

Gemeente Tilburg

**Notitie Reikwijdte en Detail-
niveau planMER Spoorzone**

Concept



Rapportnummer: 211x01594.039213_1

Datum: 23 april 2007

Contactpersonen
opdrachtgever: Monique van der Vorst en Wim Maas

Projectteam BRO: Corianne Verberne

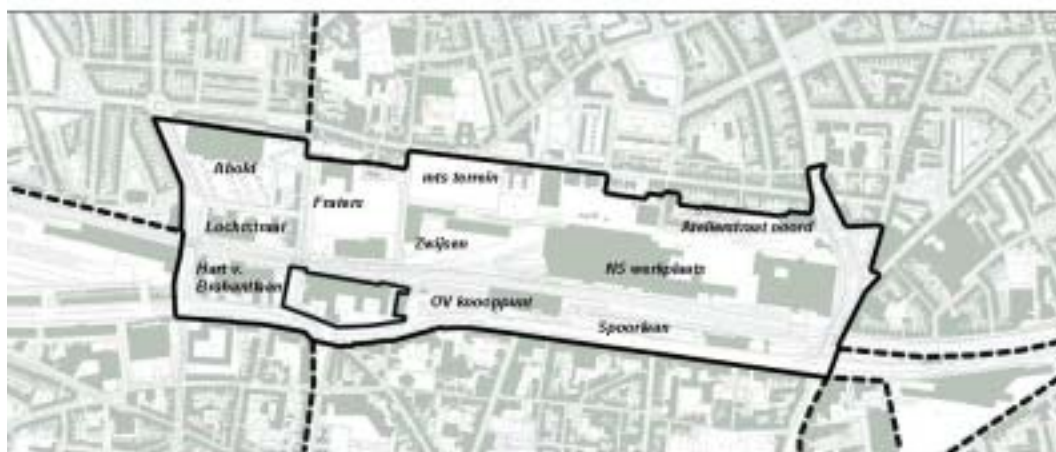
Trefwoorden: Tilburg, planMER, notitie reikwijdte en detailniveau,
Spoorzone

Beknopte inhoud: --

BRO Boxtel
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
Boxtel
T +31 (0)411 85 04 00
F +31 (0)411 85 04 01
E info@bro.nl

Inhoudsopgave	pagina
1. AANLEIDING EN OPDRACHT	3
1.1 Aanleiding en noodzaak planmer-procedure	3
1.2 Planmer en relatie met bestemmingsplan	3
1.3 Leeswijzer	5
2. VOORGESCHIEDENIS	7
3. PLANMER	9
4. REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU	11
4.1 Het bestemmingsplan	11
4.2 Het plan en redelijke alternatieven	11
4.3 Het plangebied	13
4.4 Het studiegebied	13
4.5 Reikwijdte en detailniveau	14
BIJLAGEN	
Bijlage 1: Planmer-procedure	1
Bijlage 2: Vier Opties variant 3	3

Kaart 1.1 Plangebied



1. AANLEIDING EN OPDRACHT

1.1 Aanleiding en noodzaak planmer-procedure

De gemeente Tilburg staat voor de opgave in een korte tijd te komen tot een ontwerpbestemmingsplan Spoorzone. De aanleiding hiervoor is het bestendigen van het voorkeursrecht dat op het plangebied is gevestigd.

Het plangebied wordt grofweg begrensd door de Spoorlaan, de St. Ceciliastraat, de Jan Heijnsstraat, de Philips Vingboonsstraat, de Lange Nieuwstraat, de Atelierstraat en het N.S. plein (zie kaart 1.1).

Het op te stellen bestemmingsplan¹ (globaal bestemmingsplan, met uitwerkingsplicht) vormt het kader voor de bouw van woningen en de uitvoering van een stadsproject (kantoorruimten, winkelcentra of parkeerterreinen). Voor kaderstellende plannen is het verplicht een planmer uit te voeren, als de activiteit is opgenomen in bijlage C of D bij het Besluit m.e.r.. De bouw van 2.000 woningen of meer en de uitvoering van een stadsproject is opgenomen in bijlage D, onder activiteit 11.1 en 11.2. Bij het op te stellen bestemmingsplan moet dan ook een planmer-procedure worden uitgevoerd.

Deze Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het planMER geeft invulling aan een verplicht onderdeel van de planmer-procedure, namelijk consultatie van de betrokken bestuursorganen over de inhoud (reikwijdte en detailniveau) van het op te stellen planMER (zie ook paragraaf 1.2). Deze concept notitie wordt daarnaast voor een ieder ter inzage gelegd.

1.2 Planmer en relatie met bestemmingsplan

Sinds 29 september 2006 bestaan er in de Nederlandse wetgeving twee soorten milieueffectrapportage: één voor projecten (projectmer-procedure) en één voor plannen (planmer-procedure). Bij het planMER gaat het om plannen die (uiteindelijk) kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk nadelige gevolgen voor het milieu. Het idee is dat, door de milieugevolgen van het plan al tijdens de voorbereiding in beeld te brengen, het milieu een volwaardige plaats krijgt in de besluitvorming.

¹ Het is van belang dat het bestemmingsplan geen directe bouwtitel bevat voor de beoogde ontwikkelingen, omdat daarmee een m.e.r.-beoordelingsplicht ontstaat en wellicht daaruit voortvloeiend een projectmer-plicht.

Een planmer-procedure staat niet op zich zelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming over het bestemmingsplan. De planmer-procedure is gekoppeld aan de planvoorbereiding van het bestemmingsplan en de procedure die daarvoor moet worden doorlopen (zie bijlage 1).

De planmer-procedure bestaat uit zeven stappen² en is zoals aangegeven gekoppeld aan de procedure van het bestemmingsplan. De procedure bestaat uit de volgende stappen:

Stap 1: Openbare kennisgeving:

- Welke stukken waar en wanneer ter inzage worden gelegd.
- Wie op welke wijze en binnen welke termijn de gelegenheid wordt geboden om zienswijzen naar voren te brengen.
- Of de Commissie voor de m.e.r. of een andere (onafhankelijke) instantie de gelegenheid krijgt advies uit te brengen.

Stap 2: Raadplegen bestuursorganen:

De volgende bestuursorganen zullen worden geraadpleegd:

- Provincie Noord-Brabant
- VROM-inspectie
- Waterschap De Dommel
- Essent
- Prorail

Daarnaast:

- Commissie voor de m.e.r.
- Monumentenorganisatie
- Bewoners (BST / Noordhoek)

Stap 3: Opstellen planMER

Het planMER wordt opgesteld conform de bepaalde reikwijdte en het bepaalde detailniveau. De Wet milieubeheer (artikel 7.10 Wet milieubeheer) stelt inhoudelijke eisen aan het planMER.

Stap 4: PlanMER en ontwerpplan terinzagelegging, inspraak en eventueel raadplegen andere lidstaten en toetsing door de Commissie voor de m.e.r.

Het planMER, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en het voorontwerpbestemmingsplan worden gezamenlijk ter inzage gelegd.

² Digitale Handreiking milieueffectrapportage van plannen (planmer), ministerie VROM

Stap 5: Motiveren van de gevolgen van een planmer en de inspraak in het definitieve ontwerpbestemmingsplan

De gemeente Tilburg zal in het bestemmingsplan motiveren hoe procesmatig is omgegaan met de resultaten van het planMER en de inspraak.

Stap 6: Bekendmaking en mededeling van het bestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan wordt bekend gemaakt.

Stap 7: Evaluatie van de effecten na realisatie

Na realisatie van de spoorzone is het verplicht de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering te evalueren. In het planMER wordt aangegeven welke aspecten voor evaluatie in aanmerking komen.

1.3 Leeswijzer

In deze notitie wordt in hoofdstuk 4 de reikwijdte en het detailniveau voor het bestemmingsplan en het planMER beschreven. In de hoofdstukken 2 en 3 vindt u de voorgeschiedenis van de ontwikkeling van de Spoorzone en de inhoudelijke eisen die door de wet gesteld worden aan het planMER.

2. VOORGESCHIEDENIS

De gemeente Tilburg heeft het voornemen de Spoorzone om te vormen toe en gebied waar een hoogwaardige stedenbouwkundige en ruimtelijke ontwikkeling wordt nagestreefd en waar belangrijke infrastructurele elementen zijn toebedacht.

De ontwikkeling van de Spoorzone is gestart vanaf 1990, wat in 2003 geresulteerd heeft in de vaststelling van het Masterplan 'Binnenstad Totaal'. In het Masterplan heeft de raad haar ambitie uitgesproken tot herontwikkeling van de locatie Spoorzone.

In juni 2004 heeft de gemeenteraad vervolgens het structuurplan Spoorzone vastgesteld. De gemeenteraad heeft door middel van het structuurplan het voorkeursrecht op het merendeel van het plangebied bestendigd.

Inmiddels zijn er beschikkingen van het ministerie van VROM (op grond van de regeling BIRK) en van het ministerie van V&W (spoorse doorsnijdingen) welke een aantal voorwaarden kennen ten aanzien van de planrealisatie. Hiervoor dienen zowel de planologische uitgangspunten als procedures ter hand genomen te worden.

Voor het veiligstellen van de voor de openbare ruimte-/voorzieningen benodigde eigendommen moet er in samenhang gewerkt te worden aan een bestemmingsplan/onteigeningsplan voor de nog te verwerven percelen. Nu eind januari 2007 de intentieovereenkomst is getekend inzake de verplaatsing van de werkplaats van NedTrain naar de bedrijvenlocatie Loven-Noord I zullen die gronden op termijn vrijkomen voor herontwikkeling. De milieucontouren van die werkplaats belemmerde in het verleden de ontwikkeling van de Spoorzone.

3. PLANMER

De planMER zal als volgt opgebouwd worden:

Hoofdstuk 1: met de Inhoud en doelstellingen van het plan en de mogelijke relatie met andere plannen.

- Voor de invulling van hoofdstuk 1 wordt gebruik gemaakt van het structuurplan Spoorzone 2004 en de toelichting die opgesteld wordt voor het bestemmingsplan Spoorzone.

Hoofdstuk 2: een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkelingen als het plan niet zou worden uitgevoerd.

- Er wordt een beschrijving gegeven van de huidige functies en waarden in het gebied en de directe omgeving. Daartoe zal gebruikt worden gemaakt van de informatie uit de reeds uitgevoerde en nog uit te voeren milieuonderzoeken. De bestaande toestand en de autonome ontwikkeling wordt voor de verschillende thema's/aspecten evenwichtig en overzichtelijk beschreven, en indien nodig aangevuld met aanvullende gegevens.

Hoofdstuk 3: relevante beleidsdoelstellingen en de wijze waarop hiermee in het plan rekening is gehouden.

- Voor de invulling van hoofdstuk 3 wordt gebruik gemaakt van het structuurplan Spoorzone 2004 en de toelichting die opgesteld wordt voor het bestemmingsplan Spoorzone.

Hoofdstuk 4: een beschrijving van de mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen van zowel het plan als van redelijke alternatieven voor het plan, inclusief een motivering van de wijze waarop deze gevolgen bepaald zijn.

- Er wordt een beschrijving gegeven van de milieugevolgen van de het plan en de redelijke alternatieven voor het plan. Daartoe zal gebruikt worden gemaakt van de informatie uit de reeds uitgevoerde en nog uit te voeren milieuonderzoeken. Bij de aansturing van de milieuonderzoeken dient te worden gestreefd naar het zoveel mogelijk vergelijkbaar maken van de uitkomsten van de onderzoeken.
- De effectbeoordeling geschiedt over breedte van het plan en de redelijke alternatieven. Als toetsingskader dient de eerder beschreven probleem- en doelstelling. Aangegeven wordt in hoeverre het alternatief bijdraagt aan de probleemoplossing en met welke milieugevolgen dat gepaard gaat. Uitkomst van deze fase is een vergelijkend inzicht van de verschillende milieugevolgen voor het plan en de redelijke alternatieven. Waar mogelijk wordt een rangorde aangeduid.

Wegingen tussen thema's en aspecten worden steeds beschouwd als een bestuurlijke aangelegenheid.

Hoofdstuk 5: een beschrijving van mogelijke gevolgen van het plan op gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogel- en/of Habitatrichtlijn.

Hoofdstuk 6: een beschrijving van maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden genomen om mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen, dan wel te beperken of ongedaan te maken.

- Daartoe zal gebruikt worden gemaakt van de informatie uit de reeds uitgevoerde en nog uit te voeren milieuonderzoeken.

Hoofdstuk 7: een overzicht van de leemten als het gevolg van het ontbreken van kennis of informatie.

4. REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

4.1 Het bestemmingsplan

Zoals in hoofdstuk 1 is te lezen moet er in korte tijd een ontwerpbestemmingsplan Spoorzone wordt opgesteld. Er is voor gekozen een bestemmingsplan op te stellen dat niet meer vastlegt dan nodig is, vooruitlopend op een meer integrale planvorming, maar wel juridisch houdbaar is. Concreet betekent dit dat de aanleg van de Noordlaan (de ontsluitingsweg van de Spoorzone) direct bestemd wordt en dat het overig deel van het plangebied globale bestemmingen krijgt met een uitwerkingsplicht.

Voor de reikwijdte en het detailniveau van het planMER heeft deze keuze directe gevolgen. Uit het bestemmingsplan zal niet blijken waar de nieuwe gebouwen en functies gesitueerd zullen worden. In dit hoofdstuk zal beschreven worden hoe hier in het planMER mee omgegaan zal worden.

4.2 Het plan en redelijke alternatieven

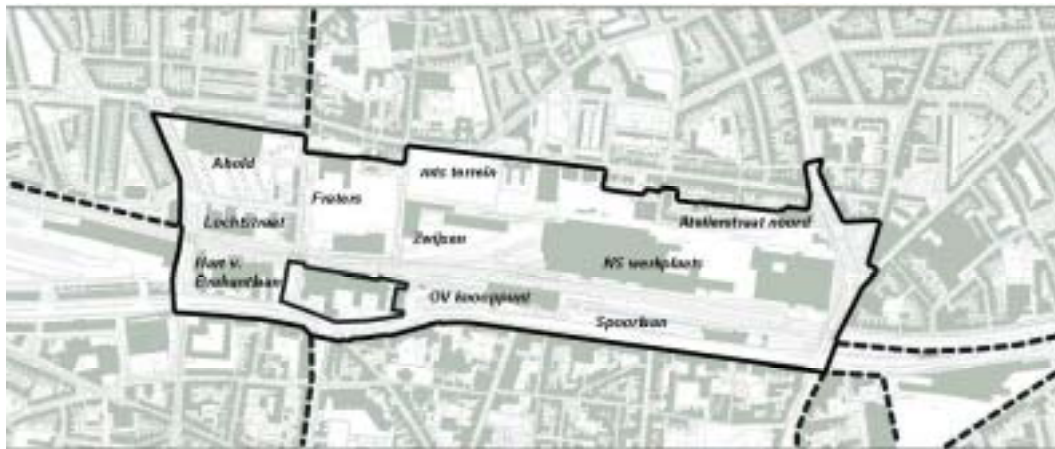
De spoorzone wordt niet ontwikkeld als nieuw stadscentrum, maar zal complementair dienen te zijn aan de bestaande binnenstad. Uiteindelijk wordt voorzien in een multi-functionele invulling (kantoren, woningbouw, cultuur, onderwijs, hotel- en congres-, en vergaderfaciliteiten en als ondersteunende functies horeca en detailhandel), waarbij levendigheid en sociale veiligheid ook in de planvorming centrale uitgangspunten zullen zijn. Daarnaast biedt het gebied de mogelijkheid om zich te ontwikkelen als een knooppunt voor openbaar vervoer.

In onderstaande tabel is het indicatieve programma samengevat:

Indicatief programma Spoorzone

Woningen	1.656	stuks
Bedrijfsvloeroppervlakte		
kantoren	73.606	bvo
voorzieningen	55.162	bvo
detailhandel	10.663	bvo
parkeren	88.888	bvo
Totaal bedrijfsvloeroppervlakte	228.319 m2	bvo

Kaart 4.1 Plangebied



Kaart 4.2 Studiegebied



Onderdeel van een planmer-procedure is een vergelijking van de milieueffecten van het plan met de milieueffecten van redelijke alternatieven voor het plan. De redelijke alternatieven die op dit moment aanwezig zijn, zijn varianten op de ontsluiting van het plangebied. In het plan is gekozen de aanleg van de Noordlaan, als ontsluitingsweg. De Noordlaan ligt in het midden van het plangebied, zodat zowel ten noorden als ten zuiden van de Noordlaan gebouwd kan worden.

De volgende denkbare varianten zijn mogelijk voor de ligging van de Noordlaan:

- Variant 1: Een Noordlaan die uitgaat van zowel een oostelijke- als een westelijke inrikker waarmee de doorstroming zoveel mogelijk beperkt wordt.
- Variant 2: Een Noordlaan die uitgaat van een bundeling van verkeersstromen ten westen van het NS werkplaats terrein.
- Variant 3: Voor deze variant zijn vier opties in beeld, zie bijlage 2:
 - 1A: Noordlaan op eerder geplande locatie;
 - 2A: Noordlaan op eerder geplande locatie en het busstation aan de zuidzijde, bereikbaar via de Gasthuisring;
 - 2C: Een verkorte Noordlaan, Jan Heijnsstraat één richting en het busstation aan de zuidzijde, bereikbaar via een eigen tunnel;
 - 2D: tussen oplossing tussen 2A en 2C.

4.3 Het plangebied

Het plangebied wordt grofweg begrensd door de Spoorlaan, de St. Ceciliastraat, de Jan Heijnsstraat, de Philips Vingboonsstraat, de Lange Nieuwstraat, de Atelierstraat en het N.S.plein. (zie kaart 4.1).

Het plangebied van het Structuurplan was een groter gebied. In dat gebied zijn namelijk ook het Vormenfabriek, de locatie Van Gend en Loos en het zuidelijk deel van het Pieter Vreedeplein (het deel gelegen tussen dat plein en de Spoorlaan) opgenomen. Die delen worden echter in het bestemmingsplan niet meegenomen.

4.4 Het studiegebied

Voor met name het aspect verkeer zijn er ook effecten van de ontwikkeling van de spoorzone ook te verwachten buiten het plangebied. De effecten van het aspect verkeer zullen onderzocht worden voor het studiegebied. Het studiegebied is het gebied gelegen de ringbanen en het gehele gebied daarbinnen (kaart 4.2)

4.5 Reikwijdte en detailniveau

In het planMER zal de locatiekeuze niet ter discussie worden gesteld. Voor de spoorzone is in juni 2004 een structuurplan vastgesteld (zie hoofdstuk 2).

Het planMER richt zich op de effecten van de ontwikkeling van de spoorzone op zijn omgeving (vooral binnen het plangebied) en op de effecten die met name de verkeersaantrekkende werking (kantoren en voorzieningen) tot gevolg heeft op de functies binnen en buiten het plangebied. In onderstaande tabel is per milieuaspect aangegeven op welke manier de effecten van het plan en de redelijke alternatieven onderzocht worden.

Milieuaspect	Onderzoek	Toelichting
Water	Watersoets	In het planMER zullen de resultaten van de watersoets opgenomen worden, die in het kader van het bestemmingsplan wordt uitgevoerd.
Flora en fauna	Flora en faunaonderzoek	Voor de ontwikkeling van de spoorzone moeten gebouwen gesloopt worden. In een Flora en faunaonderzoek zal onderzoek gedaan worden naar de verblijfplaatsen van o.a. vleermuizen in gebouwen.
Archeologie en cultuurhistorie	<p>Archeologisch: Geen onderzoek in het kader van het planMER</p> <p>Cultuurhistorisch: Geen onderzoek in het kader van het planMER</p>	De verwachting is dat een groot deel van de Spoorzone verstoord is ³ , met uitzondering van de noordoostelijke hoek en een deel van het voormalige MTS-terrein aan de Lange Nieuwstraat. Voor deze locaties zal bij geplande bodemversturende ingrepen een archeologisch vooronderzoek ⁴ moeten plaatsvinden. Behoud en ontwikkeling van cultuurhistorisch waardevolle objecten
Geluid (akoestisch onderzoek)	In het plangebied worden geluidgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder mogelijk gemaakt. Voor het bestemmingsplan is een akoestisch on-	Voor het plan en de redelijk alternatieven worden de contouren doorgerekend.

³ Notitie Archeologische verwachting Spoorzone, 4 april 2007

⁴ Dit is een bureauonderzoek en een waarderend booronderzoek conform de eisen beschreven in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie en de onderzoeken van de gemeente Tilburg.

Milieuaspect	Onderzoek	Toelichting
	<p>derzoek noodzakelijk.</p> <p>Er is voor gekozen in het planMER de volgende contouren te berekenen:</p> <p>Wegverkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vrije veldcontouren, 48 dB en 58 dB • vrije veldcontouren met maatregelen, 48 dB • gevelbelasting op basis van een eerste schets voor de inrichting van de spoorzone en voor de redelijke alternatieven <p>Railverkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vrije veldcontouren, 55 dB en 68 dB • vrije veldcontouren met maatregelen • gevelbelasting op basis van een eerste schets voor de inrichting van de spoorzone voor de redelijke alternatieven 	
Trillingen	Geen onderzoek in het kader van het planMER	Trillingshinder voor omwonende tijdens de bouw. Dit milieuthema speelt met name op gebouwniveau en zal in het planMER niet beoordeeld worden.
Luchtkwaliteit	Voor het plan en de redelijk alternatieven wordt de luchtkwaliteit, als gevolg van het wegverkeer, getoetst aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005.	De berekeningen worden uitgevoerd met een screeningsmodel. Er wordt in deze fase nog geen rekening gehouden met specifieke omgevingskenmerken.
Externe veiligheid	Ligging plaatgebonden risicocontour 10 ⁶ spoorlijn Berekening groepsrisico spoorlijn op basis van een eerste schets voor de inrichting van de spoorzone voor de redelijke alternatieven	Variaties in bouwmassa (kwetsbare objecten) hebben gevolgen het groepsrisico.
Sociale veiligheid	Geen onderzoek in het kader van het planMER	Beleving van de kwaliteit van de openbare ruimte

Milieuaspect	Onderzoek	Toelichting
Bodemonderzoek	Inzicht in aanwezige bodemverontreinigingen in het plangebied o.b.v. reeds beschikbare gegevens..	Uit bodemonderzoek (historisch en verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740) moet blijken of de bodem geschikt is voor de beoogde functie.
Verkeer	Bereikbaarheid (huidig en toekomstig) Verdeling over de verschillende vervoerswijzen (de modal split over fiets, trein, bus en auto) (huidig en toekomstig) Parkeerprognoses voor auto en fiets (huidig en toekomstig) De gevolgen van de verschillende vervoerswijzen op de wegen, kruispunten en de verkeersafwikkeling op deze kruispunten	De effecten wordt bekeken voor zowel het plangebied als het studiegebied .
Kwaliteit van de leefomgeving	Geluid, lucht, trillingen	Dit zal vooral een kwalitatief beschrijvende paragraaf zijn, waar de resultaten van verschillende onderzoek bij elkaar gevoegd worden.
Duurzaam bouwen en energie	Geen onderzoek in het kader van het planMER	Komt in een latere fase tijdens het planproces aan de orde/

BIJLAGEN

Bijlage 1: Planmer-procedure

		Termijn	Planning (indicatief)		Termijn	Planning (indicatief)
Stap 1	Startoverleg		maart			
Stap 1				Openbare kennisgeving	± 4 weken	april
Stap 2, 3 en 4	Opstellen voorontwerpbestemmingsplan			Raadpleging bestuursorganen: reikwijdte en detailniveau (inclusief de Commissie m.e.r.)	± 8 weken	april/mei
Stap 5	Opstellen voorontwerp bestemmingsplan			1° concept milieueffectrapport (planMER)		mei – juli
Stap 6				2° concept milieueffectrapport (planMER)		augustus
Stap 7	Voorontwerpbestemmingsplan	± 2 maanden	augustus/september	Milieueffectrapport (planMER)	± 2 maanden	augustus/september
	Bestuurlijke besluitvorming					
Stap 8	Vooroverleg en inspraak over het Voorontwerpbestemmingsplan	± 4-8 weken	september/oktober			
Stap 8	Bekendmaking terinzagelegging	variabel	oktober			
Stap 8	Terinzagelegging	Termijn volgens inspraakverordening	oktober/november	Terinzagelegging		oktober/november
Stap 8	Opstellen reactienota		december	Inspraak	4- 8 weken	december
				Eventueel: raadple-	n.v.t.	

		Termijn	Planning (indicatief)		Termijn	Planning (indicatief)
				gen andere lidstaten		
				Eventueel: toetsing Commissie m.e.r.	± 6 weken	november/december
Stap 9	Ontwerpbestem- mingsplan	januari 2008		Motivering van de gevolgen van de planmer-procedure en de inspraak in het definitieve ontwerpplan	± 1 maand	januari 2008
	Bekendmaking (ter inzage) ontwerpbe- stemmingsplan	variabel	februari 2008	Bekendmaking en mededeling van het plan		februari 2008
	Ter inzage legging					
	Zienswijze					
	Vaststelling ont- werpbestemmings- plan					
	Vastgesteld be- stemmingsplan					
	Bekendmaking					
				Evaluatie van de effecten na realisa- tie		

Bijlage 2: Vier Opties variant 3

