ruimtelijke ordening, opstellen mobiliteitsplannen voor attractieparken en evenementen, stimuleren kansrijke initiatieven alternatief vervoer naar verblijfsaccommodaties;
- *parkeren*: provinciebreed uitwerken van regionaal parkeerbeleid;
- *vervoermanagement*: ondersteunen van de activiteiten van het Vervoer Coördinatie Centrum (VCC) Brabant.
- *verkeersveiligheid*: stimuleren (gemeentelijke) aandacht voor de aspecten verkeersveiligheid en sociale veiligheid bij ruimtelijke plannen;
- *ruimtelijke ordening*: herijken van de 'Handleiding Mobiliteit Ruimtelijke Plannen'.

Handleiding Mobiliteit Ruimtelijke Plannen

Door het Rijk is locatiebeleid opgesteld, dat door provincies en gemeenten verder moet worden uitgewerkt en toegepast. Locatiebeleid speelt op verschillende niveaus. Op structuurniveau wordt de afweging gemaakt welke functie naar welke locatie gaat. De gedachte 'de juiste activiteit op de juiste plaats' staat hierbij centraal, waarbij het onderscheid in A-, B- en C-locaties essentieel is. Onder A-locaties, zoals het Centraal Station Tilburg, worden locaties verstaan die zeer goed per openbaar vervoer en op de

³ Voorkomen moet worden dat het personenvervoer op de Brabantlijn (Rotterdam, Breda, Tilburg, Eindhoven, Venlo) wordt verdreven door de verwachte groei van het goederenvervoer naar Duitsland.

⁴ Op de spoorbrug tussen Nijmegen en Oss is nu alleen treinverkeer in één richting mogelijk (enkel-spoor).

⁵ Hieronder worden light-railverbindingen over bestaand spoor verstaan. Verschil met de huidige situatie is dat de frequentie hoger is en er meer haltes zijn, waaronder station Tilburg-Reeshof.



fiets bereikbaar zijn. B-locaties⁶ zijn behalve per openbaar vervoer en op de fiets ook met de auto te bereiken. C-locaties zijn vooral goed ontsloten voor het autoverkeer.

Op locatieniveau worden de gemaakte keuzen in het structuurplan nader uitgewerkt en vastgelegd in een bestemmingsplan. Op dit niveau wordt ervoor gezorgd dat het juiste bedrijf op de juiste plaats terechtkomt. Hierbij wordt onder meer gekeken naar recreatieve voorzieningen. Uit een door de provincie opgestelde voorkeurslijst kan worden afgeleid welke voorzieningen toelaatbaar zijn op een A- of B-locatie. In de lijst zijn geen megabioscopen opgenomen. Wanneer wordt gekeken naar typen voorzieningen die een enigszins vergelijkbaar mobiliteitsprofiel hebben, dan zijn activiteiten zoals publieke, medische en sportvoorzieningen vergelijkbaar met een bioscoop. Genoemde voorzieningen dienen bij voorkeur op een B-locatie te worden gerealiseerd [11]. Opgemerkt wordt dat locatie Stappegoor goede mogelijkheden biedt om het aantal nog te realiseren parkeerplaatsen ten behoeve van het bioscoop- annex beurscomplex relatief beperkt te houden. In het gebied zijn immers al diverse parkeervoorzieningen aanwezig, waardoor dubbelgebruik mogelijk is.

Het inrichtingsniveau is het meest concreet. Op dit niveau wordt immers bepaald hoe de gebieden daadwerkelijk worden ingericht. Er is veel aandacht voor mobiliteitsvriendelijke maatregelen, zoals het realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen en goed bereikbare fietsenstallingen.

Opgemerkt wordt dat de provincie werkt aan een herijking van de handleiding. Uitgangspunt hierbij is het advies dat de VROM-raad begin dit jaar heeft gepubliceerd. De VROM-raad onderkent dat in onze economie, samenleving en cultuur een verdere groei van de mobiliteit een gegeven is. Volgens de raad is afremming van deze groei door het inzetten op compact stadsbeleid, het ABC-locatiebeleid en hogere accijnzen niet realistisch. Derhalve zou dit ruimtelijk beleid gevrijwaard moeten worden van het doel om de mobiliteit proberen terug te dringen. De VROM-raad adviseert om het beleid te richten op de bestrijding van de negatieve gevolgen van mobiliteit. Leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen laten zich immers het beste aanpakken op regionale en/of lokale schaal. Verwacht wordt dat, door de toepassing van nieuwe informatietechnologieën en de invoering van een gevarieerd en/of gedifferentieerd prijsstelsel, infrastructurele voorzieningen veel efficiënter gebruikt kunnen worden.

Uitwerkingsplan Stadsregio Tilburg

Eind 1994 verscheen dit plan van de provincie Noord-Brabant, waarin wordt aangegeven dat de verstedelijkingsas 'hoofdrichting Zuid' (tussen Tilburg en Goirle) moet worden geïntensiveerd. Met name het Stappegoorgebied zou een sterk intermediaire rol moeten vervullen in de versterking van de stadsregionale samenhang in deze

⁶ De provincie hanteert het standpunt dat station Tilburg-West, het geplande station Tilburg Reeshof en het gebied dat op een afstand van 800 à 1.000 m rondom het Centraal Station Tilburg is gelegen, als B-locatie zou moeten fungeren.



hoofdrichting. Deze locatie zou opgewaardeerd moeten worden tot B-locatie. Speerpunt hierbij is het intensiveren van het ruimtegebruik op het terrein in combinatie met een goede ontsluiting van het gebied op het netwerk van openbaar vervoer en fietsverbindingen [12].

3.1.3 Het gemeentelijke beleid

In dit kader is het relevant om te weten welke ruimtelijke ontwikkelingen de gemeente toestaat en in hoeverre het verkeersbeleid aan veranderingen onderhevig zal zijn.

Het vigerend ruimtelijk beleid

De strook ten westen van de Stappegoorweg en Prof. Goossenslaan lag in 1990 nog geheel braak. In het 'Stadsbeheerplan' [13] uit dat jaar is aangegeven dat het terrein beschikbaar is voor nieuwe ontwikkelingen. Ten aanzien van een nieuwe invulling werd destijds nog gedacht dat het terrein zowel in aanmerking kon komen voor uitbreiding van de kazerne als voor kantoren en onderwijs. Tevens werd gewezen op het belang van een groene inrikker op deze locatie.

Een jaar later werd in de 'Profielschets stedelijk knooppunt Tilburg' onderkend dat de stad een bescheiden toeristisch-recreatieve functie vervulde en dat een toename van deze functie de aantrekkingskracht van Tilburg zou moeten vergroten.

Midden jaren '90 is door de gemeente een start gemaakt met de ontwikkeling van het braakliggende gebied. In het gebied is de bouw gerealiseerd van een subtropisch zwembad en een ijssporthal naast het zwembad. In de jaren daarna bleek groeiende behoefte aan ruimte voor grootschalige voorzieningen op het gebied van vrijetijdsbesteding, sport en recreatie. Kenmerken van deze voorzieningen zijn een (buiten)regionaal verzorgingsgebied en veel ruimte en omvangrijke parkeerfaciliteiten. Stappegoor werd bijzonder geschikt geacht voor dergelijke nieuwe ontwikkelingen. In de 'Nota van Uitgangspunten Stappegoor' [7] is deze ontwikkeling uitgewerkt. In 1997 is bestuurlijk besloten om de strook Stappegoor-west te ontwikkelen als leisuregebied.

Op het moment is (nog) geen actueel bestemmingsplan voor het Stappegoorgebied beschikbaar. Het grondgebruik van het gebied is geregeld in het zogenoemde 'Plan van hoofdzaken' daterend uit 1952. In dit plan is aangegeven dat het gebied drie bestemmingen heeft:

- een deel van het gebied is bestemd voor bebouwing met gebouwen voor bijzondere doeleinden;
- een deel van het gebied is bestemd voor bebouwing ten behoeve van agrarische doeleinden;
- een deel van het gebied is bestemd (voor bebouwing) ten behoeve van een begraafplaats.

Voorgaande bestemmingen zijn grotendeels achterhaald, vandaar dat de gemeente werkt aan het opstellen van een bestemmingsplanherziening voor het aangewezen leisuregebied. De voorbereiding hiervan is in volle gang en loopt deels parallel aan deze m.e.r.-studie. Rekening houdend met de recente en verwachte ontwikkelingen in



het gebied heeft de gemeente in het kader van de 'Nota van Uitgangspunten Stappegoor' besloten om op Stappegoor voorzieningen te concentreren die passen binnen het thema vrije tijd, sport en recreatie [7]. Hieronder valt ook een megabioscoop. Het is mogelijk het gehele Stappegoorgebied op een thematische wijze in te vullen, omdat er markt blijkt te zijn voor locaties waar grootschalige (vrijtijds)voorzieningen gevestigd kunnen worden. Bovendien versterkt een thematische invulling, en daarmee de concentratie van grootschalige recreatieve voorzieningen, de aantrekkingskracht van het gebied voor bezoekers en voor nieuwe investeerders en ontstaat de mogelijkheid voor het gezamenlijk benutten van parkeervoorzieningen.

Uitgangspunt is dat de gemeente het Stappegoorgebied zodanig ontwikkelt, dat het gebied de kenmerken van een B-locatie krijgt. Het is daarbij onder meer van belang dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt versterkt. Hoe dit in Tilburg bereikt gaat worden, is hierna aangegeven.

Hét Tilburgs Openbaar vervoer Plan

Dit plan betreft een uitwerking van het in 1998 vastgestelde Verkeerscirculatieplan (VCP) centrum en is nog in voorbereiding. In april 2000 heeft het college van B & W kennis genomen van de voorstellen en deze in procedure gebracht door ze voor inspraak vrij te geven.

Het voorstel is om het huidige vervoersaanbod om te buigen tot drie soorten van lokaal openbaar vervoer: snelle expresslijnen, wijkontsluitende servicelijnen en een Combitax-systeem. De capaciteit en de frequentie van de expresslijnen is hoog. Op deze lijnen rijdt in de spitsperioden, van 06.00 tot 09.00 en van 16.00 tot 19.00 uur, elke tien minuten een bus in beide richtingen [14].

Het plan steekt in op de realisatie van een noord-zuidas (als expresslijn) dwars op het spoor. De as is geprojecteerd tussen het Wagnerplein en Goirle en heeft een dubbele functie. Enerzijds is er de functie om alle belangrijke potentiële ruimtelijke ontwikkelingslocaties, waaronder het Stappegoorgebied, langs deze as onderling te verbinden. Anderzijds draagt de as zorg voor de verbinding tussen de afzonderlijke locaties en het centrum dan wel het station. Met de realisatie van de noord-zuidas krijgt het Stappegoorgebied de kenmerken van een B-locatie. Dit betekent dat de noord-zuidas een positief effect heeft op de vervoerswijzeverdeling naar het gebied. Omgekeerd geldt dat de reeds gevestigde en nog te vestigen recreatieve voorzieningen noodzakelijk zijn om het vervoersvolume op de lijn op een hoger niveau te brengen. Derhalve versterken de noord-zuidas en de realisatie van de megabioscoop/beurshal elkaar.

Vooralsnog zullen reguliere stadsbussen en/of lage-vloerbussen op de noord-zuidas worden ingezet, maar vertramming (of een andere tussenvorm) op termijn is niet uitgesloten. Het is de bedoeling dat in het Stappegoorgebied twee halteplaatsen komen. Een normale in- en uitstaphalte nabij de ijsbaan en een halte voor in-, uit- en overstappen nabij het gebouwencomplex van de Fontys Hogescholen. Laatstgenoemde halte, TOP-halte genoemd, vervult een belangrijke rol voor het overstappen op andere



vormen van openbaar vervoer. Bij de TOP-halte stoppen de expresselijn, de wijkontsluitende servicelijn en touringcars die worden ingezet bij dagtochten en vakanties (zie paragraaf 4.1).

3.2 Relevante gemeentelijke besluiten

3.2.1 Besluiten

Het college van B & W van de gemeente Tilburg heeft medio 1999 besloten om medewerking te verlenen aan de vestiging van een megabioscoop op Stappegoor, mits de megabioscoop onderdeel is (of op termijn wordt) van een complex, waarin tevens een beurshal is gevestigd en mits de initiatiefnemer:

- zorgdraagt voor de ontwikkeling, realisatie en exploitatie van het gehele complex;
- voorziet in een gebouwde parkeervoorziening voor haar bezoekers;
- zorgdraagt voor een passende architectonische uitstraling van het complex, dit in verband met de zichtlocatie vanaf de A58;
- onderzoekt of een buspendel tussen de binnenstad en de megabioscoop kan worden ingesteld om te bevorderen dat bioscoopbezoekers na afloop nog de binnenstad bezoeken.

In juli 1999 hebben de raadscommissies EFGB en ROV met voornoemd besluit ingestemd [8].

3.2.2 Nog te nemen besluiten

Naast de procedure voor het doorlopen van de m.e.r. (zie paragraaf 3.3) en de besluitvorming daarover, dient nog een aantal besluiten te worden genomen alvorens de megabioscoop kan worden gerealiseerd. Hierbij gaat het om wettelijk vereiste besluiten en een aantal niet-formele besluiten.

De besluiten hebben betrekking op de bouw- en milieuvergunning.

Indien in hoofdstuk 6 (effectbeschrijving) blijkt dat bepaalde wegvakken, kruispunten, verkeerslichten en dergelijke aangepast moeten worden, dan moet hierover een besluit worden genomen. Dit besluit kan alleen in het kader van de bestemmingsplanprocedure worden meegenomen, als de voorgestelde maatregelen gelegen zijn in het gebied dat centraal staat in het bestemmingsplan en als de voorgestelde maatregelen niet passen in het vigerende bestemmingsplan.

Tot slot is het uitgangspunt in voorliggend MER dat de volgende publiek-private overeenkomsten worden opgesteld:

- een overeenkomst tussen Kinopolis, de beursexploitant, voetbalorganisatie Willem II en ijshockeyclub de Tilburg Trappers waaruit blijkt dat de partijen de in-



- tentie hebben om niet én tegelijkertijd een voetbal- en een ijshockeywedstrijd te organiseren én een thuiswedstrijd en een filmmarathon of een beurs te houden;
- een overeenkomst tussen Kinopolis, de beursexploitant en Fontys Hogescholen waaruit blijkt dat de partijen de intentie hebben om bij bijzondere situaties bioscoop- en beursbezoekers gebruik te laten maken van de parkeervoorzieningen nabij de onderwijsinstellingen;
 - een overeenkomst tussen Kinopolis, de beursexploitant en vervoersmaatschappij BBA waaruit blijkt dat de partijen de intentie hebben om op drukke momenten buspendels in te zetten tussen de megabioscoop en de binnenstad c.q. het bus- en NS-station.

3.3 Procedure m.e.r. en vrijstelling artikel 19 WRO

Voor de vestiging van de megabioscoop is een herziening van het 'Plan in hoofdzaken' uit 1952 nodig. Hiertoe wordt een bestemmingsplan voor het Stappegoorgebied door de gemeente Tilburg opgesteld. Dit plan is echter nog niet beschikbaar. Om de voortgang van de realisatie van de megabioscoop niet te vertragen, is de gemeente voornemens een anticipatieprocedure ex artikel 19 WRO te doorlopen. Dit betekent dat het vrijstellingsbesluit het m.e.r.-plichtige besluit is.

De artikel 19-procedure (WRO) maakt het mogelijk om vooruitlopend op het beschikbaar komen van het definitieve bestemmingsplan te starten met de bouw van de megabioscoop.

De afstemming tussen de procedure voor de vrijstelling in het kader van artikel 19 van de WRO en de m.e.r.-procedure ten behoeve van de megabioscoop is wettelijk geregeld. De hoofdlijnen hiervan zijn opgenomen in figuur 3.1.

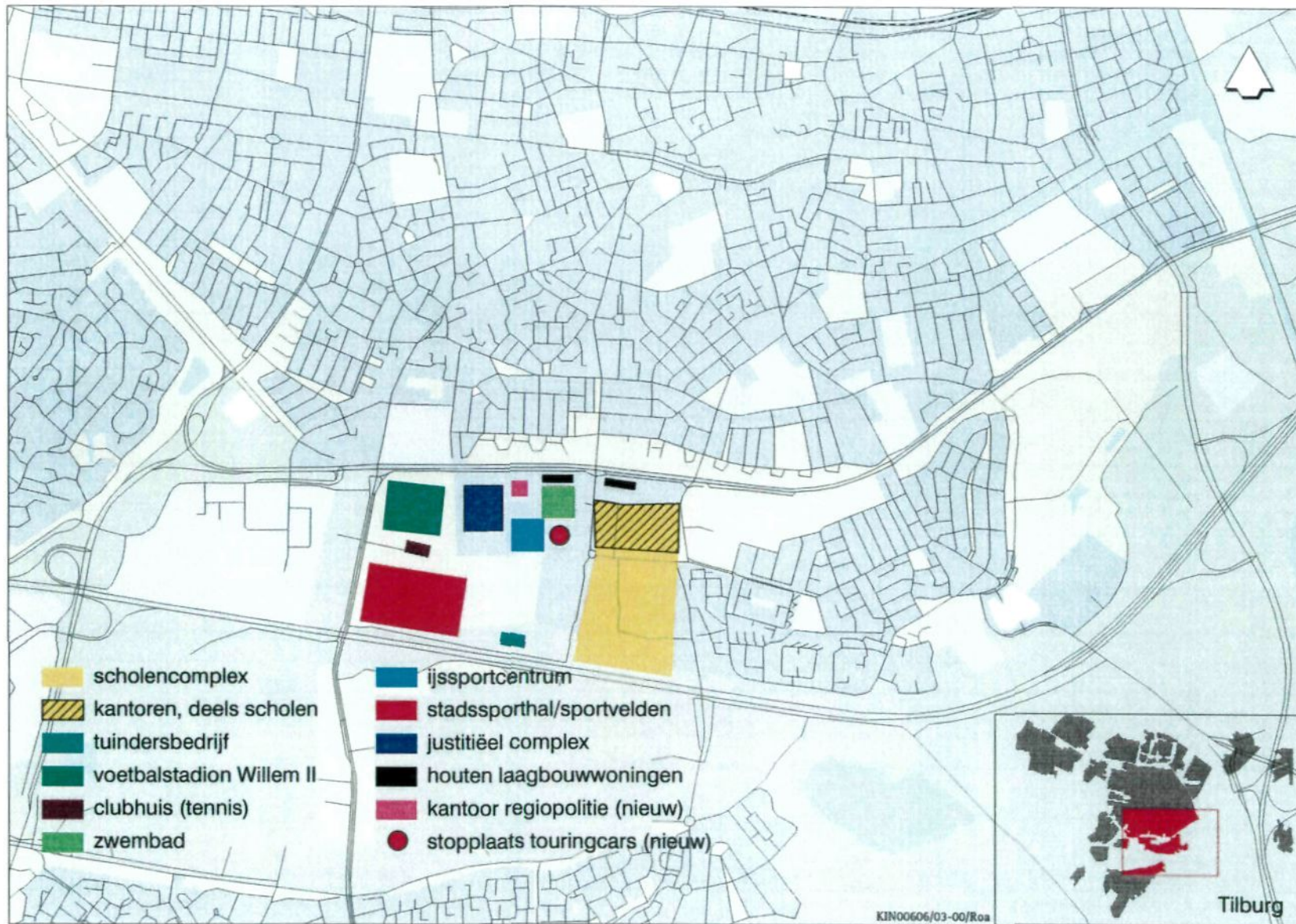
In het bestemmingsplan zullen de volgende kenmerken van de megabioscoop worden vastgelegd:

- aantal bioscoopstoelen (5.000);
- ondersteunende horeca en aan de bioscoopfunctie gerelateerde detailhandel (zie ook paragraaf 5.1.2);
- bouwvlak en -hoogte (circa 15 m exclusief dakopbouw) van bioscoop en van beurshal;
- weginfrastructuur;
- minimaal aantal inpandige parkeerplaatsen (600);
- maximaal aantal uitpandige parkeerplaatsen (650);
- minimale capaciteit fietsenstalling (500).

De m.e.r.-studie ging op 8 juli 1999 van start met de bekendmaking van de startnotitie [1] in Staatscourant nr. 128. Vervolgens zijn de richtlijnen voor de opstelling van dit MER op 28 november 1999 vastgesteld door het bevoegd gezag [4].



Na de bekendmaking van dit MER wordt de mogelijkheid tot inspraak geboden. Tegelijkertijd wordt het rapport aan de Cmer aangeboden ter toetsing. Het bevoegd gezag, zijnde de raad van de gemeente Tilburg, beslist uiteindelijk of de voorgenomen activiteit doorgang vindt.



Figuur 4.1: Voorzieningen in het studiegebied (bestaand en nog te realiseren)



4 Bestaande situatie en autonome ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden de bestaande situatie in het plangebied en de verwachte wijzigingen hierin op grond van vastgesteld beleid beschreven. Deze beschrijving vindt plaats per relevant onderwerp. Achtereenvolgens komen aan de orde: de ruimtelijke inrichting, de verkeersontsluiting, de verkeersdruk, de parkeersituatie en de leefbaarheidssituatie.

4.1 Ruimtelijke inrichting

Gebouwde omgeving

Op Stappegoor zijn reeds diverse voorzieningen gevestigd. Aan de rand van het gebied (oostzijde) zijn onderwijsvoorzieningen -waaronder de Fontys Hogescholen, het ROC Midden-Brabant en de Stichting Bouwopleiding Midden-Brabant- en kantoren geconcentreerd. In de zuidwesthoek zijn de stadsspoorthal inclusief een atletiekbaan en enkele sportvelden gelegen. Tussen de sportvoorzieningen en het scholencomplex bevindt zich een tuindersbedrijf langs de A58.

Aan de noordwestkant van Stappegoor zijn het voetbalstadion van Willem II (met daaronder een bedrijf) en de tennisvelden gelegen. In de noordoosthoek zijn het sub-tropisch zwembad en een ijssportcentrum gebouwd, en tussen het zwembad en het voetbalstadion in staat het justitieel complex Koning Willem II. Tevens staat, op de hoek met de Stappegoorweg, langs de Ringbaan Zuid een tiental laagbouwwooningen (may-crete).

Het middengebied ligt momenteel braak. Op deze locatie wil Kinopolis de megabioscoop realiseren (zie figuur 4.1).

Er zijn plannen in voorbereiding om tussen het justitiële complex en het zwembad nieuwbouw voor de regiopolitie te realiseren. Tevens wordt op Stappegoor, nabij het ijssportcentrum, een opstapplaats voor touringcars gerealiseerd. De reden hiervan is dat de huidige voorziening niet meer voldoet, terwijl de gemeente wel de door de AN-VR-reisorganisatie toegekende status van opstapplaats wil behouden.

In juni 1997 is de startnotitie voor het realiseren van een zogenoemde Skiramide op Stappegoor uitgebracht. Hieronder wordt een multifunctionele accommodatie op het gebied van indoor(wintersport)activiteiten en recreatie verstaan, gecombineerd met hotel- en horecafaciliteiten. Nadat de richtlijnen voor de m.e.r.-studie Skiramide zijn vastgesteld, is feitelijk geen aanvang gemaakt met het opstellen van het MER. De reden hiervoor is dat de initiatiefnemer (nog) geen projectfinanciering heeft kunnen krijgen. Omdat het initiatief vooralsnog niet verder is uitgewerkt, is er geen relevante informatie beschikbaar die kan worden meegenomen in het onderhavige MER. Derhalve wordt de realisatie van een Skiramide in voorliggende MER niet als een autonome ontwikkeling beschouwd. De gemeente Tilburg heeft kenbaar gemaakt dat bij een



eventuele hervatting van de m.e.r.-procedure voor de Skiramide, in dat MER de (milieu)gevolgen voor de combinatie met andere activiteiten (waaronder de megabioscoop en beurshal) onderzocht zullen worden.

Tot slot is onlangs een haalbaarheidsstudie afgerond betreffende de uitbreiding van de ijsspoorthal. Het streven van de gemeente is erop gericht om de hal uit te breiden met een overdekte 400 m-baan.

Kabels en leidingen

In het plangebied bevinden zich uitsluitend de gebruikelijke kabels en leidingen voor de nutsvoorzieningen. De ligging ervan is geen belemmering voor de realisatie van het bioscoop- annex beurscomplex.

Bodem en water

Begin dit jaar heeft in opdracht van de gemeente een bodemonderzoek op de locatie van de megabioscoop en omgeving plaatsgevonden [15]. Het onderzoek heeft tot de volgende resultaten geleid. Het grootste deel van het gebied heeft in het verleden een agrarische bestemming gehad. In zowel de boven- als ondergrond zijn in dat gebied geen verontreinigingen aangetroffen. De ondergrond is op enkele plaatsen licht verontreinigd met PAK en minerale olie. Het grondwater is op sommige plaatsen licht verontreinigd met toluen, naftaleen, xylenen en/of ethylbenzeen. In de huidige situatie leveren de verhoogde gehalten in grond en grondwater geen risico op voor de volksgezondheid. Derhalve heeft de gemeentelijke dienst Wijkzaken, afdeling Milieubeheer geconcludeerd dat vervolgonderzoek niet nodig wordt geacht. De bodemkwaliteit vormt geen bezwaar voor realisatie van het bioscoop- annex beurscomplex.

In het plangebied bevinden zich geen geomorfologisch en aardkundig waardevolle objecten (GEA-objecten). Verder wordt opgemerkt dat zich geen waterlopen in het plangebied bevinden.

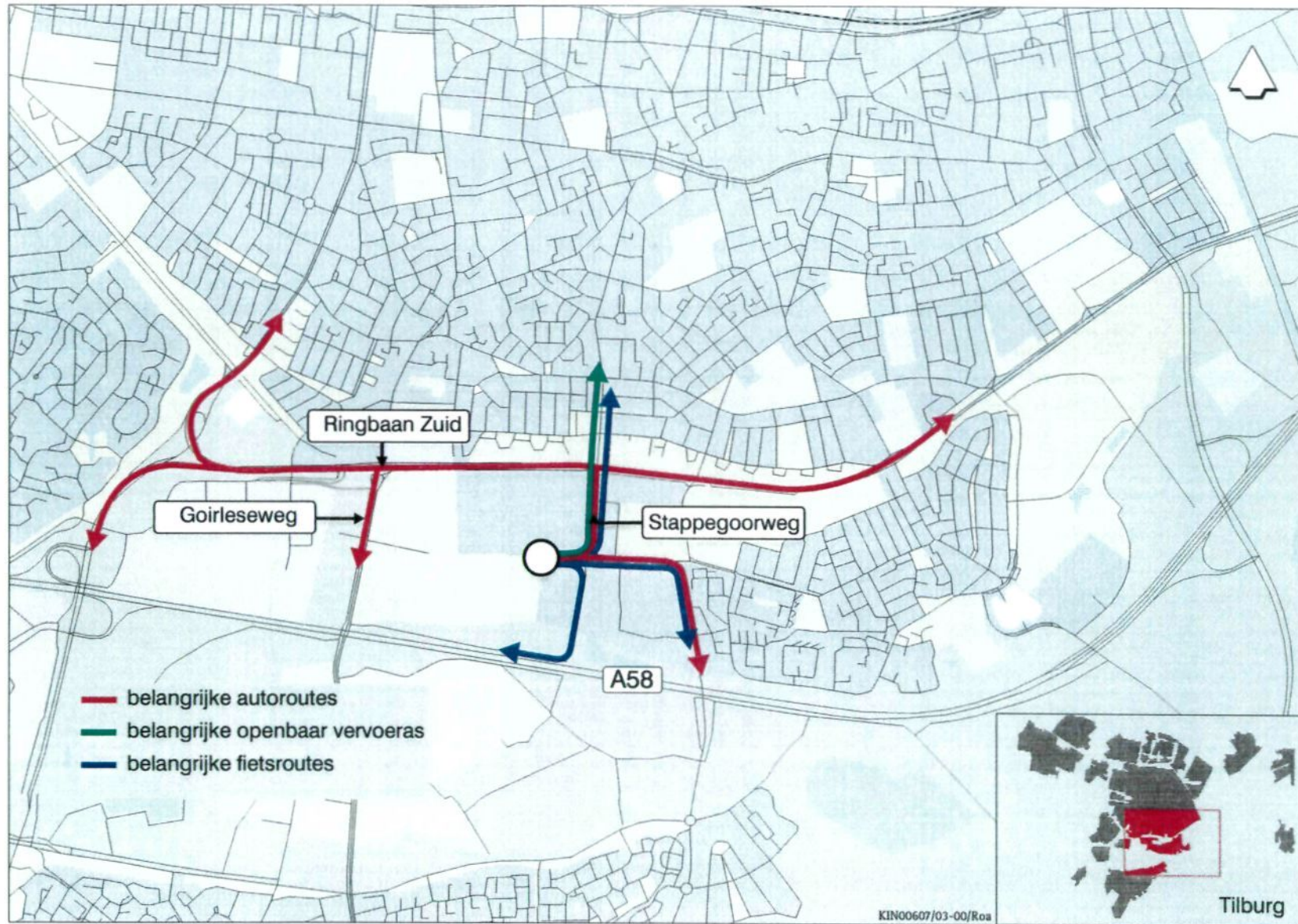
Archeologie

In 1993 heeft ter plaatse een booronderzoek plaatsgevonden [16]. Het onderzoek gaf aan dat het zuidelijk deel van de maïsakker zwaar verstoord is door eerdere ontgroningen. Het wordt mogelijk geacht dat diepere sporen zoals paalgaten nog in de ondergrond aanwezig zijn. Dit kan door verwijdering van de bovengrond worden aangetoond.

Thans wordt aanbevolen om tijdens de bouw van het bioscopcomplex het grondverzet archeologisch te begeleiden. Wanneer eventuele vondsten en sporen worden aangetroffen, worden die schriftelijk geregistreerd.

Ecologie en landschap

Het terrein tussen het tuindersbedrijf en de ijshal ligt momenteel braak en heeft geen duidelijke functie. Een deel van het gebied heeft een (tijdelijk) agrarisch gebruik (maïs-akkers). Het buitengebied dringt hier in zekere mate, als een groene wig, de stad in.



Figuur 4.2: Ontsluitingsstructuur plangebied



Echter, van hoge natuur- of landschappelijke waarde is geen sprake. Er heeft zich naast de maïsakker een pioniersvegetatie ontwikkeld, die geen opmerkelijke landschappelijke karakteristieken met zich meebrengt. Ecologisch waardevolle vegetatietypen of fauna komen niet voor.

In het noordwestelijk deel en ten westen van het plangebied bestaat een groenstructuur met houtwallen. Deze begroeiing vormt een groene afscherming tussen het justitiële complex, de sportterreinen en het onderhavige plangebied. Bij de planontwikkeling van de megabioscoop wordt ernaar gestreefd de groenstructuur zo veel mogelijk te handhaven en in te passen.

4.2 Ontsluiting van het plangebied

Autoverkeer

Bijna alle voorzieningen in het Stappegoorgebied zijn ontsloten via de Stappegoorweg. Slechts een aantal voorzieningen is direct bereikbaar vanaf de Goirleseweg. Beide wegen, de Stappegoorweg en de Goirleseweg, sluiten aan op de Ringbaan Zuid. Laatstgenoemde weg is onderdeel van het ringbanenstelsel door Tilburg. De wegen die onderdeel uitmaken van dit stelsel zijn hoofdzakelijk ingericht als 2x2-strookswegen, waarop een snelheidslimiet van 50 of 70 km/h geldt. Op een drietal locaties staat het ringbanenstelsel in verbinding met het rijkshoofdwegennet. Aan de zuidoostkant van Tilburg is uitwisseling mogelijk tussen de A58 en de Ringbaan Oost en aan de zuidwestkant tussen de A58 en de Ringbaan West. Aan de noordkant van Tilburg is uitwisseling toegestaan tussen de Ringbaan West en Noord en de A261 (zie figuur 4.2).

Het voorgaande betekent dat het Stappegoorgebied via de Ringbaan Zuid goed is ontsloten voor al het autoverkeer. Verkeer met herkomst Tilburg maakt in hoofdzaak gebruik van de ringbanen. Verkeer met herkomst Goirle en omgeving maakt gebruik van of de Abcovenseweg overgaand in de Stappegoorweg of de Tilburgseweg overgaand in de Goirleseweg. Verkeer met andere herkomsten maakt voornamelijk gebruik van de rijkswegen en het ringbanenstelsel.

Voor de toekomstige ontsluiting van het Stappegoorgebied zijn drie projecten, die alle betrekking hebben op de Ringbaan Zuid, relevant:

- De realisering van een met verkeerslichten geregeld kruispunt ter hoogte van de geplande nieuwbouw van de regiopolitie. De nieuwe verkeerslichten voor het politiekantoor zullen zo goed mogelijk binnen de groene golf op de Ringbaan Zuid worden ingepast.
- De reconstructie van de aansluiting tussen de Ringbaan Zuid en de Ringbaan West (knooppunt 't Laar). Dit project zal een gunstig effect op de ontsluiting van locatie Stappegoor hebben.



- De aanleg van een tangentsstelsel ten behoeve van de omleiding van het doorgaande verkeer richting het noorden van Tilburg, de Efteling, Waalwijk en regionale bedrijventerreinen.

Treinverbindingen

Tilburg wordt ontsloten door drie treinverbindingen, te weten:

- de verbinding tussen Den Haag CS en Heerlen/Venlo, waarop normaliter twee treinen per uur per richting worden ingezet;
- de verbinding tussen Roosendaal en Zwolle via 's-Hertogenbosch, waar eveneens twee treinen per uur per richting rijden;
- de verbinding tussen Tilburg-West en Deurne via Eindhoven met één trein per uur per richting.

De laatste trein richting 's-Hertogenbosch vertrekt momenteel om 00.09 uur, richting Eindhoven om 00.43 uur en richting Breda om 00.25 uur.

Rekening houdend met de beleidsintenties uit paragraaf 3.1.2 bestaat de optie dat de reismogelijkheden in de toekomst vergroot zullen worden.

Het Stappegoorgebied is en wordt echter niet direct per trein ontsloten. Bezoekers moeten op station Tilburg CS overstappen op de treintaxi, het stadsvervoer of een afstand van ruim 2 km te voet afleggen.

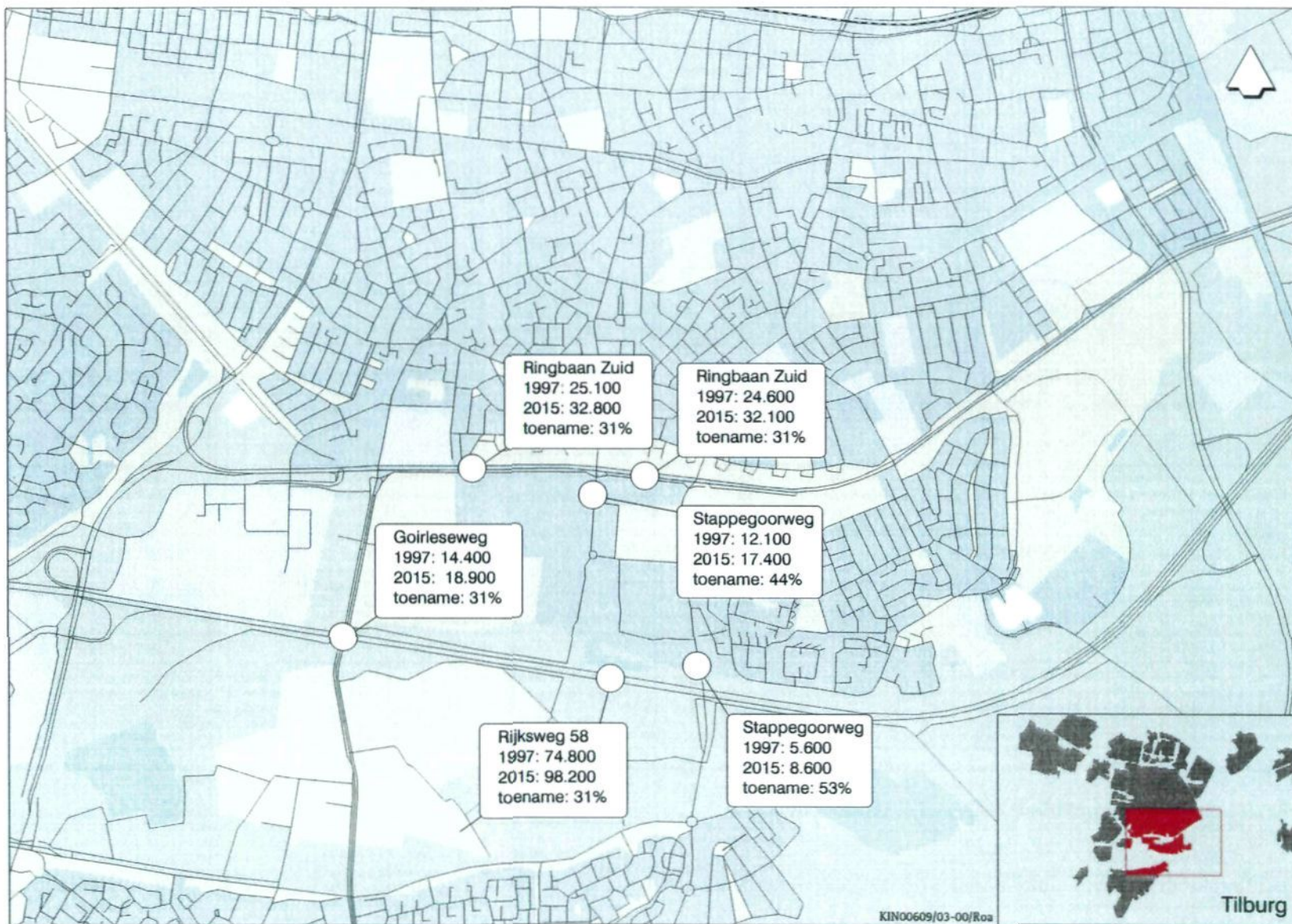
Busvervoer

Het stadsvervoer in Tilburg omvat negen lijndiensten, waarvan twee het Stappegoorgebied ontsluiten. De lijnen 43 en 48 halteren aan de Stappegoorweg. Op werkdagen rijden deze stadsdiensten overdag vier keer per uur in beide richtingen en 's avonds is het aanbod gehalveerd. De laatste rit van lijn 43 naar Tilburg CS vertrekt iets na middernacht, terwijl lijn 48 niet meer na 19.00 uur rijdt.

Aansluitend op het eerder beschreven TOP zal de kwaliteit van de reismogelijkheden en het aanbod ervan in de toekomst vergroot worden.

Fietsverkeer

In het algemeen geldt dat afstanden met een lengte tot circa 7 km prima op de fiets kunnen worden afgelegd. De meeste woonwijken van Tilburg en de kernen Goirle en Riel zijn op een dergelijke afstand van het Stappegoorgebied gelegen. Vanuit deze gebieden is reeds voorzien in fietsvoorzieningen naar Stappegoor. Het gebied is onderdeel van het stervormige fietsnet van Tilburg. Het fietsnet wordt gekenmerkt door snelle, directe, comfortabele en veilige verbindingen. Zo hebben fietsers voorrang ten opzichte van het autoverkeer bij ongeregelde kruispunten en bij VRI-geregelde kruispunten krijgen zij zoveel mogelijk prioriteit. Het sternet bestaat in beginsel uit eigen infrastructuur, tenzij dit vanwege ruimtegebrek niet mogelijk is.



Figuur 4.3: Verkeersdruk huidige en autonome situatie, uitgedrukt in mvt/etm, afgerond op 100-tallen (bron: verkeersmodel)



4.3 Verkeersdruk in het plangebied

De verkeerssituatie op het Tilburgse wegennet is doorgerekend met het 'Vervoerregionaal Model Tilburg' [17]. In dit model is voor de toekomstsituatie rekening gehouden met het vastgestelde beleid, waaronder maatregelen ter ontmoediging van het autobezit, zoals kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer. Het resultaat van de modelberekeningen is gevisualiseerd in figuur 4.3. Hierbij is de verkeersdruk uitgedrukt in aantallen motorvoertuigen per werkdag voor beide richtingen tezamen en afgerond op 100-tallen.

De megabioscoop zal met name op weekenddagen veel verkeer aantrekken. In tabel 4.1 is een overzicht gegeven van de gemeten verkeersdruk op de Stappegoorweg en de Ringbaan Zuid op de dagen in het weekend.

	Stappegoorweg		Ringbaan Zuid nabij justitieel complex	
	zaterdag	zondag	zaterdag	zondag
1996/1997 ^{A1}	7.450	5.550	21.950	15.750
1998	8.800	5.550	20.900	17.700
1999	10.850	8.450	23.750	17.550

^{A1} Telcijfer Stappegoorweg heeft betrekking op 1997 en telcijfer Ringbaan Zuid op 1996

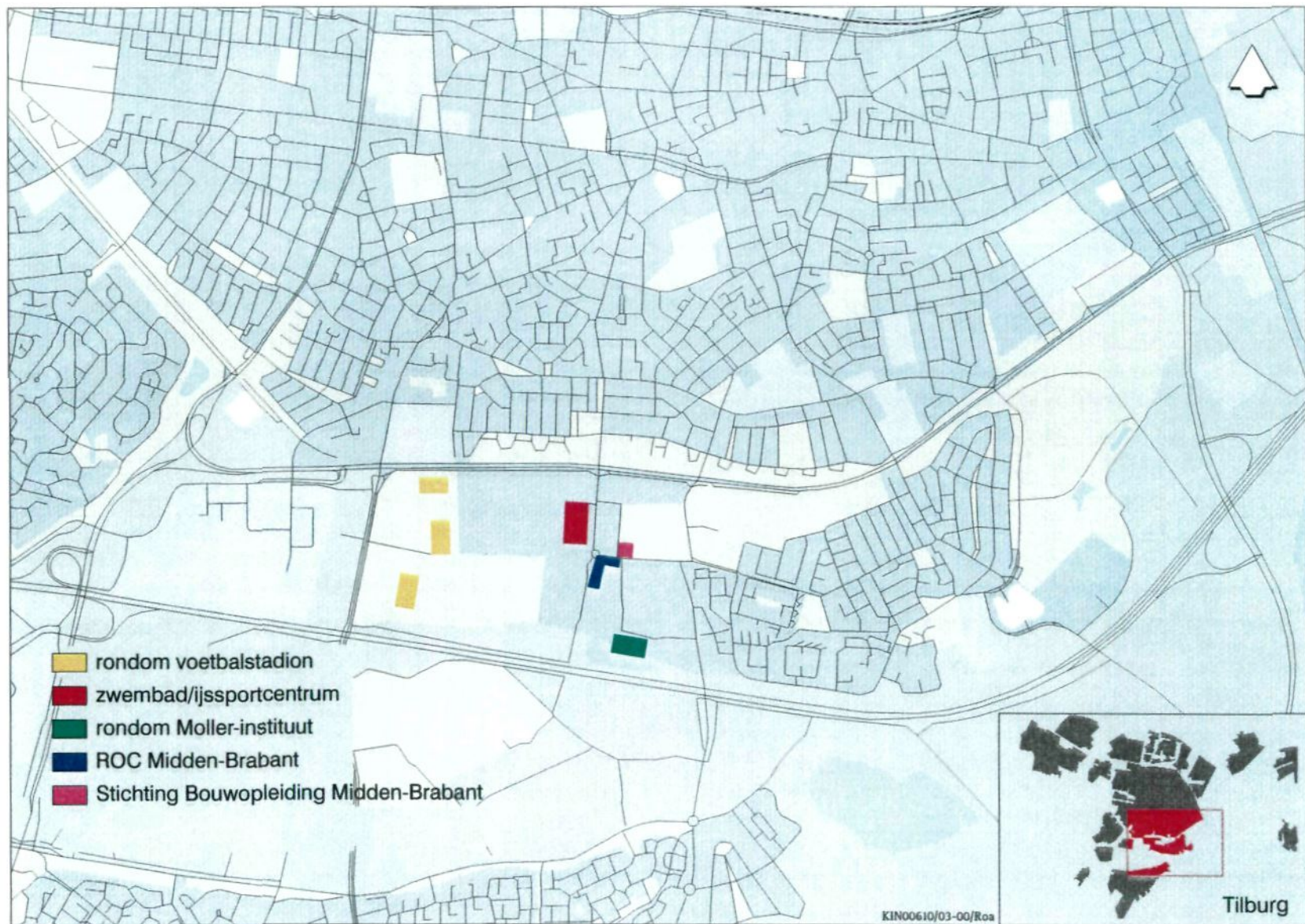
Tabel 4.1: Gemeten verkeersdruk in het weekend uitgedrukt in mvt/etm, afgerond op 50-tallen (bron: gemeente Tilburg)

Uit figuur 4.3 en tabel 4.1 blijkt dat de verkeersdruk op de Stappegoorweg en de Ringbaan Zuid in de huidige situatie groter is op werk- dan op weekenddagen. Zowel in de huidige situatie als in de situatie bij autonome ontwikkeling (2015) wordt de capaciteit van de afzonderlijke wegvakken niet overschreden (zie ook bijlage 1). De verkeersdoorstroming is derhalve acceptabel.

4.4 Parkeren in het gebied

Aanwezige parkeervoorzieningen

In tabel 4.2 is de huidige capaciteit van parkeerterreinen in het Stappegoorgebied opgenomen, zie ook figuur 4.4. Het betreft voornamelijk parkeerplaatsen bedoeld voor werknemers en bezoekers van onderwijs- en sportinstellingen.



Figuur 4.4: Bestaande parkeerterreinen



locatie	aantal parkeer- plaatsen
rondom het voetbalstadion (bereikbaar via Goirieseweg of Ringbaan Zuid)	± 550
voor het zwembad en de ijshal (bereikbaar via Stappegoorweg)	± 500
achter het Moller-instituut (bereikbaar via Goolsepad en Pyreneeënweg)	± 500
nabij het Moller-instituut (terrein bij gebouw Van der Grinten)	± 70
ROC Midden-Brabant (locaties aan Stappegoorweg 183 en Apennijnenweg 4)	± 230
nabij de Stichting Bouwopleiding Midden-Brabant (hoek Stappegoorweg - Apennijnenweg)	± 60
totaal	± 1.910

Tabel 4.2: Huidige parkeercapaciteit op Stappegoor (bron: gemeente Tilburg)

Gebruik van de huidige voorzieningen

Uit tabel 4.2 blijkt dat bij de onderwijsinstellingen in totaal 860 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Momenteel zijn op werkdagen tussen 08.00 en 18.00 uur nagenoeg al deze plaatsen bezet. Op de momenten dat een cursus wordt gegeven (maandag-, dinsdag- en donderdagavond, alsmede zaterdagochtend), zijn ongeveer 150 parkeerplaatsen bezet. Buiten de lestijden zijn de parkeerterreinen nabij de onderwijsvoorzieningen niet toegankelijk. Opgemerkt wordt dat Kinopolis en de beursexploitant enerzijds en Fontys Hogescholen anderzijds de intentie hebben een overeenkomst op te stellen zodat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk wordt.

De 500 parkeerplaatsen bij het zwembad en de ijshal worden door verschillende doelgroepen gebruikt. Het zwembad is door de week geopend van 07.00 tot 22.30 uur en in de weekends van 10.00 tot 17.30 uur. Momenteel is het aanbod parkeervoorzieningen ruim voldoende, ook tijdens de piekmomenten (vakanties). Buiten de piekdagen is circa een derde gedeelte van alle plaatsen in gebruik.

In de ijshal worden op jaarbasis circa 25 thuiswedstrijden van de Tilburg Trappers (ijshockey) gespeeld. Deze wedstrijden worden gespeeld op de vrijdagavond vanaf 20.30 uur of op de zondagavond vanaf 19.00 uur. Een wedstrijd duurt gemiddeld 2,5 à 3 uur en trekt ongeveer 2.000 bezoekers aan (opgave exploitant). Aangezien nagenoeg alle bezoekers met de auto komen en de gemiddelde autobezetting laag is, staat het parkeerterrein dan helemaal vol en is er een tekort aan parkeerplaatsen. Dit leidt ertoe dat veel bezoekers in de bermen van de weg parkeren. Dit kan oplopen tot circa 300 auto's die verspreid over het gebied in het groen staan geparkeerd.

In de zomerperiode worden in de ijshal beurzen en vlooiemarkten gehouden. Per seizoen gaat het om circa 20 activiteiten met een gemiddelde parkeerbelasting van 300 auto's (opgave exploitant).

Van de 550 parkeerplaatsen rondom het voetbalstadion zijn dagelijks ongeveer 200 plaatsen bezet. Het betreft auto's van werknemers (personeel van sportvoorzieningen, het stadion en het bedrijf onder het stadion) en bezoekers van de sportvoorzieningen (tennisclub en stadsspoorthal). Bij een voetbalwedstrijd (capaciteit van het stadion is 14.700 bezoekers) zijn alle plaatsen rondom het stadion bezet en vindt 'overloop'



plaats naar parkeervoorzieningen in de omgeving. In de huidige situatie zijn de plaatsen rondom de onderwijsvoorzieningen niet toegankelijk voor supporters.

'Restcapaciteit' van de huidige parkeervoorzieningen

Op dit moment worden niet alle parkeervoorzieningen in het studiegebied volledig benut, zie tabel 4.3 en bijlage 2. Tijdens normale situaties blijft, afhankelijk van het tijdstip in de week, een relatief groot aantal parkeerplaatsen buiten gebruik. Tijdens bijzondere gebeurtenissen is de 'restcapaciteit' minder. Als kanttekening hierbij geldt dat deze gebeurtenissen slechts enkele malen per jaar voorkomen en dus niet als maatgevend kunnen worden beschouwd.

situatie	vrije parkeerplaatsen
<i>normale situatie</i>	
door de week (overdag en 's avonds)	680
weekend en vanaf zaterdagmiddag	680
<i>bijzondere situaties</i>	
door de week overdag: beurs/vlooiemarkt in ijshal (20x per jaar)	350
door de week 's avonds: Tilburg Trappers (25x per jaar verspreid over doordeweekse dagen en de zondagavond)	350
zondagavond: Tilburg Trappers (25x per jaar verspreid over doordeweekse dagen en de zondagavond)	350
zaterdagavond: Willem II (20x per jaar)	0

Opgemerkt wordt dat Kinopolis en de beursexploitant enerzijds en Fontys Hogescholen anderzijds de intentie hebben een overeenkomst op te stellen zodat dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk wordt.

Tabel 4.3: Restcapaciteit van de huidige parkeervoorzieningen in het studiegebied (voor een nadere toelichting, zie bijlage 2)

4.5 Leefbaarheid in het plangebied

4.5.1 Geluid en lucht

Hindergevoelige bestemmingen

In het studiegebied zijn twee categorieën hindergevoelige bestemmingen. Deze betreffen de houten laagbouwwoningen langs de Ringbaan Zuid, ook wel may-crete woningen genoemd, en de onderwijsinstellingen langs de Stappegoorweg. De houten woningen zijn destijds gebouwd als noodwoning.

Geluid

Voor zover bekend ondervinden de hindergevoelige bestemmingen geen ernstige vormen van geluidshinder veroorzaakt door wegverkeer. Dit is afgeleid uit de A- en B-lijsten inzake de sanering van wegverkeerslawaaï, welke zijn aangeleverd door de gemeente. Voor enkele woningen zijn hogere grenswaarden vastgesteld als gevolg van het verkeer op de Ringbaan Zuid.



Lucht

Voor zover bekend worden in het studiegebied de landelijke normen die gelden ten aanzien van luchtverontreiniging veroorzaakt door wegverkeer, niet overschreden.

4.5.2 Veiligheid

Verkeersveiligheid

In tabel 4.4 is de verkeersveiligheid in de periode van 1996 t/m 1998 in beeld gebracht voor de relevante wegen in het studiegebied.

wegvakken ^{A)}	aantal ongevallen	aantal letselgevallen	aantal slachtoffers
Ringbaan Zuid, tussen Ringbaan West en Stappegooeweg	117	23	25
Ringbaan Zuid, tussen Stappegooeweg en Ringbaan Oost	118	19	27
Stappegooeweg, tussen Ringbaan Zuid en A58	52	12	15
kruispunten			
Ringbaan Zuid met Goirleseweg	54	10	15
Ringbaan Zuid met Stappegooeweg	19	4	5
Ringbaan Zuid met Winkler Prinsstraat	14	6	9
Stappegooeweg met Goolsepad	0	0	0
Stappegooeweg met Eifelweg	6	1	1

^{A)} In de genoemde aantallen zijn de ongevallen op de kruispunten die onderdeel zijn van het betreffende wegvak inbegrepen, met uitzondering van de kruispunten die verderop in de tabel zijn genoemd om dubbeltellingen te voorkomen

Tabel 4.4: Aantallen verkeersongevallen, letselgevallen en slachtoffers op relevante wegen en kruispunten in het studiegebied (bron: gemeente Tilburg)

De genoemde aantallen in tabel 4.4 hebben betrekking op een periode van drie jaar. Het gemiddelde aantal verkeers- en letselgevallen alsmede het aantal slachtoffers dat hierbij viel, is op jaarbasis dus aanzienlijk kleiner.

Landelijk zijn voor diverse categorieën wegen kentallen berekend, die een indruk geven van de verkeersveiligheidssituatie op dat type weg. Indien deze landelijke kentallen worden vergeleken met de situatie in Tilburg, dan is in Tilburg geen sprake van een onveilige situatie.

Doordat de verkeersdruk op de beschouwde wegen en kruispunten de komende jaren zal toenemen, wordt verwacht dat de verkeersveiligheid afneemt. Er zijn immers geen infrastructuurwijzigingen gepland die leiden tot verbetering van de verkeersveiligheid.

Externe veiligheid

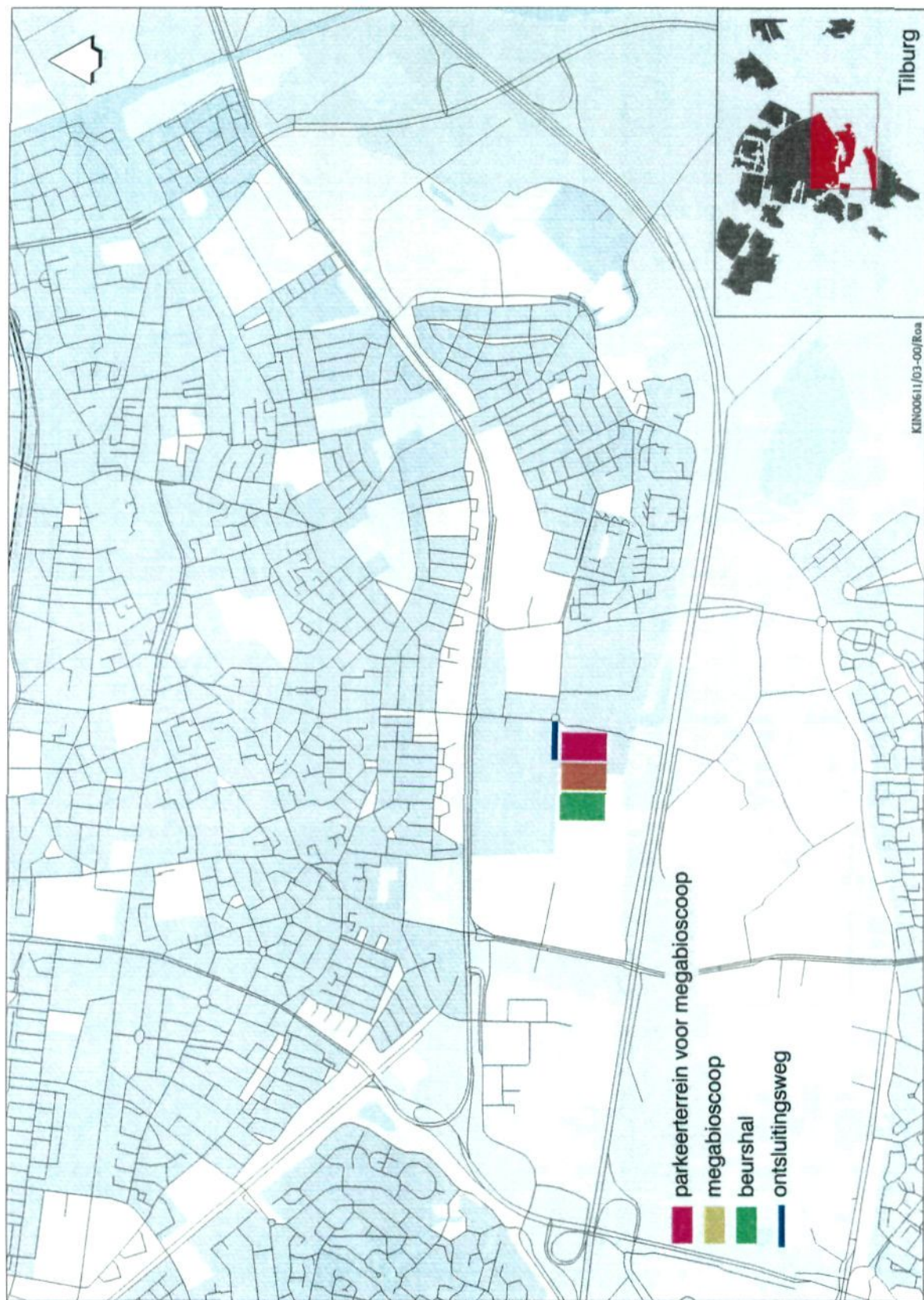
Over Rijksweg A58 van Breda naar Eindhoven mogen gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Verder is aan de zuidzijde van de A58 een tankstation gesitueerd.

Sociale veiligheid

Grote delen van het gebied zijn in de avonduren en in het weekend verlaten. Hierdoor voelen personen die zich op deze tijden in het gebied bevinden (denk aan studenten en docenten met avondcolleges, werknemers met overwerk, fietsers op de doorgaande route Tilburg - Goirle, joggers), zich niet veilig.



Aangenomen mag worden dat de vestiging van de regiopolitie aan de Ringbaan Zuid leidt tot een verbetering van de sociale veiligheid in het Stappegoorgebied. Het kantoor zal namelijk 24 uur per dag bezet zijn dan wel over een centrale calamiteiten-dienst beschikken.



Figuur 5.1: Locatie megabioscoop



5 Beschrijving voorgenomen activiteit en planalternatief

In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit en een alternatief daarop beschreven. In de voorgenomen activiteit staat de realisatie van de megabioscoop centraal. In het beschouwde alternatief op de voorgenomen activiteit -ook planalternatief genoemd- is ervan uitgegaan dat niet alleen de megabioscoop wordt gerealiseerd, maar ook de beurshal. Conform de richtlijnen voor dit MER zijn de voorgenomen activiteit en het planalternatief gelijkwaardig en worden derhalve op gelijkwaardige wijze besproken. Het oorspronkelijke initiatief richtte zich op de megabioscoop en in de uitvoering ligt daar ook de prioriteit. Om die reden is dat de voorgenomen activiteit genoemd. Thans is de afspraak om beide voorzieningen, het planalternatief, te realiseren. De bouw van de beurshal zal later plaatsvinden dan de megabioscoop en op dit moment is het bouwplan voor de beurshal minder ver uitgewerkt dan het plan voor de megabioscoop. Derhalve kent de (effect)beschrijving voor de beurshal minder diepgang dan die voor de megabioscoop. De essentiële kenmerken van de megabioscoop en de beurshal worden hierna toegelicht. Centraal hierbij staan de inrichting en het gebruik van de gebouwen.

5.1 Kenmerken voorgenomen activiteit

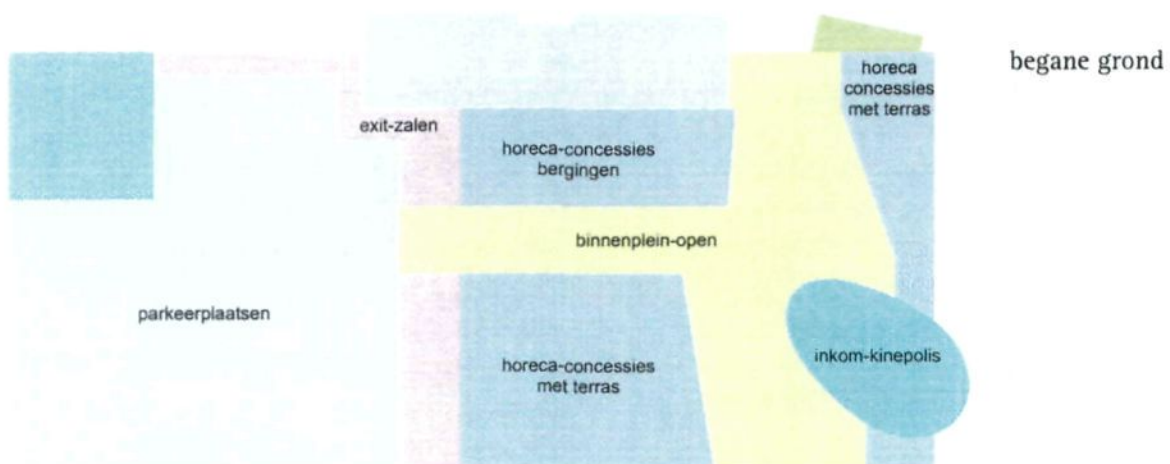
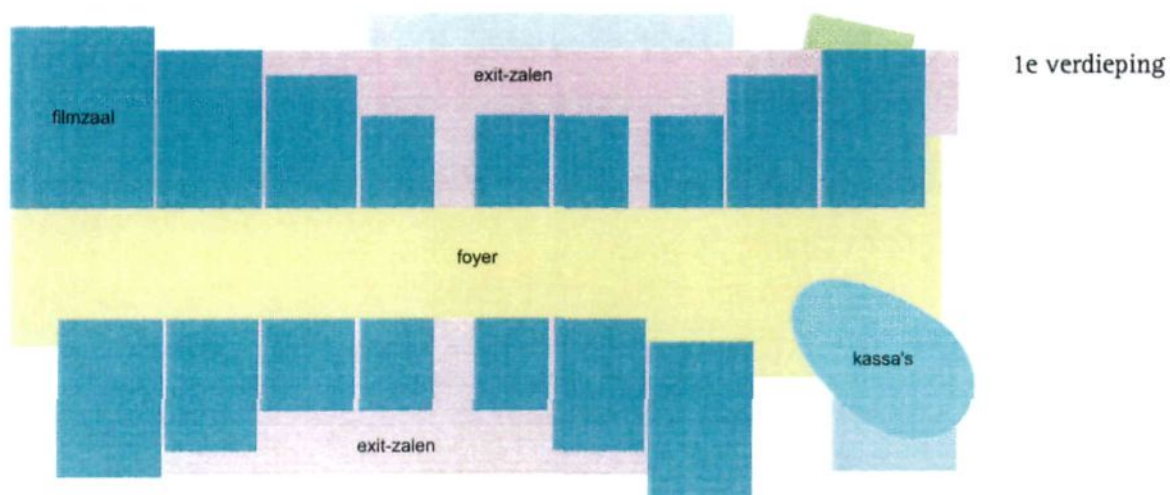
5.1.1 Directe omgeving megabioscoop

De megabioscoop zal op een goede manier worden ingepast in de bestaande ruimtelijke omgeving. Dit komt onder meer tot uiting in de volgende kenmerken:

- de hoofdentree van het complex wordt gesitueerd aan de oostzijde, waar ook de parkeervoorzieningen, fietsenstallingen en openbaar-vervoerhalte zich bevinden;
- parkeervoorzieningen en fietsenbergingen worden zo veel mogelijk inpandig gerealiseerd, waardoor de omgeving 'netter' oogt;
- alle bestaande fietsverbindingen blijven gehandhaafd en worden doorgetrokken naar de entree van de fietsenberging;
- de inrichting van het terrein is kwalitatief hoogwaardig met veel aandacht voor sociale veiligheid (goede verlichting en een goed overzicht);
- binnen de gebruiksbependingen wordt zorggedragen voor een aantrekkelijk gebouw door vormgeving en materiaalgebruik (kleur en glas).

In het gebied tussen de megabioscoop en de Stappegoorweg zal een parkeerterrein met circa 650 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, zie figuur 5.1.

Aan de noordkant van het complex is een ontsluitingsweg geprojecteerd (figuur 5.1), die aansluit op de rotonde Stappegoorweg. Via de ontsluitingsweg zijn het bestaande parkeerterrein (voor zwembad/ijshal) en de parkeerfaciliteiten (kelder en voorterrein) van de bioscoop bereikbaar. Tevens is de weg bedoeld voor laad- en losverkeer van de



KIN00608/00-04/Fkp

Figuur 5.2: Inrichting megabioscoop (hoofdlijnen)



bioscoop, dat aan de westkant van de bioscoop moet zijn. Aan weerszijden van de ontsluitingsweg wordt voorzien in vrijliggende voet- en fietspaden. Daarnaast wordt aan de zuidzijde van het complex voorzien in een weg tussen de parkeerkelder van de megabioscoop en het Goolsepad. Deze weg is voornamelijk bedoeld voor het vertrekkende bioscoopverkeer.

5.1.2 Inrichting megabioscoop

Het gebouw zal een grondoppervlakte van ongeveer 180 x 80 m in beslag nemen. Een deel van het gebouw (parkeerfaciliteiten) wordt ondergronds gerealiseerd. Het gebouw zal, inclusief de parkeerkelder, drie bouwlagen tellen met een maximale hoogte van 12 à 15 m boven maaiveldniveau. Op de onderste bouwlaag (kelder) zullen hoofdzakelijk inpandige parkeerplaatsen en fietsklemmen worden gerealiseerd. Daarnaast zal op dit niveau een technische ruimte en een berging worden gebouwd. De middelste bouwlaag (begane grond) zal ruimte bieden aan de centrale ingang, horecagelegenheden en inpandige parkeerfaciliteiten. Op de bovenste bouwlaag zullen de filmzalen worden geconcentreerd.

De megabioscoop zal in totaal 16 filmzalen met 5.000 stoelen omvatten. Voor de ondersteunende horeca is in eerste instantie voorzien in maximaal 1.200 m² netto verkoopvloeroppervlak (vvo). Wanneer de beursaccommodatie wordt gerealiseerd, is een uitbreiding tot maximaal 3.000 m² vvo gewenst.

Voor detailhandel is een beperkt oppervlakte gereserveerd, 150 m² vvo. Hierbij gaat het om detailhandel dat direct gerelateerd is aan bioscoopbezoek (verkoop van video's, T-shirts, boeken, posters e.d.). Daarnaast is de initiatiefnemer in gesprek met diverse marktpartijen die op dalmomenten gebruik kunnen maken van de zaalaccommodaties. Hierbij gaat het om functies van kleinschalige omvang, zoals fitness. Voorop staat dat het om functies gaat die relatief weinig bezoekers en/of autoverkeer genereren, zodat er ook echt sprake blijft van een dalmoment wat betreft de drukte van en naar de bioscoop.

In het complex zullen minimaal 600 gebouwde parkeerplaatsen en minimaal 500 fietsklemmen gerealiseerd worden, die voor personeel en bezoekers zijn bedoeld (zie figuur 5.2).

5.1.3 Bouwaspecten megabioscoop

Materiaalgebruik

Voor de bouw van het complex zullen diverse bouwmaterialen benodigd zijn. Voorzien is in de volgende onderdelen:

- het skelet c.q. de draagconstructie van het complex bestaat uit beton;
- de vloerplaten en het dak bestaan uit beton en staal;
- de gewelfelementen bestaan uit beton;
- het dakopbouw bestaat uit beton;
- de gevels bestaan uit sandwichpanelen met een dikte van 22 cm (12 cm beton, 4 cm isolatie en 6 cm beton);



- de kozijnen en de buitendeuren worden uitgevoerd in aluminium en voorzien van glas;
- de wanden en de kolommen voor het interieur worden afgewerkt met gips;
- de verlaagde plafonds in het complex bestaan uit rocfoam;
- de vloeren in het complex worden afgewerkt met tapijt en tegels;
- bij de afvoerleidingen (sanitair en regenwater) zal getracht worden gebruik te maken van gerecycleerd PVC.

Bij de materiaalkeuze is en wordt aangesloten op de gemeentelijke praktijkrichtlijn (GPR) Duurzaam Bouwen voor utiliteitsbouw.

Energie

Door de hoge graad van isolatie (vanwege akoestische eisen tussen de zalen onderling en naar buiten toe), is het energieverbruik van de megabioscoop beperkt.

Voor de verwarming wordt gebruikgemaakt van aardgas. Er is een onderzoek gaande naar de toepassingsmogelijkheden van wegdekwarmte (zie hoofdstuk 7).

(Afval)water

De megabioscoop krijgt een gescheiden rioolstelsel. Dit betekent dat het afvalwater volledig gescheiden wordt afgevoerd van het regenwater. Daarenboven worden zetmeelafscheiders bij de concessies voorzien.

Overigens is het waterverbruik van de megabioscoop beperkt. Alleen de toiletten en de opwarmkeukens worden aangesloten op het leidingennet.

Uitstoot van stoffen en afvalscheiding

Het milieu wordt door de megabioscoop zelf in beperkte mate belast:

- De aardgasverwarming voor de ruimteverwarming leidt tot uitwerp van CO, CO₂ en NO_x. Qua omvang is de uitstoot geringer dan die van woon- en kantorengedebouwen van gelijke omvang. Dit komt door de betere warmte-isolatie van de bioscoop.
- Vaste afvalstoffen worden gescheiden ingezameld, zodat ze hergebruikt kunnen worden.
- De constructie van het gebouw is zodanig geluidsisolerend dat de emissie van in het gebouw geproduceerd geluid voldoet aan de streefwaarden. Voor installaties op het gebouw en autoverkeer op het terrein worden de streefwaarden in acht genomen met als referentieniveau voor het omgevingsgeluid maximaal 50 dB(A) in de dagperiode, 45 dB(A) in de avondperiode en 40 dB(A) in de nachtperiode.
- Tot slot zullen in het op te stellen milieuzorgsysteem bepalingen inzake het onderhoud met zo min mogelijk schadelijke stoffen worden opgenomen.

Bouwoverlast

Dankzij de materiaalkeuze (veel prefab), kan het gebouw in zeer korte tijd geconstrueerd worden. Uiteraard vereist dit een zeer goede werkcoördinatie wat betreft materiaalopslag en bouwverkeer. Maar het grote voordeel is dat de hinder voor omwo-



nenden (die er nauwelijks zijn in de directe omgeving) tot een minimum beperkt wordt.

5.1.4 Aanvangstijden en aantal bezoekers megabioscoop

In de megabioscoop zullen per dag op vier tijdstippen één of meerdere voorstellingen aanvangen. Dit betekent dat de bioscoop op jaarbasis theoretisch ruim 6,5 miljoen bezoekers *kan* herbergen. Echter, 100% bezetting van de bioscoop is geen haalbare kaart. Op grond van ervaringscijfers wordt ervan uitgegaan dat een bioscoop van dergelijke omvang per jaar ongeveer 850.000 bezoekers zal aantrekken. Hoe dit aantal zich over de week verdeelt, is aangegeven in tabel 5.1.

dag	aanvang voorstelling			
	14.30 uur	17.00 uur	20.00 uur	22.30 uur
zondag	1.250	1.250	2.000	450
maandag	150	100	700	400
dinsdag	150	100	700	400
woensdag	150	100	700	400
donderdag	150	100	700	400
vrijdag	150	150	1.100	1.100
zaterdag	250	250	2.200	2.200

Tabel 5.1: Gemiddeld aantal bezoekers per voorstelling (bron: Kinopolis Nederland, bewerking Goudappel Coffeng)

Uit tabel 5.1 blijkt dat de zaterdagavond het drukst zal worden bezocht. Zowel bij de voorstelling van 20.00 uur als bij de voorstelling van 22.30 uur worden circa 2.200 bezoekers verwacht. Uitgaande van een stoelcapaciteit van 5.000, bedraagt de bezettingsgraad op zaterdagavond gemiddeld 44%.

5.1.5 Vervoerswijze en parkeerdruk

De praktijk wijst uit dat de meeste bezoekers met de auto naar de megabioscoop zullen komen. Veel geringere aantallen bezoekers zullen met het openbaar vervoer of op de fiets komen. Tevens geldt dat het autogebruik toeneemt, naarmate de film later op de dag wordt gedraaid. De belangrijkste oorzaak hiervoor is dat het aanbod van openbaar vervoer in de avonden beperkt is en dat fietsers zich in die uren onveilig kunnen voelen. In dit MER is de vervoerswijzeverdeling uit tabel 5.2 gehanteerd. De cijfers zijn gebaseerd op onderzoek van Kinopolis naar de vervoerswijzen van bioscoopbezoek in België en Nederland. Vervolgens zijn de cijfers bewerkt, zodat zo goed mogelijk rekening wordt gehouden met de situatie in Tilburg.

Het aandeel openbaar vervoer heeft voornamelijk betrekking op het gebruik van de bus en in veel mindere mate op de trein. Uit praktijksituaties blijkt dat het aantal bioscoopbezoekers dat gebruikmaakt van de trein, zeer laag is. Deze vervoerswijze geeft, gelet op het gebied waar de bezoekers vandaan komen, een hoge verplaatsingstijd in vergelijking met de bus of andere vervoerswijzen.



	aanvang voorstelling			
	14.30 uur	17.00 uur	20.00 uur	22.30 uur ^{B)}
aandeel autoverkeer ^{A)}	75% (3,25)	80% (3,25)	80% (3,00)	95% (2,50)
aandeel openbaar vervoer	10%	10%	10%	0%
aandeel fietsverkeer	15%	10%	10%	5%

^{A)} Tussen haakjes is de gemiddelde bezettingsgraad per auto aangegeven

^{B)} In afwijking tot de startnotitie is aangenomen dat bij de laatste avondvoorstelling 5% in plaats van 0% van alle bezoekers op de fiets komt. Een deel van de bezoekers komt immers uit Tilburg en zal vanwege de beperkte dienstverlening van het huidige aanbod openbaar vervoer op de fiets komen. Uit praktijkwaarneming bij grote bioscopen elders in het land blijkt dat het aandeel fietsers bij de laatste avondvoorstelling zeker niet verwaarloosbaar is

Tabel 5.2: Vervoerswijzeverdeling bioscoopbezoek (bron: Kinopolis, bewerking Goudappel Coffeng)

De combinatie van de tabellen 5.1 en 5.2 leidt tot het aantal auto's dat per voorstelling wordt aangetrokken. Het resultaat is opgenomen in tabel 5.3. In de tabel is onderscheid gemaakt in een normale situatie en een situatie tijdens topdrukke (bijvoorbeeld een filmmarathon).

dag	aanvang voorstelling			
	14.30 uur	17.00 uur	20.00 uur	22.30 uur
zondag	290 (575)	310 (615)	535 (1.065)	170 (340)
maandag	35 (70)	25 (50)	185 (375)	150 (305)
dinsdag	35 (70)	25 (50)	185 (375)	150 (305)
woensdag	35 (70)	25 (50)	185 (375)	150 (305)
donderdag	35 (70)	25 (50)	185 (375)	150 (305)
vrijdag	35 (70)	35 (75)	295 (585)	420 (835)
zaterdag	60 (115)	60 (125)	585 (1.175)	835 (1.670)

Tussen haakjes is het aantal arriverende auto's aangegeven bij de situatie tijdens een topdrukke

Tabel 5.3: Aantal arriverende auto's per voorstelling (afgerond op 5-tallen)

Uit tabel 5.3 blijkt hoeveel parkeerplaatsen er op welk moment nodig zijn. Bij de interpretatie ervan moet rekening worden gehouden met het feit dat tussen twee voorstellingen in meer parkeerplaatsen nodig zijn. Op dat moment zijn immers niet alleen de auto's aanwezig van degenen die op dat moment naar het slot van een film kijken, maar ook de auto's van bezoekers die over enkele ogenblikken een film zullen gaan aanschouwen.

5.1.6 Beveiliging in en rondom megabioscoop

Ten behoeve van de veiligheid en het comfort van de bezoekers wordt gezorgd voor de aanwezigheid van een bewakingsdienst, zowel binnen als buiten het gebouw. Tevens wordt het gehele complex voorzien van cameracontrole en zullen de parkeergelegenheden en looproutes, zowel binnen als buiten, goed worden verlicht.



5.2 Kenmerken planalternatief

In het alternatief op de voorgenomen activiteit is niet alleen sprake van de realisatie van een megabioscoop, maar ook van een beursshal. In dit planalternatief zijn de kenmerken van de megabioscoop conform de voorgenomen activiteit (zie paragraaf 5.1). Op de kenmerken van de beursshal wordt hierna ingegaan. Hierbij geldt dat alleen de essentiële kenmerken worden genoemd. Detailkenmerken zijn, vanwege het ontbreken van een vergoederd planontwerp, nog niet beschikbaar.

5.2.1 Waarom ook een beursshal?

In de regio Midden-Brabant bestaat al lange tijd de behoefte aan een beursshal. Voor de ontwikkeling van een beursshal in Tilburg met een regionale functie voorziet de gemeente goede kansen. Enerzijds omdat Tilburg centraal is gelegen in het stedelijke gebied van Midden-Brabant. Anderzijds omdat het voornemen voor de realisering van de megabioscoop een goede kans biedt om tegelijkertijd ook de beursshal tot stand te brengen. Tussen beide voorzieningen is immers een duidelijke relatie aanwezig. Zo zijn ze allebei aangewezen op een goede bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer vanuit de regio. Daarnaast complementeren de functies bioscoop en beurs/congres elkaar, waardoor dubbelgebruik van ruimten en dus ruimtewinst mogelijk is. Tevens bestaat de verwachting dat een geïntegreerd complex een grotere uitstraling en dus ook aantrekkingskracht zal hebben.

Ook Kinopolis ziet voordelen in de uitbreiding van de voorgenomen activiteit met een beursshal. Bij de exploitatie van bioscopen in Brussel en Antwerpen is gebleken dat de behoefte aan het organiseren van beurzen en aan ruimte voor congres- en vergaderdoeleinden goed gecombineerd kan worden met het gebruik van de bioscoopzalen. De ervaring leert dat bioscoopcomplexen hiervoor prima geschikt zijn⁷. Daardoor komen bioscopen steeds meer in trek als alternatief voor de zakelijke sfeer van congrescentra en beurzen.

Combinatie van de megabioscoop en de beursshal leidt tot een multifunctioneel complex dat flexibel en efficiënt kan worden benut. Dubbelgebruik van ruimten die daarvoor in aanmerking komen, is vanzelfsprekend. Door de week kan er overdag vergaderd worden of een beurs worden bezocht, terwijl 's avonds en in de weekenden filmbezoek centraal staat. Daarmee wordt de effectiviteit van het complex aanzienlijk verbeterd, maar ook wordt de beheersbaarheid van het gebouw geoptimaliseerd (denk aan energiekosten, schoonmaak en dagelijks toezicht).

⁷ Opgemerkt wordt dat de daadwerkelijke mogelijkheden voor dubbelgebruik van de bioscoopruimten met name worden bepaald door het intredende daglicht. Derhalve lijken met name de zalen aan de 'kopgevels' van het gebouw in aanmerking te komen voor congres-/vergaderfaciliteiten. Daarmee zullen de congresactiviteiten in de bioscoop relatief beperkt van omvang blijven.



5.2.2 Directe omgeving beurshal

De beurshal zal vanaf de Stappegoorweg gezien aan de achterzijde van de megabioscoop worden gerealiseerd (figuur 5.1). De beurshal is dus westelijk van de bioscoop geprojecteerd. De ontsluitingsweg die noordelijk van de bioscoop is gepland, wordt doorgetrokken tot aan de beurshal en is uitsluitend bedoeld voor laad- en losverkeer alsmede hulpverleningsdiensten.

5.2.3 Inrichting beurshal

De beurshal zal ongeveer 120 x 80 m grondoppervlakte bemeten en maximaal 15 m hoog worden. De beurshal zal bestaan uit één grote hal die desgewenst in meerdere kleine zalen, enkele bergingsruimten en technische ruimten kan worden opgesplitst. De beurshal is bereikbaar via de centrale ingang van de megabioscoop.

5.2.4 Bezoek aan de beurshal

Aanvangstijden en verblijfsduur

De meeste beurzen beginnen omstreeks 10.00 uur en eindigen om 18.00 uur. Uit de praktijk blijkt dat de gemiddelde verblijfstijd op een beurs varieert tussen twee en vier uur, afhankelijk van het type beurs. Het voorgaande betekent dat de meeste bezoekers tussen 10.00 en 14.00 uur arriveren en dat zij vertrekken tussen 12.00 en 18.00 uur.

Aantal bezoekers

De beoogde beursexploitant heeft aangegeven dat op jaarbasis rekening moet worden gehouden met ruim 200.000 bezoekers na een aanlooperperiode van vier jaar. De door de exploitant opgestelde beurskalender is opgenomen in bijlage 3. Het is echter mogelijk dat de beurshal meer aantrekkingskracht heeft. Vandaar dat ook een worst-casescenario wordt beschouwd met een totaal bezoekersaantal van 300.000 op jaarbasis. De maximale bezoekersaantallen per dag waarmee in voorliggend MER rekening is gehouden, zijn opgenomen in tabel 5.4.

activiteit	gemiddeld scenario (beurskalender): ± 200.000 bezoekers op jaarbasis	worst-casescenario: ± 300.000 bezoekers op jaarbasis
evenement	maximaal 5.000 bezoekers/dag	maximaal 5.000 bezoekers/dag
vakbeurs	maximaal 1.750 bezoekers/dag	maximaal 4.000 bezoekers/dag
consumentenbeurs	maximaal 3.333 bezoekers/dag	maximaal 10.000 bezoekers/dag

Tabel 5.4: Bezoekersaantallen beurshal (bron: beurskalender exploitant en gemeente Tilburg)

Vervoerswijze

Op basis van aannamen van het Nederlands Congresbureau en ervaringen van de Vereniging Nederlandse Congresbelangen is het gemiddelde aantal deelnemers per openbaar vervoer geschat op circa 65% en met de auto op circa 35% [18]. Deze percentages gelden voor beursaccommodaties met een landelijke functie en een NS-station op loopafstand, zoals de RAI. Dit is in Tilburg niet het geval. De Tilburgse beurshal zal



een regionale functie krijgen en het station ligt niet op loopafstand. Derhalve moeten de percentages worden bijgesteld ten gunste van het autogebruik. Tevens ligt het voor de hand dat de vervoerswijzeverdeling en de gemiddelde autobezetting afhankelijk zijn van het type beurs dat wordt georganiseerd. Voorliggend MER is gebaseerd op de kentallen die zijn opgenomen in tabel 5.5.

type beurs	vervoerswijzeverdeling	gemiddelde autobezetting
evenement	80% auto, 20% overig	3
vakbeurs	70% auto, 30% overig	2
consumentenbeurs	70% auto, 30% overig	2,5

Tabel 5.5: Vervoerswijzeverdeling en gemiddelde autobezetting beursbezoek

De combinatie van de tabellen 5.4 en 5.5 leidt tot het aantal auto's dat per beurs of evenement wordt aangetrokken. Het resultaat ervan is opgenomen in tabel 5.6.

activiteit	gemiddeld scenario (beurskalender)	worst-casescenario
evenement	1.330	1.330
vakbeurs	610	1.400
consumentenbeurs	930	2.800

Tabel 5.6: Aantal auto's dat per dag door de beurshal wordt aangetrokken (afgerond op 10-tallen)

Parkeerdruk autoverkeer

In voorgaande aantallen is nog geen rekening gehouden met een spreiding van het verkeer over de dag. Uit de praktijk blijkt dat de helft van de bezoekers 's ochtends arriveert, de overigen na de middag en dat de gemiddelde verblijfstijd drie uur bedraagt. Dit leidt tot het aankomst- en vertrekpatroon zoals opgenomen in tabel 5.7. Tabel 5.7 is gebaseerd op het maatgevende moment per beschouwd scenario. Uit tabel 5.6 blijkt dat dit bij een gemiddeld scenario een evenement is en bij een worst-case-scenario een consumentenbeurs.



tijdstip	gemiddeld scenario (maatgevend is een evenement)			worst-casescenario (maatgevend is een consumentenbeurs)		
	aankomst	vertrek	parkeerdruk	aankomst	vertrek	parkeerdruk
10.00 uur	225	0	225	470	0	470
11.00 uur	225	0	450	470	0	940
12.00 uur	225	0	675	470	0	1.410
13.00 uur	225	225	675	470	470	1.410
14.00 uur	225	225	675	470	470	1.410
15.00 uur	225	225	675	470	470	1.410
16.00 uur	0	225	450	0	470	940
17.00 uur	0	225	225	0	470	470
18.00 uur	0	225	0	0	470	0

Tabel 5.7 Aantallen arriverende en vertrekkende auto's bij de beurshal resulterend in de parkeerdruk per tijdstip (afgerond op 5-tallen)

5.3 Te beschouwen varianten

De gevolgen van de voorgenomen activiteit en het planalternatief worden voor een drietal situaties, varianten genoemd, bepaald. Deze betreffen:

- Variant A: de situatie tijdens het drukste moment van de activiteit;
- Variant B: de situatie tijdens de spitsperiode op een normale werkdag;
- Variant C: de situatie tijdens een combinatie met een sportactiviteit in het gebied.

Variant A: de situatie tijdens het drukste moment van de activiteit

De variant is relevant, omdat op dit moment het aantal bezoekers het grootst is. Het aantal arriverende en vertrekkende auto's is bepalend voor het vaststellen van het drukste moment. Bij de voorgenomen activiteit is het drukste moment gelegen op de zaterdagavond (zie tabel 5.3). De gevolgen worden in beeld gebracht voor een normale situatie en een situatie dat er een filmmarathon (topdrukke in bioscoop) wordt gehouden.

Bij het planalternatief is het drukste moment als gevolg van beursbezoek 's middags tussen 12.00 en 15.00 uur (zie tabel 5.7). Het bioscoopbezoek is in deze periode nihil, uitgezonderd de zondag. Echter, diverse beurzen en evenementen worden juist op zondag druk bezocht. Dit betekent dat bij het planalternatief (als gevolg van beursbezoek⁸) de zondagmiddag maatgevend is. De gevolgen worden in beeld gebracht voor een gemiddeld scenario en een worst-casescenario.

In tabel 5.8 zijn de kenmerken van de variant samengevat weergegeven.

⁸ In het vervolg van dit MER kan blijken dat de zondagmiddag 'ondergeschikt' is aan het maatgevende moment als gevolg van de voorgenomen activiteit. Indien dit het geval blijkt te zijn, dan is het maatgevende moment van het planalternatief conform het maatgevende moment van de voorgenomen activiteit, zijnde de zaterdagavond.



voorgenomen activiteit	planalternatief
<i>normale situatie</i>	
- maatgevende periode: zaterdagavond 21.30 tot 22.30 uur	- maatgevende periode: zondagmiddag 14.00 tot 15.00 uur
- 585 vertrekkende en 835 arrivinge auto's	- 290 arrivinge auto's (bioscoop)
- het verkeer uit de autonome situatie	- 225 vertrekkende, 225 arrivinge en 675 geparkeerde auto's (beurs)
	- het verkeer uit de autonome situatie
<i>drukke situatie</i>	
- maatgevende periode: zaterdagavond 21.30 tot 22.30 uur	- maatgevende periode: zondagmiddag 14.00 tot 15.00 uur
- 1.175 vertrekkende en 1.670 arrivinge auto's	- 290 arrivinge auto's (bioscoop)
- het verkeer uit de autonome situatie	- 470 vertrekkende, 470 arrivinge en 1.410 geparkeerde auto's (beurs)
	- het verkeer uit de autonome situatie

Tabel 5.8: Belangrijkste kenmerken variant A (getallen afgeleid uit de tabellen 5.3 en 5.7)

Variant B: de situatie tijdens de spitsperiode op een normale werkdag

De variant is relevant, omdat het Tilburgse wegennet op dit moment tijdens de spits het zwaarst belast is. Aangezien er 's ochtends nog geen verkeer naar de megabioscoop of de beursshal gaat, wordt de avondspitsperiode (van 16.00 tot 18.00 uur) beschouwd.

In tabel 5.9 zijn de kenmerken van de variant samengevat weergegeven.

voorgenomen activiteit	planalternatief
<i>normale situatie</i>	
- maatgevende periode: vrijdag 16.00 tot 17.00 uur	- maatgevende periode: vrijdag 16.00 tot 17.00 uur
- 35 vertrekkende en 35 arrivinge auto's	- 35 vertrekkende en 35 arrivinge auto's (bioscoop)
- het verkeer uit de autonome situatie	- 225 vertrekkende en 225 geparkeerde auto's (beurs)
	- het verkeer uit de autonome situatie
<i>drukke situatie</i>	
- maatgevende periode: vrijdag 16.00 tot 17.00 uur	- maatgevende periode: vrijdag 16.00 tot 17.00 uur
- 70 vertrekkende en 75 arrivinge auto's	- 70 vertrekkende en 75 arrivinge auto's (bioscoop)
- het verkeer uit de autonome situatie	- 470 vertrekkende en 470 geparkeerde auto's (beurs)
	- het verkeer uit de autonome situatie

Tabel 5.9: Belangrijkste kenmerken variant B (getallen afgeleid uit de tabellen 5.3 en 5.7)

Variant C: de situatie tijdens een combinatie met een sportactiviteit in het gebied

De variant is van belang, omdat in deze situatie sprake is van een thuiswedstrijd van de Tilburg Trappers (ijshockey) of Willem II (voetbal). In de richtlijnen wordt aanbe-



volen om een dergelijke combinatie van activiteiten nader te onderzoeken. In voorliggend MER is ervan uitgegaan dat nadere afspraken worden gemaakt tussen de betrokken participanten (sportorganisaties, Kinopolis, beursexploitant en scholen). Uitgangspunt hierbij is dat op hetzelfde moment niet én een thuiswedstrijd van de Tilburg Trappers én een thuiswedstrijd van Willem II wordt georganiseerd. Ondanks alle afstemmingsinspanningen kan het door omstandigheden toch vóórkomen dat beide sportverenigingen op hetzelfde moment een thuiswedstrijd spelen. Echter, deze situatie zal zich naar verwachting één à twee keer per jaar voordoen. Derhalve is het niet reëel om een dergelijke topdrukke in voorliggend MER te beschouwen.

Daarnaast is aangenomen dat nadere afspraken worden gemaakt met Kinopolis en de beoogde beursexploitant. De essentie van deze afspraken dient te zijn dat er geen filmmarathon en/of activiteiten in de beursshal plaatsvinden wanneer een thuiswedstrijd van de Tilburg Trappers of Willem II wordt gespeeld. Ondanks alle afstemmingsinspanningen kan het toch voorkomen dat tegelijk met een thuiswedstrijd een filmmarathon of een beurs/evenement wordt gehouden. Deze situatie zal zich naar verwachting incidenteel voordoen. Derhalve is het niet reëel om een dergelijke situatie in voorliggend MER te beschouwen.

Uitgangspunt in deze variant is dus of een thuiswedstrijd van de Tilburg Trappers of een thuiswedstrijd van Willem II. Wordt rekening gehouden met het verwacht bezoekersaantal, dan is een thuiswedstrijd van Willem II maatgevend. Derhalve blijft de combinatie van bioscoopbezoek met een thuiswedstrijd van de Tilburg Trappers in dit MER buiten beschouwing.

Uit gegevens aangeleverd door voetbalorganisatie Willem II blijkt dat gemiddeld 20 thuiswedstrijden per seizoen worden gespeeld. Het grootste gedeelte van de wedstrijden vangt aan om 19.30 uur op de zaterdagavond. Slechts enkele wedstrijden worden gespeeld op een ander moment (zondagmiddag of -avond of de vrijdagavond). KNVB-bekerwedstrijden en Europacupwedstrijden worden daarentegen altijd op een doorde-weekse avond gespeeld.

Normaliter worden thuiswedstrijden dus op zaterdagavond gespeeld. Derhalve wordt deze periode als maatgevend beschouwd. De eerste voetbalfans worden vanaf 18.00 uur verwacht, terwijl het vertrek vanaf ongeveer 21.30 uur geconcentreerd plaatsvindt. Laatstgenoemd tijdstip is wat betreft de verkeerssituatie (met name het parkeren) niet maatgevend. Immers, rond 22.00 uur zijn de parkeerplaatsen die door voetbalsupporters werden gebruikt, weer beschikbaar voor bioscoopbezoekers (laatste avondvoorstelling). Dit betekent dat de verkeerssituatie voorafgaand aan de voetbalwedstrijd (aanvang 19.30 uur) en tussen de filmvoorstellingen van 17.00 en 20.00 uur maatgevend is. Het drukste moment zal hierbij zijn gelegen tussen 18.45 en 19.45 uur.

Het voetbalstadion heeft een capaciteit van 14.700 bezoekersplaatsen en is momenteel volledig uitverkocht. Over de vervoerswijzeverdeling van de voetbalsupporters zijn



geen gegevens bekend. Derhalve is de omvang van het autoverkeer ingeschat op basis van de aanname dat 65% van de supporters met de auto (gemiddelde bezettingsgraad van 3,25) komt. Dit betekent dat een voetbalwedstrijd in de periode tussen 18.00 en 19.30 uur gemiddeld 2.940 auto's aantrekt. Tijdens het maatgevend moment (18.45 tot 19.45 uur) zal 70% van dit aantal (2.060) arriveren. De overige voertuigen (880) zullen al voor 18.45 uur aanwezig zijn. Rekening houdend met de beschikbare parkeerplaatsen op Stappegoor, komen niet al deze auto's naar het studiegebied. Op Stappegoor zijn immers niet zoveel parkeerplaatsen beschikbaar. Hoe dit verkeer zich verdeelt over de parkeervoorzieningen elders in de stad, wordt nader toegelicht in hoofdstuk 6.

In tabel 5.10 zijn de kenmerken van de variant samengevat weergegeven.

voorgenomen activiteit	planalternatief
<i>drukke situatie</i>	
- maatgevende periode: zaterdag 18.45 tot 19.45 uur	uitgangspunt is dat de betrokken participanten afspraken maken over het niet tegelijkertijd optreden van een beurs/evenement en een thuiswedstrijd van de Tilburg Trappers of Willem II
- 60 vertrekkende en 585 arrivinge auto's (bioscoop)	
- 2.060 arrivinge auto's en reeds 880 geparkeerde auto's (stadion); deze parkeren overigens niet allemaal in het Stappegoorgebied, omdat daar fysiek de ruimte niet voor is; het verkeer wordt echter wel veroorzaakt door een activiteit in het studiegebied en dus zou het parkeren feitelijk ook binnen dit gebied opgelost moeten worden	
- het verkeer uit de autonome situatie	

Tabel 5.10: Belangrijkste kenmerken variant C (getallen afgeleid uit tabel 5.3)



6 Effecten voorgenomen activiteit en planalternatief

In dit hoofdstuk worden de verwachte effecten van de voorgenomen activiteit en het planalternatief beschreven. Eerst wordt de beoogde locatie in hoofdlijnen (kwalitatief) getoetst op die aspecten die relevant zijn voor de vestiging van de megabioscoop. Daarna wordt dieper ingegaan op deze aspecten, waarbij een onderscheid wordt gemaakt naar verkeers- en milieuaspecten. Tot slot wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op de veronderstelde uitgangspunten van de studie.

6.1 Locatietoets op hoofdlijnen

Hierna wordt de beoogde locatie op hoofdpunten getoetst aan relevante onderwerpen. Nadrukkelijk wordt gesteld dat het hier geen locatie-MER betreft. Deze afweging heeft reeds plaatsgevonden [6,8]. In voorliggend MER worden de effecten van de megabioscoop op locatie Stappegoor in beeld gebracht.

6.1.1 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het gebied is voor alle vervoerswijzen redelijk goed. De bereikbaarheid per auto kan zeer goed worden genoemd vanwege de directe ligging aan het gemeentelijke en rijkshoofdwegennet. De locatie bevindt zich tussen twee aansluitingen op het rijkswegennet, waardoor directe routes aanwezig zijn waar zich geen ontwikkelingsproblemen voordoen. Ondanks dat de locatie (overdag) goed ontsloten is per openbaar vervoer (bus), voldoet de locatie nog niet aan de (formele) eisen die aan B-locaties worden gesteld. Met de realisering van het in ontwikkeling zijnde beleid [14] wordt hieraan aanzienlijk beter voldaan. Het instellen van extra buspendels tussen de megabioscoop en de binnenstad (met name in de avonduren en weekenden) draagt nog verder bij aan het ontstaan van een hoogwaardige openbaar-vervoeras. Door de aanwezigheid van een fijnmazig fietspadennet is de bereikbaarheid per fiets gegarandeerd.

6.1.2 Centrale ligging

De geografische spreiding van de bevolking in de regio Midden-Brabant is zodanig dat een locatie in het centrale deel van de regio (Tilburg dus) het meest gunstig is. De grootste bevolkingsconcentraties bevinden zich in de gebieden westelijk (Breda), noordelijk (Waalwijk), noordoostelijk ('s-Hertogenbosch) en zuidoostelijk (Eindhoven) van Tilburg.

6.1.3 Minimale hinder voor omgeving

In de directe omgeving van de beoogde locatie staan vrijwel uitsluitend kantoren en gebouwen, bestemd voor recreatie en onderwijs. Op enige afstand van de locatie is woningbouw aanwezig langs de Ringbaan Zuid. Het gaat om de woningen aan de zuidzijde en om flatgebouwen aan de noordzijde.



Dit betekent dat de directe omgeving nauwelijks hinder zal ondervinden van de bioscoopbezoekers, die vooral 's avonds en in het weekend aanwezig zullen zijn. Bedoeld wordt hier hinder veroorzaakt door startende auto's, dichtklappende portieren, bezoekers die in groepjes van en naar de halten van het openbaar vervoer lopen etc. De overlast wordt met name beperkt doordat een groot gedeelte van de bezoekers de auto in de parkeerkelder parkeert.

6.1.4 Beschikbare ruimte

Een bioscoop bestaande uit 16 filmzalen vraagt om een behoorlijke terreinomvang. Doordat ongeveer de helft van de benodigde parkeervoorzieningen ondergronds is geprojecteerd, wordt kostbare ruimte op maaiveld bespaard.

6.1.5 Hoogwaardige inrichting van de omgeving

De beoogde locatie is gelegen in een gebied waar onlangs veel gebouwen zijn gerealiseerd. De aanwezige gebouwen hebben derhalve een moderne uitstraling en geven een afwisselend beeld in type, bouwvorm, grootte en dergelijke te zien. Ook de Stappengoorweg is een goed uitgeruste en fraai aangelegde weg met groenvoorzieningen en voldoende verlichting. Binnen deze opzet past een hoogwaardig vormgegeven megabioscoop.

6.1.6 Directe nabijheid van woongebieden

In de directe nabijheid van de beoogde locatie zijn woongebieden aanwezig die zich op loop- en fietsafstand bevinden (potentiële bezoekers dus); denk aan Tilburg Zuid, Korvel/Oerle, de Blaak, Broekhoven en Goirle. De afstand tussen de bioscoop en de woongebieden is zodanig, dat verwacht wordt dat omwonenden geen directe overlast van de bioscoop zullen ondervinden.

6.2 Verkeer en vervoer

In voorliggend MER wordt niet specifiek ingegaan op de verkeerssituatie tijdens de bouwfase van het complex. Reden hiervoor is dat de omvang van het (vracht)verkeer van en naar het complex in deze fase beperkt en daarmee niet maatgevend is voor de situatie dat het complex in bedrijf is.

Aangenomen mag worden dat bouwvakkers hun auto's kunnen parkeren op het bouwterrein (tijdelijke voorziening) of nabij het zwembad en de ijshal (uit tabel 4.3 blijkt dat hier ruimte is) zonder dat dit tot problemen leidt. Eventuele conflicten tussen bouwverkeer en schoolgaande jeugd kunnen tot een minimum worden beperkt door enerzijds het plaatsen van extra bebording (let op: uitrit bouwverkeer). Anderzijds kunnen chauffeurs gewezen worden op de grote stromen schoolverkeer waardoor zij extra alert en met gematigde snelheid het bouwterrein op- en afrijden. Aanvullende verkeersmaatregelen ter waarborging van de verkeersveiligheid zijn in dit geval niet noodzakelijk.



6.2.1 Verkeersdruk omringende wegen

Routekeuze

Met het verkeersmodel is bepaald hoe het autoverkeer van en naar de megabioscoop en/of de beurshal zich gedraagt. Het blijkt dat een klein percentage van het autoverkeer (10%) vanuit zuidelijke richting over de Stappegoorweg komt aanrijden of het terrein op deze manier verlaat. Het overige autoverkeer (90%) bereikt het terrein via de Stappegoorweg vanuit noordelijke richting of vertrekt in deze richting. Laatstgenoemd verkeer wordt afgewikkeld via de Ringbaan Zuid, waarvan de helft oostelijk georiënteerd is.

Voor het autoverkeer van en naar het voetbalstadion is verondersteld dat:

- 5% komt uit de richting Goirle via de Stappegoorweg en parkeert nabij de megabioscoop;
- 5% komt uit de richting Goirle via de Goirleseweg en parkeert nabij het stadion;
- 45% komt vanuit het oosten de Ringbaan Zuid op en parkeert nabij de megabioscoop of op een parkeerterrein buiten het studiegebied (terrein ten westen van de Goirleseweg en ten zuiden van de Ringbaan Zuid);
- 45% komt vanuit het westen de Ringbaan Zuid op, waarvan een derde gedeelte de Goirleseweg oprijdt en parkeert nabij het stadion en het resterende deel parkeert nabij de megabioscoop of op een parkeerterrein buiten het studiegebied.

Kwaliteit doorstroming autoverkeer

Voor de belangrijkste in- en uitvalswegen naar respectievelijk van het plangebied is de verkeersdruk bepaald op grond van de hiervoor beschreven routekeuze en variantenkenmerken (zie paragraaf 5.3). Het resultaat is opgenomen in de tabellen 6.1 en 6.2. In bijlage 1 is aangegeven hoe de capaciteit van de wegen is bepaald.

	variant A		variant B		variant C
	normale situatie	drukke situatie	normale situatie	drukke situatie	
autonome situatie	280	280	1.370	1.370	560
voorgenomen activiteit	1.560	2.840	1.430	1.500	2.510 ^{B)}
planalternatief	940 ^{A)}	1.380 ^{A)}	1.630	1.920	n.v.t.

^{A)} Het blijkt dat het maatgevende moment (zondagmiddag) van het planalternatief 'ondergeschikt' is aan het maatgevende moment van de voorgenomen activiteit (zaterdagavond). Derhalve zal de hoogst optredende verkeersdruk op de Stappegoorweg in het planalternatief ook op zaterdagavond worden bereikt en dus identiek zijn aan de voorgenomen activiteit

^{B)} Zoals reeds in paragraaf 5.3 is aangegeven, komt dit verkeer in de huidige situatie niet allemaal naar Stappegoor. Stappegoor heeft fysiek immers niet de ruimte om al deze auto's te herbergen. Een deel van het verkeer wijkt in de huidige situatie reeds uit naar parkeerterreinen in de omgeving. Daarnaast is niet sprake van één geconcentreerde piekbelasting. De piek als gevolg van voetbalverkeer treedt op in de eerste helft van het maatgevend uur, terwijl de piek van het bioscoopverkeer in de tweede helft van het maatgevend uur ligt. Derhalve zal de daadwerkelijk optredende verkeersdruk op de Stappegoorweg aanzienlijk lager zijn dan in de tabel vermeld

Tabel 6.1: Verkeersdruk Stappegoorweg ter hoogte van het zwembad, uitgedrukt in mvt/h voor beide richtingen tezamen, afgerond op 10-tallen



Uit tabel 6.1 blijkt dat de verkeersdruk op de Stappegoorweg ten opzichte van de autonome situatie in elk van de beschouwde alternatieven en varianten zal toenemen. Op het gedeelte tussen de Ringbaan Zuid en de inrit naar het parkeerterrein voor het zwembad leidt dit niet tot doorstromingsproblemen. Dit gedeelte van de Stappegoorweg kan circa 4.000 mvt/h (beide richtingen tezamen) afwikkelen, terwijl op het maatgevende moment 2.840 mvt worden verwacht. Ook als de verkeersintensiteit naar rijrichting wordt uitgesplitst, doen zich geen problemen voor. De verhouding tussen de verkeersintensiteit (I) en de wegcapaciteit (C), kortweg I/C-verhouding, blijft onder de kritische grens van 80%.

Doorstromingsproblemen kunnen wel worden verwacht op het gedeelte tussen de genoemde inrit en de ontsluitingsweg van de megabioscoop en/of de beurshal (nieuwe 'inrikker' vanaf de rotonde). De capaciteit van de Stappegoorweg is hier beduidend lager, circa 1.920 mvt/h. Zowel bij de voorgenomen activiteit als het planalternatief ligt de I/C-verhouding op het piekmoment bij een normale situatie rond de 80%. Het verkeer kan dan nog net verwerkt worden, mits af en toe opstoppen worden geaccepteerd. Doen zich echter bijzondere situaties voor (filmfestival, worst-casescenario beurshal, voetbalwedstrijd), dan schiet de wegcapaciteit op de Stappegoorweg tekort. Het gevolg hiervan zal zijn dat het verkeer terugslaat op de Ringbaan Zuid en daar congestie gaat optreden. Gelet op de functie van de Ringbaan en de negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid dient dat te worden voorkomen. Ondanks dat deze situaties niet dagelijks zullen optreden, wordt aanbevolen om maatregelen ter verruiming van de wegcapaciteit te treffen. Deze maatregelen kunnen bestaan uit de aanleg van een rechtsafstrook naar het nieuwe parkeerterrein, een extra rijstrook op (een deel van) de rotonde of op de uitrusting van de toegangsweg tussen rotonde en parkeerterrein. In vervolgstudie zullen nut en noodzaak van aanvullende capaciteitsmaatregelen nader onderzocht moeten worden.

	variant A		variant B		variant C
	normale situatie	drukke situatie	normale situatie	drukke situatie	
<i>Ringbaan Zuid ten oosten van Stappegoorweg</i>					
autonome situatie	530	530	2.540	2.540	1.070
voorgenomen activiteit	1.170	1.810	2.570	2.600	1.750 ^{B)}
planalternatief	860 ^{A)}	1.085 ^{A)}	2.670	2.820	n.v.t.
<i>Ringbaan Zuid ten westen van Stappegoorweg</i>					
autonome situatie	540	540	2.580	2.580	1.080
voorgenomen activiteit	1.180	1.820	2.620	2.650	1.760 ^{B)}
planalternatief	870 ^{A)}	1.090 ^{A)}	2.720	2.860	n.v.t.

^{A)} Het blijkt dat het maatgevende moment (zondagmiddag) van het planalternatief 'ondergeschikt' is aan het maatgevende moment van de voorgenomen activiteit (zaterdagavond). Derhalve zal de hoogst optredende verkeersdruk op de Ringbaan Zuid in het planalternatief ook op zaterdagavond worden bereikt en dus identiek zijn aan de voorgenomen activiteit

^{B)} Zoals reeds in paragraaf 5.3 is aangegeven, komt dit verkeer in de huidige situatie niet allemaal naar Stappegoor. Stappegoor heeft fysiek immers niet de ruimte om al deze auto's te herbergen. Een deel van het verkeer wijkt in de huidige situatie reeds uit naar parkeerterreinen in de omgeving. Derhalve zal de daadwerkelijk optredende verkeersdruk op de Ringbaan Zuid aanzienlijk lager zijn dan in de tabel vermeld

Tabel 6.2: Verkeersdruk Ringbaan Zuid uitgedrukt in mvt/h voor beide richtingen tezamen, afgerond op 10-tallen



Uit tabel 6.2 blijkt dat de verkeersdruk op de Ringbaan Zuid ten opzichte van de autonome situatie in elk van de beschouwde alternatieven en varianten zal toenemen. Tot doorstromingsproblemen leidt dit echter niet. De capaciteit van de Ringbaan Zuid bedraagt 4.800 mvt/h, terwijl maximaal 2.860 mvt van de weg gebruik willen maken. Ook bij een uitsplitsing van de verkeersdruk per rijrichting ontstaat geen probleem.

Kwaliteit doorstroming milieuvriendelijk vervoer

Wat betreft de doorstroming van het fietsverkeer worden geen problemen voorzien. Fietsers hebben in Tilburg reeds op diverse oversteekplaatsen voorrang op het autoverkeer en aangenomen mag worden dat dit zo zal blijven.

De doorstroming van het openbaar vervoer is in sterke mate afhankelijk van het feit of wel of niet wordt voorzien in eigen infrastructuur. Wordt besloten om het openbaar vervoer tezamen met het autoverkeer over dezelfde weginfrastructuur te laten afwikkelen, dan stagneert de doorstroming van het openbaar vervoer op die plaatsen waar het autoverkeer stapvoets rijdt dan wel stilstaat. Dit zal het geval zijn op de Stappegoorweg ter hoogte van de bioscoop.

Sluipverkeer

De megabioscoop en de beurshal zijn goed bereikbaar vanaf de Ringbaan Zuid. De Ringbaan Zuid is onderdeel van de hoofdwegenstructuur in Tilburg, alwaar de verkeersdoorstroming van goede kwaliteit is. Derhalve is er voor het verkeer geen aanleiding om gebruik te maken van het onderliggend wegennet. Sluipverkeer van en naar het complex door woonwijken wordt dan ook niet verwacht. Bezoekers die in de betreffende woonwijk(en) wonen, maken uiteraard wel gebruik van het onderliggend wegennet. Echter, dit betreft geen sluip- maar bestemmingsverkeer.

Verkeersveiligheid

Door de verkeersaantrekkende werking van het bioscoop- annex beurscomplex neemt de verkeersdruk op met name de Ringbaan Zuid en de Stappegoorweg toe. Over het algemeen betekent een toename van de verkeersdruk een verslechtering van de verkeersveiligheid. Onlangs is echter gestart met de implementatie van het startprogramma Duurzaam Veilig (landelijk beleid). Kern van dit beleid is dat de inrichting van de weg en het gebruik ervan op elkaar worden afgestemd, waardoor de weg vanuit oogpunt van verkeersveiligheid goed functioneert. Aangenomen mag worden dat de inrichting van de Ringbaan Zuid en de Stappegoorweg, daar waar nodig, aangepast worden conform dit beleid. Mogelijke maatregelen in dit kader kunnen zijn: het scheiden van verkeersstromen en het aanbrengen van snelheidsremmers ter hoogte van oversteekvoorzieningen (langzaam verkeer). Derhalve worden door de realisatie van het bioscoop- annex beurscomplex geen verkeersonveilige situaties op het Tilburgse wegennet verwacht. Daarnaast zullen het parkeerterrein voor en de parkeerkelder in de megabioscoop op een dusdanige wijze worden vormgegeven, dat de verkeersveiligheid ook hier gewaarborgd is.



Conclusie

Samenvattend kan worden gesteld dat de realisering van de voorgenomen activiteit of het planalternatief niet zal leiden tot grote knelpunten wat betreft de doorstroming van verkeer. Alleen op het gedeelte van de Stappegoorweg tussen de rotonde ter hoogte van de megabioscoop en de inrit naar de parkeervoorzieningen nabij het zwembad kan de kwaliteit van de verkeersafwikkeling tekortschieten. Uit nadere studie moet blijken of capaciteitsverruimende maatregelen hier noodzakelijk zijn.

6.2.2 Parkeerbehoefte

In tabel 6.3 is voor de verschillende beschouwde situaties het aantal benodigde parkeerplaatsen opgenomen. Als uitgangspunt is gehanteerd dat 33% van de vertrekkende bioscoopbezoekers een parkeerplaats bezet houdt op het moment dat alle bezoekers van de volgende filmvoorstelling gearriveerd zijn. Dit percentage is gebaseerd op ervaringscijfers van Kinopolis. Voor beursbezoek is een dergelijk percentage niet van toepassing. Dit komt omdat de aankomsten en de vertrekken van beursbezoekers veel gelijkmatiger in de tijd zijn verdeeld dan de aankomsten en de vertrekken van bioscoopbezoekers.

	variant A		variant B		variant C
	normale situatie	drukke situatie	normale situatie	drukke situatie	
voorgenomen activiteit	1.035	2.065	50	100	3.550 ^{B)}
planalternatief	965 ^{A)}	1.700 ^{A)}	500	1.040	n.v.t.

^{A)} Het blijkt dat het maatgevende moment (zondagmiddag) van het planalternatief 'ondergeschikt' is aan het maatgevende moment van de voorgenomen activiteit (zaterdagavond). Derhalve zal de hoogst optredende parkeerbehoefte op Stappegoor in het planalternatief ook op zaterdagavond worden bereikt en dus identiek zijn aan de voorgenomen activiteit

^{B)} Zoals reeds in paragraaf 5.3 is aangegeven, komen de voetbalsupporters in de huidige situatie niet allemaal naar Stappegoor. Stappegoor heeft fysiek immers niet de ruimte om alle auto's van de supporters te herbergen. Een deel van het verkeer wijkt in de huidige situatie reeds uit naar parkeerterreinen in de omgeving. Derhalve zal de daadwerkelijke parkeerdruk op Stappegoor aanzienlijk lager zijn dan in de tabel vermeld

Tabel 6.3: Parkeerbehoefte tijdens de maatgevende periode, uitgedrukt in aantallen mvv en afgerond op 5-tallen

Het initiatief voorziet in de aanleg van 600 parkeerplaatsen in de parkeerkelder van de megabioscoop en 650 parkeerplaatsen op het voorterrein. Op 'eigen terrein' kan het complex dus 1.250 auto's herbergen. Uit tabel 6.3 blijkt dat op een dergelijk moment maximaal 1.035 plaatsen benodigd zijn. Dit betekent dat het complex bij een normale c.q. gemiddelde situatie over voldoende parkeerplaatsen beschikt. Echter, in worst-casescenario's zal de parkeercapaciteit nabij het complex onvoldoende zijn en is het nodig om met de beheerders van parkeerterreinen in de directe omgeving nadere afspraken te maken.

In de variant waarbij het bezoekersaantal in de megabioscoop en/of de beursshal het hoogst is (variant A), zullen bij een filmmarathon 815 auto's uitwijken naar de omrin-



gende parkeerterreinen. Bij een groter verzorgingsgebied van de beurshal (worst-casescenario) zal de overloop naar andere terreinen 450 auto's bedragen. Uit tabel 4.3 blijkt dat op deze momenten 350 (in geval van een thuiswedstrijd van de Tilburg Trappers of een vlooiemarkt in de ijshal) of 680 parkeerplaatsen (in geval van een normale situatie) in het gebied beschikbaar zijn. Opgemerkt wordt dat Kinopolis en de beursexploitant enerzijds en Fontys Hogescholen anderzijds de intentie hebben een overeenkomst op te stellen zodat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk wordt.

Blijft dubbelgebruik achterwege, dan zal het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van bioscoop- en/of beursbezoek moeten worden uitgebreid.

Bij de combinatie met een voetbalwedstrijd (variant C) is de parkeersituatie een knelpunt. Op dit moment hebben circa 3.550 automobilisten een bestemming in het Stappegoorgebied (bioscoopbezoekers en voetbalsupporters). Het is vanzelfsprekend dat zij hun voertuig het *lieftst* op Stappegoor zouden willen parkeren, dichtbij hun bestemming. Dit gaat echter niet, omdat Stappegoor simpelweg niet voorziet in een dergelijke parkeercapaciteit. Op zich is dit ook geen onoverkomelijk probleem. Het gros van het genoemde aantal automobilisten (3.550) betreft voetbalsupporters en in de huidige situatie kunnen zij ook niet allemaal op Stappegoor parkeren. Nu reeds wordt uitgeweken naar parkeerterreinen in de directe omgeving, gelegen buiten het studiegebied. Bij realisering van de megabioscoop en/of de beurshal kan dit uitwijken nog steeds plaatsvinden.

Opgemerkt wordt dat de parkeerproblemen bij realisatie van de megabioscoop minder omvangrijk zullen zijn dan in de autonome situatie. Ten behoeve van het bioscoopbezoek zijn immers 610 parkeerplaatsen benodigd, terwijl het complex ruimte heeft voor 1.250 plaatsen. De resterende 640 plaatsen kunnen dus (deels) door voetbalsupporters gebruikt worden, mits hierover afspraken worden gemaakt met Kinopolis.

Kortom, realisatie van de voorgenomen activiteit of het planalternatief leidt niet tot parkeeroverlast in de omgeving. Bezoekers van de megabioscoop en/of de beurs hebben over het algemeen voldoende ruimte aan de parkeervoorzieningen die in en voor de megabioscoop worden gerealiseerd. Tijdens een situatie met topdruk in de megabioscoop of de beurs kan door dubbelgebruik van de reeds aanwezige parkeerplaatsen het parkeertekort worden opgelost. Tijdens voetbalwedstrijden zal de parkeerdruk in het studiegebied niet noemenswaardig verslechteren ten opzichte van de huidige situatie.

6.2.3 Openbaar vervoer

Tijdens een normale situatie zullen er op het maatgevende moment, op zaterdagen tussen 21.30 en 22.30 uur, 220 bioscoopbezoekers⁹ zijn die met het openbaar vervoer naar huis gaan. Wordt in de megabioscoop een filmmarathon georganiseerd

⁹ Dit aantal is afgeleid uit de combinatie van de tabellen 5.1 en 5.2.



(situatie met topdrukke), dan zullen er (ten opzichte van de nulsituatie) 440 vertrekkende openbaar-vervoerreizigers extra zijn. Bezoekers van de laatste avondvoorstelling maken geen gebruik van het openbaar vervoer, simpelweg omdat het aanbod in de huidige situatie tekortschiet.

Tijdens een gemiddelde beursituatie zijn er maximaal 1.000 beursbezoekers per dag die gebruikmaken van het openbaar vervoer. Verspreid over de dag zijn dit op het maatgevende uur maximaal 335 bezoekers (arriverend en vertrekkend tezamen). Bij een worst-casescenario bedragen voorgaande kentallen respectievelijk 3.000 en 1.000¹⁰.

Een deel van de reizigers zal per trein reizen in uiteenlopende richtingen: 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Breda. Rekening houdend met de huidige materieelinzet, de frequentie van de treinen¹¹ en het relatief beperkte aantal bioscoopbezoekers dat per openbaar vervoer reist, zullen geen capaciteitsproblemen (inzet treinen) vóórkomen. Voor de reizigers die gebruik maken van de bus is de intentie aanwezig om aanvullende buspendels in te zetten (zie paragraaf 7.2).

6.2.4 Fietsverkeer

Op het maatgevende moment worden bij een normale situatie 220 vertrekkende en 110 arrivinge bezoekers op de fiets¹² verwacht en tijdens een filmmarathon een verdubbeling van dit aantal. Derhalve zijn maximaal 660 bezoekers op de fiets te verwachten in en om de megabioscoop.

Er worden vanwege twee redenen geen problemen voorzien wat betreft de afwikkeling van het fietsverkeer. Ten eerste is de megabioscoop goed aangesloten op het bestaande Tilburgse fietsnetwerk. Er geldt dat in de directe omgeving van de bioscoop de fiets- en autostromen gescheiden zijn. Daarnaast zorgt de realisatie van een inpandige fietsenstalling met een capaciteit van circa 500 plaatsen ervoor dat illegaal stallen tot een minimum beperkt is.

6.3 Leefbaarheid

Vooraf wordt opgemerkt dat de megabioscoop 'Metropolis' in Antwerpen momenteel bijna 4 miljoen bezoekers heeft, waarvan circa 800.000 bezoekers uit Nederland en met name uit Midden- en West-Brabant komen. De verwachting is dat na de realisering van het bioscoopcomplex in Tilburg een deel van deze bezoekersstromen vanwege de langere afstanden niet langer voor Antwerpen maar voor de vestiging in Tilburg zullen kiezen. Hier gaat reeds een belangrijke winst voor het milieu vanuit.

¹⁰ De kentallen zijn afgeleid uit de tabellen 5.4, 5.5 en 5.7.

¹¹ 's Avonds vertrekken momenteel vanuit Tilburg richting 's-Hertogenbosch twee treinen per uur, richting Eindhoven drie treinen per uur en richting Breda ook drie treinen per uur.

¹² Dit aantal is afgeleid uit de tabellen 5.1 en 5.2.



Het is niet zinvol om de milieueffecten voor alle alternatieven en varianten te beschouwen. Alleen de situatie op het drukste moment in het plangebied (voorgenomen activiteit, variant A) is relevant.

De voorgenomen activiteit gecombineerd met een voetbalwedstrijd (variant C) is niet relevant. In deze situatie is de omvang van het bioscoopverkeer verwaarloosbaar ten opzichte van het overige verkeer, zijnde het verkeer uit de nulsituatie en het voetbalverkeer. In dit geval is circa 20 tot 30% bioscoopverkeer. De bijdrage die het bioscoopverkeer in dit geval levert aan de geluidshinder en de luchtverontreiniging, is marginaal ten opzichte van het overige verkeer. Ter illustratie, een toename van de geluidshinder met 3 dB(A) ontstaat bij een verdubbeling van het verkeer.

De voorgenomen activiteit of het planalternatief tijdens de avondspits op een werkdag (variant B) is om vergelijkbare redenen eveneens niet relevant. Het percentage verkeer van en naar het plangebied bedraagt dan tussen 1 en 30% van het totale verkeer, afhankelijk van de beschouwde weg en het scenario.

6.3.1 Geluidshinder

Door DGMR Raadgevende Ingenieurs BV is een akoestisch onderzoek van de voorgenomen activiteit [19] uitgevoerd voor variant A. Dit betekent dat de akoestische gevolgen van de megabioscoop in beeld zijn gebracht voor de situatie die het meest zal voorkomen en die in voorliggend MER als maatgevend is beschouwd. Het akoestisch onderzoek richt zich enerzijds op de geluidshinder veroorzaakt door de inrichting zelf en anderzijds op de geluidshinder veroorzaakt door de verkeersaantrekkende werking van de megabioscoop. De geluidshinder is bepaald voor de houten laagbouwwooningen en de hoogbouwflats aan de Ringbaan Zuid.

Geluid door het in bedrijf zijn van de voorgenomen activiteit

Door de aanwezigheid van stationaire en mobiele geluidsbronnen op en rondom de megabioscoop, wordt de omgeving geconfronteerd met geluiden als gevolg van het in bedrijf zijn van de megabioscoop. Onder stationaire geluidsbronnen worden luchtbehandelingskasten (dak), koeltorens (dak) en luchtafzuiginstallaties (gevel) verstaan. Bij de mobiele geluidsbronnen gaat het om het komen en gaan van bezoekers met de auto en dan in het bijzonder het dichtslaan van de autoportieren. Het bevoorradingsverkeer¹³ is buiten beschouwing gelaten, omdat op het maatgevende moment geen bevoorrading plaatsvindt.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de megabioscoop voldoet aan de door het Rijk opgelegde normstelling van 50 dB(A) bij de dichtstbijzijnde woningen aan de Ringbaan Zuid. Dit geldt zowel voor een normale zaterdagavond als voor een zaterdagavond met topdrukte [19].

¹³ Door de week wordt gemiddeld één vrachtwagen per dag verwacht.



Geluid door de verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen activiteit

Doordat de megabioscoop autoverkeer uit de regio Tilburg aantrekt, zal de verkeersdruk op de omliggende wegen toenemen. Met name op de Ringbaan Zuid, maar vooral op de Stappegoorweg neemt de verkeersdruk toe. Op de Ringbaan Zuid worden geen problemen voorzien. Uit akoestische berekeningen blijkt dat de verkeerstoename op deze weg relatief beperkt is. Hierdoor neemt de geluidsbelasting op de gevel met minder dan 1 dB(A) toe ten opzichte van de autonome situatie.

Op de Stappegoorweg ligt dit anders, omdat op deze weg al het verkeer van en naar het plangebied bijeenkomt. Uit het akoestisch onderzoek voor deze weg is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) tijdens het maatgevende moment bij een normale situatie met 5 dB(A) wordt overschreden. Echter, in de huidige situatie is voor de betreffende woningen reeds een hogere grenswaarde -68 dB(A)- vastgesteld als gevolg van het verkeer op de Ringbaan Zuid [19]. Het blijkt dat deze waarde zowel overdag als 's nachts en zowel door de week als in het weekend niet wordt overschreden.

Kwalitatieve beleving van geluid

Alhoewel het wettelijk gezien niet tot problemen leidt, zal men in de avonden en de weekenden meer geluidshinder ervaren dan nu. Het door de bioscoop aangetrokken autoverkeer produceert nu eenmaal een bepaalde hoeveelheid geluid. Dit geluid zou er niet zijn geweest, als de bioscoop niet wordt gerealiseerd. Bij voorgaande gelden twee kanttekeningen. De eerste is dat deze negatieve beleving niet wordt ervaren door studenten en docenten. Over het algemeen zijn de onderwijsinstellingen in het weekend immers gesloten. Als tweede kanttekening geldt dat de woonfunctie in het studiegebied beperkt is, waardoor de gevoelsmatige hinder slechts door een kleine groep bewoners wordt ervaren.

6.3.2 Luchtverontreiniging

In de huidige situatie zijn er geen problemen wat betreft luchtverontreiniging veroorzaakt door wegverkeer. Ook in de autonome situatie worden geen problemen voorzien. Realisatie van de voorgenomen activiteit zal evenmin tot een onacceptabele situatie leiden. Dit blijkt uit het volgende:

- De verkeersdruk op de Ringbaan Zuid is tijdens de avondspits in de autonome situatie groter dan de verkeersdruk op het maatgevende moment van de voorgenomen activiteit. Derhalve is de uitstoot van schadelijke stoffen op het maatgevende moment in het plangebied minder omvangrijk dan tijdens de avondspits-situatie.
- De verkeersdruk op de Stappegoorweg is tijdens het maatgevende moment bij de voorgenomen activiteit groter dan de verkeersdruk tijdens de avondspits in de autonome situatie. Ondanks een toename van ongeveer 9%, is het absolute aantal motorvoertuigen op de weg relatief laag. De gezamenlijke uitstoot van schadelijke stoffen is daardoor beperkt, en blijft binnen de landelijke normen.



6.3.3 Externe veiligheid

Er bevinden zich externe risicocontouren vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op de A58 en vanwege de LPG-opslag langs de Abcovenseweg, circa 250 m ten zuiden van de A58. Over het algemeen geldt dat voor de toetsing van het individuele risico een zone aan weerszijden van de Rijksweg van circa 100 m moet worden aangehouden. Binnen deze zone mogen geen of slechts in zeer beperkte mate kwetsbare bestemmingen worden gerealiseerd. Ervan uitgaande dat de megabioscoop op de beoogde locatie -circa 250 m vanaf de Rijksweg- wordt gerealiseerd, leidt dit niet tot problemen. Voor de toetsing van het groepsrisico (GR) worden in de praktijk in een zone tot maximaal 200 m vanaf relevante routes beperkingen opgelegd aan nieuwbouw. Ook deze zone blijft buiten de locatie van de megabioscoop en leidt dus niet tot een probleem.

De wettelijke afstandsnorm voor een LPG-opslag is 80 m vanaf het vulpunt. Het plangebied bevindt zich circa 250 m ten noorden van de Rijksweg en valt hierdoor buiten het risicogebied van de LPG-opslag.

6.3.4 Bodem en water

Door het Waterschap De Dommel zijn de volgende uitgangspunten opgesteld:

- *Aanleggen van verbeterd gescheiden rioleringsstelsel*
Nabij de rotonde in de Stappegoorweg wordt een rioolgemeal gebouwd. Het vuile water en het eerste regenwater worden afgevoerd in de richting van de Trouwlaan. Het overige regenwater wordt afgevoerd in de richting van de aan te leggen buffervijver nabij waterloop de Katsbogte. Eventuele drainage mag niet op de riolering worden aangesloten.
- *Experiment infiltratie schoon regenwater*
De realisatie van de megabioscoop zal gepaard gaan met een toename van het verharde oppervlak (door daken, wegen en parkeerplaatsen). Doorgaans leidt dit tot een verdroging van de ondergrond met alle nadelige gevolgen van dien. Onder invloed van de groeiende aandacht voor het aspect 'duurzaamheid' bij stedelijke ontwikkelingen, wordt in Stappegoor schoon regenwater (afkomstig van de daken) via een infiltratievoorziening teruggebracht in de bodem.
- *Aanleg buffervijver*
Voor het gehele Stappegoorgebied moet een buffervijver worden aangelegd ten behoeve van het bergen en geleidelijk afvoeren van regenwater (oppervlak 18.250 m²). Gezien de toekomstige functies en bestemmingen van het gebied, dient nader onderzoek te worden welke betekenis de buffervijver in dit verband kan krijgen. In de combinatie van het thema vrije tijd, sport en recreatie met de geohydrologische noodzaak van 2 ha open water schuilen potenties die een belangrijke meerwaarde kunnen geven aan het gebied. Een adequate koppeling tussen beide biedt de gelegenheid het Stappegoorgebied vanaf de A58 op passende wijze te presenteren.



6.3.5 Ecologie en landschap

De locatie waar de megabioscoop zal worden gerealiseerd, ligt binnen het stedelijke gebied van de stad Tilburg. In de huidige situatie is in het gebied een noord-zuid-gerichte groenstructuur in de vorm van houtwallen aanwezig. Bij het ontwerp en de bouw van de bioscoop zullen deze zo veel mogelijk worden gespaard.

6.3.6 Ruimtegebruik en -beslag

De inpassing van de megabioscoop alleen beslaat circa 3 ha en met de beursaccommodatie erbij in totaal circa 6 ha. De omgeving van het terrein heeft een recreatieve en onderwijsfunctie en als zodanig ook die uitstraling. Door de komst van de megabioscoop wordt dit extra versterkt en heeft dit een synergetisch effect op de algehele (stedenbouwkundige) aantrekkelijkheid van het gebied.

Door een (her)inrichting van het huidige braakliggende terrein zal de belevingswaarde van het gebied een positief effect ondervinden. Realisatie van de megabioscoop met de daarvoor gelegen promenade en het parkeerterrein draagt bij aan de beoogde stedenbouwkundige opzet van het gebied. Hierbij worden de Stappegoorweg en aanliggende leisurfuncties gezien als een 'snoer met kralen'. Versterking van de groenstructuur langs de Prof. Goossenslaan, het langgerekte parkeerterrein en de zorgvuldig vormgegeven promenade langs het gebouw vormen tezamen het snoer dat de aanliggende functies samenhoudt.

6.3.7 Sociale veiligheid

Realisatie van de megabioscoop (inclusief een bewakingsdienst en goede buitenverlichting) zal leiden tot een verbetering van de sociale veiligheid in het studiegebied. De bioscoop trekt immers veel mensen aan, waardoor de sociale controle in het gebied wordt vergroot. Het effect zal met name in de avond- en weekenduren, wanneer de onderwijsinstellingen gesloten zijn, merkbaar zijn.

6.4 Gevoelighedsanalyse

6.4.1 Maatgevend aantal bezoekers complex

Voorgenomen activiteit (realisatie megabioscoop)

De maatgevende periode is de zaterdagavond. Voor deze situatie zijn twee situaties beschouwd. Een normale situatie die zich het grootste gedeelte van het jaar zal voordoen en een situatie met topdrukke, bijvoorbeeld tijdens een filmmarathon, die slechts sporadisch voorkomt. Bij de normale situatie bedraagt het bezoekersaantal zowel bij de voorstelling van 20.00 uur als van 22.30 uur 2.200. In de situatie met topdrukke is gerekend met een verdubbeling van het aantal bezoekers per voorstelling. In een normale situatie bedraagt de maximale bezettingsgraad van de filmzalen dus 44% en in een topdruktesituatie 88%. Overigens gaat Kinopolis ervan uit dat niet alle stoelen in een zaal uitverkocht zullen zijn. Redenen hiervoor zijn dat stoelen aan de zijkant minder in trek zijn bij de bezoeker, dat een groep vrienden naast elkaar wil zitten maar dat er niet meer voldoende stoelen vrij zijn en er wordt gewacht op een volgende



voorstelling, etc. Uit de praktijk is gebleken dat hierdoor circa 90% van de stoelen is uitverkocht. Derhalve is de kans dat er meer bioscoopbezoekers zijn dan in de beschouwde topdruktesituatie is verondersteld, dus te verwaarlozen. Dit betekent dat de topdruktesituatie in dit MER als worst case beschouwd moet worden; overschrijding ervan wordt niet verwacht.

Planalternatief (realisatie megabioscoop en beurshal)

De maatgevende periode is de zondagmiddag. Voor deze situatie zijn ook twee situaties beschouwd in de periode van 14.00 tot 15.00 uur. Een gemiddeld scenario die zich het grootste gedeelte van het jaar zal voordoen en een scenario met een topdrukte op de beurs. Bij het gemiddelde scenario bedraagt het bezoekersaantal van de beurshal 2.500 en in de situatie met topdrukte wordt een verdubbeling van dit aantal verwacht. Daarnaast worden in beide scenario's nog 1.250 bioscoopbezoekers verwacht. Rekening houdend met voorgaande alinea en het bezoekgedrag van en naar beurshallen is het uitgesloten dat het bezoekersaantal hoger zal uitvallen. Derhalve kan de worst-case-scenario zoals gedefinieerd in voorliggend MER, als worst case worden beschouwd; overschrijding ervan wordt niet verwacht.

6.4.2 Aankomst- en vertrekpatroon

De verkeersdruk is bepaald op grond van een evenredige spreiding van de aankomsten en vertrekken van de bioscoop- en/of beursbezoekers in een periode van één uur. Als de aankomsten en vertrekken zich concentreren in een kortere periode, zal de verkeersdruk tijdelijk hoger zijn. Vindt bijvoorbeeld 60% van alle aankomsten en vertrekken plaats in een periode van een half uur, dan is de omvang van het bioscoop en/of beursverkeer een factor 1,2 groter. De invloed van een meer geconcentreerd aankomst- en vertrekpatroon van bezoekers leidt derhalve niet tot een noemenswaardige verslechtering van de verkeersdoorstroming.

6.4.3 Vervoerswijzekeuze en gemiddelde autobezetting

Voorgenomen activiteit (realisatie megabioscoop)

Bij een normale situatie zijn er gemiddeld per week 17.750 bioscoopbezoekers te verwachten. Als deze bezoekers zich gedragen conform de veronderstelde vervoerswijzeverdeling en de gemiddelde autobezetting, dan betekent dit dat er gemiddeld bijna 30 auto's per 100 bezoekers zijn. Neemt het gemiddelde aantal auto's per 100 bezoekers toe met bijvoorbeeld 10%, dan stijgt de verkeersdruk op de in- en uitvalswegen met hetzelfde percentage. Vanwege een goede bereikbaarheid van de bioscoop op de fiets en de plannen ter verbetering van het openbaar vervoer, wordt niet verwacht dat het gemiddelde aantal auto's per 100 bezoekers hoger zal uitvallen.

Planalternatief (realisatie megabioscoop en beurshal)

Bij een gemiddeld scenario zijn er afhankelijk van het type beurs 1.750 tot 5.000 beursbezoekers te verwachten. Bij het veronderstelde verplaatsingsgedrag komt dit neer op 27 tot 35 auto's per 100 bezoekers, afhankelijk van het type beurs. Neemt dit aantal toe met een bepaald percentage, dan stijgt de verkeersdruk op de in- en uit-



valswegen met hetzelfde percentage. Vanwege een goede bereikbaarheid van de bioscoop op de fiets en de plannen ter verbetering van het openbaar vervoer, wordt niet verwacht dat het gemiddelde aantal auto's per 100 bezoekers hoger zal uitvallen.

6.4.4 Herkomsten en routekeuze

Al het bioscoop- en/of beursverkeer op de Stappegoorweg ter hoogte van het zwembad heeft een relatie met de Ringbaan Zuid. Uit het verkeersmodel blijkt dat door de geografische ligging van de megabioscoop in Tilburg ten opzichte van de regio de helft van het verkeer westelijk georiënteerd is en de andere helft oostelijk. Een wijziging van deze oriëntatie zal leiden tot een lagere verkeersintensiteit op het ene deel en een hogere verkeersintensiteit op het andere deel van de Ringbaan Zuid.

Gezien de vormgeving van het kruispunt Ringbaan Zuid - Stappegoorweg is het wenselijk om het aankomende en vertrekkende verkeer dat gerelateerd is aan de megabioscoop of de beursshal te concentreren aan de westzijde van het genoemde kruispunt. Immers, vanaf de Ringbaan Zuid zijn (aan de zijde van het stadion) twee opstelstroken voor rechtsafslaand verkeer beschikbaar. Tevens beschikt de Stappegoorweg over twee opstelstroken voor linksafslaand verkeer. Deze vormgeving heeft daarmee een gunstige invloed op de totale groentijd voor deze relatie en daarmee op de doorstroming. Een 'ombuiging' van het gedrag zoals geprognosticeerd met het verkeersmodel, kan bereikt worden door een goede bewegwijzering al dan niet in combinatie met infrastructurele maatregelen. De Ringbaan Zuid heeft voldoende restcapaciteit om het autoverkeer te kunnen afwikkelen bij een aangepast routegedrag. Is bijvoorbeeld een derde deel van het autoverkeer gerelateerd met de Ringbaan Zuid aan de oostzijde van de Stappegoorweg en het resterende aandeel met het wegvak voor het stadion langs, dan blijft de doorstroming op wegvakniveau goed. Wat betreft de verkeersdoorstroming ligt het omslagpunt in de beschouwde situaties bij ongeveer 75% van en naar de westzijde van de Stappegoorweg.

Het is ongewenst om een 'ombuiging' te realiseren zodanig dat meer autoverkeer ontstaat op het gedeelte van de Ringbaan Zuid aan de oostzijde van de Stappegoorweg. Ombuiging van het routegedrag zal hier niet direct tot doorstromingsproblemen op wegvakniveau leiden, maar de afwikkeling op het kruispunt met de Stappegoorweg zal stagneren.



7 Het meest milieuvriendelijke alternatief

7.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke onderdelen de voorgenomen activiteit kan worden aangescherpt vanuit de optiek van het milieu. Het doel hiervan is na te gaan of het mogelijk en haalbaar is maatregelen te ontwikkelen, zodat een gunstiger woon- en leefklimaat ontstaat zonder dat hierbij het doel zoals verwoord in hoofdstuk 2 in het geding komt.

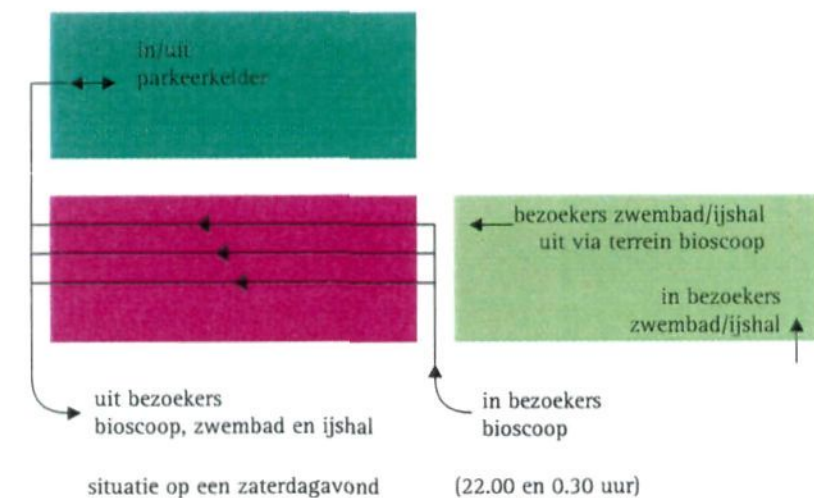
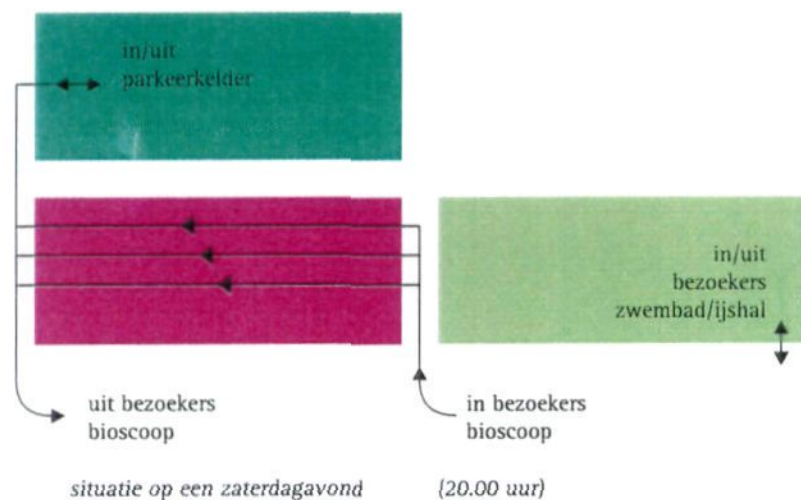
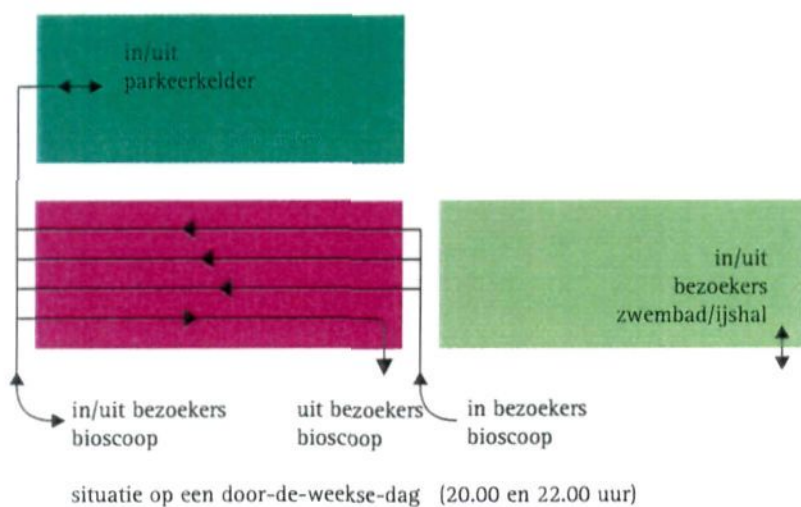
In het gehele proces van planvorming is reeds veel aandacht geschonken aan milieuaspecten. Bij de uitwerking van het (plan)initiatief en de keuzen die daarbij zijn gemaakt, hebben milieuaspecten een belangrijke invloed gehad. Voorbeelden daarvan zijn het beperken van het ruimtebeslag (door dubbelgebruik van parkeervoorzieningen), het gebruikmaken van energiezuinige voorzieningen en materialen, duurzaam bouwen, de kwaliteit van fiets- en openbaar vervoervoorzieningen etc. Verder is in dit MER nadrukkelijk de samenhang tussen het complex en de aspecten geluid, lucht en (externe) veiligheid beschouwd.

In de volgende paragraaf worden maatregelen voorgesteld die de voorgenomen activiteit en het planalternatief milieuvriendelijker maken. Sommige van deze maatregelen richten zich op de beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze (meer gebruik van fiets en openbaar vervoer, minder gebruik van auto). Uit diverse praktijksituaties is gebleken dat het effect van dergelijke maatregelen op de omvang van de milieubelasting niet significant verschilt van de situatie zonder invoering van deze maatregelen. Dit neemt niet weg dat de maatregelen een positieve bijdrage leveren aan de milieutoestand.

7.2 Overzicht van maatregelen

Bevordering verkeersdoorstroming

Het wegprofiel van de ontsluitingsweg door het plangebied moet voldoende ruim worden opgezet, zodat terugslag van autoverkeer op de Stappegoorweg wordt voorkomen. Door het plaatsen van bewegwijzering langs de ontsluitingsweg wordt voor bezoekers en bevoorradingsverkeer duidelijk waarlangs zij moeten rijden. Tevens verdient het aanbeveling om de circulatie van de verschillende verkeersstromen in kaart te brengen. Hierdoor worden potentiële conflicten inzichtelijk, die vervolgens opgelost moeten worden. Er kunnen mogelijke conflicten ontstaan tussen bevoorradings- en bezoekersverkeer, auto- en langzaam verkeer, bioscoopbezoekers en voetbalsupporters. Conflicten tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer kunnen worden voorkomen door op het terrein op logische plaatsen te voorzien in oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, waarbij zij voorrang hebben op het autoverkeer.



- megabioscoop
- parkeerterrein voor megabioscoop
- parkeerterrein voor zwembad/ijssportcentrum

KIN00612/00-04/Fkp

Figuur 7.1: Verkeerscirculatie plangebied



Verkeerscirculatie parkeerterreinen

Onlangs zijn de gemeente Tilburg en Kinopolis overeengekomen om de verkeerscirculatie op het parkeerterrein voor de megabioscoop te reguleren, zoals gevisualiseerd in figuur 7.1. Hierbij is onderscheid gemaakt in de situatie op een avond door de week, een vroege zaterdagavond en een late zaterdagavond.

Door de week worden 's avonds geen problemen voorzien en wordt de bioscoopbezoeker door middel van bewegwijzering naar de parkeervoorzieningen geleid. De bezoeker kan in feite zelf een parkeerplaats 'uitzoeken'. In deze situatie zijn de parkeerterreinen voor het zwembad en de megabioscoop niet direct met elkaar verbonden. Beide terreinen beschikken dus over hun eigen in- en uitgang.

Op de vroege zaterdagavond (rondom 20.00 uur) wordt het parkeerterrein voor het zwembad 'dichtgehouden' voor bioscoopbezoekers. Medewerkers op het terrein leiden de bioscoopbezoekers via de rotonde het parkeerterrein op om vervolgens eerst de parkeerkelder te 'vullen'. Daarna reguleren de medewerkers het parkeren op het buitenterrein. Indien er onvoldoende parkeercapaciteit blijkt te zijn, dan wordt bij voorkeur uitgeweken naar het terrein nabij het Moller-instituut.

Vertrekkende bezoekers kunnen op dit moment niet via de noordelijke ontsluitingsweg de Stappegoorweg bereiken. Het vertrekkende verkeer wordt via de zuidelijke ontsluitingsweg en de Prof. Goossenslaan naar de Stappegoorweg geleid. Wederom is geen directe verkeersuitwisseling tussen het parkeerterrein voor het zwembad en het terrein voor de bioscoop toegestaan.

Op de late zaterdagavond (rondom 22.00 uur) is de situatie nagenoeg vergelijkbaar met de vroege zaterdagavond, uitgezonderd het vertrekkende verkeer vanaf het zwembad en de ijshal. Dit verkeer wordt nu ook afgewikkeld over het parkeerterrein voor de megabioscoop. Met andere woorden, de uitrit van het parkeerterrein voor het zwembad op de Stappegoorweg wordt 'dichtgehouden'. Naar verwachting kunnen hierdoor opstoppen en gevaarlijke situaties op de Stappegoorweg tussen de verkeerslichten en de inrit naar het parkeerterrein voor het zwembad worden voorkomen.

Bevordering verkeersveiligheid

Door het voorkomen van conflicten wordt de veiligheid van de bezoekers bevorderd. Mogelijke maatregelen zijn:

- Scheiden van verschillende verkeers- en bezoekersstromen.
- Op logische plaatsen voorzien in oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer. Het langzaam verkeer heeft bij voorkeur voorrang op het autoverkeer. In dit geval kan de oversteek het beste als een plateau (geen verhoging langzaam verkeer, wel verhoging autoverkeer) worden vormgegeven.
- Parkeren niet langs of haaks op de rijbaan, maar onder een hoek van 45 tot 60°. Overigens kan met een dergelijke opzet ruimte worden bespaard, doordat de rijbaan tussen de parkeervakken aanzienlijk smaller kan worden.



Parkeerregulering

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen kan worden beperkt door een regeling te treffen met de eigenaren van omringende parkeervoorzieningen omtrent dubbelgebruik. Daarnaast kan een systeem van parkeerregulering bezoekers ertoe aanzetten om (vaker) met de fiets of het openbaar vervoer naar de bioscoop te komen. Dit zal alleen kansrijk zijn, als het parkeren overal in het studiegebied wordt gereguleerd. Is dit niet het geval, dan zullen de bioscoopbezoekers uitwijken naar deze ongereguleerde parkeervoorzieningen.

Fietsparkeren

Het fietsgebruik van en naar de megabioscoop en beurshal kan worden bevorderd door de beoogde inpandige fietsenberging in de megabioscoop op een hoog kwaliteitsniveau te ontwerpen. Het is belangrijk dat de 'vrije' ruimte in de berging ruim voldoende is, zodat de fietsen gemakkelijk in en uit de fietsklemmen kunnen worden gezet respectievelijk gehaald. Daarnaast moet de toegang tot de berging vanaf straat en de toegang vanuit de berging tot de bioscoop/beurs logisch zijn. Met andere woorden, de berging moet op of aan de route van aankomende bezoekers grenzen. Verder dienen de fietsklemmen van een hoogwaardige kwaliteit te zijn (onder meer voorzien van een aanbindmogelijkheid) en zodanig ver uit elkaar te staan dat alle typen fietsen (dus ook hybridefietsen) gemakkelijk in de klem kunnen worden gezet. Tot slot is het aanbevelenswaardig om de fietsenberging te beveiligen, hetzij door mankracht hetzij door camerabewaking.

Stimuleren gebruik openbaar vervoer

Door het openbaar vervoer in algemene zin aantrekkelijker te maken voor de bioscoop- en beursbezoekers, kan de vervoerswijzeverdeling positief, dus ten koste van het autogebruik, beïnvloed worden. De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer van en naar de megabioscoop en beurshal wordt bepaald door onder andere:

- de locatie van de halte: het streven is om de halte direct bij de hoofdingang of op een maximale loopafstand van 100 m te realiseren;
- de doorstroming van het openbaar vervoer: het streven is dat het openbaar vervoer zoveel mogelijk prioriteit krijgt bij verkeersregelinstallaties en dat een vrije doorstroming (eigen infrastructuur) vlakbij en op het terrein van de megabioscoop/beurshal is gewaarborgd.

Het in voorbereiding zijnde TOP legt een goede basis om onder andere de genoemde punten te realiseren.

Het instellen van een rechtstreekse buspendel, tussen Stappegoor enerzijds en de binnenstad, het busstation en het NS-station anderzijds op de momenten dat het huidige aanbod openbaar vervoer onvoldoende is (avonduren en weekend), speciaal bedoeld voor bioscoopbezoekers kan het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. Het wordt immers mogelijk om de buspendel precies af te stemmen op de bioscooptijden. Kinopolis is reeds vergaand in gesprek met vervoersmaatschappij BBA en de gemeente Tilburg over de concrete invulling hiervan met de volgende dienstverlening:



- van 17.00 tot 22.30 uur een frequentie van iedere 15 minuten van het NS-station via de Heuvel naar het Stappegorgebied;
- van 23.00 tot 01.00 uur een frequentie van elk half uur van Stappegoor via de Heuvel naar het NS-station.

Tarieven

Een korting op de entreprijzen kan worden verstrekt aan personen die per openbaar vervoer of fiets naar het complex komen. De korting kan worden toegekend op vertoon van het openbaar vervoer- of fietsstallingskaartje. Opgemerkt wordt dat de korting beperkt moet worden gehouden (maximaal 10%) om misbruik te voorkomen. Bij een hoge korting loont het immers door de schijn op te wekken dat gebruik is gemaakt van het openbaar vervoer of de fiets. De controle of de bezoeker daadwerkelijk de hele rit per openbaar vervoer of op de fiets heeft afgelegd en dat op de terugweg ook weer doet, is praktisch onmogelijk.

Vervoermanagement

Een plan voor vervoermanagement wordt normaliter opgezet om een bijdrage te leveren aan een effectieve organisatie van de mobiliteit en daarmee aan het beperken van de automobiliteit. De doelgroep bij vervoermanagement is in het algemeen het woon-werkverkeer. Omdat de werknemers elke werkdag op vaste tijden op het werk komen en er weer vandaan gaan, is het relatief eenvoudig om autoritten te combineren. Bij recreatief verkeer is dat anders. Dit verkeer, waaronder bioscoopverkeer, laat zich niet samenvatten in een standaard mobiliteitsprofiel. Dit wordt enerzijds veroorzaakt doordat het verzorgingsgebied (de herkomst) dagelijks verschilt. Anderzijds worden combinaties van autoritten in sterke mate beperkt door persoonlijke voorkeuren:

- precies of ruim op tijd voor de filmvoorstelling arriveren (is met name van belang als nog een keus uit het filmaanbod gemaakt moet worden);
- direct na afloop van de film of geruime tijd erna vertrekken (hangt onder meer af van: overige verplichtingen, iets willen nadrinken, binnenstadsbezoek na afloop etc.).

Kortom, binnen het recreatieve verkeer kunnen autoritten maar moeilijk gecombineerd worden, waardoor het ontwikkelen van vervoermanagement voor dit type verkeer nauwelijks meerwaarde heeft. Zeker als rekening wordt gehouden met het feit dat een groep vrienden die ergens heengaan, het vervoer meestal op eigen initiatief al zo efficiënt mogelijk hebben geregeld. Derhalve is het ontwikkelen van vervoermanagement alleen relevant voor het woon-werkverkeer van en naar Stappegoor. De mogelijkheden hiervoor kunnen in overleg met vertegenwoordigers van werkgevers en -nemers nader worden bestudeerd, waarbij het Vervoer Coördinatie Centrum (VCC) een belangrijke rol speelt. Echter, dit valt buiten de scope van deze studie.

Natuur en landschap

Bij de inrichting van het plangebied dient ervoor gewaakt te worden dat de bestaande groenstructuur (zie paragraaf 4.1) blijft gespaard. Verder wordt de laanbeplanting langs de Stappegoorweg doorgetrokken langs de Prof. Goossenslaan.



Duurzaamheid

De inrichting en vormgeving van de locatie voor de megabioscoop kennen in de huidige plannen beperkt aandacht voor het benutten van groen op een duurzame manier. Voor water (en bodem) zijn de elementen al verder uitgewerkt, maar deze kunnen verder aangescherpt of gecombineerd worden. De niet overdekte ruimten, zoals parkeerplaatsen, entree/boulevard en daken van gebouwen bieden voor duurzaamheidsaspecten volop mogelijkheden. Hierbij kan worden aangesloten bij de gemeentelijke richtlijn (GPR) Duurzaam Bouwen voor utiliteitsbouw.

Ten aanzien van de stedenbouwkundige inrichting c.q. het duurzaam bouwen kunnen de volgende elementen worden toegepast:

- beperken van verhard terreinoppervlak en van harde dakbedekking;
- toepassen van doorlatende verhardingsmaterialen;
- benutten van groen voor klimaatverbetering en windkering;
- zo compact, gelijkmatig en beschut mogelijk bouwen;
- ontwikkelen van een functioneel haal- en brengsysteem voor afval;
- maken van voorzieningen voor gescheiden opslag van afval in de openbare ruimte;
- verdere benutting van de ondergrond (ondergronds bouwen).

Opgemerkt wordt dat momenteel reeds wordt onderzocht wat de technische en financiële haalbaarheid is van duurzame energieopwekking in de vorm van benutting van wegdekverwarming (onder parkeerveld en op daken). De opgevangen warmte kan door middel van warmtekrachtkoppeling in de bodem worden opgeslagen.

7.3 Maatregelen voorkeursvariant

De maatregelen zoals beschreven in de vorige paragraaf zijn niet allemaal even effectief, doelmatig en uitvoerbaar. Derhalve is het niet realistisch om van de initiatiefnemer te verlangen dat al deze maatregelen worden overgenomen. De initiatiefnemer heeft kenbaar gemaakt dat de volgende maatregelen kunnen worden gerealiseerd indien uit nadere studie blijkt dat ze haalbaar zijn en voldoende effect hebben:

- het reguleren van parkeren op 'eigen terrein' (de gemeente en Kinopolis hebben reeds overeenstemming bereikt over de verkeerscirculatie op het parkeerterrein);
- het ontwikkelen van parkeerreguleringsbeleid voor het gehele Stappegoorgebied, waarbij de nadruk ligt op dubbelgebruik van de voorzieningen;
- het voorzien in hoogwaardige stallingsvoorzieningen voor fietsverkeer op een logische plaats tussen de aanrijroute en de entree tot het complex;
- het instellen van een rechtstreekse buspendel tussen het station en het bioscoopannex beurscomplex (Kinopolis en vervoersmaatschappij BBA zijn hierover reeds vergaand in gesprek).



8 Leemten in kennis en evaluatieprogramma

Leemten in kennis

Er zijn geen gegevens bekend over de doorstroming van het verkeer op kruispunt-niveau. Dit betekent dat na realisatie van de megabioscoop kan blijken, dat het verkeer op sommige kruispunten onvoldoende goed kan doorstromen. Uitvoering van een aanvullende studie naar de verkeersdoorstroming op het betreffende punt is dan wenselijk. De oplossing kan wellicht worden gevonden in een verlenging of uitbreiding van de opstelstroken. Opgemerkt wordt dat de gemeente Tilburg reeds in eigen beheer een studie heeft opgestart naar de verkeersafwikkeling op dit punt.

Aandachtspunten evaluatieprogramma

In voorliggend MER zijn de verwachte (milieu)gevolgen van de realisatie van een megabioscoop, op termijn aangevuld met een beurshal, zo goed als mogelijk in beeld gebracht. Op grond van deze inschatting zal het bevoegd gezag besluiten of de voorgenomen activiteit mag worden gerealiseerd en of aanvullende maatregelen zijn vereist. Bij dit besluit dient het bevoegd gezag aan te geven wanneer en op welke wijze een evaluatieonderzoek zal worden uitgevoerd. Dit onderzoek is bedoeld om inzicht te krijgen in de daadwerkelijk optredende (milieu)gevolgen van de te realiseren activiteit. Met andere woorden, er wordt dan onderzocht of de daadwerkelijk optredende gevolgen overeenkomen met de in dit MER 'voorspelde' gevolgen.

Alhoewel het geen wettelijke vereiste is, wordt in dit MER een aanzet gegeven voor het nog op te stellen evaluatieprogramma. Aanbevolen wordt om in het evaluatieprogramma minimaal de volgende onderdelen op te nemen:

- *Aantal bezoekers:* Geadviseerd wordt om het aantal bezoekers van de megabioscoop en de beursaccommodatie nauwlettend te registreren.
- *Verkeersdruk Ringbaan Zuid:* Geadviseerd wordt om de verkeersdruk op de Ringbaan Zuid te meten. Uit de meting moet blijken of het gewenste rijgedrag (concentratie van bioscoop-/beursverkeer op de Ringbaan Zuid ten westen van de Stappegoorweg) wordt bereikt of dat aanvullende maatregelen vereist zijn om het gewenste rijgedrag af te dwingen.
- *Verkeersdruk Stappegoorweg:* Geadviseerd wordt om de verkeersdruk op de Stappegoorweg te meten. Uit de meting moet blijken of de verkeersdoorstroming, met name die van het openbaar vervoer, van voldoende kwaliteit is of dat (capaciteitsverruimende) maatregelen wenselijk zijn.
- *Buspendel:* Geadviseerd wordt om het gebruik van de in te stellen buspendel (zoals aanbevolen in het meest milieuvriendelijke alternatief) te registreren. Indien blijkt dat sprake is van over- of onderbenutting van de beschikbare buscapaciteit, zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk.
- *Parkeerdruk Stappegoorgebied:* Geadviseerd wordt om de parkeerdruk in het gehele Stappegoorgebied en in het bijzonder op het 'eigen' terrein van de megabioscoop te monitoren. Uit de monitoring moet blijken of wordt voorzien in een te-



kort of overaanbod van parkeervoorzieningen (auto en fiets) en of maximaal wordt ingezet op dubbelgebruik van de aanwezige parkeervoorzieningen in het gebied.

- *Parkeercirculatie:* Geadviseerd wordt om de verkeerscirculatie op de parkeervoorzieningen van de megabioscoop te monitoren. Als blijkt dat de doorstroming stagneert, kan een gewijzigde circulatie oplossing bieden.

Verwacht wordt dat met de monitoring van voorgaande onderdelen een goed beeld ontstaat van de omvang van de daadwerkelijk optredende milieugevolgen. Er mag immers aangenomen worden dat grote afwijkingen in het bezoekersaantal, de verkeersdruk, het gebruik van de buspendel en de parkeersituatie zich doorvertalen in de omvang van de milieugevolgen. Indien dit laatste het geval is, dan zijn aanvullende milieuberekeningen (onder meer geluid en lucht) gewenst om het daadwerkelijk optredende effect ervan in beeld te brengen.



Verklarende woordenlijst

A-locatie: een locatie die zeer goed bereikbaar is per openbaar vervoer en op de fiets, waar bij voorkeur activiteiten worden gevestigd die een lage autoafhankelijkheid hebben

AMvB: Algemene Maatregel van Bestuur

autonome ontwikkeling: ontwikkelingen die bij aanvang van de studie zijn vastgesteld door het Rijk, de provincie Noord-Brabant of de gemeente Tilburg

autonome situatie: de huidige situatie, maar dan aangevuld met de autonome ontwikkelingen

B-locatie: een locatie die zowel bereikbaar is per openbaar vervoer, op de fiets als met de auto, waar bij voorkeur activiteiten worden gevestigd met een matige autoafhankelijkheid

B & W: Burgemeester en Wethouders

C-locatie: een locatie die zeer goed bereikbaar is met de auto en in mindere mate of geheel niet per openbaar of op de fiets, waar bij voorkeur activiteiten worden gevestigd die een hoge autoafhankelijkheid hebben

Cmer: Commissie voor de milieu-effectrapportage

CVV: collectief vraagafhankelijk vervoer

dB(A): decibelampère (eenheid van geluidsbelasting)

EFGB: raadscommissie Economie, Financiën, Grondzaken en Binnenstad van de gemeente Tilburg

GR: groepsrisico

I/C-verhouding: verhouding tussen de (verkeers)intensiteit en de (weg)capaciteit

IR: individueel risico

MER: milieu-effectrapport

m.e.r.: milieu-effectrapportage

mvt: motorvoertuigen



NMP: Nationaal Milieubeleidsplan

NVVP: nationaal verkeers- en vervoerplan

planalternatief: realisatie van de megabioscoop en de beursshal locatie Stappegoor

ROV: raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken, Verkeer en Vervoer van de gemeente Tilburg

SVV-II: Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

TOP: hét Tilburgs Openbaar vervoer Plan

VINEX: Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra

voorgenomen activiteit: realisatie van de megabioscoop op locatie Stappegoor

WRO: Wet op de Ruimtelijke Ordening



Literatuurlijst

- [1] Kinopolis, *Megabioscoop Tilburg, Startnotitie milieu-effectrapportage, Herziene versie*, juni 1999 (uitgevoerd door Goudappel Coffeng BV, kenmerk KIN004/Jrb/007 d.d. 29 juni 1999)
- [2] Ministerie van VROM, *Teksten regelgeving milieu-effectrapportage*, juni 1999
- [3] Commissie voor de milieu-effectrapportage, *Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport Megabioscoop Tilburg*, 5 oktober 1999
- [4] Gemeente Tilburg, *Raadsbesluit vaststelling richtlijnen* (nummer 219/4), 28 november 1999
- [5] KPMG Klynveld Management Consultants, *Economische betekenis van de vestiging van een Multiplexbioscoop*, 1994
- [6] ZKA Markt & Beleid, *Verkenning Bioscoopplannen Tilburg e.o.*, november 1998
- [7] Gemeente Tilburg, *Nota van Uitgangspunten Stappegoor*, oktober 1997
- [8] Gemeente Tilburg, *Nota behorend bij voorstel aan raadscommissie EFGB inzake vestiging megabioscoop* (nummer 1999/031), 9 juli 1999
- [9] AKRO Consult, *Haalbaarheidsstudie evenementenhal Tilburg*, april 1995
- [10] Provincie Noord-Brabant, *Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Noord-Brabant, Mobiel blijven!*, mei 1998
- [11] Provincie Noord-Brabant, *Handleiding Mobiliteit Ruimtelijke Plannen*, januari 1994
- [12] Provincie Noord-Brabant, *Uitwerkingsplan Stadsregio Tilburg (onderdeel van het streekplan)*, december 1994
- [13] Gemeente Tilburg, *Stadsbeheerplan Tilburg (structuurplan)*, raadsbesluit d.d. 18 juni 1990
- [14] Gemeente Tilburg, *Hét Tilburgs Openbaar vervoer Plan, het collectief-vervoerbeleid aangescherpt (eindconcept)*, november 1999 (uitgevoerd door Goudappel Coffeng BV, kenmerk TIB111/Ebm/1136 d.d. 16 november 1999)
- [15] Gemeente Tilburg, *Aanbieding verkennend bodemonderzoek SZ*, kenmerk wzriedi/Pil03482/wp38.340, 27 maart 2000



- [16] Itho-Tilburg, *brief archeologisch onderzoek*, kenmerk 7-04-2000#CW1.1., 7 april 2000
- [17] Gemeente Tilburg, *Vervoer Regionaal Model, Actualisering 1997*, 1999 (uitgevoerd door Goudappel Coffeng BV, kenmerk TIB108/Ldj/1077 d.d. 7 mei 1999)
- [18] NV Decatron Internationaal, *MER Megabioscoop Diemen*, 1997 (uitgevoerd door Goudappel Coffeng BV, kenmerk DMN33/Mu/798 d.d. 12 februari 1997)
- [19] DGMR Raadgevende Ingenieurs BV, *Akoestisch onderzoek bioscoop Kinopolis te Tilburg* (rapport W.00.1006.A), 15 februari 2000

Bijlagen



Bijlage 1: Toegepaste wegvakcapaciteiten

Op de belangrijkste in- en uitvalswegen naar respectievelijk van de megabioscoop is de verwachte verkeersdruk vergeleken met de capaciteit van de weg. Hierna is onderbouwd welke capaciteitswaarde(n) aan de Stappegoorweg en de Ringbaan Zuid zijn toegekend.

Stappegoorweg

Het wegprofiel van de Stappegoorweg is niet eenduidig. Op het gedeelte tussen de Ringbaan Zuid en de inrit naar het parkeerterrein nabij het zwembad is sprake van een weg met gescheiden rijbanen. Op dit gedeelte zijn per rijbaan over het algemeen twee rijstroken beschikbaar. Vlak vóór het kruispunt met de Ringbaan Zuid heeft de rijbaan richting het noorden drie rijstroken. Dit gedeelte van de Stappegoorweg kan het beste worden opgevat als een stadsontsluitingsweg 2x2. In reeds uitgevoerde studies is voor dergelijke type wegen een capaciteit van 2.500 mvt/h/richting gehanteerd, mits het verkeer niet wordt gehinderd in de doorstroming. In de Tilburgse situatie heeft het weggedeelte onvoldoende lengte om daadwerkelijk 2.500 mvt/h/richting te kunnen afwikkelen. Het kruispunt met de Ringbaan Zuid, de inrit naar het zwembad en de inrit naar het scholencomplex belemmeren een vlotte doorstroming. Derhalve is de theoretische capaciteit met 20% gereduceerd, hetgeen voor dit weggedeelte een capaciteit van 4.000 mvt/h betekent.

Op het gedeelte tussen de inrit naar het parkeerterrein nabij het zwembad en de rotonde voor de bioscoop is eveneens sprake van een weg met gescheiden rijbanen. De rijbaan bestaat hier echter uit één rijstrook per richting, uitgezonderd de rijbaan in noordelijke richting vlak voor de inrit naar het zwembad. Op dit punt heeft deze rijbaan twee rijstroken. Dit gedeelte van de Stappegoorweg lijkt het meeste op een stadsontsluitingsweg 2x1. Uit eerdere studies blijkt dat dergelijke typen wegen een capaciteit van 1.200 mvt/h/richting kunnen verwerken. Ook hier geldt weer dat de inrit naar het zwembad en de verderop gelegen rotonde een vlotte doorstroming bemoeilijken. De theoretische capaciteit is daarom met 20% gereduceerd, tot 1.920 mvt/h voor dit weggedeelte.

Ringbaan Zuid

De Ringbaan Zuid is ingericht als een weg met gescheiden rijbanen, waarbij elke rijbaan over twee rijstroken beschikt. Ter hoogte van de kruispunten zijn extra rijstroken (lees opstelstroken) aanwezig. De weg kan het beste worden vergeleken met een 70 km/h-weg met 2x2 rijstroken en aparte fietsvoorzieningen. Dergelijke typen wegen hebben normaliter een capaciteit van 3.000 mvt/h/richting. Echter, de vele kruispunten op de weg komen de verkeersdoorstroming niet ten goede. Derhalve is de theoretische capaciteit met 20% gereduceerd, tot 4.800 mvt/h.

Kanttekening

De toegepaste reductiefactor van 20% is relatief hoog. Derhalve kunnen de gehanteerde capaciteitswaarden als het absolute minimum worden beschouwd. Dit betekent dat



in voorliggend MER de meest ongunstige situatie wat betreft de doorstroming van het autoverkeer is weergegeven. In samenhang met de onzekerheidsmarges waar in de richtlijnen over wordt gesproken, betekent dit dat in de praktijk eerder een gunstiger dan een ongunstiger verkeerssituatie zal ontstaan dan is geschetst in dit MER.



Bijlage 2: Aanwezige parkeerplaatsen in het studiegebied

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van het aantal aanwezige, in gebruik zijnde en vrije parkeerplaatsen in het studiegebied op diverse tijdstippen van het jaar. In tabel B2.1 is een overzicht gegeven van het totale aantal beschikbare parkeerplaatsen op de aanwezige parkeerterreinen in het studiegebied.

locatie	aantal parkeer- plaatsen
rondom het voetbalstadion (bereikbaar via Goirleseweg of Ringbaan Zuid)	± 550
voor het zwembad en de ijshal (bereikbaar via Stappegoorweg)	± 500
achter het Moller-instituut (bereikbaar via Goolsepad en Pyrenceeweg)	± 500
nabij het Moller-instituut (terrein bij gebouw Van der Grinten)	± 70
ROC Midden-Brabant (locaties aan Stappegoorweg 183 en Apennijnenweg 4)	± 230
nabij de Stichting Bouwopleiding Midden-Brabant (hoek Stappegoorweg - Apennijnenweg)	± 60
totaal	± 1.910

Tabel B2.1: Huidige parkeercapaciteit op Stappegoor (bron: gemeente Tilburg)

In de tabellen B2.2 t/m B2.4 is een overzicht gegeven van het aantal in gebruik zijnde parkeerplaatsen, alsmede het aantal parkeerplaatsen dat ongebruikt blijft. Hierbij is onderscheid gemaakt in de parkeervoorzieningen rondom de onderwijsinstellingen, voor het zwembad en de ijshal en de parkeervoorzieningen rondom het voetbalstadion.

situatie	aanwezige parkeerplaatsen	bezette parkeerplaatsen	vrije parkeer- plaatsen
door de week, overdag: reguliere lessen in onderwijsinstellingen	860	860	0
door de week 's avonds: geen reguliere lessen, cursussen in ROC/Moller-instituut en overige terreinen niet toegankelijk	860	710 (niet toegankelijk) 150 (cursussen)	0
weekenden vanaf zaterdagmiddag: geen reguliere lessen, geen cursussen en terreinen niet toegankelijk	860	860 (niet toegankelijk)	0

Opgemerkt wordt dat Kinopolis en de beursexploitant enerzijds en Fontys Hogescholen anderzijds de intentie hebben een overeenkomst op te stellen zodat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk wordt.

Tabel B2.2: Parkeersituatie op de terreinen nabij de onderwijsinstellingen
(bron: onderwijsinstellingen)



situatie	aanwezige parkeerplaatsen	bezette parkeerplaatsen	vrije parkeer- plaatsen
normale dagen (overdag en 's avonds): bezoekers van het zwembad	500	170	330
bijzondere situatie 1: thuiswedstrijd Tilburg Trappers	500	500	0
bijzondere situatie 2: bezoekers beurs en/of vlooi- enmarkt in de ijshal en bezoekers van het zwembad	500	170-200 (zwembad) 300 (ijshal)	0

Tabel B2.3: Parkeersituatie op het terrein voor het zwembad en de ijshal
(bron: zwembad/ijshal)

situatie	aanwezige parkeerplaatsen	bezette parkeerplaatsen	vrije parkeer- plaatsen
normale dagen (overdag en 's avonds): personeel en bezoekers sportvoorzieningen	550	200	350
bijzondere situatie: thuiswedstrijd Willem II	550	550	0

Tabel B2.4: Parkeersituatie op de terreinen rondom het voetbalstadion
(bron: exploitant voetbalstadion)

Uit de tabellen B2.2 t/m B2.4 blijkt dat in de huidige situatie de aanwezige parkeerplaatsen in het Stappegoorgebied niet op alle momenten van de dag worden gebruikt. De 'restcapaciteit' van de huidige parkeervoorzieningen is opgenomen in tabel B2.5.

situatie	vrije parkeerplaatsen	bron
<i>normale situatie</i>		
door de week overdag	680 (330+350)	tabel B2.3 en B2.4
door de week 's avonds	680 (330+350)	tabel B2.3 en B2.4
weekenden vanaf zaterdagmiddag	680 (330+350)	tabel B2.3 en B2.4
<i>bijzondere situaties</i>		
door de week overdag: beurs/vlooi-enmarkt in ijshal (20x per jaar)	350	tabel B2.4
door de week 's avonds: Tilburg Trappers (25x per jaar, verspreid over doordeweekse dagen en zondagavond)	350	tabel B2.4
zondagavond: Tilburg Trappers (25x per jaar, verspreid over doordeweekse dagen en zondagavond)	350	tabel B2.4
zaterdagavond: Willem II (20x per jaar)	0	
Opgemerkt wordt dat Kinopolis en de beursexploitant enerzijds en Fontys Hogescholen anderzijds de intentie hebben een overeenkomst op te stellen zodat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk wordt.		

Tabel B2.5: Restcapaciteit van de huidige parkeervoorzieningen in het studiegebied



Bijlage 3: Beurshalbezoek conform beurskalender

De beoogde beursexploitant heeft een beurskalender opgesteld, die is gebaseerd op een bezoekersaantal van ruim 200.000 per jaar na een aanlooperperiode van vier jaar. De verdeling van dit bezoekersaantal over de maanden van het jaar en het type beurs is opgenomen in tabel B3.1.

maand	totaal aantal bezoekers	totaal aantal dagen	aantal bezoekers op maatgevend moment	type beurs op maatgevend moment
januari	19.500	5	5.000	evenement
februari	14.000	9	2.500	evenement
			1.750	vakbeurs
			1.000	consumentenbeurs
maart	22.500	14	4.000	evenement
			1.250	consumentenbeurs
april	24.000	12	4.000	evenement
			1.750	vakbeurs
			1.000	consumentenbeurs
mei	12.750	8	4.000	evenement
			1.000	vakbeurs
juni	14.750	9	4.000	evenement
			1.333	vakbeurs
juli	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
augustus	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
september	24.500	12	4.000	evenement
			1.250	vakbeurs
			2.000	consumentenbeurs
oktober	17.000	10	2.500	consumentenbeurs
november	29.500	12	4.000	evenement
			1.750	consumentenbeurs
december	23.500	8	3.500	evenement
			3.333	consumentenbeurs

Tabel B3.1: Bezoekersaantal beurshal (bron: beurskalender beoogde exploitant)

Uit tabel B3.1 blijken de volgende maatgevende bezoekersaantallen:

- bij een evenement worden per dag maximaal 5.000 bezoekers verwacht;
- bij een vakbeurs worden per dag maximaal 1.750 bezoekers verwacht;
- bij een consumentenbeurs worden per dag maximaal 3.333 bezoekers verwacht.