

Collegebesluit MERbeoordeling uitwerkingsplan Spoorzone deelgebied Lochtstraat.

1. Inleiding

Op 30 juni 2008 is het bestemmingsplan Spoorzone door uw raad vastgesteld met als insteek het tot stand brengen van een planologisch-juridisch kader voor een integrale herontwikkeling van het gebied en de bestemming van het gevestigde voorkeursrecht.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een planMER opgesteld en in procedure gebracht. In het bestemmingsplan Spoorzone is gemotiveerd hoe is omgegaan met de bevindingen in het planMER. De effecten van het (milieu)beleid van de gemeente Tilburg op het plangebied zijn duidelijk inzichtelijk gemaakt in het MER.

Conclusie was dan ook dat het planMER als toereikend wordt beschouwd voor het bestemmingsplan Spoorzone. Ten behoeve van de uitwerkingsplannen voor de diverse deelgebieden vindt steeds een z.g. projectMERbeoordeling plaats. Uit die beoordeling zal dan moeten blijken of het opstellen van een projectMER daadwerkelijk noodzakelijk is, waarbij dan de meest actuele situatie (en milieueffecten) voor de betreffende deellootatie in beeld zal worden gebracht.

Mede op basis van het door het college in december 2008 vastgestelde stedenbouwkundig plan zijn de deelgebieden Lochtstraat en Zwijsen thans in ontwikkeling genomen. Op grond van het bestemmingsplan Spoorzone zouden voor beide locaties uitwerkingsplannen moeten worden opgesteld en vastgesteld door het college en zou er een MERbeoordeling moet plaatsvinden. Het besluit of er op basis van die beoordeling al dan niet een projectMER moet worden opgesteld ligt in dat geval bij het college. Aangezien er echter in het deelgebied Zwijsen ook wordt voorzien in de vestiging van een school en deze functie niet in de uit te werken bestemming is opgenomen (in de uit te werken bestemming Centrum zijn geen maatschappelijke voorzieningen mogelijk), is voor dat deelgebied een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. De vaststelling van een bestemmingsplan dan wel een herziening daarvan is de bevoegdheid van de raad. Dit betekent dat ook het nemen van een besluit over al dan niet opstellen van een projectMER gekoppeld aan dat bestemmingsplan tot de bevoegdheid van de raad behoort.

Op basis van een onderzoek van BRO Adviseurs te Boxtel, waarvan de inhoud hierna kort wordt beschreven, is gebleken dat een projectMER voor het deelgebied Lochtstraat niet noodzakelijk is, mits er voldoende (steden)bouwkundige maatregelen worden genomen die in het kader van het op te stellen uitwerkingsplan voor het deelgebied Lochtstraat verder dienen te worden uitgezocht en gerealiseerd.

2. Toelichting bestemmingsplan.

De Spoorzone is onderdeel van een gebied dat zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld tot een grootschalige verstedelijkingszone met bovenstedelijke functies. Dit totale gebied betreft het gebied ten zuiden van het spoor tussen de Universiteit van Tilburg in het westen tot aan de Ringbaan Oost in het oosten.

Het plangebied van het bestemmingsplan wordt globaal begrensd door de Spoorlaan, de St. Ceciliastraat, de Jan Heijnsstraat, de achterzijde van de percelen gelegen ten zuiden van de Philips Vingboonsstraat, de Lange Nieuwstraat, de Atelierstraat, de Besterdring en het NS-plein.

De ontwikkelingen van de Spoorzone hebben een looptijd tot ca 2020. Gezien dit lange ontwikkelingstraject en de gewenste differentiatie in functies is gekozen voor een zeer grote mate van flexibiliteit. Geopteerd is dan ook voor het merendeel voor globale uit te werken bestemmingen. Een directe bestemming is opgenomen voor de onmisbare ruimtelijke elementen, zoals de Noordlaan (Burgemeester Brockxlaan) en voorts voor de bestaande verkeersstructuur die wordt gevormd door de Spoorlaan, het NS-plein, de Gasthuisring en de Jan Heijnsstraat/St. Ceciliastraat en de spoorlijn met uitzondering van het stationscomplex. Met de directe bestemming (voor met name het tracé van de Noordlaan) is er een titel ontstaan voor bestemming van het gevestigde voorkeursrecht gemeenten en waar nodig een titel voor onteigening.

Ook liggen er in het plangebied twee reeds ingevulde locaties, zijnde het Haestrechtkwartier (voormalige Knegtelterrein) aan de Spoorlaan en de locatie van de Fraters aan de Gasthuisring. Vanwege

de overzichtelijkheid zijn die twee locaties meegenomen in het bestemmingsplan Spoorzone, met een directe bestemming.

Voor de overige gebieden zijn ter uitvoering van het Structuurplan Spoorzone nader uit te werken bestemmingen in het plan opgenomen. Door functionele bestemming, bouwhoogten en bebouwingsindexen voor deelgebieden wordt de globale ontwikkelingsrichting bepaald. Hierbij is tevens rekening gehouden met gewenste ontwikkelingscapaciteiten vanuit oogpunt van economische haalbaarheid en financiële onderbouwingen bij al lopende subsidietrajecten.

2. MERbeoordeling in ontwikkeling te nemen deelgebied Lochtstraat.

Teneinde, als bevoegd gezag, een besluit te kunnen nemen over de vraag of bij de voorbereiding van een uitwerkingsplan een project MERrapport dient te worden opgesteld, is door de initiatiefnemer Van Wijnen i.c.m. Koreso B.V. aan een onafhankelijke deskundige, BRO adviseurs te Boxtel, verzocht een aanmeldingsnotitie op te stellen. Volledigheidshalve zij vermeldt dat deze aanmeldingsnotitie betrekking heeft op de beide in ontwikkeling te nemen deelgebieden en dus mede in opdracht van de initiatiefnemer van het deelgebied Zwijsen, in casu Van Wijnen Bouw en Ontwikkeling B.V., is opgesteld. De aanmeldingsnotitie van BRO adviseurs te Boxtel is bij de gemeente Tilburg ingediend bij brief van 29 juni 2009 door Van de Ven Bouw en Ontwikkeling B.V., mede namens Van Wijnen i.c.m. Koreso B.V. De gemeente (de raad als bevoegd gezag voor het deelgebied Zwijsen en ons college als bevoegd gezag voor het deelgebied Lochtstraat) neemt na ontvangst van de aanmeldingsnotitie (mededeling) een beslissing of een projectMER opgesteld moet worden. Het bevoegd gezag is verplicht om mededeling te doen van het MERbeoordelingsbesluit. Zij doet dat door kennisgeving en terinzagelegging.

De aanmeldingsnotitie beschrijft in hoofdstuk 1 de achtergrond en de MERbeoordelingsprocedure. Een MERbeoordelingsplicht geldt voor activiteiten die zijn opgenomen in het besluit MER, bijlage D. Voor deze activiteiten bepaalt het bevoegd gezag of een milieueffectrapport gemaakt moet worden. Op de locatie Lochtstraat komen woningen, kantoren en parkeerplaatsen.

De bouw van woningen is MERbeoordelingsplichtig in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat binnen de bebouwde kom.

De uitvoering dan wel wijziging of uitbreiding van de uitvoering van een stadsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen is MER-beoordelingsplichtig in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² (20 hectare) of meer.

Het stedenbouwkundig plan voor de locatie Lochtstraat en de locatie Zwijsen bevat totaal 50.000 m² aan woningen, voorzieningen en kantoren. De ontwikkeling van de locaties valt daarbij ruim onder de drempelwaarde van de MERbeoordelingsplicht en is als ontwikkeling op zich derhalve niet MERbeoordelingsplichtig. In het bestemmingsplan Spoorzone is uitdrukkelijk opgenomen dat voor uitwerkingsplannen steeds een MERbeoordeling uitgevoerd zal worden

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de algemene gegevens van de activiteit. In hoofdstuk 3 wordt de activiteit nader gemotiveerd. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de kenmerken van de activiteit. Paragraaf 4.4 beschrijft de effecten op het milieu. Onderstaand worden die effecten samengevat weergegeven.

Effecten op het milieu algemeen.

De mogelijk nadelige milieugevolgen van de ontwikkeling van de Spoorzone zijn beschreven in het planMER. In het planMER is vooral aandacht besteed aan wegenverkeersstructuur en de effecten hiervan. De invulling van de rest van het plangebied is in het bestemmingsplan zo globaal dat hier in het planMER summier aandacht aan besteed is, maar wel nadere onderzoeken bij de uitwerkplannen verplicht zijn gesteld.

Er zijn twee soorten milieueffecten te onderscheiden, namelijk:

- a. de milieueffecten van de invulling van de locatie op hun omgeving. De effecten op het milieu van de ontwikkeling van de locatie Lochtstraat zullen met name betrekking hebben op de milieuaspecten geluid en lucht, als gevolg van de verkeersbewegingen van en naar de locaties;

- b. de milieueffecten als gevolg van externe factoren (met name de spoorlijn Tilburg – Breda) op de milieubelasting van de locatie. Op de locatie is sprake van een hoge milieubelasting op het gebied van de geluidsbelasting door railverkeer en op het gebied van externe veiligheid door het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In de aanmeldingsnotitie wordt voor de effecten van de ontwikkeling van de Spoorzone in z'n geheel verwezen naar het uitgevoerde planMER. Er is op dit moment geen aanleiding de effecten van de Spoorzone in z'n geheel opnieuw te onderzoeken. De invulling van de Spoorzone, met uitzondering van het deelgebied Lochtstraat en het deelgebied Zwijsen, is nog steeds te globaal om hier verder onderzoek naar te doen.

Effecten Externe veiligheid.

De vraag is of er door de ontwikkeling van de locatie Lochtstraat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ontwikkeld kan worden. Voor externe veiligheid gaat het dan met name over het risico door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. De aanvaardbaarheid zal in het uitwerkingsplan voor het deelgebied Lochtstraat verantwoord moeten worden. Dit zal gebeuren op basis van de notitie Externe veiligheid Spoorzone West. In deze notitie wordt in aanvulling op het gemeentelijk beleid een aantal maatregelen gericht op de locatie en op gebouwniveau voorgesteld. Het gaat hierbij ondermeer om maatregelen tegen thermische belasting (o.a. brand), maatregelen op het gebied van mechanische belasting (met name warme BLEVE) en maatregelen op het gebied van toxische belasting (met name vrijkomen giftige stoffen).

Die maatregelen zullen voor het uitwerkingsplan Lochtstraat nog verder uitgewerkt worden. De ontwikkeling van dat uitwerkingsplan zal gaan in nauwe samenhang met een onderzoek naar consequenties van het betreffende plan op de hoogte van het groepsrisico. Op deze manier en door het uitwerken conform de randvoorwaarden, zoals opgenomen in het bestemmingsplan Spoorzone, zal het woon- en leefklimaat van de locatie vallen binnen de wettelijke kaders.

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico treden er door de ontwikkeling van de locatie Lochtstraat geen effecten op. Het is namelijk, conform het bestemmingsplan Spoorzone, niet toegestaan binnen de plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ (29 meter vanuit het spoor) nieuwe kwetsbare objecten te ontwikkelen. In de plannen voor de locatie Lochtstraat zijn in deze zone dan ook geen kwetsbare objecten opgenomen.

Effecten geluid.

- wegverkeer.

De effecten op geluid zullen veroorzaakt worden door de verkeersbewegingen van en naar de locatie. Voor de locaties Lochtstraat en Zwijsen zullen respectievelijk 350 en 441 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Bij een gemiddelde wisseling van de parkeerplaatsen van 2 en 2 maal aankomst en vertrek geeft dit ruim 3.000 motorvoertuigbewegingen. De ontsluiting van de locatie Lochtstraat vindt plaats via de nieuw aan te leggen Burgemeester Brokxlaan. Op de Burgemeester Brokxlaan zullen afhankelijk van de gekozen variant tussen de 12.070 en 14.470 motorvoertuigen per etmaal rijden. De motorvoertuigen afkomstig van de locatie Lochtstraat maken hiervan onderdeel uit. In het planMER is onderzocht wat de geluidsbelasting is van de Burgemeester Brokxlaan op bestaande woningen. Geconcludeerd is dat er overal aan de voorkeursgrenswaarden voldaan kan worden.

Door Aveco de Bondt is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting. Voor de locatie Lochtstraat zal de geluidbelasting op ongeveer 10 meter van het hart van de Burgemeester Brokxlaan 58 dB (inclusief aftrek) bedragen. Voor die locatie wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De geluidbelasting blijft wel onder de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB.

- railverkeer.

De locatie ligt direct aan de spoorlijn Tilburg – Breda. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft dit in het advies inzake het uitgevoerde planMER Spoorzone destijds als volgt verwoord: In het MER valt op dat de milieubelasting in het plangebied, met name de geluidbelasting van het railverkeer, op dit moment hoog is. De commissie constateert dat alleen door voldoende aandacht te besteden aan een effectieve invulling van het gebied (zoals hoogbouw van niet-geluidgevoelige

bestemmingen langs het spoor) en het treffen van mitigerende maatregelen het mogelijk is om de geplande woningbouw te realiseren.

Die commissie adviseert om bij de besluitvorming over de uitwerkingsplannen voor het project Spoorzone Tilburg voldoende aandacht aan een effectieve invulling van het gebied en aan het treffen van de in het planMER beschreven mitigerende maatregelen, zodat het geplande aantal woningen ook daadwerkelijk binnen de wettelijke kaders gerealiseerd kan worden.

Door Aveco de Bondt is onderzoek gedaan naar de geluidbelasting voor de locaties door het railverkeer. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting ongeveer 10 dB boven de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB liggen. Het onderzoek geeft aan dat er geen bron- of overdrachtsmaatregelen zijn die de geluidsbelasting voldoende kunnen reduceren tot de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

Door de ligging ondervindt de locatie rondom een geluidsbelasting die hoger is dan de geldende voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder. Door Aveco de Bondt is een toolkit ontwikkeld voor de realisatie van delen van gevels met een gereduceerde geluidsbelasting. De toolkit is op maat gemaakt voor de locatie Lochtstraat met bijbehorende eisen. Door gebruik te maken van de toolkit wordt er naar gestreefd een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te realiseren.

Bij de ontwikkeling van een uitwerkingsplan voor het deelgebied Lochtstraat wordt er rekening mee gehouden, dat:

- a. geluidgevoelige bestemmingen alleen kunnen indien geluidreducerende maatregelen worden toegepast en indien gezorgd wordt voor een geluidluwe zijde;
- b. geluidluwe openbare ruimten dienen gecreëerd te worden;
- c. een akoestisch onderzoek verplicht is.

Effecten lucht.

De effecten op de luchtkwaliteit zullen veroorzaakt worden door de verkeersbewegingen van en naar de locaties en de aanwezig achtergrondconcentraties. Voor de locaties Lochtstraat en Zwijsen zullen respectievelijk 350 en 441 parkeerplaatsen voor gerealiseerd. Bij een gemiddelde wisseling van de parkeerplaatsen van 2 en 2 maal aankomst en vertrek geeft dit ruim 3.000 motorvoertuigbewegingen. De ontsluiting van de beide locaties vindt plaats via de nieuw aan te leggen Burgemeester Brokxlaan. Op de Burgemeester Brokxlaan zullen afhankelijk van de gekozen variant tussen de 12.070 en 14.470 motorvoertuigen per etmaal rijden. Voor 2015 en 2020 zijn de varianten van de Burgemeester Brokxlaan doorgerekend. Uit de berekeningen blijkt dat wordt voldaan aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005.

De effecten op het milieu, met name de leefomgeving op de locaties, zullen door het naleven van de uitwerkingsregels en het uitvoeren van een onderzoek naar de luchtkwaliteit, binnen de wettelijke kaders blijven, waardoor een algemeen aanvaarde leefomgeving wordt gecreëerd.

Bij de ontwikkeling van het uitwerkingsplan voor het deelgebied Lochtstraat wordt er rekening mee gehouden dat:

- a. in het bestemmingsplan Spoorzone is aangegeven dat er voorkomen moet worden dat vervuilde lucht blijft hangen tussen de gebouwen, de zogenaamde streetcanyon. In het bestemmingsplan is hiervoor een vuistregel opgenomen: de hoogte van de gebouwen langs de Burgemeester Brokxlaan moeten lager zijn dan 1,5 de breedte van het wegprofiel en dat dan gemiddeld per 100 meter tenminste 20% open moet zijn;
- b. nader onderzoek naar de luchtkwaliteit verplicht is.

Effecten bodem.

Er zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd ten behoeve van de verkoop van de gronden en het vaststellen of de kwaliteit van de bodem geschikt is voor nieuwbouw van onder andere woningen. Uit die onderzoeken blijkt dat de bodem geschikt is voor bouw van woningen. Wel wordt op de locatie Lochtstraat de streefwaarden voor een aantal onderzochte stoffen overschreden. Door de ontwikkeling van de locatie Lochtstraat zal een deel van de aanwezige bodem- en grondwaterverontreinigingen functioneel gesaneerd worden. Details hierover zijn nog niet bekend. Het saneren van verontreinigde locaties levert een positieve bijdrage aan het milieu op lokaal niveau (aanlegfase en gebruiksfase).

Effecten water(huishouding).

Uitgangspunt is dat in de nieuwe situatie geen verslechtering van de waterhuishoudkundige situatie in het plangebied en de omgeving mag optreden.

De effecten op de lokale waterhuishoudkundige situatie zullen door de randvoorwaarden zoals opgenomen in het bestemmingsplan Spoorzone beperkt zijn.

De randvoorwaarden zijn besproken met de waterbeheerder, Waterschap De Dommel. Afsproken is dat er verder onderzoek zal worden gedaan naar de mogelijkheden naar hoe met duurzaam met water om te gaan. Kort samengevat is het volgende in beeld:

- a. de bestaande terreinhoogten worden gehandhaafd;
- b. bouwdelen onder het maaiveld dienen waterdicht te zijn, in verband met grondwater, maar ook met percolerend hemelwater in de onverzadigde zone;
- c. het vuil- en het hemelwater worden per perceel gescheiden verzameld;
- d. het hemelwater afkomstig van daken van nieuwe bebouwing en relatief schone verharde oppervlakten in privéterrein wordt verzameld en bij de perceelgrens aangeboden voor een andere bestemming dan directe afvoer richting het gemengde stelsel.

Gevoelige gebieden.

Bepalend voor het feit of er sprake is van bijzondere omstandigheden, is de locatie waar de activiteit zich bevindt. Wanneer de activiteit zich bevindt in of nabij gebieden die van bijzondere betekenis zijn, zijn zogenaamde beschermingsformules van toepassing. Deze beschermingsformules geven aan welke eisen worden gesteld aan de besluitvorming die negatieve gevolgen voor de natuur kunnen hebben. De Spoorzone is gelegen in het centrum van de gemeente Tilburg. De Spoorzone bevindt zich niet in of nabij gebieden die van bijzondere betekenis zijn op mondiaal, Europees, nationaal, provinciaal of gemeentelijk niveau.

Conclusies MERbeoordeling.

De beoordeling of het noodzakelijk is een milieueffectrapport op te stellen is geheel afhankelijk van het feit of de specifieke omstandigheden waaronder de activiteit wordt ondernomen kunnen leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Dit worden de 'bijzondere omstandigheden' genoemd. Om te beoordelen of een MER moet worden opgesteld, bekijkt het bevoegd gezag of er sprake is van bijzondere omstandigheden. De bijzondere omstandigheden kunnen betrekking hebben op:

- a. de kenmerken van de activiteit;
- b. de plaats waar de activiteit plaatsvindt;
- c. de samenhang met andere activiteiten ter plaatse (cumulatie);
- d. de kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.

Op grond van de informatie in de hoofdstukken 2, 3 en 4 kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

De locatie Lochtstraat is gelegen in een gebied met een hoge milieubelasting, met name veroorzaakt door het railverkeer (geluidsbelasting) en het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor (externe veiligheid). In het bestemmingsplan Spoorzone zijn randvoorwaarden opgenomen waarbinnen de locatie verder uitgewerkt moeten worden. Op deze manier zal binnen de locatie bestaande wettelijke kaders ontwikkeld worden. De locatie is niet gelegen in of in de nabijheid van gebieden met een bijzondere betekenis op mondiaal, Europees, nationaal, provinciaal of gemeentelijk niveau. De ontwikkeling van de locatie Lochtstraat veroorzaakt op zichzelf geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu op de omgeving die door middel van een MER moeten worden uitgewerkt.

De gegevens die gebruikt zijn bij het opstellen van het planMER bij het bestemmingsplan Spoorzone zijn nog actueel en kunnen gebruikt worden voor de het uitwerkingsplan voor het deelgebied Lochtstraat.

Voor die uitwerking geldt dat er voor de verschillende milieuonderzoeken nader onderzoek vereist is en op deze manier voldoende waarborgen geboden worden om tot een aanvaardbare ontwikkeling van het deelgebied te komen.

De conclusie is dat op grond van bovenstaande beoordeling het niet noodzakelijk is een MER op te stellen gekoppeld aan de besluitvorming over het uitwerkingsplan Lochtstraat.

Het college is van oordeel dat het advies van BRO Adviseurs op deugdelijke feitelijke overwegingen en rechtsoverwegingen is gebaseerd en volstrekt redelijk is. Het college kan zich dan ook met de inhoud van dat advies verenigen. Op grond van bovenstaande overwegingen en geheel in overeenstemming met het advies van BRO Adviseurs stellen wij u dan ook voor om te besluiten dat in het kader van de ontwikkeling deelgebied Lochtstraat en ten behoeve van het daarvoor op te stellen uitwerkingsplan van het bestemmingsplan Spoorzone geen projectMER hoeft te worden opgesteld.

3. Financiële paragraaf.

Er zijn voor de gemeente geen financiële consequenties verbonden aan het onderhavige besluit.

4. Afstemmingsparagraaf

De inhoud van deze nota en het advies van BRO Adviseurs inzake de projectMERbeoordeling voor de deelgebieden Lochtstraat en Zwijsen van de Spoorzone is afgestemd met het GO, projectbureau Spoorzone en BO, Milieu.

5. Collegebesluit 25 augustus 2009.

Het college heeft besloten dat het advies van BRO Adviseurs op deugdelijke feitelijke overwegingen en rechtsoverwegingen is gebaseerd en volstrekt redelijk is en dat in overeenstemming met advies in het kader van de ontwikkeling deelgebied Lochtstraat en ten behoeve van het daarvoor op te stellen uitwerkingsplan van het bestemmingsplan Spoorzone geen projectMER hoeft te worden opgesteld.