

PlanMER Structuurvisie Zuidwest 2020

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

projectnr. 195411
concept
07 januari 2009

Opdrachtgever

Gemeente Tilburg
Dienst Beleidsontwikkeling
Postbus 717
5000 AS Tilburg

datum vrijgave	beschrijving versie	goedkeuring	vrijgave
<u>16-12-2008</u>	<u>eindconcept</u>	<u>drs. B. van Dijk</u>	<u>ir. H.A.M. van de Wetering</u>

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	3
1.1	Achtergrond en aanleiding	3
1.2	Waarom een plan-m.e.r.?	3
1.3	Doel van de notitie	5
2	Stappen en inhoud planMER	7
2.1	Stappen plan-m.e.r.	7
2.2	Inhoud planMER	8
3	Reikwijdte en Detailniveau	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Referentiesituatie	9
3.3	Beleidskader	11
3.4	Doel van de Structuurvisie en planMER	14
3.5	Deelgebieden, alternatieven en scenarios	15
3.6	Aanpak effectenbeschrijving en methodiek	21
4	Vervolg procedure	25
4.1	Procedure en betrokkenen	25
4.2	Planning	27

Bijlage: locatieafweging Maintenance Campus

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

Tilburg Zuidwest (figuur 1.1) is tot op heden een relatief rustig buitengebied, maar raakt door allerlei initiatieven van zowel de gemeente als particulieren steeds meer in de belangstelling. De stedelijke druk op Tilburg Zuidwest is de laatste jaren toegenomen. De stad gaat Zuidwest steeds meer gebruiken voor recreatieve doeleinden. De toekomstige ontwikkeling van Landgoed De Groene Kamer ten zuiden van de Bredaseweg komt aan deze behoefte tegemoet. Daarnaast is het gebied in beeld om een nieuw bedrijventerrein met de naam Wijkevoort te ontwikkelen. Deze ontwikkelingen maken Zuidwest tot een werklandschap in een landelijke en bosrijke omgeving met ruime aandacht voor openluchtrecreatie.

Al deze ontwikkelingen vragen om een breed gedragen visie om ervoor te zorgen dat de verschillende functies elkaar niet in de weg zitten, maar elkaar en het landschap versterken en zorgen voor een duurzaam ingericht gebied.

Voor Zuidwest wordt daarom een Structuurvisie in de zin van de Nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening opgesteld: de Structuurvisie Zuidwest 2020. Figuur 1.1. geeft de begrenzing van het plangebied: in het noorden het spoor Eindhoven-Breda en de woonbebouwing van de Reeshof, in het oosten de woonwijken de Blaak en De Reit en in het zuiden en westen door de gemeentegrens met Gilze-Rijen en Goirle.

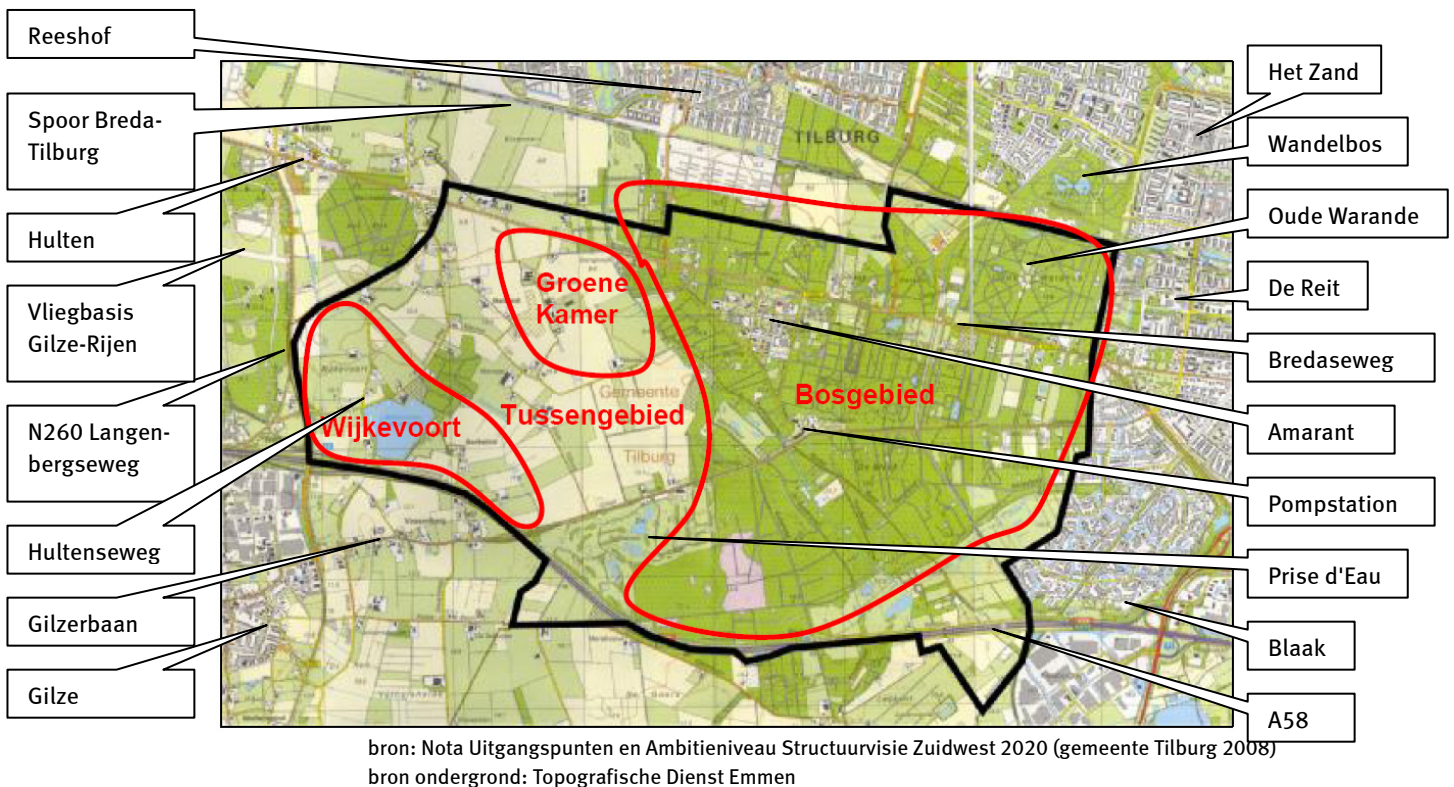
Inmiddels is er ter voorbereiding op de structuurvisie een nota van uitgangspunten en ambitieniveau opgesteld en op 16 december 2008 in het college van Burgemeester en Wethouders vastgesteld. In de nota wordt onderscheid gemaakt in vier deelgebieden:

- Bedrijventerrein Wijkevoort;
- Landgoed de Groene Kamer;
- Het gebied tussen Wijkevoort en de Groene Kamer;
- Bosgebied (waterwingebied).

In de eerste helft van 2009 wordt gestart met het opstellen van de ontwerp Structuurvisie Zuidwest 2020. In september 2009 dient de ontwerp structuurvisie ter inzage te worden gelegd.

1.2 Waarom een plan-m.e.r.?

De Structuurvisie Zuidwest 2020 is kaderstellend voor tenminste twee m.e.r.-plichtige activiteiten, te weten bedrijventerrein Wijkevoort en Landgoed De Groene Kamer. Wijkevoort is een bedrijventerrein van 110 hectare bruto. Gegeven de grote impact op het gebied en op de stedelijke ontwikkeling van Tilburg is het redelijk om hier een MER op uit te voeren. Landgoed de Groene Kamer is MER-plichtig, omdat het een toeristische voorziening is met meer dan 500.000 bezoekers per jaar. Dit betekent dat in het kader van de plan- en besluitvorming rond de structuurvisie een plan-m.e.r.-procedure dient te worden doorlopen. Dit om vroegtijdig inzicht te krijgen in de (potentiële) milieueffecten van de verschillende ontwikkelingen waaraan de structuurvisie ruimte biedt.



Figuur 1.1 Plangebied PlanMER en Structuurvisie Zuidwest 2020

Bedrijventerrein Wijkevoort is de meest geschikte locatie voor Maintenance Campus, een cluster van bedrijven en organisaties gelieerd aan de luchtvaartsector. Daarnaast is Wijkevoort in beeld als mogelijke locatie voor de Mall, een mega-winkelcentrum waar momenteel een aparte milieueffectrapportage voor loopt. Ook de komst van een truck service centrum naar Wijkevoort behoort tot de mogelijkheden (zie verder hoofdstuk 3).

Landgoed de Groene Kamer betreft een voornemen voor een nieuw 30 ha. groot landgoed met detailhandelsactiviteiten en recreatieve voorzieningen. Maximaal 1/3 is bestemd voor rode functies (bebouwing, verharding, parkeren en infrastructuur). De overige 2/3 wordt bestemd voor groenontwikkeling (natuur en recreatie).

Het planMER heeft tot doel het inbrengen van het milieubelang in de structuurvisie. Het planMER levert een onderbouwing vanuit milieuoogpunt van gemaakte keuzes in de structuurvisie en brengt potentiële effecten van ontwikkelingen die de structuurvisie mogelijk maakt in beeld.

De planMER gaat verder dan alleen het beschrijven van de m.e.r.-plichtige activiteiten. Het beschrijft ook de (mogelijke) milieueffecten van activiteiten in de overige gebieden van de structuurvisie. Zo worden de gronden van de Tilburgse Waterleiding Maatschappij mogelijk overgedragen aan de gemeente. Deze gronden kunnen worden ingezet om de ontbrekende schakels in het recreatieve netwerk te realiseren, natuurgebied de Kaaistoep te vergroten of aansluitend aan de golfbaan ruimte te reserveren voor een uitbreiding van de golfbaan of voor buitensport. Een uitbreiding van een golfbaan kan op zich ook een m.e.r.-plichtige activiteit zijn ¹.

1. ¹ een golfbaan of golfbaanuitbreiding is m.e.r.-plichtig bij een oppervlak van 50 ha of meer of, indien gelegen in gevoelig gebied, bij een oppervlak van 20 ha of meer. een

In het tussengebied (gebied tussen Wijkevoort en de Groene Kamer) wordt ingezet op het versterken van het (historisch) landschap met toevoeging van recreatieve functies en fiets- en wandelroutes. Aan grootschalige activiteiten wordt geen ruimte geboden. In het bosgebied (waterwingebied) wordt eveneens geen ruimte geboden aan grootschalige ontwikkelingen. In de beschermingszone van het waterwingebied en boringsvrije zone staat de waterwinning centraal. In het gebied wordt ingezet op bevordering en differentiatie van recreatie in het gebied, mits dit verenigbaar is met de aanwezige natuurwaarden en de functie waterwinning.

De beschrijving van de milieueffecten vindt plaats op structuurvisieniveau. Dit betekent dat de beschrijving globaal is en afgestemd op de in deze fase van de besluitvorming benodigde milieu informatie. Later in het traject, bij het opstellen van bestemmingsplannen, worden voor de m.e.r.-plichtige activiteiten project-MERren opgesteld, met een veel grotere mate van detailniveau.

1.3 Doel van de notitie

Het uitbrengen van de notitie reikwijdte en detailniveau heeft als doel informatie te verschaffen over de opzet en inhoud van het planMER behorende bij de Structuurvisie Zuidwest 2020. Dat wil zeggen dat in deze notitie zal worden aangegeven wat (reikwijdte) en op welke manier (detailniveau) er in het planMER zal worden onderzocht. Reeds gemaakte keuzes zullen worden onderbouwd. Daarnaast dient de notitie reikwijdte en detailniveau om belanghebbenden te informeren over de manier waarop de milieueffecten van de verschillende ontwikkelingen die de structuurvisie mogelijk maakt, onderzocht en beschreven zullen worden.

In deze notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt het volgende weergegeven:

- Voornemen en alternatieven: welk gebied en activiteiten worden in de plan-MER beschouwd;
- Het beoordelingskader waarin de te onderzoeken milieuthema's en aspecten zijn opgenomen;
- Toetsingscriteria aan de hand waarvan de milieueffecten binnen de verschillende thema's worden beoordeeld.

golfbaan of golfbaanuitbreiding is m.e.r.-beoordelingsplichtig bij een oppervlak van 25 ha of meer of , indien gelegen in gevoelig gebied, bij een oppervlak van 10 ha of meer.



Figuur 1.2 **Luchtfoto plangebied PlanMER en Structuurvisie Zuidwest 2020**
bron ondergrond: Google Earth

2 Stappen en inhoud planMER

2.1 Stappen plan-m.e.r.

Voor de plan-m.e.r.-procedure geldt een aantal voorschriften:

1. Openbare kennisgeving (art 7.11c Wm);
2. Raadplegen betrokken overheidsorganen over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport (art 7.11b Wm);
3. Opstellen en publiceren milieurapport (planMER) (art 7.9 lid 2 Wm);
4. Terinzagelegging van het planMER en de ontwerp-structuurvisie en de daarbij behorende inspraakmogelijkheden (art 7.26a Wm) en raadpleging/toetsing Commissie MER (loopt gelijk op met terinzagelegging, Art. 7.26 b Wm);
5. Motiveren gevolgen van de plan-m.e.r.-procedure in definitieve structuurvisie (art 7.26d Wm);
6. Bekendmaking en mededeling van het plan (art 7.26e Wm).

Stap 1: Openbare kennisgeving

In een openbare kennisgeving wordt het voornemen om een planMER op te stellen gepubliceerd. In deze openbare kennisgeving wordt tevens aangegeven wie in de gelegenheid worden gesteld advies uit te brengen over de inhoud van de planMER en of de Commissie m.e.r. wordt geraadpleegd.

Stap 2: Raadplegen betrokken bestuursorganen

Na de publicatie van de openbare kennisgeving moet de reikwijdte en het detailniveau van het milieurapport worden bepaald. Hiervoor wordt aan de betrokken bestuurlijke instanties om advies gevraagd. Hiervoor bestaan geen wettelijke eisen. Voor deze plan-m.e.r.-procedure is gekozen voor het opstellen, publiceren en ter inzage leggen van een startdocument, zijnde deze notitie reikwijdte en detailniveau. Tijdens de periode van terinzagelegging kan eenieder schriftelijk reageren op deze notitie en zijn/haar mening geven over wat onderzocht moet worden in het planMER en op welke manier.

“Eenieder” bestaat dus niet alleen uit de betrokken bestuurlijke organen, maar ook uit belangenorganisaties, bewoners in en om het gebied en overige betrokkenen / belanghebbenden. In hoofdstuk 4 van deze notitie wordt nader ingegaan op de procedure en de diverse partijen in de procedure.

Tijdens de terinzagelegging wordt ook de commissie voor de milieueffectrapportage geraadpleegd. De commissie m.e.r. is een onafhankelijk toetsende organisatie.

In een plan-m.e.r.-procedure is het verplicht de commissie m.e.r. te betrekken wanneer de m.e.r.-plichtige activiteit in de EHS gelegen is of wanneer er een passende beoordeling doorlopen moet worden, vanwege (verwachte) wezenlijk negatieve effecten op Natura2000gebied. Maar, indien dit niet het geval is, mag de commissie ook op vrijwillige basis geraadpleegd worden.

In geval van Zuidwest is naar verwachting geen sprake van een passende beoordeling, het dichtstbijzijnde Natura2000 gebied is het Riels Laag ten zuiden van Tilburg. Dit zal overigens worden onderzocht in het planMER. Er is ook geen sprake van ligging van m.e.r.-plichtige activiteiten in de EHS.

Maar gezien de omvang van het project, de aard van de ontwikkelingen en de ligging nabij natuurgebieden wil de gemeente de commissie m.e.r. op vrijwillige basis raadplegen.

Stap 3: Opstellen planMER (milieurapport)

Het milieurapport wordt opgesteld op basis van de bepaalde reikwijdte en het detailniveau. Het planMER is een centraal onderdeel van de procedure waarin het voornemen en alternatieven worden beoordeeld op milieueffecten.

Het planMER dient als milieu-informatiebron voor de ruimtelijke procedure.

Stap 4: Terinzagelegging en inspraak

De planMER en het ontwerp van de structuurvisie worden tegelijkertijd ter inzage gelegd. Een ieder kan gedurende een periode van 6 weken schriftelijk een reactie op beide documenten geven.

In dezelfde periode vindt de raadpleging/toetsing van de Commissie MER plaats. De commissie m.e.r. zal het planMER beoordelen op juistheid en volledigheid en toetsen of het planMER invulling geeft aan het door de commissie gegeven advies over de reikwijdte en het detailniveau.

Stap 5: Motiveren in het definitieve plan

De gemeente Tilburg zal in de uiteindelijke structuurvisie motiveren hoe met de uitkomsten van de planMER en de inspraakreacties is omgegaan.

Stap 6: Bekendmaking en mededeling van het plan

Conform de planprocedure wordt de definitieve structuurvisie bekend gemaakt.

2.2 Inhoud planMER

De kern van de plan-m.e.r.-procedure wordt gevormd door het planMER, een milieurapport waarin de milieueffecten van de structuurvisie Zuidwest 2020 worden beschreven. Daarnaast moeten redelijke alternatieven worden beschreven en op hun milieueffecten worden beoordeeld. Het milieurapport moet de volgende onderdelen bevatten (vrij naar wettekst):

- Een beschrijving van wat met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
- Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de bandbreedte die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de bandbreedte (scenario's en mogelijke alternatieven of varianten);
- Een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven bandbreedte;
- Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven bandbreedte daarvoor gevolgen kunnen hebben, en van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu;
- Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit en de beschreven bandbreedte kunnen hebben, en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- Een vergelijking van de als gevolg van de beschreven verwachte ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk van de in beschouwing genomen bandbreedte;
- Een overzicht van de leemten in de beschrijvingen van de milieueffecten ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens en een opzet voor een evaluatieprogramma;
- Een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport (planMER) en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven bandbreedte.

3 Reikwijdte en Detailniveau

3.1 Inleiding

Omdat het planMER is gekoppeld aan de Structuurvisie Zuidwest 2020 past de planMER bij het detailniveau van een structuurvisie. Dit betekent dat de effecten op hoofdlijnen in beeld worden gebracht. Wanneer definitieve invullingen bekend zijn en in bestemmingsplannen worden vastgelegd, worden voor de m.e.r.-plichtige activiteiten project-MERren op inrichtingsniveau opgesteld. Een project-MER is gedetailleerder dan het plan-MER. In het planMER wordt in ieder geval invulling gegeven aan de wettelijk gestelde eisen ten aanzien van inhoud (hoofdstuk2). Hieronder wordt ingegaan op specifieke aandachtspunten voor het planMER

3.2 Referentiesituatie

Met het beschrijven van de referentiesituatie wordt inzichtelijk gemaakt wat het uitgangspunt is bij de effectbeschrijving van de activiteiten, die mogelijk worden gemaakt door de Structuurvisie Zuidwest 2020. De referentiesituatie betreft de huidige situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen, zonder de ontwikkelingen voorzien in de Structuurvisie Zuidwest.

Met autonome ontwikkelingen worden die ontwikkelingen benoemd waarover reeds bestuurlijke overeenstemming heeft plaatsgevonden.

De referentiesituatie voor het planMER Structuurvisie Zuidwest 2020 beslaat het jaar 2020 en bestaat uit het volledige plangebied aangeduid in de Nota Uitgangspunten en Ambitieniveau Structuurvisie Zuidwest 2020 (zie figuur 1.1).

In en rond het gebied vinden de volgende autonome ontwikkelingen plaats:

- Realisatie Noordwesttangent (aan de westgrens van het plangebied);
- Verbreding A58 (ten zuiden van het plangebied);
- Ontwikkelingslocaties Koolhoven en Witbrant (woningbouw ten noorden van het plangebied):
- Woningbouw op het terrein van Amarant-Mariahof (in het noordelijk deel van het plangebied);
- De mogelijke verbreding/verdubbeling van de Bredaseweg/Rijksweg (ten noorden van het plangebied: wordt een aparte m.e.r.-procedure voor doorlopen met de provincie als initiatiefnemer);
- Toename vliegbewegingen vanwege en stationering van een groot deel van de defensiehelikopters op vliegbasis Gilze-Rijen (ten westen van het plangebied).

Bovengenoemde ontwikkelingen spelen met name een rol in de beschrijving van de te verwachten verkeerseffecten en verkeersgerelateerde hinder. Dit zal worden beschreven in het planMER.

Daarnaast zal in het planMER worden ingegaan op ontwikkelingen in de buurgemeenten Goirle en Gilze-Rijen, voor deze van invloed zijn op het plangebied en de verkeersintensiteiten op de wegen om het plangebied.

Kenschets plangebied en omgeving

In het planMER wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie in het plangebied. Hieronder is een korte kenschets van het gebied gegeven.

Het plangebied voor de Structuurvisie Zuidwest 2020 is het (nu nog overwegend) groene middengebied tussen Tilburg en Gilze - Rijen. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Bredaseweg en de spoorlijn Breda-Tilburg, aan de oostzijde door de stadsrand van Tilburg, en in het zuiden en westen door de gemeentegrens met Goirle en Gilze-Rijen.

Het oostelijk deel van het gebied heeft een voornamelijk gesloten en bosrijk karakter, maakt grotendeels deel uit van de EHS en heeft ecologische en recreatieve waarde. Het zuidelijk deel hiervan is waterwingebied van de Tilburgse Waterleidingmaatschappij. Centraal in het bos ligt langs de Bredaseweg zorginstelling Amarant.

Het westelijk deel van het plangebied heeft een open en meer gevarieerd karakter. De belangrijkste functie is agrarisch (zowel weiland als akkerbouw en boomgaarden), maar verspreid komen ook bospercelen, een waterpartij en aan de zuidzijde een golfbaan (Prise d'Eau) voor.

In dit gebied liggen drie zuid-noord lopende beken: de Donge, Hultsensche Leij en Grote Leij, alledrie aangewezen als te ontwikkelen ecologische verbindingzone.

Direct ten westen van het plangebied ligt de militaire vliegbasis Gilze Rijen met een aantal milieubeperkingen voor de directe omgeving.

Ten zuidwesten ligt de kern Gilze. Aan de zuidzijde wordt het gebied begrensd door de A58. Ten zuiden van de A58 ligt agrarisch gebied.

Aan de noordzijde en oostzijde wordt het plangebied begrensd door de woonwijken van Tilburg: De Blaak en De Reit aan de oostzijde, De Reeshof met de wijken Koolhoven en Witbrant aan de noordzijde.

Kenmerkend voor het westelijk deel van het plangebied is het open en weidse cultuurlandschap. Het oostelijk deel van het plangebied heeft vanwege de bossen een gesloten karakter.

Het gebied heeft landschappelijke waardevolle elementen, kent deels een hoge archeologische verwachtingswaarde en bevat enkele cultuurhistorische waarden: waardevolle panden (geïnteriseerd in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project), historische groenstructuren, oorspronkelijke wegen.

Het gebied wordt primair ontsloten door de A58 aan de zuidzijde (met in de zuidwesthoek van het gebied een afrit), de Bredaseweg in het noorden en de N260 Langenbergseweg in het westen. Wegen in het gebied zijn de Hultenseweg, Nieuwe lijn, Bleukweg, Gilzerbaan en Oude Rielse baan.

3.3 Beleidskader

In het planMER wordt ingegaan op de uitgangspunten en randvoorwaarden vanuit de verschillende beleidskaders. Relevant beleid voor de structuurvisie en het planMER Zuidwest 2020 is:

Gemeente Tilburg

- Ruimtelijke Structuurvisie Tilburg 2020 (2005);
- Structuurvisie Bredasweg (2002);
- Kadernota Groene Mal (2002);
- Luchtkwaliteitsplan gemeente Tilburg 2005-2010 (juli 2005);
- Bodembeleid gemeente Tilburg (oktober 2003);
- Tilburgs verkeers- en vervoersplan (TVVP) (december 2005);
- Nota voor Tilburgs Archeologie beleid (2006);
- Waterplan / gemeentelijk rioleringsplan 2005-2009;
- Milieubeleidsplan gemeente Tilburg;
- Nota Koersen op veilig;
- Ontwerp Klimaatprogramma 2009-2012.

Gemeente Goirle/ gemeente Gilze Rijen

- Nog te inventariseren in het kader van het planMER;

Regio Brabantstad/Provincie

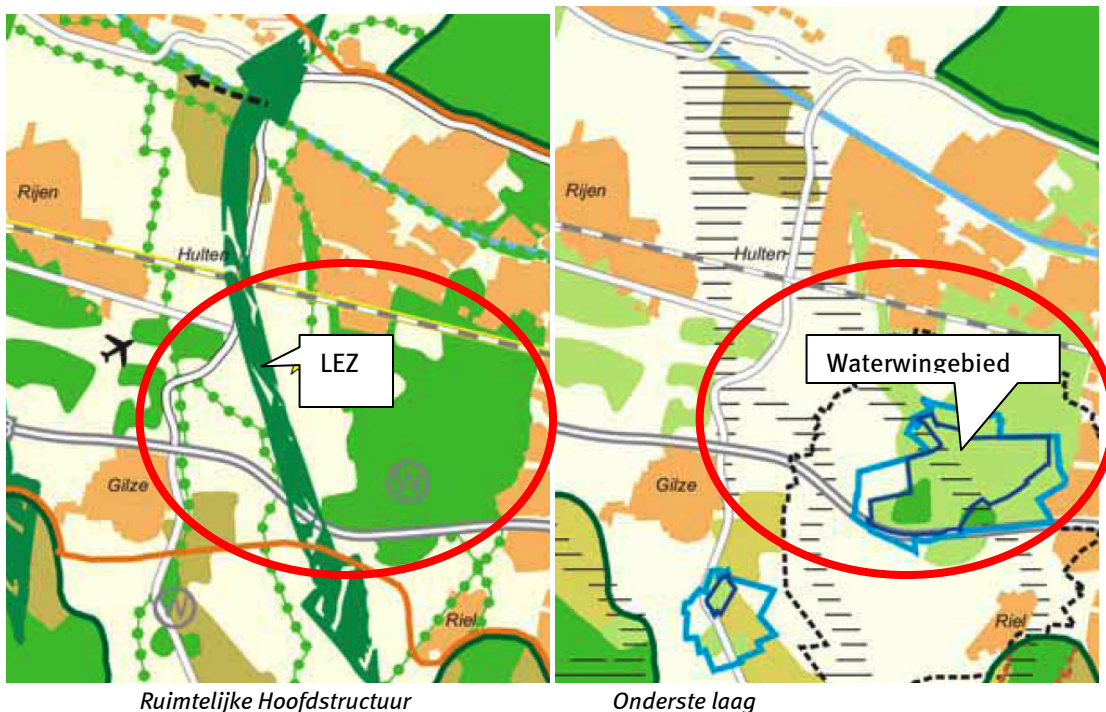
- Interim Structuurvisie "Brabant in ontwikkeling" (2008, voorheen Streekplan Brabant in Balans 2002);
- Paraplunota Ruimtelijke Ordening (2008);
- Uitwerkingsplan Stedelijke Regio Breda-Tilburg (2004);
- Programma Brabantstad 2004-2008 (2004);
- Brabantstad Mozaïekmetropool (2007);
- Reconstructieplan De Meijerij (2004);
- Provinciaal Verkeer- en vervoersplan "Verplaatsen in Brabant" (2006);
- Netwerkprogramma Brabant bereikbaar (2007);
- Integrale strategie Milieu (ISM) 2006-2010.

Naast bovengenoemde plannen, maakt ook het (nationale) sectoraal beleid en de sectorale wet- en regelgeving onderdeel uit van het beleidskader en toetsingskader. In het planMER wordt nader ingegaan op relevante beleidsaspecten.

Hieronder wordt op hoofdlijnen een overzicht gegeven van de belangrijkste punten uit het beleid ten aanzien van ruimtelijke ordening:

Het *Streekplan Noord Brabant 2002, Brabant in Balans* (na de invoering van de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening 1 juli 2008 aangepast tot Interim structuurvisie "Brabant in ontwikkeling") beschrijft het algemene ruimtelijke beleid van de provincie Noord-Brabant voor de periode 2002-2015. In het streekplan is het oostelijk deel van het plangebied (deelgebied "bosgebied") aangewezen als GHS-Natuur (Groene Hoofdstructuur) met de primaire functie natuur. Het oostelijk deel van het plangebied maakt onderdeel uit van de AHS (Agrarische Hoofdstructuur) met als belangrijkste functie landbouw. In het oostelijk deel is een robuuste verbinding voorzien, een zogenaamde Landschapsecologische zone (LEZ). Deze zone is bedoeld als een structurerende groene

bufferzone tussen twee stedelijke kernen in een stedelijke regio, die bestaat uit een combinatie van gebieden voor de grondgebonden landbouw, de natuur en de recreatie, en die een verbindende functie heeft voor aangrenzende Regionale Natuur- en Landschapseenheden.



Figuur 3.1 Uitsnedes Streekplan / Interim Structuurvisie (Provincie Noord-Brabant, 2002)

Het *Uitwerkingsplan Stedelijke regio Breda - Tilburg* is een uitvloeisel van het Streekplan en geeft de verstedelijkingsopgave, zoals die in het Streekplan is verwoord, vorm. Het plangebied maakt in het Uitwerkingsplan deel uit van een gebied met de aanduiding “integratie stad-land”. Dit betreft gebieden waarbinnen verstedelijking alleen afweegbaar is, indien dat samen gaat met de ontwikkeling van de natuur-, dan wel landschappelijke kwaliteiten van dat gebied. Nieuwe ontwikkelingen dienen op zo’n wijze plaats te vinden, dat er nieuwe kwaliteiten ontstaan of bestaande kwaliteiten versterkt worden.

De zone langs de Bredaseweg wordt in het Uitwerkingsplan gekenmerkt door een verwevenheid van rode en groene functies. Mede om het ruimtelijke karakter van deze historische lijn tussen de twee steden te versterken is een herinrichting van rode met groene functies in deze zone wenselijk. Langs de Bredaseweg liggen er mogelijkheden voor een inrichting van het gebied waarbij stedelijke en groene functies in evenwicht met elkaar ontwikkeld kunnen worden. De verdere verstedelijking is mogelijk, indien deze gekoppeld wordt aan een versterking van de landschappelijke structuren en deze aansluit bij de ruimtelijke structuur en de historische betekenis van deze gebieden.

De gemeentelijke visie voor Tilburg als geheel is uitgewerkt in de *Ruimtelijke Structuurvisie Tilburg 2020*. In de *Structuurvisie Tilburg 2020* wordt Wijkevoort als toekomstig bedrijventerrein op kaart aangegeven. Daarnaast worden locaties voor gewenste ecologische verbindingzones op kaart weergegeven.

De structuurvisie Zuidwest 2020 wordt een uitwerking van de Ruimtelijke Structuurvisie Tilburg 2020. De *Structuurvisie Zuidwest 2020* en daarmee de planMER wordt opgesteld om reeds bestaande ruimtelijke plannen voor Zuidwest verder te concretiseren.



Figuur 3.2 Uitsnede Uitwerkingsplan stedelijke regio Breda -Tilburg (Provincie Noord-Brabant, 2004)



Figuur 3.3 Uitsnede Structuurvisie Tilburg 2020 (Gemeente Tilburg, 2005)

3.4 Doel van de Structuurvisie en planMER

Zuidwest is een gebied dat lange tijd buiten het gezichtsveld bleef van menig Tilburger. Het was lange tijd buitengebied richting (en tot 1997 van) Gilze-Rijen, met een agrarische functie en een groot bosgebied. Het bosgebied was moeilijk toegankelijk, omdat het in bezit was van landgoedeigenaren, de Tilburgsche Waterleiding Maatschappij en talloze eigenaren van recreatiewoningen. Men kwam hier niet als men er niets te zoeken had.

Dit idee van Zuidwest is nu aan verandering onderhevig. De Reeshof is naar de Bredaseweg 'toegekropen', de bewoners van de Blaak maken gebruik van het naastliggende groengebied, de Noordwesttangent nadert zijn voltooiing, de golfbaan heeft een recreatieve functie aan het gebied toegevoegd, de Groene Kamer wil er gaan ontwikkelen, Amarant is aan het vernieuwen, van een voormalige spoorlijn ("Bels Lijntje") is een fietspad gemaakt enz. enz.

De stad gaat Zuidwest steeds meer gebruiken voor recreatieve doeleinden. De agrarische bedrijven raken geïsoleerd van het buitengebied aan de andere kant van de tangent. De gemeente wil het gebied verder gaan ontwikkelen, onder andere door de realisatie van het nieuwe bedrijventerrein Wijkevoort.

Al deze ontwikkelingen vragen om een breed gedragen visie om ervoor te zorgen dat de verschillende functies elkaar niet in de weg zitten, maar elkaar en het landschap versterken en zorgen voor een duurzaam ingericht gebied. Dit is dan ook het hoofdoel van de Structuurvisie Zuidwest 2020.

In een aantal beleidsrapporten wordt een deel van het nu agrarische gebied aan de westkant van het plangebied aangemerkt als "integratiegebied stad-land". Hiermee wordt allereerst gezegd dat behoedzaam met de huidige agrarische functies en natuurwaarden omgesprongen dient te worden. In dit kader ligt het daarnaast voor de hand om behalve op realisering van een bedrijventerrein en andere nieuwe werkfuncties, vooral in te zetten op openluchtrecreatie, een stedelijke functie in een landelijke en bosrijke omgeving.

De planMER heeft tot doel het inbrengen van het milieubelang in de structuurvisie. De planMER levert een onderbouwing vanuit milieuoogpunt van gemaakte keuzes in de structuurvisie en brengt potentiële negatieve effecten van ontwikkelingen, die de structuurvisie mogelijk maakt, vroegtijdig in beeld.

3.5 Deelgebieden, alternatieven en scenarios

Zoals reeds beschreven in paragraaf 1.1 maakt de Structuurvisie Zuidwest 2020 onderscheid in vier deelgebieden:

- Bedrijventerrein Wijkevoort;
- Landgoed de Groene Kamer;
- Het gebied tussen Wijkevoort en de Groene Kamer;
- Bosgebied (waterwingebied).

Bedrijventerrein Wijkevoort

In het zuidwesten van de gemeente Tilburg, tussen de A58, de Noordwesttangent en de Hultensche Leij, wil de gemeente Tilburg een nieuw bedrijventerrein ontwikkelen met de naam Wijkevoort. De exacte invulling er van is nog onderwerp van discussie:

- In eerste instantie is het de ambitie om hier de Maintenance Campus te realiseren met bijbehorende ruimte voor bedrijvigheid (minimaal 46, maximaal 110 hectare bruto). De Maintenance Campus richt zich op de niet-landingsbaangebonden luchtvaartbedrijvigheid: het binnenhalen van nieuwe bedrijven, het versterken van het bestaande cluster bedrijvigheid, het structureel en fysiek verbinden van deze bedrijvigheid met relevante onderwijsinstellingen en -opleidingen.
- Wijkevoort is één van de vier zoeklocaties voor de Mall, een 20 tot 30 ha. groot megawinkelcentrum.
- Eveneens is een deel van het gebied in beeld om een truck service centrum (omvang 3 hectare) te realiseren.

Indien na realisering van bovengenoemde ontwikkelingen nog ruimte overblijft, dan wordt die ingevuld met overige bedrijvigheid.

Zodoende ontstaan 3 verschillende scenario's voor Wijkevoort:

- Scenario 1: Volledig bedrijventerrein (110 ha bruto);
- Scenario 2: Mall (ca 25 ha) en overig bedrijventerrein (85 ha bruto);
- Scenario 3: Mall (ca 25 ha), truck service centrum (3 ha) en overig bedrijventerrein (82 ha bruto).

Deze scenarios worden in het planMER verder uitgewerkt en op effecten onderzocht en beoordeeld.

Specifieke aandachtspunten en onderzoeksaspecten voor het planMER zijn:

- Locatie Mall: is nog niet bekend, maar aangezien het een publieksintensieve functie betreft, verdient het de voorkeur de Mall dichtbij de ontsluitingsweg te situeren;
- De bestaande bebouwing langs de Hultenseweg: het streven is deze te handhaven op het bedrijventerrein en de Hultenseweg als langzaamverkeerroute in te passen. Vraag is of dit mogelijk is binnen de milieubeperkingen die een bedrijventerrein met zich meebrengt;
- Verkeersontsluiting;
- Beperken hinder op waterplas en EHS centraal in Wijkevoort;
- Inpassen voorgenomen ecologische verbindingzones langs Hultensche Leij en Grootte Leij;
- Mogelijkheden en onmogelijkheden vanuit milieubeperkingen vliegbasis Gilze Rijen, vervoer gevaarlijke stoffen over omliggende wegen.

Locatieafweging Maintenance Campus

De Maintenance Campus biedt fysieke ruimte voor het samenbrengen van luchtvaartbedrijvigheid en de daaraan gelieerde organisaties en bedrijvigheid op één plaats in Tilburg, in de directe nabijheid van vliegbasis Gilze-Rijen. De clustering maakt Maintenance Campus onderscheidend en gemakkelijk kennisuitwisseling.

Voor de Maintenance Campus is reeds onderzocht (zie bijlage) of er binnen de gemeentegrens van Tilburg andere locaties plaats bieden aan deze vorm van bedrijvigheid. Hierbij is vastgehouden aan het uitgangspunt van clustering. Naast de totaal uitgeefbare oppervlakte bedrijventerrein, zijn verschillende locaties beoordeeld op beschikbare milieuruimte, kavelgrootte, gewenste beeldkwaliteit en het segment bedrijven.

Op basis van een onderzoek dat eind 2006 voor de gemeente Tilburg is uitgevoerd gedaan wordt verwacht dat een ontwikkeling van een bedrijventerrein specifiek voor de luchtvaartbedrijvigheid zal resulteren in een ruimtevraag van 32 tot 53 hectare netto oppervlak. Uitgaande van een netto/bruto verhouding van 70% betekent dit 46 tot 76 hectare bruto oppervlak. De aard van de bedrijfsactiviteiten valt voor een deel in milieucategorie 4 en mogelijk ook 5.

Geconcludeerd is dat van alle bestaande en toekomstig aan te leggen bedrijvenlocaties alleen bedrijventerrein Vossenbergh West II nog voldoende (milieu)ruimte biedt voor vestiging van Maintenance Campus.

Tilburg heeft enkele jaren geleden de keuze gemaakt om nieuwe en bestaande bedrijventerreinen nadrukkelijk te profileren aan de hand van gevestigde of gewenste bedrijvigheid. Vossenbergh West II is in beeld voor een ander type bedrijvigheid vanwege de ligging aan het Wilhelminakanaal. Vossenbergh West II zet in op grootschalige logistieke bedrijven en multimodale bereikbaarheid (o.a. door de aanleg van een haven en zwaairom), een profiel dat al in de markt is gezet met Vossenbergh West I. De multimodale bereikbaarheid moet een belangrijke bijdrage leveren aan stedelijke milieudoelstellingen, zoals het verminderen (van de groei) van het goedertransport over de weg (modal shift ten gunste van containertransport over water).

Het toevoegen van het thema maintenance aan Vossenbergh West II en het reserveren van de naar verwachting benodigde hoeveelheid grond zou afbreuk doen aan het logistieke profiel, de marktdraagkracht voor multimodale bereikbaarheid en daarmee de stedelijke milieudoelstellingen.

Ook vanuit milieuoptiek bestaat er een voorkeur Vossenbergh West II te reserveren voor grootschalige logistieke bedrijvigheid en Wijkevoort te gebruiken voor Maintenance Campus.

Vossenbergh West II is bij uitstek geschikt voor grootschalige logistiek: goed ontsloten en met de mogelijkheid multimodaal transport te bevorderen en daarmee het vervoer per as terug te dringen. Daarmee wordt tevens de aan wegverkeer gerelateerde geluidhinder en luchtverontreiniging terug-gedrongen. Maintenance op Vossenbergh West II betekent mogelijke invulling van Wijkevoort met logistieke bedrijvigheid. Wijkevoort biedt geen kansen voor multimodale transportvormen en brengt vrachtwagens en daarmee geluid en luchtverontreiniging in het gebied.

Uit de lagenbenadering (Ruimtelijke Structuurvisie Tilburg 2020) blijkt dat het gebied Wijkevoort vanuit water en bodem geschikt is voor verstedelijking, met uitzondering van de beekdalen. Vanuit cultuurhistorie bezien is dit gebied redelijk geschikt voor

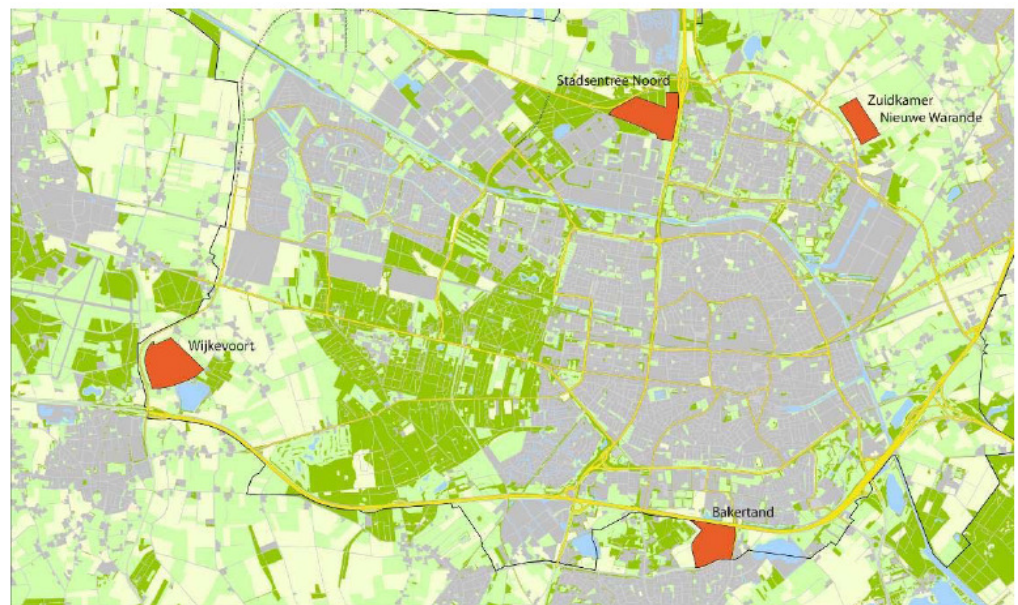
verstedelijking. Het merendeel heeft een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. De beekdalen hebben een basisverwachtingswaarde. Vanuit infrastructuur bezien is Wijkevoort in Zuidwest de geschiktste locatie om een bedrijventerrein te vestigen, met name vanwege de ligging aan hoofdinfrastructuur en de aansluiting op het bedrijventerrein van de gemeente Gilze-Rijen.

Conclusie van de locatieafweging is dat Wijkevoort de enige en tevens meest geschikte locatie is voor de vestiging van een aan de luchtvaartindustrie gelieerde Maintenance Campus. Deze locatie zal worden vastgelegd in de Structuurvisie Zuidwest. Er worden in het planMER geen alternatieve locaties voor de Maintenance Campus meer onderzocht.

Locatieafweging Mall

Op 27 oktober 2008 heeft de gemeenteraad van Tilburg positief besloten over de voortzetting van het project Mall Tilburg, een ca. 20 to 30 ha. groot mega winkel-complex. Voortzetting betekent dat de gemeente doorgaat met de haalbaarheidsfase, en dus nader gaat onderzoeken of de komst van een Mall in Tilburg haalbaar is. Onderdeel van de haalbaarheidsfase is het opstellen van een structuurvisie 'detailhandel en economische structuur'. Hieraan gekoppeld is een planMER.

In het planMER voor de Mall worden vier locaties in Tilburg onderzocht (in de verkenningsfase waren 9 locaties in beeld). Wijkevoort is in beeld als één van de mogelijke locaties voor de Mall. De overige drie potentiële locaties voor de Mall zijn: Bakertand, Zuidkamer Nieuwe Warande en Stadsentree Noord (zie figuur 3.4).



Figuur 3.4 Zoeklocaties Mall Tilburg [Bron: gemeente Tilburg/DHV, 2008]

In de planMER Structuurvisie Zuidwest 2020 wordt binnen twee van de drie scenario's voor bedrijventerrein Wijkevoort rekening gehouden met een mogelijke komst van de Mall. Omdat een locatieafweging voor de Mall al plaatsvindt in de planMER voor de Mall, zal deze locatieafweging niet in de planMER voor de Structuurvisie Zuidwest 2020 plaatsvinden, maar als een gegeven worden gehanteerd.

Voor wat betreft het onderdeel Mall zal de planMER Structuurvisie Zuidwest worden afgestemd op het planMER Mall. Dit geldt ook voor de aan het planMER gerelateerde milieuonderzoeken.

Landgoed de Groene Kamer

Landgoed de Groene Kamer is een particulier initiatief van Landgoed de Groene Kamer BV. voor een ca. 30 ha groot nieuw landgoed met detailhandel, duurzame leisure en edutainment, en met ruimte voor natuurontwikkeling.

Vanuit het hoofdthema 'natuurlijk leven en genieten' krijgen zes met elkaar verbonden thema's, allen gericht op een duurzame vrijetijdsbesteding en een duurzame en verantwoorde levensstijl, op het landgoed inhoud.

Landgoed de Groene Kamer is voorzien in het noordelijk deel van Zuidwest: ten oosten van de Donge en ten zuiden van de Bredaseweg. Op het Landgoed wordt 10 ha gereserveerd voor rode functies (bebouwing, parkeren, infrastructuur), 20 ha voor groene functies. Op het landgoed worden functies voorzien als: een uitgebreid tuincentrum, detailhandel- en andere voorzieningen voor dieren, landwinkel, restaurant, beauty/gezondheidswinkels, outdoorwinkel, health- en beautycomplex, kinderboerderij, speeltuin, kinderdagverblijf enz. Een exacte locatie, gebiedsbegrenzing en (ruimtelijke) invulling ervan is nog niet bepaald.

Voor de landgoedontwikkeling wordt een bezoekersaantal tussen de 1,2 en 2 miljoen bezoekers per jaar verwacht.

In de Nota Uitgangspunten en ambitieniveau structuurvisie Zuidwest 2020 worden randvoorwaarden gegeven, waaraan de ontwikkeling van het nieuwe landgoed moet voldoen, o.a.:

- Het landgoed is openbaar toegankelijk;
- Het landgoed past binnen de landgoederenstructuur aan de Bredaseweg;
- Het landgoed kent een duidelijke hoofdontsluiting op de Bredaseweg;
- Het landgoed geeft ruimte aan / houdt rekening met de ecologische verbindingzone langs de Donge.

Specifieke aandachtspunten en onderzoeksaspecten voor het planMER zijn:

- Verkeersontsluiting op Bredaseweg en intern op Landgoed;
- Samenhang met ecologische verbindingzone langs de Donge;
- Beperken hinder op bosgebied ten oosten van Landgoed de Groene Kamer en de ecologische verbindingzone tussen het Blok en het waterwingebied;
- Mogelijkheden en onmogelijkheden vanuit milieubeperkingen vliegbasis Gilze Rijen, wegen en de spoorlijn Eindhoven-Breda.



Figuur 3.5 Opzet Landgoed Groene Kamer

Tussengebied

In de structuurvisie zal voor het gebied tussen Landgoed Groene Kamer en Wijkevoort vooral ingezet worden op het behouden en versterken van het (historische) agrarische, landschappelijke karakter en functioneren met toevoeging van recreatieve functies en routes. Er wordt geen ruimte gegeven aan grootschalige activiteiten, behalve mogelijk het realiseren van sportvelden. Belangrijk uitgangspunt bij ontwikkeling is de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het gebied.

Bosgebied

In het bosgebied zijn alleen ontwikkelingen mogelijk die passen binnen de bestaande ecologische waarden en bestaande functie als waterwingebied. Centraal staat dan ook het behoud. Wel wordt gestreefd naar bevordering van de mogelijkheden voor recreatie, meer variatie binnen het gebied en het meer openbaar toegankelijk maken van het gebied.

TWM-gronden

De gronden van de Tilburgse Waterleiding Maatschappij liggen voornamelijk in het zuidelijk deel van het bosgebied, maar deels ook in het 'tussengebied' en in het deelgebied Wijkevoort. De gronden komen mogelijk in bezit van de gemeente Tilburg. Het merendeel van de gronden behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur. De gronden kunnen worden ingezet om de ontbrekende schakels in het wandelpaden- en fietspadennetwerk te realiseren, om natuurgebied Kaaistoep te vergroten, om de bestaande golfbaan Prise d'Eau uit te breiden of om ruimte te bieden aan (buiten)sport (b.v. inplaatsen van sportvelden van elders).

Gezien de lage dynamiek in het gebied gelegen tussen Landgoed De Groene Kamer en Wijkevoort (het 'tussengebied') en het bosgebied wordt in de planMER volstaan met de beschrijving van de milieueffecten van de te verwachten ontwikkelingen. Het beschrijven van meer scenario's wordt niet noodzakelijk geacht.

EVZ's

In het plangebied van de Structuurvisie Zuidwest is een aantal ecologische verbindingzones voorzien, om de ecologische kerngebieden in en om het plangebied met elkaar te verbinden. De meeste verbindingzones moeten nog worden gerealiseerd. Het betreft met name de verbindingen langs:

- de Hultensche Leij;
- de Groote Leij;
- de Donge;
- de Bredaseweg (verbindingzone tussen het Blok en het waterwingebied).

In het planMER worden de voorgenomen ecologische verbindingzones beschreven en wordt onderzocht wat de effecten van de ecologische verbindingzones (kunnen) zijn en wat de consequenties van de overige ontwikkelingen binnen Zuidwest op de verbindingen kunnen zijn.

Beoordelingskader

Hoofdthema	Deelthema	Aspect	Methodiek
Verkeer, Vervoer en infrastructuur	Mobiliteitsontwikkeling, Bereikbaarheid, Verkeersafwikkeling	Toename verkeer als gevolg van ontwikkelingen, Capaciteit infrastructuur op macroniveau en microniveau	Kwantitatief
	Parkeren	Capaciteit	Beschrijvend
	Langzaam verkeer / openbaar vervoer	Effecten op bestaande voorzieningen, kansen voor nieuwe voorzieningen	Beschrijvend
	Verkeersveiligheid	Knelpunten	Beschrijvend
Milieu	Lucht	Emissie concentraties (Fijn Stof, NOx)	Kwantitatief
	Geluid	Geluiduitstraling op omgeving door (toename) wegverkeer, spoor en bedrijvigheid	Kwantitatief
		Geluidbeperkingen vanuit omgeving (Vliegveld Gilze Rijen, wegen)	Kwantitatief
	Externe Veiligheid	Risico's vanuit ontwikkelingen op omgeving (inrichtingen en vervoer gevaarlijke stoffen)	Beschrijvend
		Beperkingen voor ontwikkeling kwetsbare objecten (zoals de Mall) door ontwikkeling van risicobronnen op Maintenance Campus	Beschrijvend
		Beperkingen vanuit omgeving (Vliegveld Gilze Rijen, vervoer gevaarlijke stoffen, inrichtingen, buisleidingen)	Beschrijvend
Geur	consequenties van geurhindercontouren op mogelijkheden voor ontwikkeling	Beschrijvend	
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschap	Landschappelijke structuur	Beschrijvend
		Ruimtelijke-visuele kwaliteit	Beschrijvend
		Landschappelijke en aardkundige waarden	Beschrijvend
	Cultuurhistorie	Beschermde waarden	Beschrijvend
		Overige niet beschermdde waarden	Beschrijvend
		Ensemblewaarden	Beschrijvend
	Archeologie	Archeologische verwachtingswaarde	Beschrijvend
Beschermde monumenten		Beschrijvend	
Natuur, bodem en water	Natuur	Beschermde gebieden (EHS)	Beschrijvend
		Beschermde soorten	Beschrijvend
		Ecologische relaties (EVZ's)	Beschrijvend
	Bodem	Kwetsbare gebieden, bodemkwaliteit, bodemstructuur	Beschrijvend
	Water	Grond- en oppervlaktewater	Beschrijvend
		Kwetsbare gebieden	Beschrijvend
Wateropgaven		Beschrijvend	
Wonen, werken, recreatie en sport	Wonen	Effect op bestaande woningen	Beschrijvend
	Werken	Effect op bestaande en effect van toekomstige bedrijven	Beschrijvend
	Recreatie	Effect op bestaande en effect van toekomstige voorzieningen	Beschrijvend
	Sport	Effect op bestaande en effect van toekomstige voorzieningen	Beschrijvend
	Sociale aspecten	Kwaliteit ruimtelijke inpassing Mate van functionele samenhang	Beschrijvend
Duurzaamheid en klimaat	Energieverbruik	Energieverbruik bedrijven Wijkevoort en Landgoed de Groene Kamer	Beschrijvend
		Energieopwekking en duurzame energiebronnen	Beschrijvend
	Bijdrage aan klimaatdoelstellingen	Mogelijkheden klimaatadaptatie	beschrijvend

Tabel 1: Beoordelingskader PlanMER Structuurvisie Zuidwest 2020

3.6 Aanpak effectenbeschrijving en methodiek

De structuurvisie Zuidwest 2020 biedt plaats aan minimaal twee activiteiten met een grote verkeersaantrekkende werking; de ontwikkeling van 150 ha bedrijventerrein op Wijkevoort en de ontwikkeling van Landgoed De Groene Kamer met een verwacht bezoekersaantal van 1,2 tot 2 miljoen bezoekers per jaar. Tegelijkertijd vindt (capaciteits)uitbreiding plaats van infrastructuur. Als gevolg van de genoemde grootschalige ontwikkelingen in het plangebied zullen de thema's verkeer en de daaraan gerelateerde effecten (lucht, geluid) een belangrijke plaats krijgen in de effectbeschrijving in de planMER.

De genoemde ontwikkelingen brengen, in combinatie met bestaande belemmeringen vanuit externe veiligheid (transportroutes gevaarlijke stoffen, geluidcontouren en hoogtebeperkingen vliegbasis Gilze Rijen) beperkingen in de milieuruimte met zich mee.

Daarnaast vindt men in het plangebied een aantal ecologische kerngebieden en verbindingen daartussen. Het grootste deel van deze ecologische kerngebieden ligt in het oostelijk deel van het plangebied. De grootschalige ontwikkelingen, die de structuurvisie mogelijk maakt (Landgoed De Groene Kamer en bedrijventerrein Wijkevoort) vinden plaats in het westelijke deel van het plangebied. De planMER brengt in beeld in welke mate deze grootschalige ontwikkelingen verenigbaar zijn met de instandhoudingsdoelstellingen van de natuurgebieden of verbindingen in het oostelijke deel van het plangebied.

Verkeer, Milieu en Natuur zijn dan ook de belangrijkste thema's van het PlanMER.

Het PlanMER beslaat en onderzoekt het gehele plangebied van de Structuurvisie Zuidwest. Echter in het oostelijk deel van het plangebied ("Bosgebied") worden veel minder activiteiten en effecten voorzien dan in het westelijk deel ("Wijkevoort", "Landgoed Groene Kamer" en "Tussengebied"). In het planMER wordt dan ook uitgebreider op de effecten in het westelijk deel ingegaan dan op die in het oostelijk deel.

In de planMER bij de Structuurvisie Zuidwest 2020 zullen de milieueffecten aan de hand van de volgende zes clusters beschreven worden:

- Verkeer, vervoer en infrastructuur;
- Milieu (lucht, geluid, externe veiligheid, geur);
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- Natuur, bodem en water;
- Wonen, werken, recreatie, sport, sociale aspecten;
- Klimaat en duurzaamheid.

In tabel 1 is het beoordelingskader opgenomen zoals dat in het planMER zal worden gebruikt.

De effecten voor de verschillende scenario's en varianten worden op basis van expert judgement vertaald in een score (plussen en minnen), zodat ze met elkaar kunnen worden vergeleken.

Verkeer, vervoer en infrastructuur

Mobiliteitsontwikkeling: hierbij staat de vraag centraal hoeveel verkeer de nieuwe ontwikkelingen zullen genereren en hoe zich dit zal afwikkelen op het onderliggende wegennet. Andere vragen zijn onder meer: welk deel is autoverkeer, wat zijn de herkomst- en bestemmingspatronen en hoeveel extra autokilometers zullen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen ontstaan?

Bereikbaarheid: het gaat hier om de mate waarin het bedrijventerrein en landgoed bereikbaar zijn voor de werknemers/transport en bezoekers. Via welke wegen rijdt het verkeer en welke reistijden zijn daarmee gemoeid? De capaciteit van het netwerk speelt dan de belangrijkste rol. Evenzeer is de bereikbaarheid per openbaar vervoer van belang. Relevante vragen zijn hoe de locaties kunnen aansluiten/ gebruik maken van openbaar vervoer en welke aanvullingen nodig zijn om voldoende openbaar vervoer te bieden?

Verkeersafwikkeling: op onderdelen in het netwerk kan de capaciteit tekortschieten om de toekomstige verkeersstromen te kunnen afwikkelen. Binnen dit aspect wordt gekeken wat de aard en omvang is van knelpunten in de verkeersafwikkeling. Het gaat dan vooral om het zogenaamde microniveau in het wegennet.

Parkeren: In het planMER zal een inschatting worden gemaakt van het aantal benodigde parkeerplaatsen en de ruimte hiervoor.

Langzaam verkeer / openbaar vervoer: In het planMER wordt ingegaan op het effect van de ontwikkelingen op langzaam verkeer en openbaar vervoer.

Verkeersveiligheid: in hoeverre past de verkeersbelasting bij de functie van de weg. Binnen dit onderdeel wordt in beeld gebracht waar de verkeersveiligheid in het geding is. Ook wordt ingegaan op mogelijke conflictsituaties tussen verschillende vervoerwijzen: m.n. autoverkeer in relatie tot fietsverkeer.

Voor het berekenen van effecten op bereikbaarheid en het bepalen van de verkeersbelasting op wegvakken wordt gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel Midden Brabant. De beschrijving van de milieueffecten worden onderbouwd met resultaten uit het verkeersmodel.

In de planMER worden de drie scenario's voor Wijkevoort doorgerekend. Met de huidige en referentiesituatie erbij betekent dit een doorrekening van vijf situaties. Voor Landgoed Groene Kamer wordt uitgegaan van 1,2 miljoen bezoekers per jaar. In het PlanMER zal met een gevoeligheidsanalyse onderzocht worden wat het effect is van eventuele grotere bezoekersaantallen.

Milieu

De structuurvisie biedt ruimte aan activiteiten die (veel) gemotoriseerd verkeer aantrekken. Dit heeft gevolgen voor geluid en luchtkwaliteit, mogelijk ook op plaatsen waar gevoelige bestemmingen liggen of komen te liggen, zoals woningen of EHS-gebieden. Indien op basis van de verkeersanalyses relevante effecten verwacht worden op het gebied van geluid en luchtkwaliteit worden deze in het planMER op structuurvisie niveau beschreven.

Verskillende onderdelen in het plangebied kunnen leiden tot beperkingen op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Bij het beschrijven van de huidige situatie, de referentiesituatie en de milieueffecten zal aandacht geschonken worden aan de volgende beperkingen:

- Geluid- en hoogtebeperkingen vanwege vliegbasis Gilze Rijen;
- Beperkingen externe veiligheid vanwege vliegbasis Gilze- Rijen;
- Routing gevaarlijke stoffen (A58, Bredaseweg, Noordwesttangent);
- Geluidsuitstraling hoofdwegen en spoorlijn Eindhoven-Breda;
- Overschrijdingen luchtkwaliteit;
- Impact van de bedrijvigheid op de omgeving (geluid, externe veiligheid en mogelijk ook voor stof en geur).

Landschap, Cultuurhistorie en archeologie

Het algemene uitgangspunt voor cultuurhistorie in de structuurvisie Zuidwest 2020 is dat het cultuurlandschap als structuurbepalend gegeven wordt ingezet.

Er dient een antwoord te komen op de vraag "welke specifieke cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten zijn in het gebied aanwezig, in welke mate kunnen ze behouden blijven, ontwikkeld worden en uitgangspunt vormen voor verdere ontwikkeling en op welke manier kunnen bestaande kwaliteiten worden versterkt?"

In het planMER wordt ten behoeve van de beantwoording van bovenstaande vraag geïventariseerd welke landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden aanwezig zijn in het gebied en welk effect de verschillende ontwikkelingen op deze waarden hebben. Het kan gaan om:

- aardkundige en landschappelijke waarden;
- archeologische verwachtingswaarden;
- cultuurhistorische waardevolle objecten;
- historische groenstructuren;
- historisch wegenpatroon;
- historisch erfgoed;
- clusters of ensembles van landschappelijke, archeologische en bouwhistorische waarden die elkaar ruimtelijk versterken.

Natuur, bodem en water

In het plangebied is een aantal ecologische kerngebieden gelegen. Het grootste deel van de kerngebieden bevindt zich in het oostelijk deel van het plangebied. Hier bevinden zich de kerngebieden Kaaistoep, De Sijsteren, het TWM-bos, Drijflanen en de landgoederenzone. Meer naar het westen bevinden zich Bos Wijckvoort en Het Blok. De kerngebieden houden niet op bij de grens van het plangebied en sluiten aan op de bossen buiten het plangebied zoals bijvoorbeeld het Wandelbos en het Reeshofbos. De kerngebieden (EHS) worden door verschillende verbindingen (EVZ's) met elkaar verbonden.

In totaal zijn zeven verbindingen benoemd, waarvan een aantal reeds is gerealiseerd. De EVZ's maken onderdeel uit van de structuurvisie.

In de planMER wordt onderzocht in hoeverre de ontwikkelingen die de structuurvisie mogelijk maakt, verenigbaar zijn met de instandhoudingsdoelstellingen van de bestaande kerngebieden en de ecologische verbindingen en de realisatieopgave voor nieuwe verbindingen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen natte verbindingen (beken) en droge verbindingen.

Ten aanzien van bodem en water kan worden opgemerkt dat de grootschalige ontwikkelingen binnen de structuurvisie niet plaatsvinden binnen het waterwingebied en de beschermingszone van het waterwingebied, maar deels wel in de boringsvrije zone. In het planMER zal op structuurvisieniveau aandacht worden geschonken aan met name de effecten van de grootschalige ontwikkelingen op de kwaliteit van bodem, grond- en oppervlaktewater.

Wonen, werken, recreatie en sport

Ten aanzien van het cluster wonen, werken, recreatie en sport zal op kwalitatieve wijze worden beoordeeld in hoeverre de verschillende ontwikkelingen invloed hebben op bestaande functies in het gebied, de functionele samenhang en in hoeverre de nieuwe ontwikkelingen in algemene zin passen bij de karakteristiek van het gebied.

Klimaat en duurzaamheid

In het planMER zal globaal aandacht worden besteed aan de thema's duurzaamheid en klimaat. Hierbij wordt het gemeentelijk klimaatbeleid en doelstellingen hieruit als basis gehanteerd.

4 Vervolg procedure

4.1 Procedure en betrokkenen

Procedure

Zoals in hoofdstuk 2 al beschreven kent de plan-m.e.r.-procedure een aantal wettelijke verplichte procedurele stappen:

- Kennisgeving;
- Raadpleging van betrokken bestuurlijke organen over reikwijdte en detailniveau;
- Verplicht of vrijwillig raadplegen van de commissie voor de milieueffectrapportage;
- Opstellen plan-m.e.r.;
- Publiceren en terinzageleggen PlanMER samen met de ontwerp structuurvisie;
- Verplicht of vrijwillig laten toetsen van het PlanMER door de commissie voor de milieueffectrapportage;
- Evaluatie.

Voor deze plan-m.e.r.-procedure is voor de raadpleging gekozen voor het opstellen, publiceren en terinzageleggen van een startdocument, deze notitie reikwijdte en detailniveau. Tijdens de periode van terinzagelegging kan eenieder schriftelijk reageren op deze notitie en zijn/haar mening geven over wat onderzocht moet worden in het planMER en op welke manier.

U kunt uw schriftelijke reactie sturen naar:

Gemeenteraad van de gemeente Tilburg
T.a.v. Mevr. A. Dilweg
Postbus 717
5000 AS TILBURG

Onder vermelding van “reactie op notitie reikwijdte en detailniveau PlanMER
Structuurvisie Zuidwest 2020”

“Eenieder” bestaat dus niet alleen uit de betrokken bestuurlijke organen, maar ook uit belangenorganisaties, bewoners in en om het gebied en overige betrokkenen / belanghebbenden.

Tijdens de terinzagelegging wordt ook de commissie voor de milieueffectrapportage geraadpleegd. De commissie m.e.r. is een onafhankelijk toetsende organisatie. In een plan-m.e.r.-procedure is het verplicht de commissie m.e.r. te betrekken wanneer de m.e.r.-plichtige activiteit in de EHS gelegen is of wanneer er een passende beoordeling doorlopen moet worden, vanwege (verwachte) wezenlijk negatieve effecten op Natura2000gebied.

Maar, indien dit niet het geval is, mag de commissie ook op vrijwillige basis geraadpleegd worden. In geval van Zuidwest is naar verwachting geen sprake van een passende beoordeling, het dichtstbijzijnde Natura2000 gebied is het Riels Laag ten zuiden van Tilburg. Dit zal overigens worden onderzocht in het planMER. Er is ook geen sprake van ligging van m.e.r.-plichtige activiteiten in de EHS.

Maar gezien de omvang van het project, de aard van de ontwikkelingen en de ligging nabij natuurgebieden wil de gemeente de commissie m.e.r. op vrijwillige basis raadplegen.

De reacties op deze notitie worden gebruikt als input voor de te hanteren reikwijdte en detailniveau van de vervolgfase van de m.e.r.-procedure (planMER).

Als het planMER gereed is wordt het ter inzage gelegd samen met de ontwerp Structuurvisie Zuidwest 2020. Het planMER wordt dan tevens aan de Commissie voor de m.e.r. voorgelegd ter toetsing. Het advies van de Commissie maakt onderdeel uit van het raadsvoorstel over de structuurvisie.

Bij het opstellen van de structuurvisie worden diverse belanghebbende partijen betrokken, zoals de Groene Mal-partners (ZLTO, Natuurmonumenten, Brabants Landschap, de Brabantse Milieufederatie, Waterschap Brabantse Delta), eigenaarsvereniging 't Geregt, Landgoed de Groene Kamer. Als de structuurvisie Zuidwest 2020 en de planmer ter inzage worden gelegd krijgen deze belanghebbenden deze toegezonden. Tevens zal er in de periode van de ter inzage legging van het planMER en de ontwerp-Structuurvisie een informatie-avond worden gehouden. PlanMER en Structuurvisie Zuidwest 2020 worden dan toegelicht.

Betrokkenen

Initiatiefnemer

Een initiatiefnemer is een particulier of overheidsorganisatie die het voornemen heeft een activiteit te ondernemen. In deze m.e.r.-procedure is de gemeente Tilburg (het College van Burgemeester en Wethouders) de initiatiefnemer.

Bevoegd gezag

Onder het bevoegd gezag wordt de overheidsinstantie verstaan die bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. Voor het bevoegd gezag bestaan de belangrijkste besluiten uit het vaststellen van de reikwijdte en het detailniveau van het MER en het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER.

In deze m.e.r.-procedure is de gemeenteraad van Tilburg het bevoegde gezag.

Commissie voor de milieueffectrapportage

Het bevoegd gezag wordt bij haar besluiten geadviseerd door de landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer). Deze onafhankelijke commissie bestaat uit tal van deskundigen op milieugebied. Voor iedere milieueffectrapportage wordt uit de commissie een werkgroep samengesteld. Deze werkgroep heeft tot taak het bevoegd gezag eerst te adviseren over de reikwijdte en detailniveau en later over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

Betrokken bestuurlijke organen

Onder betrokken bestuurlijke organen worden die partijen bedoeld die in het r.o.-traject worden geraadpleegd:

- Provincie Noord-Brabant;
- De gemeenten Alphen en Chaam, Goirle, Dongen, Loon op Zand, Gilze en Rijen, Hilvarenbeek, Oisterwijk, Haaren, Waalwijk, Woensdrecht;
- Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM);
- Waterschap Brabantse Delta;
- Rijkswaterstaat Noord-Brabant;
- Ministerie van Economische Zaken;

- Ministerie van L.N.V.;
- Ministerie van Defensie;
- De Inspectie VROM.

Insprekers

In de m.e.r.-procedure is aangegeven dat een ieder recht heeft op inspraak tijdens de procedure. Degenen die tijdens de m.e.r.-procedure van dit recht gebruik maken zijn de insprekers. Het bevoegd gezag informeert een ieder tijdig via de gebruikelijke openbare communicatiekanalen wanneer en op welke wijze de inspraakmogelijkheden zich voordoen.

4.2 Planning

Voor het opstellen van de Structuurvisie Zuidwest 2020 en het bijbehorende PlanMER is een krap tijdspad beschikbaar. Dit omdat de gemeente voor de ontwikkeling van Wijkevoort gebruik wil maken van de provinciale subsidieregeling “Samen Investeren”. Deze regeling stelt als eis dat er uiterlijk op 1 september 2009 een planMER ter inzage gelegd moet zijn.

Globaal ziet het tijdspad voor de Structuurvisie en PlanMER er als volgt uit:

- medio januari: publicatie Notitie reikwijdte en detailniveau;
- medio januari – eind februari: raadpleging;
- januari – mei : opstellen ontwerp Structuurvisie en planMER;
- juni/juli: bestuurlijke vrijgave ontwerp Structuurvisie en planMER;
- september-oktober: terinzagelegging ontwerp Structuurvisie en planMER;
- december-januari: toetsing planMER en vaststellen Structuurvisie;
- Vanaf januari: vervolg r.o.-traject met bijbehorende project-m.e.r. trajecten.

Bijlage Locatieafweging Maintenance Campus

Maintenance Valley

Maintenance Valley is de werknaam waaronder ondernemers, onderwijsinstellingen en overheden samenwerken om Nederland op de kaart te zetten voor Maintenance, Repair & Overhaul van complexe apparaten/installaties en kapitaalgoederen. Maintenance, Repair & Overhaul wordt afgekort tot MRO en is te vertalen als onderhoud, reparatie & revisie.

Het doel van Maintenance Valley is om te komen tot betere bedrijfsprestaties in termen van kosten, beschikbaarheid, kwaliteit en integraliteit van de complexe apparaten/installaties en kapitaalgoederen. Zo moet een competitief voordeel worden behouden en uitgebouwd, waardoor MRO-bedrijvigheid wordt aangetrokken en de gevestigde MRO-bedrijven kunnen groeien en meer kunnen exporteren naar het buitenland. Zo moeten bedrijvigheid en banen duurzaam worden gegarandeerd. Tevens moeten duurzame verbindingen worden gelegd tussen bedrijven en onderwijsinstellingen zodat kennis en vaardigheden structureel worden ontwikkeld voor en toegepast in de producten, bedrijfsprocessen en MRO-activiteiten.

Nederlandse bedrijven hebben een goede reputatie op vlak van MRO. Veel kapitaalintensieve bedrijvigheid en hoogwaardige onderhoudsbedrijven zijn gevestigd in Zuid-Nederland. Daaraan toegevoegd is een hoge concentratie van hoogwaardige bedrijvigheid zoals original equipment manufactureres (OEM), productiebedrijven, gereedschapsmakerijen, logistieke dienstverleners en ondersteunende diensten.

De Zuid-Nederlandse partijen richten zich binnen Maintenance Valley op MRO voor 5 sectoren met complexe apparaten/installaties en kapitaalgoederen. De 5 sectoren zijn luchtvaart, procesindustrie, energie, infrastructuur en maritieme industrie. In Zuid-Nederland gaat Maintenance Valley van start met de luchtvaartsector, waarbij een onderverdeling wordt gemaakt tussen landingsbaangebonden en niet-landingsbaangebonden luchtvaartbedrijvigheid.

Maintenance Campus

In de nationale context zijn voor landingsbaangebonden luchtvaartbedrijvigheid twee natuurlijke concentratiepunten te vinden: Schiphol voor civiele activiteiten en Woensdrecht voor militaire activiteiten. Voor niet-landingsbaangebonden luchtvaartbedrijvigheid is Tilburg goed gepositioneerd door de reeds aanwezige luchtvaartbedrijvigheid, de relatief grote potentiële beroepsbevolking met goede arbeidsmentaliteit, de op luchtvaartbedrijvigheid toegesneden kennisinfrastructuur (opleidingen) en de positie als logistieke hotspot.

Momenteel is het Nederlandse onderhoudscentrum voor militaire luchtvaart gevestigd in Woensdrecht. Het Logistiek Centrum van de KLu (LC-KLu) is het Nederlandse onderhoudscentrum voor militaire luchtvaart en is gevestigd in Woensdrecht. Het Logistiek Centrum heeft de strategische keuze gemaakt om zich in de toekomst te positioneren als Europees onderhoudscentrum. Dit onderhoudscentrum heeft als doel om het militair luchtvaartonderhoud kostenefficiënter te organiseren en die werkzaamheden uit te voeren voor zowel Nederlandse als buitenlandse vliegtuigen en helikopters. De nabijheid van Gilze-Rijen is in dat verband van belang.

Naast landingsbaangebonden luchtvaartactiviteiten op Woensdrecht (Logistiek Centrum en Stork Fokker Services) bevinden zich niet-landingsbaangebonden luchtvaartbedrijven in Tilburg (o.a. Standard Aero, Chromalloy, Daedalus, Goodyear) en Eindhoven (o.a. Dutch Aero, Thales, TNO). Samen met de aanwezigheid van specialistische kennis- en onderwijsinstellingen op alle niveau's bestaan kansen om krachten te bundelen en belangrijke spill-over effecten te realiseren.

In dit verband moet de Maintenance Campus worden gezien als de beoogde uitwerking van het Tilburgse deel in het Maintenance Valley concept in Zuid-Nederland. De Maintenance Campus wordt dus gericht op niet-landingsbaangebonden luchtvaartbedrijvigheid, met in de eerste fase een focus op motoren en componenten, als versterking en verbreding van het bestaande Tilburgse luchtvaartcluster. Dit portfolio kan worden ondersteund door de huidige en toekomstige spelers op het gebied van onderwijs, logistiek en ICT. Het portfolio kan worden gericht op civiele en militaire activiteiten voor vliegtuigen als helikopters. Dit portfolio is complementair aan de activiteiten die op Schiphol en Woensdrecht (gaan) plaatsvinden. In de toekomst kan dit portfolio verder worden uitgebreid.

Regionale coördinatie en afstemming

Het World Class Maintenance program office is in regionaal verband verantwoordelijk voor de coördinatie en afstemming van de verschillende activiteiten in het kader van Maintenance Valley.

In de regio zijn al verschillende stappen gezet door ondernemers, onderwijsinstellingen en overheden. De regionale ontwikkelingsmaatschappijen BOM en REWIN hebben daaraan ook bijgedragen, door te werken aan het bundelen van krachten om die vervolgens te vertalen naar concrete acties. Dat heeft geleid tot oprichting van het Maintenance Competence Center waarin bedrijven worden samengebracht die willen investeren in maintenance en in samenwerking, waarbij kennis geborgd, gedeeld, getraind en toegepast wordt. Verschillende MBO en HBO onderwijsinstellingen in Zuid(west)-Nederland hebben zich verenigd in het Maintenance Onderwijs Consortium met als doel gezamenlijk (complementaire) opleidingsprogramma's te ontwikkelen die zijn gericht op MRO voor de 5 sectoren en de instroom van leerlingen daarbij te vergroten. Zowel het Maintenance Competence Center als het Maintenance Onderwijs Consortium zijn crossindustriële opgezet om optimale kruisbestuiving te realiseren.

BOM en REWIN zullen eveneens gaan bijdragen aan het stimuleren van nieuwe Maintenance Business, bijvoorbeeld door slimme clustering (geografisch of organisatorisch) en samenwerkingsverbanden tussen bedrijven en binnen de hele onderhoudsketen (inclusief logistiek, spare parts, management enzovoorts). Inmiddels zijn hiervoor de eerste stappen gezet met enkele toonaangevende partijen en het draagvlak voor deze initiatieven is bijzonder groot.

Profiel Maintenance Campus

De Maintenance Campus biedt fysieke ruimte voor het samenbrengen van luchtvaartbedrijvigheid en de daaraan gelieerde organisaties en bedrijvigheid op 1 plaats in Tilburg, in de directe nabijheid van vliegbasis Gilze-Rijen. Door het ontwikkelen van de Maintenance Campus moeten bedrijven en andere organisaties veel makkelijker met elkaar in contact komen om talent, kennis en capaciteiten uit te wisselen en te delen om daarmee te komen tot vernieuwende oplossingen. Door te kiezen voor het ontwikkelen van de Maintenance Campus worden de maintenance-bedrijven zichtbaar, aanwijsbaar en herkenbaar. Dat maakt de Maintenance Campus onderscheidend en oefent aantrekkingskracht uit op nieuwkomers. Dat zorgt voor toegevoegde waarde voor de bedrijven die op de Maintenance Campus zitten en de bedrijven die ernaar toe komen. Hierbij hoort de ambitie om deze bedrijven structureel te verbinden met onderwijsopleidingen. Tilburg kenmerkt zich door een beroepsbevolking met een goed arbeidsethos en gerichte opleidingen voor luchtvaartbedrijvigheid en maintenance. Het vestigen van de praktijkdelen van die onderwijsopleidingen op de Maintenance Campus zou een echte toegevoegde waarde vormen en belangrijk bijdragen aan het verder vergroten van het aantal mensen dat voor die opleidingen kiest. Deze som is uiteindelijk meer dan het geheel der delen.

Natuurlijk kunnen deze verschillende delen (bedrijven en organisaties) zich ook in Tilburg vestigen zonder een specifiek thema-bedrijventerrein. Maar we verwachten een veel beperktere meerwaarde van deze som als de verschillende delen verspreid over de stad en regio een vestigingsplaats vinden. De Maintenance Campus zet in op belangrijke randvoorwaarden voor bedrijven: ze worden zichtbaar en herkenbaar voor potentiële werknemers en kunnen een gericht imago en beeld creëren voor hun leveranciers en klanten. Tilburg heeft al luchtvaartbedrijven en de opleidingen voor de toekomstige werknemers van die bedrijven in huis. Door de directe nabijheid van de vliegbasis kunnen mensen gemakkelijk de stap maken van een militaire naar een civiele carrière (of omgekeerd) in hetzelfde vakgebied, waardoor kennis behouden blijft en door gerichte samenwerking ook meer economische voordelen kunnen worden behaald, voor bedrijfsleven en voor defensie. Wijkevoort ligt direct naast de vliegbasis Gilze-Rijen, wat belangrijke mogelijkheden biedt voor toekomstige verbindingen tussen civiele bedrijven en defensie, omdat de Luchtmacht steeds meer overgaat tot PPS-constructies met toeleverende bedrijven. Bedrijvigheid waarvoor de harde noodzaak ontbreekt om op de vliegbasis te zitten, kunnen dan wel terecht in de directe nabijheid. In termen van logistiek, kostenefficiëntie en veiligheid is dat een belangrijk voordeel. De centrale ligging ten opzichte van de andere Brabantse vliegbases en andere militaire complexen is een pré.

Welke ruimtevrage wordt verwacht voor de Maintenance Campus?

Op basis van het onderzoek dat KEC einde 2006 voor de gemeente Tilburg heeft gedaan wordt verwacht dat een ontwikkeling van een bedrijventerrein specifiek voor luchtvaartbedrijvigheid die wordt gericht op het verder versterken van het bestaande portfolio in combinatie met een gerichte uitbouw zal resulteren in een ruimtevrage van 32 tot 53 hectare netto. Voor het totale ruimtebeslag moet dan rekening worden gehouden met een locatie van 46 tot 76 hectare bruto, uitgaande van een netto/bruto verhouding van circa 70%. Als ook de mogelijkheid moet (blijven) bestaan om in de toekomst nog ruimte te bieden aan een breder portfolio van luchtvaartbedrijvigheid, dan is een bedrijventerrein nodig waar nog meer uitgeefbare grond kan worden aangeboden.

Kenmerken van luchtvaartbedrijvigheid

Om een beeld te krijgen van niet-landingsbaangebonden luchtvaartbedrijvigheid kan onder meer worden uitgegaan de nu in Tilburg gevestigde luchtvaartbedrijvigheid. Deze bedrijven zijn actief in productie, assemblage, MRO (afkorting voor Maintenance, Repair & Overhaul, in het Nederlands te vertalen als onderhoud, reparatie & revisie) en (ondersteunende) dienstverlening.

Luchtvaartbedrijven zoals Chromalloy en Standard Aero zijn actief in motorenonderhoud en componenten. Zulke bedrijven kenmerken zich in het algemeen door een behoefte aan middelgrote tot grote kavels, indicatief van 1 tot 3 hectare. Voor de bedrijfsgebouwen is een standaard beeldkwaliteit meestal voldoende. De bebouwingspercentages van de kavels van deze bedrijven vertonen nu grote verschillen, van 40% tot 70%. Een aantal bedrijven beschikt over grondreserves. De indruk bestaat dat bij een efficiënte verkaveling en inrichting van de bedrijfsgebouwen bebouwingspercentages van 50% haalbaar zijn, in specifieke gevallen mogelijk meer dan 60%. De aard van de bedrijfsactiviteiten, die bestaat uit productie, assemblage, MRO en het testen van de producten, valt veelal in milieucategorie 4 en soms in milieucategorie 5. Met gerichte bronmaatregelen en toepassen van de best beschikbare technieken (BBT) kan de milieuhinder worden beperkt. Desondanks is het voor zulke bedrijven erg belangrijk dat op de locatie voldoende milieuruimte beschikbaar is en in de toekomst blijft. Vanwege de aard van de producten of productieprocessen is externe veiligheid een aandachtspunt.

Bedrijven die zich richten op logistieke dienstverlening (w.o. opslag/distributie) en op luchtvaart-MRO zijn veelal kleiner, indicatief 1 tot 2 hectare kaveloppervlakte, omdat ze een gespecialiseerd karakter hebben. Ook voor deze bedrijven is een standaard beeldkwaliteit van de bedrijfsgebouwen voldoende. Bij dergelijke bedrijvigheid moet een bebouwingspercentage van 60% in het algemeen haalbaar zijn. De bedrijfsactiviteiten vallen in milieucategorie 3 of soms 4.

In de luchtvaartbedrijvigheid en in de ondersteunende sectoren zijn ook kleine bedrijven actief. Daarvoor is huisvesting in bedrijfsverzamelgebouwen mogelijk. Die bedrijfsverzamelgebouwen kunnen bestaan uit bedrijfsruimten met daarboven een kantoorruimte of uit aparte bedrijfsunits en kantoorunits. Het aanbod van bedrijfsverzamelgebouwen binnen de Maintenance Campus moet beperkt zijn, zodat de focus blijft liggen op vestiging van bedrijven die passen binnen het profiel. Bedrijfsverzamelgebouwen voor milieucategorie 1 en 2 bedrijvigheid kunnen namelijk op veel plaatsen in het stedelijke gebied worden gerealiseerd, wat voor kavels voor milieucategorie 3 en 4 bedrijvigheid een stuk moeilijker is.

De luchtvaartbedrijvigheid is vaak technisch van aard. Werknemers moeten daarom veelal beschikken over tenminste een MBO-opleidingsniveau in richtingen zoals elektrotechniek, werktuigbouwkunde, mechatronica of specifieke opleidingen voor onderhoud aan vliegtuigen en vliegtuigonderdelen.

Wijkevoort als locatie voor Maintenance Campus

Tilburg heeft enkele jaren geleden de keuze gemaakt om nieuwe en bestaande bedrijventerreinen nadrukkelijk te profileren aan de hand van de gevestigde of gewenste bedrijvigheid. Voor Tradepark 58 is gekozen voor het profiel hoogwaardig & innovatief, Katsbogten staat voor transport, distributie en opslag, Vossenbergh West I en het toekomstige Vossenbergh West II (uitgifte start einde 2009) staan voor grootschalige logistiek. En Wijkevoort is in beeld als Maintenance Campus.

In het kader van zorgvuldig en efficiënt ruimtegebruik is het belangrijk om na te gaan of een nieuw bedrijventerrein daadwerkelijk benodigd is. Zorgvuldig en efficiënt impliceert naar oordeel van het College absoluut niet dat het ontwikkelen van een nieuw bedrijventerrein pas mogelijk is als bij wijze van spreken vrijwel nergens meer een lapje grond beschikbaar is.

Het collegeprogramma 2008-2010 zegt "Voldoende ruimte voor economische bedrijvigheid is belangrijk. Het aanbod moet voldoende gedifferentieerd zijn in die zin dat er aanbod is van verschillende locaties (zowel binnenstedelijk als aan de snelweg), verschillende kavelgrootte en met ruimte voor verschillende soorten bebouwing (type bedrijfshuisvesting)."

Tegelijkertijd constateert het College dat "...ruimte is een relatief schaars goed. Daarom willen wij meer aandacht voor en een versnelling van de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Op bestaande bedrijventerreinen zijn er mogelijkheden voor verdichting en een meer intensief gebruik van de beschikbare ruimte."

Uit de eerder beschreven aard van de producten en productieprocessen van luchtvaartbedrijvigheid volgt dat een aanzienlijk deel van de huidige en dus ook beoogde bedrijven feitelijk niet inpasbaar is in het stedelijke (woon)gebied, maar een plek moeten vinden op bedrijventerreinen.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de actuele situatie op de bestaande reguliere en binnenwijkse bedrijventerreinen in Tilburg, de ontwikkelingen die daarbij zijn te voorzien voor de nabije toekomst en het ontwikkelingsprogramma voor nieuwe bedrijventerreinen. Het College heeft al in 2006 de ambitie geformuleerd om Wijkevoort te positioneren als bedrijventerrein specifiek voor niet-landingsbaangebonden luchtvaartbedrijvigheid, nu aangeduid als Maintenance Campus Tilburg (collegebesluit februari 2006).

Ruimte op bestaande bedrijventerreinen

Op Loven, Kraaiven en Kanaalzone zijn in de afgelopen tien jaar verschillende projecten uitgevoerd, waarbij de gemeentelijke maatregelen gericht zijn geweest op het bij de tijd houden van de openbare ruimte, want immers gemeentelijk bezit en dus onze verantwoordelijkheid. Voor de GSB III periode 2005-2009 heeft Tilburg als doelstelling opgenomen om op Loven, Kraaiven en Kanaalzone in totaal 25 hectare te herstructureren, met name gericht op het openbare gebied en op kavels waarbij de gemeente kan (of moet) bijdragen aan het behouden of verbeteren van de infrastructurele voorzieningen (kades Loven en Kraaiven).

Daarom is in 2008 in samenwerking met (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven op Loven, Kraaiven en Kanaalzone een Masterplan opgesteld. Aan dat Masterplan hangt een actieprogramma, gebaseerd op de doelen en geplande acties vanwege GSB III en het actieplan bedrijventerreinen. Naar aanleiding van de knelpunten zoals gesignaleerd in het

Masterplan is een specifiek projectplan opgesteld voor de haven Loven, op basis waarvan Tilburg een TOPPER-bijdrage heeft aangevraagd bij het Ministerie van Economische Zaken. Hopelijk wordt in december 2008 uitsluitsel gegeven over deze aanvraag, daarna wordt het Masterplan formeel door het College vastgesteld. Vooruitlopend hierop zijn verschillende acties vanuit het actieprogramma inmiddels al wel gestart.

Particuliere herontwikkelingen op Loven, Kraaiven en Kanaalzone zullen naar verwachting circa 45 hectare aan bedrijfskavels opnieuw uitgeefbaar maken in de GSB III periode 2005-2009. Op Loven en Kraaiven vindt herontwikkeling plaats waarbij verouderde bedrijfsgebouwen worden gesloopt en wordt vervangen door nieuwe bedrijfsgebouwen. Hierbij kiezen ontwikkelaars vaak voor nieuwbouw van bedrijfsgebouwen voor marktsegmenten waar een aantoonbaar hoge behoefte bestaat aan moderne bedrijfsgebouwen en die bovendien op een steeds meer gestandaardiseerde wijze worden ontwikkeld (logistiek sector en bedrijfsverzamelgebouwen voor productiebedrijven en dienstverleners zoals loodgieters, installateurs en timmerbedrijven). Deze herontwikkeling leidt veelal tot een "verlichting" van de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten op die kavels. In termen van opnieuw beschikbaar komen van milieuruimte zet dit weinig zoden aan de dijk, zeker niet voor zwaardere productiebedrijven. Op bedrijventerreinen zoals Vossenbergh, Katsbogten en Het Laar is incidenteel sprake van het opnieuw beschikbaar komen van ongebruikte delen van kavels en/of sloop en nieuwbouw. Opgemerkt wordt dat met name in een aantal delen van de Kanaalzone een significante transformatie naar andere functies dan bedrijvigheid dreigt (bijvoorbeeld Smarius, veel wonen, weinig bedrijvigheid).

De reguliere bedrijventerreinen Loven, Kraaiven, Vossenbergh en Het Laar zijn geluidgezoneerd en op (delen van) die bedrijventerreinen zijn categorie 4 of 5 bedrijven toegestaan. Deze bedrijventerreinen zijn (vrijwel) geheel uitgegeven, de gemeente heeft daar weinig grondposities en daarmee dus weinig directe invloed op het aanbod voor specifieke doelgroepen van bedrijven. Eerdergenoemde herstructureringen vinden plaats op kavelniveau, zodat op dat vlak maar in beperkte mate fysieke ruimte beschikbaar is of komt voor nieuwe bedrijven met kavelgroottes van 1 tot 3 hectare. Bovendien maakt het feit dat op die bestaande bedrijventerreinen al verschillende zwaardere bedrijven gevestigd zijn dat minder milieuruimte beschikbaar is voor het inpassen van nieuwe zwaardere bedrijvigheid uit milieucategorie 4 of 5. Het inpassen van dergelijke bedrijven op de bestaande bedrijventerreinen is niet onmogelijk, maar absoluut geen sinecure. De conclusie is dat het niet aannemelijk is dat op de bestaande bedrijventerreinen structureel fysieke en milieuruimte kan worden gevonden om nieuwe zwaardere bedrijvigheid in te passen, wat de vestigingmogelijkheden op die bedrijventerreinen aanzienlijk bemoeilijkt en serieuze beperkingen oplevert voor de gewenste clustervorming.

Ruimte op nieuwe bedrijventerreinen

Nieuwe bedrijventerreinen blijven in de toekomst nodig. Belangrijke oorzaken zijn de vraag van bedrijven, zowel autonome vraag als bedrijven die niet meer kunnen groeien of niet meer gewenst zijn op bestaande en binnenstedelijke bedrijventerreinen. Zeker de binnenwijkse bedrijventerreinen staan erg onder druk vanwege de ingebouwde ligging in het stedelijke gebied. Met het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen kunnen individuele gemeenten en de stedelijke regio een kwaliteitsslag maken voor het totale areaal bedrijventerreinen en tevens invulling geven aan economische ambities. Tilburg wil dat voor elkaar krijgen met de thematisering van de nieuwe bedrijventerreinen Vossenbergh West II (logistiek), Tradepark58 (hoogwaardig & innovatief) en Wijkevoort

(Maintenance Campus). Verder gaat Tilburg in nieuwe ruimte voor bedrijvigheid voorzien op Bakertand, Loven Noord 1 (voor de NS-werkplaats) en de Zuidkamer.

Het zuidelijke deel van Tradepark58 is bijna uitgegeven, maar begin 2010 komt T58-noord op de markt. Dit deel van T58 is weer gericht op hoogwaardige & innovatieve bedrijven. De toegestane milieucategorieën zijn 2 en 3. De kavels hebben een gemiddelde grootte van circa 4.000m², in totaal komt op T58-noord ruim 12 hectare beschikbaar. Aan de beeldkwaliteit van de bedrijfsgebouwen worden hoge eisen gesteld, mede vanwege de ligging direct aan de A58. Conclusie is dat de resterende oppervlakte, de kavelgroottes en het kwaliteitsprofiel van T58 onvoldoende pas bij hetgeen naar verwachting wordt gevraagd door luchtvaartbedrijven.

Tilburg is in 2008 gestart met de uitwerking van het bestemmingsplan voor Bakertand-West en een nieuw bestemmingsplan voor Bakertand-Oost. In totaal zal Bakertand kunnen voorzien in een kleine 19 hectare nieuwe bedrijfskavels. De meeste kavels krijgen een grootte van 2.000 tot 3.500m², daarnaast zal een beperkter aantal kavels worden aangeboden met een oppervlakte van 3.500 tot circa 6.000m². Ook voor Bakertand zullen beeldkwaliteitseisen worden gesteld vergelijkbaar met T58, ook vanwege de ligging aan de A58. Voor Bakertand is nog geen thema bepaald. Ook voor Bakertand is de conclusie dat de oppervlakte, de kavelgroottes en het kwaliteitsprofiel onvoldoende passen bij hetgeen naar verwachting wordt gevraagd door luchtvaartbedrijven.

Voor Loven Noord I wordt nu een bestemmingsplanprocedure doorlopen. Deze locatie is 17,1 hectare bruto en 12,6 hectare netto. NS zal de werkplaats vanuit het centrum van Tilburg naar deze locatie verplaatsen. De locatie is derhalve niet meer beschikbaar voor andere ontwikkelingen.

In de Structuurvisie Noordoost is de Zuidkamer aangewezen als locatie voor een bedrijventerrein voor kleinschalige bedrijven. Tevens moet in de Zuidkamer een evenemententerrein worden ontwikkeld en moeten 3 PDV-bedrijven een nieuwe locatie krijgen. De locatie bevindt zich nog in de planfase, maar naar verwachting komt daar circa 14 hectare ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar. De kavels direct aan de Noordoosttangent dienen een hogere beeldkwaliteit te krijgen, voor de achtergelegen kavels wordt een standaard of mogelijk functionele beeldkwaliteit voorzien. De kavelgroottes zullen variëren van 2.000 tot 5.000m² met mogelijkheden om kavels samen te voegen tot maximaal circa 10.000m². De toegestane bedrijvigheid behoort tot milieucategorie 2 of 3. Op basis van de wachtlijst van ondernemerszaken wordt verwacht dat voor de Zuidkamer veel belangstelling zal zijn van Tilburgse bedrijven die op hun huidige locatie onvoldoende groeimogelijkheden hebben. Dit segment en deze schuifruimte is voor de gemeente erg belangrijk om op andere plaatsen in de stad ontwikkelingen een zetje te kunnen geven. De conclusie is dat de standaard tot functionele beeldkwaliteit voldoet, maar dat de oppervlakte, de kavelgroottes en de milieucategorie niet toereikend zijn om de Maintenance Campus te accommoderen.

Het bestemmingsplan voor Vossenbergh West II is momenteel in procedure. Naar verwachting kan in de tweede helft van 2009 worden gestart met bouwrijp maken, zodat bedrijven in 2010 kunnen bouwen. Vossenbergh West II is circa 122 hectare bruto en circa 79 hectare netto. Het is in opzet en doelgroep een vervolg op Vossenbergh West I. De doelgroep is grootschalige logistieke bedrijven, met veel kavels groter dan 2 hectare en enkele kavels van meer dan 5 hectare. Ook voor kleinere logistieke bedrijven en productiebedrijven is plaats voorzien, op kavels van 3.000 tot 20.000m². De maximaal toegestane milieucategorie is 4 (mogelijk 5, in heel specifieke gevallen waarbij alle

spreekwoordelijke stukjes op hun plaats vallen). Vossenberg West I en West II zijn niet geluidgezoneerd. Voor de delen direct aan de Noordwesttangent gelden hogere beeldkwaliteitseisen.

Om het logistieke profiel van Vossenberg West I en II te versterken is in het bestemmingsplan voor Vossenberg West II een langshaven met containerterminal en zwaairom voorzien. Daardoor wordt het totale bedrijvengebied Vossenberg (West) multimodaal bereikbaar. Die multimodale bereikbaarheid moet 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 containertransport over water), minder vrachtautoverkeer over het stedelijke hoofdwegennet en het voorkomen van problemen met luchtkwaliteit in het stedelijke gebied. Het concentreren van bedrijven met grote transportstromen op multimodaal bereikbare bedrijventerreinen moet daaraan in belangrijke mate bijdragen. Het geheel toevoegen van het thema maintenance aan Vossenberg West II en het reserveren van de naar verwachting benodigde hoeveelheid grond zou ernstig afbreuk doen aan het logistieke profiel en de marktdraagkracht voor de multimodale bereikbaarheid en de daarmee samenhangende stedelijke milieudoelstellingen ondergraven.

In de exploitatie van Vossenberg West II is uitgegaan van een sterke focus op de logistieke sector en het bijbehorende uitgiftetempo, dat naar verwachting hoger ligt en zich zeker eerder voordoet dan voor maintenance. De behoefte van logistieke bedrijven aan deze kavels is concreet, met verschillende logistieke partijen zijn reeds gesprekken gevoerd om te komen tot vestiging of verdere ontwikkeling in Tilburg. Daarnaast wordt met vertegenwoordigende organisaties van het bedrijfsleven onderzoek gedaan naar de marktdraagkracht voor het toevoegen van specifiek op de logistieke sector gerichte voorzieningen, zoals een beveiligde vrachtwagenparkeerplaats.

Vanuit de ambities om de economische structuur te versterken en verbreden en om de kwaliteiten van bedrijventerreinen bij uitgifte en voor de langere termijn zeker te stellen (en dus snelle veroudering en daardoor herstructurering te voorkomen) is thematisering en vasthouden aan ingezette profilering zeer van belang. Het vervangen van een fors deel van deze nieuwe ruimte bestemd voor de logistieke sector zou ernstig afbreuk doen aan de kwaliteit van het nieuwe en reeds bestaande deel van Vossenberg West en is daarom niet opportuun. Bovendien gaat het in tegen afspraken op regionale schaal, zoals vastgelegd in het programma werken van de stedelijke regio Breda-Tilburg en in het Masterplan Havens Midden Brabant. Daarbij is een aantoonbare behoefte aan ruimte voor logistieke bedrijvigheid en het belang van multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen - in geval van het Masterplan Havens Midden Brabant expliciet onderschreven door het logistieke bedrijfsleven.

Ondanks dat Vossenberg West II per 2010 beschikbaar is en op basis van oppervlakte, kavelgroottes, beeldkwaliteit en milieucategorieën voldoet aan de verwachte wensen van luchtvaartbedrijvigheid, wordt herprofilering van Vossenberg West II voor de Maintenance Campus gezien als niet opportuun. Wijkevoort is daarmee de enige geschikte ontwikkellocatie voor de Maintenance Campus.

Wijkevoort is in het uitwerkingsplan Breda-Tilburg opgenomen voor 10 hectare in de periode 2015-2020. Het plangebied voor het bedrijventerrein is echter veel groter, namelijk 110 hectare waarvan naar verwachting circa 80 hectare uitgeefbaar is aan bedrijven. Gezien de afstand tot de woonkernen is de verwachting dat op Wijkevoort voldoende mogelijkheden bestaan voor vestiging van zwaardere bedrijvigheid (zeker tot

en met milieucategorie 4, mogelijk 5). Het plangebied kan gefaseerd worden ontwikkeld, waarbij de fase met een verschillend profiel in termen van kavelgrootte, beeldkwaliteit en milieucategorie kunnen worden opgezet. Zo kan binnen het plangebied een pallet aan kwaliteiten en dus vestigingsmogelijkheden worden aangeboden. Door consistentie binnen de fases/deelgebieden kan de som der delen dan meer kwaliteit bieden die lang houdbaar is. Het is daarom erg belangrijk dat voor het totale plangebied Wijkevoort een bestemmingsplanprocedure kan worden doorlopen.

Behoefte aan bedrijventerreinen in de stedelijke regio

In het Streekplan en het Uitwerkingsplan Breda-Tilburg zijn afspraken gemaakt over het aantal hectare nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen in de periode 2002-2015 en de periode 2015-2020. In totaal gaat het om een opgave van 562 hectare voor de stedelijke regio Breda-Tilburg. In het Uitwerkingsplan zijn afspraken gemaakt over 460 hectare. Dit verschil is te verklaren door plannen voor de periode 2015-2020 die als planologische reserveringen moeten worden aangemerkt.

In de afgelopen vijf jaar lag het uitgiftetempo in de stedelijke regio op gemiddeld 36 hectare netto. Op dit moment is de restcapaciteit in de westpool groter dan in de oostpool. Voor de gehele stedelijke regio geldt dat de voorraad direct uitgeefbare bedrijventerreinen nu beperkt is te noemen. In diverse gemeenten komen omstreeks 2012 grotere nieuwe bedrijventerreinen op de markt. Gezien de huidige beperkte restcapaciteit is dat gewenst.

Onderstaande tabel geeft de actuele stand van zaken weer voor de harde en zachte plancapaciteit die voor Tilburg is opgenomen in de voortgangsrapportage 2008 van het programma werken van de stedelijke regio Breda-Tilburg. De uitbreiding Kraaiven is een inbreidingslocatie op een bestaand bedrijventerrein, de andere locaties zijn uitbreidingslocaties.

bedrijventerrein	bruto	netto	startjaar uitgifte	opmerking
Vossenberg West 1 + 2	246,4	170,8	2009	West 1 uitgegeven (91,8 ha netto) West 2 uitgeefbaar vanaf 2009 (79 ha netto)
Loven Noord I voor NS-werkplaats	17,1	12,6	2010	NS-werkplaats
Tradepark 58 (v.h. Surfplas)	30	19,7	2009	T58-zuid uitgegeven (7,44 ha netto) T58-noord uitgeefbaar vanaf 2009
Bakertand	30	18,9	2011	Uitwerking (nieuw) bestemmingsplan loopt
Bedrijvenpark Charlotte	4,2	4,2	2009	Uitgifte bij concrete belangstelling
Uitbreiding Kraaiven	8	5	2009	Particuliere ontwikkeling
Enschotsebaan Berkel-Enschot	10,5	6,5	2008	Particuliere ontwikkeling
Akker/Heikant Berkel-Enschot	6,5	4,5	2014	
Zuidkamer	22	14	2010	Uitwerking nieuw bestemmingsplan loopt
Spinder Zuid	42	24	>2015	Zoeklocatie TilburgMall
Wijkevoort	110	80	>2015	Zoeklocatie Maintenance Campus
Berkhoek Udenhout	12	8	>2015	Zoeklocatie Udenhout