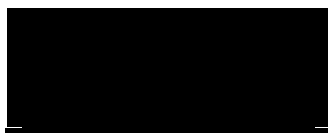


# Ruimtelijke onderbouwning **‘Bedrijfskavels Bedrijvenpark Enschot’**





---

## Colofon

---

Titel: Ruimtelijke onderbouwing Bedrijfskavels Bedrijvenpark Enschoot  
Opdrachtgever: Architectenbureau Buro Sengers

Auteur(s): 5.1.2e  
Versie: D1.2  
Kenmerk: BBEB/2023/JSrobbe/01  
Datum: Januari 2024

5.1.2e, Toren 5.1.2e Etage 4, 5.1.2e 's-Hertogenbosch  
Tel 5.1.2e | [info@ditisdeessentie.nl](mailto:info@ditisdeessentie.nl) | [www.ditisdeessentie.nl](http://www.ditisdeessentie.nl)



|          |                                                              |           |
|----------|--------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding .....</b>                                       | <b>5</b>  |
| 1.1      | Aanleiding .....                                             | 5         |
| 1.2      | Ligging en begrenzing projectlocatie.....                    | 6         |
| 1.3      | Geldend bestemmingplan .....                                 | 6         |
| 1.4      | Doel van deze ruimtelijke onderbouwing.....                  | 7         |
| 1.5      | Leeswijzer .....                                             | 7         |
| <b>2</b> | <b>Projectbeschrijving.....</b>                              | <b>8</b>  |
| 2.1      | Huidige situatie .....                                       | 8         |
| 2.2      | Het initiatief .....                                         | 9         |
| 2.2.1    | Deellocatie A .....                                          | 9         |
| 2.2.2    | Deellocatie B .....                                          | 10        |
| 2.2.3    | Deellocatie C .....                                          | 11        |
| 2.2.4    | Deellocatie D .....                                          | 12        |
| <b>3</b> | <b>Beleidskader .....</b>                                    | <b>13</b> |
| 3.1      | Rijksbeleid .....                                            | 13        |
| 3.1.1    | Nationale omgevingsvisie.....                                | 13        |
| 3.1.2    | Besluit Algemene Regels Ruimtelijke ordening (BARRO) .....   | 14        |
| 3.1.3    | Ladder voor duurzame verstedelijking .....                   | 14        |
| 3.2      | Provinciaal beleid.....                                      | 14        |
| 3.2.1    | Omgevingsvisie noord-brabant.....                            | 14        |
| 3.2.2    | interim omgevingsverordening noord-brabant .....             | 15        |
| 3.3      | Gemeentelijk beleid .....                                    | 16        |
| 3.3.1    | omgevingsvisie tilburg.....                                  | 16        |
| <b>4</b> | <b>Planologische en milieuhygiënische aspecten .....</b>     | <b>18</b> |
| 4.1      | Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling ..... | 18        |
| 4.2      | Bedrijven en milieuzonering .....                            | 18        |
| 4.3      | Verkeer en parkeren .....                                    | 19        |
| 4.4      | Geluid .....                                                 | 21        |
| 4.5      | Externe veiligheid .....                                     | 21        |
| 4.6      | Bodem .....                                                  | 24        |
| 4.7      | Archeologie & cultuurhistorie.....                           | 25        |
| 4.8      | Kabels en leidingen.....                                     | 25        |
| 4.9      | Flora en fauna .....                                         | 26        |
| 4.10     | Watertoets.....                                              | 26        |



|          |                                           |           |
|----------|-------------------------------------------|-----------|
| 4.11     | Trillingen en railverkeer .....           | 28        |
| 4.12     | Luchtkwaliteit .....                      | 28        |
| 4.13     | Geur .....                                | 30        |
| <b>5</b> | <b>Uitvoerbaarheid en procedure .....</b> | <b>31</b> |
| 5.1      | Economische uitvoerbaarheid .....         | 31        |
| 5.2      | Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....    | 31        |
| <b>6</b> | <b>Conclusie .....</b>                    | <b>32</b> |
| <b>7</b> | <b>Bijlagen .....</b>                     | <b>33</b> |



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Tussen Berkel-Enschot en Tilburg wordt 'Bedrijvenpark Enschoot' ontwikkeld. Het bedrijventerrein is ingericht voor bedrijvigheid uit de regio Tilburg, waarbij plaats wordt geboden aan met name het midden- en klein bedrijf. Rozen van Hoppe Groep (hierna initiatiefnemer) heeft diverse kantoor kavels op Bedrijvenpark Enschoot en is voornemens om bedrijfsbebouwing te realiseren. Omdat op de kavels uitsluitend gebruik ten behoeve van kantoren wordt toegestaan, wordt de beoogde bedrijfsbebouwing op de onderhavige kavels niet toegestaan. Om de beoogde bedrijfsbebouwing mogelijk te maken op de kantoor kavels, dient te worden afgeweken van het vigerende bestemmingsplan. De ontwikkeling vindt plaats op vier deellocaties, de Noordelijke kavels (A) en de Rotondekavels (B, C en D).

De noordelijke kavels van het bedrijvenpark zijn gelegen tussen de 5.1.2e en de 5.1.2e. De initiatiefnemer is voornemens hier drie bedrijfshallen met daaraan ondergeschikte kantoren te realiseren. De 'rotondekavels' liggen ten zuiden van de noordelijke kavels. De rotondekavels grenzen aan de rotonde waar de 5.1.2e, Calenwiel en Zwartrijt samen komen. Zie figuur 1 voor de ligging van de beschreven deellocaties.



figuur 1. Projectlocaties (rood omkaderd) met daarbij de locatie ten opzichte van Berkel-Enschot.

De initiatiefnemer is voornemens om op twee kavels bedrijfshallen met daaraan ondergeschikte kantoren te realiseren en op één van de drie kavels een showroom en opslag te realiseren. De onderhavige ontwikkelingen vinden plaats op vier deellocaties en in de voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt de ruimtelijke en milieuhygiënische toetsing, waar nodig, per deellocatie behandeld.



## 1.2 Ligging en begrenzing projectlocatie

De projectlocatie is gelegen in de gemeente Tilburg en is kadastraal gelegen in gemeente Berkel, sectie A. Deellocatie A (de noordelijke kavels) staat kadastraal bekend als (gedeeltelijk) nummer 6227 en 5163, deellocatie B (gedeeltelijk) nummers 6688 en 6687, deellocatie C (gedeeltelijk) nummer 6689, 6690, 6691 en 6694 en deellocatie D nummer 6716 en 6717.

## 1.3 Geldend bestemmingplan

Op de projectlocatie geldt het bestemmingsplan “Bedrijventerrein Enschootsebaan”, onherroepelijk vastgesteld op 1 december 2011. Op de deellocaties is de enkelbestemming ‘Kantoor’ van toepassing. Op de deellocaties gelden verschillende maatvoeringseisen.

- *Op deellocatie A* geldt een maximaal bebouwingspercentage van 65%, een maximale bouwhoogte van 10 meter en maximale goothoogte van 8 meter. Er worden maximaal 3 bouwlagen en maximaal 4 gebouwen toegestaan met in totaal een bebouwde oppervlakte (bvo) van 2300 m<sup>2</sup>.
- *Op deellocatie B* geldt een maximale bouwhoogte van 23 meter, maximaal 3 bouwlagen en een maximum bebouwde oppervlakte (bvo) van 5000 m<sup>2</sup>.
- *Op deellocatie C* geldt een maximale bouwhoogte van 12 meter, maximaal 3 bouwlagen en een maximum bebouwde oppervlakte (bvo) van 5000 m<sup>2</sup>.
- *Op deellocatie D* geldt een maximale bouwhoogte van 12 meter, maximaal 3 bouwlagen en een maximum bebouwde oppervlakte (bvo) van 5000 m<sup>2</sup>.



figuur 2. Uitsnede van de verbeelding van vigerend bestemmingsplan “Bedrijventerrein Enschootsebaan”, projectlocaties in het rood.



Binnen de bestemming 'Kantoor' zijn kantoorgebouwen mogelijk. De beoogde bedrijfsactiviteiten betreffen show-room en opslag in bedrijfshallen, dit beoogde gebruik is niet toegestaan blijkens de gebruiksregels in artikel 7.1 van het vigerende bestemmingsplan.

De beoogde bebouwing op deellocatie A heeft een totale oppervlakte van 2.693 m<sup>2</sup> bvo. Omdat de maximaal toegestane bebouwde oppervlakte 2.300 m<sup>2</sup> bvo bedraagt, wordt de maximum bebouwde oppervlakte overschreden. Daarnaast wordt de maximale goothoogte overschreden. De toegestane maximale goothoogte is 8 meter volgens het vigerende bestemmingsplan. De beoogde bebouwing op deellocatie A heeft een goothoogte van 9 meter en overschrijdt dus de toegestane goothoogte.

Het vigerend bestemmingsplan staat de voorgenomen ontwikkelingen niet toe, er dient te worden afgeweken van het bestemmingsplan. De afwijking heeft betrekking op het toegestane gebruik op deellocatie A, B, C en D en op een overschrijding van de maximaal toegestane bebouwde oppervlakte en maximale bouwhoogte op deellocatie A.

## 1.4 Doel van deze ruimtelijke onderbouwing

De voorliggende aanvraag heeft betrekking op een omgevingsvergunning voor het buitenplans afwijken van het bestemmingsplan op basis van artikel 2.1, eerste lid, sub c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) juncto artikel 2.12, eerste lid, sub a onder 3°. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft als doel om de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de voorgenomen afwijkingen inzichtelijk te maken. Om het onderhavige initiatief mogelijk te maken kan van het bestemmingsplan worden afgeweken door middel van een omgevingsvergunning met een uitgebreide procedure.

## 1.5 Leeswijzer

In de voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt na dit inleidende hoofdstuk in hoofdstuk 2 het plan nader beschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het beleid van verschillende overheden. In hoofdstuk 4 wordt de haalbaarheid van het plan getoetst op basis van verschillende planologische en milieutechnische aspecten. In hoofdstuk 5 komen de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de order. Tot slot dient hoofdstuk 6 als een conclusie waarin de planologische afweging van het initiatief wordt gemaakt.



# 2 Projectbeschrijving

## 2.1 Huidige situatie

Tussen Berkel-Enschot en Tilburg ligt het bedrijventerrein 'Bedrijvenpark Enschoot'. Het bedrijventerrein is ingericht met bedrijfskavels en kantoren, voornamelijk behorend tot het midden- en kleinbedrijf. Bedrijvenpark Enschoot heeft een hoogwaardige, innovatieve en heldere uitstraling. Het plangebied heeft een uitstekende bereikbaarheid vanwege de nabijheid van de A65 (1,5 km) en de A58 (2 km).

Deellocaties A, B, C en D vormen de projectlocaties. Deellocatie A is gelegen tussen de 5.1.2e en de 5.1.2e. Deellocatie B, C en D zijn gelegen rond de rotonde waar de 5.1.2e, Calenwiel en Zwartrijt samen komen. Momenteel zijn de projectlocaties onbebouwd en braakliggend. Figuur 3 tot en met 6 geven de huidige situaties weer van de deellocaties.



figuur 3. Aanzicht deellocatie A.



figuur 4. Aanzicht deellocatie B.



figuur 5. Aanzicht deellocatie C.



figuur 6. Aanzicht deellocatie D.

## 2.2 Het initiatief

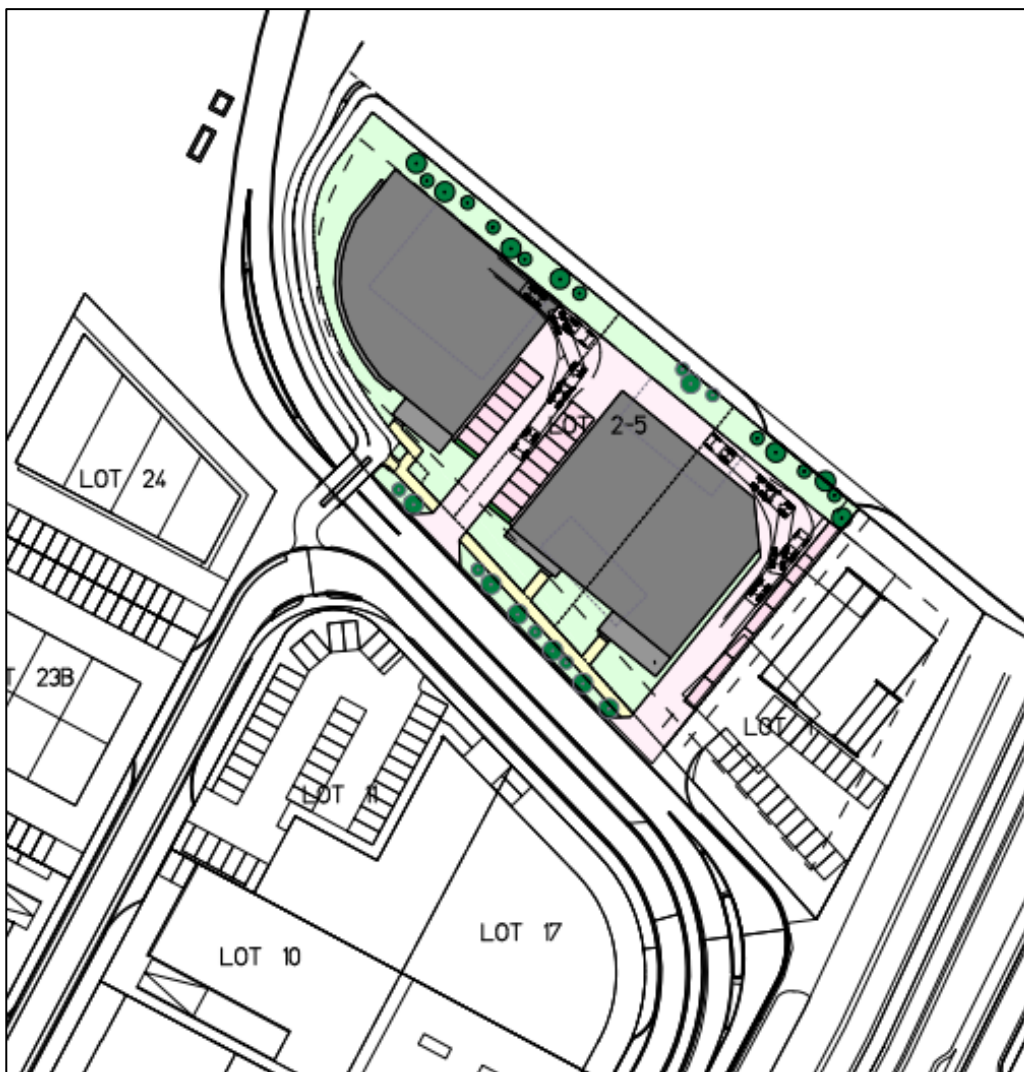
### 2.2.1 DEELLOCATIE A

De initiatiefnemer is voornemens op deellocatie A nieuwe bedrijven te vestigen. De bedrijfsgebouwen zullen bestaan uit twee onderdelen. De westzijde van de deellocatie A zal bestaan uit een bedrijfshal, kantoorruimte en showroom. De oostzijde van de Deellocatie A zal bestaan uit twee bedrijfshallen met beide een kantoorruimte. Bij de gebouwen wordt aan noord-, zuid- en westzijde groen toegevoegd.

De projectlocatie zal bereikbaar zijn via de 5.1.2e, een inrit naar de projectlocatie is hiervoor benodigd. Tussen de bedrijfshallen zullen 16 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, aan de oostzijde van het projectgebied worden 7 parkeerplaatsen gerealiseerd. In totaal zijn dit 26 parkeerplaatsen. In figuur 7 en figuur 8 zijn impressies weergegeven van de toekomstige situatie op deellocatie A.



figuur 7. Weergave beoogde situatie deellocatie A.



figuur 8. Impressie beoogde situatie deellocatie A.

### 2.2.2 DEELLOCATIE B

De initiatiefnemer is voornemens op deellocatie B drie bedrijven te vestigen. Het gebouw zal bestaan uit drie onderdelen welke direct aan elkaar gerealiseerd worden. Elk onderdeel heeft aan de zuidzijde een kantoor en aan de noordzijde een bedrijfshal. Aan de west-, zuid-, en noordzijde wordt een voetpad gerealiseerd en deze zijdes worden ingepast met groen.

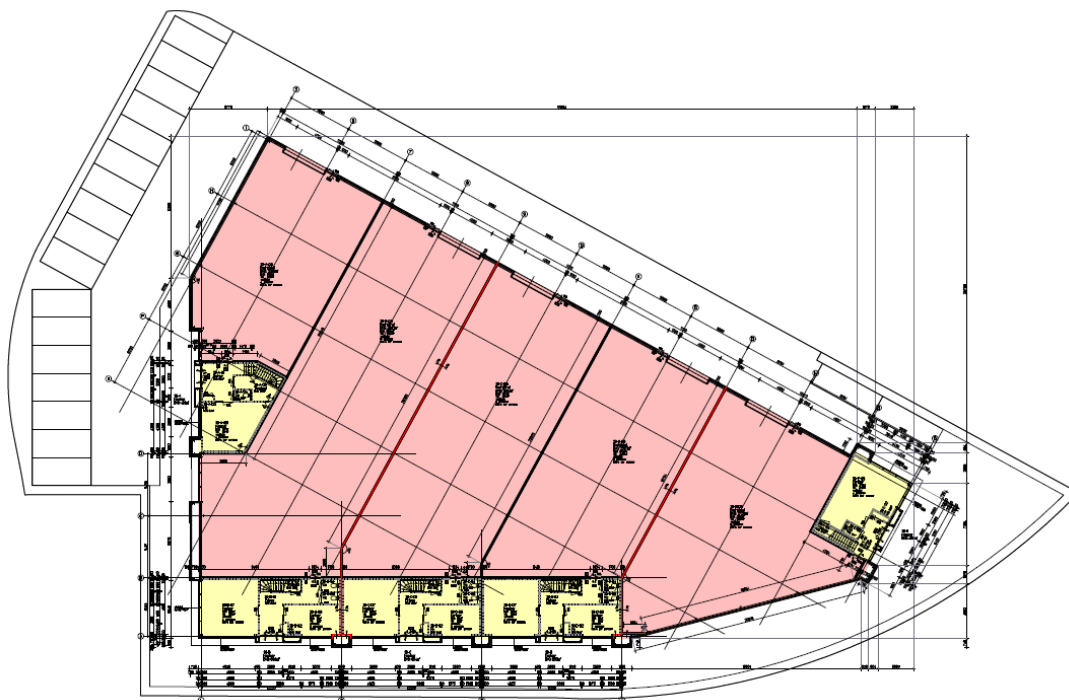
Deellocatie B zal bereikbaar zijn via de Calenwiel, een inrit naar deze projectlocatie is hiervoor benodigd. Aan de noordzijde van het perceel worden in totaal 15 parkeerplaatsen gerealiseerd. In figuur 9 is een impressie weergegeven van de voorgenomen situatie op deellocatie B.



figuur 9. Weergave beoogde situatie deellocatie B

### 2.2.3 DEELLOCATIE C

De initiatiefnemer is voornemens op deellocatie C vijf bedrijven te vestigen. Het gebouw zal bestaan uit vijf onderdelen welke direct tegen elkaar aan worden gerealiseerd. Elk onderdeel bestaat aan de zuidzijde uit een kantoor en aan de noordzijde uit een bedrijfshal. Een uitzondering is bedrijfshal 5, deze is gelegen aan de oostzijde van deellocatie C. Hier is het kantoor gesitueerd aan de oostzijde van het bedrijf. Deellocatie C wordt ontsloten via de Orderven (welke bereikbaar is via de Calenwiel). Aan de noordzijde van het perceel worden in totaal 21 parkeerplaatsen gerealiseerd. In figuur 10 is een impressie weergegeven van de beoogde situatie op deellocatie C.



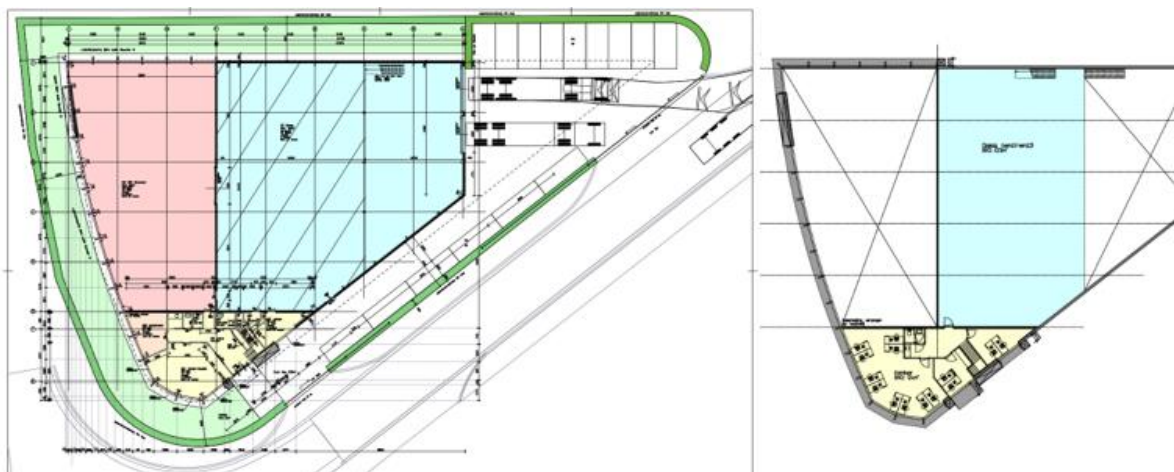
figuur 10. Weergave beoogde situatie deellocatie C



#### 2.2.4 DEELLOCATIE D

De initiatiefnemer is voornemens op deellocatie D een nieuw bedrijf te vestigen. Het gebouw bestaat uit twee bouwlagen. Op de begane grond wordt opslag, een kantoor en een showroom gerealiseerd. Op de eerste verdieping zal tevens opslag en een kantoor gerealiseerd worden. Aan de west- en noordzijde wordt een groene rand gerealiseerd.

Deellocatie D wordt ontsloten via de Knippersven (welke bereikbaar is via de Zwartrijt). Aan de oost- en zuidzijde van het perceel worden in totaal 15 parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze zullen voldoende zijn voor de toekomstige bedrijfsvoering. In 0 is de beoogde situatie op deellocatie D weergegeven.



figuur 11. Weergave beoogde situatie Deellocatie D



# 3 Beleidskader

## 3.1 Rijksbeleid

### 3.1.1 NATIONALE OMGEVINGSVISIE

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI geeft weer voor welke uitdagingen we staan, wat daarbij de nationale belangen zijn, welke keuzes we maken en welke richting we meegeven aan decentrale keuzes. Die keuzes hangen samen met de toekomstbeelden van de fysieke leefomgeving, de maatschappelijke opgaven en economische kansen die daarbij horen. Met de Nationale Omgevingsvisie geeft het Rijk een langetermijnvisie om de grote opgaven aan te pakken. Om samen ons land mooier en sterker te maken en daarbij voort te bouwen op het bestaande landschap en de (historische) steden. De NOVI is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met provincies en gemeenten, waterschappen, maatschappelijke partijen en burgers. Het versterken van de omgevingskwaliteit staat in de NOVI centraal. Dat wil zeggen dat alle plannen met oog voor de natuur, gezondheid, milieu en duurzaamheid gemaakt moeten worden. De NOVI richt zich op vier prioriteiten:

1. Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie;
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden;
3. Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken;
4. Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

In de NOVI zijn verder belangrijke keuzes beschreven, te weten:

#### *Een klimaatbestendige inrichting van Nederland.*

Dat betekent dat Nederland zo wordt ingericht dat het de klimaatveranderingen aankan. Daarvoor is nodig dat functies meer in evenwicht met natuurlijke systemen (bodem en water) worden ingepast. Een voorbeeld hiervan is het op termijn verhogen van grondwaterstanden in veenweidegebieden;

#### *De verandering van de energievoorziening.*

Duurzame energie inpassen met oog voor omgevingskwaliteit. Een voorbeeld hiervan is dat eerst wordt gekeken naar ongebruikte daken om zonnepanelen op te plaatsen;

*De overgang naar een circulaire economie*, waarbij tegelijk een concurrerend en aantrekkelijk vestigingsklimaat wordt geboden. Een voorbeeld is het aanpassen van productieprocessen en het gebruik van reststoffen in het haven- en industriegebied;

#### *De ontwikkeling van het Stedelijk Netwerk Nederland.*

Hiermee wordt gestuurd op een goed bereikbaar netwerk van steden. Zo worden de ambities en mogelijkheden in steden en regio's in heel Nederland gebruikt. Voorbeelden zijn de verstedelijkingsstrategieën, waarin vooruitgekeken wordt hoe verschillende ruimtelijke functies in en rondom steden het beste ingepast kunnen worden; Het bij elkaar plaatsen van zogenaamde logistieke functies (bijvoorbeeld distributiecentra, datacenters) om hiermee de openheid en de kwaliteit van het landschap te behouden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een voorkeursvolgorde logistieke functies;

#### *Het toekomstbestendig maken van het landelijk gebied in goed evenwicht met de natuur en landschap.*

Bij de NOVI hoort een Uitvoeringsagenda. Hierin staat hoe het Rijk samen met medeoverheden en de samenleving uitvoering geeft aan de NOVI. In de Uitvoeringsagenda staat een overzicht van instrumenten voor de verschillende beleidskeuzes uit de NOVI. Het Rijk werkt de NOVI uit in algemene rijksregels, bestuurlijke afspraken, beleidsprogramma's, inzet van financiële middelen en kennisontwikkeling en werkt gebiedsgericht met Omgevingsagenda's en NOVI-gebieden. Het onderhavige initiatief speelt op lokaal niveau en is in lijn met de uitgangspunten uit de NOVI. De NOVI vormt geen belemmering voor de onderhavige ontwikkeling.



### 3.1.2 BESLUIT ALGEMENE REGELS RUIMTELIJKE ORDENING (BARRO)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) borgen de nationale belangen uit de SVIR door de doorvertaling in juridische kaders. De onderwerpen uit deze wettelijke regelingen dienen beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op decentraal niveau.

#### *Doorwerking projectlocatie*

Blijkens de kaarten van het Rarro is de projectlocatie niet gelegen binnen een relevante ruimtereservering op rijksniveau. De locatie is enkel gelegen binnen een radarverstoringgebied waardoor een maximale bouwhoogte van 90 meter t.o.v. NAP geldt. In onderhavige situatie komt de genoemde hoogte niet in het geding. Het Barro en het Rarro hebben voor dit initiatief geen consequenties.

### 3.1.3 LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING

Op grond van art. 3.1.6 Bro zijn provincies en gemeenten verplicht om in de toelichting van een ruimtelijk plan aandacht te besteden aan het aspect 'duurzame verstedelijking', wanneer een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. Art. 1.1.1. Bro definieert het begrip stedelijke ontwikkeling als een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Overheden dienen op grond van art. 3.1.6 Bro nieuwe stedelijke ontwikkelingen te motiveren. In de eerste plaats geschiedt dat door de behoefte aan de desbetreffende stedelijke ontwikkeling te onderbouwen. Uitgangspunt is vervolgens dat, met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, de nieuwe stedelijke ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling daarentegen voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dan moet dat eveneens worden gemotiveerd in de toelichting. Het is toegestaan om de motivering van de behoefte aan en de locatie van een nieuwe stedelijke ontwikkeling door te schuiven naar een eventueel uitwerkings- of wijzigingsplan.

#### *Doorwerking projectlocatie*

Onder stedelijke ontwikkeling wordt tevens de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein verstaan. Echter is de Ladder Duurzame Verstedelijking alleen van toepassing op 'nieuwe' ontwikkelingen waarbij nieuw beslag op de ruimte plaatsvindt. De deellocaties zijn reeds bestemd voor bedrijvigheid in de vorm van kantoorlocaties. Het is niet nodig om de Ladder van duurzame verstedelijking te doorlopen.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 OMGEVINGSVISIE NOORD-BRABANT

In de Omgevingsvisie Noord-Brabant is het provinciaal beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Noord-Brabant op hoofdlijnen uiteengezet voor de periode tot 2050. Naast een beeld van het Noord-Brabant van nu is een beeld geschetst van het welvarend, verbonden, klimaatproof en vernieuwend Noord-Brabant van 2050. Hieruit zijn vier hoofdpunten onderscheiden die nauw met elkaar samenhangen:

- Werken aan de Brabantse energietransitie
- Werken aan een klimaatproof Brabant
- Werken aan de slimme netwerkstad
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie

Samen met andere partijen zoals gemeenten en bedrijven wil de provincie uitvoering geven aan projecten die passen binnen deze opgaven. Van belang is dat het in de toekomst ook goed wonen, werken en verblijven blijft. Werken aan een goede omgevingskwaliteit zowel in de bebouwde als in de onbebouwde omgeving is het uitgangspunt. De toenemende verschillen binnen Brabant maken het des te belangrijker om op het niveau van het daily urban system goed samen te werken en keuzes te maken. Het daily urban system is het gebied waarin een inwoner zich dagelijks verplaatst vanwege werk, voorzieningen en sociale contacten.

#### *Doorwerking projectlocatie*

De nieuwe bedrijfsgebouwen worden op een bestaand bedrijventerrein gerealiseerd. Er wordt geen nieuwe ruimte in gebruik genomen. Hiermee is de gevraagde afwijking in lijn met de Omgevingsvisie Noord-Brabant.



### 3.2.2 INTERIM OMGEVINGSVERORDENING NOORD-BRABANT

De provincie heeft een Interim omgevingsverordening vastgesteld (25 oktober 2019, in werking 5 november 2019) waarin de bestaande regels m.b.t de fysieke leefomgeving zijn samengevoegd. In de Interim omgevingsverordening zijn de bestaande regels samengevoegd van de Provinciale milieuverordening, Verordening natuurbescherming, Verordening ontgrondingen, Verordening ruimte, Verordening water en de Verordening wegen. De Interim omgevingsverordening is beleidsneutraal van karakter. Dat betekent dat de regels van de genoemde verordeningen zijn gehandhaafd met het huidige beschermingsniveau en dat er in beginsel geen nieuwe beleidswijzigingen zijn doorgevoerd. Er zijn alleen wijzigingen doorgevoerd gebaseerd op eerder vastgesteld beleid, zoals de Brabantse omgevingsvisie. Voordat de Omgevingswet in werking treedt, wordt de definitieve omgevingsverordening vastgesteld. Deze definitieve verordening wordt tegelijk met de Omgevingswet van kracht. In de definitieve verordening worden, in tegenstelling tot de interim verordening, ook beleidswijzigingen verwerkt.

#### **Doorwerking projectlocatie**

De Interim omgevingsverordening heeft het plangebied aangewezen als 'Concentratiegebied' (artikel 3.42).

#### *Artikel 3.42 duurzame stedelijke ontwikkeling*

*Lid 1 Een bestemmingsplan dat voorziet in de ontwikkeling van een locatie voor wonen, werken of voorzieningen ligt binnen Stedelijk gebied en bevat een onderbouwing dat:*

- a. de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;*
- b. het een duurzame stedelijke ontwikkeling is.*

*Lid 2 Een duurzame stedelijke ontwikkeling voor wonen, werken of voorzieningen:*

- a. bevordert een goede omgevingskwaliteit met een veilige en gezonde leefomgeving;*
- b. bevordert zorgvuldig ruimtegebruik, waaronder de transformatie van verouderde stedelijke gebieden;*
- c. geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor productie en gebruik van duurzame energie;*
- d. houdt rekening met klimaatverandering, waaronder het tegengaan van hittestress en voldoende ruimte voor de opvang van water;*
- e. geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor duurzame mobiliteit;*
- f. draagt bij aan een duurzame, concurrerende economie.*

*Lid 3*

*Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen op een bedrijventerrein, bevat het bestemmingsplan regels over:*

- a. een bij de aard van het bedrijventerrein en de toe te laten functies passende kavelomvang;*
- b. het beperken van ontwikkelingen die een effectief gebruik van het bedrijventerrein beperken, waaronder:*
  - 1. bedrijfswoningen;*
  - 2. bedrijven die doelmatig gevestigd kunnen worden in gemengde gebieden tenzij deze bedrijven concept-versterkend werken en geclusterd worden;*
  - 3. voorzieningen die gelet op hun publieksaantrekkende werking thuishoren in centrumgebieden tenzij deze concept-versterkend werken en geclusterd worden.*

De projectlocaties liggen in een concentratie gebied waar duurzame stedelijke ontwikkelingen zijn toegestaan. De Interim omgevingsverordening bepaalt dat het initiatief moet voorzien in het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit en bij een stedelijke ontwikkeling moet de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen worden. In dit geval betreft het een vraag gestuurde ontwikkeling ter plaatse van bestaande bedrijfspercelen in bestaand stedelijk gebied. Er worden hoogwaardige gebouwen ontwikkeld met aandacht voor de groene kwaliteiten van de entree van het gebied. Door groene elementen op de deellocaties in te passen wordt rekening gehouden met klimaat; hittestress wordt verminderd en water kan infiltreren in de bodem. Er is sprake van zorgvuldig en efficiënt ruimtegebruik en de bedrijfsgebouwen zijn in lijn met de gebouwen uit de omgeving. Het aanbieden van vraag gestuurde bedrijfsruimte draagt bij aan een duurzame en concurrerende economie. Daarmee is het planvoornemen in lijn met de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant.



## 3.3 Gemeentelijk beleid

### 3.3.1 OMGEVINGSVISIE TILBURG

Op 21 september 2015 heeft de Raad de Omgevingsvisie Tilburg 2040 vastgesteld. De Omgevingsvisie richt zich op Tilburg als vitale, duurzame stad in een moderne netwerksamenleving. De ontwikkelingen in de economie, de maatschappij en de leefomgeving gaan niet ten koste van elkaar, maar sluiten op elkaar aan en versterken elkaar. People, planet en profit zijn in balans.

*People:* Het is prettig wonen en werken in Tilburg, een stad met veel verschillende woonbuurten en verschillende soorten werklocaties. De woonmilieus passen bij de leefstijl van de mensen.

*Planet:* We gaan voor een gezonde en leefbare stad, anticiperen op de effecten van klimaatverandering, zoals hitte, droogte en hogere temperaturen. In het economisch systeem wordt herbruikbaarheid van producten en grondstoffen steeds belangrijker. Verder krijgen groen en water een steeds prominentere rol in de stad. De grote natuurgebieden om de stad zijn met elkaar verbonden. Dat versterkt het ecologisch systeem en de veerkracht van de natuur.

*Profit:* Om ook in de toekomst sterk genoeg te zijn, wil Tilburg de kracht van BrabantStad benutten. Tilburg is een stad die mensen kansen biedt: op aangenaam werk en op een fijne woon- en leefomgeving.

Om antwoord te geven op de vraag hoe we dit gewenste toekomstbeeld samen met burgers en partners in de stad voor elkaar kunnen krijgen volgt de Omgevingsvisie Tilburg 2040 een strategie met drie sporen:

- de Brabantstrategie
- de Regiostrategie
- de Stadsstrategie

#### **Brabantstrategie**

Samen met de andere Brabantse steden wil Tilburg de kracht van het stedelijk netwerk BrabantStad versterken. Om de benodigde schaa sprong naar een stedelijk netwerk te kunnen maken, moet Tilburg aantrekkelijk bereikbaar en concurrerend zijn.

*Aantrekkelijk:* Tilburg wil een aantrekkelijke stad zijn waar mensen graag wonen en werken, en waar het voor bedrijven interessant is om zich te vestigen. Niet alleen moet het aanbod van voorzieningen in de stad zelf aansprekend en hoogwaardig zijn, ook de groene omgeving en religieus en historisch erfgoed zijn belangrijke factoren.

*Bereikbaar:* goede verbindingen (weg, water, rail én digitaal) met de andere Brabantse steden zijn essentieel voor een sterk stedelijk netwerk.

*Concurrerend:* Een duurzame concurrentiekracht kent in Tilburg twee belangrijke pijlers, namelijk kennis & creativiteit en smart industries. Concreet richt de Brabantstrategie zich op vier stedelijke knooppunten en drie stadsregionale parken.

De vier stedelijke knooppunten:

- Binnenstad van de 21e eeuw
- Tilburg University Campus: kennisontwikkeling en -toepassing
- Modern Industrieel Cluster Vossenber g-Loven
- Modern Industrieel Cluster Midden-Brabant

De drie stadsregionale parken zijn:

- Stadsregionaal park Moerenburg – Koningshoeven
- Stadsregionaal park Stadsbos013
- Stadsregionaal park Noord

#### **De regiostrategie: de kracht van Tilburg als centrumstad**

Bij de regiostrategie draait het om de rol van Tilburg als centrumstad; Tilburg als belangrijke spil in de regio Hart van Brabant. Een bereikbare stad, waar bewoners uit de omliggende regio graag komen voor werk, hoogwaardige medische zorg, uitstekend onderwijs, een compleet aanbod van winkels en spannende cultuur. Waar bedrijven hun ambities optimaal kunnen ontplooi en. En waar het uitstekend recreëren is. De regiostrategie richt zich op drie stedelijke knooppunten en twee regionale ecologische verbinding zones ten westen en oosten van de stad.



De drie stedelijke knooppunten zijn:

- Bedrijvenpark Zuid
- Zorgcluster Leijpark
- Duurzaam energielandschap Noord

De twee ecologische verbindingzones:

- Aan de oostzijde bestaat de verbinding uit ecologische stapstenen in het bestaande landschap en agrarisch productiegebied.
- Aan de westzijde van de stad bestaat de verbinding uit een fijnmazig netwerk van ecologische verbindingzones langs wegen en waterlopen.

### **De stadsstrategie: leefbaarheid met oog voor de menselijke maat**

De stadsstrategie richt zich op het realiseren van prettig leefbare wijken, dorpen en buitengebied. Hoofdpunten van de stadsstrategie zijn:

- Ruimte voor zelf- en samenredzaamheid in wijken en buurten
- Basis op orde: wijken zijn schoon, heel en veilig
- Vitale wijkeconomie: dynamiek en ondernemerschap in de wijk
- Brandpunten in wijken zorgen voor dynamiek, ontmoeting en sociale binding.
- Differentiatie in woonmilieus: aansluiten bij de leefstijlen van bewoners
- Cultureel erfgoed: het verhaal van Tilburg centraal
- Groen en water in de stad: toegankelijk en zichtbaar
- Goede bereikbaarheid van wijken en buurten borgen
- Betere verbinding stad en buitengebied: groene inprikkers
- Economische vitaliteit van het landschap behouden en versterken

### ***Doorwerking projectlocatie***

Het voornemen voorziet in hoogwaardige bedrijfsgebouwen op een modern bedrijventerrein en draagt bij aan de economische veerkracht van de regio. Het plan is in lijn met de gemeentelijke omgevingsvisie.



# 4 Planologische en milieuhygiënische aspecten

Een bestuursorgaan dient bij voorbereiding van een besluit de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, zo wordt beschreven in artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht. Ten behoeve van de aanvraag van de onderhavige vergunning zijn de relevante planologische en milieuhygiënische aspecten uitgewerkt. Deze aspecten komen in de volgende paragrafen aan bod.

## 4.1 Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling

Een voornemen dient te worden getoetst aan de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. waaruit blijkt of er sprake is van een mogelijke verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage. Een milieueffectrapportage (MER) en de bijbehorende procedure (m.e.r.) is een hulpmiddel om de belangen van het milieu volwaardig te betrekken bij de besluitvorming omtrent plannen en projecten. Het gaat hierbij enkel om plannen en projecten waarbij het milieu mogelijk nadelig kan worden beïnvloed. In juli 2017 is het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. De vraag of door voorgenomen activiteiten belangrijke nadelige milieugevolgen veroorzaakt kunnen worden staat centraal bij het beoordelen of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. De artikelen 7.16 tot en met 7.20a van de Wet milieubeheer zijn in de nieuwe wetgeving voor alle in het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten van de D-lijst van toepassing. Het maakt daarvoor niet uit of het een activiteit onder of boven de D-drempel betreft.

### *Doorwerking projectlocatie*

De deellocaties betreffen onbebouwde kantoor kavels op een bedrijventerrein. Met dit initiatief wordt de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsgebouwen mogelijk gemaakt en op deellocatie A wordt de maximaal toegestane bruto vloer oppervlakte overschreden. Een m.e.r.-procedure of m.e.r.-beoordeling is niet noodzakelijk wanneer er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een gebruikswijziging en een overschrijding van de maximaal toegestane bruto vloeroppervlakte zijn niet aan te merken als nieuwe stedelijke ontwikkeling zoals opgenomen in het Besluit m.e.r. Er is namelijk geen toename van het ruimtebeslag met de beoogde ontwikkeling. Voor de ontwikkeling is dan ook geen m.e.r.-procedure of m.e.r.-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r.

## 4.2 Bedrijven en milieuzonering

Milieuzonering wordt toegepast om te beoordelen of bedrijven wat betreft milieuhygiënische aspecten voldoende afstand hebben tot gevoelige locaties en andersom. Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven op een locatie op voldoende afstand van woningen komen en dat gevoelige functies (zoals nieuwe woningen) op een aanvaardbare afstand van bedrijven gesitueerd worden. Het ruimtelijk scheiden van bedrijven en woningen dient twee doelen, ten eerste het zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen, ten tweede bedrijven voldoende zekerheid bieden zodat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren. De publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG, editie 2009 wordt hierbij als hulpmiddel gebruikt. In deze handreiking worden bedrijfssectoren opgenomen in een tabel en worden de bijbehorende milieucategorieën weergegeven. De richtafstanden uit deze publicatie zijn groter naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. De VNG-publicatie geeft niet aan wat wel en niet is toegestaan, de afstanden behorende bij de milieucategorieën zijn indicatief. Een gemeente is vrij om zelf te bepalen wat in welke mate wenselijk is. In het algemeen wordt door middel van het aanbrengen van een zonering tussen bedrijvigheid en woonbebouwing de overlast ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden. Zo kan er sprake zijn van 'gemengd gebied' waarbij de richtafstanden één categorie verlaagd mogen worden. De VNG-publicatie verstaat onder



gemengd gebied het volgende: “Een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid. Daarnaast gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen.”

#### **Doorwerking projectlocatie**

De beoogde bedrijvigheid die met dit plan mogelijk wordt gemaakt valt onder milieucategorie 3.1 met een grootste richtafstand van 50 meter. De omgeving van de deellocaties is een gebied waar bedrijven, infrastructuur en woningen voorkomen, waardoor sprake is van 'gemengd gebied'. De richtafstand kan daarom met één stap worden verlaagd naar 30 meter. De vier deelgebieden liggen op het Bedrijvenpark Enschoot waar geen milieugevoelige functies aanwezig zijn. De dichtstbijzijnde milieugevoelige functies liggen ten opzichte van de deelgebieden op de volgende afstanden:

- Deelgebied A: ca. 75 meter (woningen aan de weg 'Elstar')
- Deelgebied B: ca. 190 meter (woningen aan de weg 'Jonagold')
- Deelgebied C: ca. 90 meter (woningen aan de weg 'Jonagold')
- Deelgebied D: ca. 120 meter (woningen aan de weg 'Jonagold')

De afstanden tot nabijgelegen gevoelige functies (woningen) zijn groter dan de richtafstand van 30 meter, hierdoor wordt geconcludeerd dat de bedrijvigheid van de vier deellocaties geen invloed zal hebben op het woon- en leefklimaat van die woningen. Op de deellocaties zelf worden geen milieugevoelige functies ontwikkeld. Het plan leidt derhalve niet tot belemmering van omliggende bedrijvigheid. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

## **4.3 Verkeer en parkeren**

### **Verkeer**

In de huidige situatie is op basis van het vigerende bestemmingsplan op de noordelijke kavels (deellocatie A) een kantoorgebouw mogelijk van 2300 m<sup>2</sup> bvo. Op basis van de meest recente CROW-publicatie heeft dit een verkeersgeneratie van 150 mvt/etmaal. Voor de rotondekavels komt de verkeersgeneratie in de huidige situatie neer op 975 voertuigen. Deze verkeersgeneratie is opgedeeld in personenauto's en vrachtauto's, de verdeling hier tussen wordt weergegeven in tabel 1.

In tabel 2 wordt de beoogde verkeersgeneratie weergegeven. In de beoogde situatie wijkt de verkeersgeneratie af met wat momenteel mogelijk is. In de toekomstige situatie vinden verschillende bedrijfsactiviteiten plaats, deze vallen deels onder 'commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie, in de beoogde situatie valt hier een showroom onder een kantoor met baliefunctie), deels onder 'bedrijf arbeidsextensief' (bedrijfshal of opslag) en deels onder 'kantoor' (zonder baliefunctie).

*tabel 1. Verkeersgeneratie huidige situatie*

| Noordkavels huidige situatie |                    | Verkeersgeneratie per 100 m <sup>2</sup> bvo |            | Verkeersgeneratie totaal |            |
|------------------------------|--------------------|----------------------------------------------|------------|--------------------------|------------|
| Functie                      | m <sup>2</sup> bvo | Personenauto                                 | Vrachtauto | Personenauto             | Vrachtauto |
| kantoor zonder baliefunctie  | 2300               | 5.3                                          | 1.2        | 122                      | 28         |
| Totale verkeersgeneratie     |                    |                                              |            | 122                      | 28         |
|                              |                    |                                              |            |                          | 150        |

| Rotondekavels huidige situatie |                    | Verkeersgeneratie per 100 m <sup>2</sup> bvo |            | Verkeersgeneratie totaal |            |
|--------------------------------|--------------------|----------------------------------------------|------------|--------------------------|------------|
| Functie                        | m <sup>2</sup> bvo | Personenauto                                 | Vrachtauto | Personenauto             | Vrachtauto |
| kantoor zonder baliefunctie    | 5000               | 5.3                                          | 1.2        | 795                      | 180        |
| Totale verkeersgeneratie       |                    |                                              |            | 795                      | 180        |
|                                |                    |                                              |            |                          | 975        |



tabel 2. Verkeersgeneratie beoogde situatie

| Noordkavels beoogde situatie                                                  |                    | Verkeersgeneratie per 100 m <sup>2</sup> bvo |            | Verkeersgeneratie totaal |            |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------|------------|--------------------------|------------|
| Functie                                                                       | m <sup>2</sup> bvo | Personenauto                                 | Vrachtauto | Personenauto             | Vrachtauto |
| commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)                        | 560                | 9,6                                          | 2,2        | 54                       | 13         |
| kantoor (zonder baliefunctie)                                                 | 514                | 5,3                                          | 1,2        | 28                       | 7          |
| bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) | 1619               | 4,3                                          | 1,0        | 70                       | 17         |
| Totale verkeersgeneratie                                                      |                    |                                              |            | 152                      | 37         |
|                                                                               |                    |                                              |            |                          | 189        |

| Rotondekavels beoogde situatie                                                |                    | Verkeersgeneratie per 100 m <sup>2</sup> bvo |            | Verkeersgeneratie totaal |            |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------|------------|--------------------------|------------|
| Functie                                                                       | m <sup>2</sup> bvo | Personenauto                                 | Vrachtauto | Personenauto             | Vrachtauto |
| commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)                        | 515                | 9,6                                          | 2,2        | 50                       | 12         |
| kantoor (zonder baliefunctie)                                                 | 1084               | 5,3                                          | 1,2        | 58                       | 14         |
| bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) | 3520               | 4,3                                          | 1,0        | 152                      | 36         |
| Totale verkeersgeneratie                                                      |                    |                                              |            | 260                      | 62         |
|                                                                               |                    |                                              |            |                          | 222        |

Om de verkeersgeneratie uit te rekenen is gebruik gemaakt van de meest recente CROW-publicatie. In de beoogde situatie is het aandeel verkeer kleiner dan in de huidige situatie. Op deellocatie A is sprake van een geringe toename van verkeer, namelijk extra 39 voertuigbewegingen. Op de deellocaties zou zowel als bij het huidige gebruik als kantoor een verkeersgeneratie zijn van 1125 mvt/etmaal. In de beoogde situatie zorgt het gebruik voor een verkeersgeneratie van 411 mvt/etmaal. Het beoogde gebruik zorgt voor een lagere verkeersgeneratie dan het toegestane gebruik (als kantoor). Aanpassingen aan de infrastructuur zijn niet nodig.

### Parkeren

Voor het bepalen van parkeernormen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen heeft de gemeente Tilburg de Parkeernormennota 2017 vastgesteld. Zoals bij het onderdeel 'verkeer' aangegeven vallen de beoogde bedrijfsactiviteiten onder 'kantoor', 'commerciële dienstverlening' en 'bedrijf arbeidsextensief'. Op basis van de parkeernormennota geldt een parkeernorm van 1,4 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo voor de functie 'kantoor', 2,0 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo voor de functie 'commerciële dienstverlening' en 0,7 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo voor de functie 'bedrijf arbeidsextensief'. In de tabel hieronder is het benodigde aantal parkeerplaatsen weergegeven.

tabel 3. Berekening parkeerbehoefte.

| Deellocatie | Opp. Commerciële dienstverlening in m <sup>2</sup> | Benodigde parkeerplaatsen | Opp. Kantoor (zonder baliefunctie) in m <sup>2</sup> | Benodigde parkeerplaatsen | Opp. Bedrijf arbeidsextensief in m <sup>2</sup> | Benodigde parkeerplaatsen | Benodigde parkeerplaatsen | Te realiseren parkeerplaatsen |
|-------------|----------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| A           | 280                                                | 5,6                       | 257                                                  | 3,6                       | 1497                                            | 10,5                      | 20                        | 23                            |
| B           | 274                                                | 5,5                       | -                                                    | -                         | 929                                             | 6,5                       | 12                        | 14                            |
| C           | 353                                                | 7,1                       | -                                                    | -                         | 1517                                            | 10,6                      | 18                        | 19                            |
| D           | -                                                  | -                         | -                                                    | -                         | 2136                                            | 15                        | 15                        | 15                            |

Voor deellocatie A zijn minimaal 20 parkeerplaatsen nodig, in de beoogde situatie zijn 23 parkeerplaatsen ingepast. Voor deellocatie B zijn minimaal 12 parkeerplaatsen nodig wanneer er gekeken wordt naar de beoogde oppervlaktes en hier zijn 14 parkeerplaatsen ingepast. Bij deellocatie C zijn 18 parkeerplaatsen minimaal benodigd en hier zijn er 19 ingepast. Tot slot heeft deellocatie D 15 parkeerplaatsen nodig, in de beoogde situatie zullen 15 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het aspect parkeren zal geen belemmering vormen voor de beoogde projectontwikkelingen op de deellocaties, er wordt namelijk voldaan aan het gemeentelijke parkeerbeleid.



## 4.4 Geluid

In het kader van de Wet geluidhinder is een woning een geluidgevoelige bestemming en dient de geluidbelasting ten gevolge van zoneringsplichtige bronnen ter plaatse van het project inzichtelijk te worden gemaakt en te worden getoetst aan de van toepassing zijnde eisen. Op basis van de Wet geluidhinder dienen de geluidsgrenswaarden in acht te worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning waarbij van het bestemmingsplan wordt afgeweken, binnen de zones rondom wegen ( $\geq 50$  km per uur), geluidgezoneerde industrieterreinen, luchthavens en railverkeer indien de vergunning mogelijkheden biedt voor de realisatie van geluidsgevoelige gebouwen.

### *Doorwerking projectlocatie*

Met onderhavig planvoornemen worden géén geluidgevoelige functies in het kader van de Wet geluidhinder mogelijk gemaakt. De beoogde bedrijfsactiviteiten hebben een milieucategorie hebben van 3.1 of lager. De vier deellocaties liggen op voldoende afstand van geluidsgevoelige functies. Een akoestisch onderzoek is niet nodig.

## 4.5 Externe veiligheid

Het landelijk beleid met betrekking tot externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege:

- het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen door bedrijven (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, waterwegen, spoorwegen en buisleidingen);
- het gebruik van luchthavens.

Dat gebeurt onder andere om te voorkomen dat te dicht bij kwetsbare bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, om de zelfredzaamheid te bevorderen en om de calamiteitenbestrijding te optimaliseren. Voor ruimtelijke ontwikkelingen moet getoetst worden aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In het beoordelingskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico:

### *Plaatsgebonden risico (PR)*

Het plaatsgebonden risico geeft de kans op een bepaalde plaats om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10<sup>-6</sup> contour (die als wettelijke grenswaarde fungeert) mogen geen kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10<sup>-6</sup> contour niet als grenswaarde, maar als richtwaarde. Van deze waarde mag gemotiveerd worden afgeweken.

### *Groepsrisico (GR)*

Het groepsrisico geeft de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt van 10 personen of meer. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Dit houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd en verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. De eindafweging (vertaald in een ruimtelijke onderbouwing) kan pas worden gemaakt wanneer advies bij de veiligheidsregio is ingewonnen.

### *Beleidsvisie externe veiligheid*

In de beleidsvisie externe veiligheid wordt het gebied waarin het plangebied ligt aangemerkt als een luw gebied en transportasgebied.

Binnen een luw gebied gelden de volgende voorwaarden:

- Kwetsbare objecten zijn overal mogelijk;
- Geschikt voor bijzonder kwetsbare functies/objecten;
- Bestaande risicovolle inrichtingen en kwetsbare objecten zijn onder voorwaarden mogelijk;
- Bevi-inrichtingen zijn niet mogelijk;
- Beheersbaarheid gericht op effecten van mogelijke calamiteiten op orde.



Binnen een transportasgebied gelden de volgende voorwaarden:

- Kwetsbare objecten zijn onder voorwaarden mogelijk;
- Combinatie met gemengd of intensief gebied is mogelijk;
- Niet geschikt voor bijzonder kwetsbare functies/objecten;
- Beheersbaarheid spoor en gemeentelijke wegen op orde;

### **Doorwerking projectlocatie**

Op basis van Atlas van de Leefomgeving wordt geconcludeerd dat de projectlocatie niet in het invloedsgebied van een risicovolle inrichting of buisleiding ligt. De projectlocatie ligt wél in het invloedsgebied van het spoor Tilburg-Vught, Tilburg-Breda, Tilburg-Boxtel, N261 waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Daarnaast ligt de beoogde ontwikkeling in het toxische invloedsgebied van de A58 en de spoorlijn Tilburg-Breda.

### **Afnemen groepsrisico**

Voor onderhavig initiatief is er sprake van functiewijzigingen van kantoor naar bedrijf. Volgens de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico van het VROM (2007) is de personendichtheid voor kantoren 1 persoon per 30 m<sup>2</sup> en voor bedrijvigheid geldt 1 persoon per 100 m<sup>2</sup>. Daarnaast zal de hoeveelheid bvo voor kantoren afnemen. Rekening houdend met een lagere personendichtheid en een lagere bvo zal in de beoogde situatie het groepsrisico afnemen.

### **Bestrijdbaarheid**

Bestrijdbaarheid is de mate waarin een rampscenario door de brandweer te bestrijden is. De verschillende scenario's vragen allen een ander aanvalsplan. De bestrijdbaarheid moet op twee aspecten worden beoordeeld:

- Is het rampscenario te bestrijden?
- Is de omgeving voldoende ingericht om bestrijding te faciliteren?

### **Toxisch scenario**

Bij (zeer) toxische vloeistoffen is het scenario dat ten gevolge van een calamiteit bij een inrichting of bij transport van toxische stoffen er een lekkage ontstaat en een vloeistofplas vormt. Vervolgens verdampen deze toxische vloeistoffen waardoor een gaswolk ontstaat (met dezelfde gevolgen als een gaswolk van toxisch gas). Bij een ongeval met een toxisch gas ontstaat direct een toxische gaswolk. Bij de toxische scenario's zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigen. Daarbij is ook de duur van de blootstelling van invloed op de ernst van het letsel. De omvang, verplaatsingsrichting en verstrooiing van de gaswolk is mede afhankelijk van de weersgesteldheid op dat moment.

Bronbestrijding is bij een toxische vloeistof mogelijk door de vloeistof af te dekken. Hierdoor wordt de verdamping verminderd. Voor toxische gassen kan alleen aan bronbestrijding worden gedaan indien het om een lekkage gaat. De brandweer kan dan proberen om het gat te dichten. Effectbestrijding is tevens mogelijk door de concentratie te verdunnen, bijvoorbeeld met behulp van een waterscherm. Dit is alleen mogelijk als de brandweer tijdig aanwezig is. Bij het ineens vrijkomen van de gehele inhoud van de tank, zal deze effectbestrijding lastig te realiseren zijn. De mogelijkheden voor slachtofferreductie worden bepaald op basis van de mogelijkheden om de vergiftiging te behandelen. Slachtofferreductie is ook mogelijk door snelle ontruiming/evacuatie. Het niet of korter blootstellen aan een toxische stof zal het aantal slachtoffers verminderen.

### **BLEVE scenario**

Het ontstaan van een koude BLEVE gebeurt plotseling en is dan ook niet te bestrijden. Wel kunnen hulpdiensten zich richten op de verzorging van slachtoffers en het blussen van secundaire branden.

### **Zelfredzaamheid**

De geprojecteerde ontwikkeling voorziet niet in het langdurig verblijf van beperkt zelfredzame personen. De aanwezigheid van beperkt zelfredzame personen kan incidenteel voorkomen, maar dit is niet betrokken bij de beschouwing van het aspect zelfredzaamheid in deze paragraaf.

### **Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een BLEVE scenario**

In het geval van een 'koude' BLEVE is er geen tijd om te vluchten. Omdat een koude BLEVE kan plaatsvinden zonder enige aankondiging vooraf is schuilen in principe de beste optie. De omgeving zal verrast worden door het incident en zelfredzaamheid is niet aan de orde. De enige maatregel die de zelfredzaamheid zou kunnen



vergroten is door het treffen van bouwkundige maatregelen. Bouwkundige maatregelen zijn hier vanwege de schaal van de ontwikkeling en het relatief lage risico echter niet opportuun.

#### *Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een toxisch scenario*

Bij een calamiteit waarbij toxische gassen vrijkomen is zo snel mogelijk schuilen in een gebouw het voorkeursscenario. Bij een calamiteit met toxische gassen zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigen. Daarbij is ook de duur van de blootstelling van invloed op de ernst van het letsel. Snel reageren, naar binnen vluchten en ramen en deuren sluiten is bij dit scenario dus van belang.

#### *Vluchtmogelijkheden*

De bestaande infrastructuur binnen het plangebied is zodanig dat er voldoende ontsluitingswegen zijn en het gebied goed te ontvluchten is (van de risicobron af).

#### *Ventilatie*

Bij blootstelling aan een toxisch gas is 'schuilen' vaak de beste wijze van zelfredzaamheid. Omdat blootstelling aan een toxisch gas het bepalende scenario is, biedt 'schuilen' de beste wijze om de zelfredzaamheid te vergroten. Schuilen vindt plaats binnen bouwwerken. De mate waarin deze bouwwerken (centraal) afsluitbaar zijn tegen de indringing van toxisch gas en de tijdsduur dat deze bouwwerken worden blootgesteld zijn hierbij bepalende factoren. De aanzuiging van de buitenlucht zal centraal afsluitbaar worden gemaakt conform artikel 3.31 van het Bouwbesluit.

#### *WAS-palen*

Van belang is dat bewoners tijdig gewaarschuwd worden. Dit gebeurt door het in werking stellen van het WAS (Waarschuwing- en Alarmering Systeem) als onderdeel van de algemene Rampenbestrijding. Het gebied ligt binnen het dekkinggebied van een WAS-installatie. Bovendien zal gealarmeerd worden via de telefonische dienst NL-Alert.

#### *Risicocommunicatie*

Alarmering via de app Alert4all kan informatie verschaffen over het plaatsvinden van een incident en het gepaste handelingsperspectief.

#### *Opkomsttijd brandweer*

De opkomsttijd is ca. 9 minuten, dit is geverifieerd door de Veiligheidsregio op 8 juni 2023. De zorgnorm voor detailhandel en bedrijven bedraagt 12 minuten; er wordt voldaan aan de zorgnorm. Daarnaast is aangegeven door de Veiligheidsregio dat er gebruikt gemaakt kan worden van het standaard-advies externe veiligheid.

#### *BHV-noodplan*

Voor een bedrijf/kantoor is het noodzakelijk om een BHV-organisatie op te zetten. Omdat de ligging van de beoogde ontwikkeling binnen het invloedsgebied van het spoor (en het toxisch invloedsgebied van de A58) dient het BHV-noodplan een scenario "ongeval gevaarlijke stoffen op het spoor" te bevatten. Hierin zullen de taken en verantwoordelijkheden bij schuilen of een ontruiming worden beschreven, op deze wijze weet iedereen hoe te handelen bij een dergelijke calamiteit.

### **Conclusie**

Voor de verantwoording is tevens het standaard advies van de veiligheidsregio Midden en West-Brabant gebruikt. Uit het bovenstaande worden de volgende relevante conclusies getrokken:

- Er bevinden zich geen PR 10-6-contouren noch plasbrandaandachtsgebieden van risicobronnen binnen het plangebied. Het plaatsgebonden risico en het PAG vormen daarmee geen belemmering;
- Het groepsrisico vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen over de Burgemeester Bechtweg (N261) neemt af op de oriëntatie-waarde wordt niet overschreden.
- Het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoorlijnen bevindt zich aangrenzend aan het plangebied. Echter de personendichtheid neemt af met de bestemmingswijziging waardoor het groepsrisico daalt. Aanluitend is de spoorlijn volgens Atlas van de Leefomgeving een Basisnet spoortraject zonder PAG-indicatie. Er worden nabij de deellocaties dus geen grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd;
- De bereikbaarheid van deelgebieden A, B, C en D zijn goed;
- Goede communicatie levert een bijdrage aan de zelfredzaamheid van personen. In Tilburg vindt communicatie plaats via de Atlas van de Leefomgeving, en het risicocommunicatie-app Alert4All;



- Het plangebied ligt in het dekkinggebied van de WAS-installatie (Waarschuwing- en alarmeringssysteem), dit biedt de mogelijkheid de aanwezigen tijdig te waarschuwen;
- De aanwezigen kunnen de deellocaties A, B, C en D via de bestaande infrastructuur goed ontluchten;
- Bij een incident met een toxische wolk is binnen schuilen vaak de beste oplossing.
- De brandweer voldoet in het gehele gebied aan de opkomsttijd conform het dekking- en spreidingsplan.

#### *Ontwikkeling i.r.t. beleidsvisie*

Aan de genoemde voorwaarden van het gemeentelijk beleid wordt voldaan. Daarnaast bevinden de deellocaties zich binnen het transportgebied (200 meter-zone rondom het spoor). Ook aan deze randvoorwaarden uit de beleidsvisie wordt voldaan. De ruimtelijke ontwikkeling is niet strijdig met het gemeentelijke externe veiligheidsbeleid.

## 4.6 Bodem

Het landelijk beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. Dit betekent dat de bodemkwaliteit geen onaanvaardbaar risico mag opleveren voor de gebruikers van de bodem. De gewenste functie bepaalt de gewenste bodemkwaliteit.

#### **Doorwerking projectlocatie**

Met dit planvoornemen wordt de functie van de projectlocaties gewijzigd (van kantoor naar bedrijf), in dat kader is een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd door Tritium Advies.

Hieruit bleek tijdens de veldwaarnemingen dat in de boven- en ondergrond ter plaatselijk bij deellocatie A sporten tot zwakke bijmengingen met puin waargenomen zijn in zowel boven- en ondergrond. Tevens zijn plaatselijk onder de asfalt laag bij deellocatie A sterke tot uiterste bijmengingen met puin in de bovengrond aangetroffen. In de bovengrond van deellocatie B t/m D zijn plaatselijk sporen tot zwakke bijmengingen met puin aangetroffen.

In telefonisch overleg tussen 5.1.2e (Gemeente Tilburg) en 5.1.2e is het nut voor een verkennend asbestonderzoek op 5.1.2e (deellocatie A) te Berkel-Enschot en de percelen ter plaatse van de rotonde (deellocatie B t/m D) besproken. Uit dit telefonisch overleg kon het volgende geconcludeerd worden;

Op deellocatie A dient een verkennend asbestonderzoek uitgevoerd te gezien de aanwezigheid van puin. Deze is uitgevoerd door Tritium en hierbij is de kwaliteit van de bodem, de halfverharding en de asfaltverharding vastgesteld. Het geval van ernstige bodemverontreiniging met koper, lood, zink en PAK vormt mogelijk een belemmering voor de beoogde ontwikkelingen op deellocatie A. Voorafgaand de ontwikkeling op deellocatie A is er een Melding Bus opgesteld en goedgekeurd door bevoegd gezag. Deze is als bijlage opgenomen in deze ruimtelijke onderbouwing.

Op de deellocaties B t/m D hoeft geen asbestonderzoek uitgevoerd te worden op basis van de volgende argumenten:

- Er zijn geen aanwijzingen voor bodembelastende/bodembedreigende activiteiten op de drie percelen.
- De percelen zijn agrarisch in gebruik geweest (momenteel betreft het grasland en is onbebouwd).
- Er is tijdens het veldwerk zintuiglijk geen asbesthoudend materiaal waargenomen.
- De bodem bevat plaatselijk sporen puin (< 1%) en van dien van aard dat het niet kan worden gerelateerd aan asbest.
- De voormalige stortplaats is in het verleden onderzoek waarbij geen asbesthoudende materialen/stortmaterialen zijn aangetroffen. De voormalige stortlocatie grenst aan deellocatie D.
- Op de luchtfoto's zijn enkele zanddepots zichtbaar. Dit is het uitkomend zand voor de naastgelegen aanleg van de openbare weg en rotonde. Deze infrastructuur is aangelegd op voormalige agrarische gronden (dus herkomst bekend). De depots zijn tijdelijk daar aangelegd en naderhand verwijderd.

Bovenstaand resulteert dat er sprake is van een onverdachte percelen en daarmee geen verplichting tot het uitvoeren van een verkennend asbestonderzoek.

De uitgevoerde onderzoeken zijn bij de bijlagen van deze ruimtelijke onderbouwing te vinden.



## 4.7 Archeologie & cultuurhistorie

### **Cultuurhistorie**

De projectlocatie ligt volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart van provincie Noord-Brabant niet in een cultuurhistorisch waardevol gebied. Daarnaast zijn er geen cultuurhistorisch waardevolle elementen in de directe omgeving aanwezig. De projectlocatie ligt in een reeds in ontwikkeling zijnde bedrijvenpark en het voorgenomen plan heeft derhalve geen negatieve effecten op cultuurhistorische waarden.

### **Archeologie**

Met de beoogde ontwikkelingen op de deellocaties zullen noodzakelijke bodemingrepen kunnen leiden tot aantasting van eventueel aanwezige archeologische waarden. Volgens de gemeentelijke beleidskaart ligt het plangebied in een zone met een hoge archeologische verwachting. In deze zone is voorafgaand archeologisch onderzoek vereist bij bodemingrepen die dieper reiken dan 30 centimeter en/of meer dan 100 vierkante meter beslaan. Dit is van toepassing bij de beoogde ontwikkelingen. Derhalve heeft een archeologisch vooronderzoek, inventariserend veldonderzoek met bureaustudie en een booronderzoek plaatsgevonden.

Uit deze onderzoeken is gebleken dat de bodem binnen het plangebied tot in de C-horizont is verstoord. Op de terreindelen C en D en voor een groot deel van ook B, betekent de slechte afwatering van de bodem dat deze hier nooit geschikt was voor bewoning. Binnen deze delen van het plangebied hoeven derhalve geen sporen van bewoning verwacht te worden. Op terreindeel A en het meest oostelijke deel van terreindeel B kunnen nog diepe delen van grondsporen uit de periode neolithicum tot nieuwe tijd aanwezig zijn. Om deze reden zijn er verschillende boringen gedaan. Dit leverde geen archeologische indicatoren aan Het zeven van de hiermee opgeboorde zand, heeft echter nergens binnen het plangebied archeologische indicatoren opgeleverd die op de aanwezigheid van archeologische relevante sporen kunnen wijzen. Dit vormt een aanwijzing dat de kans op de aanwezigheid van dergelijke sporen klein is, maar geeft hierover geen uitsluitel. Om uit te sluiten dat eventueel toch aanwezige archeologische grondsporen ongedocumenteerd verloren gaan, dient er een proefsleuvenonderzoek plaats te vinden op de locaties met een archeologische verwachtingswaarde. Dit advies wordt voorgelegd aan de gemeente het bevoegd gezag, in dit geval gemeente Tilburg. Deze zal besluiten of het advies wel of niet wordt overgenomen. Dit archeologisch onderzoek wordt als voorwaardelijke verplichting toegevoegd bij de vergunning.

In alle gevallen blijft onverminderd van kracht dat indien bij toekomstig graafwerk archeologische vondsten worden gedaan of archeologische grondsporen worden aangetroffen, hiervan direct melding dient te worden gemaakt bij de minister conform de Erfgoedwet 2016, artikel 5.10 & 5.11.

## 4.8 Kabels en leidingen

Bij ruimtelijke ingrepen dient de initiatiefnemer rekening te houden met planologisch relevante kabels en leidingen. Onder planologisch relevante kabels en leidingen wordt verstaan:

- hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;
- buisleidingen voor transport van aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- buisleidingen met een diameter van 400 mm of meer buiten de bebouwde kom;
- buisleidingen voor transport van andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten, die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze leidingen beschadigd raken.

### **Projectlocatie**

In het noorden van deellocatie A is op het plangebied één relevante leiding aanwezig. Deze gasleiding ligt op de projectlocatie maar op de bestemde gronden van de gasleiding zal geen ontwikkeling plaatsvinden. De begroeiing die momenteel al aanwezig is zal in de toekomstige situatie niet veranderen. De aanwezige gasleiding in het plangebied zal geen belemmering vormen voor de ontwikkeling van deze projectlocatie. Bij de overige deellocaties is geen sprake van relevante kabels en leidingen.

Ten zuiden van deellocatie D ligt een hoogspanningskabel met een 150kv lijnverbinding. Hierbij wordt een minimale en maximale afstand van 35-140 meter gehanteerd. De beoogde ontwikkeling ligt met de kortste afstand op



120 meter afstand. Echter de benoemde hoogspanningskabel zal verlegd worden zoals is vastgesteld op 2020-12-14 met het bestemmingsplan 'Tilburg, hoogspanningsverbinding 150 kV Tilburg Noord-Best'. Hierin staat dat de huidige hoogspanningskabel van bovengronds naar ondergronds zal worden verplaatst, en dat hij wordt weerlegd ten zuiden van de N261. Hierdoor zal de hoogspanningskabel niet meer door het beoogde plangebied lopen. Concluderend zal de hoogspanningskabel geen belemmering vormen voor de ontwikkeling.

## 4.9 Flora en fauna

De bescherming van de natuur is in Nederland wettelijk vastgelegd in de Wet Natuurbescherming. De Wet Natuurbescherming bestaat uit een hoofdstuk "Natura 2000-gebieden" (ter vervanging van de Natuurbeschermingswet), een hoofdstuk "soorten" (ter vervanging van de Flora- en faunawet) en een hoofdstuk "houtopstanden" (ter vervanging van de Boswet). De Wet Natuurbescherming voorziet ten opzichte van de oude wetten in een meer directe doorvertaling en interpretatie van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn en andere internationale verdragen en overeenkomsten. Daarnaast is onder de nieuwe wet het bevoegd gezag van het rijk naar de provincies verschoven.

### ***Doorwerking projectlocatie***

#### *Gebiedsbescherming*

Het plangebied ligt niet binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft Kampina & Oisterwijkse Vennen op 2,9 km afstand. Indien er sprake is van een negatief effect op het Natura 2000-gebied betreft dit, gezien de afstand tot het Natura gebied is, een extern effect. Externe effecten als gevolg van licht, trilling en geluid door de voorgenomen plannen zijn niet te verwachten. Externe effecten als gevolg van een toename van stikstofdepositie zijn vanwege de aard van de ingreep en realisatie van nieuwbouw, op voorhand niet uit te sluiten. Voor het gebruik van de vier deelloccaties is een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is als bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. De resultaten uit het onderzoek waren als volgt:

Op basis van de in de rapportage genoemde uitgangspunten is berekend of er vanuit de gebruiksfase en de bouwfase mogelijk sprake is van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitatten binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Zowel de stikstofdepositieberekening van de bouwfase als die van de gebruiksfase zijn berekend met de Aerius Calculator 2022. In beide fases is er geen sprake van significante stikstofdepositie in stikstofgevoelige habitatten in Natura 2000-gebieden. De uitgangspunten die van toepassing zijn op deze berekeningen zijn te vinden in de bijlage.

#### *Soortenbescherming*

De projectlocaties liggen op een bedrijventerrein wat de afgelopen jaren in realisatie is. De projectlocaties zelf zijn destijds als bouwrijp perceel opgeleverd. Op de deelloccaties zijn tevens geen houtopstanden aanwezig en daarom is er geen meldings- of vergunningsplicht nodig met betrekking tot de bescherming van houtopstanden welke nodig kan zijn volgens de Wnb. Ondertussen zijn de percelen wel begroeid met gras wat regelmatig wordt gemaaid. Het is dan ook op voorhand uit te sluiten dat het plan een geschikt leefgebied voor beschermde soorten vormt.

## 4.10 Watertoets

Per 1 november 2003 is het verplicht om bij ruimtelijke ingrepen de watertoets toe te passen. Deze verplichting is wettelijk geregeld in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In deze watertoets moet inzicht worden geboden in de effecten van het initiatief op de waterhuishouding. In het kader van de watertoets dient de gemeente voorafgaand aan de procedure het voornemen van de ruimtelijke ingreep aan het waterschap te verzenden. De gemeente en het waterschap kunnen afspraken maken over de wijze waarop het aspect water in het ruimtelijk plan is opgenomen.

Het waterschap De Dommel heeft in 2021 het 'Waterbeheerprogramma 2022 – 2027 (WBP5) vastgesteld. Dit plan is opgesteld vanuit de insteek van het waterschap om de watertransitie centraal te stellen. Hierbij horen de volgende leidende principes: 1) elke druppel vasthouden en infiltreren waar deze valt; 2) functies passen zich aan het bodem- en watersysteem aan; 3) wat schoon is moet schoon blijven.



Het Provinciale Regionale Water en Bodem Programma (RWP) 2022 – 2027 is in 2021 door de provincie Noord-Brabant vastgesteld. Het RWP heeft als doel een klimaatadaptief Brabant met veilig, schoon en voldoende water en een vitale bodem. Rode draad is het herstel van de systeemwerking. Het water en bodemsysteem moet toegerust zijn op natte én droge tijden. Zowel het RWP als het WPB5 lopen parallel met het Kaderrichtlijn Water.

Het waterbeleid van de gemeente Tilburg is vastgelegd in het Programma Water en Riolerings (PWR) 2020-2023. Bij de totstandkoming van dit beleid zijn de waterbeheerders nauw betrokken. In het PWR is invulling aan het lange termijn beleid dat gestart is met het Waterplan (1997), het Waterstructuurplan (2002), de Structuurvisie Water en Riolerings 2010-2015 en voorgaande Gemeentelijke Rioleringsplannen. Ook de Omgevingsvisie 2040 (vastgesteld september 2015) is van belang. In deze omgevingsvisie zijn alle uitgangspunten en opgaves voor de komende decennia vastgelegd.

#### **Doorwerking projectlocatie**

Op basis van de informatie uit het gemeentelijk grondwatermeetnet is de GHG voor deze locatie ca. NAP+11,1m. De maaiveldhoogte bedraagt 12 +NAP waardoor er voldoende ontwatering is voor de nieuwe functie.

Voor het vigerende bestemmingsplan “Bedrijvenpark Enschootsebaan” is een watertoets uitgevoerd en is één integraal watersysteem ontwikkeld voor het bedrijvenpark. Hierdoor is onder andere een geschikt afvalwatersysteem aangelegd waar het bedrijfspand op de projectlocatie op kan worden aangesloten. Ten aanzien van de wateropgave is voor onderhavig plan enkel nog de afwikkeling van het hemelwater van belang.

In het ‘waterhuishoudingsplan Enschootsebaan’ (2009) is van een verharding van 90% per perceel uitgegaan in verband met de benodigde berging in de retentievoorziening en de vuilwaterriolerings. Er van uitgaande dat minimaal 10% van de totale oppervlakte van elk perceel groen moet zijn om te voldoen aan de waterbergingsopgave is onderstaande tabel gemaakt.

| Deellocatie | Totale oppervlakte verhard in % | Totale oppervlakte groen in % |
|-------------|---------------------------------|-------------------------------|
| A           | 74.06%                          | 25.94%                        |
| B           | 83.96%                          | 16.04%                        |
| C           | 87.12%                          | 12.88%                        |
| D           | 81.65%                          | 18.35%                        |

Alle percelen zijn aangesloten op de centrale hemelwaterberging van het bedrijvenpark. Op elke deellocatie wordt tevens voldaan aan het minimale percentage groen wat in het waterhuishoudingsplan is opgesteld. Derhalve dient er hemelwaterberging plaats te vinden op locatie. Op basis van het beleidsdocument van de gemeente Tilburg genaamd ‘Programma water en riolerings 2020-2023’ geldt een waterberging van 60 mm per m2.

In het bestemmingsplan van bedrijvenpark Enschootsebaan is een centrale voorziening aangelegd waarin 40mm reeds wordt voorzien. Hierdoor blijft er een waterberging van 20mm per m2 verhard oppervlak over. Onderstaande tabel geeft de waterberging weer die gerealiseerd zal worden op eigen terrein.

| Deellocatie | Totale oppervlakte verhard | Waterberging op eigen terrein |
|-------------|----------------------------|-------------------------------|
| A           | 1068 m2                    | 22 m3                         |
| B           | 2088 m2                    | 41 m3                         |
| C           | 2929 m2                    | 58 m3                         |
| D           | 1846 m2                    | 37 m3                         |

Het bergen van hemelwater middels een centrale hemelwaterberging en middels waterberging op eigen terrein is passend binnen het Programma water en riolerings 2020-2023 van de gemeente Tilburg. Het aspect water is in onderhavige projectlocaties via deze weg voldoende gewaarborgd.



## 4.11 Trillingen en railverkeer

Hinder of schade door trillingen kan op twee manieren ontstaan:

- verkeer over de weg of het spoor (bijvoorbeeld van vrachtwagens, trein of tram)
- machines bij industrie (stansen, draaiende motoren, etc.)

Deze trillingen bewegen zich door de bodem en nemen af als de afstand tot de bron groter wordt. Wanneer er een spoor in de directe nabijheid van een locatie ligt is het raadzaam om het aspect hinder door spoortrillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten af te wegen.

### **Doorwerking projectlocatie**

Trillinghinder ten gevolge van de bedrijfsmatige activiteiten zijn in en om de projectlocatie zijn niet te verwachten. Wel kan er trillinghinder zijn ten gevolge van de spoorlijn Tilburg-Vught. Voor nieuwe situaties is het streven dat de streefwaarden van de SBR-richtlijn B zoals weergegeven in Tabel 1 niet worden overschreden. Overschrijding van de streefwaarden leidt tot een reële kans op hinder.

**Tabel 1: SBR-richtlijn B.**

| Soort inrichting      | Dag-avond      |                |                | Nacht          |                |                |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|                       | A <sub>1</sub> | A <sub>2</sub> | A <sub>3</sub> | A <sub>1</sub> | A <sub>2</sub> | A <sub>3</sub> |
| Gezondheidszorg       | 0,10           | 0,40           | 0,05           | 0,10           | 0,20           | 0,05           |
| Wonen                 | 0,10           | 0,40           | 0,05           | 0,10           | 0,20           | 0,05           |
| Onderwijs – Kantoor   | 0,15           | 0,60           | 0,07           | 0,15           | 0,60           | 0,07           |
| Bijeenkomsten         | 0,15           | 0,60           | 0,07           | 0,15           | 0,60           | 0,07           |
| Kritische werkruimten | 0,10           | 0,10           | –              | 0,10           | 0,10           | –              |

In dit geval worden er nieuwe bedrijfsgebouwen opgericht. De bedrijfsgebouwen gaan bestaan uit bedrijfsruimtes voor opslag en handel, kantoren en een showroom. Voor het ten noorden gelegen bestemmingsplan “Koningsoord Berkel-Enschot 2017, 1e herziening (De Kraan 37)”, welke als ontwerp bestemmingsplan is gepubliceerd op 30 maart 2021, een onderzoek uitgevoerd naar trillinghinder ten gevolge van de spoorlijn Tilburg – Vught. Dit onderzoek is uitgevoerd door Peutz (kenmerk HH/RN/CJ/0 16093-4-RA-002, d.d. 1 december 2020). Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van woningen op minder dan 100 meter van de spoorlijn mogelijk. Uit dit onderzoek blijkt dat de trillingsniveaus op maaiveld niveau voldoen aan de streefwaarden uit de SBR richtlijn B. Aangezien de locatie specifieke omstandigheden sterk vergelijkbaar zijn met onderhavige projectlocatie is aannemelijk te veronderstellen dat de streefwaarden ook ter plaatse van de projectlocaties niet worden overschreden.

## 4.12 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit dient te worden getoetst op plaatsen waar significante blootstelling van mensen plaatsvindt. Met betrekking tot ruimtelijke plannen dient er voor twee situaties getoetst te worden:

- Toetsing van het effect op de luchtkwaliteit langs de wegen in de omgeving, waar de invloed van de ontwikkeling op de verkeersintensiteit nog merkbaar zal zijn;
- Toetsing van de te verwachten luchtkwaliteit ter plaatse van het plan.

De Algemene Maatregel van Bestuur ‘Niet in betekende mate bijdragen’ (NIBM) bepaalt wanneer de mate van luchtverontreiniging verwaarloosbaar is. In zo'n geval hoeft een project niet langer meer getoetst te worden, ongeacht of in de huidige situatie al sprake is van een overschrijding van grenswaarden. Een project wordt als NIBM beschouwd als aannemelijk is, dat het project niet leidt tot een toename van de concentraties van NO<sub>2</sub> of PM<sub>10</sub> van meer dan 3% grenswaarde. De NIBM-regeling van 3% is gekoppeld aan de vaststelling van het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) omdat in dit programma hiervoor maatregelen tegenover staan die het tijdig behalen van de grenswaarden waarborgen.

### **Doorwerking projectlocatie**



Het planvoornemen ziet op de functiewijzigingen van kantoor naar een bedrijfsparcels. Op basis daarvan kan worden gesteld, voor zover daarvan al sprake is, dat deze ontwikkeling 'niet in betekende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging. Er kan daarentegen wel een toename van zwaar verkeer verwacht worden op de nieuwe bedrijfslocaties vergeleken met de huidige functie kantoor. Derhalve is voor iedere deellocatie de NIBM-tool ingevuld om te berekenen of de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van het voornemen in betekende mate invloed heeft op de luchtkwaliteit.

#### Deellocatie A

##### Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

|                                                                                            |       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Jaar van planrealisatie                                                                    | 2023  |
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                      |       |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                               | 189   |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                      | 19,6% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                            |       |
| NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                       | 0,50  |
| PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                      | 0,05  |
| Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                   | 1,2   |
| <b>Conclusie</b>                                                                           |       |
| De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate;<br>geen nader onderzoek nodig |       |

#### Deellocatie B

##### Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

|                                                                                            |       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Jaar van planrealisatie                                                                    | 2023  |
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                      |       |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                               | 87    |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                      | 19,5% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                            |       |
| NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                       | 0,23  |
| PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                      | 0,02  |
| Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                   | 1,2   |
| <b>Conclusie</b>                                                                           |       |
| De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate;<br>geen nader onderzoek nodig |       |

#### Deellocatie C

##### Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

|                                                                                            |       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Jaar van planrealisatie                                                                    | 2023  |
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                      |       |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                               | 108   |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                      | 19,4% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                            |       |
| NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                       | 0,29  |
| PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                      | 0,03  |
| Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                   | 1,2   |
| <b>Conclusie</b>                                                                           |       |
| De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate;<br>geen nader onderzoek nodig |       |

#### Deellocatie D

##### Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

|                                                                                            |       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Jaar van planrealisatie                                                                    | 2023  |
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                      |       |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                               | 127   |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                      | 18,9% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                            |       |
| NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                       | 0,33  |
| PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                      | 0,03  |
| Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                   | 1,2   |
| <b>Conclusie</b>                                                                           |       |
| De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate;<br>geen nader onderzoek nodig |       |



Op basis van de berekening met de NIBM-tool wordt geconcludeerd dat het plan ten aanzien van luchtkwaliteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

## 4.13 Geur

### **Agrarische geur**

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt het toetsingskader voor vergunningen op grond van de Wet milieubeheer, waar het gaat om geurhinder veroorzaakt door het houden van dieren. Het aspect geur bestaat uit twee delen, namelijk de voorgrondbelasting en de achtergrondbelasting.

#### *Wet geurhinder en veehouderij (Wgv)*

De Wgv is bedoeld om een goed woon- en leefklimaat te creëren op plekken waar gevoelige bestemmingen zijn gelegen. Met beleid kan sturing op de geuruitstoot bij veehouderijbedrijven worden gegeven. Dat betekent dat elke veehouderijbedrijf een afstand van 100 meter aangehouden dient te worden ten opzichte van geurgevoelige objecten in de bebouwde kom. Voor een aantal diersoorten geldt ook nog een geurnorm.

Een gemeente wil een acceptabel woon- en leefklimaat realiseren (achtergrondconcentratie) en moet daardoor dus sturing geven op geurveroorzakende objecten (veehouderijbedrijven, voorgrondbelasting). De Wet geurhinder en veehouderij is bedoeld voor veehouderijbedrijven, maar omdat gesteld is dat geurgevoelige objecten veehouderijbedrijven niet mogen belemmeren moet bekeken worden of de ligging van de te realiseren objecten voor een belemmering zorgt.

### **Industriële geur**

Geur kan in de leefomgeving hinder veroorzaken en brengt om die reden ook gezondheidsrisico's met zich mee. Bij geur van bedrijven gaat het om de geuruitstoot (emissie) van bedrijven die zich verspreidt via de lucht en een geurbelasting veroorzaakt op de woon- en leefomgeving. De afstand tussen geuremitterende bedrijven en geurgevoelige bestemmingen is daarbij van grote invloed. Vanwege de geurbelasting op een gebied kan het woon- en verblijfklimaat als onvoldoende worden beschouwd om bijvoorbeeld woningbouw te realiseren. Geur van bedrijven heeft dus gevolgen voor het leefklimaat van mensen en voor het gebruik van de ruimte. Het wettelijk kader voor meldingsplichtige activiteiten is opgenomen in het Activiteitenbesluit. Voor activiteiten van bedrijven die vallen onder het Activiteitenbesluit zijn specifieke geurvoorschriften opgenomen in de zin van te treffen voorzieningen of geurbelasting.

### **Doorwerking projectlocatie**

Op basis van de achtergrondkaart agrarische geur zijn de projectlocaties geen geurbelaste locaties. De ontwikkelingen zelf voorzien ook niet in activiteiten met een relevante geuremissie. Daarmee is geur geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen.



# 5 Uitvoerbaarheid en procedure

## 5.1 Economische uitvoerbaarheid

De voorgestane ontwikkelingen betreffen een ontwikkeling op verzoek van de initiatiefnemer. De met de ontwikkeling gepaard gaande kosten worden dan ook gedragen door de desbetreffende initiatiefnemer. Hierbij is de economische uitvoerbaarheid voor de gemeente gegarandeerd. Er zijn geen financiële consequenties van het project voor de gemeente Tilburg. Kosten worden verhaald op basis van de gemeentelijke legesverordening. Eventuele planschade voor rekening komt van de initiatiefnemer. De economische uitvoerbaarheid is hiermee afdoende aangetoond.

## 5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de maatschappelijke uitvoerbaarheid gaat het erom dat er maatschappelijk draagvlak is voor een voornemen. In dit kader heeft vooroverleg plaatsgevonden met enkele bedrijven in de directe omgeving van de projectlocatie. Initiatiefnemer is persoonlijk langs gegaan (d.d. 5 mei 2021.) en heeft het planvoornemen toegelicht en het meest recente ontwerp laten zien. Het plan is goed ontvangen. De reacties op het plan zijn genoteerd en dit is gedeeld de gemeente Tilburg.

Aanvullend is naar alle bedrijven op het terrein een brief met de plannen gestuurd waarop gereageerd kon worden. Er is gekozen om slechts de omliggende bedrijven te contacteren aangezien de ontwikkeling een klein effect heeft op de omgeving. De volledige reacties zijn toegevoegd als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing. In onderstaande tabel zijn de reacties beknopt weergegeven.

| Bedrijf                        | Adres               | Reactie                                            |
|--------------------------------|---------------------|----------------------------------------------------|
| Arbies Beachhouse              | 5.1.2e              | Geen bezwaar, slechts een voorstel m.b.t. parkeren |
| UniCura                        | 5.1.2e              | Geen bezwaar                                       |
| Bowls and Dishes B.V.          | 5.1.2e              | Geen bezwaar                                       |
| A. Vlemmix B.V.                | Zwartrijt 1-8-14-18 | Geen bezwaar                                       |
| Zarges B.V.                    | 5.1.2e              | Geen bezwaar                                       |
| De Maro B.V.                   | 5.1.2e              | Geen bezwaar                                       |
| Orion projectontwikkeling B.V. | 5.1.2e              | Geen bezwaar                                       |



## 6 Conclusie

De onderhavige initiatieven om nieuwe bedrijfsgebouwen (showroom, bedrijfshallen en kantoren) te realiseren ter plaatse van deellocaties A, B, C en D met een overschrijding van het maximaal toegestane bebouwd oppervlak op deellocatie A, is beoordeeld op de eisen van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hieruit is gebleken dat het initiatief aan alle vereisten voldoet. Het onderhavige initiatief is getoetst aan geldende sectorale wet- en regelgeving en hieruit is gebleken dat er geen milieuplanologische belemmeringen zijn. Hierdoor wordt geconcludeerd dat de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het initiatief vanuit het gemeente ruimtelijke belang, het belang van 'een goede ruimtelijke ordening' en uit oogpunt van milieuplanologische wet- en regelgeving is aangetoond.



# 7 Bijlagen

|           |                                                       |
|-----------|-------------------------------------------------------|
| Bijlage 1 | Bodemonderzoek                                        |
| Bijlage 2 | Melding Bus (immobiel) Lot 2 t/m lot 5 Berkel-Enschot |
| Bijlage 3 | Archeologisch onderzoek                               |
| Bijlage 4 | Stikstofdepositieonderzoek                            |
| Bijlage 5 | Brief omgevingsdialoog                                |
| Bijlage 6 | Reacties omgevingsdialoog                             |

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

| Wet               | Artikel              | Omschrijving                                    | Pagina's              |
|-------------------|----------------------|-------------------------------------------------|-----------------------|
| Wet open overheid | Art. 5.1 lid 2 sub e | De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer | 2, 5, 6, 8, 9, 24, 31 |