

Gemeente Tilburg



MEI 2000

Startnotitie

***milieu-effectrapportage
Vossenbergh-West II***

Startnotitie
milieu-effectrapportage
Vossenbergh-West II

dossier R0954-62.001

datum mei 2000

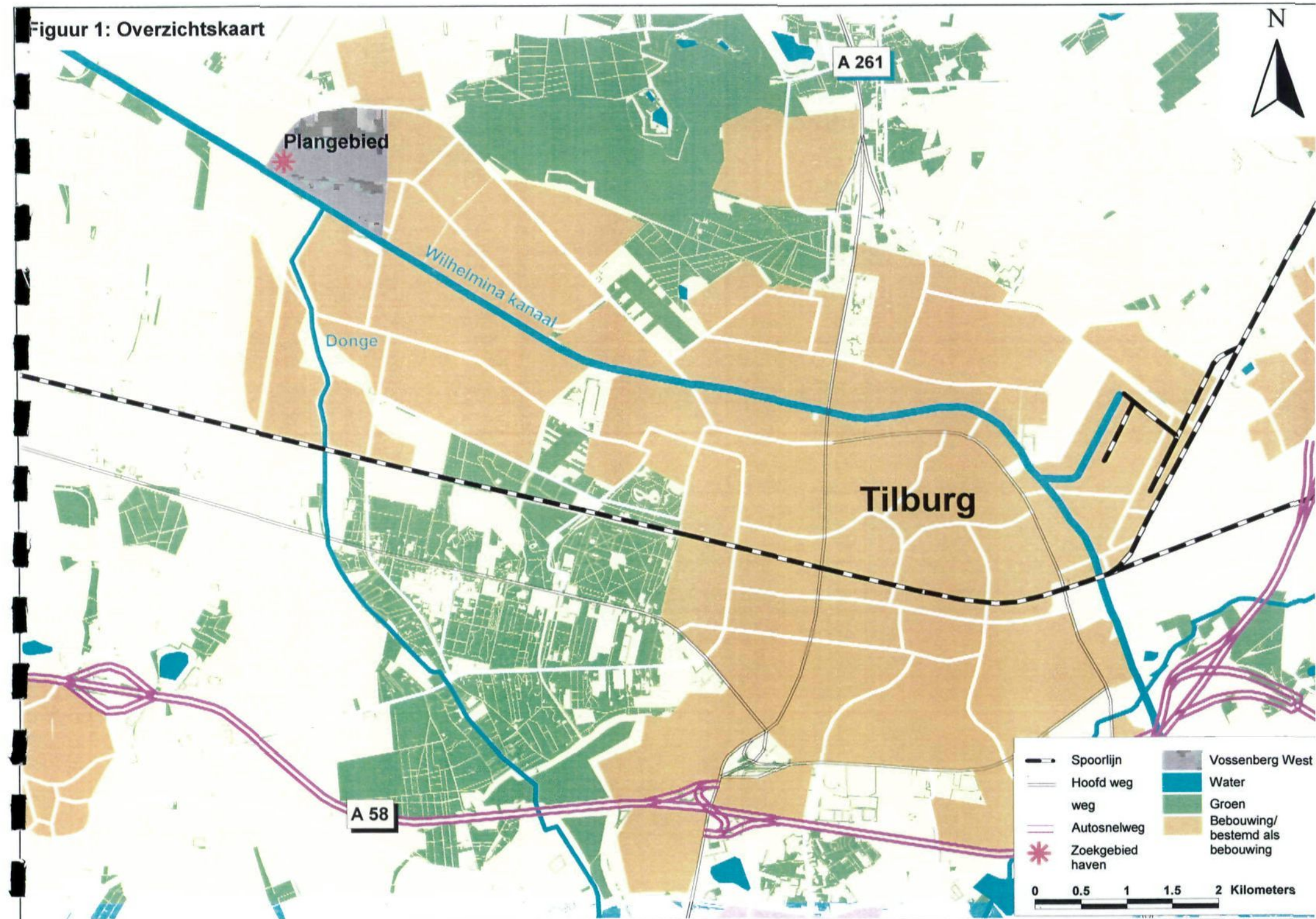
registratienummer ML-MR20000290

© DHV Milieu en Infrastructuur BV

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV Milieu en Infrastructuur BV, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Het kwaliteitssysteem van DHV Milieu en Infrastructuur BV is gecertificeerd volgens NEN ISO 9001.

Figuur 1: Overzichtskaart



1 INLEIDING 5

- 1.1 Bedrijfsterrein Vossenbergh-West II 5
- 1.2 Aanleiding voor de mer-procedure 5
- 1.3 Doel en procedure mer 5
- 1.4 Startnotitie Vossenbergh-West II 6
- 1.5 Reikwijdte van de milieu-effectrapportage 6
- 1.6 Mogelijkheid tot inspraak 7
- 1.7 Leeswijzer 7

2 NOODZAAK VOOR VOSSENBERGH-WEST II 8

- 2.1 Inleiding 8
- 2.2 Behoeftte aan bedrijfsterrein en haven 8
- 2.3 Locatiekeuze 11
- 2.4 Planvorming Vossenbergh-West II 12

3 BESCHRIJVING VAN HET GEBIED 13

- 3.1 Inleiding 13
- 3.2 Beschrijving van het gebied 13
- 3.3 Mogelijke aangrijpingspunten voor de planvorming 14

4 AMBITIE VOSSENBERGH-WEST II 17

- 4.1 Inleiding 17
- 4.2 Randvoorwaarden 17
- 4.2 Ambitie duurzame ontwikkeling 18

5 TE BESCHOUWEN ALTERNATIEVEN 21

- 5.1 Inleiding 21
- 5.2 Haalbaarheidsstudie haven 21
- 5.3 Het nulalternatief 22
- 5.4 Het voorkeursalternatief 22
- 5.5 Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief 23
- 5.6 Werkwijze bij het samenstellen van de alternatieven 23

6 DE EFFECTBESCHRIJVING 24

- 6.1 Inleiding 24
- 6.2 Landschap, archeologie en cultuurhistorie 25
- 6.3 Bodem en water 25
- 6.4 Ecologie 26
- 6.5 Verkeer en vervoer 26
- 6.6 Geluid en trillingen 27
- 6.7 Licht 28
- 6.8 Lucht 28
- 6.9 Externe veiligheid 28
- 6.10 Nautische veiligheid 28
- 6.11 Duurzaam bouwen 29
- 6.12 Ruimtegebruik 29

7 DE MER-/RUIMTELIJKE PROCEDURE 30

- 7.1 Ruimtelijke procedures 30
- 7.2 Mer-procedure 30
- 7.3 Hoe kunt u reageren? 32

1 INLEIDING

1.1 Bedrijfsterrein Vossenberg-West II

De gemeente Tilburg onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor de aanleg en inrichting van bedrijfsterrein Vossenberg-West II. De locatie beslaat circa 125 ha. Onderdeel van Vossenberg-West II is de aanleg van een insteek- of langshaven. Deze haven moet geschikt zijn voor schepen met een laadvermogen tot circa 1.500 ton. De realisatie van het terrein en de haven is noodzakelijk om tegemoet te komen aan de behoefte in de regio in het algemeen en in de gemeente Tilburg in het bijzonder. In figuur 1 is de begrenzing van Vossenberg-West II weergegeven.

1.2 Aanleiding voor de mer-procedure

Op grond van het Besluit milieu-effectrapportage uit de Wet milieubeheer dient de milieu-effectrapportage te worden doorlopen voor de realisatie van een haven die bevaren kan worden door schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer. Het bedrijfsterrein is met een oppervlakte van circa 125 ha volgens het Besluit milieu-effectrapportage m.e.r.-

beoordelingsplichtig. Deze m.e.r.-beoordelingsplicht geldt voor bedrijfsterreinen met een oppervlak tussen 75 en 150 ha. De m.e.r.-plicht geldt voor bedrijfsterreinen waarvan het oppervlak, inclusief geluidszone, groter is dan 150 ha. Vanwege de nauwe relatie tussen de havengebonden activiteiten en het bedrijfsterrein enerzijds en de nabijheid van woonbebouwing anderzijds heeft het bevoegd gezag besloten om zowel voor de haven als voor het bedrijfsterrein de milieu-effectrapportage te doorlopen. Beide activiteiten worden hierbij in één milieu-effectrapportage beschouwd.

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor het eerste ruimtelijk plan dat in juridische zin voorziet in de aanleg van de haven en het bedrijfsterrein. Voor Vossenberg-West II is dat het bestemmingsplan.

1.3 Doel en procedure mer

Het doel van de milieu-effectrapportage is om de besluitvormers op een systematische en zorgvuldige wijze te voorzien van zo objectief mogelijke informatie over de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit, alsmede van eventuele alternatieven. Daartoe worden de te verwachten milieugevolgen van de aanleg, het gebruik en het beheer van Vossenberg-West II in beeld

gebracht. Op deze wijze wordt het milieu-aspect volwaardig meegewogen in het besluitvormingsproces.

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Tilburg treedt in de procedure op als initiatiefnemer en de gemeenteraad als bevoegd gezag. De resultaten van de milieu-effectrapportage worden weergegeven in het Milieu-effectrapport (MER).

1.4 Startnotitie Vossenbergh-West II

Met de publicatie van deze startnotitie is de mer-procedure formeel gestart. Het doel van de startnotitie is allereerst om het initiatief voor de milieu-effectrapportage voor Vossenbergh-West II bekend te maken. In de tweede plaats heeft de startnotitie tot doel om informatie te verstrekken over de voorgestane activiteit en mogelijke alternatieve uitwerkingen daarvan. Ten derde geeft de startnotitie op hoofdlijnen aan welke (milieu-) effecten in de milieu-effectrapportage in beschouwing worden genomen, zodat inzicht ontstaat in de consequenties van de voorgenomen activiteit en een afweging tussen verschillende alternatieven kan worden gemaakt.

1.5 Reikwijdte van de milieu-effectrapportage

In algemene zin geldt dat milieu-effectrapportages kunnen worden doorlopen op drie schaalniveaus:

- een *beleids-mer* gaat in op de nut en noodzaak van een bepaalde ontwikkeling, bijvoorbeeld de vraag of het noodzakelijk is om in de regio Tilburg ruimte te scheppen voor een bedrijfsterrein met haven;
- in een *locatiekeuze-mer* worden een aantal alternatieve locaties beoordeeld, onder andere vanuit milieu-criteria;
- in een *inrichtings-mer* worden de milieugevolgen van de inrichting van een bepaalde locatie in beeld gebracht.

De milieu-effectrapportage voor Vossenbergh-West II is een inrichtings-mer. Nut en noodzaak en de locatie zijn reeds onderzocht en worden als een gegeven beschouwd. In deze startnotitie wordt op hoofdlijnen ingegaan op de behoefte aan een haven en bedrijfsterreinen en vervolgens de keuze voor de locatie in het noord-westen van Tilburg, in het Milieu-effectrapport zullen beide aspecten uitgebreid aan bod komen

Is dit terecht?

De milieu-effectrapportage zal zich richten op een duurzame ruimtelijke invulling van het gebied. Daarbij worden onder andere de milieu-effecten in beeld gebracht voor het gebied waar daadwerkelijk wordt gebouwd en de directe omgeving.

1.6 Mogelijkheid tot inspraak

Iedereen kan een inspraakreactie op de startnotitie geven, bijvoorbeeld over de onderwerpen die in de milieu-effectrapportage behandeld moeten worden. De Commissie voor de milieu-effectrapportage stelt vervolgens, mede op basis van de inspraakreacties en een bezoek aan het gebied, een advies voor de richtlijnen op. In de richtlijnen staat aangegeven wat in het MER dient te worden onderzocht. Het bevoegd gezag stelt de richtlijnen vervolgens vast. In hoofdstuk 6 is aangegeven hoe de inspraak is geregeld.

1.7 Leeswijzer

2. Toelichting op de noodzaak voor de realisatie van Vossenbergr-West II
3. Gebiedsbeschrijving en uitgangspunten voor het ruimtelijk plan voor Vossenbergr-West II
4. Ambitie Vossenbergr-West II
5. Te beschouwen alternatieven in de milieu-effectrapportage
6. Een overzicht van de milieu-effecten die worden onderzocht
7. Toelichting op de mer-procedure

2 NOODZAAK VOOR VOSSENBERG-WEST II

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de noodzaak voor de aanleg van Vossenbergh-West II, inclusief haven weergegeven. Paragraaf 2.2 bevat een beschrijving van het economisch beleid van de gemeente Tilburg en de rol die de ontwikkeling van Vossenbergh-West II daarin speelt. Tevens is aangegeven hoe de ontwikkeling van de geplande haven hiermee samenhangt. In paragraaf 2.3 is toegelicht waarom het bedrijfsterrein en de haven specifiek in Vossenbergh-West II dienen te worden gerealiseerd.

2.2 Behoeftes aan bedrijfsterrein en haven

Noodzaak voor bedrijfsterrein

De gemeente Tilburg voert een actief economisch beleid dat is gericht op het versterken van de economische structuur en groei van de werkgelegenheid. In 1992 heeft het gemeentebestuur de keuze gemaakt voor een verdere ontwikkeling als moderne industriestad.

In 1998 heeft de gemeente Tilburg een voorspoedige economische ontwikkeling doorgemaakt, die resulteerde in een forse groei van de werkgelegenheid. Dat heeft zijn weerslag gehad op de vraag naar bedrijfsterreinen. In 1998 is 34 hectare bedrijfsterrein uitgegeven. Voor het derde achtereenvolgende jaar lag de uitgifte boven de 30 hectare. Daarmee behoort Tilburg tot de grootste uitgevers van Nederland. In het afgelopen jaar was er behalve bij Tilburgse ondernemers ook vraag naar ruimte van buitenlandse bedrijven.

Door de aanhoudende grote vraag naar grond dreigt er een tekort aan bedrijfsterreinen te ontstaan. In de nota 'Ruimte voor bedrijven' heeft de gemeente Tilburg een programma opgesteld voor de ontwikkeling van ruim 500 hectare nieuw bedrijfsterrein. Hiermee kan worden voorzien in de behoefte tot 2015.

Tilburg zal in twee segmenten nieuwe bedrijfsterreinen op de markt brengen:

- kleinschalig gemengd voor lichte industrie, ambacht, groothandel, showrooms, reparatiebedrijven en perifere detailhandel
- grootschalig gemengd voor industriële bedrijven met name in de milieucategorieën 4 en 5, transportbedrijven en logistieke dienstverleners

De kleinschalig gemengde bedrijfsterreinen zullen worden ontwikkeld aan de randen van woongebieden in de zone tussen Tilburg en Goirle en in Tilburg-Noordoost. Daarnaast zal in dit segment ruimte beschikbaar komen door herstructurering in het stedelijk gebied.

De grootschalig gemengde bedrijfsterreinen zullen worden ontwikkeld aan de westzijde van de stad. Een belangrijk aandachtspunt bij het ontwikkelen van deze terreinen is de aanleg van multimodale voorzieningen om milieuvriendelijk vervoeren van goederen over spoor en water mogelijk te maken. Naast Vossenbergh-West, waarvan de eerste fase reeds in ontwikkeling is, is ook Wijkevoort langs de A58 aangewezen als grootschalig terrein. De totale behoefte in dit segment bedraagt circa 250 hectare tot 2015.

In de oorspronkelijke programmering was de uitgifte van Vossenbergh-West II gepland na 2010. Het was de bedoeling dat na afronding van Vossenbergh-West I eerst Wijkevoort ontwikkeld zou worden. Op basis van de 'Voortgangsrapportage ruimte van bedrijven en kantoren' heeft de gemeente in 1999 besloten Vossenbergh-West II versneld op de markt te brengen. Aanleiding hiervoor was:

- de aanhoudend hoge uitgifte, waardoor Vossenbergh-West I naar verwachting twee jaar eerder vol zal zijn dan was

aangenomen in de oorspronkelijke programmering (2001 in plaats van 2004)

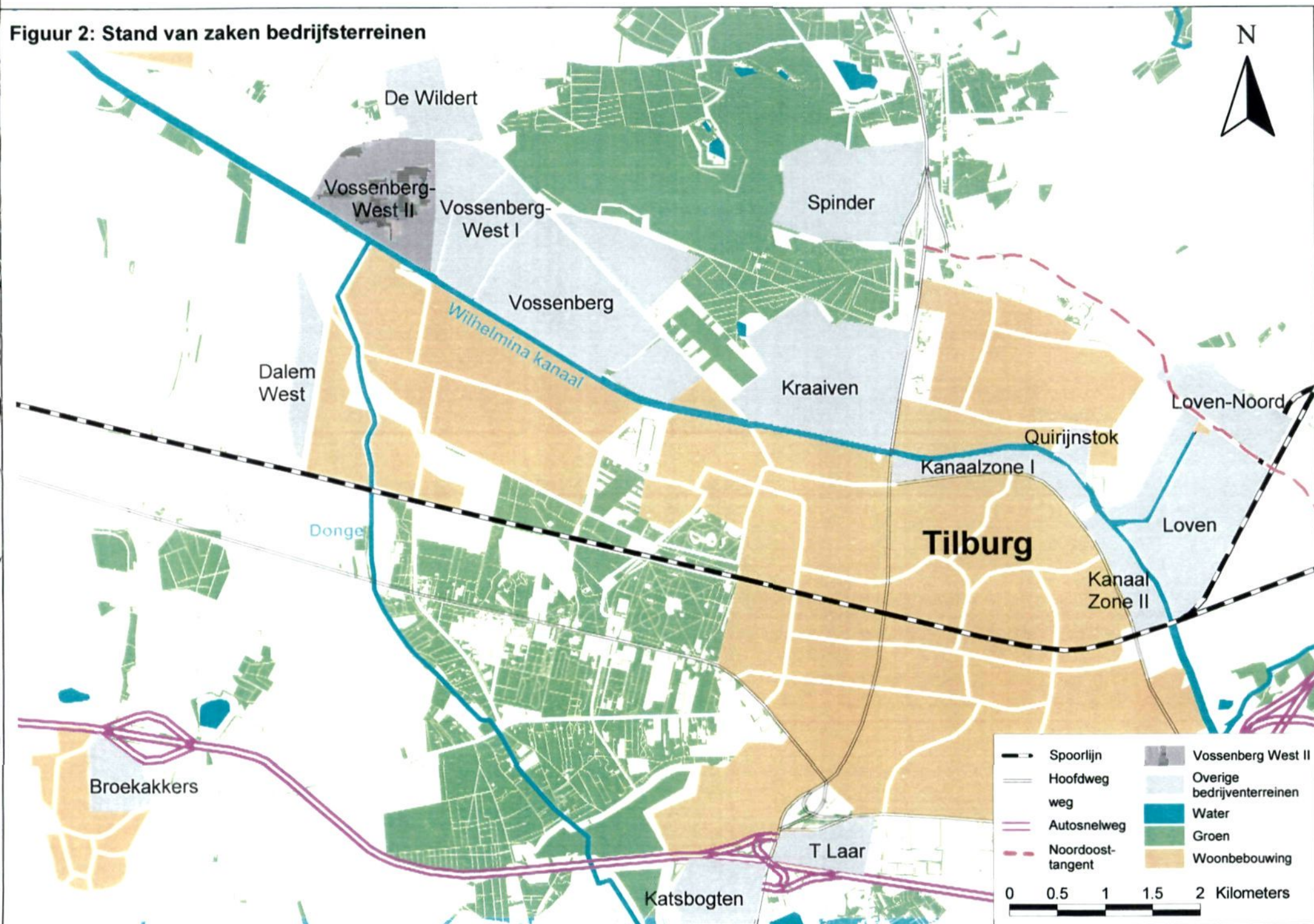
- de vertraging in de besluitvorming rond Wijkevoort, waardoor zeer onzeker is of dit terrein voor 2005 op de markt is te brengen

Naast versnelde ontwikkeling van Vossenbergh-West II zal de gemeente ook een aantal terreinen in het segment kleinschalig gemengd op de markt brengen.

Het gaat hierbij om de terreinen:

- Rugdijk (een groot gedeelte is reeds verworven, waardoor Rugdijk in 2002 op de markt kan. Momenteel heeft afronding van de verwerving prioriteit)
- Dalem-West (het bestemmingsplan van Dalem-West is gereed en de grond is grotendeels verworven)
- Vossenbergh-de Scheg (te beschouwen als afronding van het bestaande bedrijfsterrein Vossenbergh. De bestemmingsplanprocedure is opgestart en de Wet voorkeursrecht gemeenten is op het gebied gevestigd)
- Spinder-Zuid (doel is dit gebied tot milieubedrijfsterrein te ontwikkelen. Op dit moment vindt ruimtelijke planvoorbereiding plaats)

Figuur 2: Stand van zaken bedrijfsterrainen



Deze terreinen zorgen voor voldoende aanbod op korte termijn in het segment kleinschalig gemengd. Bovendien zorgt een versnelde uitgifte van Vossenbergh-West II voor voldoende aanbod op middellange termijn in het segment grootschalig gemengd.

Op figuur 2 zijn de bestaande en bestemde bedrijfsterreinen in Tilburg aangegeven.

Noodzaak voor een haven

De gemeente Tilburg hecht veel waarde aan milieuvriendelijke wijzen van goederenvervoer over spoor en water. Multimodale voorzieningen zijn daarom onmisbaar op grootschalige bedrijfsterreinen. In Tilburg gaat het vooral om spoor- en waterterminals met openbare laad- en losfaciliteiten. Uit onderzoek is gebleken dat er in Tilburg niet of nauwelijks behoefte bestaat aan natte kavels voor bedrijven met eigen laad- en losfaciliteiten. Verplaatsing binnen Tilburg van watergebonden bedrijven op Kraaiven en Loven naar Vossenbergh-West II is niet aan de orde.

Op dit moment beschikt Tilburg over een openbare containerterminal (water) op het bedrijfsterrein Loven (zie figuur 2). In de afgelopen jaren is de vraag naar containervervoer over water sterk gegroeid. Als deze groei zich

voortzet zal de capaciteit van deze terminal binnen afzienbare tijd te klein zijn om aan de vraag te voldoen.

Op Loven is weinig ruimte voor uitbreiding van de terminal en bovendien zijn er in de directe omgeving van de terminal weinig vestigingsmogelijkheden van bedrijven. Gezien de aanleg van bedrijfsterrein Vossenbergh-West II wil de gemeente Tilburg hier een containerterminal ontwikkelen, zodat ook op de langere termijn in de vraag kan worden voorzien. Mogelijk zullen ook een aantal bedrijven, die aan de watergebonden bedrijven van Loven zijn gerelateerd, verplaatsen naar Vossenbergh-West II.

2.3 Locatiekeuze *→ n.i. niet erg overtuigend*

In mei 1999 heeft de provincie Noord-Brabant de Ruimtelijke Regiovisie Breda-Tilburg opgesteld. Een doel van deze visie was onder andere het nagaan van de ruimtelijke mogelijkheden in dit gebied voor de vestiging van economische activiteiten.

Een van de projecten van de Regiovisie betreft een nadere uitwerking van het gebied Vossenbergh-Dongen (gelegen tussen Dongen aan de westkant en de huidige bedrijfsterreinen op Vossenbergh aan de oostkant). In de Regiovisie worden voor

dit projectgebied zeven planonderdelen genoemd die om een nadere uitwerking vragen. De provincie noemt hierbij onder meer de ontwikkeling van het bedrijfsterrein Vossenbergh-West II, op de locatie aansluitend aan de bestaande en in ontwikkeling zijnde terreinen op Vossenbergh. Hoewel Vossenbergh-West II niet is opgenomen in het Stadsregionaal Uitwerkingsplan (SRUP) van het streekplan is versnelde ontwikkeling toch mogelijk. De provincie heeft in haar reactie op de nota 'Ruimte voor bedrijven' en in de Ruimtelijke Regiovisie Breda-Tilburg reeds ingestemd met de snelle ontwikkeling van een bedrijfsterrein op de locatie Vossenbergh-West II. Elders in Tilburg is geen ruimte voor 'grootschalige gemengde bedrijfsterreinen,' slechts aan de westzijde van Tilburg is ruimte.

2.4 Planvorming Vossenbergh-West II

In maart 2000 is in opdracht van de gemeente Tilburg een Startnotitie/Plan van aanpak¹ opgesteld waarin de plannen voor de locatie Vossenbergh-Dongen verder zijn uitgewerkt.

¹ Het betreft overigens geen Startnotitie in het kader van een mer-procedure

Onderdeel hiervan is ook de ontwikkeling van bedrijfsterrein Vossenbergh-West II.

Aan de hand van onder andere interviews zijn in de Startnotitie/Plan van aanpak ruimtelijke, functionele en bestuurlijke aandachtspunten op een rijtje gezet. In het volgende hoofdstuk wordt hier nader op ingegaan.

3 BESCHRIJVING VAN HET GEBIED

3.1 Inleiding

Het gebied tussen de gemeente Dongen en het bestaande bedrijfsterrein Vossenbergh-West I is een dynamisch gebied, zowel op het vlak van verstedelijking en infrastructuur als op het vlak van landschap, ecologie en water. Vossenbergh-West II maakt onderdeel uit van dit gebied en moet ruimte gaan bieden aan een haven en circa 125 ha bedrijfsterrein van het type 'grootschalig gemengd'. Voorwaarde is dat de locatie via de weg goed kan worden ontsloten. De opgave in planvorming voor het gebied is deze op een zodanige wijze te transformeren zodat er sprake kan zijn van een duurzame relatie met de omgeving in de breedste zin van het woord. Gebiedsspecifieke kwaliteiten en belemmeringen zijn in deze van groot belang.

Vooruitlopend op het Milieu-effectrapport is hierna een beschrijving op hoofdlijnen gegeven van het gebied en de voorgestane ontwikkeling. Afgesloten wordt met een overzicht van de gebiedsspecifieke kwaliteiten en knelpunten. In de milieu-effectrapportage zullen deze uitgebreid worden beschouwd. Door in een vroegtijdig stadium inzicht te verschaffen in de

kenmerken van het gebied kunnen deze optimaal worden geïntegreerd in de plannen. Een beschrijving van het gebied dient daarnaast om een oordeel te kunnen geven over de mate waarin verlies optreedt.

Bij deze beschrijving wordt steeds onderscheid gemaakt in een plangebied en een studiegebied. Het plangebied is Vossenbergh-West II, het gebied waar daadwerkelijk gaat worden gebouwd. Het studiegebied is ruimer en betreft het gebied waar de effecten door de realisatie en het gebruik van Vossenbergh-West II zich zullen manifesteren.

3.2 Beschrijving van het gebied

Het plangebied wordt begrensd door:

- het Wilhelminakanaal aan de zuidzijde
- de Noordwesttangent aan de west- en noordzijde (bestemmingsplansfase)
- bedrijfsterrein Vossenbergh-West I aan de oostzijde (in uitgifte)

Het plangebied is een overwegend open agrarisch gebied. In het noorden van het plangebied bevindt zich circa 50 ha met glastuinbouwbedrijven; dit is ongeveer de helft van het beoogde gebied voor bedrijvenontwikkeling. Tevens bevinden zich enkele

boerderijen in het plangebied. In de milieu-effectrapportage zal worden aangegeven welke opties realistisch zijn ten aanzien van uitplaatsing of beëindiging van de glastuinbouw en de boerderijen.



In het noorden van het plangebied zijn op dit moment glastuinbouwbedrijven gevestigd.

De ontsluiting vindt plaats via een aantal noord-zuid lopende lokale wegen die aantakken op de Eindsestraat. Enkele wegen worden begeleid door hoogopgaande laanbeplanting. Aan de

noordzijde van het Wilhelminakanaal ligt binnen het plangebied een smalle groene zone.

3.3 Mogelijke aangrijpingspunten voor de planvorming

Hierna zijn een aantal gebiedsgerichte ontwikkelingen geschetst die van invloed kunnen zijn op de planontwikkeling voor Vossenbergh-West II. De tekst wordt ondersteund door figuur 3.

Noordwesttangent

De gemeente Tilburg neemt maatregelen om een deel van het autoverkeer uit de binnenstad te weren. Dit binnenstedelijke verkeer moet verplaatsen naar de ringbanen. Het bovenlokale verkeer moet daardoor ook worden verplaatst naar een nieuwe wegenstructuur buiten de ringbanen: de tangenten. Tezamen met de A58 en de reeds in uitvoering zijnde Noordoosttangent is de nu voorgenomen Noordwesttangent bedoeld om de tangentiële ring om Tilburg compleet te maken.

De Noordwesttangent is ten westen van Vossenbergh-West II gepland en vormt zodoende de westelijke grens van het plangebied.

Groene Mal

De Groene Mal is een duurzame samenhangende ecologische structuur rondom de stad Tilburg, welke sturend is voor (stedelijke) ruimtelijke plannen. Het gebied is op gemeentelijk niveau ook als zodanig bestemd en mag in beginsel niet worden aangetast door stedelijke ontwikkelingen. Een deel van de Groene Mal ligt ten westen van de Noordwesttangent. Bij de ontwikkeling van Vossenbergh-West II dient - voor zover aan de orde - met de Groene Mal rekening te worden gehouden.



Gebied ten westen van de toekomstige Noordwesttangent, dat deel uitmaakt van de Groene Mal.

Woonwijk De Reeshof

Aan de zuidzijde van het Wilhelminakanaal ligt woonwijk de Reeshof. Bij de planontwikkeling zal de woonfunctie op de Reeshof optimaal worden afgestemd met de bedrijvigheid op Vossenbergh-West II.



Ter hoogte van Vossenbergh-West II ligt aan de zuidzijde van het Wilhelminakanaal woonwijk De Reeshof.

Wilhelminakanaal

Het Wilheminkanaal vormt de zuidgrens van Vossenbergh-West II. Het Wilheminkanaal is op dit moment een zogenaamde Klasse II vaarweg; relatief grote schepen kunnen geen gebruik maken van het kanaal vanwege diepgangbeperkingen. Omdat het wenselijk is het kanaal voor grotere schepen te kunnen gebruiken is in 1997 een projectstudie/m.e.r. gestart door Rijkswaterstaat. In de studie worden verschillende alternatieven voor de verruiming van het Wilhelminakanaal onderzocht.

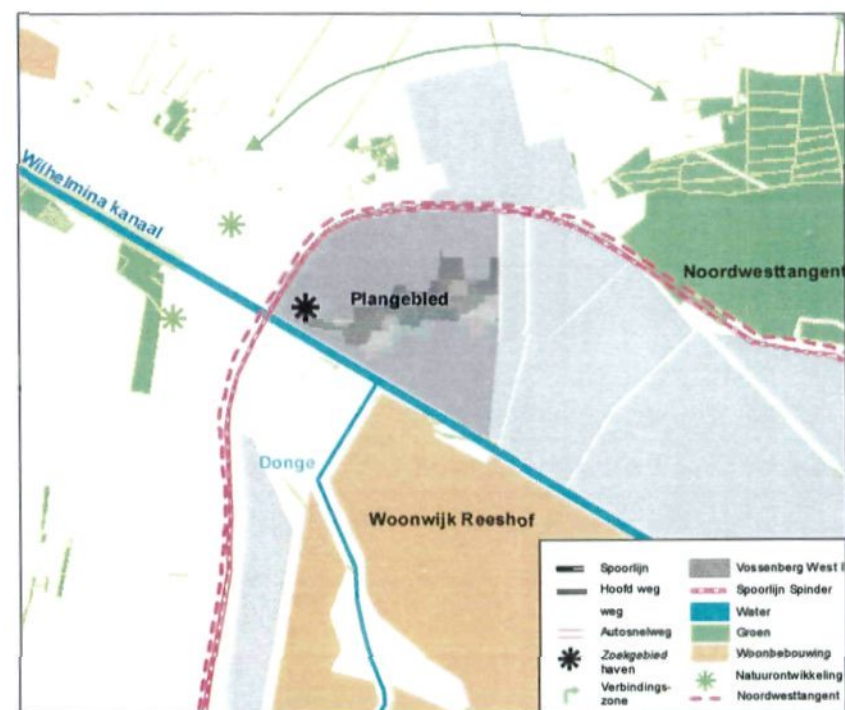
De projectstudie verruiming Wilhelminakanaal hangt nauw samen met de planontwikkeling voor Vossenbergh-West II. De alternatieven in de studie gaan voor Vossenbergh-West II uit van een langshaven of een insteekhaven. In de milieu-effectrapportage voor Vossenbergh-West II wordt aansluiting gezocht bij de projectstudie/m.e.r. voor het kanaal.

Spoorlijn Spinder

In het bestemmingsplan van de Noordwesttangent is een ruimtelijke reservering opgenomen voor een circa 10 kilometer lange Spoorlijn Spinder. Deze spoorlijn moet de aan de noordzijde van de stad Tilburg gelegen Stortplaats Spinder (zie ook figuur 2) verbinden met de spoorlijn Tilburg-Breda.

In de milieu-effectrapportage voor Vossenbergh-West II zal de mogelijkheid van een aftakking naar Vossenbergh-West II worden

onderzocht, als wel een mogelijke aansluiting op de toekomstige haven in Vossenbergh-West II. Door aantakking op Vossenbergh-West II kan het vestigingsklimaat op het bedrijfsterrein worden



Figuur 3: Aangrijpingspunten voor de planvorming

verbeterd. Door de combinatie van haven en een goede wegverbinding en spoorlijnverbinding kan op Vossenberg-West II een multimodaal overslagpunt worden gecreëerd.

Kabels en leidingen

In het gebied liggen enkele (hoofd)leidingen, onder andere parallel aan het kanaal een 8" gasleiding en loodrecht op het kanaal een 18" gasleiding. Bij de situering van de bedrijvigheid dienen de bebouwingsvrije zones in acht worden genomen.

4 AMBITIE VOSSENBERG-WEST II

4.1 Inleiding

Vossenberg-West II omvat circa 125 ha bruto bedrijfsterrein en is primair bedoeld voor grotere industriële bedrijven uit milieucategorieën 3, 4 en 5, voor transportbedrijven en voor logistieke dienstverleners. De haven moet geschikt zijn voor schepen tot 1.500 ton. Hierna zijn de karakteristieken van het bedrijfsterrein wat verder uitgewerkt, daarnaast is op hoofdlijnen aangegeven welke duurzaamheidsambitie wordt nagestreefd bij de aanleg en inrichting van het terrein. In het kader van de milieu-effectrapportage zal deze duurzaamheidsambitie nader worden ingevuld.

4.2 Randvoorwaarden

Haven

Randvoorwaarden voor de haven zijn:

- het maatgevende schip wat de haven aan zal doen is van CEMT-klasse IV.

De karakteristieken van dit schip zijn:

Lengte: 85 m

Breedte: 9,50 m

Diepgang leeg - geladen: 1,60 - 2,80 m

Tonnage: 1000 - 1500 ton

Benodigde doorvaarhoogte: 5,25 m of 7,00 m (laatste voor containers 3 hoog)

- kadelengte van 250 meter
- de kade dient 10 meter verzonken te zijn ten opzichte van de kanaaloever
- er dient een zwaaiком aangelegd te worden met een diameter van 110,5 meter, waardoor schepen kunnen keren
- uitgegaan is van een verwachte intensiteit op de vaarweg van 5.000 - 10.000 schepen per jaar
- langs de kadeconstructie wordt een bodembescherming aangebracht over een breedte van 15 meter
- deze bodembescherming wordt ook aangebracht aan de andere oever op de plaats van de zwaaiком

Bedrijvenprofiel

Vossenberg-West II is een uitbreiding van het thans in ontwikkeling zijnde terrein Vossenberg-West I. De uitgifte van het terrein zal gericht zijn op dezelfde doelgroepen. Door de toenemende vervlechting tussen industrie, handel, research en/of logistiek is de doelgroep breed. Tot de doelgroep behoren

onder meer maakindustrie, assemblage, Europese distributiecentra, groothandel, detailhandelsdistributie, wegvervoer en logistieke dienstverlening.

De ruimtebehoefte van bedrijven in deze sectoren gaat verder dan traditionele productie- en opslagruimte. Er is binnen de bedrijven in toenemende mate behoefte aan ruimte voor kantoor- en researchactiviteiten. Bij het verkavelen van het terrein zal het accent liggen op kavels vanaf 2 hectare. Omdat behalve voor de primaire doelgroep ook ruimte nodig is voor toeleveringsbedrijven zullen ook een aantal kleinere kavels op de markt worden gebracht.

Specifieke aandacht vraagt de invulling van de zone direct langs het Wilhelminakanaal. Op Vossenbergh-West I wordt deze zone vanwege de beperkte geluidsruimte uitgegeven aan bedrijven in het segment kleinschalig gemengd. Bij de verdere uitwerking van de plannen kan blijken dat dit in Vossenbergh-West II ook noodzakelijk is.

4.2 Ambitie duurzame ontwikkeling

Het begrip duurzaamheid staat in Tilburg centraal bij de ontwikkeling van bedrijfsterreinen. Duurzaamheid wordt daarbij opgevat als een zo 'zuiver' mogelijke afweging tussen economie, ruimte en milieu.

In aansluiting op de eerder vernoemde nota 'Ruimte voor bedrijven tot 2015' is recentelijk een nota ('Werkkader bedrijvenontwikkeling') opgesteld waarbij aan duurzaamheid handen en voeten wordt gegeven. Uitgangspunt daarbij is onder andere een indeling naar de verschillende fasen in de ontwikkeling van bedrijfsterreinen:

1. definitiefase
2. ontwerpfas
3. besluitvormingsfas
4. uitgiftefas
5. beheerfas

In de milieu-effectrapportage zijn voornamelijk fase 2 en 3 relevant, mogelijk kunnen aanbevelingen worden gedaan voor fase 4 en 5.

Naast deze fasen worden een aantal aandachtsvelden onderscheiden. Hoofdthema's zijn:

- water
- energie
- verkeer en vervoer
- grond- en reststoffen
- natuur en landschap
- de grijze leefomgeving (geluid, lucht etc.)
- zuinig ruimtegebruik

Per aandachtsveld is een aantal wezenlijke uitgangspunten gedefinieerd dat bij de verschillende stadia van de planontwikkeling ter harte zou moeten worden genomen. Deze uitgangspunten zijn vervolgens vertaald naar drie ambitieniveaus. Ter illustratie.

hoofdthema	water		
uitgangspunt	handhaven, dan wel herstellen van het natuurlijk hydrologische systeem		
ambitie niveau 1	ambitieniveau 2	ambitieniveau 3	
beperking verhard oppervlak, doorlatende verharding	watersysteem met weinig inlaat, weinig verharding	volledig gesloten watersysteem	

Op deze wijze zijn voor een groot aantal uitgangspunten steeds 3 ambitieniveaus benoemd. Het betreft de volgende uitgangspunten:

1. water	• handhaven dan wel herstellen van het natuurlijk hydrologische systeem • rioolstelsel afstemmen op hydrologisch systeem • voorkomen van verspreiding van vervuiling • benutting natuurlijke potenties van waterlopen • besparen van verbruik leiding- en grondwater
-----------------	--

2. energie	• reductie fossiele brandstoffen • efficiency energiebronnen • energiebesparing • duurzame energiebronnen
3. verkeer en vervoer	• bevorderen van langzaam verkeer • bevorderen van openbaar vervoer • terugdringen automobilititeit • optimaliseren goederenvervoer
4. natuur en landschap	• benutten van bestaande structuren • concentreren van natuurlijke elementen • ontwikkelen van stedelijke biotopen • behouden structuren, patronen en elementen in het landschap • gesloten grondbalans/benutten bodempotentie
5. grond- en reststoffen	• milieubewust materiaal gebruik • bevorderen van ketenbeheer • optimale afvalinzameling
6. grijze leefmilieu	• beperken hinder voor gevoelige functies • voorkomen van vervuiling emissies naar bodem, water en lucht • voorkomen van bouwen op verontreinigde grond
7. ruimtegebruik	• zuinig ruimtegebruik

Afhankelijk van het bedrijfsprofiel is vervolgens per uitgangspunt voor een aantal bedrijfsterreinen het ambitieniveau benoemd.

Volgens het profiel van Vossenbergh-West II zou dat hoofdzakelijk ambitieniveau 1 en soms ambitieniveau 2 betekenen. Niveau 3 is (vooralsnog) als niet relevant beschouwd.

In het kader van de milieu-effectrapportage zullen de uitgangspunten op volledigheid worden beschouwd. Vervolgens zullen per uitgangspunt de ambities op een gespecificeerde wijze worden benoemd. Uitgangspunt is dat het voorkeursalternatief minimaal voldoet aan de ambitieniveaus zoals genoemd in de nota, het streven is erop gericht het MMA één niveau hoger te 'trekken'.

5 TE BESCHOUWEN ALTERNATIEVEN

5.1 Inleiding

Op grond van de Wet milieubeheer dienen in het kader van de milieu-effectrapportage alternatieven te worden beschreven en met elkaar vergeleken. Hiertoe behoren in ieder geval het voorkeursalternatief en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Deze dienen te worden vergeleken met de referentiesituatie. Dit is de situatie als Vossenbergh-West II niet wordt gerealiseerd. Als ijkjaar wordt 2010 gehanteerd.

In dit hoofdstuk zijn allereerst de resultaten beschreven van een haalbaarheidsstudie naar het **type** en de **ligging** van de haven. Vervolgens zijn de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen beschreven. Daarnaast is aangegeven hoe het voorkeursalternatief en vervolgens het MMA tot stand komen.

5.2 Haalbaarheidsstudie haven

In het kader van de ontwikkeling van Vossenbergh-West II, is ten behoeve van de besluitvorming met omliggende

gemeenten over de ligging van de haven een variantenstudie uitgevoerd (DHV: 'Variantenstudie Haven Vossenbergh-West II'). In deze studie is een aantal mogelijkheden onderzocht om een haven te realiseren. Hierbij ging het om het **type** haven (container en/of bulk) en om de **ligging** van de haven ten opzichte van de Noordwesttangent (oost- of westligging).

Met betrekking tot het type haven is mede op basis van de studie geconcludeerd dat containervervoer toekomstwaard is; voor bulktransport geldt dat in mindere mate. Bovendien hebben geluidsberekeningen aangetoond dat een combinatie van bulk- en containeroverslag leidt tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ten opzichte van een aantal woningen in de Reeshof. Mede naar aanleiding van deze studie is op bestuurlijk niveau besloten een containerterminal te ontwikkelen; het is niet de intentie van de gemeente Tilburg om een haven voor bulkgoederen te ontwikkelen.

Voor wat betreft de ligging van de haven zijn in de haalbaarheidsstudie een aantal varianten onderzocht. Belangrijkste onderscheid tussen de verschillende varianten was een oostelijke dan wel een westelijke ligging van de haven ten opzichte van de Noordwesttangent. Gebleken is dat een haven gesitueerd ten westen van de Noordwesttangent op

planologische bezwaren stuit in verband met natuurwaarden (Groene Mal). Een westelijke ligging wordt zodoende niet meer in beschouwing genomen.

Op grond van de haalbaarheidsstudie en bovenstaande conclusies is in bestuurlijk overleg tussen gemeente Tilburg, Dongen en de provincie besloten alleen de oostelijke havenligging t.o.v. de Noordwesttangent in de vorm van een containerterminal verder in beschouwing te nemen. In de milieu-effectrapportage zullen voor een dergelijke haven twee varianten in beschouwing worden genomen: een langshaven en een insteekhaven.

5.3 Het nulalternatief

Het nulalternatief betreft de situatie in 2010 als Vossenbergh-West II niet wordt gerealiseerd, waarbij wel rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide of in uitvoering zijnde ontwikkelingen.

Een beschrijving van deze situatie is noodzakelijk om te kunnen beoordelen of, en zo ja, in welke mate er sprake is van milieu-effecten door de realisatie van Vossenbergh-West II.

Het nulalternatief is geen realistisch alternatief omdat de aanverwante ontwikkelingen in het studiegebied (Noordwesttangent, verruiming capaciteit Wilhelminakanaal etc) reeds anticiperen op de ontwikkeling van Vossenbergh-West II. Het nulalternatief dient dus louter en alleen om de aard en de ernst van de effecten te kunnen voorspellen.

5.4 Het voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief betreft het totaal van maatregelen waarvan de initiatiefnemer van mening is dat deze op een optimale wijze aan al deze randvoorwaarden en ambities voldoet. In het MER zullen de, in beschouwing te nemen, alternatieven gelegen zijn aan de oostkant van de Noordwesttangent en zullen alleen een containerterminal bevatten. Het voorkeursalternatief zal gekozen worden uit verschillende inrichtingsmodellen waarbij een containerterminal zowel in de vorm van een langsijhaven als in de vorm van een insteekhaven onderdeel hiervan zal zijn.

Mogelijkerwijs kan op onderdelen van het voorkeursalternatief worden gevarieerd. Het betreft dan bijvoorbeeld de ruimtelijke situering van de bedrijfsactiviteiten of de haven.

5.5 Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het MMA is gedefinieerd als het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel zoveel mogelijk worden beperkt. Dit kan worden bereikt door gebruik te maken van de best bestaande technieken ter bescherming van het milieu. Tevens kunnen (aanvullende) of een hogere duurzaamheidsambitie worden geformuleerd voor de inrichting van Vossenbergh-West II.

Randvoorwaarde is dat het MMA een realistisch alternatief is en dat het voldoet aan de projectdoelstelling van de initiatiefnemer.

5.6 Werkwijze bij het samenstellen van de alternatieven

Op dit moment is nog niet exact aan te geven op welke wijze de alternatieven - en daarmee de hoofdplanstructuur van Vossenbergh-West II - zal worden ontwikkeld. Zeker is dat de milieu-effectrapportage parallel loopt aan de bestemmingsplan-procedure, waardoor beide rapporten in wisselwerking met elkaar kunnen worden opgesteld. Het milieu-effectenonderzoek is gedurende het planproces enerzijds toeleverend en anderzijds toetsend van aard. Toeleverend wanneer het randvoorwaarden en handgrepen kan aanreiken voor de plannen, toetsend

wanneer het planonderdelen kan beoordelen en zonodig kan bijsturen.

In het Milieu-effectrapport zal worden weergegeven op welke wijze de milieu-effectrapportage is verlopen.

6 DE EFFECTBESCHRIJVING

6.1 Inleiding

Een belangrijk onderdeel van de milieu-effectrapportage is de effectbeschrijving van de alternatieven. Het nulalternatief vormt hierbij het referentiekader. Op basis van de effecten worden de alternatieven vergeleken. De effecten worden per milieu-aspect geanalyseerd, waarbij de volgende indeling wordt voorgesteld:

Natuurlijk milieu

- landschap, archeologie en cultuurhistorie
- bodem en water
- ecologie

Woon- en leefmilieu

- verkeer en vervoer
- geluid en trillingen
- lucht
- licht
- externe veiligheid
- nautische veiligheid

Duurzaam bouwen

- materiaalgebruik
- energiegebruik en energievoorziening

Ruimtegebruik

- relatie met overige ruimtelijke ontwikkelingen en functies in het gebied

In het MER zal de effectbeschrijving, waar mogelijk, met kwantitatieve gegevens onderbouwd worden. Indien het niet mogelijk is de effecten te kwantificeren of een normering ontbreekt waaraan getoetst kan worden, is de beschrijving kwalitatief. Naast de omvang en de ruimtelijke spreiding van de effecten wordt aangegeven van welke aard zij zijn (tijdelijk dan wel permanent, omkeerbaar of niet omkeerbaar, korte of lange termijn) en of er eventueel cumulatie kan optreden. De beschrijving wordt voor elk aspect afgerond met een samenvattende waardering in een tabel en met een conclusie. Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in de gebruikte gegevens worden vermeld.

Hierna is op hoofdlijnen aangegeven welke effecten per aspect worden beschouwd in het MER.

6.2 Landschap, archeologie en cultuurhistorie

In het MER wordt een beschrijving opgenomen van het huidige landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en eventuele archeologische vondsten. Bij de beschrijving van de kenmerken van het huidige landschap zal de opbouw hiervan en met name de ruimtelijke samenhang en de hoofdstructuur aan de orde komen. De visueel-ruimtelijke componenten van het landschap worden beschreven in termen als openheid, doorzicht, reliëf en kleinschaligheid.

Realisering van een bedrijfsterrein met haven heeft effecten op de geomorfologie en de huidige landschappelijke structuur en relaties in het gebied. Het open, agrarische gebied zal na realisering van Vossenbergh-West II veranderen in een gedeeltelijk bebouwd oppervlak. Visuele relaties zullen onder invloed van de vestiging van bedrijfsgebouwen en de terreininrichting worden aangetast; bestaande zichtlijnen, vooral vanaf de Reeshof, zullen worden onderbroken. De mate van deze effecten is afhankelijk van de landschappelijke inpassing van het bedrijfsterrein.

6.3 Bodem en water

Met betrekking tot de bodem zullen de ingrepen direct samenhangen met de graafwerkzaamheden voor de aanleg van de haven en de aanleg van (ondergrondse) infrastructuur voor haven en bedrijfsterrein. In het MER zal als extra aandachtspunt moeten worden meegenomen de hoeveelheden en de kwaliteit van het slib dat binnen en buiten de haven sedimenteert.

Voor wat betreft het aspect water wordt enerzijds het grond- en oppervlaktewater in het gebied beschouwd. Met betrekking tot de haven gaat het daarbij om de invloed van de graafwerkzaamheden op het peil en de stroming van het grond- en oppervlaktewater in de omgeving. De omvang van deze peilverandering is onder meer afhankelijk van de winningsmethode van het zand en de huidige waterhuishouding. Anderzijds zal het waterbeheer binnen bedrijfsterrein Vossenbergh-West II aan de orde komen. Het stedelijk waterbeheer dient te voldoen aan de principes van duurzaamheid en integraal waterbeheer. Hierbij wordt geduid op een beheer met aandacht voor het sluiten van kringlopen en het toezien op continuering van landschappelijke en ecologische waarden. In de Vierde Nota Waterhuishouding is onder meer nadruk gelegd op de waterketen, bevordering van

waterbesparing, hergebruik van water, afkoppeling van verhard oppervlak en het afstemmen van de planning van de verstedelijking op ecologische, hydrologische aspecten en op de belevingswaarde.

6.4 Ecologie

Aan de hand van de in het studiegebied voorkomende flora en fauna, die in verband worden gebracht met de kenmerken van het gebied, zal een beschrijving van de planten- en dierenwereld worden gegeven. De beïnvloeding van de flora en fauna vindt enerzijds plaats door het fysieke ruimtebeslag van het terrein en activiteiten. Anderzijds vindt beïnvloeding plaats door verstoring en versnippering van het leefgebied van de flora en fauna.

De effecten op flora en fauna zijn permanent. Afhankelijk van de opzet van het plan kan – tot op zekere hoogte - sprake zijn van mitigatie of compensatie. In de effectbeschrijving zal veel aandacht worden geschonken aan de wijze waarop de planopzet mogelijkheden biedt voor een duurzaam ecologisch systeem. Er kan bijvoorbeeld worden aangesloten op ecologische structuren in de omgeving zodat bestaande waardevolle elementen worden behouden en/of versterkt.

6.5 Verkeer en vervoer

Centrale thema's in het verkeer- en vervoersbeleid zijn sturing van de mobiliteit waarbij het openbaar vervoer een reëel alternatief moet zijn voor de auto en een substantiële verhoging van de verkeersveiligheid.

De effectbeschrijving in het Milieu-effectrapport zal hoofdzakelijk gebaseerd zijn op de volgende drie aspecten:

De wijze waarop de mobiliteit wordt beïnvloed

De ontsluiting en de bereikbaarheid van Vossenbergh-West II is een belangrijk item. Vossenbergh-West II is een C-locatie. Dergelijke terreinen hebben over het algemeen een goede bereikbaarheid via het hoofdwegennet, maar zijn minder goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Dit wil echter niet zeggen dat er geen ambitie kan worden geformuleerd voor de bereikbaarheid en sturing van de mobiliteit. In de milieu-effectrapportage zal hierover een duidelijke visie moeten worden neergezet: op welke wijze kan de locatie een bijdrage leveren aan de beperking van de mobiliteit en het bevorderen van het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets?

In de effectbeschrijving zal voor zover relevant aandacht worden besteed aan de volgende aspecten:

- het aantal motorvoertuigen in het plan- en studiegebied
- het totaal aantal kilometers in Vossenbergh-West II

- de vervoerswijzekeuze

De wijze waarop invulling wordt gegeven aan duurzaam veilig

Verkeersonveiligheid manifesteert zich met name bij conflicten tussen auto's enerzijds en fietsers en voetgangers anderzijds. Deze conflicten doen zich zowel voor op wegvakken waar autoverkeer en langzaam verkeer zich in dezelfde richting bewegen als op plaatsen waar zij elkaar kruisen. Uitgangspunt bij de vormgeving van de infrastructuur is een opbouw volgens het principe 'Duurzaam Veilig'. In het Milieu-effectrapport zal worden aangegeven in hoeverre hieraan wordt voldaan.

Verkeersafwikkeling

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van Vossenbergh-West II is een congestievrije verkeersafwikkeling op de wegvakken en de kruispunten, zowel in Vossenbergh-West II als op het hoofdwegennet. Het doorgaand verkeer maakt hierbij geen gebruik van het interne wegensysteem. Het effect wordt in beeld gebracht door:

- de mate waarin het verkeer adequaat kan worden afgewikkeld
- mogelijke sluiproutes

6.6 Geluid en trillingen

Centraal thema in het geluidhinderbeleid is het terugdringen van het aantal geluidgehinderden en de geluidbelasting op gevoelige bestemmingen. Met uitzondering van de geluidhinder die optreedt tijdens de aanleg, treden alle effecten in relatie tot geluid op in de gebruiks- en beheerfase. Het betreft:

Geluidhinder van de havengerelateerde activiteiten en de activiteiten op het bedrijfsterrein

De op- en overslagactiviteiten bij de containerterminal, de afmerende schepen en het voor- en natransport op het bedrijfsterrein zijn relevante bronnen. De geluidsbelasting zal (cumulatief) worden bepaald, waarna de immissie op gevoelige objecten zal worden bepaald. Het betreft onder andere de woonbebouwing aan de zuidzijde van het kanaal.

Wegverkeerslawaaï

In het kader van de milieu-effectrapportage zal het studiegebied worden bepaald. Het betreft dan alle wegen waarop ten gevolge van de aanleg van Vossenbergh-West II de intensiteiten met meer dan 30% toenemen dan wel met meer dan 20% afnemen. Een dergelijke toe- respectievelijk afname is ongeveer gelijk aan een verandering van 1dB(A). De

geluidsbelasting op de gevoelige bestemmingen aan deze wegen zal in beeld worden gebracht.

Trillingen

Op de wegen van het plan- en studiegebied zal worden aangegeven of er voor bebouwing sprake kan zijn van trillinghinder. Hiervoor wordt een toetsafstand van 50 meter gehanteerd.

6.7 Licht

De overslagterminal zal ook 's avonds in gebruik zijn. Dit betekent dat het terrein kunstmatig verlicht moet worden. De planontwikkeling zal er rekening mee houden dat eventuele lichthinder voor gevoelige bestemmingen tot een minimum wordt beperkt. In het MER zal worden aangegeven in hoeverre men hierin is geslaagd

6.8 Lucht

De kwaliteit van de lucht kan veranderen door de uitstoot van stoffen als CO₂, CO en NO₂. Bronnen zijn het verkeer, de uitstoot bedrijven en de overslagterminal. Gezien de bedrijfstypologie is het niet de verwachting dat op grote schaal

luchtverontreinigende stoffen worden geëmiteerd. Er wordt daarom vanuit gegaan dat eventuele effecten op een kwalitatieve wijze kunnen worden beschouwd.

6.9 Externe veiligheid

De externe veiligheid geeft aan hoe groot de kans is dat een omwonende van Vossenbergh-West II (bijvoorbeeld woonwijk Reeshof) betrokken raakt bij een ongeval. Meerdere bronnen zijn bepalend voor deze kans, te weten:

- kabels en leidingen;
- vervoer van gevaarlijke stoffen (over weg en water);
- stationaire installaties, zoals bijvoorbeeld de overslag-terminal.

In de milieu-effectrapportage worden de risico's berekend.

6.10 Nautische veiligheid

Bij het ontwerp van de haven zijn uitgangspunten geformuleerd. Deze hebben ook betrekking op de nautische veiligheid.

In het Milieu-effectrapport zal een kwalitatieve verhandeling worden opgenomen over de nautische veiligheid.

6.11 Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen is geordend naar drie beleidslijnen:

- energie-extensivering
- integraal ketenbeheer
- kwaliteitsbevordering

In het MER zal worden beschreven in hoeverre in de alternatieven invulling is gegeven aan deze beleidslijnen.

Aspecten die worden beschreven zijn:

- in hoeverre is sprake van een duurzame energievoorziening
- welke maatregelen zijn genomen om de energievraag te beperken
- wordt er gewerkt met een gesloten grondbalans bij het bouwrijpmaken
- in hoeverre worden secundaire grondstoffen ingezet
- in hoeverre is aandacht besteed aan duurzaam materiaalgebruik voor de bebouwde omgeving

De effectbeschrijving zal zich beperken tot het niveau van een globaal bestemmingsplan. Daarnaast zullen aanbevelingen voor de verdere planvorming worden gegeven.

6.12 Ruimtegebruik

De effecten op ruimtegebruik ontstaan doordat andere functies plaats moeten maken voor het bedrijfsterrein of dat deze worden beïnvloed. Het gaat dan met name om de agrarische functie die moet wijken.

In het Milieu-effectrapport zal in kwantitatieve zin het verlies aan bestaande functies inzichtelijk worden gemaakt.

7 DE MER-/RUIMTELIJKE PROCEDURE

7.1 Ruimtelijke procedures

Volgens de Wet milieubeheer verdient het sterk de voorkeur om de procedures van samenhangende mer-plichtige activiteiten parallel te schakelen. Aangezien de aanleg van het bedrijfsterrein en de haven met elkaar samenhangen, zullen de procedures voor beide activiteiten parallel worden geschakeld. De milieu-effectrapportage zal gekoppeld worden aan het opstellen van een bestemmingsplan voor Vossenbergh-West II.

7.2 Mer-procedure

De formele start van de m.e.r.-procedure vindt plaats door openbare kennisgeving van deze startnotitie in de Staatscourant en de regionale dag- en weekbladen. Vervolgens ligt de startnotitie gedurende 4 weken ter inzage. Binnen 9 weken brengt de Commissie voor de milieueffectrapportage een advies voor richtlijnen voor het MER uit. Vervolgens zal het bevoegd gezag de richtlijnen vaststellen. Aan de hand van de richtlijnen wordt door de

initiatiefnemer het MER opgesteld. Gelijktijdig wordt het voorontwerp-bestemmingsplan voor Vossenbergh-West II opgesteld. Er zal hierbij een sterke wisselwerking plaatsvinden tussen de opsteller van het MER en van het bestemmingsplan. Bovendien is er sprake van een efficiënte tijdsplanning.

Is het MER gereed, dan wordt het door de initiatiefnemer officieel aan het bevoegd gezag aangeboden en beoordeeld op volledigheid en kwaliteit, rekening houdend met de richtlijnen. Als het bevoegd gezag het MER aanvaardbaar acht, wordt het MER samen met het voorontwerp-bestemmingsplan bekendgemaakt en ter inzage gelegd. In deze fase wordt gelegenheid tot inspraak gegeven. Tot 4 weken na de publicatie is iedereen in de gelegenheid in te spreken op de kwaliteit van het MER en op het voorontwerp-bestemmingsplan.

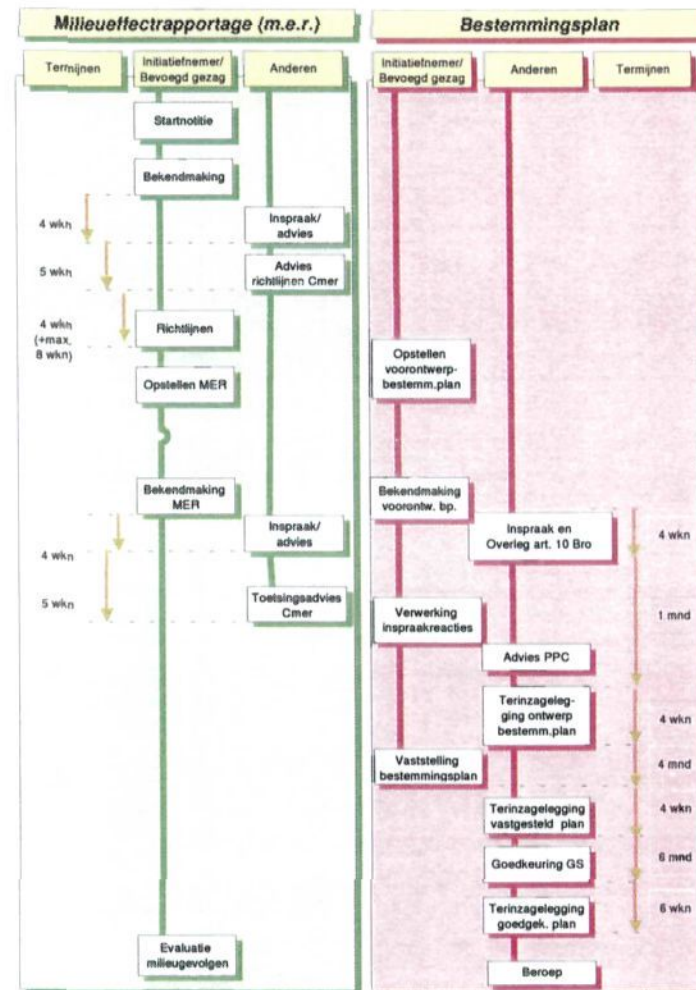
Op grond van artikel 10 Bro plegen Burgemeester en Wethouders bij de voorbereiding van het ontwerp-bestemmingsplan (waar nodig) overleg met betrokken gemeenten en rijks- en provinciale diensten en wordt het plan ter beoordeling bij de Provinciaal Planologische Commissie gelegd.

Tevens wordt het MER in deze periode ter toetsing

aangeboden aan de Commissie-m.e.r. en de wettelijke adviseurs. De Commissie heeft tot vijf weken na sluiting van de inzagetermijn of, indien deze later is, tot een maand na het tijdstip waarop de openbare zitting is gehouden, de tijd om haar oordeel te geven in de vorm van een toetsingsadvies. De Commissie betreft in haar advies de richtlijnen van het bevoegd gezag en ingediende adviezen en opmerkingen.

Nadat de overleg- en inspraakreacties en adviezen over het MER en het voorontwerp-bestemmingsplan zijn binnengekomen, gaat het bevoegd gezag na in hoeverre deze gevolgen dienen te hebben voor de inhoud van het bestemmingsplan. Het ontwerp-bestemmingsplan wordt vervolgens gedurende 4 weken ter inzage gelegd.

De gemeenteraad beslist over de vaststelling van het bestemmingsplan binnen 8 weken of uiterlijk 4 maanden na afloop van de termijn van de terinzagelegging. Het door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens gedurende 4 weken ter inzage gelegd. Gedeputeerde Staten beslissen over goedkeuring binnen 12 weken of uiterlijk 6 maanden na de terinzagelegging van het bestemmingsplan. Tot slot kan gedurende een periode van 6 weken nog beroep tegen het bestemmingsplan worden ingesteld.



7.3 Hoe kunt u reageren?

Inspiraakreactie

U kunt vanaf 12 mei tot 9 juni uw inspraakreactie sturen aan het bevoegd gezag:

Gemeenteraad van Tilburg
p/a Gemeente Tilburg
Postbus 717
5000 AS Tilburg

Informatie

Indien u informatie wilt over de milieu-effectrapportage of over de plannen voor Vossenbergh-West II kunt u zich schriftelijk of telefonisch wenden tot de initiatiefnemer:

College van B&W van Tilburg
p/a Gemeente Tilburg
Postbus 717
5000 AS Tilburg

telefoon: 013-5428792
bezoekadres: Stadshuisplein 130

