

## **Vossenberg West II Tilburg**

Notitie reikwijdte en detailniveau (concept)

projectnr. 239054  
revisie 2.0  
25 februari 2011

### **Auteurs**

drs. T. (Tim) Artz  
M. (Manuel) Beterams MSc

### **Opdrachtgever**

Gemeente Tilburg  
Postbus 90155  
5000 LH TILBURG

<b>datum vrijgave</b> 25 februari 2011	<b>beschrijving revisie 2.0</b> Definitief concept	<b>goedkeuring</b> drs. T. Artz	<b>vrijgave</b> ir. H.A.M. van de Wetering
---	---	------------------------------------	--

## Inhoud

blz.

<b>Verklaring van veelgebruikte woorden en afkortingen .....</b>	<b>2</b>
<b>Leeswijzer .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Inleiding.....</b>	<b>4</b>
1.1 Vossenberg West II in breder perspectief .....	4
1.1.1 Ontwikkelingen bedrijventerreinen Noord-Brabant .....	4
1.1.2 Vraag naar bedrijventerreinen in de regio .....	5
1.1.3 Bedrijventerreinenbeleid in Tilburg .....	5
1.1.4 Vraag naar bedrijventerreinen in Tilburg .....	7
1.1.5 Noodzaak voor langshaven en containerterminal .....	7
1.1.6 Vossenberg West II.....	8
1.2 Korte geschiedenis van het project .....	9
1.3 Geschiedenis planvorming .....	10
<b>2 De m.e.r.-procedure.....</b>	<b>12</b>
2.1 Verplichting tot milieueffectrapportage .....	12
2.2 Bevoegd gezag.....	12
2.3 De stappen in een uitgebreide m.e.r.-procedure.....	13
2.4 Notitie reikwijdte en detailniveau.....	13
2.5 Zienswijzen indienen op deze notitie reikwijdte en detailniveau .....	14
<b>3 De voorgenomen activiteit en alternatieven in het MER .....</b>	<b>15</b>
3.1 De voorgenomen activiteit.....	15
3.2 Alternatieven in dit MER .....	15
3.2.1 Alternatieven in historisch perspectief .....	15
3.3 Variaties binnen het alternatief .....	17
<b>4 Plangebied, studiegebied en referentiesituatie voor het MER.....</b>	<b>18</b>
4.1 Plangebied en studiegebied .....	18
4.2 Referentiesituatie voor Vossenberg West II.....	19
4.2.1 Gebruik van een dubbele referentie .....	19
<b>5 Beoordelingskader voor het MER .....</b>	<b>20</b>
5.1 Mogelijke effecten.....	20
5.2 In het MER te onderzoeken milieugevolgen .....	20
5.2.1 Effectbeschrijving en beoordelingskader .....	20

## Verklaring van veelgebruikte woorden en afkortingen

In deze notitie reikwijdte en detailniveau worden enkele woorden en afkortingen veelvuldig gebruikt. In het onderstaand overzicht zijn deze veelgebruikte woorden en afkortingen kort toegelicht.

<b>MER:</b>	het milieueffectrapport
<b>M.e.r.:</b>	de procedure waarbinnen het milieueffectrapport opgesteld wordt.
<b>Plangebied:</b>	het gebied waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft
<b>Studiegebied:</b>	het gebied waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per aspect verschillen.
<b>Alternatieven:</b>	de mogelijke 'manieren' waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
<b>Varianten:</b>	kleine variaties binnen een alternatief.
<b>Cie. m.e.r.:</b>	de Commissie voor de milieueffectrapportage. Dit onafhankelijke instituut adviseert over de procedure en de inhoud van het milieueffectrapport. Uiteindelijk toetst de Commissie voor de milieueffectrapportage het milieueffectrapport.

## Leeswijzer

Het document dat u leest vormt het begin van de m.e.r.-procedure voor het bedrijventerrein Vossenberg West II. Deze ontwikkeling is om twee redenen m.e.r.-plichtig:

- het bedrijventerrein omvat meer dan 75 hectare;
- op het bedrijventerrein wordt een containerterminal voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer gerealiseerd.

In deze notitie wordt ingegaan op de reikwijdte en het detailniveau van de voorgenomen activiteiten. In het inleidende hoofdstuk wordt de ontwikkeling van Vossenberg West II, inclusief containerterminal, in breder ruimtelijk, economisch en historisch perspectief geplaatst. Hier komen ook onderwerpen zoals de aanleiding en noodzaak voor afronding van het bedrijventerrein naar voren.

In hoofdstuk twee staat de m.e.r.-procedure centraal. Hierin wordt uitgelegd waarom voor dit project een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden en welke stappen hierin centraal staan. Voor u is van belang paragraaf 2.5, omdat u hier kunt zien hoe u uw zienswijzen op deze notitie reikwijdte en detailniveau kunt indienen.

Hoofdstuk drie behandelt de voorgenomen activiteit en eventuele alternatieven en varianten die onderzocht gaan worden in het MER.

Het plangebied, studiegebied en de referentiesituatie komen aan bod in hoofdstuk vier. Hier wordt onder andere uiteen gezet welke projecten en plannen onder de referentiesituatie vallen.

Deze notitie reikwijdte en detailniveau eindigt met hoofdstuk vijf. Hierin wordt het beoordelingskader voor het MER weergegeven. Hier wordt op aangevuld wat voor welk thema wordt onderzocht en globaal hoe dit zal plaatsvinden.

# 1 Inleiding

De gemeente Tilburg is voornemens om het bestaande bedrijventerrein Vossenberg af te ronden met de aanleg van Vossenberg West II. Vanwege de omvang van dit toekomstig bedrijventerrein en de ruimte die wordt geboden aan een containerterminal is de gemeente verplicht een m.e.r.-procedure op te starten. Deze notitie reikwijdte en detailniveau vormt het formele begin van deze m.e.r.-procedure.

Het doel van deze m.e.r.-procedure is om het bedrijventerrein Vossenberg-West II te kunnen realiseren, inclusief containerterminal. Daarbij wil de gemeente het milieubelang op een juiste wijze meenemen in de besluitvorming om zo te zorgen voor een duurzame inpassing van het bedrijventerrein in de nabijheid van de woonwijk Reeshof en de aanwezige woningen aan de noordzijde van het plangebied, om daar een goed woon- en leefklimaat te waarborgen.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein Vossenberg is rond 1980 gestart. In diezelfde periode is ook begonnen met de aanleg van de woonwijk Reeshof. De (verdere) ruimtelijke planvorming van het bedrijventerrein, de Reeshof en de Noordwesttangent is in de jaren negentig vastgelegd in meerdere gemeentelijke en provinciale beleidsdocumenten en besluiten. In de periode daarna is de ontwikkeling van Vossenberg, de Reeshof en de Noordwesttangent doorgegaan. De Noordwesttangent, waarvoor in 1999 een m.e.r.-procedure is doorlopen, wordt thans aangelegd en de ontwikkeling van de Reeshof is in noordwestelijke richting voltooid.

Voor de uitbreiding van Vossenberg zijn vier m.e.r.-procedures doorlopen. In 1993 is een locatie-m.e.r. voor het bedrijventerrein (Grontmij, 1993) uitgevoerd. Deze m.e.r. was gekoppeld aan het Stadsregionaaluitwerkingsplan (SRUP). Daarna zijn nog drie m.e.r.-procedures doorlopen die betrekking hadden op de inrichting van het bedrijventerrein: in 1993 (Heidemij, 1993), 2000 (DHV) en 2007 (DHV). Door veranderende uitgangspunten is de eerste m.e.r.-procedure nooit geborgd in een ruimtelijke plan. Op het bestemmingsplan behorend bij de m.e.r.-procedure van 2000 heeft de Raad van State zijn goedkeuring onthouden. Hetzelfde geldt voor het bestemmingsplan Vossenberg West II, waar de MER uit 2007 bij hoort. Hier is door de Raad van State in 2010 goedkeuring aan onthouden. De gronden voor onthouding van goedkeuring waren niet op de inhoud van het MER gericht.

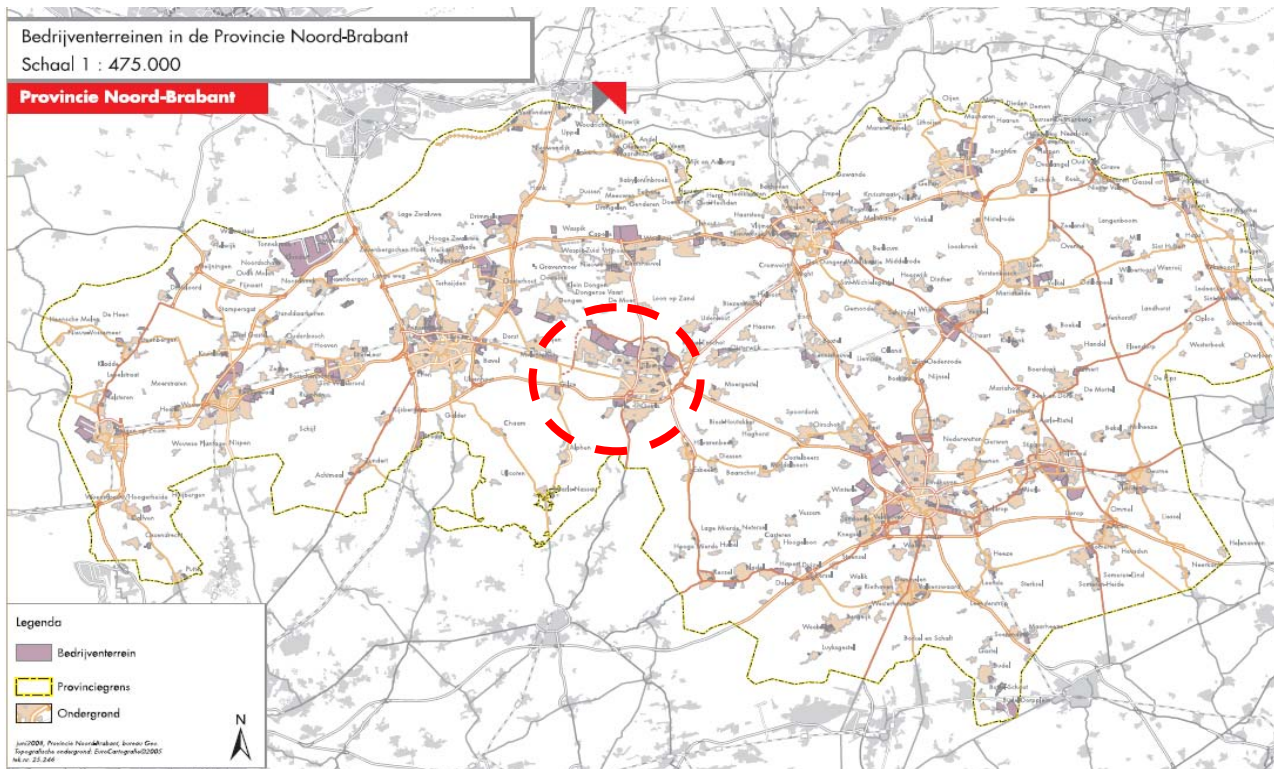
Uit de bovenstaande alinea's blijkt dat de planvorming voor het bedrijventerrein Vossenberg al geruime tijd loopt. Het op te stellen milieueffectrapport is weliswaar aan een geheel nieuwe m.e.r.-procedure gekoppeld, maar borduurt grotendeels voort op de uitgevoerde onderzoeken voor het MER 2007 en het vernietigde bestemmingsplan Vossenberg West II. Uiteraard worden de (milieu)onderzoeken, nut en noodzaak, beleidskaders en andere zaken geactualiseerd waar nodig of geheel opnieuw uitgevoerd.

## 1.1 Vossenberg West II in breder perspectief

### 1.1.1 *Ontwikkelingen bedrijventerreinen Noord-Brabant*

Van oudsher bestaat in de provincie Noord-Brabant veel industriële activiteit en aanverwante logistieke en zakelijke dienstverlening. Vanwege dit industriële karakter en de logistiek gunstige ligging heeft Brabant relatief veel bedrijventerreinen. Zo is circa 20 procent van de totale oppervlakte bedrijventerrein in Nederland in Brabant te vinden.

De meeste van de circa 600 Brabantse bedrijventerreinen bevinden zich in de stedelijke regio's, maar ook in de landelijke gebieden liggen van oudsher bedrijventerreinen. In onderstaande figuur is een overzicht gegeven van de ligging van de bedrijventerreinen in Noord-Brabant.



figuur 1 De bedrijventerreinen in Noord-Brabant met Tilburg omcirkeld.

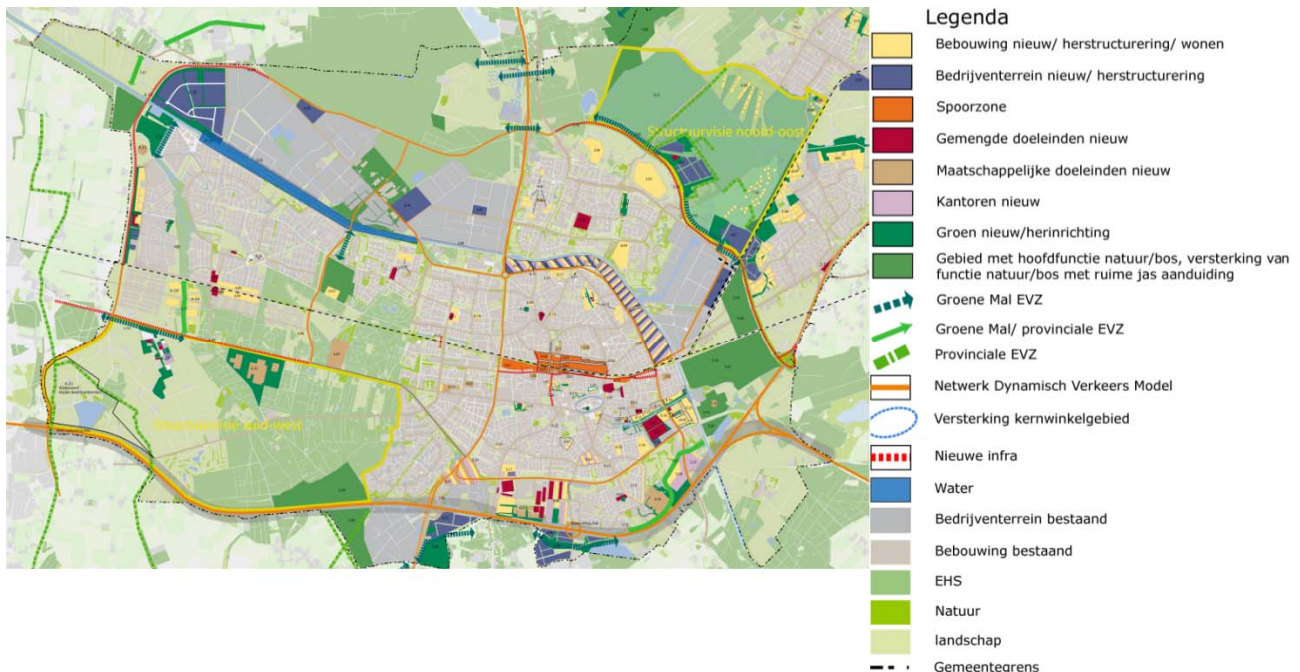
### 1.1.2 **Vraag naar bedrijventerreinen in de regio**

In de regio Breda - Tilburg is in de periode 2005 tot 2020 behoefte aan ongeveer 1500 hectare bruto bedrijventerrein (Uitwerkingsplan Stedelijke regio Breda - Tilburg, . Hiervan zal circa 500 ha gerealiseerd worden door intensivering van bestaande en in aanbouw zijnde locaties en 1.000 ha in de vorm van nieuw te ontwikkelen locaties. Ongeveer een derde van deze behoefte zal gerealiseerd worden in de gemeente Tilburg. Voor de gemeente Tilburg betekent dit dat de behoefte tot 2020 geraamd wordt op ongeveer 500 ha bruto of 300 ha netto. Bij deze regionale behoefte is er al vanuit gegaan dat Vossenberg West II gerealiseerd wordt. De vraag overstijgt dus ook met Vossenberg West II het aanbod. Realisatie van Vossenberg West II is in die zin dus gerechtvaardigd.

### 1.1.3 **Bedrijventerreinenbeleid in Tilburg**

Van de grote steden in Brabant heeft Tilburg het grootste areaal aan bedrijventerreinen. Het bedrijventerreinenbeleid van de gemeente staat ten dienste van de algemene doelstelling om de regionale economische structuur duurzaam te versterken. Dit is nodig om voor de lange termijn voldoende gedifferentieerde werkgelegenheid beschikbaar te hebben voor de beroepsbevolking van de stad en omliggende regio. Deze regionale component is de reden dat de bedrijventerreinenplanning tot stand komt in nauw overleg met de regiogemeenten en onder auspiciën van de provincie Noord-Brabant in het Regionale Planningsoverleg (RPO).

In de "Ruimtelijke structuurvisie Tilburg 2020" is aangegeven waar de bedrijventerreinen binnen Tilburg zich op dit moment bevinden, waar revitalisering en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen plaats zal vinden en waar nieuwe bedrijventerreinen zijn voorzien, zoals Vossenberg-West II. In figuur 2 is zichtbaar dat de grootste concentratie van bedrijventerreinen in Tilburg zich ten noorden van het kanaal en specifiek in de noordwesthoek van de gemeente bevindt. Hier is een aantal bedrijventerreinen gelegen die geschikt zijn voor grootschalige bedrijvigheid waaronder Vossenberg.



figuur 2 De bestaande bedrijventerreinen en herstructurering- uit te breiden bedrijventerrein (blauwe gebieden) in Tilburg

Het bedrijventerreinenbeleid van de gemeente, zoals onder andere vastgelegd in de beleidsnota 'Ruimte voor bedrijven', heeft als doel dat in Tilburg continu een voldoende en gedifferentieerd aanbod van bedrijfslocaties bestaat, zodat de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtevraag van bedrijven kan worden geacommodeerd. Feitelijk is dit proces al meer dan een eeuw gaande. In Tilburg wordt onderscheid gemaakt worden in vier ruimtelijke deelgebieden:

1. Bedrijventerreinen binnen de Oude Stad (begrensd door de Ringbaan Zuid, - West en het Wilhelminakanaal).
2. Bestaande bedrijventerreinen buiten de Oude Stad (zoals Loven, Kraaiven, Vossenberg, Het Laar, Katsbogten en overige binnenwijkse bedrijventerreinen).
3. Nieuwe bedrijventerreinen als uitleggebieden (zoals Vossenberg West II en Tradepark 58).
4. Bedrijventerreinen in de regio (lokale terreinen in de omliggende landelijke gemeenten).

Per ruimtelijk deelgebied is sprake van een ander proces omtrent de bedrijventerreinen. Voor de bedrijventerreinen binnen de Oude Stad geldt als voornaamste proces de transformatie van bedrijventerrein naar woon- of gemengde functies. Voor de bestaande bedrijventerreinen buiten de Oude Stad is geen sprake van transformatie, maar wel van herstructurering (bijvoorbeeld via parkmanagement) om zo deze locaties toekomstvast en vitaal te houden. Ten aanzien van de bedrijventerreinen in de regio geldt dat deze bedoeld zijn voor kavels tot 5.000 m<sup>2</sup>. Als bedrijven daar 'uit hun jasje groeien' moet zo'n bedrijf in principe een plek zoeken op een bedrijventerrein in de stedelijke regio. Tilburg vervult hier een opvangfunctie in.

De afronding van het bedrijventerrein Vossenberg West vervult een tweeledig doel. Ten eerste wordt ruimte geboden aan groeiende bedrijven en aan veranderingen in de economische structuur (onder andere schaalvergroting en nieuwe combinaties tussen industrie en dienstverlening) die ruimtelijk eisen stelt die niet meer te realiseren zijn in bedrijfsgebouwen op bestaande bedrijventerreinen. Hiermee wordt met name bedoeld: logistieke bedrijven. Bedrijventerreinen, zoals Vossenberg West II, kunnen wel voldoen aan die specifieke ruimtelijke wensen. Daarnaast vervullen bedrijventerrein, zoals Vossenberg West II en Tradepark 58 ook een rol als opvangfunctie voor bedrijven vanuit de Oude Stad en vanuit de regio die niet optimaal op hun huidige locatie kunnen functioneren. Ook wordt op de nieuwe bedrijventerreinen de ruimte geboden

#### **1.1.4 Vraag naar bedrijventerreinen in Tilburg**

Voor Tilburg is het belangrijk om de ambities voor nieuwe en af te ronden bedrijventerreinen te richten op kansrijke bedrijventerreinensectoren, zoals logistiek, industrie/productie/assemblage en maintenance. De vernieuwende verbindingen tussen sectoren zorgen ook dat in Tilburg veel activiteiten te vinden zijn die veel toegevoegde waarde kunnen creëren in de keten van productontwikkeling tot levering van het eindproduct. Door op nieuwe bedrijventerreinen te voorzien in ruimte voor deze ontwikkelingen en deze bedrijvigheid wordt de economische structuur van Tilburg verbreed en versterkt. Deze nieuwe bedrijventerreinen dragen zo bij aan de economische ontwikkeling van de stad en behoud van duurzame groei van nieuwe werkgelegenheid voor met name lager- en middelbaar opgeleide werknemers, maar ook voor hoger opgeleiden.

##### **Gerealiseerde vraag naar bedrijfskavels in de periode 1999 - 2008**

Van 1999 tot 2008 heeft de gemeente Tilburg in totaal circa 135 hectare aan netto bedrijventerrein uitgegeven. Dit is gemiddeld circa 13.5 hectare per jaar. In deze 10 jaar zijn fluctuaties te zien geweest in de uitgiftecijfers. Zo was er een dip tussen 2002 en 2005, maar zijn de cijfers na 2005 tot 2008 weer aangetrokken. Deze fluctuaties zijn te wijten aan de economische conjunctuur, maar zeker ook aan de beperkte voorraad direct uitgeefbare kavels. De grootschalige uitgiftes zijn vooral voor rekening van de logistieke sector. Dit sluit aan bij het beleidsdoel om de positie van Tilburg als logistiek knooppunt te verstevigen.

##### **Verwachte vraag in de periode 2008 - 2020**

In 2008 heeft Stec voor de stedelijke regio Breda - Tilburg de markt voor bedrijventerreinen onderzocht. De vraag naar bedrijventerreinen komt uit een brede groep sectoren. Vanuit de traditionele bedrijventerreinsectoren is met name logistiek/groothandel in de periode tot en met 2020 een belangrijke en groeiende ruimtevrager. Voor circa 75% van de ruimtevragers geldt dat ze een kavel zoeken met een omvang van 5.000 m<sup>2</sup> of kleiner. Circa 25% vraagt dus om grotere kavels.

Voor de logistieke sector blijft een belangrijke ruimtevrager. Deze sector stelt specifieke eisen aan bedrijventerrein, zoals mogelijkheden voor bouwhoogtes tot 30 meter, kavels van 3 á 4 hectare voor 'kleinere' specialisten en grote kavels tot 10 hectare voor Europese distributiecentra (EDC's), kavels met mogelijkheden voor bedrijfsgebouwen van minimaal 35 meter diep en voldoende brede wegen. De logistieke sector heeft ook een groeiende behoefte aan multimodaal ontsloten bedrijventerreinen. Vooral vervoer van goederen over water wint aan populariteit. Bedrijventerreinen in de stedelijke regio die hieraan beantwoorden, zoals Vossenberg West II, hebben een sterke concurrentiepositie onder logistieke eindgebruikers, ontwikkelaars en beleggers.

Voor de periode 2008 - 2020 verwacht Stec voor Tilburg een ruimtevraag van circa 180 tot 220 hectare netto bedrijventerrein, dus gemiddeld 14 - 17 hectare netto per jaar. Deze cijfers zijn in lijn met eerdere ramingen die gebruikt zijn voor het opstellen van de ontwikkelprogramma's voor nieuwe bedrijventerreinen. Deze vraag om bedrijventerrein, met name in de logistieke sector, rechtvaardigt het voornemen voor de afronding van Vossenberg West in de vorm van het bedrijventerrein Vossenberg West II.

#### **1.1.5 Noodzaak voor langshaven en containerterminal**

Op dit moment beschikt Tilburg over een containerterminal (Barge terminal Tilburg) op het bedrijventerrein Loven. Hier worden containers van schepen op vrachtwagens overgebracht en andersom. Naar schatting worden er momenteel in Tilburg op jaarbasis circa 85.000 TEU (TEU is de aanduiding voor de afmetingen van containers) overgeslagen. Door een recente grondaankoop kan de capaciteit groeien tot 100.000 TEU per jaar. De beheerder van de terminal verwacht voor de komende jaren een groei tussen de 7 en de 15% per jaar. Bij een groei van 15% wordt het aantal van 100.000 TEU binnen twee jaar overschreden en bestaat er dus op korte termijn behoefte aan verhoogde overslagcapaciteit. In aanvulling hierop wordt in de Nota Mobiliteit (VROM, 2004) de verwachting uitgesproken dat de binnenlandse containervaart de komende jaren groeit met 7 tot 10% per jaar. Als deze voorspelde groei zich voortzet, zal er behoefte zijn aan overslagcapaciteit van minimaal 150.000 en



maximaal 300.000 TEU op lange termijn. De capaciteit van de bestaande terminal zal dus, ook met uitbreiding, binnen afzienbare tijd te klein zijn om aan de vraag te voldoen.

Voortkomend uit de noodzaak voor extra capaciteit voor containervervoer over het Wilhelminakanaal en om het logistieke profiel van Vossenberg West te versterken is in het bestemmingsplan Vossenberg West II een langshaven met containerterminal en zwaaiком voorzien. Zo wordt het totale bedrijventerrein Vossenberg multimodaal bereikbaar. Deze multimodaliteit is erg belangrijk voor logistieke bedrijven, het zorgt voor een duurzame ontsluiting en draagt bij aan de toekomstwaarde van het bedrijventerrein. Die multimodale bereikbaarheid zal ook een belangrijke bijdrage leveren aan stedelijke milieudoelstellingen, zoals het verminderen (van de groei) van het goederentransport over de weg (modal shift ten gunste van het vervoer over water) en minder vrachtautoverkeer over het stedelijke hoofdwegennet. Zonder realisatie van de langshaven en containerterminal moeten schepen doorvaren naar de containerterminal op Loven en dan via wegvervoer weer terug naar Vossenberg. De schepen moeten ook een langere afstand afleggen, in plaats van het kunnen keren bij Vossenberg middels de zwaaiком.

### **1.1.6 Vossenberg West II**

Vossenberg West II is een afronding van het reeds in ontwikkeling zijnde terrein Vossenberg West I. Vossenberg West I is reeds volledig in gebruik. De gemeente streeft ernaar om zo snel mogelijk te starten met de uitgifte van kavels op Vossenberg West II. Dit bedrijventerrein moet voorzien in de behoefte op middellange termijn (tot 2015). In totaal omvat Vossenberg West II circa 100 ha bruto (80 ha netto) bedrijventerrein. Vossenberg West II is multimodaal ontsloten via de weg: Noordwesttangent en ook via het water: Wilhelminakanaal. Beide modaliteiten voldoen aan de modernste maatstaven, daar zij nu worden aangelegd (Noordwesttangent) of worden opgewaardeerd (Wilhelminakanaal).

Dat Vossenberg West II gezien moet worden als een afronding van Vossenberg West I blijkt uit de opzet en doelgroep van het bedrijventerrein. De doelgroep bestaat uit grootschalige bedrijven, met name vanuit de logistieke sector, voor de kavels groter dan 2 hectare (waarvan enkele kavels groter dan 5 hectare zullen zijn). Daarnaast is ruimte voorzien voor kleinere logistieke bedrijven en productiebedrijven op kavels van 3.000 tot 20.000 m<sup>2</sup>. Voor de delen direct aan de Noordwesttangent gelden hogere beeldkwaliteitseisen. Thans is voor circa 58 hectare uitgeefbare grond een reservering of optie overeengekomen met bedrijven.

In de inleidende teksten bij dit hoofdstuk is reeds aangegeven dat de plannen van Vossenberg West II sinds 1993 in ontwikkeling zijn. Inmiddels is het 2011 en zijn er diverse uitgangspunten voor het bedrijventerrein gewijzigd, is voor bestemmingsplan twee keer door de Raad van State goedkeuring onthouden en is vier keer een m.e.r.-procedure doorlopen. Uitgangspunt voor de m.e.r.-procedure is om optimaal gebruik te maken van de voorgaande studies. Uiteraard worden de nodige (milieu)onderzoeken en andere aspecten geactualiseerd of opnieuw onderzocht.

Het vigerende bestemmingsplan ter plaatse van Vossenberg West II vormt het plan: 'Buitengebied, plan in hoofdzaak' uit 1954. Het gebied waar Vossenberg West II wordt ontwikkeld heeft altijd een overwegend agrarisch karakter gehad. Begin jaren negentig, toen de planvorming omtrent Vossenberg West II begon, werd het gebied gekenmerkt door glastuinbouw met veel aan- en afvoer van goederen. Gedurende de jaren negentig zijn deze kassen verdwenen en is de locatie in 2011 bouwrijp opgeleverd, zie figuur 3.



figuur 3 Bovenaanzicht glastuinbouw op locatie Vossenberg West II (boven), huidige situatie Vossenberg-West II (onder links) en 3D-view geplande situatie Vossenberg West II (onder rechts)

Het plangebied Vossenberg West II wordt aan de noord- en westzijde begrensd door de Noordwesttangent. De Noordwesttangent betreft een grotendeels aangelegde weg van 2x2 rijstroken. Met de aanleg van de Noordwesttangent, een initiatief van de gemeente Tilburg samen met de Provincie en het Rijk, wordt de rondweg om Tilburg voltooid. Aan de oostzijde van het plangebied ligt het bijna geheel uitgegeven bedrijventerrein Vossenberg West I. Aan de zuidzijde wordt het bedrijventerrein begrensd door het Wilhelminakanaal, dat opgewaard voor klasse IV schepen gaat worden (zie MER Wilhelminakanaal (Oranjewoud 2010), en de Vinx-woonwijk Reeshof.

## 1.2 Korte geschiedenis van het project

In de jaren negentig van de vorige eeuw is de ruimtelijke planvorming voor de woonwijk Reeshof, het industrieterrein Vossenberg en de Noordwesttangent vastgelegd in meerdere beleidsdocumenten en besluiten van de gemeente Tilburg én in provinciaal beleid. De aanleg van de woonwijk Reeshof en het bedrijventerrein Vossenberg zijn beiden rond 1980 gestart. Ook de afronding van de westvleugel van Tilburg met de woonwijk Koolhoven en het deelgebied Vossenberg West vindt gelijktijdig plaats. De visie op de ontwikkeling van de stad aan de westzijde van de stad is vastgelegd in het Stadsbeheerplan Tilburg uit 1989. De ontwikkeling van de stad Tilburg als een zogenaamd propellermodel (de Reeshof en Vossenberg kunnen gezien worden als de westelijke propeller die afgerond wordt door de ontsluitingsweg Noordwesttangent) met drie ontwikkelingsrichtingen Reeshof (west), Noordoost (Berkel-Enschot/Udenhout) en Goirle (zuid) wordt besproken in de Ontwikkelingsvisie Stadsregio Tilburg (1992) en deze stadsontwikkeling is overgenomen in de provinciale "Ruimtelijke regiovisie Breda-Tilburg" (1994). In 1993 zijn de structuurvisies "Over de Donge" waar de afronding van de Reeshof wordt uitgewerkt en de studie Stadsrand Noordwesttangent door het college vastgesteld.

### **Geschiedenis bedrijventerrein Vossenberg**

In 1980 is begonnen met de aanleg van Bedrijventerrein Vossenberg. Sinds de komst van FUJIFILM (in 1983) is het snel gegaan met de uitgifte van dit terrein. Het terrein heeft inmiddels een omvang van ongeveer 270 hectare. Vele grote productiebedrijven en logistieke dienstverleners zijn gevestigd op dit bedrijventerrein. Dit vormt Tilburgs grootste bedrijventerrein met in totaal ruim 200 bedrijven. Te denken valt hierbij aan Sony, Walsh Western, Iris Oyama, DHL/Epson, Ingram Micro en Versteijnen.

### **Vossenberg West II**

Vossenberg wordt uitgebreid en afgerond met bruto ruim 100 hectare grond (in de vorm van Vossenberg West II). Omdat de bedrijvigheid in Tilburg volop in ontwikkeling is, wordt zuinig omgegaan met de beschikbare gronden. Het profiel van het bedrijventerrein Vossenberg is historisch zo gegroeid en uiteindelijk ook vastgesteld in het beleid. Dat betekent dat niet alle bedrijven in aanmerking komen voor een kavel.

Het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Vossenberg West II is gericht op grootschalige en gemengde industriële bedrijven, met name in de milieucategorieën 3, 4 en wellicht 5, transportbedrijven en logistieke dienstverleners. Er geldt een beperking voor het geluid dat bedrijven mogen produceren: bedrijven die vallen onder de Wet geluidhinder mogen zich niet vestigen.

### **Geschiedenis van de woonwijk Reeshof**

De vinexwijk Reeshof dankt haar naam aan het voormalige landhuis "Reij's hof". Het landhuis stond in het huidige Reeshofpark, ten noordoosten van de hoek Reeshofdijk – Kamerikstraat/Kamerikpad (voormalige Reeshofweg). Vanuit hier is de ontginning van de Reeshof en omgeving begonnen. Het gebied Reeshof lag ver weg van de stad en had lange tijd geen waterleiding, tot eind 1970. Een mooi gebied met veel variatie, akkerbouw, weilanden, tuinderijen en rijk aan flora en fauna. De bevolking nam toe en de gemeente was genoodzaakt om te zoeken naar uitbreidingsgebieden voor woonruimte. De gemeente stelde vooraf duidelijk vast dat de Reeshof een eigen identiteit moest krijgen. Zelfstandigheid en diversiteit staan hoog in het vaandel. In 1978 startte de voorbereiding van het eerste deel van de Reeshof: Gesworen Hoek en kort daarop volgde Huibeven. Een oorspronkelijk dunbevolkt agrarisch gebied waar aan het eind van de 20e eeuw een grootschalige Vinex-wijk is gebouwd.

Was de woningbouw in eerste instantie vooral zaak van overheid en woningbouwcorporaties, in de jaren negentig werden er steeds vaker private partijen bij betrokken. Met het toenemen van de welvaart stijgen ook de architectonische ambities. Diversiteit wordt het uitgangspunt en dat is terug te zien in Tuindorp de Kievit en Leeuwerik met een rijkdom aan bouwstijlen. Het aantal bewoners neemt nog altijd toe en Reeshof is dan ook nog steeds volop in ontwikkeling. Momenteel worden de laatste woningbouwlocaties in de Reeshof bebouwd, te weten Koolhoven-oost zal de laatste woonwijk worden. De Reeshof herbergt nu circa 21% van de bevolking van Tilburg, 42.000 inwoners, drie winkelcentra en een NS-station.

## **1.3 Geschiedenis planvorming**

### **Een eerste m.e.r.-procedure in 1993**

Voor het bestemmingsplan Vossenberg West II zijn in het verleden reeds vier m.e.r.-procedures doorlopen, in 1993 (twee procedures), 2000 en in 2007. Het eerste MER betreft een onderzoek naar geschikte locaties voor het grootschalige bedrijventerrein Vossenberg West. Hier kwam de huidige locatie als beste naar voren. Dit was gekoppeld aan het Stadsregionaaluitwerkingsplan (SRUP).

Eind 1993 is vervolgens een m.e.r.-procedure doorlopen om de ontwikkeling van Vossenberg West mogelijk te maken (Heidemij, 1993). Het idee was dat het terrein beschikbaar zou worden gemaakt voor drie grootschalige bedrijven. Door gewijzigde uitgangspunten is dit plan niet doorggegaan.

In 1999 is een variantenstudie uitgevoerd (DHV) waarin voor de locatie van de haven in Vossenberg West. Dit betrof geen m.e.r.-procedure, maar dit product heeft wel als grondslag gediend voor de afweging van de locatie van de haven. Hier zijn drie kansrijke varianten onderzocht:

- een langshaven oostelijk van de Noordwesttangent;
- een insteekhaven loodrecht op de kanaal, oostelijk van de Noordwesttangent;
- een langshaven, westelijk van de Noordwesttangent

Geconcludeerd werd dat een haven ten westen van de Noordwesttangent niet mogelijk en wenselijk was vanwege een ecologische verbingszone. Ten aanzien van de keuze voor een insteekhaven of langshaven is na afweging van milieutechnische aspecten en kosten gekozen voor een langshaven.

In 2000 is vervolgens een nieuwe m.e.r.-procedure doorlopen (DHV, 2000). Bij het toetsingsadvies over het MER uit 2000 (DHV, 2000) heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) aangegeven dat de essentiële milieu-informatie voor besluitvorming aanwezig was. Door het onthouden van goedkeuring op het bijbehorende moederbesluit door de Raad van State (vanwege het niet gelijktijdig borgen van het geluidgezoneerde bedrijventerrein in andere relevant bestemmingsplannen) en diverse planwijzigingen heeft de gemeente gekozen in 2007 een nieuwe m.e.r.-procedure te doorlopen.

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan is in 2007 ook een nieuwe m.e.r.-procedure doorlopen (DHV, 2007). Dit MER bevatte alle essentiële milieu-informatie behorend bij het bestemmingsplan Vossenberg West II. Dit is ook bevestigd door het toetsingsadvies over het milieueffectrapport door de Commissie m.e.r. op 21 september 2007 (Cie. m.e.r., 2007).

#### **Vernietiging bestemmingsplan Vossenberg West II**

Op 22 december 2010, in zaaknummer 200905366/1/R3 heeft de Raad van State besloten over de goedkeuring van het bestemmingsplan "Vossenberg West II". Daarbij heeft de Raad van State het volgende opgemerkt:

- In de uitspraak worden de behoefte en de noodzaak van het bedrijventerrein, de locatiekeuze van de zwaairom en langshaven onderschreven.
- In het bestemmingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom ondanks de toenemende geluidbelasting vanwege het bedrijventerrein op de woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de bewoners in de woonwijk de Reeshof en de woning aan de Eindsestraat blijft gewaarborgd.
- Voorts is bij het berekenen van de geluidbelasting vanwege zowel het nieuwe bedrijventerrein Vossenberg West II als het bestaande bedrijventerrein De Wildert in Dongen op de gevel van de woning aan de Eindsestraat 122 ten onrechte uitgegaan van het geluidbeheerplan behorend bij het bestemmingsplan dat niet in de regels van het bestemmingsplan zelf is geborgd. Het bestemmingsplan bevatte onvoldoende maatregelen om de cumulatieve geluidbelasting te beperken.

Door de vernietiging van het bestemmingsplan Vossenberg West II door de Raad van State dient hiervoor een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld. Hoewel de argumentatie van de Raad van State om het bestemmingsplan te vernietigen geen directe betrekking op het bijbehorende MER had, wordt wel een nieuwe m.e.r.-procedure doorlopen.

#### **Relatie nieuwe m.e.r.-procedure met oude MER en bestemmingsplan**

Hoewel het bestemmingsplan Vossenberg West II door de Raad van State vernietigd is, is veel milieu-informatie vanuit het vorige MER (uit 2007) en het bestemmingsplan nog up to date en relevant. Hetzelfde geldt voor het voornemen en de aanleiding voor voltooiing van het bedrijventerrein en langshaven en containerterminal. Daarnaast geldt dat het terrein van het toekomstige bedrijventerrein reeds volledig bouwrijp is opgeleverd. Deze elementen zorgen ervoor dat het niet noodzakelijk is om een volledig nieuw MER op te stellen. Er kan immers wel gebruik worden gemaakt van een groot deel van de uitgevoerde onderzoeken en de uitgangspunten uit de MER van 2007. Wel wordt kritisch bekeken welke onderzoeken geactualiseerd dienen te worden of zelfs helemaal opnieuw uitgevoerd moeten worden. Ten slotte is ook sprake van enkele nieuwe thema's, die passen in de huidige tijdgeest, zoals gezondheid en duurzaamheid.

## 2 De m.e.r.-procedure

Het doel van milieu-effectrapportage (m.e.r.) is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om ten behoeve van het ontwikkelen van plannen en het nemen van besluiten inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen of te compenseren.

M.e.r. is geen doel op zich, maar vindt altijd plaats ten behoeve van het nemen van een besluit, bijvoorbeeld een bestemmingsplan. De m.e.r.-procedure kent een aantal stappen. De resultaten van het milieuonderzoek worden opgenomen in een milieueffectrapport (MER).

### 2.1 Verplichting tot milieueffectrapportage

In het kader van de realisatie van Vossenberg West II geldt een m.e.r.-plicht. Deze m.e.r.-plicht komt in eerste instantie voort uit de aanleg van de geplande haven. Conform de C-lijst<sup>1</sup> uit het Besluit m.e.r. is activiteit aanleg van een 'haven voor civiel gebruik voor de binnenscheepvaart', die 'bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer' m.e.r.-plichtig (activiteit C 4.1 uit het Besluit m.e.r.). Omdat sprake is van een directe bouwtitel na vaststelling van het bestemmingsplan voor Vossenberg West II is geen sprake van een kaderstellend plan en geldt voor de aanleg van de haven voor binnenscheepvaart een uitgebreide m.e.r.-procedure (conform kolom 4 van het Besluit m.e.r.).

Daarnaast is de realisatie van het bedrijventerrein zelf m.e.r.-beoordelingsplichtig. Dit volgt uit de D-lijst van het Besluit m.e.r., waar de aanleg, wijziging of uitbreiding van een bedrijventerrein met een oppervlakte van meer dan 75 hectare m.e.r.-beoordelingsplichtig (activiteit D 11.3 uit het Besluit m.e.r.). Hoewel de aanleg van het bedrijventerrein in eerste instantie dus niet direct m.e.r.-plichtig is, kiest de gemeente ervoor deze m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit direct mee te nemen in één MER.

**Gevolgen van de wijziging van het Besluit m.e.r. in het voorjaar van 2011 voor deze m.e.r.-procedure**  
In het voorjaar van 2011 wordt het Besluit m.e.r. ingrijpend gewijzigd. De veranderingen betreffen een herindeling van de categorieën in de C- en D-lijst en het benadrukken van het indicatieve karakter van de drempelwaarden uit de D-lijst. Voor de m.e.r.-procedure voor Vossenberg West II verandert er niets. Hoewel de aanleg, wijziging en uitbreiding van bedrijventerreinen uit de C-lijst (dus direct m.e.r.-plichtig) is weggehaald blijft de categorie gehandhaafd in de D-lijst met als drempelwaarde 75 hectare of groter. Het nummer van de categorie verandert waarschijnlijk van 11.3 in 11.2

Voor de 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een haven voor de binnenscheepvaart' verandert er niets. De activiteit blijft genoemd in de C-lijst en houdt als nummer 4.1.

Zowel de aanleg van het bedrijventerrein als de aanleg van een haven voor binnenscheepvaart worden vastgelegd in hetzelfde ruimtelijk besluit, het bestemmingsplan Vossenberg West II. Hier wordt dus één m.e.r.-procedure voor doorlopen, die valt onder de regels van de uitgebreide (besluit-)m.e.r.-procedure.

### 2.2 Bevoegd gezag

De m.e.r.-procedure voor Vossenberg West II wordt doorlopen, conform de Wet milieubeheer, in samenhang met de procedures van het bestemmingsplan, conform de Wet ruimtelijke ordening.

Het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure is:

- Gemeenteraad van de gemeente Tilburg

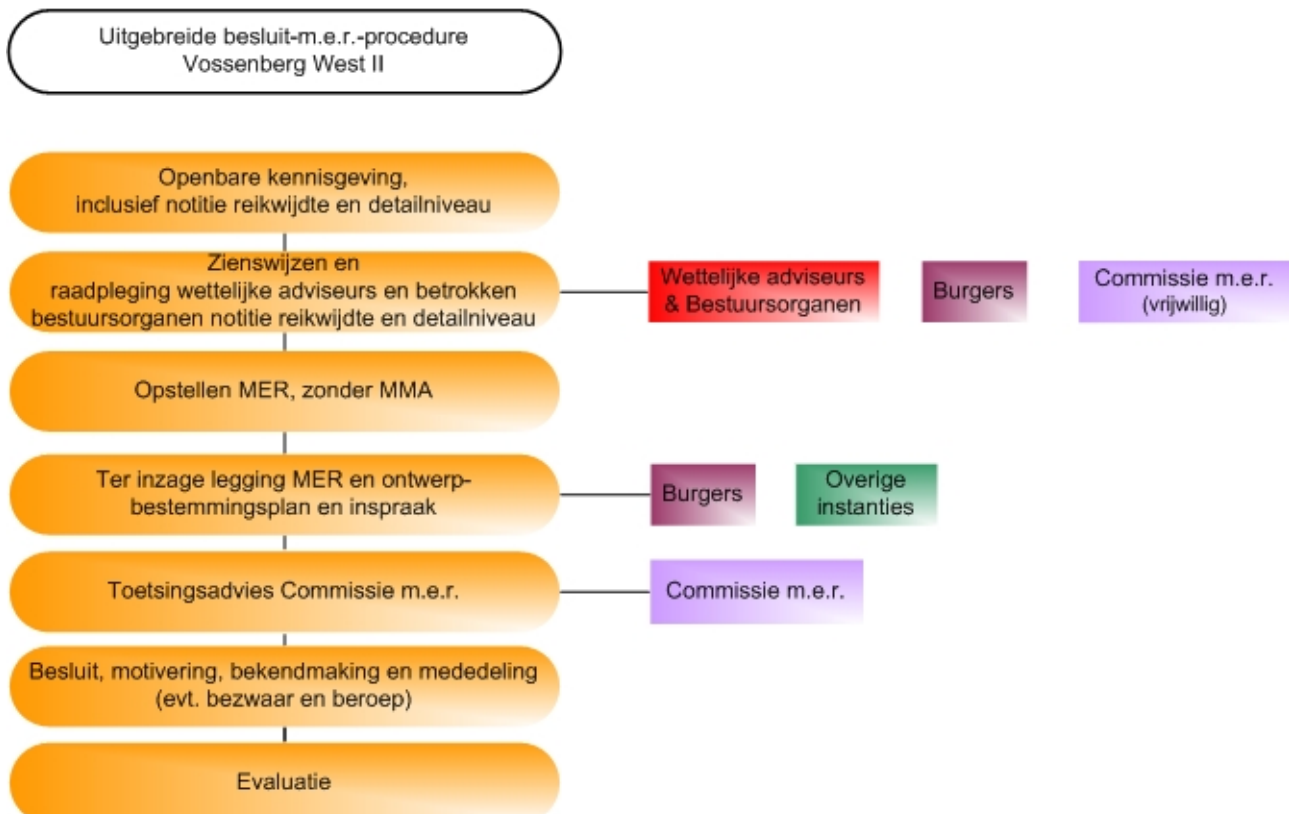
<sup>1</sup> In de C-lijst van het Besluit m.e.r. worden de m.e.r.-plichtige activiteiten beschreven, in de D-lijst worden de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten beschreven.

Het bevoegd gezag is tevens degene die het milieueffectrapport moet maken. Er is bij dit project geen sprake van een externe partij (initiatiefnemer) als degene die de betreffende activiteit wil ondernemen.

### 2.3 De stappen in een uitgebreide m.e.r.-procedure

In figuur 4 is de wettelijke m.e.r.-procedure geschematiseerd weergegeven. Per stap is ook aangegeven welke partijen in ieder geval betrokken moeten worden. Het voortraject van de m.e.r.-procedure is door de wetgever grotendeels vormvrij gelaten. Verplichte stappen zijn een openbare kennisgeving waarin vermeld staat wat het voornemen van het project betreft, waar en hoe lang informatie (in dit geval de notitie reikwijdte en detailniveau) ter inzage ligt en hoe een ieder op dit stuk een zienswijze kan indienen, zie hiervoor paragraaf 2.5.

In het voortraject van de m.e.r.-procedure is een advies van de Commissie m.e.r. niet verplicht. In deze m.e.r.-procedure wordt de Commissie m.e.r. wel om advies gevraagd. Op basis van het advies van de Commissie m.e.r., de ingebrachte zienswijzen en de adviezen van de wettelijke adviseurs en bestuursorganen wordt het milieueffectrapport opgesteld.



figuur 4 Globale stappen in de uitgebreide m.e.r.-procedure

### 2.4 Notitie reikwijdte en detailniveau

In deze notitie reikwijdte en detailniveau geeft het bevoegd gezag aan wat de mogelijke manieren zijn om het project te kunnen realiseren. In m.e.r.-termen zijn dit de alternatieven.

Het is de bedoeling om in het MER alleen realistische, haalbare en kansrijke alternatieven te beschouwen. Deze notitie Reikwijdte en detailniveau heeft mede als doel te beschrijven welke alternatieven wel, en welke niet verder zullen worden onderzocht.

Tevens is in deze Notitie reikwijdte en detailniveau aangegeven welke milieuonderwerpen in het milieueffectrapport zullen worden onderzocht. De notitie reikwijdte en detailniveau wordt door het

bevoegd gezag openbaar gemaakt waarop een ieder zienswijzen naar voren brengen. Hierop wordt in paragraaf 2.5 nader ingegaan.

De publicatie van de notitie reikwijdte en detailniveau vormt het formele begin van deze m.e.r.-procedure.

## **2.5 Zienswijzen indienen op deze notitie reikwijdte en detailniveau**

### **Hoe kunt u een zienswijze naar voren brengen?**

Deze notitie reikwijdte en detailniveau wordt zes weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk voor een ieder om schriftelijk of mondeling een zienswijze in te dienen. In uw zienswijze kunt u aangeven of de reikwijdte en het detailniveau van de voorgenomen onderzoeken aangepast dient te worden.

Op dit moment in de procedure gaat het niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Deze vraag komt pas aan de orde in het vervolg van deze procedure, na publicatie van het milieueffectrapport tezamen met het ontwerp-bestemmingsplan.

Schriftelijke zienswijzen op deze Notitie Reikwijdte en detailniveau kunnen gericht worden aan:

Gemeente Tilburg  
o.v.v. zienswijze notitie reikwijdte en detailniveau Vossenberg West II  
Postbus 90155  
5000 LL Tilburg

### **Wat gebeurt er met uw reactie?**

De zienswijzen worden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage toegezonden die deze zoveel mogelijk zal betrekken bij de advisering over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. In een Nota van beantwoording wordt opgenomen op welke wijze de zienswijzen worden betrokken in het MER en verdere planvorming. U krijgt hierover schriftelijk bericht. Een definitieve notitie reikwijdte en detailniveau, inclusief adviezen van wettelijke adviseurs, bestuursorganen, de Commissie voor de milieueffectrapportage en de diverse zienswijzen, wordt hierna vastgesteld.

Het MER zal te zijner tijd tegelijk met de ontwerp bestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Een ieder wordt dan in de gelegenheid gesteld zijn zienswijze naar voren te brengen. Uiteindelijk neemt de gemeenteraad van Tilburg een besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan.

## 3 De voorgenomen activiteit en alternatieven in het MER

### 3.1 De voorgenomen activiteit

#### Beoogde bedrijfssegmenten

Vossenberg West II is gericht op grootschalige en gemengde industriële bedrijven in de milieucategorieën 3, 4 en wellicht milieucategorie 5, transportbedrijven en logistieke dienstverleners, uitgezonderd bedrijven die vallen onder de Wet geluidhinder. De ruimtebehoefte van beoogde bedrijven gaat verder dan traditionele productie en opslagruimte. Er is bij deze bedrijven in toenemende mate behoefte aan ruimte voor kantoor- en researchactiviteiten. Bij het verkavelen van het terrein zal het accent liggen op kavels vanaf 1 hectare.

Aangezien flexibiliteit gewenst is en er behalve voor de primaire doelgroep ook ruimte benodigd is voor toeleveringsbedrijven, zal er naast grootschalige bedrijvigheid ook gericht worden op kleinschalige bedrijvigheid en kleinere kavels van minimaal 2.500 m<sup>2</sup>.

De logistieke bedrijven worden bij voorkeur gevestigd langs de aan te leggen Noordwesttangent, centraal of in het noordoosten van het plangebied. Het gaat hier om relatief grote kavels. Specifieke aandacht vraagt de invulling van de zone langs het Wilhelminakanaal. Dit zuidoostelijke deel van het plangebied bevat kleinere kavels voor bedrijven met milieucategorie 3 ('lichtere' bedrijven) vanwege de aanwezigheid van de woonbebouwing van de Reeshof.

#### Haven en terminal

Onderdeel van Vossenberg West II is de aanleg van een haven met bijbehorende container-terminal. De haven moet geschikt zijn voor schepen tot 1.500 ton. Het maatgevende schip dat de haven aan moet kunnen doen is van CEMT-klasse IV. Deze klassen bevat momenteel vooral schepen tot 85 m, maar dit zal in de toekomst 105 m worden. De dimensies van haven en zwaairom gaan dan ook uit van schepen met een maximale lengte van 105 m.

Er zal geen laden en lossen in de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur) plaatsvinden. Tevens zal er een lichtplan worden opgesteld door de exploitant van de containerterminal, zodat eventuele overlast voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt wordt.

De haven krijgt een kadelengete van ongeveer 240 m. Verder wordt een zwaairom aangelegd in het Wilhelminakanaal met een diameter van 136,5 m, zodat schepen kunnen keren. De zwaairom krijgt een ecologische invulling. Zo komen er palen die de stuwing van boten tegengaan, zodat de oevers (die natuurvriendelijk worden uitgerust: plasdras) beschermd worden.

### 3.2 Alternatieven in dit MER

In een milieueffectrapportage moet onderzoek worden gedaan naar de milieugevolgen van de mogelijk manieren voor het realiseren van de voorgenomen activiteit. Deze mogelijkheden worden in een MER aangeduid als *alternatieven*. In principe moeten in een MER alle 'redelijkerwijs te beschouwen' alternatieven aan de orde komen.

#### 3.2.1 Alternatieven in historisch perspectief

##### Alternatieve locaties voor het bedrijventerrein

In het kader van de ontwikkeling van Vossenberg West II zijn reeds vier m.e.r.-procedures doorlopen (in 1993 (twee procedures), 2000 en in 2007, zie paragraaf 1.3). In deze m.e.r.-procedures en andere onderzoeken (zoals de Variantenstudie Haven Vossenberg West II, DHV 1999) heeft reeds grondig onderzoek plaatsgevonden naar mogelijke alternatieve locaties voor de haven en het bedrijventerrein. Alternatieve locaties voor beide ontwikkelingen zijn niet mogelijk, vanwege enkele beperkende aspecten:



- buiten de Noordwesttangent is de ruimtelijke ontwikkeling van Tilburg beperkt door Ecologische Verbindingszone (EVZ);
- de containerterminal is gebonden aan een grote (binnen)vaarweg;
- de Reeshof beperkt de mogelijkheden van bedrijfskavels ten zuiden van het kanaal.

Vanwege bovenstaande aspecten, het reeds bouwrijp zijn van het voorgenomen plangebied voor Vossenberg West II en het benadrukken van de deugdelijke motivatie voor de afweging voor de huidige locatie van de langshaven en zwaikom door de Raad van State is het niet zinvol locatiealternatieven te onderzoeken in deze m.e.r.-procedure.

#### **Alternatieve inrichtingsstructuur van het bedrijventerrein**

De keuze voor de inrichting van het terrein volgens de voorgenomen activiteit is tot stand gekomen middels het zo optimaal mogelijk lokaliseren van de bedrijvenskavels en –klasseverdeling, zodat een minimale geluidbelasting naar de omgeving ontstaat. Ook de containerterminal is vanuit dit oogpunt op de optimale locatie geplaatst, namelijk zo ver mogelijk weg van grote bebouwingsconcentraties.

De verkeer-, water- en groenstructuur voor Vossenberg West II staan reeds vast, zie figuur 5. Bij de ontsluitingsstructuren op het terrein zelf zijn de bestaande historische structuren zoveel mogelijk aangehouden als leidend principe. De hoofdontsluiting van het terrein vindt plaats via de aansluiting op de Noordwesttangent, die ook voor het bestaande Vossenberg I gerealiseerd wordt. Een alternatieve aansluiting ligt niet voor de hand, niet alleen omdat meerdere aansluitingen de doorstroming op de Noordwesttangent niet bevorderen, maar ook omdat de Tangent na de geplande aansluiting steeds meer op een verhoogd dijklichaam komt te liggen in verband met de brug over het kanaal waar de Tangent overheen moet. Deze factoren leiden ertoe dat voor de interne inrichting van het terrein geen zinvolle ruimtelijke alternatieven zijn op te stellen. Dit argument wordt verder versterkt door het gegeven dat het terrein reeds bouwrijp is opgeleverd, inclusief verkeerstructuur.



figuur 5 Verkeerstructuur (links) en water- en groenstructuur (rechts) bij Vossenberg West II

#### **Eén alternatief**

Voor deze m.e.r.-procedure wordt uitgegaan van één alternatief. In bovenstaande alinea's is beschreven waarom dit gerechtvaardigd is. Tevens geldt dat de ontwikkeling van Vossenberg West II in 1993 ingezet en dat in vergelijking met de eerdere plannen er gesproken kan worden van het verkleinen van de milieueffecten van de voorgenomen activiteiten: Vossenberg West II wordt zo optimaal mogelijk ingepast naast de Reeshof, de woningen aan de noordzijde en de Ecologische Verbindingszone aan de westzijde. Deze m.e.r.-procedure en bijbehorend ruimtelijk plan vormt het sluitstuk van deze langlopende planontwikkeling. Dit betekent niet dat alles al vastligt op Vossenberg West II. De beschrijving zoals opgenomen in paragraaf 3.1 geldt uiteraard wel, maar hierbinnen zijn nog diverse variaties mogelijk. Deze worden besproken in paragraaf 3.3.

### **3.3 Variaties binnen het alternatief**

Binnen het alternatief, zoals weergegeven in paragraaf 3.2, zijn variaties mogelijk. Voor Vossenbergh West II betreft dit variaties die betrekking hebben op de aanwezige milieucategorieën. Er is reeds aangegeven dat de milieucategorieën 3, 4 goed inpasbaar zijn op dit bedrijventerrein. Of milieucategorie 5 inpasbaar is, is onderwerp van onderzoek. Er worden in het MER variaties met de diverse milieucategorieën beschouwd. Deze variaties zijn er op gericht het MER te laten bijdragen aan keuzes die bij de verdere uitwerking van de plannen moeten worden gemaakt. Het MER kan er zo toe bijdragen dat in het plangebied zelf, maar ook in de omgeving een goed woon-, werk- en leefklimaat kan worden gerealiseerd.

Naast de variaties op het gebied van milieuzonering kunnen er uit de diverse (milieuonderzoeken) aanbevelingen komen om de leef-/milieukwaliteit te optimaliseren, zoals (de hoogte van) geluidswallen, mitigerende maatregelen bij de containerterminal, etc.. Deze maatregelen worden in het MER benoemd en geanalyseerd.

Gelijktijdig met deze notitie reikwijdte en detailniveau wordt een (landelijke) discussie gevoerd omtrent de borging van cumulatie van geluid in bestemmingsplannen. Dit omdat de redenen voor de Raad van State voor vernietiging van het bestemmingsplan Vossenbergh West II omtrent de borging van cumulatie van geluid ging. Thans wordt er vanuit gegaan dat dit geen consequenties heeft voor deze m.e.r.-procedure en dat dit sec betrekking heeft op de borging in het bestemmingsplan. Mocht de discussie omtrent geluid leiden tot nieuwe varianten dan zal dit in het MER worden beschreven.

## 4 Plangebied, studiegebied en referentiesituatie voor het MER

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het plangebied en het studiegebied van het project Vossenberg West II. Daarnaast wordt ook een beschrijving gegeven van ontwikkelingen die in de referentiesituatie (2020) voor het MER zitten.

### 4.1 Plangebied en studiegebied

Het plangebied is het gebied waar de voorgenomen activiteiten (bedrijventerrein, inclusief langshaven en zwaaiком) betrekking op hebben. Dit is het gebied dat wordt vastgelegd in het bestemmingsplan, zie figuur 6.



figuur 6 Weergave van het plangebied

Naast het plangebied is er ook sprake van een studiegebied voor het project. Dit studiegebied betreft het gebied tot waar de voorgenomen activiteiten als gevolg van de aanleg van het bedrijventerrein, inclusief haven, nog effecten kunnen sorteren.

De voorgenomen activiteiten op het bedrijventerrein hebben bijvoorbeeld een grote impact op de geluidbelasting en de verkeersstromen binnen Tilburg-noord. Het is dan ook de verwachting dat voor deze thema's de grootste studiegebieden gehanteerd moeten worden. Voor andere (milieu)aspecten is het studiegebied kleiner. Zo geldt bijvoorbeeld voor het aspect bodem dat het studiegebied in de

praktijk niet groter zal zijn dan het plangebied, omdat dit een zeer lokaal effect geeft. Het studiegebied is dus per milieuthema verschillend.

Naast de effecten van de voorgenomen activiteiten bij Vossenberg West II kunnen andere projecten een impact hebben op de ontwikkeling van Vossenberg West II. Enkele van deze projecten zijn beschreven in paragraaf 4.4.

## 4.2 Referentiesituatie voor Vossenberg West II

De milieugevolgen van de voorgenomen activiteit worden in het MER vergeleken met de referentiesituatie. Dit is die situatie die in 2020 zal zijn ontstaan op basis van de huidige situatie en het realiseren van vastgestelde (ruimtelijke) plannen, de zogenaamde 'autonome ontwikkeling'. Maatregelen en ruimtelijke plannen, waarover reeds juridische besluitvorming heeft plaatsgevonden, worden in de referentiesituatie voor het MER meegenomen. Hieronder worden ook de plannen voor de realisatie van de Noordwesttangent en het opwaarderen van het Wilhelminakanaal verstaan.

In het MER wordt uitgebreid aandacht besteed aan de (milieu)situatie in de referentiesituatie voor de verschillende (milieu)thema's.

### 4.2.1 *Gebruik van een dubbele referentie*

Voor de m.e.r.-procedure voor Vossenberg West II is er qua referentiesituatie sprake van een bijzondere situatie. Gebruikelijk is het om de feitelijk juridische situatie toe te passen. Dit betekent dat als juridische basis het bestemmingsplan 'Buitengebied, plan in hoofdzaak' uit 1954 moet dienen. De agrarische bestemmingen en het agrarische karakter, zoals kassenbouw zijn thans verdwenen, doordat het bedrijventerrein reeds bouwrijp is gemaakt. Op basis van de onderzoeken van het vernietigde bestemmingsplan en MER is de situatie voor het bouwrijp maken reeds beschreven. Maar om volledig te zijn wordt nu ook ingegaan op de situatie met het bouwrijp opgeleverde plangebied voor Vossenberg West II. In zekere zin is er dus sprake van een dubbele referentie die gehanteerd wordt in het MER. Met name voor de onderzoeken in de ondergrond (bodem, archeologie) en op het maaiveld (water, ecologie) is het gebruik van een dubbele referentie relevant.

## 5 Beoordelingskader voor het MER

### 5.1 Mogelijke effecten

De mogelijke milieugevolgen van de voorgenomen activiteiten bij Vossenberg West II kunnen als volgt worden ingedeeld:

- effecten op bestaande waarden en functies binnen het plangebied;
- effecten van de voorgenomen activiteiten op de omgeving

#### Effecten op bestaande waarden en functies binnen het plangebied

Vossenberg West II is gelegen onder andere nabij de Noordwesttangent, het Wilhelminakanaal en andere bedrijventerreinen. Deze hebben hun impact op de realisatie van Vossenberg West II, bijvoorbeeld op het gebied van luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid. Daarnaast heeft de ontwikkeling van Vossenberg West II zelf ook impact op de aanwezige waarden in het plangebied, zoals natuurwaarden, cultuurhistorische of archeologische waarde en functies.

#### Effecten van de voorgenomen activiteiten op de omgeving

De voorgenomen activiteiten hebben effecten op de omgeving. Zo zorgt de ontwikkeling van Vossenberg West II voor effecten van luchtkwaliteit, geluid, verkeer op de omgeving. Deze effecten worden in het MER gedetailleerd onderzocht.

### 5.2 In het MER te onderzoeken milieugevolgen

#### 5.2.1 Effectbeschrijving en beoordelingskader

##### Effectbeschrijving

In het MER worden de effecten, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) beschreven. Dit betreft met name verkeer, geluid, lucht en externe veiligheid. In de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend).

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied (zie de definities in hoofdstuk vier).

##### Beoordelingskader

De beschrijving en de beoordeling van de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen in het MER vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)aspecten. Het totaal aan aspecten en criteria vormt het beoordelingskader. In tabel 1 is een voorlopig beoordelingskader weergegeven. Daarnaast vindt in het MER een beoordeling van de doelrealisatie plaats, ofwel in welke mate geven de varianten invulling aan de gestelde doelen. In de volgende paragrafen is per thema een globale beschrijving van de verwachte effecten gegeven.

tabel 1 beoordelingskader MER: thema's en aspecten

Thema	Aspect
Verkeer	Mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid
Geluid	Geluidbelast oppervlak / geluidgehinderden / effecten op EHS
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit: stikstofdioxide en fijn stof
Externe veiligheid	Externe veiligheid: plaatsgebonden risico en groepsrisico
Ruimtelijke kwaliteit	Gebruikswaarde, belevingswaarde, toekomstwaarde en barrièrewerking
Bodem en water	Bodemopbouw, bodemkwaliteit, waterstructuur, grondwater en waterkwaliteit
Ecologie	Beschermde gebieden, beschermde soorten, ecologische relaties
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Archeologische waarden, verwachtingswaarden, cultuurhistorische waarden, stedelijk landschap en barrièrewerking
Overige hinderaspecten	Lichthinder en kabels en leidingen
Hinder tijdens aanleg	Trillingen
Duurzaamheid	Grondstoffen, energie en toekomstwaarde
Gezondheid	Gecumuleerde impact (kwalitatief) van diverse milieuaspecten

De onderscheidende (milieu)thema's voor dit MER zijn:

- Verkeer
- Geluid
- Luchtkwaliteit
- Externe veiligheid

Voor deze aspecten wordt dan ook een geheel nieuw onderzoek uitgevoerd. De onderzoeken voor de overige aspecten hebben een meer actualiserend karakter.

### **Verkeer**

Op het gebied van verkeer en vervoer worden de volgende onderdelen onderzocht:

- Mobiliteit;
- Bereikbaarheid;
- Verkeersveiligheid.

Mobiliteit wordt uitgedrukt in het aantal verplaatsingen per vervoerwijze. Dit volgt uit de modeloefeningen. Hiervoor wordt het verkeersmodel van de gemeente Tilburg gebruikt. Essentie is dat een helder beeld wordt gegeven van de toe- en afname van verkeer op de bepalende routes in het studiegebied, dit geldt zowel voor wegverkeer als scheepvaartverkeer. Hiervoor wordt een inschatting gemaakt van het aantal verkeersbewegingen en de toename als gevolg van de geplande ontwikkelingen.

In het MER worden ook de aspecten bereikbaarheid en verkeersveiligheid nader onderzocht. Bepalend is in eerste instantie de verkeersaantrekkende werking als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen.

### **Geluid**

De ontwikkeling van Vossenberg-West II heeft op verschillende manieren effecten op de geluidbelasting in de omgeving. Er is mogelijk sprake van akoestisch ruimtebeslag door de activiteiten op het bedrijventerrein. Tevens zal de vestiging van bedrijvigheid leiden tot meer verkeer, waaronder ook vrachtverkeer. Gezien de nabijheid van de woonwijk De Reeshof en woningen aan de noordzijde is het van belang dat de geluidbelasting nader wordt berekend en beschouwd. In het MER worden zowel de geluidproducerende activiteiten op het toekomstige bedrijventerrein, alsmede de geluidproductie vanuit de omgeving beschouwd voor zover relevant voor wijziging van de woonkwaliteit van omliggende woningen (door cumulatie).

### **Luchtkwaliteit**

Bij de planontwikkeling Vossenberg West II zijn de lokale wegen, de Noordwesttangent, het scheepvaartverkeer op het Wilhelminakanaal, de bestaande bedrijfsbronnen van het bedrijventerrein Vossenberg en de toekomstige bedrijfsbronnen van Vossenberg West II van belang. Deze worden in samenhang beschouwd in het MER, waarbij de nadruk ligt op de stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Voor de kleinste fijn stofdeeltjes (PM<sub>2,5</sub>) zal een kwalitatieve onderbouwing worden gegeven.

### **Externe veiligheid**

Vossenberg West II is gedeeltelijk bedoeld voor het onderbrengen van risicovolle activiteiten. Hier zal in het MER op ingegaan worden. Bovendien zijn in de omgeving van het plangebied enkele bestaande risicovolle activiteiten gelegen. Het gaat hierbij onder meer om het risico ten gevolge van de Noordwesttangent en de hogedruk aardgasleiding die in het plangebied zijn gelegen. Het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze activiteiten zal worden meegenomen in het MER.

### **Ruimtelijke kwaliteit**

In het MER wordt kwalitatief ingegaan op de aspecten gebruikswaarde, belevingswaarde, toekomstwaarde en barrièrewerking van het bedrijventerrein.

### **Ecologie**

De voorgenomen activiteiten worden getoetst op de impact op ecologie met de bijbehorende aspecten: ruimtebeslag, verstoring en versnippering van de aanwezige ecologische structuren. In het MER wordt hier nader op ingegaan. Het plangebied is niet gelegen in de nabijheid van Natura2000 gebied. De

voorgenomen activiteiten hebben geen effect op Natura2000-gebieden. Hierbij wordt uitgegaan van de onderzoeken die reeds voor het MER 2007 of het bestemmingsplan zijn verricht.

### **Water**

Op het gebied van water wordt gebruik gemaakt van de uitgevoerde onderzoeken voor het vorige MER en bestemmingplan. Dit betreft onder andere het onderzoek: Bodemkundig/hydrologisch onderzoek, met advies duurzaam stedelijk waterbeheer Vossenberg West II, (ARCADIS, 2005). Tijdens de overleggen omtrent de watertoets met het waterschap Brabantse Delta zijn de volgende uitgangspunten bepaald:

- zoveel mogelijk vermijden van ontwatering door middel van het verlagen van de grondwaterstand. Voor zover de benodigde ontwatering onvoldoende is wordt deze gecreëerd door ophoging;
- gebruik van milieuvriendelijke materiaalsoorten zoals kunststof dakgoten, vervangende houtsoorten voor tropisch hardhout e.d.;
- het oppervlaktewaterpeil buiten het plangebied wordt niet beïnvloed, ook niet door de aanleg van de zwaairom;
- aanleg volledig gescheiden systeem;
- gebiedseigen (hemel)water zo veel mogelijk vasthouden en infiltreren;
- water van daken kan direct worden geleid naar retentie- - infiltratievoorzieningen;
- water van verhardingen stroomt eerst door infiltratiestroken langs de wegen, waar het water gezuiverd wordt door middel van een bodempassage;
- voor het plangebied wordt berging gemaakt die geschikt is voor buien die vallen met een herhaling van 1 maal per 10 jaar;
- de afvoercapaciteit is afgestemd op een bui met een herhalingstijd van 1 maal in de 2 jaar;
- het lozingspatroon van de bedrijven in Vossenberg West II komt overeen met de zogenaamde 'droge industrie'. Lozingen van proceswater zijn dan ook in principe uitgesloten;
- uitsluitend vervuilde verharde oppervlakten, zoals autowasplaatsen, bushaltes en dergelijk, wateren af via het vuilwater stelsel. Hiervoor wordt de handreiking *Afkoppelen en niet aankoppelen* geraadpleegd;
- het behoud en de ontwikkeling van het restant moerasbos aan de Heibloemsloot

In het kader van het MER wordt de watertoets geactualiseerd, alsmede de overige aspecten van het wateronderzoek. Er zal in het kader van de planvorming onder andere contact op worden genomen met het Waterschap.

### **Bodem**

De voorgenomen ontwikkelingen hebben ook effect op de bodemopbouw. Voor de realisatie heeft reeds grondverzet plaatsgevonden. Er wordt uitgegaan van de onderzoeken die reeds voor het MER 2007 of het bestemmingsplan zijn verricht.

### **Landschap, archeologie en cultuurhistorie**

De voorgenomen activiteiten hebben effect op het landschap. Er is ook effect op de visuele kwaliteit te verwachten. In het MER wordt aandacht besteed aan (de visuele) invloed van de voorgenomen ontwikkeling op het aanwezige (stedelijke) landschap en op karakteristieke elementen. Hierbij wordt uitgegaan van de onderzoeken die reeds voor het MER 2007 of het bestemmingsplan zijn verricht.

In het MER zal ook het effect van de voorgenomen activiteit op de cultuurhistorische waarden (bijvoorbeeld monumenten) en archeologie worden beschreven. Hierbij wordt uitgegaan van de onderzoeken die reeds voor het MER 2007 of het bestemmingsplan zijn verricht.

### **Overige hinderaspecten en hinder tijdens aanleg**

Indien noodzakelijk worden aanvullende relevante hinderaspecten meegenomen in het MER. In ieder geval wordt de hinder door trillingen, licht en kabels en leidingen in het MER beschreven (kwalitatief). Ook wordt kwalitatief aandacht besteed aan de hinder tijdens aanleg.

### **Duurzaamheid**

De gemeente Tilburg heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan, dit geldt dus ook voor de ontwikkeling van het energieneutrale bedrijventerrein Vossenberg West II (zie ook [www.vossenbergtilburg.nl](http://www.vossenbergtilburg.nl)). Hierbij wordt in het MER kwalitatief ingegaan op:

- Duurzame inpassing van het bedrijventerrein voor de omgeving;
- Duurzaam gebruik van grondstoffen en energie;
- Robuustheid van de ontwikkeling in de tijdshorizon.

Daarnaast zal in het MER ook duurzaamheid in relatie met de diverse milieuaspecten worden beschouwd.

### **Gezondheid**

Gezondheid is een thema dat, net als duurzaamheid, samengesteld is uit diverse aspecten die veelal reeds een plaats hebben in het MER, zoals luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid. In het MER zal kwalitatief ingegaan worden op de effecten van deze thema's op de gezondheid binnen het studiegebied.