

**TOETSINGSADVIES OVER HET MILIEUEFFECTRAPPORT  
HAVEN EN BEDRIJVENTERREIN VOSSENBERG-WEST II, TILBURG**

**25 JANUARI 2001**

**INHOUDSOPGAVE**

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>1</b>
<b>2. OORDEEL OVER HET MER.....</b>	<b>2</b>
2.1 Algemeen .....	2
2.2 Toelichting op het oordeel.....	2
<b>3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING.....</b>	<b>4</b>
3.1 De haven .....	4
3.2 Flexibiliteit in planvorming.....	5
3.3 Cultuurhistorie en archeologie .....	5

## 1. INLEIDING

De gemeente Tilburg heeft het voornemen om een bedrijventerrein van ruim 100 ha met een containeroverslag/haven (geschikt voor schepen met een laadvermogen tot circa 1.500 ton) te realiseren in de noordwestelijke hoek van Tilburg. De aanleg van een dergelijke haven is op grond van het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.) categorie 4, m.e.r.-plichtig. Hoewel het bedrijventerrein vanwege een oppervlakte van minder dan 150 ha niet m.e.r.-plichtig maar m.e.r.-beoordelingsplichtig is (categorie 11), heeft de initiatiefnemer besloten beide activiteiten in één m.e.r.-procedure te doorlopen.

Bij brief van 21 november 2000<sup>1</sup> heeft het college van burgemeester en wethouders van Tilburg de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 24 november 2000 ter inzage gelegd<sup>2</sup>.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup> De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties<sup>4</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER<sup>5</sup>, zoals vastgesteld op 25 september 2000;
- op eventuele onjuistheden<sup>6</sup>;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>7</sup>.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over het bestemmingsplan.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>4</sup> Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

<sup>5</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>6</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>7</sup> Wm, artikel 7.10

De Commissie heeft op een aantal punten nadere informatie gevraagd aan de gemeente Tilburg. De door de Commissie gestelde vragen alsmede de door de gemeente Tilburg verstrekte antwoorden/informatie zijn opgenomen in bijlage 5, en betrokken in het oordeel over het MER.

## 2. OORDEEL OVER HET MER

### 2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie** in het MER en de nadere informatie (zie bijlage 5) **aanwezig** is. Het MER geeft een goede beschrijving van de voorgenomen activiteit, van de alternatieven en van de effecten daarvan op het milieu. Er is daardoor goede en bruikbare informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming. De Commissie waardeert de wijze waarop het plan is vormgegeven, alsmede de innovatieve elementen die in het plan zijn opgenomen (onder andere het grasduinenconcept), hetgeen getuigt van een hoger ambitieniveau in vergelijking met het vertrekpunt (de startnotitie).

### 2.2 Toelichting op het oordeel

In deze paragraaf worden een aantal opmerkingen bij het MER geplaatst, die deels leiden tot aanbevelingen (opgenomen in hoofdstuk 3).

Het MER is prettig leesbaar, maar had – vanwege een aantal herhalingen – nog beknopter gekund. De gebruikte kaarten en illustraties (waaronder de fotomontage van de huidige situatie te Vossenbergh-West II en de situatie met en zonder grasduinen) geven een duidelijk inzicht in de huidige en toekomstige situatie van het bedrijventerrein.

De behoefte aan bedrijventerreinen en de noodzaak voor de aanleg van het bedrijventerrein en – in mindere mate – de haven te Vossenbergh-West II is summier ingevuld en wordt in feite alleen ingegeven door de gewenste economische groei in Tilburg.

Wat de haven en de daaraan gekoppelde (milieu)effecten betreft, dient er naar de mening van de Commissie op verschillende punten nog informatie te komen<sup>8</sup>. Het betreft geen punten die van wezenlijk belang zijn voor het besluit tot aanleg van de haven, maar wel punten die voor de uitwerking van de plannen bij de verdere besluitvorming van belang is. De Commissie heeft hiertoe een aantal aanbevelingen geformuleerd (zie § 3.1).

In de autonome situatie is in het MER uitgegaan van de verbreding van het Wilhelminakanaal. In het MER dat opgesteld is voor het Wilhelminakanaal is de hydrologische situatie als van weinig belang geschetst. De Commissie

---

<sup>8</sup> Zie ook de inspraakreactie van een groep van bewoners van De Reeshof (inspraakreactie nr. 1, bijlage 4), die erop wijst dat in het MER weinig aandacht is besteed aan de landschappelijke inpassing van de containerterminal Vossenbergh-West II.

(werkgroep Wilhelminakanaal) heeft op dat punt om een aanvulling gevraagd. Uit de aanvulling is gebleken dat er wel degelijk grote hydrologische effecten te verwachten zijn bij verbreding (en de bijbehorende aanpassing van de sluisen: ophef van sluis 2 en vergroting van sluis 3).

In het MER Vossenbergrijk uit te zijn gegaan van de informatie uit het MER Wilhelminakanaal zónder aanvulling, daar de hydrologische effecten van het kanaal verwaarloosbaar worden geacht (blz. 80 MER). De Commissie heeft op dit punt extra informatie aan de gemeente Tilburg gevraagd en gekregen (zie bijlage 5). De Commissie onderkent dat de hydrologische effecten op dit moment niet goed zijn te voorspellen, gelet op de onzekerheden in de grootte van de weerstand tegen grondwaterstroming van het slib op de bodem van het kanaal en de matig doorlatende deklaag. Een momenteel lopend (geo)hydrologisch onderzoek dient hier meer inzicht in te geven. De gemeente Tilburg geeft zelf aan dat indien hieruit blijkt dat de waterhuishouding dient te worden aangepast, dat zal geschieden binnen de in de Nota van Uitgangspunten vastgelegde afspraken, waaronder civieltechnische maar ook ecologische. Naar de mening van de Commissie biedt dit mogelijkheden voor een duurzame waterhuishouding op Vossenbergrijk-West II.

In het MER is een fasering opgenomen voor de aanleg van de Noordwesttangent. Deze zal op zijn vroegst in 2008 gereed zijn. Daar Vossenbergrijk-West II ongeveer in 2007 geheel uitgegeven en volgebouwd zal zijn, is het van belang om de fasering van de Noordwesttangent te betrekken in een analyse/ berekening van de gevolgen voor de verkeersafwikkeling<sup>9</sup>. In het MER is hier niet op ingegaan. De Commissie heeft hierover om extra informatie gevraagd bij de gemeente Tilburg. In de door gemeente Tilburg geleverde informatie<sup>10</sup> is aangegeven dat in de verkeersafwikkeling rekening is gehouden met de fasering van de Noordwesttangent, zij het dat er nog de nodige onzekerheden bestaan rond de planning van de Noordwesttangent (afhankelijk van verkeersknooppunten, tijdstippen waarop subsidies te verwachten zijn en de benodigde tijd voor procedures). Met deze informatie is dit punt naar het oordeel van de Commissie voldoende uitgewerkt.

---

<sup>9</sup> In diverse inspraakreacties (waaronder nr. 1 en 6, bijlage 4) wordt de zorg uitgesproken voor de verkeersafwikkeling van en de (over)belasting van het wegennet rondom Vossenbergrijk-West II en De Reeshof in de periode tot (volledige) realisatie van de Noordwesttangent.

<sup>10</sup> Zie bijlage 5 en het rapport *Auto-ontsluiting Reeshof en omgeving 2000-2010* ", Dienst Stadszaken Tilburg, december 2000.

### **3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING**

In dit hoofdstuk geeft de Commissie adviezen die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming, maar geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen.

#### **3.1 De haven**

Bij de effectbeschrijving in het MER is het aspect externe veiligheid beschreven. Het wordt de Commissie niet duidelijk of hierbij ook aandacht is besteed aan de veiligheidsaspecten bij de overslag van containers (veiligheid bij transport is in ieder geval wel beschreven).

- De Commissie beveelt het bevoegd gezag aan om de veiligheidsaspecten bij de overslag van containers expliciet in beeld te brengen, en hiermee bij de vergunningverlening rekening te houden.

De in het MER aangehouden breedte van de langshaven (10 meter) is minimaal, gelet op gevallen waarin schepen met een grotere breedte dan de standaard van 9,5 meter de haven aandoen.

- De Commissie adviseert bevoegd gezag na te gaan of een verbreding van de langshaven om die reden gewenst zou zijn.

Het (verwachte) aantal afvaarten per week is in het MER niet beschreven, evenals de verdeling over de dag (kunnen bijvoorbeeld in verband met geluidsoverlast laad- of losactiviteiten 's nachts achterwege blijven?).

- De Commissie adviseert bevoegd gezag om de (verdere) mogelijkheden te bezien om (geluids)overlast als gevolg van laden en lossen van containers te beperken dan wel voorkomen.

De zwaairom is in de huidige onderscheiden alternatieven gesitueerd aan de noordelijke oever van het Wilhelminakanaal. De benodigde extra kanaalbreedte voor de zwaairom zou ook aan de zuidelijke oever van het Wilhelminakanaal aangelegd kunnen worden, hetgeen naar de mening van de Commissie een aantal voordelen op milieugebied kan opleveren. Zo kan de zwaairom aan de zuidelijke oever bij een natuurvriendelijker ontwerp een rol spelen in de ecologische verbindingzone langs de zuidoever van het Wilhelminakanaal (onderdeel van de Groene Mal). Verder ontstaat er aan de noordoever ruimte om de 'grasduinen' door te trekken in westelijke richting, waardoor de geluidsbelasting voor onder andere De Reeshof afneemt.

- De Commissie geeft het bevoegd gezag in overweging nader te bezien welke voordelen de aanleg van de zwaairom aan de zuidelijke oever van het Wilhelminakanaal zou hebben.

## 3.2 Flexibiliteit in planvorming

In § 5.5.2 van het MER wordt ingegaan op flexibiliteit in de planvorming. Hierbij is aangegeven dat de flexibiliteit niet gepaard mag gaan met een extra belasting van het milieu. In het MER is echter niet aangegeven met welke maatregelen dit wordt gewaarborgd. Naar de mening van de Commissie biedt onder andere parkmanagement<sup>11</sup> hiertoe mogelijkheden.

Als flexibel element wordt bijvoorbeeld in het MER aangegeven de 'transportmachine': de hiervoor geplande ruimte kan tevens op traditionele wijze worden uitgegeven. Het netto milieueffect van deze wijziging zal hoogstwaarschijnlijk gering zijn. Bij niet doorgaan van enkele andere concepten kunnen de milieueffecten veel groter zijn. Zo zal bij het niet realiseren van de 'grasduinen'<sup>12</sup> de beeldkwaliteit vanuit De Reeshof verslechteren en zal de 50dB(A)-contour verschuiven van de noordrand van deze wijk naar een meer zuidelijke ligging in de wijk zelf<sup>13</sup>.

- De Commissie adviseert het bevoegd gezag bij de besluitvorming na te gaan met welke instrumenten of maatregelen wordt gewaarborgd dat de flexibiliteit niet ten koste gaat van het milieu.

## 3.3 Cultuurhistorie en archeologie

Bij de effectbeschrijving in het MER wordt aangegeven dat een deel van de cultuurhistorische waarden zullen verdwijnen en archeologische waarden kunnen worden verstoord door de aanleg van Vossenbergr-West II. Als binnen het plangebied een behoudenswaardige vindplaats door het bevoegd gezag wordt vastgesteld, wordt allereerst getracht deze te behouden door het opnemen van beschermende maatregelen in het ontwerp. Vervolgens is aangegeven dat uit onderzoek tot nu toe blijkt dat het plangebied niet archeologisch waardevol is en dat de beïnvloeding van archeologische waarden door de aanleg van het bedrijventerrein daarom in deze MER niet aan de orde zou zijn. Deze conclusie is gelet op de inspraakreactie van de R.O.B. (nr. 4, bijlage 4) prematuur: de afgelopen maanden heeft er in een deel van het plangebied een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) plaatsgevonden. Deze inventarisatie is nog niet afgerond, hetgeen impliceert dat voorlopige conclusies in de uiteindelijke rapportage van het AAI anders kunnen uitvallen, en er mogelijk wél archeologische waarden in het plangebied aanwezig zijn.

- De Commissie adviseert bevoegd gezag om bij de verdere planvorming de definitieve conclusies van het nog af te ronden AAI te betrekken.

---

<sup>11</sup> Het Bedrijven Overleg Regio Tilburg geeft in een inspraakreactie (nr. 6, bijlage 4) aan dat zij voornemens is, in overleg met de gemeente Tilburg, om een vereniging van eigenaren op te richten voor nader in te vullen taken op het gebied van parkmanagement.

<sup>12</sup> De 'grasduinen' zijn – evenals de 'transportmachine' – opgenomen in het voorkeursalternatief.

<sup>13</sup> Volgens het MER zal bij het ontbreken van 'grasduinen' voor circa 100 woningen in De Reeshof de geluidsbelasting meer dan 50 dB(A) bedragen. Volgens de inspraakreactie van een groep bewoners van de Reeshof (nr. 1, bijlage 4) zal voor circa 300 woningen de geluidsbelasting meer dan 50 dB(A) bedragen, onder andere omdat niet alle woningen op kaart zijn weergegeven. De gemeente Tilburg heeft in een toelichting aangegeven dat de niet op kaart weergegeven woningen wel in de schatting zijn meegenomen, evenals de geluidsbeperkende werking van de (eerstelijns) bebouwing zelf.