

GEMEENTE TILBURG**GEBIEDSONTWIKKELING**

Verslag: **Informatiebijeenkomst bestemmingsplan bedrijventerrein Vossenbergh West II**

Datum: **dinsdag 5 juli 2011** (19.30 - 21.40 uur)

Locatie: Wijkcentrum Heyhoef, Kerkenbosplaats 2 te Tilburg

Aanwezig:

Mia Verhoef	projectleider, gemeente Tilburg
Willeke Beex	juriste, gemeente Tilburg
Wim Maas	jurist, gemeente Tilburg
Ingeborg Vedder	geluidsdeskundige, gemeente Tilburg
Rien Grassens	stedenbouwkundige, gemeente Tilburg
Joska Paszli	Movares (i.v.m. geluidsmeting en toelichting op geluid)

1. Opening en agenda

De voorzitter, mevrouw M. Verhoef, verwelkomt de aanwezigen op deze informatiebijeenkomst over het bestemmingsplan Vossenbergh West II en het Milieu Effect Rapport (MER). Ze legt uit dat het doel van deze bijeenkomst is, de aanwezigen te informeren over de uitgangspunten voor het op te stellen bestemmingsplan voor bedrijventerrein Vossenbergh West II en de verdere procedure. Er is ook gelegenheid voor het stellen van vragen aan de aanwezige deskundigen. Daarnaast wil de gemeente graag de mening van bewoners horen. Er liggen nu nog geen stukken ter inzage. Dat gebeurt medio oktober 2011.

Van de bijeenkomst wordt een verslag gemaakt dat op internet wordt geplaatst (www.tilburg.nl zoekterm vossenbergh west II), zodat dit voor alle aanwezigen en overige belangstellenden beschikbaar is.

Hierna licht de voorzitter de agenda toe, waarbij ze de inleiders voorstelt.

2. Inleiding en Geschiedenis Vossenbergh West II

(Toelichting door M. Verhoef, projectleider gemeente Tilburg)

M. Verhoef start met een korte toelichting op de voorgeschiedenis van het bedrijventerrein. Hierbij worden o.a. de volgende punten belicht:

In de jaren '80 start de bouw van de woonwijk Reeshof en het bedrijventerrein Vossenbergh. In het Stadsbeheerplan '89 staat hoe de stad zich heeft ontwikkeld. Aan de hand van een plattegrond wordt verduidelijkt dat de gemeente de keuze had tussen een tweepolige stad (met een winkelcentrum in de stad én één in de Reeshof) (waarbij Reeshof en Vossenbergh één pool vormen) of het versterken van het centrum. Gekozen werd om het centrum te versterken met een groei volgens het zogenoemde 'propellermodel'. Dit hield in dat er aan drie zijden van de stad woon/werklocaties zouden komen, die op fietsafstand van het centrum liggen. Reeshof/Vossenbergh is één van de 'propellers'. In de richting van Goirle en van Berkel-Enschot/Udenhout liggen de twee andere 'propellers'.

In 1993 zijn er voor het gebied Vossenbergh West II een locatie-MER en inrichtings-MER gemaakt. Men ging daarbij uit van drie grootschalige bedrijven inclusief een spoorlijn. De gemeente is in die tijd ook gestart met de aankoop van gronden (kassengebied en agrarische bedrijven).

Verder werden plannen ontwikkeld voor de aanleg van de Noordwesttangent in verband met de ontsluiting van Reeshof en Vossenbergh.

De drie grote bedrijven zijn er niet gekomen. In 2007 kwam daarom een nieuw bestemmingsplan, inclusief MER. Dit plan werd medio 2008 vastgesteld en goedgekeurd door GS (dit plan is in de zaal in te zien). Het gaat hierbij om een rechtsgeldig

bestemmingsplan, wat betekent dat men een bouwvergunning aan kan vragen. Het plan wordt pas onherroepelijk als de Raad van State het heeft vastgesteld.

Het vestigen van nieuwe bedrijven op Vossenbergh stimuleert de werkgelegenheid in Tilburg. Daarom zet de gemeente de plannen voor realisatie van bedrijventerrein Vossenbergh West II door. Ook het Rijk en de Provincie stimuleren projecten voor dit terrein, zoals:

- Subsidie vervoer over water: dit betrof m.n. subsidie om containervervoer over het water te stimuleren.
- Energieneutraal bedrijventerrein: de ondernemer wordt gesteund bij het maken van een energieneutraal pand.
- Zonnepanelen op daken bedrijven: binnen nu en vijf jaar komt geschikte zonnepanelen op de markt. (zie bebording)

Inmiddels is het bouwrijp maken van Vossenbergh West II bijna afgerond.

Mevr. Verhoef licht aan de hand van luchtfoto's diverse aspecten toe:

- De ligging van het plangebied Vossenbergh West II.
- Het plangebied, dat wordt begrensd door het Wilhelminakanaal (inclusief zwaaihoek) en de Burgemeester Latschertweg.
- De wegenstructuur. Men probeert zoveel mogelijk de huidige lanen met bomen te behouden. Deze krijgen de functie van fietspad.
- De groenstructuur. Uitgelegd wordt dat o.a. het broekbosje in het noorden blijft bestaan. Voorts wordt gewezen op de twee wallen aan de zuidkant, bij het kanaal. Die zijn nog niet af, de wal wordt nog verder doorgetrokken richting de containerterminal. Het laatste deel kon nog niet gerealiseerd worden, omdat eerst de gasleiding verlegd moest worden. Dat is inmiddels gebeurd.
- Waterberging, het schoon regenwater wordt geïnfiltreerd in de groenstructuren die op Vossenbergh West II worden aangelegd
- Uitgeefbare kavels. In de proefverkaveling zijn grootschalige kavels/bedrijven in het noorden gedacht. In het zuiden is er ruimte voor de vestiging van kleinere bedrijven. In het midden is een reservering opgenomen voor een horecapunt voor het bedrijventerrein.

Het geheel wordt geïllustreerd met een 3D view vanuit het zuidoosten.

De Raad van State heeft op 22 december 2010 het bestemmingsplan Vossenbergh West II vernietigd. Tussen de goedkeuring van het bestemmingsplan (medio 2008) en de uitspraak van de Raad van State in december 2010 zat een lange periode. De uitspraak van de Raad van State zette veel op zijn kop. De gemeente is deze uitspraak aan het doorvertalen naar een nieuw bestemmingsplan en MER. Men heeft geactualiseerd wat kan. Daarnaast verricht men nieuw onderzoek wanneer dit noodzakelijk is.

Omdat het om een bedrijventerrein gaat, moet onder andere rekening worden gehouden met de geluidproductie van Vossenbergh West II. Het doel van de gemeente is om ondanks een toenemende geluidbelasting, een acceptabel woon- en leefklimaat in stand te houden.

3. MER en bestemmingsplan, procedures

(Toelichting door W. Beex, juriste gemeente Tilburg)

W. Beex legt uit dat in het Milieueffectrapport (MER) alle milieutechnische onderzoeken zijn opgenomen die van belang zijn voor het bestemmingsplan. Via een MER worden dus alle milieubelangen gewaarborgd.

Gekozen is voor één alternatief, omdat er al eerder diverse alternatieven zijn onderzocht en we thans te maken hebben met een bouwrijp gemaakt terrein. Wel gaat de gemeente wat betreft het toelaten van bedrijvigheid, twee varianten onderzoeken. Beide varianten worden in de MER getoetst aan aspecten zoals geluid, lucht, ecologie, gezondheid en dergelijke. In het bestemmingsplan zal een keuze voor één van beide varianten gemaakt worden. Naast milieubelangen spelen daarbij ook andere - bijvoorbeeld economische en financiële - belangen een rol.

Bij het onderzoek naar 'nut en noodzaak' wordt de behoefte aan het bedrijventerrein, ook in de grotere regio, nagegaan.

De gemeente is in het kader van het bestemmingsplan en het MER een grondig onderzoek aan het uitvoeren naar de leefkwaliteit voor de omwonenden. Het geluid is daarbij een belangrijke factor.

Vervolgens licht W. Beex aan de hand van een plattegrond de concept-planverbeelding uit:

- de bedrijven krijgen de bestemming Bedrijventerrein;
- dubbelbestemmingen, zoals de ecologische verbindingszone, zijn hierin nog niet opgenomen;
- de wegen in het plangebied krijgen een verkeers- en verblijfsbestemming;
- de zwaaikom is gedetailleerder opgenomen dan in het vorige bestemmingsplan, omdat thans de exacte ligging ervan bekend is;
- het gedeelte ten zuiden van het kanaal krijgt de bestemming natuur. Dit gebied was ook in het vorige bestemmingsplan opgenomen;
- een klein deel van dat zuidelijk gebied krijgt een agrarische bestemming met een wijzigingsbevoegdheid naar de bestemming natuur.

Tot zover zijn de volgende stappen m.b.t. bestemmingsplan en MER genomen:

- maart 2011: start procedure
- 15 maart 2011: concept notitie Reikwijdte en detailniveau vastgesteld.
Hierin staan richtlijnen waaraan het MER moet voldoen.
- Ter inzage: zienswijzen en adviezen.
- mei 2011: (vrijwillig) advies commissie m.e.r.
De commissie m.e.r. is een landelijke, onafhankelijke adviescommissie.
- juni 2011: ontwerpbesluit tot vaststelling van de notitie Reikwijdte en detailniveau en advies raad
Ontwerpbesluit is behandeld in de raadscommissie Fysiek.
- medio juli 2011: vaststelling definitieve notitie Reikwijdte en detailniveau
Indien men eerder een zienswijze heeft ingediend zal men, na de vaststelling van de notitie, bericht ontvangen.

Schematisch weergegeven is de verdere procedure m.b.t. bestemmingsplan en MER als volgt:

Bestemmingsplan	Milieueffectrapport
Ontwerpbestemmingsplan vaststellen door college <i>begin oktober 2011</i>	MER afronden <i>oktober 2011</i>
Ter inzage voor zienswijzen en advies commissie m.e.r. <i>medio oktober t/m november 2011</i> november 2011 Ook 2 ontwerp omgevingsvergunningen	Ter inzage voor zienswijzen <i>medio oktober 2011 t/m</i>
	Vaststellen bestemmingsplan inclusief MER door raad Verlenen vergunningen <i>februari 2012</i>
	Bestemmingsplan, MER en vergunningen ter inzage voor beroep <i>maart/april 2012</i>
	Bestemmingsplan en vergunningen in werking en onherroepelijk <i>mei 2012</i> (indien beroepsprocedure: + 6 maanden)

Bij dit schema legt W. Beex de volgende punten uit:

- De twee omgevingsvergunningen die erbij meegenomen worden zijn t.b.v. twee initiatieven (de containerterminal en een logistiek bedrijf). De betreffende initiatiefnemers zijn al in een ver stadium. Voor hen betekent dit het doorlopen van een zwaardere procedure voorafgaand aan de vergunningverlening (zienswijzen). Het voordeel voor hen is dat ze dan snel kunnen starten.
- De beroepstermijn is 6 weken.
- Beroep is mogelijk in 1 instantie (Raad van State).
- Als men beroep aantekent doet men dat tegen het gecombineerde plan: het bestemmingsplan met daarin opgenomen het MER en de twee omgevingsvergunningen.

4. Geluidsonderzoek

(Toelichting door I. Vedder, geluidsdeskundige gemeente Tilburg)

Met betrekking tot milieu en ruimtelijke ordening (RO) gaat het om twee soorten wetgeving:
1^o: Milieuwetgeving: deze gaat over het stellen van grenzen (voorschriften) in vergunningen.

2^o: Ruimtelijke ordening (RO): deze gaat over hoe bepaalde functies worden geplaatst.

De Wet Geluidhinder is in het gebied niet van toepassing, omdat de gemeente al vooraf ervoor heeft gekozen geen zware bedrijvigheid in het gebied toe te staan. Wel is vereist dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Wat is er anders dan bij de vorige procedure?

In de vorige procedure lag de nadruk op het milieuspoor. Het geluidbeheerplan was daarbij de waarborg voor een acceptabel woon- en leefklimaat. De Raad van State heeft gezegd dat dit later komt, dat men eerst in het bestemmingsplan dient te kijken of sprake is van een goede waarborg bij de komst van de bedrijven. In deze procedure ligt dus de nadruk op het ruimtelijke ordeningspoor. Zoals eerder aangeven: de Wet Geluidhinder is niet van toepassing. Wél is er een milieuzonering als waarborg voor het woon- en leefklimaat. Daarbij onderzoekt de gemeente de cumulatie (optelsom) van diverse geluidsbronnen.

Milieuzonering

I. Vedder legt aan de hand van de 'Tabel richtafstanden volgens de VNG-Brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009)' uit hoe de richtafstanden tussen bedrijven en woningen voor verschillende categorieën van inrichtingen zijn. De hoogste hindercategorie is 6. Daarbij kan men bijvoorbeeld aan een kerncentrale denken. In Vossenbergh West worden hindercategorie 3, 4 en, zo mogelijk, 5 beoogd. Qua gebiedstypering is de wijk Reeshof een 'rustige woonwijk'. Het gebied ten noorden van Vossenbergh is 'gemengd gebied'. Bij hindercategorie 3 gelden respectievelijk de afstanden 100 meter en 50 meter; bij 4 maximaal 200 en 300 meter en bij 5.1 (het paars ingekleurde gebied op de plattegronden) 300 en 500 meter.

Op basis van het plaatje van de milieuzonering is de verkaveling gemaakt. Als er een lijn door een bepaald terrein lag, werd, op een enkele uitzondering na, gekozen voor de laagste categorie. Bij de verkaveling zijn er twee varianten: één met bedrijven in milieucategorie 5 (A), en één zonder milieucategorie 5 (B). Op de plattegronden hebben kavels in milieucategorie 5 een paarse kleur; kavels in oranje zijn voor milieucategorie 4 en kavels in geel zijn voor milieucategorie 3.

Cumulatieonderzoek

Cumulatie is het optellen van de bijdrage van diverse bronnen. De bronnen die opgeteld worden zijn: de industrie (Vossenbergh, De Wildert), het wegverkeer (Noordwesttangent) en de scheepvaart (Wilhelminakanaal).

De optelsom resulteert in bepaalde plaatjes.

Wat doen we met de resultaten?

Die dienen om het woon- en leefklimaat te beoordelen. Op basis daarvan volgt een keuze voor een van de twee varianten. De conclusies worden dan gebruikt in het bestemmingsplan.

5. Korte film in 3D

Getoond wordt de film 'Vossenbergh West II, een impressie'. Deze film kan men op internet bekijken via www.virtueeltilburg.nl.

6. Pauze (met uitleg over geluidsmeting)

In de pauze geeft J. Paszli van Movares desgewenst uitleg over geluidsmeting.

7. Beantwoording van vragen

* Gevraagd wordt in hoeverre rekening gehouden wordt met licht- en horizonvervuiling. M. Verhoef legt uit dat die onderwerpen in het MER worden onderzocht. In het MER zitten diverse vaste onderzoeken, bijvoorbeeld ook naar lucht, geluid, trilling en fijn stof. De uitkomsten daarvan worden vastgelegd in het bestemmingsplan.

* Over de categorieën in de VNG-brochure wordt gevraagd naar de categorie van de containerterminal en om hoeveel geluid het gaat.

Uitgelegd wordt dat een containerterminal in categorie 4.2 valt. I. Vedder legt uit dat de geluidshoeveelheid momenteel wordt onderzocht. Men kan dit nu nog niet heel precies vaststellen. Dit kan pas als er een vergunning wordt aangevraagd en meer bekend is over hoe het terrein wordt ingedeeld en welke activiteiten gaan plaatsvinden. Per categorie van inrichting wordt hiervoor met kengetallen gewerkt ($x \text{ dB(A)}$ per vierkante meter). Omdat niet alle bedrijven gelijk zijn, wordt hier gewerkt met een bandbreedte. Het kengetal voor een containerterminal is 62 dB(A)/m^2 .

Desgevraagd legt I. Vedder uit dat de zonering niet alleen op basis van geluid is, maar gebaseerd is op een heleboel aspecten. Ze verwijst naar de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering waarin zaken verhelderd worden. De gemeente heeft per categorie de grootste afstand genomen. Dat kan gebeuren op basis van geluid, maar bijvoorbeeld ook op basis van bijvoorbeeld geur of externe veiligheid.

* Een aanwezige merkt op dat hij het vreemd vindt dat de containerterminal in categorie 4 zit, terwijl een groot logistiek bedrijf hoger zit.

I. Vedder legt uit dat in welke categorie een groot logistiek bedrijf valt sterk afhankelijk is van de activiteiten die dat bedrijf heeft. Dit kan 3 zijn, maar bijvoorbeeld ook 4.2. Uit het nader onderzoek moet blijken of men in Vossenbergh West II categorie 5 zal toelaten.

* Gevraagd wordt of de containerterminal 24 uur per dag in bedrijf zal zijn.

M. Verhoef legt uit dat die van 7.00 uur tot 23.00 uur in bedrijf mag zijn. De boten die er 's nachts liggen, zullen 'walstroom' krijgen zodat de dieselmotoren uit kunnen. Ook in de plannen uit het verleden werd het eindtijdstip van 23.00 uur aangehouden. Deze tijden zijn vastgelegd in het contract met de exploitant.

* Over bouwhoogtes en eventuele uitzonderingen vraagt een van de aanwezigen of er op dit punt nog 'verrassingen' te wachten staan, bijvoorbeeld molentjes en torentjes en dergelijke.

M. Verhoef vertelt dat men zich daar beslist geen zorgen over hoeft te maken. Er komen zeker geen windmolens en dergelijke op Vossenbergh West II, omdat Defensie in de buurt van de Coca Cola-fabriek een hoog oriëntatiepunt heeft waar ze zich bij vliegverkeer op wil richten. Deze vliegzone dient vrij te blijven van hoge bebouwing.

R. Grassens (stedenbouwkundige, gemeente Tilburg) geeft aanvullend uitleg over de bouwhoogtes. In het gebied net ten noorden van het Wilhelminakanaal geldt een maximale bouwhoogte van 10 meter. Deze beperking is in het plan opgenomen om te voorkomen dat het uitzicht vanuit de woonwijk Reeshof in de toekomst zal worden bepaald door bedrijfsbebouwing. Op grotere afstand daarvan is het maximum 15 meter. In het midden is het maximaal 22 meter. Omdat de Burgemeester Letschertweg ter hoogte van het plangebied het Wilhelminakanaal zal kruisen over een brug, worden eisen gesteld aan de minimale bouwhoogte van die deel van het bedrijventerrein. Dit om te voorkomen dat men vanaf de Burgemeester Letschertweg op de daken van de industriële bebouwing kijkt.

Aangezien het wegdek van de brug op circa 8,5 meter boven maaiveld zal liggen, bedraagt de minimale bouwhoogte hier 12 meter, Als maximale bouwhoogte geldt voor de bedrijfsbebouwing 15 meter en voor de kantoorbebouwing 20 meter.

- * Nadere uitleg wordt gevraagd over de twee alternatieven en de manier waarop de woon- en leefsituatie zal worden beoordeeld.

W. Beex legt uit dat het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen in Reeshof en ook aan de noordzijde, in de Eindsestraat, aanvaardbaar moet zijn. De effecten van de twee varianten worden doorgerekend. Gestreefd wordt naar de meest acceptabele keuze voor omwonenden. Wanneer uit de onderzoeken naar voren komt dat de uitkomsten te hoog zijn, zal de keuze anders worden. De effecten van onder andere lucht, geluid, ecologie en hinder tijdens de aanleg worden meegenomen.

- * Een aanwezige merkt op dat variant B voor de omwonenden sowieso het meest aanvaardbaar lijkt.

W. Beex legt uit dat de gemeente niet zonder meer voor de meest aanvaardbare variant voor de omwonende gaat, er zal ook naar het economisch belang gekeken worden. De gemeente wil garanderen dat het, ondanks de toename van hinder, het niet onaanvaardbaar wordt. Het zal altijd om een balans gaan.

- * Opgemerkt wordt dat het eraan ligt welke bedrijven nú op de wachtlijst staan.

W. Beex vat samen dat men nu in het stadium van onderzoek zit. Later volgt een keuze in het bestemmingsplan.

- * Gevraagd wordt of de criteria en de toetsing openbaar zijn / aan welke normen wordt getoetst.

I. Vedder wijst erop dat er geen harde normen bestaan voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Met betrekking tot geluid gaat het om een bepaalde classificering, waarvoor een tabel (methode Miedema) wordt gebruikt. De woonkwaliteit wordt dan bijvoorbeeld geclassificeerd als "redelijk" of "matig". In het bestemmingsplan wordt afgewogen in hoeverre de situatie acceptabel is. Alle berekeningen zijn openbaar en in te zien in het MER en het bestemmingsplan.

- * Een bewoner merkt op dat theorie (wat van achter een bureau wordt toegekend) en praktijk (hoe bewoners die er wonen het beleven) 'redelijk' anders kan zijn. Hij wijst erop dat, de helikopters (volgens hem het meest irritante geluid in de Reeshof), die regelmatig overvliegen, opgeteld zouden moeten worden bij de geluidsbelasting die uit het onderzoek komt.

I. Vedder legt uit dat dit niet gebeurt, omdat het bij het geluid van scheepvaart, de weg en de industrie gaat om een dagelijks/voortdurend geluid. Het geluid van een helikopter is dat niet, deze vliegen incidenteel over.

- * Gevraagd wordt of er nog andere factoren, bijvoorbeeld de huidige gegadigden, een rol spelen bij de keuze voor variant A of B en of er gegadigden zijn in categorie 5.

M. Verhoef vertelt dat er op dit moment geen bedrijven in categorie 5 op de wachtlijst staan. De gemeente vindt dat men zich dient af te vragen of die hier gewenst zijn.

Naar aanleiding van een vraag over de afmetingen van de kavels wordt uitgelegd dat het in het noorden gaat om kavels van 3 tot 5 hectare. Daarbij wordt uitgelegd dat de grote bedrijven (vooral de grote logistieke dozen) niet persé in een hoge milieucategorie hoeven te vallen.

M. Verhoef legt desgevraagd uit dat in 1993 het bedrijf van Voest (staalrollen) wilde komen. Dit bedrijf, dat ver bovenaan in categorie 5 zit, wilde 20 hectare in optie nemen. Sony heeft circa 7 hectare. Fuji is het grootste bedrijf.

- * Gevraagd wordt wat er gebeurt als straks meer herrie en lichtoverlast wordt geconstateerd dan nu in theorie het geval is.

I. Vedder geeft aan dat dit niet kan gebeuren. Ze legt uit dat men bij de berekeningen uitgaat van de maximale invulling van het terrein, bovenaan de bandbreedte. In de praktijk zal het minder worden, hoeveel minder wordt pas duidelijk wanneer de kavels verkocht zijn. (In de praktijk zullen niet alle kavels maximaal worden ingevuld, er kan bijvoorbeeld een categorie 3 bedrijf komen op een kavel waar categorie 4 is toegestaan) Verder wordt bij de berekeningen geen rekening gehouden met afscherming door gebouwen, omdat nog niet bekend is waar die gaan komen en hoe hoog die worden. Daarnaast zullen de bedrijven in hun vergunning geluidsgrenswaarden opgelegd krijgen. Bedrijven zijn over het algemeen niet voortdurend op hun maximale capaciteit in werking zodat zij deze grenswaarden niet altijd maximaal zullen benutten. Mochten er ondanks al deze zaken overschrijdingen plaatsvinden, dan zijn er handhavingprocedures.

* Gevraagd wordt waarom er twee varianten zijn.

W. Beex legt uit dat de milieunormen voor bedrijven deels worden bepaald door milieuwetgeving en milieuvergunningen en deels door het bestemmingsplan (milieucategorieën). In het "oude bestemmingsplan uit 2008" waren er nog geen milieucategorieën op perceelsniveau opgenomen; de 2 varianten worden onderzocht in het MER. In het bestemmingsplan zullen de normen (milieucategorieën) voor het eerst worden vastgelegd. De zwaarste milieucategorieën zijn opgenomen in variant A. Als die niet onaanvaardbaar blijkt te zijn, zal daarna de bovengrens genormeerd worden.

* In reactie op een vraag naar het aantal vaarbewegingen (laden en lossen, keren en weggaan) wordt uitgelegd dat dit om 2 tot 3 schepen per dag zal gaan.

* Over de cumulatie wordt gevraagd of men verwacht dat de Noordwesttangent en de schepen een belangrijke rol zullen spelen bij de keuze tussen variant A en B. De vraagsteller vraagt met name naar de weg.

I. Vedder legt uit dat voor de weg onlangs een bestemmingsplan werd gemaakt en is vastgesteld. Daarbij zijn de effecten onderzocht. Ook die van de scheepvaart zijn voor het bestemmingsplan Wilhelminakanaal onderzocht. Al die gegevens worden in deze MER geïntegreerd. Ook wordt bijvoorbeeld nagegaan hoe de situatie over 10 jaar zal zijn als Vossenbergh West II niet wordt ontwikkeld. Het is dus niet zo dat de weg en de scheepvaart nú al bepalen of het variant A of B zal worden. Dit is nog niet bekend.

* Een aanwezige wijst op de woningen die gericht zijn op de Noordwesttangent.

I. Vedder geeft aan dat alle geluidsbronnen nagegaan worden.

* Gevraagd wordt naar de redenen waarom het zuidelijke stukje wordt meegenomen in het plan, en of dit in verband met eventuele geluids- en zichtafschermende maatregelen is.

M. Verhoef legt uit dat voor dit gedeelte nog het zeer oude bestemmingsplan uitbreidingsplan in hoofdzaken uit 1953 geldt. De bestemming voor dit gebied is 'grootschalige agrarische bedrijven'. Ook in het vorige plan is om die reden dit gebied opgenomen. Het is de bedoeling daar een goed inrichtingsplan voor te maken.

* Een vertegenwoordiger van de Bewonersvereniging 'Zeven Eilanden' vraagt of het mogelijk is in het noordwesten van de Reeshof een natuurgebied te maken en een geluidswal.

M. Verhoef legt uit dat - zoals bekend - met de bewonersvereniging overlegd gevoerd wordt over een inrichtingsplan voor dit gebied.

Desgevraagd legt M. Verhoef uit dat de containerstapelingshoogte maximaal 4 containers hoog mag zijn. Ze legt uit dat het aanleveren van een lichtplan, de openingstijden van de terminal, het leveren van walstroom aan boten in de nachturen en de maximale hoogte van het stapelen van containers in het beheer- en exploitatiecontract met de toekomstige exploitant zijn opgenomen. Het gaat om een kettingsbeding, dus wanneer een nieuwe exploitant zich aanmeldt, gelden die voorwaarden ook voor hem. De grond wordt in erfpacht uitgegeven.

- * Aangaande de procedure wordt gevraagd waarom alles gekoppeld is, en wat dit betekent bij een eventueel beroep bij de Raad van State.

Uitgelegd wordt dat een bestemmingsplanprocedure omvangrijk is. De wetgever geeft de mogelijkheid om procedures parallel aan elkaar te laten lopen in plaats van na elkaar. De gemeente wenst, in verband met de twee ondernemers, de procedure zo snel mogelijk te doorlopen.

Gevraagd wordt naar eventuele verschillen in de procedure als men de zaken zou loskoppelen, W. Beex legt uit dat nu ook de omgevingsvergunning meeloopt in de bestemmingsplanprocedure en dat die gelijktijdig met het bestemmingsplan en het MER ter inzage gelegd zal worden. Tegen een omgevingsvergunning kan men anders pas achteraf bezwaar indienen. Dit betekent ook dat, als men beroep instelt, dit beroep tegen alle drie de plannen is. In het beroep worden de drie zaken (omgevingsvergunningen, bestemmingplan en MER) gezien als één besluit.

- * Vanuit de zaal wordt opgemerkt dat de omgevingsvergunning in overeenstemming zal moeten zijn met het bestemmingsplan. Als dit op details niet gebeurt, is er het risico dat het MER en het bestemmingsplan vernietigd worden bij bezwaar tegen details van de omgevingsvergunning.

W. Beex antwoordt hierop bevestigend.

- * Een aanwezige vraagt wat de gemeente heeft meegenomen c.q. geleerd van de vernietigingverklaring van het eerdere bestemmingsplan.

M. Verhoef legt uit dat men in een bestemmingsplan niet kan regelen wat men in het milieuspoor gaat doen. Beide sporen moeten daarom gescheiden zijn, zuiver en simpel worden gehouden. Hierover denken diverse deskundigen met de gemeente mee.

Gevraagd naar de fietsbrug, vertelt M. Verhoef dat een fietsverbinding met de Voldijk is opgenomen in het bestemmingsplan Wilhelminakanaal. De aansluiting op deze fietsbrug over de Voldijk richting de gemeente Dongen wordt opgenomen in het bestemmingsplan Vossenbergh West II. Met inbreng van bewoners zijn randvoorwaarden opgesteld voor een vraagspecificatie om de brug te kunnen laten ontwerpen en uiteindelijk ook door de zelfde marktpartij te laten realiseren. De te ontwerpen brug zal onder het motto "sober en doelmatig" dienen te worden gebouwd.

De subsidie is beschikbaar. De fietsroute over het bedrijventerrein moet sociaal veilig zijn.

- * Gevraagd wordt waarom het fietspad niet langs de Noordwesttangent leidt. De fietsverbinding zal via de Voldijk van de Reeshof naar de Noordwesttangent gaan. De fietsverbindingen zijn er om de Reeshof (wonen) met Vossenbergh (werken) via een zo kort mogelijke route te verbinden. De tangent is een autoroute.

Iemand in de zaal meent dat eerst de verbreding van het kanaal en het weghalen van de sluizen gerealiseerd moeten worden, en dat dan pas de fietsbrug er komt.

De planning voor de fietsbrug is als volgt:

Eind augustus 2011 vraagspecificatie publiceren

Eind oktober 2011: einde aanbiddingstermijn

November 2011: beoordeling van ontwerpen door bewonerscommissie (50%) en gemeentelijk vormdeskundigen (50%)

December 2011 gunning

November 2012 oplevering van de brug (onder voorbehoud van onherroepelijk bestemmingsplan Vossenbergh West II)

De fietsbrug zal eerder gerealiseerd zijn dan de verbreding van het Wilhelminakanaal. De fietsbrug is niet gesitueerd in de werkruimte van de verbreding van het kanaal.

- * Opgemerkt wordt dat er veel leegstand is in Vossenbergh I. Gevraagd wordt of dat straks in Vossenbergh West II ook het geval zal zijn.

M. Verhoef legt uit dat de leegstand relatief is. Soms zet men via een bord een pand te huur om te zoeken naar betere huurders. In het onderzoek naar nut en noodzaak gaat men dit de

behoefte aan Vossenbergh West II stapsgewijs na. Wanneer een bedrijf uit wil breiden kijkt men bijvoorbeeld eerst of het bedrijf uit kan breiden op huidig terrein, voordat men overgaat tot verplaatsing en nieuwvestiging.

In reactie op vragen over de onderhandelingen met gegadigden voor Vossenbergh West II, legt M. Verhoef uit dat de gemeente bepaalde onderhandelingen tijdelijk heeft stopgezet omdat ze nu geen grond aan kan bieden lopende de bestemmingsplanprocedure.

- * Een aanwezige vindt dat de begrippen 'aanvaardbaar' en 'acceptabel' worden uitgerekt. Hij vindt dat er politieke keuzes moeten worden gemaakt. M. Verhoef vertelt dat de varianten aan de politiek zullen worden voorgelegd. Pas dan wordt een keuze gemaakt. Die keuze wordt door het gemeentebestuur gemaakt; ambtelijk zal advies worden uitgebracht.

8. Sluiting

De voorzitter zegt toe dat het verslag van deze bijeenkomst over twee à drie weken op internet zal staan.

Hierna sluit zij om 21.40 uur de vergadering.

Na afloop van deze bijeenkomst was er nog gelegenheid om individuele vragen te stellen aan de diverse aanwezige deskundigen van de gemeente.

Tilburg, 18 juli 2011