

Bedrijventerrein Werklandschap A58

Startnotitie

Gemeente Tilburg
Gemeente Gilze en Rijen

Grontmij Noord-Brabant en MVRDV
Eindhoven/Rotterdam, 9 oktober 2001

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Te nemen besluit	4
1.3	Inhoud startnotitie.....	6
1.4	Reacties op de startnotitie.....	6
2	Probleemstelling en doel.....	7
2.1	Algemeen	7
2.2	Overheidsbeleid bedrijventerreinen.....	7
2.2.1	Rijksbeleid.....	7
2.2.2	Provinciaal beleid	8
2.2.3	Regionaal beleid	9
2.2.4	Gemeentelijk beleid.....	9
2.3	Vraag en aanbod bedrijventerreinen regio Midden-Brabant.....	11
2.3.1	Algemeen.....	11
2.3.2	Uitgifte bedrijventerreinen in de periode 1990-2000	11
2.3.3	Huidig aanbod aan bedrijventerreinen	11
2.3.4	Toekomstige vraag naar bedrijventerreinen	12
2.3.5	Toekomstig aanbod in Tilburg en Gilze en Rijen	12
2.4	Locatiekeuze.....	13
2.5	Doel van de inrichting van bedrijventerrein Wijkevoort	13
3	Genomen en te nemen besluiten	15
3.1	Algemeen.....	15
3.2	Genomen besluiten	15
3.2.1	Rijksbeleid.....	15
3.2.2	Provinciaal beleid	16
3.2.3	Gemeentelijk beleid.....	17
3.3	Te nemen besluiten	18
4	Beschrijving plangebied.....	20
4.1	Situering en begrenzing	20
4.2	<i>Belangrijkste kenmerken van het plangebied</i>	20
4.3	Autonome ontwikkelingen	26
4.3.1	Noordwesttangent	26
4.3.2	Vossenberg-West II.....	26
4.3.3	Uitbreiding golfbaan TWM	28
4.3.4	Vliegbasis Gilze-Rijen	28

5	Voornemen, alternatieven, varianten.....	29
5.1	Algemeen	29
5.2	Voorgenomen activiteit	29
5.2.1	Inrichting op hoofdlijnen	29
5.2.2	Inrichting op onderdelen.....	31
5.3	Bouwstenen of varianten.....	32
5.4	Alternatieven	33
6	Te verwachten milieu-effecten	35
6.1	Effectbeschrijving en –beoordeling.....	35
6.2	Milieu-effecten	35
7	Procedures	38
7.1	Algemeen	38
7.2	Milieu-effectrapportage	38
7.3	Structuurplan.....	40
7.4	Overige procedures	41

Bijlagen

- Bijlage 1 Geraadpleegde literatuur
 Bijlage 2 Begrippenlijst

doc.nr. 3114361/51/R/001d

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de Ruimtelijke Regiovisie Breda-Tilburg [10] is aan de zuidwestzijde van Tilburg een zoeklocatie voor bedrijvigheid geprojecteerd. Onder de noemer "Klein Tilburg – Wijkevoort" heeft dit nog uit te werken project van de provincie Noord-Brabant hoge prioriteit gekregen. Naar aanleiding van de regiovisie en het advies van de provincie om dit project nader uit te werken hebben de gemeentebesturen van Tilburg en Gilze en Rijen medio '99 besloten om gezamenlijk een structuurvisie te laten opstellen teneinde de haalbaarheid van een nieuw bedrijventerrein in het gebied langs de A58 tussen Tilburg en Gilze te onderzoeken. Dit bedrijventerrein – in de volksmond al snel aangeduid als "bedrijventerrein Wijkevoort" – heeft in de Structuurvisie haar uiteindelijke naam "Werklandschap A58" gekregen (zie figuur 1.1).

In december 2000 is de "Structuurvisie Werklandschap A58", opgesteld door H+N+S Landschapsarchitecten, verschenen [1]. Centraal hierin staat de ontwikkeling van een ruimtelijk beeld voor een nieuw werklandschap met een oppervlakte van circa 200 hectare langs de A58. Dit beeld is opgebouwd uit een drietal werkmilieus die begrensd en dooraderd worden door een netwerk van landschappelijke elementen. De werkmilieus kennen een qua bedrijvigheid gemengd karakter en bieden ruimte aan zowel grootschalige als kleinschalige bedrijvigheid. Een kleiner oppervlakte is bestemd voor dienstverlenende bedrijven.

Eind maart 2001 is de Structuurvisie behandeld in de gemeenteraad van Gilze en Rijen en in de raadscommissies ROV/EFGB van de gemeente Tilburg waarna Gedeputeerde Staten (GS) en de Provinciale Planologische Commissie (PPC) om een reactie is gevraagd. Deze reactie wordt op korte termijn verwacht. Tijdens de behandeling in de gemeenteraden van Tilburg en Gilze en Rijen is besloten een voorkeursrecht voor de aankoop van grond in het gebied te vestigen. Dit voorkeursrecht, op basis van de Wet voorkeursrecht gemeenten, is verbonden aan een termijn van twee jaar. Vóór het verlopen van deze termijn moeten de gemeenten een ontwerp-structuurplan of een *ontwerp-bestemmingsplan voor het gebied ter visie hebben gelegd*. De beide gemeenten hebben in het onderhavige geval gekozen voor een structuurplan.

1.2 Te nemen besluit

Ten behoeve van de besluitvorming over het (ontwerp)structuurplan voor de inrichting van bedrijventerrein Werklandschap A58 moet, gezien de omvang van het terrein van meer dan 150 ha en de reikwijdte van de milieucontouren, een milieu-effectrapportage (m.e.r.) worden uitgevoerd. Eén en ander conform bijlage C, artikel 11.2 van het Besluit Milieu-effectrapportage [2].



7

Deze m.e.r. voor Werklandschap A58 heeft uitsluitend betrekking op het plangebied zoals beschreven in de "Structuurvisie Werklandschap A58". Er is derhalve sprake van een "inrichtings-m.e.r."

De colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Tilburg en Gilze en Rijen treden bij deze milieu-effectrapportage op als initiatiefnemers. De rol van bevoegd gezag wordt vervuld door de gemeenteraden van de beide gemeenten. Tilburg vervult hierbij de rol van coördinerend bevoegd gezag.

1.3 Inhoud startnotitie

Met het verschijnen van de Startnotitie gaat de procedure van de milieu-effectrapportage formeel van start. In hoofdstuk 2 van deze startnotitie wordt ingegaan op de achtergronden, probleemstelling en doel van de voorgenomen activiteit. De relevante genomen en te nemen besluiten komen in hoofdstuk 3 aan de orde. In hoofdstuk 4 worden de kenmerken van het plan- en studiegebied beschreven. Het plangebied is het gebied waarop het ontwerpstructuurplan betrekking heeft. Het studiegebied is het gebied waarin effecten als gevolg van de aanleg en aanwezigheid van het bedrijventerrein kunnen optreden. Het studiegebied is dus ruimer dan het plangebied. De omvang van het studiegebied kan bovendien per milieu-aspect verschillen. Hoofdstuk 5 gaat in op de voorgenomen activiteit en alternatieven voor de inrichting van het plangebied. De te verwachten milieu-effecten komen globaal aan de orde in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 beschrijft tenslotte de te volgen procedures.

De voor de startnotitie geraadpleegde literatuurbronnen zijn aldus [nr.] in de tekst aangegeven en opgenomen in bijlage 1.

1.4 Reacties op de startnotitie

Met de publicatie van deze startnotitie is de m.e.r.-procedure van start gegaan. Voor vragen of nadere informatie over de startnotitie kunt u terecht bij:

Gemeente Tilburg	of	Gemeente Gilze en Rijen
t.a.v. de heer P. de Vries		t.a.v. de heer J. de Graaf
en/of mw. B. Cornielje		
Stadhuisplein 130		Raadhuisplein 1
Postbus 717		Postbus 73
5000 AS TILBURG		5120 AB RIJEN
telefoon: 013 – 542 86 12 / 87 92		telefoon: 0161 – 29 03 37

Gedurende de inspraakperiode over de startnotitie, die bekend wordt gemaakt door de gemeenten middels een advertentie in een lokaal en/of regionaal blad, kunt u een schriftelijke reactie sturen naar:

Gemeenteraad van Tilburg	of	Gemeenteraad van Gilze en Rijen
Postbus 717		Postbus 73
5000 AS TILBURG		5120 AB RIJEN

2 Probleemstelling en doel

2.1 Algemeen

Dit hoofdstuk gaat in op de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen binnen de gemeenten Tilburg en Gilze en Rijen, de mogelijke locaties voor bepaalde typen bedrijvigheid en de onderbouwing van de keuze voor de locatie Wijkvoort/Klein Tilburg/Broekakkers-Oost.

In paragraaf 2.2 wordt het overheidsbeleid met betrekking tot bedrijventerreinen beschreven. Paragraaf 2.3 gaat in op de huidige vraag-aanbod verhouding binnen beide gemeenten. De onderbouwing van de gekozen locatie komt aan de orde in paragraaf 2.4. Paragraaf 2.5 beschrijft afsluitend de doelstelling voor de inrichting van het bedrijventerrein Werklandschap A58.

2.2 Overheidsbeleid bedrijventerreinen

2.2.1 Rijksbeleid

Centraal in de onlangs verschenen *Vijfde Nota over de Ruimtelijke ordening* [4] staan de zogenaamde contouren, te weten rode contouren, groene contouren en balansgebieden. De rode contouren moeten straks de grenzen gaan vormen van de gebieden waarbinnen de functies wonen en werken (en dus ook nieuwe bedrijventerreinen) verder kunnen worden ontwikkeld. Uitbreiding van de rode contouren is pas mogelijk nadat is aangetoond dat de bouwopgave daarbinnen niet kan worden gerealiseerd. In dat geval vormen de balansgebieden de zoekruimte. Ander speerpunt in de nieuwe Vijfde Nota is het streven naar meer samenhang tussen de afzonderlijke gemeenten, met als gevolg het ontstaan van stedelijke netwerken (Waalboss en Brabantstad). Het is niet ondenkbaar dat Tilburg binnen Brabantstad voor wat betreft bedrijventerreinen een regionale opvangfunctie krijgt.

Vanuit een economische invalshoek is de *Nota Ruimtelijk Economisch Beleid* [5] van belang. In deze nota is gesteld dat het, om de internationale concurrentiestrijd niet te verliezen, noodzakelijk is om een langdurige, duurzame economische groei van de werkgelegenheid van tenminste drie procent per jaar te realiseren. Voldoende beschikbaarheid van ruimte voor bedrijven is hiervoor een basisvoorwaarde. Er zijn niet alleen méér bedrijventerreinen nodig, ook de kwaliteit ervan moet omhoog. Belangrijkste uitdagingen daarbij zijn het bereikbaar maken van de terreinen via water of spoor, een intensiever gebruik van de ruimte via herstructurering van verouderde bedrijventerreinen en de ontwikkeling van duurzame bedrijventerreinen.

2.2.2 Provinciaal beleid

In het *Streekplan Noord-Brabant* [6] is het ruimtelijk beleid van de provincie Noord-Brabant vastgelegd. Uitgangspunt voor bedrijventerreinen is het streven naar bundeling en concentratie van activiteiten in de stedelijke gebieden, overeenkomstig het verstedelijkingsbeleid en het groeiklassebeleid.

Tevens wordt gestreefd naar de totstandkoming van duurzame bedrijventerreinen, dat wil zeggen terreinen met een hoge ruimtelijke kwaliteit, een efficiënt ruimtegebruik, een verantwoorde milieukwaliteit en een duurzaam beheer om de kwaliteiten te waarborgen. Meer specifiek is het beleid gericht op:

- zware bedrijvigheid, transport- en distributiebedrijven en gemengde bedrijven in de stadsregio's en groeiklasse 5 en 4 gemeenten;
- gemengde bedrijven die voldoen aan bepaalde kwalitatieve normen, in de groeiklasse 3 en 2 gemeenten.

De provinciale nota *Bedrijventerreinen Op Maat* [7] geeft het provinciale bedrijventerreinenbeleid tot 2005 weer. De nota vervult een aanvullende rol op het formele toetsingskader uit het Streekplan. In de nota is per regio aangegeven hoeveel bedrijventerreinen er in Noord-Brabant nu en naar verwachting in de toekomst nodig zijn. Hierbij is een onderverdeling in de segmenten zware industrie, distributieparks en gemengd terrein gemaakt.

Centraal in de *partiële herziening van het Streekplan* [8] staat het begrip "ruimtelijke kwaliteit". In het *Ontwerp-Streekplan Noord-Brabant 2002* [9], dat in juni 2001 is verschenen, wordt dit beleid doorgetrokken en is aangegeven dat in het nieuwe beleid een sterk accent zal worden gelegd op een meer duurzame inrichting van bedrijventerreinen. De provincie geeft aan dat zij er naar streeft om de uitbreiding van het ruimtebeslag voor nieuwe bedrijventerreinen in Brabant met dertig procent te beperken, ten opzichte van ramingen gebaseerd op trendmatige ontwikkelingen van de laatste jaren.

Op grond van een behoefteprognose wordt periodiek het maximaal aantal hectare nieuw aan te leggen bedrijventerrein per regio door GS vastgesteld.

Tabel 2.1 geeft hiervoor een indicatie.

Tabel 2.1 *Indicatie ruimtebudget bedrijventerreinen per regio, 2000-2020.*

	Ruimtebudget bedrijven- terreinen (in ha)	Waarvan voor opvang be- drijven uit de landelijke Regio's (in ha)
Bergen op Zoom-Breda	685	45
Breda-Tilburg	875	40
Waalboss	690	15
Eindhoven-Helmond	805	60
Uden-Veghel	195	10
Boventre regionaal bedrij- venterrein Moerdijk	765	30
Totaal Stedelijke regio's	4015	200
Totaal Noord-Brabant	5025	400

Op de plankaart van het Ontwerp-Streekplan is de grens van de stadsregio verschoven. Hierdoor behoort het plangebied Werklandschap A58 nu wel tot de stadsregio.

Het Ontwerp-Streekplan bevat geen concrete aanduidingen voor nieuwe bedrijventerreinen –alleen het bovenregionale bedrijventerrein Moerdijkse Hoek is op de plankaart aangegeven –, maar bevat louter ruim aangeduide stedelijke regio's welke een verdere ruimtelijke uitwerking behoeven. In een brief aan de gemeente Tilburg heeft de provincie vervolgens gesteld dat 'hiermee de belemmering welke de begrenzing van de huidige stadsregio vormt voor de door u beoogde ontwikkeling wordt weggenomen'.

In haar reactie d.d. september 2001 geeft de gemeente Tilburg aan op onderdelen echter bezwaren te hebben bij het Ontwerp-Streekplan. Deze bezwaren betreffen zowel de systematiek als fundamentele onderdelen die de stad Tilburg rechtstreeks aangaan. De belangrijkste bezwaren betreffen de te grote stedelijke regio, de korting van 30% op bedrijventerreinen, de plangrenzen ten aanzien van Noordoost en die ten aanzien van Werklandschap A58. Deze bezwaren worden in genoemde reactie tevens uitgebreid toegelicht.

2.2.3 Regionaal beleid

De *Ruimtelijke Regiovisie Breda - Tilburg* [10] is een ruimtelijke strategische visie voor de langere termijn (tot 2015) en dient als bouwsteen voor het nieuwe streekplan. De Regiovisie is op initiatief van de provincie in een integraal proces tot stand gekomen waarbij ook een aantal instanties zoals bijvoorbeeld het Waterschap is betrokken. Cruciaal bij de opbouw van de Regiovisie is het gebruik van de zogenaamde 'lagenbenadering'. In het Ontwerp-Streekplan is deze benadering opnieuw toegepast.

In de regiovisie wordt binnen het concept "netwerkstad" gezocht naar een duurzaam evenwicht tussen rode en groene functies. Daartoe is een aantal zoekzones voor verstedelijking (met name bedrijventerreinen) aangegeven, waarbij ernaar gestreefd wordt om zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaand verstedelijkt gebied en een solitaire ligging in het buitengebied te voorkomen. De locatie bestaande uit het aaneengesloten gebied Wijkevoort-Klein Tilburg en de gronden ten oosten van Hulten, wordt in de Regiovisie beschouwd als uitzonderingssituatie op deze "regel" en is expliciet aangemerkt als mogelijke locatie voor grootschalige en gemengde bedrijvigheid.

2.2.4 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid aangaande nieuwe bedrijventerreinen in Tilburg is weergegeven in de rapportage *Ruimte voor bedrijven – nieuwe bedrijventerreinen in Tilburg tot 2015* [11]. De gemeente voert een actief economisch beleid gericht op versterking van de economische structuur en groei van de werkgelegenheid. Zuinig ruimtegebruik en revitalisering van verouderde bedrijventerreinen zijn hierbij belangrijke doelstellingen. De gemeente Tilburg onderscheidt slechts twee typen gemengde terreinen: "grootschalig gemengde terreinen" voor milieuhinderlijke bedrijven en bedrijven die veel verkeer aantrekken en "kleinschalige gemengde terreinen" voor het Midden- en Kleinbedrijf (MKB) en kantoorachtige bedrijven. Logistieke en groothandelsbedrijven worden derhalve niet langer als separaat segment onderscheiden, maar vormen een onderdeel van het type grootschalig gemengd. Aan de noodzakelijke segmentering zal verder inhoud worden gegeven bij de stedenbouwkundige uitwerking van de plannen.

Voor het bepalen van de omvang van de voorraad bedrijventerrein, hanteert de gemeente de volgende uitgangspunten:

- twee maal de jaarlijkse uitgifte moet direct voor uitgifte beschikbaar zijn;
- vijf maal de jaarlijkse uitgifte moet in harde plancapaciteit beschikbaar zijn om de direct uitgeefbare voorraad snel aan te kunnen vullen;

- er moet zoveel zachte plancapaciteit aanwezig zijn dat in de behoefte tot aan het einde van de planperiode (in dit geval 2015) kan worden voorzien;
- in verband met de aanvullend gewenste flexibiliteit is het nodig aan de zachte capaciteit 20% van de behoefte in de planperiode als reservecapaciteit toe te voegen om in te kunnen spelen op onvoorziene ontwikkelingen.

Op de behoefteraming zal in de volgende paragraaf worden teruggekomen.

In de *Hoofddijnen Economisch Beleid Tilburg 2001-2010* [12] is ten aanzien van de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen als beleidsvoornemen geformuleerd: "Er zal een kwaliteitsimpuls worden gegeven aan de nog te ontwikkelen bedrijventerreinen waarbij duurzaamheid, kwaliteitsdifferentiatie en intensivering van het ruimtegebruik voorop staan. Parkmanagement zal de basis moeten gaan vormen voor kwaliteitsbeheer."

In maart 2001 is de eerste fase van het *Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan (TVVP)* [25] vastgesteld. Hierin is gesteld dat voorkomen moet worden dat op grote schaal auto-afhankelijkheid ontstaat. Nieuwe bedrijventerreinen dienen een goede multimodale ontsluiting te hebben door de nabijheid van het hoofdwegennet en overslagvoorzieningen op het spoor en water. Tilburg zet zwaar in op een groter aandeel van multimodaal goederenvervoer in een aantal goederenknooppunten waar overslag van water op weg en van spoor op weg en vice versa plaatsvindt. Zwaar goederenvervoer krijgt de ruimte op de Tangenten maar wordt binnen de stad zoveel mogelijk beperkt. In bijlage 5 van het TVVP is op de locatie Wijkevoort/Klein Tilburg/Broekakkers-Oost een spoorfaciliteit gepland.

In de *Nota Gilze en Rijen 2020* [13] is een langetermijnvisie voor de gemeente geformuleerd, onder de noemer "Gilze en Rijen als dynamische gemeente in het groen". Voor bedrijventerreinen is gesteld dat deze dienen te liggen op locaties die goed bereikbaar zijn en goed ontsloten kunnen worden. Aangezien het economisch beleid van de gemeente erop gericht is optimale locaties en randvoorwaarden te creëren om de werkgelegenheid te stimuleren, is er voor gekozen een beperkte regionale vestigingsfunctie te vervullen. Na invulling van Haansberg Oost liggen de beste locaties hiervoor langs de A58. Verder is in de nota gesteld dat het evenwicht tussen de woon- en werkfunctie tot uitdrukking moet komen in het streven naar behoud en versterking van de landschappelijke en ecologische hoofdstructuur enerzijds en het opteren voor vitale of gerevitaliseerde bedrijventerreinen anderzijds.

Als vervolg hierop is het onderdeel bedrijventerreinen verder uitgewerkt in de *Onderbouwing toekomstvisie Gilze en Rijen - Werkfunctie* [14]. Hierin is onder andere gesteld dat de gemeente streeft naar een toename van de werkgelegenheid en naar verbreding van de productiestructuur (differentiatie in het bedrijvenbestand om stabiliteit tijdens conjuncturele neergang te bevorderen). Om aan te haken en in te spelen op de sterke punten van de regio wordt de aanleg van een bedrijventerrein gericht op logistiek-industriële bedrijven door de gemeente onderschreven. Goede inpassing binnen landschappelijke kaders is hierbij een voorwaarde.

Intensivering van het ruimtegebruik, uitgedrukt in het aantal arbeidsplaatsen per vierkante meter, heeft ook in de gemeente Gilze en Rijen een hoge prioriteit. Daarnaast moet de afhankelijkheid van enkele dominante sectoren (machine-industrie en groothandel) worden verminderd, wat tevens leidt tot een verrijking van de lokale economie.

2.3 Vraag en aanbod bedrijventerreinen regio Midden-Brabant

2.3.1 Algemeen

Rekening houdend met bovenstaande beleidsuitgangspunten wordt in deze paragraaf een onderbouwing gegeven voor de nut en noodzaak van realisering van een nieuw bedrijventerrein in de regio Midden-Brabant. Hierbij is zowel gekeken naar het huidige als toekomstige aanbod aan bedrijventerreinen als naar de huidige en toekomstige vraag naar bedrijventerreinen.

2.3.2 Uitgifte bedrijventerreinen in de periode 1990-2000

De gemeente Tilburg heeft in de periode 1990-2000 jaarlijks gemiddeld ruim 25 hectare bedrijventerrein uitgegeven. De laatste vijf jaar was dat gemiddeld zelfs meer dan dertig hectare per jaar. In de gemeente Gilze en Rijen lagen deze cijfers de afgelopen jaren op 3,2 ha respectievelijk 3,8 ha [29]. De gemeente Tilburg heeft de verwachting uitgesproken dat, hoewel de economische vooruitzichten minder rooskleurig zijn dan twee jaar geleden, de hoge uitgifteniveaus ook in de komende jaren gehandhaafd blijven, zeker omdat rekening moet worden gehouden met een forse inhaalvraag als gevolg van tekorten aan bedrijventerreinen uit het verleden [27].

2.3.3 Huidig aanbod aan bedrijventerreinen

Vergeleken met andere regio's in de provincie, is het aanbod aan uitgifbare bedrijventerreinen in Midden-Brabant beperkt. Tabel 2.2, afkomstig uit de *Sociaal Economische Verkenning voor Noord-Brabant* [28] die ETIN Adviseurs in oktober 2000 heeft gepubliceerd, toont aan dat de voorraad uitgifbaar bedrijventerrein in Midden-Brabant zelfs het laagst van de hele provincie is.

Tabel 2.2 Aanbod van bedrijventerreinen in Brabant (01-01-2000)

Regio	Totaal uitgifbaar	Waarvan terstond uitgifbaar
West-Brabant	440,5 ha	335,3 ha
Midden-brabant	180,4 ha	65,2 ha
Noordoost-Brabant	218,2 ha	97,9 ha
Zuidoost-Brabant	394,7 ha	125,8 ha
Totaal	1233,8 ha	624,2 ha

Tilburg kent vanuit historisch perspectief een groot aantal kleinschalige binnenstedelijke bedrijventerreinen. Grote bedrijventerreinen aan de stadsranden zijn Kraaiven en Vossenbergh in de noordwesthoek van Tilburg, Loven en de Kanaalzone in de noordoosthoek van Tilburg en tenslotte Katsbogten aan de zuidwestzijde van de stad.

Als gevolg van vertragingen bij de ontwikkeling van Loven-Noord en de Surfplas is de afgelopen twee jaar slechts 34 ha bedrijventerrein bouwrijp gemaakt. De voorraad direct uitgifbaar bedrijventerrein is hierdoor geslonken tot slechts 7 ha (peiling 01-01-2001). Uitgifte is alleen nog mogelijk op enkele "restkavels" op Vossenbergh (2 ha), Vossenbergh-West I zuidwest (3 ha) en de passage Midden-Brabantweg (1 ha) [27].

Het aanbod in Gilze en Rijen is geconcentreerd op twee bedrijventerreinen: Broekakkers en De Haansberg. Uitgifte is alleen nog mogelijk op Haansberg Oost, de meest recente uitbreiding van De Haansberg met netto 14 ha en langs de zogenaamde "Paarse Strook" (de bedrijvenstrook tussen de Vliegende Vennen en de spoorlijn).

2.3.4 Toekomstige vraag naar bedrijventerreinen

De gemeente Tilburg heeft in de nota *Ruimte voor Bedrijven* [11] de vraag naar bedrijventerreinen in Tilburg voor de periode 1998-2014 geraamd op 519 ha (26,5 ha per jaar), waarvan inmiddels reeds 91 ha is uitgegeven. De vraag-raming van de gemeente is daarmee bijna 125 ha méér dan uit de raming van de provincie naar voren komt. Uitgesplitst naar grootschalige en kleinschalige bedrijventerreinen bedraagt de vraag tot 2015 in totaal 252 respectievelijk 267 ha. In de periode 1997-2004 is volgens de gemeente een oppervlak van 210 ha (30 ha per jaar) nodig om in de vraag naar bedrijfsruimte te kunnen voorzien. In de meest recente *Voortgangsanalyse ontwikkeling bedrijventerreinen 2001* [27] is gesteld dat de huidige economische situatie in Tilburg geen aanleiding vormt om de in de nota *Ruimte voor Bedrijven* genoemde behoefteraming bij te stellen.

In de nota *Bedrijventerrein Op Maat* [7] heeft de provincie tot 2004 een vraag van 12 ha voor Gilze en Rijen geprognosticeerd. Gezien het hoge uitgiftepa-troon van de afgelopen jaren is de gemeente van mening dat dit een te lage inschatting is. Op basis van de uitgiftecijfers uit het verleden heeft Kolpron in 1998 een nadere onderbouwing gegeven van de behoefteramingen tot 2020 [14]. Hierin is een tweetal scenario's geformuleerd waarin wordt uitgegaan van een gemiddelde vraag van 2,2 of 3,3 ha per jaar. Het College van B&W van de gemeente Gilze en Rijen heeft aangegeven dat gekozen moet worden voor de maximumvariant waarbij circa 75 ha nodig is, met name om de lokale bedrij-vigheid te huisvesten (80% van de vragers is afkomstig uit de gemeente zelf en de overige 20% uit direct omliggende gemeenten).

2.3.5 Toekomstig aanbod in Tilburg en Gilze en Rijen

In Gilze en Rijen kan men met de uitgifte van De Haansberg Oost (14 ha net-to) weer een aantal jaren vooruit. Er bestaan geen plannen voor de ontwikke-ling van bedrijventerreinen nadat dit terrein vol is, maar in de toekomstvisie Gilze en Rijen 2020 is gesteld dat de optimale locaties na de invulling van Haansberg Oost langs de A58 liggen [13]. Het is niet ondenkbaar dat de ge-meente Gilze en Rijen in de toekomst in verband met de aanwezigheid van een bedrijventerrein aan de A58 een beperkt regionale opvangfunctie krijgt voor bedrijven uit de gemeenten Alphen/Chaam en Baarle Nassau.

De gemeente Tilburg heeft op een aantal locaties plannen om de huidige be-perkte voorraad direct uitgeefbaar terrein aan te vullen. Deze kunnen worden onderverdeeld in harde plannen (dit zijn plannen waarvoor een (ont-werp)bestemmingsplan is opgesteld maar die nog niet bouwrijp gemaakt zijn) en zachte plannen. De harde plancapaciteit is sinds het verschijnen van de nota *Ruimte voor Bedrijven* in 1998 toegenomen tot 179 ha. Deze hoeveel-heid lijkt toereikend te zijn tot en met 2006. De gemeente heeft immers gesteld dat 'vijf maal de jaarlijkse uitgifte' aan harde plancapaciteit beschikbaar moet zijn. Echter, omdat de gemeente Tilburg voornemens is de komende periode een inhaalslag te maken met het bouwrijp maken van grond, is het niet on-denkbaar dat de harde plancapaciteit snel afneemt.

Voor de periode ná 2007 is aanvulling van de harde plancapaciteit sowieso noodzakelijk. Het Werklandschap A58 moet hierin in belangrijke mate voorzien. De zachte plancapaciteit heeft nu een omvang van 250 hectare.

2.4 Locatiekeuze

De gemeente Tilburg heeft in 1996 de commissie Brokx ingesteld om de logistieke potenties van de regio Midden-Brabant te onderzoeken. Begin 1997 zijn de resultaten van het onderzoek gepresenteerd. Het onderzoek introduceert een vernieuwend bedrijventerreinenconcept voor industrieel-logistieke bedrijvigheid: het "LogIn-concept". Ook zijn enkele aanbevelingen gedaan voor mogelijke locaties om een dergelijk concept te realiseren, te weten:

- Gilze-Noord/Zuid;
- Surfpas/Bakertand;
- Moergestel.

Het adviesbureau BRO heeft vervolgens een studie uitgevoerd waarin deze drie locaties zijn beoordeeld en afgewogen. Uit deze studie blijkt de locatie Gilze-Noord/Zuid, die globaal overeenkomt met het huidige plangebied (zie figuur 1.1), het meest geschikt voor de realisatie van het LogIn-concept. Deze locatie is gunstig gelegen ten opzichte van het rijkswegennet en biedt de mogelijkheid om gebruik te maken van andere, nabij gelegen en nog te realiseren modaliteiten. Hierbij valt te denken aan de multimodale ontwikkelingen op Vossenbergs West II (containerlangshaven en goederenspoorlijn) en de mogelijkheid om parallel aan het tracé van de Noordwesttangente een goederenspoorlijn te realiseren.

In het kader van het opstellen van de Nota Ruimte voor Bedrijven zijn alsnog twee alternatieve locaties onderzocht, te weten:

- Vossenbergs West ten westen van de Noordwesttangente. Deze locatie is gelegen in de landschappelijke en ecologische hoofdstructuur en derhalve afgewezen;
- Groot Loven-Noord. Deze locatie is niet meer in beeld omdat de ontwikkeling van een grootschalig bedrijventerrein strijdig is met de gewenste uitbreiding van Tilburg-noordoost als woongebied.

In de Ruimtelijke Regiovisie Breda – Tilburg is het gebied Wijkevoort/Klein Tilburg vervolgens door de Provincie Noord-Brabant aangewezen als prioritair uit te werken project. Het gedeelte ten noorden van de A58 heeft zelfs de eerste prioriteit gekregen (zie ook paragraaf 2.2.3).

Op basis van de uitkomsten van deze regiovisie hebben de gemeenten Tilburg en Gilze en Rijen de Structuurvisie Werklandschap A58 laten opstellen.

2.5 Doel van de inrichting van bedrijventerrein Wijkevoort

Voor de inrichting van het plangebied Werklandschap A58 kan de volgende doelstelling worden geformuleerd:

De totstandkoming van een nieuw duurzaam bedrijventerrein in de regio Midden-Brabant met een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit, waar ingepast in de omgeving verschillende typen bedrijvigheden worden gesitueerd, om in de behoefte aan nieuw bedrijventerrein vanaf 2007 te voorzien.

Concreet betekent dit dat in de verdere planvorming uitwerking zal worden gegeven aan:

- aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van de inrichting van het bedrijventerrein (inpassing in de omgeving, benutten ecologische potenties, handhaving natuurlijk watersysteem);
- benutten van mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik en stapeling van functies;
- een multimodale oriëntatie van de bedrijvenlocatie door aantakking op het spoor en aansluiting op overslagvoorzieningen langs het kanaal;
- zorg voor duurzame kwaliteit in de vorm van gemeenschappelijke voorzieningen voor onder meer energie, water, afval en beheer.

3 Genomen en te nemen besluiten

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het vigerende beleidskader dat, naast de reeds in hoofdstuk 2 besproken beleidsnota's, voor deze studie van belang is. Daarnaast wordt ingegaan op de besluiten die worden genomen naar aanleiding van deze milieu-effectrapportage.

3.2 Genomen besluiten

3.2.1 Rijksbeleid

In het *Natuurbeleidsplan* [15] zijn het vergroten van het oppervlak aan natuurgebieden, opheffen van versnippering en isolatie van natuurgebieden en het voorkomen van aantasting van potenties voor natuurontwikkeling als belangrijke beleidslijnen opgenomen. Het natuurbeleid spitst zich toe op het tot stand brengen van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Daartoe zijn natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones aangegeven. Dit beleid is verder uitgewerkt door de provincie.

Het *Structuurschema Groene Ruimte* [16] omvat het nationaal ruimtelijk beleid voor de land- en tuinbouw, natuur, landschap, recreatie en toerisme, bosbouw en visserij en de samenhang daartussen. Voor natuurkerngebieden is een planologische bescherming opgenomen. Als door een voorgenomen activiteit natuur en landschapswaarden verloren gaan, moeten deze worden gecompenseerd. Dit betekent dat natuurgebieden en/of landschapselementen van een vergelijkbare oppervlakte en kwaliteit moeten worden teruggebracht.

In de *Vierde Nota over de ruimtelijke ordening extra* [3] is het rijksbeleid voor het landelijk gebied, waartoe het plangebied behoort, neergelegd. Daartoe zijn verschillende ontwikkelingsrichtingen (koersen) geformuleerd. Het landelijk gebied tussen Tilburg en Gilze ligt in de bruine koers. Binnen deze koers vindt ontwikkeling van grondgebonden landbouw plaats in een ruimtelijk mozaïekpatroon met andere functies.

De *Vierde Nota Waterhuishouding* [17] beschrijft de hoofdlijnen van het rijksbeleid voor de waterhuishouding. Hoofddoelstelling is "het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd". Hierbij zijn van belang:

- ruimte voor gebiedsgericht beleid (o.a. duurzaam stedelijk waterbeheer);
- terugdringen van de verdroging;
- waterbodempromotie in relatie tot de verontreiniging van het oppervlaktewater met diffuse bronnen.

3.2.2 Provinciaal beleid

In het *Streekplan Noord-Brabant* [6] is het plangebied aangewezen als agrarisch gebied en agrarisch ontwikkelingsgebied voor rundveehouderij. Binnen de aanduiding agrarisch gebied is het beleid gericht op het instandhouden en waar mogelijk versterken van de bestaande productiestructuur van de land- en tuinbouw. Binnen agrarische ontwikkelingsgebieden is het streven erop gericht dat nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan versterking van het veilige, duurzame en concurrerende karakter van de aanwezige agrarische activiteit, hier rundveehouderij. Het plangebied is in zijn geheel buiten de grenzen van de stadsregio Tilburg gesitueerd.

In de *Handleiding bestemmingsplan buitengebied* [18] is de Groene Hoofdstructuur (GHS), de provinciale uitwerking van de ecologische hoofdstructuur (EHS), vastgelegd. Naast de natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones uit de EHS is daarin multifunctioneel bos opgenomen. Binnen het plangebied zijn de beekdalen van de Groote Leij en Hultensche Leij aangemerkt als natte ecologische verbindingzones. Het boscomplex het Blok valt onder de aanduiding multifunctioneel bos.

In het *Begrenzingenplan West-Brabant* [30] is de EHS verder uitgewerkt. In deze uitwerking is geen status aan het plangebied toegekend als reservaatgebied, natuurontwikkelingsgebied of beheersgebied. Evenmin is het plangebied aangewezen als zoekgebied 'Ruime jas beheersgebied'.

In de *Partiële herziening van het Streekplan Noord-Brabant* [8] neemt het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' een centrale plaats in. Bij de ontwikkelingsmogelijkheden voor het stedelijk en landelijk gebied dient de ruimtelijke kwaliteit richtinggevend te worden. Op provinciaal niveau betekent dit het versterken van de stedelijke structuur en het openhouden van het landelijk gebied. Op gemeentelijk niveau betekent dit versterking van de kernen en vermindering van de druk op het buitengebied.

De *Ruimtelijke Regiovisie Breda-Tilburg* [10] is een belangrijke bouwsteen voor de ontwikkeling van het nieuwe streekplan. De visie draagt bij aan de discussie over het verstedelijkingsbeleid in Brabant en over nieuwe mogelijkheden in het landelijk gebied. Het zoeken van een evenwicht tussen "rood" en "groen" vormt daarbij een belangrijk uitgangspunt. Het plangebied maakt enerzijds deel uit van een "groen" gebied met verschillende te ontwikkelen ecologische verbindingzones, dat een bufferfunctie vervult tussen Tilburg en Gilze-Rijen. Daarnaast worden in het plangebied echter ook mogelijkheden voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein onderkend. Een ander heeft geresulteerd in het formuleren van het vervolgproject "Klein Tilburg/Wijkevoort", waarbij de mogelijkheden van de aanleg van een bedrijventerrein in het plangebied, in combinatie met een landschapsecologische zone, het versterken van de bekenstructuur en eventuele bosaanleg nader worden onderzocht.

In het onlangs verschenen *Ontwerp-Streekplan Noord-Brabant 2002* [9] is als centrale doelstelling geformuleerd: "Brabant in Balans". Daarbij zijn als leidende principes geformuleerd: meer aandacht voor de onderste lagen, zuinig ruimtegebruik, concentratie van verstedelijking, zonering van het buitengebied en grensoverschrijdend denken en handelen.

Het plangebied is in het Ontwerp-Streekplan onderdeel van de stadsregio. Daarnaast ligt het plangebied voor het grootste deel in de agrarische hoofdstructuur (AHS-overig). Hier krijgt de landbouw in beginsel de ruimte om zich in de door haar gewenste richting te ontwikkelen, zonder dat daarbij een voorkeur geldt voor bepaalde vormen van landbouw. Voor het middengebied tussen Tilburg en Breda is aangegeven dat de verstedelijkingsdruk groot is. Om deze druk enigszins te kanaliseren moeten natuurwaarden en landschappelijke kwaliteiten in het gebied worden behouden en versterkt, onder meer door de inrichting van een landschapsecologische zone in de omgeving van de nieuwe Noordwesttangent. Hierbij moet ook aandacht worden besteed aan de veranderende positie van de landbouw. De beken Groote Leij en Hultensche Leij zijn aangemerkt als "ecologische verbindingszone" en gelden als zoekgebied voor waterberging. De bosgebieden in de omgeving vallen onder de GHS-natuur (overig bos- en natuurgebied). Hier moet ruimte worden geboden voor de ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden.

In een schriftelijke reactie op het Ontwerp-Streekplan Noord-Brabant 2002 [31] noemt de gemeente Tilburg de generieke doelstelling van het verminderen van het door inbreiding, herstructurering en intensivering reduceren van de behoefte met 30% te hoog gegrepen. Het zou volgens de gemeente beter zijn een programma te ontwikkelen met een ruime reservering van zachte plancapaciteit en een uitvoeringsprogramma waarvan de fasering kan worden bijgesteld. Vervolgens wijst de gemeente op de ontwikkelingen rondom Werkland-schap A58 en stelt ze dat uit de Structuurvisie blijkt dat de ontwikkeling van het terrein landschappelijk goed inpasbaar is in het gebied en dat daarmee voldaan is aan de afspraak die de gemeente heeft gemaakt in het kader van de regiovisie. Om in 2008 met de uitgifte te kunnen aanvangen stelt de gemeente dat het noodzakelijk is dat er op korte termijn – ook door de provincie – een besluit wordt genomen. Tot slot heeft de gemeente gesteld dat de plankaart voor het bebouwd gebied van Tilburg niet volledig actueel is, onder andere ten aanzien van het 'industriegebied stadsrand west'.

In het provinciale *Waterhuishoudingsplan 2, Samen werken aan water* [19] zijn de hoofdlijnen van het waterbeleid vastgelegd. Hoofddoel is het bereiken en in standhouden van watersystemen, die ruimte bieden aan een gezond leefmilieu voor mens, dier en plant. Het plangebied valt binnen de functie "water voor de agrarische hoofdstructuur". Hierbinnen is het beleid gericht op behoud en het scheppen van waterhuishoudkundige voorwaarden die nodig zijn voor een duurzame en concurrerende landbouw. De twee in het plangebied aanwezige beken (Groote Leij, Hultensche Leij) hebben de functie "overige waterlopen" en maken deel uit van ecologische verbindingszones. Het Wijk-kermeer had in de conceptversie van het plan nog de functie zwemwater, doch op de definitieve plankaart is deze functie niet meer opgenomen.

3.2.3 Gemeentelijk beleid

De *Kadernota Groene Mal* [20] van de gemeente Tilburg omvat de ruimtelijke weergave van een robuuste duurzame samenhangende ecologische structuur rondom de stad Tilburg en de kernen Berkel-Enschot en Udenhout welke sturend is voor de stedelijke ruimtelijke plannen. Tot de Groene Mal behoren de Groene en Ecologische hoofdstructuur van de provincie alsmede de gebieden waar natuurmaatregelen plaatsvinden volgens het huidige beleid, zoals neergelegd in het gemeentelijke Groenstructuurplan en toekomstig beleid zoals omschreven in de Kadernota Groene Mal. Hiernaast is er binnen de Groene Mal ruimte opgenomen voor natuurcompensatie.

Voor het plangebied geldt dat indien te zijner tijd het stedelijk gebied onvermijdbaar de ecologische verbindingzone langs en ter plaatse van de Groote en Hultensche Leij nadert, de zones tot gemiddeld minimaal 50 meter moeten worden verbreed, waarvan tot gemiddeld 25 meter uit te voeren door Brabants Landschap en de overige zonebreedte ten laste komt van de verstedelijking. De bij de Kadernota Groene Mal opgenomen kaart Stedelijk Perspectief geeft het gebied Wijkevoort/Klein Tilburg/Broekakkers-Oost aan als toekomstig gebied voor bedrijven.

In de *Nota Gilze en Rijen 2020* [13] wordt een evenwicht gezocht tussen Gilze en Rijen als groeigemeente en Gilze en Rijen als groengemeente. De gemeente geeft de voorkeur aan beperkte verstedelijking, een plaats in de Brabantse stedenrij en houdt vast aan de bestaande gemeentegrenzen. De gemeente is tevens van mening dat Gilze en Rijen een natuurlijke buffer tussen Breda en Tilburg vormt en dat deze buffer het best kan worden versterkt door samenwerking te zoeken met andere gemeenten. Het samen met de gemeente Tilburg realiseren van een intergemeentelijk bedrijventerrein past in dit streven.

De *Structuurvisie Werklandschap A58* [1], die naar aanleiding van de Regiovisie in opdracht van Tilburg en Gilze en Rijen is opgesteld, onderzoekt de combineerbaarheid van landschapsontwikkeling en een bedrijvenlocatie in het gebied Wijkevoort/Klein Tilburg/-Broekakkers-Oost en trekt conclusies over de inpasbaarheid binnen het bestaande landschap. Uitdaging hierbij is het vaststellen van het landschappelijk draagvermogen van het gebied. Dat wil zeggen dat niet wordt uitgegaan van ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein dat is ingepast in de omgeving en wellicht tevens aan natuurontwikkeling wordt gedaan, maar dat juist primair wordt uitgegaan van het streven naar versterking van de natuurlijke kwaliteiten van het gebied, en dat aangevuld met bedrijfslocaties. Met andere woorden, het draait om de vraag: welk bedrijvenprogramma in welke hoedanigheid inpasbaar is in het landschap op zo'n manier dat de actuele en potentiële kwaliteiten van het landschap worden versterkt en benut.

In de vigerende bestemmingsplannen *Bestemmingsplan Buitengebied Tilburg* [21] en *Bestemmingsplan Buitengebied* [van de gemeente Gilze en Rijen [22]] is het grootste deel van het plangebied bestemd als agrarisch gebied, al dan niet met landschappelijke waarden. De ontwikkeling van een bedrijventerrein past niet in het beleid volgens deze plannen.

In het MER zullen ook andere gemeentelijke beleidsdocumenten die voor de realisering van bedrijventerrein Werklandschap A58 van belang zijn, worden beschreven. Daarbij zal, voor zover relevant, tevens worden ingegaan op eventuele relaties tussen deze gemeentelijke plannen en regionale en provinciale beleidsstukken.

3.3 Te nemen besluiten

In samenhang met en parallel aan het doorlopen van de m.e.r.-procedure wordt de ruimtelijke reservering voor het bedrijventerrein Werklandschap A58 nader uitgewerkt in een structuurplan. Het structuurplan biedt bouwstenen (varianten/alternatieven) die in het MER worden onderzocht, waarna de uitkomsten van de effectvergelijkingen in het MER weer van invloed zijn op keuzes in het structuurplan. In een volgende planfase kan de juridische 'vertaling' van het structuurplan in een nieuw bestemmingsplan plaatsvinden.

Besluitvorming over de exacte milieuhygiënische randvoorwaarden, waaronder concrete activiteiten uiteindelijk geëffectueerd mogen worden, worden te zijner tijd via milieuvergunningen vastgelegd. Afhankelijk van de omvang en soort activiteiten is hiervoor de gemeente dan wel de provincie bevoegd, een en ander overeenkomstig de Wet Milieubeheer.

4 Beschrijving plangebied

4.1 Situering en begrenzing

Het plangebied voor het bedrijventerrein Werklandschap A58 is gesitueerd langs de rijksweg A58, op het grondgebied van de gemeente Gilze en Rijen en de gemeente Tilburg. Aan de noordkant wordt het plangebied begrensd door het geplande tracé van de Noordwesttangent, aan de oostkant door het bestaand boscomplex ten noordoosten van het Wijckerveer en de weg Klein Tilburg, in het zuiden door de Gilzerbaan en aan de westkant door de Langenbergseweg.

Ondanks het feit dat het plangebied ligt binnen de stadsregio Tilburg, kan de indruk ontstaan dat het plangebied momenteel redelijk solitair in het buitengebied ligt. Echter, bedacht moet worden dat het Werklandschap vrijwel grenst aan De Wijk, een deel van De Reeshof dat over enkele jaren zal worden gerealiseerd (zie ook paragraaf 4.3 hiervoor), waardoor het verstedelijkt gebied van Tilburg duidelijk minder ver van het bedrijventerrein verwijderd zal komen te liggen.

Het plangebied Werklandschap A58 is het gebied waarop het nieuwe structuurplan betrekking heeft. Het studiegebied is het gebied waarin effecten als gevolg van de aanleg en gebruik name van het bedrijventerrein kunnen optreden. Het studiegebied is dus ruimer dan het plangebied. De omvang van het studiegebied kan bovendien sterk per milieu-aspect verschillen.

4.2 Belangrijkste kenmerken van het plangebied

In deze paragraaf wordt per deelaspect kort ingegaan op de belangrijkste kenmerken van het plan- en studiegebied. Hiervoor is met name gebruik gemaakt van de informatie uit de Structuurvisie Werklandschap A58 [1], maar ook zijn diverse andere bronnen geraadpleegd.

Daarnaast wordt voor een aantal aspecten beschreven op welke wijze in het milieueffectrapport hiermee wordt omgegaan.

Geologie en geomorfologie

Als gevolg van de geologische ontstaansgeschiedenis, waarbij sprake is van een afwisseling tussen stijgende en dalende gebiedsdelen, zijn in de omgeving van het plangebied belangrijke verschillen ontstaan in de aard van de ondergrond en de hoogteligging. De hoogteligging van het plangebied varieert van circa NAP +9,5 m in het noorden in het beekdal van de Groote Leij tot circa NAP +13,5 m in het zuiden langs de Gilzerbaan.

Het plangebied is in zijn geheel gesitueerd in het dalingsgebied (Centrale Slenk) tussen de Gilze-Rijen storing en de Peelrandbreuk. De Gilze-Rijenbreuk, die direct ten westen van het plangebied ligt, heeft een verschil in grofheid van het zand in de ondergrond doen ontstaan. Ten oosten van de breuk, in het plangebied, komt een matig grove zandlaag van de Formatie van Sterksel aan of vlak aan de oppervlakte.

Aan de westzijde liggen klei- en leemlagen behorend tot de Formatie van Kedichem. Deze overgang in de ondergrond vindt tevens zijn weerslag in de waterhuishouding. De Gilze-Rijenbreuk zelf is in het landschap overigens niet of nauwelijks meer zichtbaar omdat door erosie de hoogteverschillen ter plaatse zijn vervaagd. Alleen ter hoogte van Hulten is de breuk plaatselijk nog waarneembaar.

Bodem

De gronden in het plangebied behoren tot het dekzandgebied van Brabant. Daarbij kunnen grofweg drie verschillende bodemtypen worden onderscheiden, te weten de esgronden, de dekzandgronden en de beekdalgronden.

De esgronden zijn de oude bouwlanden in de directe omgeving van de oude nederzettingen. Deze gronden zijn eeuwenlang bemest met potstalmest, wat heeft geleid tot een dikke humeuze bovenlaag (dikke enkeerdgronden). Deze gronden zijn rijk van samenstelling en bieden uitstekende groeivoorwaarden. De dekzandgronden zijn veel armer van samenstelling. In het plangebied en omgeving bestaat dit bodemtype veelal uit fijne tot matig fijne zanden (veldpoldzolgronden), met plaatselijk lagen met grof zand en grind. Ook kunnen, op verschillende diepten, storende dikkere leemlagen voorkomen.

De beekdalgronden, in het plangebied en omgeving voorkomend in de dalen van Groote Leij, Hultensche Leij en Oude Leij, nemen qua voedselrijkdom een tussenpositie in. Deze gronden bestaan zowel uit leemarm en zwak lemig fijn zand (gooreerdgronden) als uit lemig fijn zand (beekeerdgronden) met grof zand en/of grind vanaf 40 cm diepte.

Grondwater

Bij de grondwaterbewegingen in Brabant is sprake van een complex geheel van (boven)regionale en lokale grondwaterstromen. Het plangebied maakt deel uit van het Turnhout-Alphensysteem. Het infiltratiegebied van dit systeem bevindt zich in België en ter plaatse van de hogere zandgronden ten zuidwesten van Tilburg, dus in de directe omgeving van het plangebied. Diep grondwater kwelt op in de beekdalen aan de westkant van dit bovenregionale systeem, in de omgeving van Breda.

In het plangebied vindt infiltratie van water in de bodem plaats op de hogere delen (Regte Heide, delen van bosgebied De Blaak, gebied ten oosten van Gilze). In deze gebiedsdelen is over het algemeen sprake van een diepe tot zeer diepe grondwaterstand (Gt VI en VII).

Langs de Hultensche Leij en de Oude Leij komt lokale kwel voor. In deze beekdalen is plaatselijk sprake van een ondiepe grondwaterstand (Gt III). In het dal van de Groote Leij zit het grondwater iets dieper (Gt V).

Een deel van de natuurlijke hydrologische dynamiek van dit grondwatersysteem is echter afgedempt als gevolg van grondwaterwinning, agrarisch gebruik en verstedelijking. Daardoor is de ondergrondse toevoer van grondwater afgenomen en de afvoer van oppervlaktewater versneld.

Direct ten oosten van het plangebied ligt het waterwingebied Gilzerbaan met de daarbij behorende beschermingszones. Dit waterwingebied is in eigendom en beheer bij de Tilburgsche Waterleiding-Maatschappij. Voor de bescherming van de grondwaterkwaliteit zijn diverse wettelijke regelingen van toepassing, waarin regels zijn gesteld voor activiteiten op of in de bodem. De boringsvrije zone, behorend bij genoemd waterwingebied, ligt deels over het plangebied. Binnen deze zone geldt een verbod voor het slaan of boren van putten dieper dan 10 meter.

Oppervlaktewater

Het belangrijkste natuurlijke oppervlaktewater in het plangebied wordt gevormd door een tweetal beken, te weten de Groote Leij in het westelijk deel van het plangebied en de Hultensche Leij in het oosten. Daarnaast is ook de Oude Leij, die wat verder oostwaarts ligt, van belang in dit bekensysteem. Deze drie beken vormen samen de bovenlopen van de Donge. Bij het verdelwerk Hulten wordt de afvoer van deze beken verdeeld over het Wilhelminakanaal en de middenloop van de Donge.

Binnen de karakteristiek van "bovenlopen" is er overigens wel sprake van verschillen tussen de drie beken. De Hultensche Leij en de Groote Leij zijn ondieper en smaller dan de Oude Leij en vallen regelmatig droog. De Oude Leij is permanent watervoerend.

Bovendien heeft de Oude Leij een meer natuurlijke loop dan de beide andere beken. Deze beken zijn de afgelopen decennia recht getrokken en verbreed ten behoeve van de landbouw. Vanwege de versnelde waterafvoer is thans plaatselijk sprake van verdroging. Hoewel geen van deze beken in het provinciale Waterhuishoudingsplan [19] een specifieke natuurfunctie heeft gekregen (d.w.z. ze vallen onder "overige waterlopen"), hebben ze wel de deelfunctie "ecologische verbindingszone". De kwaliteit van het oppervlaktewater is daarbij van ondergeschikt belang.

Naast de genoemde natuurlijke beken is het Wijckermere een belangrijk oppervlaktewater in het plangebied. Deze voormalige zandwinput, die eerder bekend stond onder de naam "Put van Reef", is ruim vijf jaar geleden gereed gekomen in zijn huidige vorm. De oorspronkelijk voor deze waterplas beoogde recreatieve functie is inmiddels gewijzigd in een natuurfunctie, te weten vogelreservaat. De plas is thans in eigendom en beheer bij de Tilburgsche Waterleiding-Maatschappij.

Natuur

Op basis van thans beschikbare informatie kan worden geconcludeerd dat, mede vanwege het intensieve agrarische grondgebruik, in het plangebied op dit moment nauwelijks of geen sprake is van de aanwezigheid van bijzondere natuurwaarden. Ten behoeve van het op te stellen milieu-effectrapport zal echter een nadere inventarisatie plaatsvinden van actuele natuurwaarden. Daartoe zullen gegevens over flora en fauna worden opgevraagd bij diverse gegevensleverende instanties (Provincie Noord-Brabant, RAVON, SOVON, Vlinderstichting e.d.). Aanvullend hierop zal door een ecooloog een veldonderzoek worden uitgevoerd om de aanwezige flora en fauna in kaart te brengen. In het MER zal in ieder geval aandacht worden besteed aan planten, vogels, amfibieën en reptielen, zoogdieren, dagvlinders en libellen.

Bij de beschrijving van de ecologische structuren en de potentiële natuurwaarden in het plangebied en directe omgeving is het onderscheid tussen natte en droge milieutypen van belang.

Voor wat betreft de natte ecosystemen, waarin de beekdalen een belangrijke rol spelen, wordt de ontwikkeling van beekbegeleidende natuur als een belangrijk speerpunt van het Brabantse natuurbeleid aangemerkt. Daartoe hebben de drie beken in en nabij het plangebied (Groote Leij, Hultensche Leij, Oude Leij), alle de functie van ecologische verbindingszone. De inrichting daarvan maakt onderdeel uit van de planvorming voor bedrijventerrein Werklandschap A58.

De droge ecosystemen binnen het plangebied worden met name gevormd door monumentale laanbeplantingen en pleksgewijze houtwallen en struvelen. Aan de rand van het plangebied liggen enkele grote bosgebieden (De Blaak, het Blok en de bossen rond het vliegveld). Het beleid is vooral gericht op versterking van de omvang en samenhang van deze elementen.

Landschap

Het plangebied heeft volgens literatuurgegevens [1] de ruimtelijke kenmerken van een verstedelijkend dekzandgebied. De verstedelijkingsdruk in het gebied is hoog: Breda en Tilburg groeien met een snelheid van 1 km in de 10 jaar naar elkaar toe. Ook de kleinere bebouwingskernen groeien gestaag door. De fysieke ondergrond stelt bovendien weinig beperkingen aan de verstedelijking. Het netwerkarakter is een typisch kenmerk van een dekzandgebied. De veelal beplante plattelandswegen zorgen voor een goede toegankelijkheid en geven het gebied een kleinschalig karakter. Plaatselijk, zoals op de oude es, is de openheid in het plangebied wat groter.

In de Structuurvisie Werklandschap A58 [1] wordt binnen het plangebied onderscheid gemaakt in een zestal deelgebieden met ieder hun eigen landschappelijke kenmerken en sferen. Deze verschillen in landschappelijke kenmerken en de belangrijkste landschappelijke elementen daarin, worden in de structuurvisie beschouwd als potentiële "beeld dragers" voor de ontwikkeling van Werklandschap A58. In onderstaande tabel zijn de zes deelgebieden en de belangrijkste kenmerken ervan samengevat.

Tabel 4.1 De zes deelgebieden van Wijkevoort volgens de Structuurvisie

Deelgebied	Situering	Landschappelijke kenmerken
Zone Noordwesttangent	Gebied in de oksel van de A58 en de Noordwesttangent	• strategische positie knooppunt • grenzend aan Wijckerveer • vernieuwingsgebied
Beekdal	Gebied ter weerszijden van de Hultensche Leij	• beekstelsel / watermilieu • ecologische verbinding
Zone Langenbergseweg	Gebied ingesloten tussen de A58, de Langenbergseweg en de Gilzerbaan	• fragmenten oude esgronden • div. toegangswegen Gilze • tegen bebouwing Gilze • laanbeplanting Gilzerbaan
Essencomplex	Gebied ter plaatse van de oude bouwlanden rondom Heikant	• samenhang wegen, beplanting, bebouwing, verkaveling • monumentale laanbeplantingen • landschappelijke waarde • cultuurhistorische waarde
Bosrandmilieu	Gebied grenzend aan het bosgebied De Blaak	• gelegen langs de Oude Leij • ecologische verbinding • landgoederenzone Bredaseweg
Zone Parklandschap	Gebied ten zuiden van de Gilzerbaan	• Groote Leij en Hultensche Leij • ecologische verbinding zones • lintbebouwing langs wegen

Cultuurhistorie en archeologie

Tot in het midden van de vorige eeuw was de landbouw als middel van bestaan in het plangebied zeer overheersend. Hierbij was sprake van een duidelijke driedeling in het grondgebruik, te weten de hooggelegen gronden met akkerbouw rondom de dorpen (essen), de lager gelegen beekdalen met hooi- en graslanden en de heidegronden daaromheen, die in gebruik waren als gemeenschappelijke weide voor de schapen.

Deze essen, beekdalen en heidegronden werden met elkaar verbonden door plattelandswegen (driften), die veelal aan weerszijden waren beplant met eiken en berken.

Halverwege de 20^e eeuw is het uitgestrekte heidegebied geheel verdwenen. De betere gronden zijn geschikt gemaakt als landbouwgrond en de drogere delen zijn bebost (o.a. Het Blok). Het gebruik is dan overwegend agrarisch, waarbij kavels zijn samengevoegd, de ontwatering is verbeterd, houtwallen zijn geslecht en beplantingen langs beken zijn verwijderd ten behoeve van het onderhoud. Tevens is in deze periode het vliegveld Gilze-Rijen aangelegd.

Volgens informatie uit de Structuurvisie Werklandschap A58 [1] moeten in het plangebied en omgeving in ieder geval de volgende elementen als cultuurhistorisch waardevol worden aangemerkt:

- de oude bebouwingslinten Prinsenhoef, Keizersakker, van Diedeghemstraat, Hultenseweg en Gilzerbaan;
- een aantal cultuurhistorisch waardevolle panden, met name in de omgeving van Heikant, die zijn genoemd in het Monumenten Inventarisatie Project van de provincie;
- het oude essencomplex ten westen van de Hultenseweg, waar nog sprake is van een samenhang tussen verkaveling, bebouwing en wegenpatroon;
- het bosgebied Het Blok, een voormalige heideontginning van rond 1850, waar de ontginningslijnen nog duidelijk herkenbaar zijn.

Het gedeelte van het plangebied ten zuiden van de rijksweg A58 is niet onderzocht op de aanwezigheid van cultuurhistorisch waardevolle elementen. In het kader van het MER zal worden bezien of aanvullend onderzoek voor dit gedeelte van het plangebied noodzakelijk wordt geacht.

In 1992 is het 'Verdrag van Malta' opgesteld. Doel daarvan is behoud van het archeologische erfgoed. Dit verdrag regelt dat bij de realisering van groot-schalige ingrepen in gebieden met hoge archeologische verwachtingswaarde aanvullend archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant [26] is er in het plangebied en directe omgeving sprake van diverse gebiedsdelen met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Het gaat daarbij met name om de oude bouwlanden of essen. Bovendien is ten zuiden van het tracé van de Noordwesttangent sprake van een archeologisch waardevolle locatie. Het betreft een vindplaats van sporen die wijzen op een grafveld en/of bewoning. In het kader van het MER zal aanvullend archeologisch onderzoek plaatsvinden.

Infrastructuur

Het plangebied en de ruime omgeving daarvan zijn omgeven en doorsneden door een grote hoeveelheid infrastructuur. Het betreft onder meer autowegen, een spoorlijn, een kanaal, een vliegveld en diverse leidingen.

Dwars door het plangebied loopt de rijksweg A58. Ter hoogte van de Langenbergseweg, de westelijke begrenzing van het plangebied, is er een aansluiting op de A58. Via deze aansluiting worden zowel het noordelijk als het zuidelijk deel van het plangebied ontsloten. Langs de noordelijke begrenzing van het plangebied is, komend vanaf de Langenbergseweg, het tracé voor de nieuwe Noordwesttangent geprojecteerd. Naast de Langenbergseweg zijn in het plangebied verder met name de Gilzerbaan en de Hultenseweg van belang. Tevens is nog sprake van diverse kleinere lokale wegen (o.a. Klein Tilburg, Nieuwe Lijn, Vosheining, Spoelstraat).

Op enige afstand ten noorden van het plan gebied liggen de Bredaseweg, de spoorlijn Tilburg-Breda en het Wilhelminakanaal. Direct ten westen van de Langenbergseweg ligt het vliegveld Gilze-Rijen.

Voor het noordelijk deel van het plangebied leidt de aanwezigheid van het vliegveld tot beperkingen voor de bouwhoogte (invliegfunnel). Het noordelijk deel van het plangebied wordt bovendien doorkruist door een straalpad, wat eveneens belemmeringen voor de bouwhoogte met zich meebrengt.

Ook wordt het van noord naar zuid doorkruist door een gas- en waterleiding.

Geluid

Vanwege de aanwezigheid van verschillende geluidbronnen in het plangebied en directe omgeving (m.n. wegen, vliegveld) moet rekening worden gehouden met diverse geluidszones en geluidcontouren.

Ingevolge art. 74 van de Wet geluidhinder bedraagt de zonebreedte van de Rijksweg A58 400 meter in het geval van drie of vier rijstroken. Voor de Bredase weg geldt een zonebreedte van 250 meter bij één of twee rijstroken en 400 meter bij drie en vier rijstroken. Hetzelfde geldt voor de Langenbergseweg en mogelijk ook voor de Gilzerbaan. De zonebreedte geeft in principe het aandachtsgebied weer waarvoor het optredend wegverkeerslawaai dient te worden onderzocht. In voorkomende gevallen kan de invloedssfeer van het wegverkeer verder reiken dan deze zonebreedte. Langs de geplande Noordwest-tangent geldt, eventueel ook nog rekening houdend met doortrekking van het spoor, een geluidzone. In het MER zal aan de hand van (gemodelleerde) verkeersintensiteiten de ligging van deze geluidcontouren in beeld worden gebracht.

Ook gelden voor het noorden van het plangebied beperkingen voor nieuwe woonbebouwing door de aanwezigheid van het vliegveld (Ke-contouren).

Woon- en leefmilieu

De gronden in het plangebied zijn nog steeds hoofdzakelijk agrarisch in gebruik, waarbij zowel bouw- als graslanden zijn te onderscheiden. Verspreid in het gebied liggen diverse agrarische bedrijven. Ook langs de wegen is sprake van vrij veel (voormalige) agrarische bebouwing.

Meer in algemene zin kan het plangebied worden aangemerkt als een zich verstedelijkend dekzandgebied, met de A58 als een belangrijke ruimtelijke drager. De dorpen zijn aanzienlijk gegroeid en ook de verspreide (deels niet-agrarische) bebouwing in het plangebied is toegenomen. Bij de ruilverkaveling van 1984 zijn zandwegen verhard, beplantingen gerooid en sloten en waterlopen verruimd en rechtgetrokken. Aan de oostkant van Gilze is het industrieterrein Broekakkers ontwikkeld.

Langs de A58 en grenzend aan het bosgebied De Blaak is, mede ter bescherming van het grondwaterbeschermingsgebied Gilzerbaan, in de jaren '90 het golfterrein Prise d'Eau aangelegd. Ook is in de afgelopen decennia de zandwinput Wijckermere ontstaan, dat thans als vogelreservaat wordt ontwikkeld. De recreatieve mogelijkheden in het gebied beperken zich vooral tot routegebonden vormen van recreatie (wandelen, fietsen, paardrijden). Plaatselijk zijn enkele specifieke recreatieve voorzieningen aanwezig (o.a. manege, camping).

4.3 Autonome ontwikkelingen

Aan de westzijde van Tilburg zijn diverse ruimtelijke ontwikkelingen gaande. In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan een aantal ontwikkelingen in of rondom het plangebied Wijkevoort/Klein Tilburg/Broekakkers-Oost die mogelijk van invloed kunnen zijn op de planontwikkeling voor Werkland-schap A58.

4.3.1 Noordwesttangent

Met de realisatie van de circa 13 kilometer lange Noordwesttangent wil de gemeente komen tot een volledige tangentiële autoweg aan de noord- en westzijde van de stad Tilburg. Samen met de Noordoosttangent ontstaat hierdoor een doorgaande ringstructuur die zowel aan de oost- als westzijde aanhaakt op de bestaande Rijksweg A58 en aan de noordzijde op de autosnelweg A261 naar de A59. In het MER voor de Noordwesttangent (september 1998) zijn verschillende alternatieve tracékeuzes beoordeeld. Ten aanzien van de aantakking op de rijksweg A58, nabij het Werklandschap A58 zijn drie alternatieve modellen beoordeeld (zie figuur 4.1), waarbij uiteindelijk is gekozen voor "variant ZW". Deze variant vormt een duidelijke begrenzing van het essenlandschap en voorkomt daarmee een onnodige doorsnijding van waardevolle gebiedseenheden. De afstand tot de aanwezige lintbebouwing is relatief groot waardoor de aantasting van het woon- en leefmilieu beperkt is. Op het gebied van de flexibiliteit komt deze variant minder goed naar voren. Dit komt doordat een duidelijke keuze wordt gemaakt voor behoud van het waardevolle landschap waardoor de ruimtelijke inpassingsmogelijkheden voor stedelijke functies relatief beperkt zijn [32].

4.3.2 Vossenbergh-West II

Het bestaande bedrijventerrein Vossenbergh wordt aan de noordwestzijde momenteel uitgebreid met Vossenbergh-West II. Dit nieuwe bedrijventerrein met een omvang van 81 ha moet voorzien in de behoefte aan grootschalige gemengde bedrijfskavels. Het bestemmingsplan voor Vossenbergh-West II is inmiddels vastgesteld en ligt ter goedkeuring bij Gedeputeerde Staten (GS). Verwacht wordt dat in 2003 kan worden gestart met de uitgifte van de eerste kavels en dat het terrein in 2007 volledig zal zijn uitgegeven. Het is de bedoeling dat het Werklandschap A58 vanaf dat moment beschikbaar is om de behoefte aan grootschalige bedrijfskavels te kunnen accommoderen.

De realisatie van een containerterminal, spoorwegontsluiting en een langshaven op bedrijventerrein Vossenbergh-West II geeft vorm en inhoud aan de multimodale mogelijkheden van dit bedrijventerrein vanwaar goederenvervoer via weg, water en spoor plaatsvindt. Vanaf het Werklandschap A58 kan Vossenbergh-West II via de toekomstige Noordwesttangent snel en eenvoudig worden bereikt om gebruik te kunnen maken van de hier aanwezige multimodale ontsluitingen via weg, spoor en water. In paragraaf 5.2.1 wordt hierop meer uitgebreid teruggekomen.

Bron: Arcadis Heidemij Advies (1998), 'Afwegingskader en tracékeuze Noordwesttangent'



4.3.3 Uitbreiding golfbaan TWM

Aan de oostzijde van het plangebied ligt ten zuiden van de Gilzerbaan de 18-holes golfbaan Prise d'Eau. De golfbaan is in eigendom en beheer bij de N.V. Tilburgsche Waterleidings-Maatschappij (TWM). Vanwege het succes van de golfbaan en de positieve effecten ervan op de kwaliteit van het grondwater bestaan er thans bij de TWM plannen voor uitbreiding van de golfbaan op de gronden ten noorden van de Gilzerbaan. Het is de bedoeling hier 13 holes te realiseren met een gezamenlijke oppervlakte van 45 hectare. Het streven is om medio 2002 de baan aan te leggen, zodat de nieuwe uitbreiding eind 2003 in gebruik kan worden genomen [33].

4.3.4 Vliegbasis Gilze-Rijen

In het Structuurschema Militaire Oefenterreinen is reeds aangekondigd dat de vliegbasis Gilze-Rijen zal worden getransformeerd tot helikopterbasis en daarnaast dienst zal blijven doen als reservebasis voor de NAVO. Voor de ontwikkeling van de plannen in het gebied Wijkevoort/Klein Tilburg/Broekakkers-Oost zijn in dit verband met name de geluidscontouren van belang. Deze zijn vorig jaar in het nieuwe bestemmingsplan buitengebied van de gemeente Gilze en Rijen opnieuw vastgelegd.

In het MER voor Werklandschap A58 zal, voor zover relevant, rekening worden gehouden met de invloed van de nabij gelegen vliegbasis. Het gaat daarbij vooral om de aspecten geluid en externe veiligheid.

5 Voornemen, alternatieven, varianten

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven en varianten voor (delen van) de inrichting van bedrijventerrein Werklandschap A58 beschreven. Allereerst wordt in paragraaf 5.2 ingegaan op de belangrijkste kenmerken van de voorgenomen activiteit, zoals die kunnen worden afgeleid uit de Structuurvisie Werklandschap A58 [1].

Vervolgens beschrijft paragraaf 5.3 de bouwstenen die een rol kunnen spelen bij de verdere inrichting van het bedrijventerrein Werklandschap A58. Deze bouwstenen worden aangemerkt als de in het MER te onderzoeken varianten. In paragraaf 5.4 tenslotte wordt ingegaan op de alternatieven voor de inrichting van het bedrijventerrein Werklandschap A58 die in het MER worden onderzocht.

5.2 Voorgenomen activiteit

Zoals reeds eerder aangegeven vormt de Structuurvisie Werklandschap A58 [1] het startpunt voor de onderhavige milieu-effectrapportage. Het in de Structuurvisie op hoofdlijnen uitgewerkte voorstel voor de inrichting van het Werklandschap A58 wordt in de milieu-effectrapportage aangemerkt als "voorgenomen activiteit". Onderstaand worden de belangrijkste kenmerken daarvan, aan de hand van de informatie uit de Structuurvisie, nader toegelicht. Het totaalbeeld voor het terrein is weergegeven in figuur 5.1.

5.2.1 Inrichting op hoofdlijnen

Bij de beschrijving op hoofdlijnen van de structuurvisie voor Wijkevoort zijn met name de volgende kenmerken van belang:

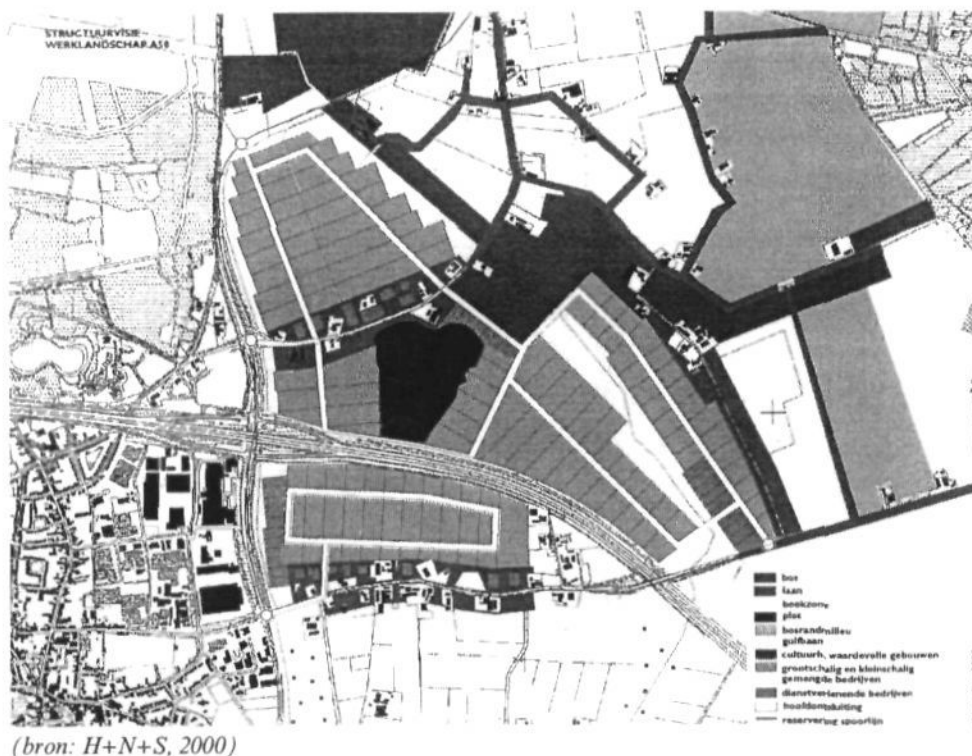
- *Strakke bundeling met het stedelijk gebied van Tilburg*

Het werklandschap langs de A58 is opgebouwd uit drie werkmilieus, die worden dooraderd door een netwerk van landschappelijke elementen. Hierdoor is het werklandschap geen anonieme plek van bedrijven, maar blijven er relaties met het Brabantse dekzandlandschap. In stedenbouwkundige zin is er sprake van een strakke bundeling met het stedelijk gebied door de situering van het terrein aan de toekomstige stadsring van Tilburg (Noordwesttangent).

- *Drie bedrijfsprofielen*

Het werklandschap wordt ontwikkeld voor drie typen bedrijven: grootschalig gemengd, kleinschalig gemengd en dienstverlening. Bij "grootschalig gemengd" gaat het om forse bedrijven (kavelgrootte >1 ha) op het gebied van logistiek, transport en distributie. Ook productie en industrie vallen binnen dit profiel.

Figuur 5.1 **Structuurvisie werklandschap A58**



Het profiel van "kleinschalig gemengd" omvat mengvormen van kleinschalige industrie en ambacht, groothandel, garages, perifere detailhandel alsmede zakelijke dienstverlening/research, development/informatie en communicatie.

Bij de categorie "dienstverlening" gaat het niet zozeer om solitaire kantoorvestigingen, maar om bedrijven uit de logistieke en zakelijke dienstverlening die de aanwezige transport- en distributiebedrijven ondersteunen. Daarbij is sprake van relatief kleine vestigingen (1.000 - 10.000 m²). Dienstverlenende bedrijven nemen een beperkt bruto-oppervlakte in (14 ha) tegenover de kleinschalig en grootschalig gemengde bedrijvigheid (137 ha).

- *Multimodaliteit*

De wegontsluiting bestaat uit een ringstructuur ten zuiden van de A58 en een achtvormig stelsel in het noordelijke deel. In het noorden zijn er twee aansluitpunten op de Noordwesttangent en in het zuiden een aansluiting op de Langenbergseweg.

Multimodaliteit speelt een belangrijke rol bij de ontwikkeling van bedrijventerrein Werklandschap A58. Dit betekent dat de op het terrein te vestigen bedrijven voor de aan- en afvoer van goederen niet alleen gebruik maken van de weg, maar ook van het spoor en het water. Op het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Vossenbergh West II is een containerlangshaven gepland (zie ook paragraaf 4.3.2). Daarnaast bestaan er vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening geen belemmeringen om Vossenbergh-West II via een goederenspoorlijn te ontsluiten. Via de Noordwesttangent kunnen de op Werklandschap A58 te vestigen bedrijven Vossenbergh West snel en eenvoudig bereiken, alwaar de goederen kunnen worden overgeslagen.

In de Structuurvisie is bovendien parallel aan het tracé van de Noordwesttangent een goederenspoorlijn geprojecteerd. In het kader van het opstellen van het MER en het Structuurplan zal hieraan aandacht worden besteed.

5.2.2 Inrichting op onderdelen

Voor wat betreft de beschrijving op onderdelen van de inrichting van Werklandschap A58 zijn in de structuurvisie de volgende aspecten aan de orde gekomen:

- *Kaveltypen*

Op grond van de positionering ten opzichte van het landschap en de A58 worden drie kaveltypen onderscheiden:

- zichtkavels langs de A58, de Langenbergseweg en de Noordwesttangent;
- landschapskavels langs de Hultensche Leij en het Wijckermeer;
- binnenkavels ('no-nonsense' kavels).

- *Gebouwtypen*

De "dienstverlenende bedrijven" krijgen een plaats op in het oog springende locaties: langs de Langenbergse weg, op het knooppunt van de Hultensche Leij en de Gilzerbaan en op de kop van het Wijckermeer. Daarnaast krijgt een aantal dienstverlenende bedrijven een plaats in de bebouwingslinten. Door per gebiedsdeel een andere bebouwingstypologie voor de gemengde bedrijven toe te passen ontstaat een verdere differentiatie. Langs de Zone Noordwesttangent is sprake van een hoge floor space index met de opslagruimte gestapeld in twee lagen, terwijl in de Beekzone het gangbare bedrijfsgebouw met één laag van opslagruimtes uitgangspunt is. In het zuidelijk deelgebied, de Zone Langenbergseweg, is het gebruik weer intensiever met parkeerplaatsen en kantoorruimtes op de opslaglaag.

- *Groene netwerk*

Het nieuwe bedrijventerrein wordt begrensd en dooraderd door een groen netwerk. Belangrijke elementen daarin zijn:

- het Wijckermeer en de beekzones, met een rol in het watersysteem;
- een nieuwe bosstrook die het bos van De Blaak verbindt met het boscomplex Het Blok en de bossen van het vliegveld. Ook het bos ten noorden van het Wijckermeer wordt in de nieuwe bosstrook opgenomen;
- in de bebouwingslinten worden boomweides met eiken aangelegd. De bestaande laanbeplantingen van eiken worden waar nodig aangevuld;
- de beekzones bestaan uit bloemrijke graslanden. In het zuiden sluiten de graslanden aan op de beemden met elzenhagen langs de beken. In ruimere zin functioneren de beekzones als ecologische verbindingen.

- *Watersysteem*

In het voorgestelde watersysteem wordt in eerste instantie uitgegaan van infiltratie van zoveel mogelijk schoon water in de bodem. De infiltratie verloopt via infiltratievoorzieningen bij de individuele bedrijven. Met het oog op de bewaking van de waterkwaliteit wordt daarbij uitgegaan van een collectief beheer (bijv. door een parkmanager of beheermaatschappij). Wateroverschotten bij pieken worden als volgt afgevoerd:

- afvoer naar de beekzones;
- vertraging van de afvoer van water (d.m.v. inrichting van de beekzones) en afvoer van de resterende overschotten naar het Wijckermeer;
- inrichten van het Wijckermeer als retentiebekken voor de levering van "grijs" water (o.a. bluswater, sanitair water, irrigatiewater). De peilfluctuaties mogen hier maximaal 0,5 m bedragen (i.v.m. oeervervegetaties).

5.3 Bouwstenen of varianten

Een van de centrale begrippen bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein Werklandschap A58 is duurzaamheid. Duurzaamheid is in het kader van duurzame ontwikkeling een begrip met een zeer brede betekenis. Doelen die daarbij worden nagestreefd lopen zeer uiteen en kunnen uiteenlopend worden geformuleerd. Een groot deel van de mogelijke doelstellingen is evenwel onder te brengen onder de volgende vier hoofddoelstellingen:

- zo zorgvuldig mogelijk omgaan met ruimte en ecosystemen;
- het beperken van schadelijke effecten van ingrepen en maatregelen;
- zo zorgvuldig mogelijk omgaan met eindige grondstoffen;
- het beperken van milieubelasting, zoals bijvoorbeeld geluid en emissies.

In het kader van het Brabant Manifest [24] zijn deze doelstellingen vertaald naar een integraal concept voor een vernieuwend en duurzaam bedrijventerrein. Het duurzame karakter van een dergelijk terrein en de activiteiten die er plaatsvinden, wordt gewaarborgd doordat wordt gestreefd naar een synthese van ecologie en economie. Dit concept is opgebouwd uit vier bouwstenen:

1. netwerken;
2. duurzame ruimtelijke inrichting;
3. toegesneden logistieke concepten;
4. parkmanagement.

Vanwege de cruciale rol die het thema duurzaamheid bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein Werklandschap A58 speelt, vormen bovenstaande elementen de leidraad voor het ontwikkelen van bouwstenen of varianten, die tevens kunnen dienen als basis voor het samenstellen van alternatieven voor het MER.

Ad 1. Netwerken

Hierbij kan onderscheid worden gemaakt in economische en ecologische netwerken. Bij economische netwerken moet worden gedacht aan clustering van gelijksoortige bedrijvigheid, waardoor synergie-effecten kunnen worden behaald. Alhoewel thematisering van bedrijventerreinen in de gemeente Tilburg geen hoge prioriteit heeft, kan hiermee bij de interne milieuzonering voor het terrein wel nadrukkelijk rekening worden gehouden.

Bij ecologische netwerken tussen bedrijven draait het om het behalen van meerwaarde door onderlinge uitwisseling van bijvoorbeeld energie-, water- of afvalstromen die bij de verschillende bedrijven vrijkomen.

Ad 2. Duurzame ruimtelijke inrichting

Bij een duurzame ruimtelijke inrichting staat efficiënt ruimtegebruik centraal. Het gaat dan om efficiënt ruimtegebruik op het niveau van de individuele bedrijfskavels, maar ook op het niveau van het bedrijventerrein als geheel. Segmentering of clustering, zoals beschreven bij punt 1, maakt hiervan onderdeel uit, maar het gaat hierbij ook om een adequate inpassing en waar mogelijk versterking van de in het plangebied aanwezige waarden (bijv. natuurwaarden). Andere items die hierbij van belang kunnen zijn, zijn de interne ontsluiting van het bedrijventerrein, het toepassen van het principe van duurzaam bouwen en innovatieve bouwconcepten en het streven naar een grotere verhouding netto/bruto oppervlak op het terrein.

Ad 3. Toegesneden logistieke concepten

Hierbij kan onder meer worden gedacht aan een multimodale ontsluiting van het bedrijventerrein (doortrekken van het spoor) en aan het toepassen van vervoersmanagement.

Ad 4. Parkmanagement

Parkmanagement moet op de langere termijn een bijdrage leveren aan het instandhouden van de kwaliteit van het bedrijventerrein Werklandschap A58. Afhankelijk van het ambitieniveau dat beide gemeenten met het terrein voor ogen hebben, kan worden gekozen voor verschillende vormen van parkmanagement. Zo betekent een lichte vorm van parkmanagement dat alleen een aantal basistaken omtrent het beheer van de openbare ruimte op het terrein gezamenlijk wordt geregeld. In de meest vergaande vorm van parkmanagement kan worden gedacht aan het oprichten van een separate parkmanagementorganisatie, die zelf alle gronden in eigendom heeft en beheert.

5.4 Alternatieven

In het MER zullen verschillende alternatieven voor de inrichting van het bedrijventerrein Wijkevoort worden onderzocht. Daarnaast komen het nulalternatief, het meest milieuvriendelijk alternatief en het uiteindelijke voorkeursalternatief van de initiatiefnemers aan de orde.

Inrichtingsalternatieven

De voorgenomen activiteit, zoals beschreven in paragraaf 5.2, wordt in het MER aangemerkt als *inrichtingsalternatief 1*.

Op basis van de in paragraaf 5.3 beschreven nader te ontwikkelen bouwstenen, die in het MER worden aangemerkt als varianten voor onderdelen van de terreininrichting, zullen vervolgens maximaal twee alternatieve modellen voor de inrichting van het bedrijventerrein worden ontwikkeld. Deze worden aangemerkt als *inrichtingsalternatief 2* en *inrichtingsalternatief 3*.

Nulalternatief

Bij het nulalternatief zal geen nieuw bedrijventerrein worden ontwikkeld in het plangebied. Het nulalternatief beschrijft de situatie die na de autonome ontwikkelingen resteert. Deze situatie vormt in feite de referentiesituatie voor de effecten van de alternatieven, waarbij wordt uitgegaan van de aanleg van het bedrijventerrein. Het nulalternatief zal in hoofdlijnen op basis van beschikbare gegevens worden beschreven.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is het alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast en de beoogde doelstelling kan worden gerealiseerd. In het MMA zal aandacht besteed worden aan:

- de ruimtelijke inrichting van het terrein waarbij negatieve effecten van de ingreep voor natuur en milieu worden geminimaliseerd;
- een duurzame inrichting en beheer van het terrein;
- een zodanige verhouding tussen verkeersmodaliteiten dat de milieubelasting daardoor zo gering mogelijk is;
- het maximaal toepassen van secundaire bouwmaterialen.

Voorkeursalternatief

Ook kan, na onderlinge vergelijking van de effecten van de verschillende hierboven beschreven alternatieven, het voorkeursalternatief van de initiatiefnemers worden samengesteld. Het gaat daarbij om een alternatief dat voldoet aan de doelstellingen van de initiatiefnemers en dat door beide gemeenten ook financieel haalbaar wordt geacht. Het voorkeursalternatief vormt de basis voor de uitwerking van de uiteindelijk gekozen terreininrichting voor het bedrijventerrein zoals die wordt opgenomen in het Ontwerp-Structuurplan.

6 Te verwachten milieu-effecten

6.1 Effectbeschrijving en -beoordeling

De milieu-effecten van de voorgenomen activiteit, de kansrijke alternatieven en eventuele varianten daarop worden in het MER beschreven. De effectbeschrijving richt zich met name op de voor de besluitvorming relevante milieu-aspecten (zie volgende paragraaf). Zij zullen worden beschreven ten opzichte van de autonome ontwikkeling van het plangebied, met het nulalternatief als referentiekader.

Voor de omvang en ligging van het te beschouwen studiegebied wordt uitgegaan van het mogelijke beïnvloedingsgebied als gevolg van realisering van het bedrijventerrein Werklandschap A58. Deze omvang zal per milieu-aspect kunnen verschillen. Bij de effectbeschrijving wordt voor elk milieu-aspect, voor zover relevant, onderscheid gemaakt in aanlegfase en gebruiksfase.

In de beschrijving wordt aangegeven of effecten tijdelijk of permanent, ophefbaar of onomkeerbaar zijn, op korte of langere termijn spelen of er sprake is van cumulatieve effecten. Tevens wordt aangegeven welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk zijn. Naast het beschrijven van de negatieve effecten wordt ook aandacht besteed aan positieve ontwikkelingen voor het milieu. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de effecten die onderscheidend zijn voor de verschillende alternatieven.

Per milieu-aspect zullen beoordelingscriteria worden geformuleerd. Getracht zal worden deze beoordeling zoveel mogelijk in kwantitatieve eenheden uit te drukken. Indien een kwantitatieve beoordeling niet mogelijk blijkt, zal de beoordeling in kwalitatieve zin plaatsvinden. Een afweging vanuit de invalshoek "milieu" zal worden gebruikt om te komen tot de samenstelling van het meest milieuvriendelijk alternatief.

6.2 Milieu-effecten

Onderstaand wordt een eerste indruk gegeven van de effecten die kunnen optreden bij realisering van het bedrijventerrein Werklandschap A58. Per milieu-aspect zijn de effecten in hoofdlijnen aangeduid. Deze effecten, die naar verwachting het meest relevant zijn, worden in het MER nader onderzocht.

Geomorfologie, bodem en water

Door het bouwrijp maken van het terrein zal sprake zijn van vrij omvangrijke vergravingen. In dat kader zal aandacht worden besteed aan het mogelijk optreden van zettingen en fysische aantasting van de bodem.

De in het plangebied aanwezige geomorfologische elementen zijn niet als bijzonder waardevol aangeduid. De effecten hierop zijn dus minder relevant.

Als mogelijke effecten op het grondwater worden de gevolgen van (tijdelijke) bemalingen en eventuele wijzigingen in het stromingspatroon beschouwd. Daarbij zal met name aandacht worden besteed aan lokale kwel en inzijging.

Tevens wordt ingegaan op de kwaliteit van het grondwater, waarbij ook de ligging van het plangebied in de boringsvrije zone van het waterwingebied Gilzerbaan wordt betrokken.

Wat betreft effecten voor het oppervlaktewater wordt ingegaan op eventuele veranderingen in de waterhuishouding en het stromingspatroon. Bijzondere aandacht wordt daarbij besteed aan versterking van de ecologische verbindingsfunctie van de Groote en Hultensche Leij en de voorwaarden daarbij.

Natuur

Volgens thans beschikbare (literatuur)gegevens is er in het plangebied op dit moment nauwelijks of geen sprake van bijzondere ecologische waarden. In de effectbeschrijving wordt aangegeven welke effecten voor de vegetatie, de fauna en bestaande ecologische relaties te verwachten zijn (biotoopverlies, versnippering, barrièrewerking, verstoring). Daarnaast zal bij de effectbeschrijving aandacht worden besteed aan de versterking van de ecologische verbindingsfunctie van de in het gebied aanwezige beken Groote en Hultensche Leij.

Landschap en cultuurhistorie

Uitgangspunt voor de effectbeschrijving vormt de toekomstige ruimtelijke hoofdstructuur van het plangebied. Het huidige open karakter zal daarbij verloren gaan. Wel kunnen nieuwe landschappelijke kwaliteiten worden ontwikkeld. Aangezien binnen het plangebied sprake is van cultuurhistorische en archeologische waarden, zullen ook deze aspecten in de effectbeschrijving in het milieu-effectrapport nadrukkelijk aan de orde komen. Daartoe zal onder meer aanvullend onderzoek plaatsvinden om de aanwezige archeologische waarden beter in beeld te kunnen brengen.

Infrastructuur en mobiliteit

Met de realisering van het bedrijventerrein Werklandschap A58 zullen nieuwe wegen worden aangelegd en zal de mobiliteit in het gebied aanzienlijk worden vergroot. De effectbeschrijving zal zich richten op de veranderingen in verkeersdruk en -intensiteiten in het plangebied, de directe omgeving daarvan en ter plaatse van aansluitpunten. Ook wordt ingegaan op de (on)mogelijkheden voor ontsluiting van het plangebied per spoor en water. De gevolgen van de voorgenomen activiteit voor de bestaande infrastructuur zullen worden beschreven. Tevens wordt ingegaan op de effecten voor de overige infrastructuur, zoals kabels en leidingen.

Geluid

Het veranderd gebruik van het plangebied leidt tot een toename van de geluidbelasting. Deze kan zowel veroorzaakt worden door het verkeer als door de bedrijvigheid in het gebied zelf. Voor de toekomstige verkeersbelasting zullen de geluidscontouren worden aangegeven. De nieuwe geluidsbelastingen worden getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder. Bij overschrijding van de normen dienen geluidbeperkende maatregelen te worden getroffen.

Lucht

De effecten voor de luchtkwaliteit, die optreden als gevolg van de toename van het verkeer en de te vestigen bedrijven, zullen in het MER worden beschreven.

Externe Veiligheid

De effecten voor de externe veiligheid, die optreden als gevolg van de vestiging van bedrijven die een significant risico kunnen veroorzaken, zullen in het MER worden beschreven.

Woon- en leefmilieu

Bij de beschrijving van de effecten voor het woon- en leefmilieu wordt onderscheid gemaakt in de deelaspecten hinder, oriëntatie, veiligheid, belevingswaarde en ruimtegebruik. Bij hinder wordt aandacht besteed aan de toename van het aantal gehinderden door geluid en stank. Bij oriëntatie wordt ingegaan op de barrièrewerking en bereikbaarheid. Bij veiligheid wordt aandacht besteed aan verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Bij beleving gaat het om de visuele beleving van het plangebied en bij ruimtegebruik wordt ingegaan op de consequenties voor het huidige ruimtegebruik.

Energie, grondstoffen en afval

Op basis van beschikbare gegevens omtrent bouwwijze, toe te passen materialen en wijze van energievoorziening wordt ingegaan op de mogelijkheden voor beperking van het energie- en grondstoffengebruik. Hierbij worden zowel de gebouwen als de buitenruimte betrokken. Tevens wordt, voor zover mogelijk in dit planstadium, ingegaan op de watervoorziening, afvalinzameling en -verwijdering, het groenbeheer etc.

7 Procedures

7.1 Algemeen

In paragraaf 1.1 is reeds vermeld dat bij de vaststelling van de Structuurvisie [1], eind maart 2001, tevens is besloten om een voorkeursrecht op basis van de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) voor de aankoop van grond in het plangebied te vestigen. De looptijd van dit voorkeursrecht (twee jaar), heeft tot gevolg dat uiterlijk eind maart 2003 een ontwerp-structuurplan of een ontwerp-bestemmingsplan voor het plangebied ter visie moet zijn gelegd. De beide gemeenten hebben in dit geval gekozen voor een structuurplan.

Voordat een structuurplan rechtskracht verkrijgt dient de procedure, zoals opgenomen in de Wet op de Ruimtelijke Ordening, te worden doorlopen. Aangezien het in dit geval om een m.e.r.-plichtige activiteit gaat, moet tevens de procedure van de milieu-effectrapportage, zoals neergelegd in de Wet Milieubeheer, worden gevolgd. Gezien de relatief beperkte beschikbare tijd zullen beide procedures tegelijkertijd worden doorlopen en elkaar wederzijds beïnvloeden. Het structuurplan biedt bouwstenen (varianten) die in het MER worden onderzocht, waarna de uitkomsten van de effectvergelijkingen in het MER weer van invloed zijn op keuzes in het kader van het structuurplan. Het MER en het Ontwerp-Structuurplan worden bovendien *gelijktijdig ter inzage* gelegd. De samenhang tussen beide procedures is weergegeven in figuur 7.1.

7.2 Milieu-effectrapportage

Doel van milieu-effectrapportage (m.e.r.) is het onderzoeken van de milieu-effecten die optreden als gevolg van het bedrijventerrein Werklandschap A58. Bij het uitvoeren van de m.e.r. worden de volgende, wettelijk voorgeschreven stappen, doorlopen:

Opstellen startnotitie

Met het verschijnen van de startnotitie gaat de m.e.r.-procedure formeel van start. De startnotitie heeft als doel informatie te bieden aan het bevoegd gezag, de bevolking, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer) en andere wettelijke adviseurs over de plannen van de initiatiefnemers.

Opstellen richtlijnen

Het verschijnen van de startnotitie wordt openbaar bekend gemaakt. Gedurende een maand is inspraak op de startnotitie mogelijk. Alle inspraakreacties worden doorgestuurd naar de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer). Vervolgens wordt door de Cmer een advies voor de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Aan de hand van dit advies worden de definitieve richtlijnen door het bevoegd gezag vastgesteld. De wettelijk vastgestelde tijd voor inspraak en richtlijnen bedraagt drie maanden.

Figuur 7.1

Samenhang m.e.r. en structuurplan

m.e.r.-procedure			Structuurplan		
Termijnen	Initiatiefnemer/ bevoegd gezag	Anderen	Initiatiefnemer/ bevoegd gezag	Anderen	Termijnen
	Opstellen startnotitie				
	Bekendmaking startnotitie				
4 wkn		Inspraak/advies			
9 weken		Advies richtlijnen Cmer			
13 weken (+ max 8 wkn)	Vaststellen richtlijnen				
	Opstellen MER		Opstellen ontwerp structuurplan		
	Bekendmaking MER		Overleg art. 10 Bro		
			Bekendmaking ontwerp plan		
4 weken		Inspraak/ advies		Inspraak	4 weken
5 weken		Toetsings- advies Cmer			
			Vaststelling structuurplan		
			Ter inzagelegging		
				Beroep	6 weken
	Evaluatie milieu- gevolgen				

Opstellen milieu-effectrapport (MER)

Nadat de richtlijnen zijn vastgesteld kan het MER worden opgesteld. In het MER worden de plannen van de initiatiefnemers beschreven en wordt aangegeven welke kansrijke alternatieven daarvoor in beeld zijn. Vervolgens worden de te verwachten milieu-effecten van het voornemen en de alternatieven beschreven en met elkaar vergeleken. Op basis hiervan kan vervolgens worden vastgesteld welk alternatief de voorkeur heeft van de initiatiefnemers en welk alternatief de minste nadelige gevolgen heeft voor het milieu.

Besluitvorming en inspraak

Als het MER gereed is wordt dit ingediend bij het bevoegd gezag, die het rapport aanvaardt. Daarmee is het bevoegd gezag verantwoordelijk voor de verdere procedurele afwikkeling. Vervolgens vindt inspraak plaats, waarbij ook het voorontwerp-structuurplan ter inzage ligt. Het MER wordt ter beoordeling naar de Cmer en de wettelijke adviseurs gestuurd. De Cmer betreft in haar advies ook de resultaten van de inspraak. De wettelijke termijn voor inspraak en toetsing bedraagt negen weken.

7.3 Structuurplan

Doel van het structuurplan voor het Werklandschap A58 is het onderzoeken van de mogelijkheden en onmogelijkheden om te komen tot een optimale en duurzame ruimtelijke en functionele inrichting van het plangebied als bedrijventerrein.

Bij het opstellen van het structuurplan worden de volgende, wettelijk voorgeschreven stappen, doorlopen:

Opstellen Ontwerp-structuurplan

Vertrekpunt voor het opstellen van het structuurplan is de Structuurvisie Werklandschap A58 [1]. Aan de hand van informatie uit dit rapport, aangevuld met een nadere inventarisatie en analyse van beschikbare informatie, en op grond van een nadere beschouwing van het aspect "duurzaamheid", worden diverse bouwstenen voor het Werklandschap A58 uitgewerkt. Centrale doelstelling hierbij is het realiseren van een duurzaam bedrijventerrein, waarbij ruimtelijke kwaliteit, milieu en economie samengaan en elkaar waar mogelijk zelfs versterken. Indien relevant, wordt hierbij tevens onderzocht wat de effecten van realisering van het bedrijventerrein zijn voor het voorzieningenniveau in de beide gemeenten, zoals bijvoorbeeld woningbouw.

De genoemde bouwstenen, die als varianten in het MER worden onderzocht, vormen vervolgens de basis voor de verdere uitwerking van het Ontwerp-structuurplan. Gelet op de gewenste samenhang binnen het totale plangebied is gekozen voor een gezamenlijke intergemeentelijke planontwikkeling en is uitgegaan van het volledig op elkaar afstemmen van de structuurplannen van de gemeente Tilburg en de gemeente Gilze en Rijen.

Inspraak, overleg en besluitvorming

Nadat de beide colleges van B&W het Ontwerp-Structuurplan hebben vastgesteld, wordt dit plan gelijktijdig met het MER ter visie gelegd. Vervolgens vindt hierover, tegelijkertijd met de inspraak over het MER, de wettelijk voorgeschreven inspraak (art. 6a Wro) en overleg (art. 10 Bro) plaats. Nadat de inspraak is afgerond, het toetsingsadvies van de Cmer beschikbaar is en de beide colleges van B&W hun standpunt hebben bepaald, wordt het definitieve Structuurplan opgesteld en wederom ter inzage gelegd.

7.4 Overige procedures

Nadat de besluitvorming over het MER en Structuurplan is afgerond kan vervolgens de bestemmingsplanprocedure worden doorlopen. Daarnaast kan goedkeuring volgens een aantal andere procedures nodig zijn. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan vergunningen en/of toestemmingen in het kader van de volgende wetten:

de Wet milieubeheer;

de Wet verontreinigingen oppervlaktewateren;

de Wet bodembescherming;

de Wet geluidhinder.

Bijlage 1 Geraadpleegde literatuur

- [1] H+N+S Landschapsarchitecten,
Structuurvisie Werklandschap A58 – Analyse en planvorming.
Utrecht, december 2000.
- [2] Besluit milieu-effectrapportage.
Koninklijk Besluit, d.d. 04 juli 1994.
- [3] Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer,
Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra.
's-Gravenhage, 1992.
- [4] Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer,
Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening.
's-Gravenhage, 2001.
- [5] Ministerie van Economische Zaken,
Nota Ruimtelijk Economisch Beleid.
's-Gravenhage, juni 1999.
- [6] Provincie Noord-Brabant,
Streekplan Noord-Brabant.
's-Hertogenbosch, juli 1992.
- [7] Provincie Noord-Brabant,
Bedrijventerreinen Op Maat.
's-Hertogenbosch, februari 1998.
- [8] Provincie Noord-Brabant,
Partiële herziening van het Streekplan Noord-Brabant
's-Hertogenbosch, 1997.
- [9] Provincie Noord-Brabant,
Ontwerp-Streekplan Noord-Brabant 2002, 'Brabant in Balans'.
's-Hertogenbosch, juni 2001.
- [10] Provincie Noord-Brabant,
Ruimtelijke Regiovisie Breda – Tilburg; duurzaam groen en rood.
's-Hertogenbosch, mei 1999.
- [11] Gemeente Tilburg,
Ruimte voor Bedrijven - Nieuwe bedrijventerreinen in Tilburg
tot 2015.
Tilburg, april 1998.

- [12] Gemeente Tilburg,
Hoofddijnen Economisch Beleid Tilburg 2001-2010.
Tilburg, april 2001.
- [13] Gemeente Gilze en Rijen,
Nota Gilze en Rijen 2020.
Gilze en Rijen, februari 1998.
- [14] Kolpron Consultants,
Onderbouwing Toekomstvisie Gilze en Rijen – Werksfunctie.
Rotterdam, januari 1998.
- [15] Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij,
Natuurbeleidsplan.
's-Gravenhage, 1990.
- [16] Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en Ministerie
van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Structuurschema Groene Ruimte (SGR).
's-Gravenhage, 1993.
- [17] Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
Vierde Nota Waterhuishouding. Regeringsvoornemen.
's-Gravenhage, september 1997.
- [18] Provincie Noord-Brabant,
Handleiding bestemmingsplan buitengebied.
's-Hertogenbosch, 1993.
- [19] Provincie Noord-Brabant,
Samen werken aan water;
Waterhuishoudkundig plan 2 1998-2002.
's-Hertogenbosch, 1998.
- [20] Gemeente Tilburg et al.
Kadernota Groene Mal (eindconcept).
Tilburg, maart 2001.
- [21] Bestemmingsplan Buitengebied Zuid-West,
Gemeente Tilburg, 27 april 1992.
- [22] Bestemmingsplan Buitengebied
Gemeente Gilze en Rijen, 23 maart 1998.
- [23] Landschapsbeleidsplan Gilze en Rijen
Afstudeeropdracht Helmie Bloemers
I.A.H. Larenstein, Boskoop, februari 1993.
- [24] Kolpron Consultants/ Grontmij Advies & Techniek,
Vernieuwend duurzaam bedrijventerrein Brabant Manifest.
Rotterdam/Eindhoven, januari 1998.

- [25] Gemeente Tilburg
Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan - Naar nieuwe beleidsrichtingen in
verkeer en vervoer. Nota hoofdlijnen fase I.
Tilburg, maart 2001.
- [26] Provincie Noord-Brabant,
Cultuurhistorische Waardenkaart.
's-Hertogenbosch, 2000.
- [27] Gemeente Tilburg,
Voortgangsanalyse Ontwikkeling Bedrijventerreinen 2001.
Tilburg, mei 2001.
- [28] ETIN Adviseurs,
Sociaal Economische Verkenning voor Noord-Brabant.
Tilburg, oktober 2000.
- [29] Indutil,
Jaarverslag Indutil BV.
Tilburg, diverse jaargangen.
- [30] Provincie Noord-Brabant, Dienst Landelijk Gebied,
Begrenzingsplan West-Brabant.
's-Hertogenbosch, november 1999.
- [31] Gemeente Tilburg,
Schriftelijke reactie op het Ontwerp-Streekplan Noord-Brabant 2002.
Brief aan het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
d.d. 06 augustus 2001.
- [32] Arcadis Heidemij Advies,
Afwegingskader en tracékeuze Noordwesttangent.
16 oktober 1998.
- [33] Grontmij Noord-Brabant,
Uitbreiding golfbaan TWM- advies MER-beoordeling.
Eindhoven, 08 maart 2001.

Bijlage 2 Begrippenlijst

ABC-typering	Hulpmiddel bij het locatiebeleid om locaties te benoemen die op grond van specifieke ontsluitingskenmerken (ontsluiting via openbaar vervoer, auto, fiets) potenties hebben voor vestiging van diverse soorten bedrijven en voorzieningen. Er zijn A-, B-, C- en O-locaties.
A-locaties	Locaties die de grootste potenties hebben voor gebruik van openbaar vervoer en de fiets. Veelal betreft het de omgeving van het (centraal) station.
Alternatief	Een totaaloplossing die afwijkt van de oplossing die is beschreven bij de voorgenomen activiteit. Alternatieven kunnen zijn opgebouwd uit een reeks van varianten op de voorgenomen activiteit.
Archeologie	Wetenschap die zich bezighoudt met de historie op grond van bodemvondsten en opgravingen.
Autonome ontwikkeling	Veranderingen die zich voltrekken indien de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd.
Beheersgebied	Via beheersovereenkomsten wordt gestreefd naar een agrarische bedrijfsvoering die mede gericht is op de het behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden.
Behoefteraming	Inschatting van de behoefte aan ruimte voor bedrijventerreinen in hectares voor een bepaalde periode aan de hand van een rekenmodel.
Bevoegd gezag	Besluitvormend orgaan volgens de m.e.r.-procedure. Voor dit project: gemeenteraden van de gemeente Tilburg en Gilze en Rijen.
B-locaties	Locaties die potenties hebben voor zowel het gebruik van openbaar vervoer en fiets als voor de auto.
Bodem	Vaste deel der aarde waarin zich bevinden water, lucht en organismen.
C-locaties	Locaties die de grootste potenties hebben voor het gebruik van de auto. Ze zijn gelegen in de directe nabijheid van en afslag van een auto(snel)weg.
Cmer	Commissie voor de milieu-effectrapportage. Een commissie van onafhankelijke deskundigen die het bevoegd gezag adviseert over de inhoud van de Projectnota/MER en in een later stadium het MER beoordeelt.
Compensatiebeginsel	Ruimte die voor een bepaalde activiteit (bijv. groen) verloren gaat, moet gecompenseerd worden met een ruimtereservering voor diezelfde activiteit op een andere plaats.
Cultuurhistorie	Elementen die informatie bevatten over de (ontstaans)geschiedenis van het landschap.

Distributiepark	Bedrijventerreinen die uitsluitend zijn bestemd voor transport- en distributiebedrijven (milieucategorieën 2 t/m 4)) en bij voorkeur een C-bereikbaarheidsprofiel bezitten.
Duurzame ontwikkeling	Een ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien.
Ecologie	De wetenschap van de betrekkingen tussen organismen en hun milieu.
Ecologische verbindingszone	Een bestaande of (verder) te ontwikkelen migratiemogelijkheid voor flora en fauna tussen natuurkerngebieden
Fauna	Dierenwereld
Flora	Plantenwereld
Gemengd terrein	Terreinen, bestemd voor verschillende vormen van lokale of regionale bedrijvigheid in de milieucategorieën 2 t/m 4. Deze terreinen zijn tevens bestemd voor bedrijven met hoogwaardige (productie en/of ontwikkelings)activiteiten. Bij voorkeur bezitten deze terreinen een B- of C-bereikbaarheidsprofiel.
Geohydrologie	De leer van het vóórkomen, het gedrag en de chemische en fysische eigenschappen van grondwater.
Geomorfologie	Wetenschap die zich bezig houdt met de ontstaanswijze, vorm en opbouw van het aardoppervlak.
Groeklassenindeling	De indeling van de Brabantse kernen in 5 klassen afhankelijk van de mate waarin ze worden geacht te groeien (hoe hoger de groeiklasse hoe meer groei gewenst is).
Grootschalige bedrijvigheid	Bedrijvigheid met een omvang die een groot ruimtebeslag noodzakelijk maakt.
Hoogwaardige bedrijvigheid	Bedrijvigheid waaronder vallen high-tech productiebedrijven, groothandel in hoogwaardige producten, zakelijke diensten (automatisering) en research & development activiteiten. Deze bedrijvigheid heeft een kantoorachtige uitstraling maar betreft geen "zuivere" kantooractiviteiten.
Initiatiefnemer	Natuurlijk persoon of privaats- of publiekrechtelijk persoon die een bepaalde activiteit wil ondernemen en daarover een besluit vraagt.
Inspraak	Mogelijkheid om informatie te verkrijgen en om een mening, wens of bezwaar kenbaar te maken.
Kwel	Naar boven gerichte grondwaterbeweging, resulterend in het uittreden van grondwater aan het maaiveld.
Landschap	"Wat je ziet als je buiten bent" ofwel het geheel van visueel waarneembare kenmerken aan het oppervlak van de aarde.
m.e.r.	Milieu-effectrapportage, de procedure.
MER	Milieu-effectrapport. Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en alternatieven de milieu-effecten worden beschreven. In het MER wordt niet beslist of een activiteit kan doorgaan.
Milieu	(Volgens de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne) het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen.

Milieucategorisering	Indeling van economische en andere activiteiten op grond van de milieuhinder die veroorzaakt wordt voor andere activiteiten. Er worden 6 milieucategorieën onderscheiden.
MMA	Meest Milieuvriendelijk Alternatief. Alternatief waarbij de negatieve milieu-effecten het kleinst zijn en maatregelen ter beperking van de effecten worden toegepast.
Multimodaliteit	Principe dat aangeeft dat een bedrijventerrein via verschillende vervoerswijzen ontsloten kan worden (aansluiting op weg, buisleiding, rail en water).
Natuurgebied	Een gebied met duidelijke natuur- en landschapswaarden die in hun planologische functie-aanduiding (mede) tot uiting komen.
Natuurontwikkeling	Het scheppen van omstandigheden waarin natuurlijke ecosystemen zich kunnen ontwikkelen.
Nulalternatief	Het alternatief waarbij de bestaande situatie gehandhaafd wordt en er dus geen ingreep wordt gepleegd.
O-locatie	Locatie die buiten de ABC-typering valt, omdat er (vanwege een gebrekkige of onduidelijke ontsluiting) vanuit mobiliteitsoogpunt geen specifieke potenties bestaan voor bepaalde typen van bedrijvigheid. De O staat voor Overig of Onbepaald.
Opvangfunctie	Mogelijkheid binnen een gemeenten of (deel)regio om bedrijvigheid van elders te vestigen.
Produktiestructuur	Structuur en samenstelling van het totale productieproces in een regio.
Produktiemilieu	Het geheel van externe condities (omgevingsfactoren buiten de bedrijfshuishouding) die zowel op de vestiging als het functioneren van bedrijven van invloed zijn.
Revitalisering	Het opwaarderen ("upgraden") en geschikt maken van verouderde bedrijventerreinen voor moderne industrie/hoogwaardige bedrijvigheid.
Value added logistics (VAL)	Vervoer-, distributie- en logistieke bedrijven worden gecombineerd met andere activiteiten, zoals assemblage of productie.
Variant	Mogelijkheid om via iets andere deeloplossingen voor een alternatief de doelstelling te realiseren.
Waterhuishouding	(Van de bodem) berging en beweging van water met opgeloste stoffen in de bodem.
Zonering	Activiteiten die elkaar slecht verdragen worden op een ruimtelijke manier van elkaar gescheiden. Bijvoorbeeld d.m.v. een open gebied of groenstroken.
Zwaar industrieterrein	Bedrijventerreinen waar vestiging van alle soorten van bedrijvigheid is toegestaan (milieucategorieën 3 t/m 5)

Beknopte verantwoording

Titel : Bedrijventerrein Werklandschap A58
Startnotitie

Projectnummer : 3114361

Documentnummer : 3114361/R/001d

Status : Definitieve versie

Datum : 9 oktober 2001

Auteur(s) : drs. D. Gijsbers
ir. M.E.M. Willekens
drs. Y.M.A. Coenegracht

Gecontroleerd : drs. S. Groot Jebbink

Goedgekeurd : ir. M.E.M. Willekens