



**Vormvrije m.e.r.-
beoordeling
Bosscheweg 236-240
Tilburg**

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling Bosscheweg 236-240 Tilburg

projectnummer 0473989

31 oktober 2023

Auteurs

Maartje van Heck
Bastian van Dijck

Opdrachtgever

Maatschap Crossroads
Parklaan 1
5061 JV Oisterwijk

Gecontroleerd door: Bastian van Dijck

datum
31 oktober 2023

beschrijving
definitief

vrijgave
M. Scholten



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling	5
1.3	Criteria voor het toetsten van activiteiten in een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling	6
1.4	Leeswijzer	6
2.	Kenmerken en plaats van het project	8
2.1	Ligging van het plangebied	8
2.2	Bestaand grondgebruik	8
2.3	Aard en omvang van de ontwikkeling	8
2.4	Gevoelige gebieden	11
2.5	Overige kenmerken	12
2.6	Cumulatie	12
3.	Kenmerken van het potentiële effect	13
3.1	Verkeer en parkeren	13
3.2	Geluid, luchtkwaliteit, geurhinder, trillingen en lichthinder	14
3.2.1	Geluid	14
3.2.2	Luchtkwaliteit	15
3.2.3	Geur	15
3.2.4	Trillingen	16
3.2.5	Licht	16
3.3	Veiligheid	16
3.3.1	Externe veiligheid	16
3.3.2	Explosieven	17
3.4	Bodem	18
3.5	Water	19
3.6	Ecologie	20
3.6.1	Beschermde soorten	20
3.6.2	Beschermde natuurgebieden	22
3.7	Archeologie en cultuurhistorie	22
4.	Conclusie	24

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Maatschap Crossroads is voornemens appartementen te realiseren aan de Bosscheweg 236 t/m 240 te Tilburg (figuur 1.1 en 1.2). Dit op de plaats waar nu nog (bedrijfs)bebouwing staat.

In het kader van de voorgenomen herontwikkeling dient een bestemmingsplanwijziging (Industrie naar Wonen) aangevraagd te worden. In het voorliggende bouwkundige ontwerp zijn 49 woningen in de vorm van appartementen en een bedrijfsruimte geprojecteerd. Het plangebied is gelegen tussen de Bosscheweg, Wilhelminakanal en het spoor tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch /Eindhoven.

Om de herontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Ten behoeve van het bestemmingsplan voor de herontwikkeling van Bosscheweg 236-240 te Tilburg moet een zogenaamde “vormvrije” m.e.r.-beoordeling worden opgesteld.



Figuur 1.1. Locatie van het plangebied (rode kruis).



Figuur 1.2. Plangebied in huidige situatie.

De “vormvrije” m.e.r.-beoordeling heeft als doel om te toetsen of, als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling, sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieueffecten, die tot het doorlopen van een m.e.r.-procedure zouden moeten noodzaken. Dit m.e.r.-beoordelingsbesluit moet worden genomen door het bevoegde gezag (de gemeente Tilburg). Deze voorliggende aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling geeft het bevoegde gezag de benodigde informatie voor het nemen van het m.e.r.-beoordelingsbesluit.

1.2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van een m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De voorgenomen uitbreiding is opgenomen in onderdeel D van het Besluit m.e.r. onder categorie D 11.2 (stedelijk ontwikkelingsproject). Voor elke activiteit die genoemd wordt in het besluit m.e.r. bijlage D moet bij overschrijding van de drempelwaarden, zoals genoemd in de kolom “gevallen” een m.e.r.-beoordelingsprocedure worden doorlopen, waarin door het bevoegde gezag besloten moet worden of er sprake is van belangrijk nadelige milieueffecten die het doorlopen van een m.e.r.-procedure en het opstellen van een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk maken.

Indien de drempelwaarden niet worden overschreden geldt een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Voorheen was dit een “lichtere” procedure, met minder inhoudelijke en procedurele eisen dan een (niet vormvrije) m.e.r.-beoordeling, maar na een wetwijziging is dit onderscheid verdwenen en gelden voor beide m.e.r.-beoordelingsprocedures dezelfde eisen. De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij categorie D 11.2. is opgenomen in tabel 1.1.

	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Tabel 1.1: Uitsnede uit het Besluit m.e.r.

De herontwikkeling van Bosscheweg 236-240 te Tilburg blijft met 49 woningen, een klein oppervlak bedrijfsruimte en 0,35 hectare plangebied (ruim) onder de drempelwaarden (zie kolom 'gevallen'). Naast woningbouw en bedrijfsruimte zijn geen andere functies voorzien. Dit betekent dat er in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden doorlopen.

Het uitgangspunt hierbij is dat er in beginsel geen m.e.r.-procedure doorlopen hoeft te worden, tenzij het bevoegd gezag (Gemeente Tilburg) bepaalt dat er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het besluit kan worden genomen op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling.

1.3 Criteria voor het toetsten van activiteiten in een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling

De inhoudelijke vereisten voor een m.e.r.-beoordeling staan benoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. De aspecten die behandeld dienen te worden in een m.e.r.-beoordeling vallen onder drie categorieën (zie de samenvatting in de tekstbox):

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van het potentiële effect.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport volgt de indeling van bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. In hoofdstuk twee staan de kenmerken van het project en de plaats van het project centraal, in hoofdstuk drie de kenmerken van potentiële effecten. Het rapport sluit in hoofdstuk vier af met een conclusie.

Selectiecriteria Europese richtlijn

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- de omvang van het project,
- de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten,
- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen,
- de productie van afvalstoffen,
- verontreiniging en hinder,
- risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën,
- de risico's voor de menselijke gezondheid.

2. Plaats van de projecten

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bestaande en goedgekeurde landgebruik,
- de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied,
- het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 - wetlands, oeverformaties, riviermondingen,
 - kustgebieden en het mariene milieu,
 - berg- en bosgebieden,
 - reservaten en natuurparken,
 - gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd;
 - speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 2009/147/EG en Richtlijn 92/43/EEG,
 - gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden,
 - gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid,
 - landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking),
- de aard van het effect,
- het grensoverschrijdende karakter van het effect,
- de intensiteit en complexiteit van het effect,
- de waarschijnlijkheid van het effect,
- de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect,
- de cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten,
- de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.

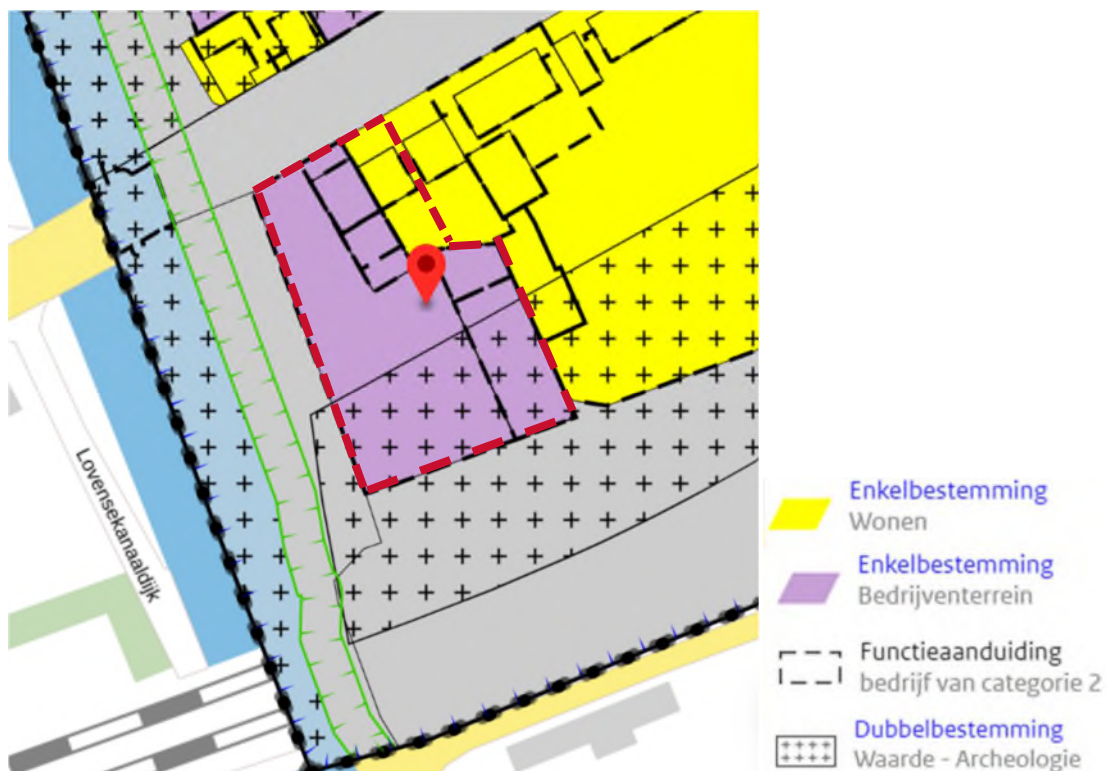
2. Kenmerken en plaats van het project

2.1 Ligging van het plangebied

Het plangebied ligt tegen de stadrand van Tilburg aan, langs het Wilhelminakanaal, ten noordoosten van het centrum van Tilburg. De begrenzingen worden gevormd door de Bosscheweg, de Lovense kanaaldijk en de spoorlijn. Het plangebied heeft een totale oppervlakte van circa 0,35 hectare, zie figuur 1.1. en 2.1.

2.2 Bestaand grondgebruik

In het plangebied liggen momenteel een automaterialenhandelaar (300m² bvo winkel, 700m² werkplaats), twee woningen met een oppervlakte van ca. 140 m² en drie woningen met een oppervlakte van ca 50 m², zie figuur 1.2. In het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Loven 2016' (vastgesteld op 30 -05-2017) zijn de bestemmingen bedrijven en wonen. Het plangebied heeft de functie aanduiding van bedrijven met een milieucategorie 2, zie figuur 2.1.



Figuur 2.1. Bestemmingsplan van het plangebied (rood omlijnd) (Bron: ruimtelijkeplannen.nl).

2.3 Aard en omvang van de ontwikkeling

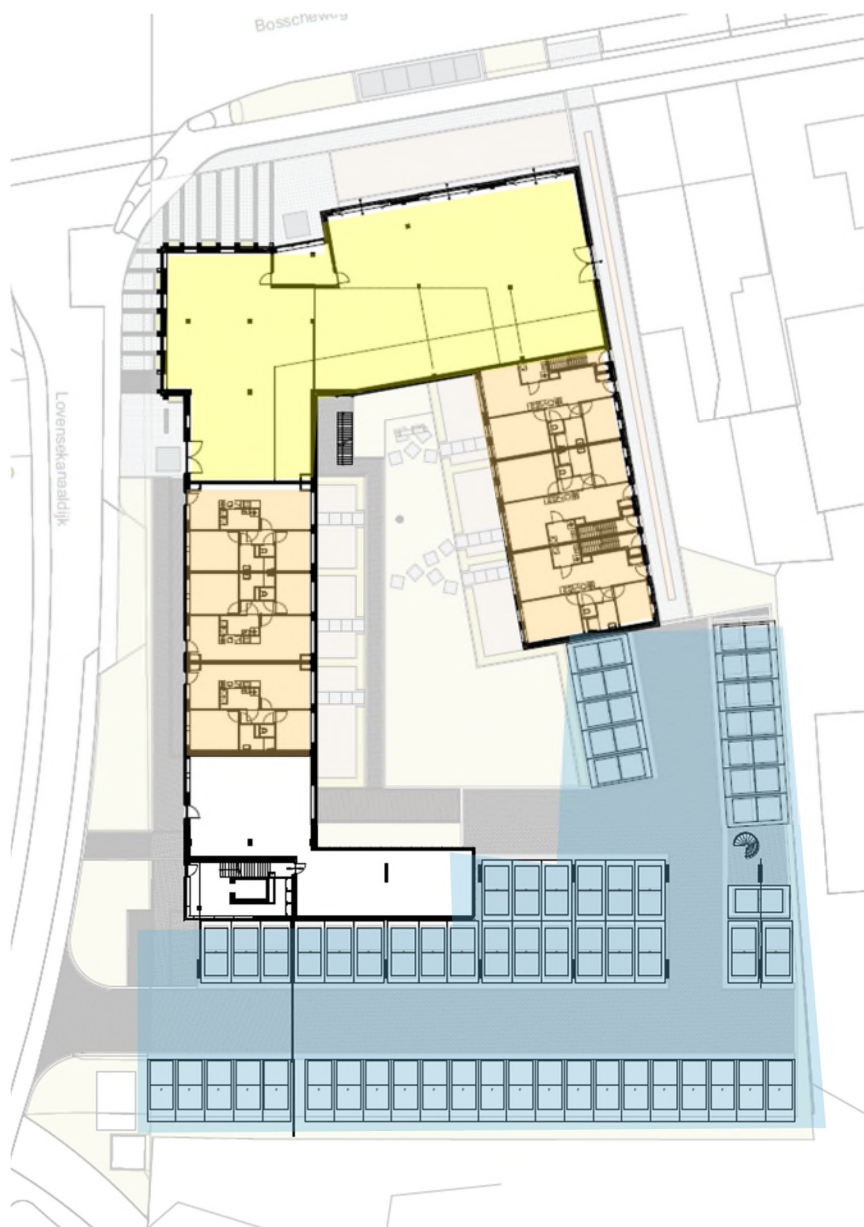
De beoogde planontwikkeling bestaat uit de sloop van de bestaande bebouwing, de aanwezige bedrijven en woningen en de realisatie van 49 appartementen en bedrijfsruimte, zie figuur 2.2. De bedrijfsruimte wordt gerealiseerd aan de kant van de Bosscheweg op de begane grond. Hier boven wordt een deel van de appartementen gebouwd.

Het bouwprogramma bestaat uit middelgrote appartementen (met een oppervlak van 70-75 m²) tot grote appartementen (met een oppervlakte van 130-180m²). De doelgroep voor de appartementen zijn starters, doorstromers (gezinnen) en/of senioren. Van de appartementen heeft 30% een prijsklassen van middeldure huur en 70% vrije sector.

Het plangebied is bereikbaar voor de auto vanaf de Lovense kanaaldijk van/naar de Bosscheweg. Er is parkeergelegenheid aan de achterzijde van het terrein. zie figuur 2.2, 2.3 en 2.4a.

In de ontwikkeling wordt het natuurlijke karakter van het kanaal doorgezet. Onder andere door groene presentatie aan de belangrijke verkeersader en het handhaven van bestaande bomen waar mogelijk is. Verder wordt de binnentuin ingericht als beleefstuin voor de bewoners en wordt er een natuurlijk dichte struweel aan de achterzijde gerealiseerd, zie figuur 2.3b.

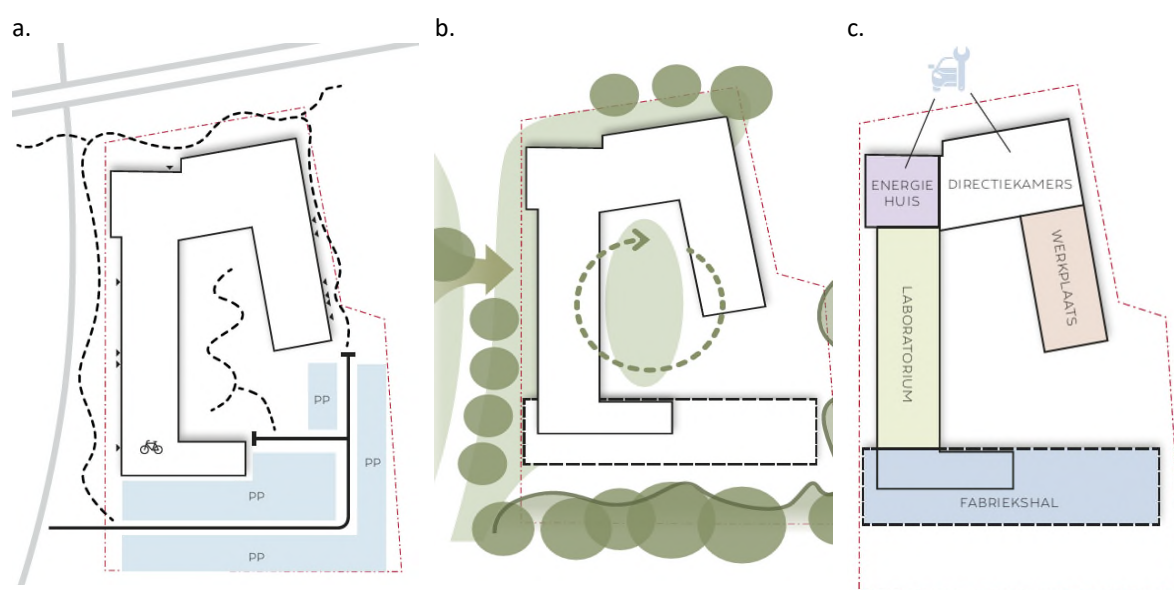
De architectuur van het gebouw is geïnspireerd op het industriële verleden van de plek. Waarbij het ontwerp van de buitenruimte ingezet wordt om dit karakter te versterken.



Figuur 2.2. Ontwerp plangebied (begane grond) met appartementen (oranje), Parkeergelegenheid (blauw) en bedrijfsruimte op de begane grond met erboven appartementen (geel) (Studio REDD, 2023).



Figuur 2.3. Schetsontwerp plangebied (Studio REDD, 2023).



Figuur 2.4a. Concept infrastructuur. b. Concept Groenstructuur. c. Concept Ruimtelijk Karakter (Studio REDD, 2023).

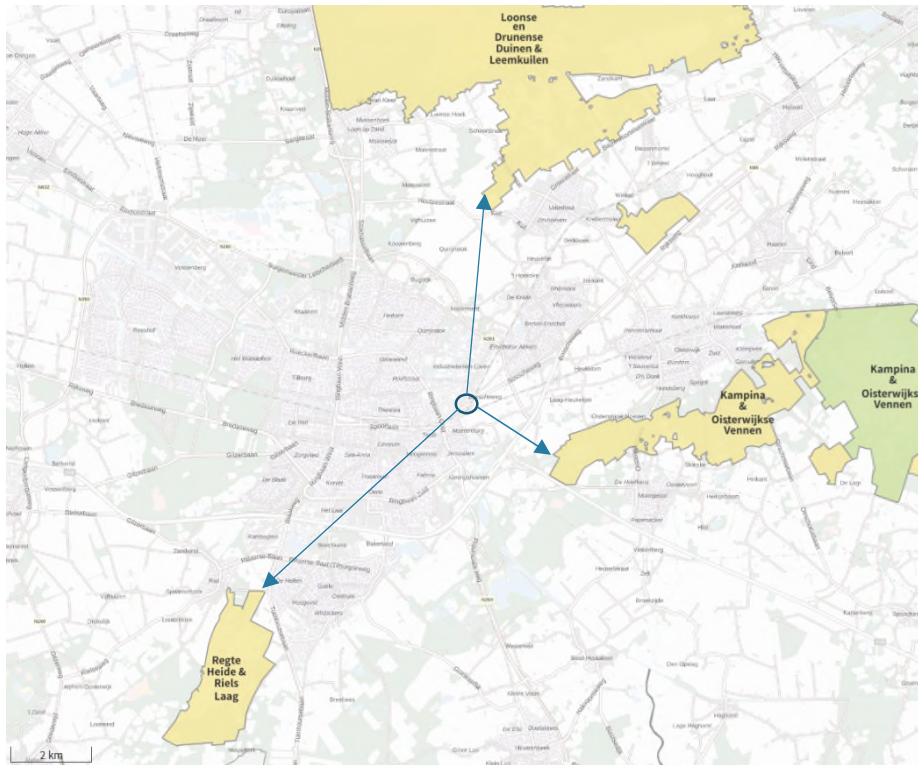
2.4 Gevoelige gebieden

Het plangebied betreft geen “gevoelig gebied”: beschermd natuurgebied, waterbeschermingsgebied, gebied met beschermde landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische waarden etc. Het dichtstbijzijnde beschermde natuurgebied is het op circa 20 meter ten westen van het plangebied gelegen Wilhelminakanaal (figuur 2.5). Dit is beschermd in het kader van het Natuurnetwerk Brabant (NNB).

Het plangebied ligt op circa 2,6 kilometer van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ‘Kampina & Oisterwijkse Vennen’ (figuur 2.6). Overige Natura2000 gebieden in de omgeving zijn ‘Regte Heide & Riels Laag’ en ‘Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen’, op respectievelijk circa 6,7 km en 5,3 km van het plangebied gelegen. De situering van het plangebied ten opzichte van beschermde natuurgebieden is weergegeven in de onderstaande figuren. De effecten van de ontwikkeling deze gebieden worden behandeld in paragraaf 3.6.



Figuur 2.5. Natuurnetwerk Brabant in de omgeving van het plangebied (blauwe cirkel)
(bron: kaartbank Brabant (Provincie Noord-Brabant)).



Figuur 2.6. Ligging plangebied (blauwe cirkel) ten opzichte van Natura2000 gebied (bron: AERIUS).

2.5 Overige kenmerken

De voorgenomen ontwikkeling bestaat alleen uit de realisatie van woningbouw en bedrijfsruimte en heeft gezien de aard en omvang geen bijzondere kenmerken ten aanzien van:

- Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- De productie van afvalstoffen;
- Risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

2.6 Cumulatie

Er vinden in de omgeving van het plangebied geen andere initiatieven plaats die een raakvlak vormen met de onderhavige ontwikkeling en die zouden kunnen leiden tot cumulatie van effecten.

3. Kenmerken van het potentiële effect

3.1 Verkeer en parkeren

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Antea Group een verkeersonderzoek¹ uitgevoerd. Hier is naast onderzoek naar de verkeersgeneratie- en afwikkeling ook gekeken naar de parkeerbehoefte van de nieuwbouw.

Verkeersgeneratie en -afwikkeling

Met behulp van CROW kencijfers is voor de huidige en toekomstige situatie de verkeersgeneratie berekend. In tabel 3.1 is de netto toename van de verkeersgeneratie weergegeven. De netto toename van de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen is berekend op 188 (gemiddelde weekdag) tot 200 (gemiddelde werkdag) motorvoertuigen. In het verkeersrapport zijn de uitgangspunten voor de berekening nader weergegeven.

Tabel 3.1. Berekende netto toename verkeersgeneratie.

	Weekdag (mvt)	Werkdag (mvt)
Huidige situatie	136	174
Toekomstige situatie	324	374
Netto toename	188	200

Om de verkeerseffecten van de planontwikkeling te toetsen is gekeken naar de verkeersafwikkeling van kruispunten die dichtbij het plangebied liggen. Binnenstedelijk zijn kruispunten maatgevend voor de doorstroming van een netwerk, omdat deze vaak de grootste knelpunten vormen. Gekeken is naar twee kruispunten die maatgevend zijn voor de verkeersafwikkeling in van het plan. Het gaat daarbij om de kruispunten Bosscheweg –Lovense Kanaaldijk –Hoevense Kanaaldijk (4 takken) en Bosscheweg –Jules Verneweg (3 takken). Beide kruispunten zijn geregeld met verkeerslichten (VRI). Op andere kruispunten is de verkeersafwikkeling niet getoetst omdat het verkeer van het plan is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Als basis voor de verkeersafwikkeling zijn de verkeerscijfers uit het verkeersmodel BBMA Midden-Brabant voor het prognosejaar 2040 gehanteerd.

Voor VRI's wordt getoetst op cyclustijd in seconden. De grenswaarde 90 seconden wordt gehanteerd voor de Jules Verneweg en 120 seconde voor de Kanaaldijk. In tabel 3.2 is de cyclustijden voor de referentie en de plansituatie weergegeven.

Tabel 3.2. Verkeersafwikkeling kruispunten Bosscheweg (cyclustijden in seconden).

Kruispunt	Referentie		Plansituatie	
	Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
Bosscheweg –Lovense Kanaaldijk – Hoevense Kanaaldijk	43 s	42 s	43 s	42 s
Bosscheweg –Jules Verneweg	39 s	40 s	39 s	40 s

Uit de kruispuntberekeningen komt naar voren dat zowel in de referentiesituatie als de plansituatie de verkeersafwikkeling op beide kruispunten ruim voldoende is. Voor beide kruispunten in zowel de ochtend- als de avondspits liggen de cyclustijden ruim onder de gestelde grenswaarde van 90 respectievelijk 120 seconden. De bijdrage van het plan in de spitsen is zelfs te klein om tot een zichtbaar verkeerseffect te komen, voor beide situaties blijven de cyclustijden gelijk. Gesteld kan worden dat de ontwikkeling van de Bosscheweg niet leidt tot doorstromingsknelpunten.

¹ Verkeersonderzoek herontwikkeling Bosscheweg 240 te Tilburg. Antea Group, oktober 2023.

Parkeren

De 49 appartementen en 555 m² bvo aan bedrijfsruimte leiden tot een parkeerbehoefte van 76 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 65 parkeerplaatsen benodigd voor de woningen (bewoners) en bedrijfsruimte (personeel) en 11 parkeerplaatsen voor bezoek.

De ontwikkeling voorziet in een parkeerterrein op eigen terrein welke via de Lovense Kanaaldijk ontsloten wordt. Dit parkeerterrein is deels afgesloten met een hek en is alleen toegankelijk voor bewoners en personeel van de bedrijfsruimte. Dit gedeelte van het parkeerterrein biedt plek aan 51 auto's. Daarnaast zijn 7 parkeerplaatsen gesitueerd voor het hek. Deze parkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk en door bezoek van de woningen en bedrijfsruimten te gebruiken. In totaal biedt de parkeerplaats plek aan 58 auto's.

Rekening houdend met de parkeerplaatsen langs de Bosscheweg welke beschikbaar komen door de sloop van de huidige woningen zijn in totaal 13 parkeerplaatsen beschikbaar in de openbare ruimte, waarvan 7 op eigen terrein voor hek en 7 langs de Bosscheweg. Het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen voor de ontwikkeling komt daarmee neer op 65.

Door de verschillende functies is dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk. Op de drukste momenten (werkdagavond) zijn 55 parkeerplaatsen vereist. Daarmee is er een tekort van 4 parkeerplaatsen voor het afgesloten deel van het parkeerterrein in de nacht. Op alle andere momenten is er geen tekort.

Indien de parkeerplaats vol is kunnen bewoners/personeel in het openbare gedeelte buiten het hek parkeren. Rekening houdend met de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen is er genoeg ruimte om de parkeervraag van de gehele ontwikkeling op te vangen en wordt geen parkeeroverlast voor de omgeving verwacht. Daarmee volstaat de parkeercapaciteit van de gehele ontwikkeling.

Parkeren - Fietsen

Voor de ontwikkeling zijn volgens de normen in totaal 168 fiets parkeerplaatsen benodigd voor de bewoners. De ontwikkeling voorziet in een inpassende fietsenstalling welke toegankelijk is voor de bewoners. Deze biedt plek aan 176 fietsen. De ontwikkeling voorziet daarmee in de behoefte.

De fietsparkeerbehoefte voor het bezoek van de woningen en commerciële ruimten (personeel + bezoek) is 23 fietsparkeerplaatsen. Net als bij parkeerplaatsen voor auto's kunnen de stallingsplaatsen voor fietsen ook dubbel gebruikt worden, omdat gebruikers van verschillende functies op andere momenten aanwezig zijn.

Op het drukste moment (zaterdagmiddag) zijn in totaal 19 stallingsplaatsen vereist. De ontwikkeling voorziet hier in ruime mate in. De ontwikkeling voorziet daarmee in de behoefte.

Conclusie

Voor het aspect 'verkeer en parkeren' worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht. De parkeerbehoefte wordt grotendeels opgevangen op eigen terrein. Daarnaast zijn openbare parkeerplaatsen beschikbaar in de omgeving. De toename van de intensiteiten op de kruispunten Bosscheweg –Lovense Kanaaldijk –Hoevense Kanaaldijk en Bosscheweg –Jules Verneweg is beperkt, er worden geen knelpunten verwacht.

3.2 Geluid, luchtkwaliteit, geurhinder, trillingen en lichthinder

3.2.1 Geluid

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Antea Group een Akoestisch onderzoek² uitgevoerd.

De planontwikkeling leidt niet tot een wezenlijke toename van geluidhinder op de omgeving. De planontwikkeling bevat geen grote geluidbronnen. De toename van verkeer is dermate gering dat het geluideffect op de omgeving niet of nauwelijks waarneembaar zal zijn.

De planontwikkeling is gelegen in de wettelijke geluidzone van een aantal wegen en een spoorweg. Uit de rekenresultaten blijkt dat er als gevolg van de gezoneerde wegen Bosscheweg en Lovensekanaaldijk/Hoevense Kanaaldijk oost en de nabijgelegen spoorweg sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Voor wegverkeerslawaaï is er geen overschrijding van de maximaal vast te stellen hogere waarde. Er is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om met bron-/ontvanger maatregelen de geluidbelasting door wegverkeerslawaaï

² Akoestisch onderzoek Bosscheweg 240-242 te Tilburg, Antea Group, april 2023.

te verlagen. Maar deze maatregelen zijn niet mogelijk en/of niet doelmatig. Het cumulatieve geluidniveau is door de gemeente acceptabel gevonden. De gemeente stelt daarom hogere waarden vast voor die woningen in het plangebied waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Aan de hogere waarden zijn de volgende voorwaarden verbonden om een acceptabel woon- en leefklimaat te creëren:

- Het aanbrengen van een glazen afscherming bij appartementen A9 om een geluidluwe buitenruimte te creëren;
- De appartementen B2 en B3 worden ter hoogte van de vierde bouwlaag voorzien van een loggia die in gesloten toestand met permanente buitenluchtcondities als geluidluwe buitenruimte (met daaraan gelegen de geluidluwe gevel) fungeert;
- Het realiseren van een balkon/loggia bij appartementen C4 t/m C13, waarmee in open toestand wordt geborgd dat aan de maximaal vast te stellen hogere waarde wordt voldaan. In 'gesloten' toestand vormt het balkon een geluidluwe buitenruimte;
- Het realiseren van loggia's bij de hoekappartementen (D1/D7/D13/D19 en D6/D12/D18/D24) en de overige appartementen gelegen aan de zuidkant, die als geluidluwe buitenruimte fungeren.

De geluidbelasting op de nieuwbouw als gevolg van railverkeerslawaai bedraagt bij diverse appartementen meer dan 68 dB. Voor deze gevels/geveldelen kan geen hogere ontheffing worden verleend dan wat de Wgh maximaal toestaat, namelijk 68 dB. Dit betekent dat voor de gevel/geveldelen waar de geluidbelasting als gevolg van railverkeerslawaai meer bedraagt dan 68 dB geen te openen delen aanwezig mogen zijn en de gevel/geveldeel "doof" uitgevoerd moet worden.

Conclusie

Mits er geluid reducerende maatregelen genomen worden, wordt er voor het aspect 'geluid' geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht. De planontwikkeling leidt zelf niet tot extra geluidshinder. De gezoneerde wegen en het spoorweg zorgen voor geluidoverlast op de planontwikkeling zelf. De geluidoverlast wordt beperkt door het nemen van maatregelen.

3.2.2 Luchtkwaliteit

De planontwikkeling leidt niet tot een wezenlijke toename van luchtverontreiniging. De planontwikkeling zelf (woningen) leidt niet tot uitstoot. De toename van verkeersintensiteit door de planontwikkeling is beperkt en draagt dus niet in betekende mate bij aan de luchtverontreiniging door wegverkeer. Tijdens de realisatiefase kan sprake zijn van een tijdelijke verslechtering van de luchtkwaliteit door de uitstoot van bouw materieel en aan/afvoer van materiaal door vrachtwagens. Gezien de aard en omvang van de planontwikkeling is deze uitstoot beperkt en tijdelijk.

Conclusie

Voor het aspect 'lucht' worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht.

3.2.3 Geur

De planontwikkeling leidt niet tot een toename van geurhinder. In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen bedrijven die geurhinder veroorzaken. Rondom het plangebied bevinden zich bedrijfsactiviteiten met een richtafstand van 0 meter voor geur vanuit de VNG-brochure 'bedrijven en milieuzonering'. De ontwikkellocatie valt buiten alle richtstanden van omliggende bedrijven.

Conclusie

Voor het aspect 'geur' worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht.

3.2.4 Trillingen

De planontwikkeling zelf leidt niet tot een wezenlijke toename van trillingen. In de gebruiksfase (woningen, autoverkeer) is geen sprake van toename van trillingen. Tijdens de realisatie kan sprake zijn van een toename van trillingen, maar gezien de aard en omvang van de planontwikkeling en de aard van de ondergrond zal dit beperkt en tijdelijk zijn.

De nieuwbouw woningen in het plangebied bevinden zich op maximaal 100 meter van de trillingsbronnen spoorlijnen Tilburg – 's-Hertogenbosch en Tilburg – Eindhoven. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Greten Raadgevende Ingenieurs een meetonderzoek naar spoortrillingen uitgevoerd ³. Uit het meetonderzoek blijkt dat het spoor niet leidt tot wezenlijke trillingshinder op de nieuwbouw.

Conclusie

Voor het aspect trillingen worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht. De planontwikkeling zelf leidt niet tot een wezenlijke toename van trillingen op de omgeving en ondervindt geen wezenlijke hinder van het spoor.

3.2.5 Licht

De planontwikkeling leidt zelf niet tot wezenlijke uitstoot van licht op de omgeving. De verlichting van de planontwikkeling zelf is beperkt. Auto's van en naar de planontwikkeling leiden tot een toename van licht, maar dit is beperkt ten opzichte van het al bestaande verkeer op de Lovensedijk en Bosscheweg. Tijdens de realisatie kan sprake zijn van lichtuitstoot op de bouwplaats, maar gezien de aard en omvang van de planontwikkeling zal dit beperkt en tijdelijk zijn.

In de omgeving van het plangebied, achter het spoorbaan, ligt een voetbalvereniging met lichtmasten. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door AV Consulting BV op woensdag 11 januari 2023 tussen circa 18:30 uur en 20:00 uur lichtmetingen uitgevoerd op het spoorpad. Uit de metingen blijkt dat de lichtsterkte van de lichtmasten langs het voetbalveld niet leiden tot wezenlijke lichthinder op de planontwikkeling. Normen worden niet overschrijden.

Conclusie

Voor het aspect lichthinder worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht. De planontwikkeling zelf leidt niet tot wezenlijke lichtuitstoot op de omgeving. Er treedt geen lichthinder op vanuit de lichtmasten van de nabij gelegen voetbalvereniging.

3.3 Veiligheid

3.3.1 Externe veiligheid

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Antea Group⁴ een beschouwing opgesteld met betrekking tot externe veiligheid.

Risicobronnen

De planontwikkeling omvat zelf geen nieuwe risicobronnen, maar ligt wel in de omgeving van bestaande risicobronnen: het spoor (de verbinding Tilburg- Eindhoven en de verbinding Tilburg- Vught/'s-Hertogenbosch en een hogedruk aardgastransportleiding).

³ Meetonderzoek naar spoortrillingen met betrekking tot een nieuw te realiseren appartementencomplex aan de Bosscheweg 242 te Tilburg - Greten Raadgevende Ingenieurs, maart 2023

⁴ Externe veiligheid en milieuzonering - Bosscheweg 236-240 Tilburg, Antea Group, januari 2023.

Spoorlijn Tilburg- Eindhoven

Het plangebied ligt op 43 meter van de spoorlijn Tilburg-Eindhoven, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De spoorlijn heeft een 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour van 6 meter. Het plangebied ligt ruim buiten de plaatsgebonden risicocontour. Het groepsrisico van de spoorlijn Tilburg-Eindhoven bevindt zich onder de oriëntatiewaarde en neemt niet significant toe ten gevolge van de ontwikkeling. De spoorlijn Tilburg-Eindhoven heeft ook een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Echter reikt deze PAG niet tot het plangebied.

Spoorlijn Tilburg- Vught

Het plangebied ligt op circa 33 meter afstand van de spoorlijn Tilburg-Vught. Dit spoorlijn heeft een 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour van 0 meter. Het plangebied ligt daarmee ruim buiten de plaatsgebonden risicocontour. Het groepsrisico van de spoorlijn Tilburg-Vught bevindt zich onder de oriëntatiewaarde en neemt licht toe ten gevolge van de ontwikkeling. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico. Dit spoorlijn heeft geen plasbrandaandachtsgebied (PAG).

Hogedruk aardgastransportleiding

De hogedruk aardgastransportleiding ligt op circa 290 meter van de ontwikkellocatie. Het invloedsgebied van deze leiding is 140 meter. Het plangebied valt daarmee buiten het invloedsgebied van de leiding.

Bedrijven en milieuzonering

Vanuit de systematiek van 'Bedrijven en milieuzonering' wordt een voldoende woon- en leefklimaat gegarandeerd. Dit geldt zowel vanuit het plangebied als vanuit de omgeving.

Het geluidaspect is bepalend voor de milieuhinder met een maximale richtafstand van 30 meter. De ontwikkellocatie valt buiten alle richtafstanden van omliggende bedrijven. De toevoeging van de bedrijfsruimte heeft hierop geen invloed. De planontwikkeling heeft geen negatieve effecten op bedrijven en milieuzonering voor de omgeving.

Conclusie

Voor de aspect externe veiligheid en bedrijven en milieuzonering worden verder geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht. De planontwikkeling zelf leidt niet tot nieuwe risicobronnen en bevindt zich buiten het invloedsgebied van de bestaande risicobronnen; de spoorlijn Tilburg- Eindhoven, spoorlijn Tilburg- Vught en een hogedruk aardgastransportleiding. De ontwikkellocatie valt ook buiten alle richtafstanden van omliggende bedrijven.

3.3.2 Explosieven

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Bombs away⁵ een memo over het voorkomen van explosieven opgesteld.

Op basis van de Conventionele Explosieven (CE)-Bodembelastingkaart van de gemeente Tilburg is vastgesteld dat de planontwikkeling in een aandachtsgebied ligt, maar niet in gebied dat verdacht is op CE hoofdgroepen, zie figuur 3.1. De werkzaamheden kunnen plaatsvinden zonder dat vervolgstappen in de CE-opsporing noodzakelijk zijn.

Conclusie

Voor het aspect explosieven worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht. Het gebied ligt in het aandachtsgebied voor conventionele explosieven, maar niet in gebied dat verdacht is op CE hoofdgroepen.

⁵ Memo Conventionele Explosieven, Bombs Away, September 2020.



Figuur 3.1. CE-Bodembelastingkaart van de gemeente Tilburg met de planontwikkeling (Rode vlak)
(bron: Bombs Away, 2020).

3.4 Bodem

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Antea Group in de periodes mei, juni, en december 2022 en maart 2023 een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd⁶.

Bodemkwaliteit en asbest

Uit de resultaten van onderhavig bodemonderzoek kan geconcludeerd worden dat er op de zuidzijde van het terrein sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met zware metalen (koper, lood en zink). De verontreiniging bevindt zich vanaf de onderzijde van de verharding tot een diepte van ca. 1,0 m-mv. Op basis van de resultaten wordt de omvang van de verontreiniging (>interventiewaarde) geschat op ca. 800 m³ (800 m² x 1 m). Verder zijn er in de grond maximaal licht verhoogde gehalten aan de onderzochte parameters gemeten. Uit de resultaten van het nader asbestonderzoek kan geconcludeerd worden dat de interventiewaarde voor asbest niet wordt overschreden. Derhalve is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest.

In het kader van de planontwikkeling wordt de bodemkwaliteit geschikt gemaakt voor de nieuwe functie (wonen). De bodemkwaliteit blijft hierbij hetzelfde of wordt beter. De planontwikkeling zelf leidt niet tot nieuwe bodemverontreiniging.

Grondwater

Uit de resultaten van het grondwater is gebleken dat er in het (onderzochte) grondwater maximaal licht verhoogde concentraties zijn aangetoond. Dit is geen beperking voor de nieuwe functie (wonen). De planontwikkeling zelf leidt niet tot nieuwe grondwaterverontreiniging.

Conclusies

Voor het aspect 'Bodem' worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht.

De planontwikkeling zelf leidt niet tot nieuwe bodemverontreiniging. De bodemkwaliteit wordt geschikt gemaakt voor de functie wonen en blijft hiermee hetzelfde of verbeterd.

⁶ Verkennend- en aanvullend bodemonderzoek en nader asbestonderzoek - Bosscheweg 236/240 te Tilburg, Antea Group, april 2023.

3.5 Water

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door TBInfra een waterparagraaf opgesteld (d.d. 27-7-2023)⁷.

Waterberging en klimaatadaptie

In de huidige situatie is de locatie grotendeels verhard. In de planontwikkeling wordt ruimte gerealiseerd voor water en groen. De planontwikkeling leidt per saldo tot een afname van verharding.

Conform het beleid van de gemeente Tilburg wordt compensatie aangelegd voor alle (op)nieuw aangelegde verharding. De bergingsopgave wordt opgevangen door een vegetatiedak, groenzone, wadi en ondergrondse bergingsvoorziening (TBInfra, 2023).

Klimaatadaptatie

Aanleg van water en groen geeft ook invulling aan doelstellingen op het gebied van klimaatadaptatie (tegengaan wateroverlast, verdroging en hittestress).

Grondwaterstand

De gemiddelde grondwaterstanden zijn (TBInfra, 2023):

- Gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG): 10,60 m+NAP (ca. 3,25 m – maaiveld);
- Gemiddelde grondwaterstand GG: 11 m+NAP (ca. 2,85 m – maaiveld);
- Gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG): 11,60 m+NAP (ca. 2,25 m – maaiveld).

Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling wordt geen effect op de grondwaterstand verwacht.

De voorzieningen worden minimaal 50 cm boven GHG aangelegd.

Riolering

De riolering wordt aangelegd conform de daarvoor geldende eisen en heeft daarmee geen negatief effect op de afvoer van afvalwater in de omgeving. De lediging van de afvoervoorziening vindt conform beleid in eerste instantie middels infiltratie plaats. Mocht de bergingsvoorziening volledig zijn benut, wordt het water via een noodoverstort worden afgevoerd naar openbaar terrein.

Beschermde waterwaarden

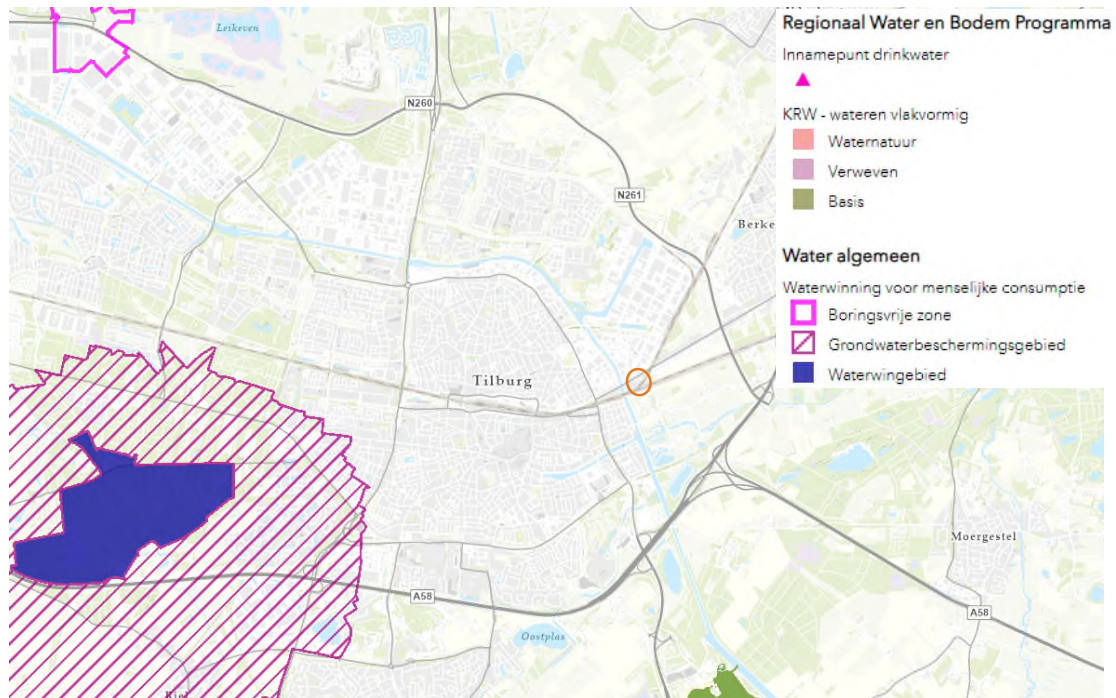
In en direct rondom het plangebied liggen geen watergangen die zijn opgenomen in de legger van het waterschap. Aan de andere zijde van de Lovense Kanaaldijk ligt het Wilhelminakanaal. Deze is in beheer van Rijkswaterstaat en opgenomen in de keur van het waterschap als keurbeschermingsgebied.

Plangebied ligt niet in of nabij een innamepunt voor drinkwater, waterwingebied en grondwater beschermingsgebied, zie figuur 3.2. Daarmee heeft de ontwikkeling geen negatieve effecten hierop.

KRW

In of direct om het plangebied zijn geen KRW-waterlichamen gelegen (het Wilhelminakanaal is geen KRW waterlichaam), zie figuur 3.2.

⁷ Waterparagraaf ontwikkeling Crossroads. TBInfra technisch Bureau, juli 2023



Figuur 3.2. Ontwikkellocaties (rode cirkel) ten opzicht van innamepunt drinkwater en waterwinning voor menselijk consumptie (bron: kaartbank Brabant (Provincie Noord-Brabant)).

Conclusie

Er worden voor het aspect water geen belangrijke milieueffecten verwacht. De nieuwe verharding wordt conform regelgeving gecompenseerd. Er zijn geen effecten op beschermde waterwaarden.

3.6 Ecologie

3.6.1 Beschermde soorten

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Buijs Eco Consult⁸ op 6 juli 2022 een quickscan uitgevoerd en op 26 juli 2023 vervolgonderzoek⁹.

Vleermuizen

Op en rond de locatie is een aantal vleermuissoorten waargenomen: Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Laatvlieger, Rosse vleermuis en Watervleermuis. Van de Gewone dwergvleermuis is een (paar)verblijfplaats aangetroffen in één van de te slopen opstallen. Het aanwezig groen op de locatie is geen essentieel foerageergebied en/of vliegroute. Het Wilhelminakanaal ten westen van de locatie is wel een essentiële vliegroute en foerageergebied.

De sloop gaat ten koste van de verblijfplaats. Dit dient voorafgaand aan de sloop gemitigeerd te worden door het aanbieden van vervangende verblijfplaats. Daarmee kan een wezenlijk effect op populatieniveau voorkomen worden.

Jaarrond beschermde vogelsoorten

Op en rond de locatie zijn geen verblijfplaatsen van jaarrond beschermde vogelsoorten gevonden. Op basis van de locatie en waarneming zouden huismus, gierzwaluw en kerkuil verwacht kunnen worden, maar deze soorten zijn niet aangetroffen. Het gebied en de groen heeft ook essentiële functie voor deze soorten. Er is daarmee geen sprake van negatieve effecten op jaarrond beschermde soorten.

⁸ Quickscan Wet natuurbescherming sloop en herontwikkeling Bosscheweg 236, 238 en 240 Tilburg, Buijs Eco Consult, 6 juli 2022.

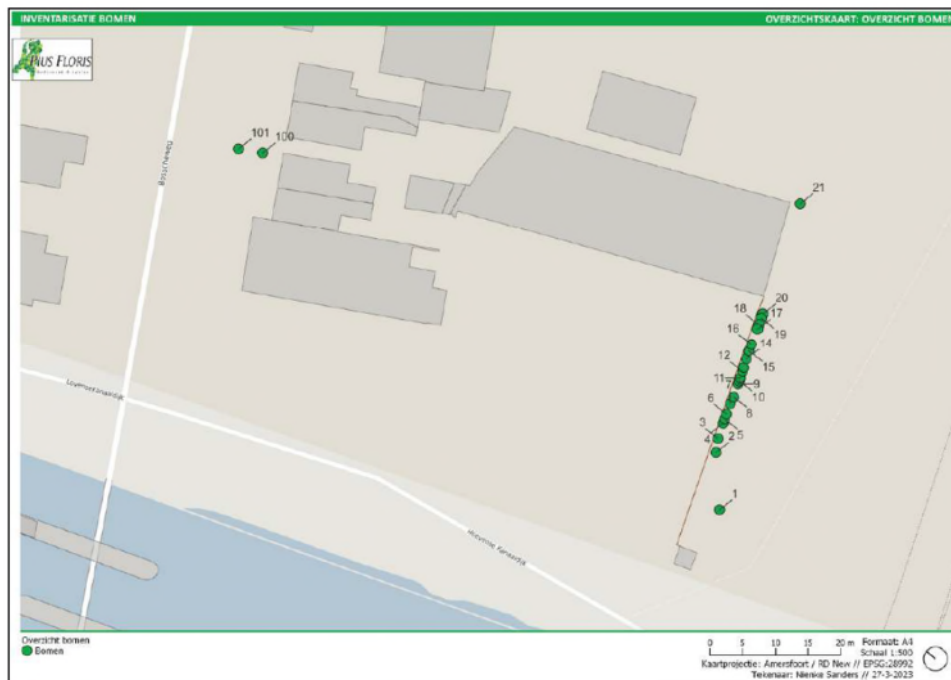
⁹ Vervolgonderzoek Wet Natuurbescherming sloop en herontwikkeling Bosscheweg 236, 238 en 240 Tilburg, Buijs Eco Consult, 26 juli 2023.

Zoogdieren en amfibieën

Op en rond de locatie zijn geen beschermde zoogdieren en amfibieën gevonden.

Bomen

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Pius Floris Boomverzorging een Bomen Effect Analyse opgesteld (d.d. 10-7-2023). De 22 bomen op de locatie zijn beschouwd. Geen van de bomen heeft een beleidsmatige bijzondere status (Pius Floris, 2023). Alle bomen aan zuidzijde van de locatie blijven behouden. Het betreft 1 berk (nr 1 in figuur 3.3), 19 beuken (nr 2 t/m 20) en 1 walnoot (nr 21). Van de 2 bomen aan de noordzijde van de locatie kan de ene (nr 101) behouden blijven, maar heeft de ontwikkeling wel een mogelijk negatief. De ander (nr 100) kan niet behouden blijven. Het betreft beide berken, zonder beschermde status. Er wordt ook een aantal nieuwe bomen aangeplant.



Figuur 3.3. Bomen in het plangebied (bron: Pius Floris, juli 2023)

Conclusie

Voor het aspect beschermde soorten worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht. Het verdwijnen van een verblijfplaats voor vleermuizen kan worden voorkomen dan wel beperkt door mitigerende maatregelen. Met het nemen van mitigerende maatregelen kan een wezenlijk effect op populatieniveau voorkomen worden. Daarmee is geen sprake van belangrijk nadelige milieueffecten.

Voor het aspect bomen kan 1 van de 22 aanwezige bomen niet behouden blijven. Het betreft een boom zonder beschermde status. De overige bomen kunnen behouden blijven en er worden nieuwe bomen geplant. Er is daarmee geen sprake van belangrijke negatieve milieueffecten.

3.6.2 Beschermde natuurgebieden

Natura 2000-gebieden

Het plangebied ligt niet binnen een Natura 2000-gebied, het dichtstbijzijnde gebied is Kampina & Oisterwijkse Vennen op circa 2,6 km afstand (zie figuur 2.4). Directe effecten (als ruimtebeslag, versnippering) en de meeste indirecte effecten (zoals verstoring door geluid en licht, verdroging/vernatting) zijn daarmee uitgesloten. Alleen verzuring/vermesting door toename van stikstof is een mogelijk relevant effect. Voor de planontwikkeling is een Aeries-berekening uitgevoerd naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden¹⁰. AERIUS Calculator toont geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar (zowel in de gebruiksfase als in de realisatiefase). Er zijn daarom geen negatieve effecten op Natura 2000-gebieden.

Natuurnetwerk Brabant

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Het dichtstbijzijnde NNB-gebied bevindt zich op circa 55 meter (zie paragraaf 2.4). De NNB betreft het Wilhelminakanaal naast het plangebied. Gezien de aard omvang van de planontwikkeling en kenmerkende waarden van NNB-gebied Wilhelminakanaal worden geen negatieve effecten op het NNB en de doelen daarvan verwacht.

Conclusie

Voor het aspect beschermde natuurgebieden worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht.

3.7 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Antea Group een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek voor Archeologie uitgevoerd¹¹.

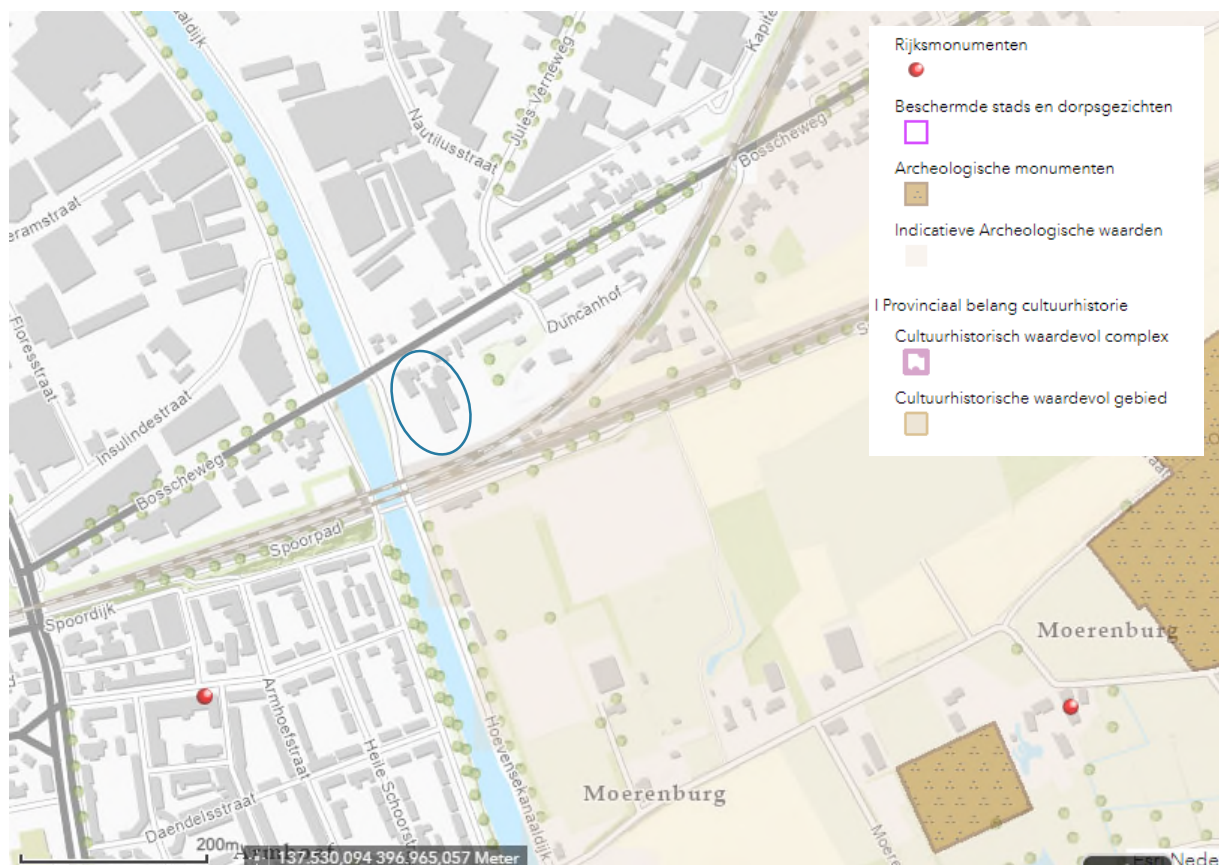
Het plangebied ligt deels op het industrieterrein Loven. Dit industrieterrein kent een lange geschiedenis, met veel verschillende toepassingen en bewoning. Het plangebied valt voor een deel in een gebied met dubbelbestemming archeologie, met een hoge verwachting. Het verkennend archeologisch booronderzoek heeft echter nergens een intacte bodemopbouw opgeleverd. Gecombineerd met de in het bureauonderzoek verzamelde gegevens over de bebouwing leidt dit er toe dat het ontwikkelplan gerealiseerd kan worden zonder verder archeologisch onderzoek uit te voeren. De planontwikkeling heeft daarmee geen effect op archeologische waarden.

Cultuurhistorische waarden

In het plangebied liggen geen (beschermde) cultuurhistorische waarden (figuur 3.3). Beschermde cultuurhistorische waarden zijn alle op afstand van het plangebied gelegen: Landgoed Moerenburg ten zuidoosten van het plangebied. De planontwikkeling heeft hierop geen negatief effect. De op basis van de Erfgoedwet 'beschermde stads- en dorpsgezichten' zijn op ruimte afstand van het plangebied gelegen. In het plangebied zijn eveneens geen van rijkswege beschermde monumenten of gemeentelijke monumenten gelegen. Het Wilhelminakanaal en de wegen erlangs lijnen met cultuurhistorische waarde. De planontwikkeling heeft echter hier geen effect op.

¹⁰ Stikstofdepositie - onderzoek Bouw appartementen Bosscheweg in Tilburg. Antea Group, 23 mei 2023

¹¹ Archeologie - Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek d.m.v. boringen, Bosscheweg 236/240, Tilburg, Antea Group, 8 maart 2023.



Figuur 3.3. Cultuurhistorische waardenkaart van het plangebied (bron: kaartbank Brabant (provincie Noord-Brabant)).

Conclusie

Ten aanzien van het aspect cultuurhistorie en archeologie worden geen belangrijk nadelige milieueffecten verwacht.

4. Conclusie

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt dat geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van kenmerken en locatie van het plan, die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Voor de getoetste milieuaspecten geldt dat er geen effecten optreden, dan wel dat deze effecten met mitigerende maatregelen worden voorkomen dan wel beperkt. Het betreft de volgende (noodzakelijke) mitigerende maatregelen:

- Voor het aspect geluid dienen er geluidwerende maatregelen aan de appartementen te worden gerealiseerd.
- Voor het aspect water dient aan de wettelijke eisen ten aanzien van aan watercompensatie en klimaatadaptatie gedaan te worden.
- Voor het aspect beschermde soorten zijn mitigerende maatregelen benodigd ten behoeve van de soort vleermuis, huismus, gierzwaluw en huiszwaluw.

Geconcludeerd wordt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu optreden door de voorgenomen ontwikkeling. Er is in het kader van het bestemmingsplan geen noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en het opstellen van een milieueffectrapport (MER) voor de voorgenomen ontwikkeling.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK Almere
Postbus 10044
1301 AA Almere
T. +31 6 13 11 48 98
E. Maartje.vanHeck@AnteaGroup.nl

Copyright © 2023

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl