

	Commissie voor de milieu-energieaanspraak
ingekomen:	21 MAART 2008
nummer	1922 - 00
dossier	

**gemeente Tilburg**



**Notitie behandeling inspraakreacties en reacties overleginstanties concept-planMER en voorontwerp-bestemmingsplan Spoorzone/tervisielegging ontwerp-bestemmingsplan in het kader van de vaststellingsprocedure.**

**1. Inleiding.**

In deze notitie wordt aangegeven welke stappen er zijn gezet om het ontwerp-bestemmingsplan Spoorzone met daarin opgenomen het planMER op te stellen. Tevens wordt aangegeven welke aanpassingen naar aanleiding van de ingekomen inspraakreacties en reacties van de overleginstanties, alsmede welke ambtshalve wijzigingen zijn doorgevoerd ten opzichte van het voorontwerp-bestemmingsplan.

In de bijlage bij deze nota worden alle (inspraak)reacties weergegeven inclusief het collegestandpunt.

De stappen die zijn gezet zijn de volgende.

Op 17 april 2007 is door het college ingestemd met het starten van een planMERprocedure voor de ontwikkeling van het bestemmingsplan Spoorzone.

Direct na het collegebesluit van 17 april 2007 is via een openbare kennisgeving een ieder in de gelegenheid gesteld om reacties in te dienen op de concept-notitie Reikwijdte en detailniveau over de inhoud van het planMER. Voorts is een groot aantal overleginstanties, waaronder ook de commissie MER, geraadpleegd over de concept-notitie.

Er zijn diverse reacties ingekomen. In het merendeel van die reacties is aangegeven dat men kennis heeft genomen van de start van het planMER en verder het concept van dat planMER en het voorontwerp-bestemmingsplan afwacht. De provincie Noord-Brabant en de commissie MER hebben inhoudelijk gereageerd.

Op 10 juli 2007 heeft het college besloten tot vaststelling van de notitie Reikwijdte en detailniveau met oplegnotitie en tot het zo spoedig mogelijk opstellen van het concept-planMER en het voorontwerp-bestemmingsplan Spoorzone. Dit besluit is via de z.g. voorhangprocedure op de agenda geplaatst van de raadsie Fysiek van 10 september 2007.

Het concept-planMER en het voorontwerp-bestemmingsplan zijn door het college op 18 september 2007 in principe vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Ook is besloten om beide plannen aan te bieden aan de gebruikelijke overleginstanties w.o. de cie MER en de Provinciale Planologische Commissie (PPC) voor een reactie/advies.

De beide plandocumenten zijn via de z.g. voorhangprocedure behandeld in de vergadering van de raadsie Fysiek van 19 november 2007. De commissie heeft positief gereageerd op het planMER en het voorontwerp-bestemmingsplan.

Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft van 1 oktober tot en met 10 december 2007 ter inzage gelegen. Op 31 oktober 2007 is een inspraakbijeenkomst gehouden. Er zijn 5 schriftelijke inspraakreacties ingekomen.

Ook de reacties van de overleginstanties waaronder de commissie MER en de Directie ROH van de provincie Noord Brabant zijn binnen. Het advies van die directie betreft nog wel een concept-advies. Alle reacties worden hierna behandeld. Die hebben geleid tot een aanpassing van het voorontwerp-bestemmingsplan op een aantal onderdelen. Verder is ambtshalve nog een aantal wijzigingen doorgevoerd.

Het bestemmingsplan - met daarin opgenomen het planMER - is thans in ontwerp gereed en kan ter visie worden gelegd in het kader van de vaststellingsprocedure.

**2. Toezeggingen aan raadsie Fysiek en behandeling inspraakreacties en reacties overleginstanties.**

Zoals aangegeven zijn het concept-planMER en het voorontwerp-bestemmingsplan Spoorzone via de z.g. voorhangprocedure behandeld in de vergadering van de raadsie Fysiek van 19 november 2007. De commissie heeft positief gereageerd.

De volgende toezeggingen zijn gedaan:

- a. om de resultaten van het momenteel in uitvoering zijnde verkeersonderzoek o.m. gericht op de fietsbereikbaarheid, de locatie voor het busstation en de verkeerssituatie in de Gasthuisring voor te leggen aan de commissie Fysiek;
- b. om de suggestie vanuit de commissie om in het gebied ook levensloopbestendige woningen te realiseren in het vervolgtraject mee te nemen;
- c. om het door een aantal fracties afgegeven het signaal dat men pleit voor substantieel openbaar groen in dit gebied en geen 'postzegelparkjes' mee te nemen bij de verdere uitwerking.

Ad a.

Door het college is op 22 januari 2008 het principebesluit genomen over de verkeerstructuur en het busstation. Besloten is om het busstation te handhaven en op te waarderen op de locatie aan de Spoorlaan, deze principekeuze nader uit te werken en te onderbouwen en als definitief voorstel opnieuw voor te leggen. Met name de financiële gevolgen in investerings- en exploitatiesfeer dienen nader in beeld gebracht te worden. Overigens is al bij voorbereiding van de principekeuze de bereikbaarheid en lijnvoering betrokken (in studie van Goud Appel Coffeng. Met de gekozen verkeerstructuur wordt de bereikbaarheid van het busstation aan de Spoorlaan als toerijkend beoordeeld. Het collegebesluit zal worden besproken in de vergadering van de raadsie Fysiek van 10 maart 2008.

Ad b.

In het bestemmingsplan Spoorzone is aandacht besteed aan levensloopbestendige woningen. In dit verband wordt verwezen naar pag. 19 van de toelichting inzake product/programmawaliteit (minimaal 40 % levensloopbestendig/nultredenwoningen.

Ad c.

Bij vaststelling van het structuurplan heeft de raad expliciet uitgesproken dat bij de verdere uitwerking van de plannen in het plangebied Structuurplan Spoorzone 27.000 m<sup>2</sup> groen gerealiseerd wordt. Indien bovenstaande groenoppervlakten niet gerealiseerd worden wenst de raad tijdig geïnformeerd te worden. Bij verdere uitwerking van de plannen zijn de ambities uit het plan van het Atelier Rijksbouwmeester (ARBM) waaruit voornoemde 27.000 m<sup>2</sup> voortkomen nog onverkort van kracht. Groen zal een belangrijke drager worden van de belevingskwaliteit en leefbaarheid van het gebied. In de lijn van het plan van het ARBM zal er op diverse wijze sprake zijn van een groene inrichting: een substantiële groenvoorziening als schakel tussen het nieuwe plangebied en de wijk Theresia, groene binnenhoven van substantiële maat, groene begeleiding van looproutes en de Noordlaan, een groene/parkachtige setting rond te handhaven cultuurhistorisch erfgoed. Ook aanvullend kwaliteitsgroen in gevels en op daken wordt mede vanuit duurzaamheidsprincipes onderzocht. In het kader van de verdere stedenbouwkundige planontwikkeling zal ook een openbare ruimteplan worden gemaakt. Dit plan zal aan de raadsie Fysiek worden voorgelegd.

Er zijn inspraakreacties ingediend door:

- Real Estate Projectontwikkeling B.V. te IJsselstein samen met Van Wijnen Projectontwikkeling Zuid B.V.;
- Credo Integrale Planontwikkeling B.V. te Oosterbeek, mede namens Aannemersbedrijf Van de Ven B.V. te Tilburg;
- de heer H. van Valen en mevr. J. van Valen - Savenije te Tilburg;
- Bewoners Philips Vingboonsstraat en Jan Heijnsstraat te Tilburg;
- Belangengroep Spoorzone Theresia te Tilburg;

Voor wat betreft de inhoud en de uitgebreide behandeling van die inspraakreacties wordt verwezen naar de hierbijgaande notitie behandeling inspraakreacties.

Er zijn reacties ingediend door de volgende overleginstansies:

- ProRail te Eindhoven;
- NS Poort te Eindhoven;
- Commissie MER te Utrecht;
- Essent Netwerk B.V. te Vught;
- Waterschap De Dommel te Boxtel;
- Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving van de provincie Noord- Brabant.



Voor wat betreft de inhoud en de uitgebreide behandeling van de reacties van de overleginstans wordt verwezen naar de hierbijgaande notitie behandeling reacties overleginstans.

### **3. PlanMER bestemmingsplan Spoorzone.**

In het bestemmingsplan Spoorzone moet worden gemotiveerd hoe is omgegaan met de bevindingen in het planMER, de inspraakreacties op het planMER en de toetsing door de MER.

Van de ingekomen inspraakreacties heeft alleen de reactie van Belangengroep Spoorzone Theresia te Tilburg betrekking op het planMER. Die reactie leidt niet tot enige aanpassing van het planMER (zie Notitie behandeling inspraakreacties).

Verder is van belang het toetsingsadvies van de commissie MER. De commissie is van oordeel dat de essentiële informatie aanwezig is in het MER. Op abstract niveau is inzicht gegeven in de milieueffecten die met name veroorzaakt worden door het verkeer op het spoor en op de Noordlaan. Daarmee sluit de informatie aan bij het besluit dat nu genomen wordt.

De effecten van het (milieu)beleid van de gemeente Tilburg op het plangebied zijn duidelijk inzichtelijk gemaakt in het MER. De effecten op de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting zijn uitgedrukt in Gezondheidseffectscreening(GES)-scores. Hierdoor wordt niet alleen getoetst aan wettelijke normen en grenswaarden, maar wordt - ook voor effecten onder de wettelijke grenswaarde - een genuanceerd beeld gegeven van de effecten op de gezondheid. Bovendien zijn de effecten van de verschillende aspecten beter met elkaar te vergelijken.

De commissie had ook graag gezien dat er met GES-scores zou zijn gewerkt bij het aspect externe veiligheid. Dan had ook voor dit milieuaspect een genuanceerder beeld gegeven kunnen worden.

In de bijlage wordt het advies van de commissie MER uitgebreid behandeld, waarbij dan wordt ingegaan op GES-scores in relatie tot externe veiligheid. Ook zijn er op verzoek van de commissie aanvullende gegevens aangeleverd inzake de verkeerseffecten en de verkeersvarianten (alle varianten leiden tot acceptabele belastingen op de omliggende wegen - I/C-verhoudingen). Deze zijn toegevoegd aan het planMER.

Conclusie is dat het planMER met de dezerzijds nog aangeleverde aanvullende gegevens als toereikend wordt beschouwd voor het bestemmingsplan Spoorzone. Ten behoeve van de uitwerkingsplannen voor de diverse deelgebieden zal steeds een z.g. projectMERbeoordeling gaan plaatsvinden. 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 deellocatie in beeld zal worden gebracht.

Deze conclusie is opgenomen in de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan Spoorzone. Het planMER maakt ook onderdeel uit van die toelichting.

### **4. Ontwerp-bestemmingsplan.**

Het ontwerp-bestemmingsplan is ontwikkeld om een planologisch-juridisch kader tot stand te brengen voor een integrale herontwikkeling van het gebied Spoorzone en de bestendiging van het gevestigde voorkeursrecht. Dit voorkeursrecht vervalt namelijk als er niet vóór 16 maart 2008 een ontwerp-bestemmingsplan ter inzage is gelegd.

De ontwikkelingen van de Spoorzone hebben een looptijd tot ca 2020. Gezien dit lange ontwikkelings-traject en de gewenste differentiatie in functies dient het bestemmingsplan een zeer grote mate van flexibiliteit te bevatten. Geopteerd is dan ook voor het merendeel voor globale uit te werken bestemmingen. Een directe bestemming is opgenomen voor de thans bekende onmisbare ruimtelijke elementen, zoals de Noordlaan 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) ontstaat er bijtijds een titel voor bestendiging 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 bebouwings-indexen 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.

Het gekozen tracé voor de Noordlaan, waarbij vele belangen zijn afgewogen, impliceert dat de oudste hal van de NS-Werkplaats gesloopt zal worden. Het betreft een magazijn uit 1867 in de noordwestelijke hoek van de NS Werkplaats. Uit cultuurhistorisch en bouwhistorisch onderzoek is gebleken dat het pand een monumentale waarde heeft.

Reeds lang is echter gebleken dat behoud niet mogelijk zou zijn en wel om de volgende redenen.

Op de eerste plaats moest bij de keuze van het tracé van de Noordlaan rekening worden gehouden met het in aanbouw zijnde wooncomplex op het terrein van de Fraters aan de Gasthuisring/Fraterstraat.

Een tweede belangrijke factor is de breedte van het profiel van de Noordlaan gerelateerd aan de functies in het gebied en de verkeersafwikkeling daarvan.

Tot slot is de keuze van het tracé van de Noordlaan afgestemd op de herontwikkeling van het deelgebied NS Werkplaats, het behoud van de (andere) waardevolle gebouwen/objecten van de NS werkplaats in dat gebied als een ensemble en het uitgangspunt om het voetgangersdomein binnen dat deelgebied zo groot mogelijk te laten zijn.

In het voorontwerp-bestemmingsplan zijn op een aantal punten wijzigingen doorgevoerd.

Onderstaand wordt een opsomming gegeven van de belangrijkste aanpassingen, dit naar aanleiding van de inspraakreacties en de reacties van de overleginstanties. Verder worden de ambtshalve wenselijk geachte aanpassingen genoemd.

- **aanpassingen naar aanleiding van de inspraakreacties en de reacties van de overleginstanties.**

*Bebouwingshoogte deelgebied Ahold - bestemming Gemengd-1a (u), deelgebied Atelierstraat West - bestemming Gemengd-2b (u), deelgebied Atelierstraat Oost - bestemming Gemengd-2c (u) en deelgebied Besterd - bestemming Gemengd-2d (u).*

Volgens de plankaart van het voorontwerp-bestemmingsplan mag binnen dat deelgebied nu maximaal 20 meter hoog worden gebouwd en met vrijstelling tot 45 meter. Dit wordt in het ontwerp-bestemmingsplan losgelaten. De maximale toegestane bouwhoogte wordt thans 20 meter (zonder vrijstelling).

Op de plankaart wordt opgenomen dat in de eerste 10 meter - in het deelgebied Ahold - direct grenzend aan de achterzijde van de woonpercelen aan de Philips Vingboonsstraat tot maximaal 5 meter hoog gebouwd mag worden.

Ook ten aanzien van de deelgebieden Atelierstraat West, Atelierstraat Oost en Besterd wordt op de plankaart opgenomen dat de eerste 10 meter direct grenzend aan de achterzijde van de woonpercelen aan de Lange Nieuwstraat tot maximaal 5 meter hoog gebouwd mag worden.

*Ruimtereservering 4<sup>e</sup> spoor - deelgebied Zwijsen - bestemming Centrum-3b (u) en deelgebied Lochtstraat - bestemming Centrum-3c (u).*

Uit oogpunt van het openbaar vervoersbelang wordt in het bestemmingsplan opgenomen dat een strook grond van ca 4,5 meter grenzend aan het spoor onbebouwd moet blijven op locaties Zwijsen - bestemming Centrum-3b (u) en Lochtstraat - bestemming Centrum-3c (u). In de toekomst zal de fysieke ruimte voor een spooruitbreiding dan aanwezig zijn. Vervolgens zal binnen het dan bestaande planologische regime inclusief de beoordeling van de diverse milieuaspecten worden bezien of het vastleggen van die reservering met een passende bestemming mogelijk is.

*Bouwhoogte/ bebouwingsvlak deelgebied Spoorlaan Oost - bestemming Centrum-1b (u).*

De begrenzing van het bestemmingsvlak Centrum-1b (u) wordt aangepast. Aan de westzijde wordt het bestemmingsvlak ingekort om de stationskap voldoende "ruimte" te geven en om een krachtige zichtlijn vanaf de Spoorlaan op de te handhaven "glazen hal" van de NS-werkplaats open te houden. Aan de oostzijde wordt het bestemmingsvlak ingekort om een krachtige zichtlijn vanaf de Spoorlaan op de te handhaven koepelhal van de NS-werkplaats open te houden.



In het verlengde van de Willem II-sstraat wordt voorts een zichtlijn opgenomen van 10 meter, die bestemming Verkeer-verkeer en verblijf krijgt en waarbinnen de realisering van de Willem II-passage is voorzien.

Tot slot wordt de basishoogte van 5 meter - zijnde de minimale bouwhoogte - geschrapt. Alleen de maximale bebouwingshoogte van 20 meter wordt in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen en de mogelijkheid om via een vrijstelling tot 30 meter hoog te kunnen bouwen.

*Verkeersbestemming in relatie tot deelgebied transformatorstation Essent, Lange Nieuwstraat - deelgebied Overgang Binnenstad - Oud Noord - bestemming Centrum-2 (u).*

De in het voorontwerp opgenomen bestemming Verkeer-verkeer en verblijf wordt versmald over de gehele lengte van de Lange Nieuwstraat tot een het tracé van de Noordlaan. De daardoor vrijkomende strook wordt toegevoegd aan de bestemming Centrum-2 (u).

*Bouwhoogte deelgebied Lochtstraat - bestemming Centrum-3c (u) en deelgebied Zwijssen - bestemming Centrum-3b (u).*

De maximale bouwhoogte van 20 meter zonder vrijstelling blijft gehandhaafd, onder andere in verband met de bezonning vanwege de Noordlaan. Er wordt wel een vrijstellingsmogelijkheid voor bouwen tot maximaal 45 meter hoog opgenomen.

*Uitsluiten risicovolle inrichtingen in kader van externe veiligheid binnen alle bestemmingen.*

In de planvoorschriften wordt, conform de plantoelichting, opgenomen dat de vestiging van risicovolle inrichtingen uitgesloten is.

*Aanvulling bestemmingsomschrijvingen met voorzieningen t.b.v. waterhuishouding.*

Ter bescherming van deze voorzieningen zijn in de planvoorschriften - in de bestemmingsomschrijving van de diverse bestemmingen - voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, waaronder begrepen voorzieningen ten behoeve van waterinfiltratie worden opgenomen.

*Passages concreter in het bestemmingsplan opnemen - deelgebied Spoorlaan Oost - bestemming Centrum-1b (u) en bestemmingen Verkeer-railverkeer 1 en Verkeer-railverkeer 2 (u).*

Aangegeven is reeds dat binnen het deelgebied Spoorlaan Oost - direct in het verlengde van de Willem II straat - het bebouwingsvlak zal worden onderbroken over een breedte van circa 10 meter ten behoeve van een te realiseren passage. Die strook (en dus die passage) krijgt een verkeersbestemming.

Binnen de bestemming Verkeer-railverkeer 1 wordt opgenomen dat de passages westelijk en oostelijk van het station minimaal 10 meter breed moet zijn.

Binnen de bestemming Verkeer-railverkeer 2 (u) wordt opgenomen dat de passage door het station minimaal 15 meter breed moet zijn.

*Tracé Noordlaan/deelgebied Ahold - bestemming Gemengd-1a (u) en deelgebied Lochtstraat - bestemming Centrum-3c (u).*

Het tracé van de Noordlaan is gewijzigd ten opzichte van het voorontwerp-bestemmingsplan. De z.g. bajonetaansluiting is vervallen ter verkrijging van een beter stedenbouwkundig beeld en voor een betere verkeersdoorstroming.

De wijzigingsbevoegdheid die is opgenomen binnen de deelgebieden Ahold en Lochtstraat wordt gehandhaafd om enige flexibiliteit te houden met betrekking tot de exacte tracering van de Noordlaan binnen die deelgebieden.

*Vastleggen groenvoorziening. Deelgebied Overgang Binnenstad- Oud Noord - bestemming Centrum-2 (u).*

Ten aanzien van de gronden gelegen naast het Deprezgebouw aan de Lange Nieuwstraat wordt in het bestemmingsvlak Centrum-2 (u) vastgelegd dat die gronden gereserveerd worden voor de aanleg van een groenvoorziening, dit naar aanleiding van de wens vanuit de commissie Fysiek voor meer substantieel openbaar groen in het plangebied Spoorzone en geen 'postzegelparkjes'.

*Wijziging Staat van Bedrijfsactiviteiten t.b.v. bestaand transformatorstation Essent.*

Aan de Staat van Bedrijfsactiviteiten zal worden toegevoegd "SBI-code 40, Elektriciteitsdistributie-bedrijven met transformatorvermogen:: 100 - 200 MVA".

*Cultuurhistorie (te behouden bebouwing) en archeologie.*

In de bestemmingsomschrijvingen van de uit te werken bestemmingen wordt in zijn algemeenheid opgenomen: het behoud van mogelijk archeologische waarden. Bij de daadwerkelijk uitwerking zal vervolgens - indien de noodzaak daartoe blijkt - in het uitwerkingsplan de dubbelbestemming archeologisch waardevol gebied worden opgenomen.

Cultuurhistorisch waardevolle objecten zullen in het geval van een nog te bepalen monumentenstatus als zodanig in een uitwerkingsplan worden opgenomen, dit overeenkomstig de bestaande in het plan-gebied Spoorzone gelegen monumentale objecten.

*Waarborging ruimtelijke kwaliteit.*

In de uitwerkingsregels wordt opgenomen dat uitwerking zal plaatsvinden op basis van de in hoofdstuk 4 onderdeel 4.5 van de toelichting bedoelde - op te stellen en nog bestuurlijk vast te stellen - stedenbouwkundige leidraad (ambitiedocument) en het integraal plan voor het openbaar vervoerknooppunt.

*Functies ondergrondse bouwlagen deelgebied NS Werkplaats - bestemming Centrum-1a(u).*

De vrijstellingsmogelijkheid die is opgenomen voor het deelgebied NS Werkplaats binnen de bestemming Centrum-1a (u) voor ondergronds bouwen voor andere functies dan parkeren wordt beperkt tot de functies: detailhandel, zorg - en dienstverlening, kantoren, bedrijven en verkeer.

*Programma.*

Naar aanleiding van het door de provincie Noord Brabant gewenste inzicht in een globaal programma en in de plancapaciteit wordt het volgende in de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen:

Programma	Bruto vloeroppervlakte	Bandbreedten min	max	
Wonen	210.000 m2 (1.750 woningen)	155.000	260.000 m2 (2.150 woningen)	
Kantoren/creatieve bedrijven	85.000 m2	50.000 m2	120.000	
detailhandel	10.000 m2	10.000 m2	15.000	
Maatschappelijke/culturele doeleinden	45.000 m2	30.000 m2	60.000	
TOTAAL	350.000 m2	350.000 m2	350.000	

**Toelichting:**

In de woonvisie wordt de spoorzone getypeerd al een Centrum stedelijk Plus woonmilieu (kenmerken: hoge dichtheid, functiemenging, hoog voorzieningen niveau, centrale ligging in de stad en optimale (OV)-bereikbaarheid. Met deze kenmerken onderscheid de Spoorzone zich ten opzichte van de andere binnenstedelijke locaties als de Piushaven. Met een doorlooptijd van minimaal tot 2020 voor de Spoorzone betekent dit een plancapaciteit per jaar van taakstellend 150 woningen per jaar met een bandbreedte tussen en 110 woningen en 180 woningen per jaar. Dit sluit aan op de stedelijke woningbouwprogrammering als vastgesteld in de woonvisie.

Voor detailhandel is in de nota Ruimte voor detailhandel vastgesteld dat de hoofdwinkelfunctie voor Tilburg zich zal blijven concentreren rond het bestaande kernwinkelgebied, gelegen ten zuiden van het Spoor. In het plangebied wordt vooral gedacht aan gebiedsfunctieondersteunende detailhandel met als bijzondere locaties de OV-terminal, de noordzijde van de Spoorlaan, ter begeleiding van de op te waarderen boulevard en de buurtsteunfunctie op de locatie Ahold aan de Lochtstraat/Jan Heijnsstraat (thans AH-XL). Voor deze XL-supermarkt incl. de grotere winkels zal een nieuwe locatie gezocht worden passend binnen het detailhandelsbeleid teneinde op deze locatie een meer bij het stadcentrum passend stedelijk milieu te realiseren.



De nota ruimte voor Kantoren wordt voor de komende jaren een opname capaciteit van tussen 11.000 en 22.000 m<sup>2</sup> voorzien (mede op basis van historische opname van gemiddeld 22.000 m<sup>2</sup> de afgelopen jaren). De totale planvoorraad tot 2015 bedraagt ongeveer 300.000 m<sup>2</sup> bvo (harde en zachte planvoorraad). Uitgangspunt is de helft van het kantorenprogramma te faciliteren in de Spoorzone. Uitgevoerd onderzoek van Buck Consultants in het kader van het Transumo project (kennisproject Ministerie van EZ) geeft aan dat er sprake is van een evenwichtige kantoren markt wanneer verhouding aanbod en vraag ongeveer 1,5 bedraagt. De in het programma voorzien kantorenoppervlakte past binnen deze beleidsdoelstellingen (7.000 m<sup>2</sup> bvo per jaar binnen bandbreedten 4.200 m<sup>2</sup> bvo en 10.000 m<sup>2</sup> bvo per jaar).

De hoeveelheid kantoren zal in belangrijke mate afhankelijk zijn van het al dan niet realiseren van een Huis van de Stad (stadhuis met aanvullende voorzieningen)

Voor voorzieningen wordt aan een breed scala van voorzieningen gedacht, ter uitvoering van reeds in beleid voorziene dan wel levende initiatieven in de stad. Voor de publieksfuncties zullen met name de aanwezige monumentale gebouwen worden aangewend. Verder dient het uit te werken masterplan ook nieuwe initiatieven op te roepen, passend bij de missie van de stad op gebied van cultuur, kennis en onderwijs.

#### *Cultuurhistorie/archeologie.*

In de bestemmingsomschrijvingen van de uit te werken bestemmingen is in het ontwerp-bestemmingsplan in zijn algemeenheid opgenomen het behoud van mogelijk archeologische waarden. Bij de daadwerkelijk uitwerking zal vervolgens - indien de noodzaak daartoe blijkt - in het uitwerkingsplan de dubbelbestemming archeologisch waardevol gebied worden opgenomen.

Cultuurhistorisch waardevolle objecten zullen in het geval van een nog te bepalen monumentenstatus als zodanig in het betreffende uitwerkingsplan worden opgenomen, dit overeenkomstig de bestaande in het plangebied Spoorzone gelegen monumentale objecten.

#### **- overige ambtshalve wijzigingen.**

##### *Deelgebied NS Werkplaats - bestemming Centrum-1a (u).*

De grens tussen het deelgebied Zwijssen en het deelgebied NS werkplaats wordt opgeschoven en komt in het verlengde van de Fraterstraat te liggen. Hierdoor wordt het deelgebied NS Werkplaats vergroot. De maximale bouwhoogte in dit deelgebied wordt 20 meter en met vrijstelling tot 25 meter.

In dit deelgebied zijn voorts 4 zoeklocaties voor hogere bouwvolumes opgenomen:

- geheel aan de westzijde, bij de Fraterstraat, met een maximale bouwhoogte van 45 meter. Deze zoeklocatie loopt aan de noordzijde door aan de overzijde van de Noordlaan en aan de zuidzijde aan de overzijde van het spoor;
- bij het station met een maximale bouwhoogte van 100 meter;
- bij de Willem II straat met een maximale bouwhoogte van 70 meter;
- geheel aan de oostzijde nabij de Besterdring met een maximale bouwhoogte van 45 meter.

##### *Deelgebied Spoorlaan West Busstation - bestemming Centrum-1c(u).*

Aan de stationskant zal op maaiveld een op de plankaart aangegeven deelvlak onbebouwd moeten blijven met name om de stationskap voldoende ruimte te geven.

In het overige deel van de locatie wordt de mogelijkheid geboden om te bouwen boven en over het busstation. De maximale hoogte wordt hier 20 meter met vrijstelling tot 30 meter. Daarnaast is en blijft er sprake van een zoekgebied voor hoogbouw dat hier dan wel in hoogte beperkt is tot maximaal 45 meter.

##### *Deelgebied Overgang Binnenstad - Oud Noord - bestemming Centrum 2(u) en deelgebied MTS - bestemming Gemengd-2a (u).*

Zoals reeds aangegeven wordt naast het Deprezgebouw aan de Lange Nieuwstraat een deel van het deelgebied Overgang Binnenstad - Oud Noord - bestemmingsvlak Centrum-2 (u) gereserveerd door de aanleg van een groenvoorziening, dit naar aanleiding van de wens vanuit de commissie Fysiek voor meer substantieel openbaar groen in het plangebied Spoorzone en geen 'postzegelparkjes'.

Bij de uitwerking van de visie is er voor gekozen om een woonstraat te projecteren in noord-zuid-richting tussen de locatie MTS - bestemming Gemengd-2a (u) en de locatie Overgang Binnenstad - Oud Noord - bestemming Centrum-2 (u) gericht op de Buitenstraat. Die woonstraat is nu in westelijke

richting verschoven en is gericht op de toren van het voormalige kloostercomplex aan de Lange Nieuwstraat.

Dit alles heeft tot gevolg dat het deelgebied Overgang Binnenstad - Oud Noord - bestemmingsvlak Centrum-2 (u) wordt verkleind en een nieuw deelgebied wordt toegevoegd met de bestemming Gemengd-2<sup>e</sup> (u).

*Deelgebied Besterd - bestemming Gemengd-2d (u).*

Binnen het deelgebied is de mogelijkheid opgenomen voor hoogbouw tot een maximale bouwhoogte van 30 meter met vrijstelling.

*Overig.*

Er zullen meer bomen vervallen dan aanvankelijk voorzien op het nieuwe tracé van de Noordlaan. Bij de verdere uitwerking van de deelgebieden zal er per deelgebied een complete inventarisatie worden uitgevoerd van het bomenbestand, waarbij dan in geval van een mogelijk kap ook de compensatiemogelijkheden zullen worden aangegeven.

Het bestemmingsplan is met het doorvoeren van bovenstaande aanpassingen nu in ontwerp gereed en kan ter visie worden gelegd in het kader van de vaststellingsprocedure.

## **5. Financiële paragraaf.**

In het onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid zijn drie gebieden onderscheiden. Het betreft de volgende gebieden:

- A: Kerngebied. Het betreft het gebied rondom het station. De realisering van dit gebied is essentieel voor de ontwikkeling van het geheel en zal door de gemeente bij voorrang worden geëntameerd.
- B: De gebieden, die al gerealiseerd zijn en/of waar geen veranderingen in gebruik en bestemming (meer) plaatsvinden. Het betreft de ontwikkelingen van het Fraterterrein, Haestrechtkwartier en het pand Spoorlaan 21-29 (ten zuiden van het spoor en oostelijk van het station). Op deze gebieden wordt hieronder niet verder ingegaan, daar de uitvoerbaarheid hiervan uiteraard verzekerd is.
- C: Verscheidene deelplannen. Het betreft de resterende gebieden waar de bestemming wijzigt.

Gelet op het tijdstip waarop het bestemmingsplan gereed dient te zijn en de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 en de hierin opgenomen overgangsregeling is het niet mogelijk een grondexploitatieplan conform de nieuwe wet van kracht te laten worden. Het voornemen een grondexploitatieplan te doen vaststellen zodra de nieuwe WRO van toepassing zou worden is dus niet mogelijk. Een grondexploitatieplan kan pas worden opgesteld voor een plan dat na 1 juli 2008 in procedure wordt gebracht. Kostenverhaal zal zoveel mogelijk op grond van de huidige exploitatieverordening van de gemeente Tilburg plaatsvinden.

### **Economische uitvoerbaarheid van het kerngebied.**

De globale randvoorwaarden ten aanzien van bebouwingscapaciteiten maken een budgettair neutrale uitvoering ten opzichte van de eerdere projectbegroting in het kader van de Beleidsanalyse Grondexploitatie mogelijk.

De grondopbrengsten van commerciële functies zijn geraamd aan de hand van zich thans voordoende grondopbrengsten voor dit soort functies in het centrum van Tilburg.

Gezien de pioniersfunctie van een aantal functies voor nieuwe ontwikkelingen in de Spoorzone is te verwachten dat deze opbrengsten in het begin mogelijk iets lager liggen en later iets hoger. Daarmee is te verwachten dat de geraamde grondopbrengsten uiteindelijk haalbaar zijn. Voor de bijzondere openbare en bijzondere functies in het gebied zijn grondprijzen gehanteerd zoals deze in het grondprijzbesluit van de gemeente als richtprijs voor deze functies in uitbreidingsgebieden zijn aangegeven.

Bij de dekkingsmiddelen uit overheidsbijdragen is zo veel mogelijk aangesloten bij de al bekende en in aanvraag zijnde beschikkingen. Een uitzondering hierop vormt de bijdrage van de gemeente, welke beschikbaar is gesteld per valutadatum 1-1-2003. Dit bedrag is opgebouwd uit het beschikkingsbedrag (€ 35 mln.) en de omslagrente hierover tot 1-1-2006 zoals deze door de gemeente is toegepast.



De invloed van de rente- en inflatie-effecten is beperkt. Dit is mogelijk daar reeds toegezegde overheidsbijdragen voor een groot deel beschikbaar en/of inflatievast beschikbaar zijn gesteld. Daarnaast is ervan uitgegaan dat overige bijdragen gelijktijdig met de uitvoering van de werken beschikbaar zullen zijn.

Enige bijdragen in de ontwikkeling van het OV-knooppunt zijn nog onzeker. De ontwikkeling van de gewenste kwaliteit van het OV-knooppunt is dus nog afhankelijk van te verkrijgen bijdragen.

Ten aanzien van het spoor en de passages van het verkeer onder het spoor door zijn de volgende voorzieningen in de exploitatie opgenomen:

- een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Willem II straat,
- een verbreding van de onderdoorgang bij het treinstation, alsmede het openbaar maken van deze onderdoorgang
- de niet in de Cityring opgenomen kosten voor de noodzakelijke opwaardering van de kruising van de Ringbaan Oost met het spoor.

In het kerngebied bevinden zich enige monumentale gebouwen op het terrein van de voormalige werkplaats. In de berekeningen is ervan uitgegaan dat twee van deze gebouwen gebruikt worden voor openbare en bijzondere functies.

### **Economische uitvoerbaarheid van de deelplannen.**

In het bestemmingsplan is de economische uitvoerbaarheid weergegeven, zowel voor de gronden en werken in eigen exploitatie als voor de in particuliere exploitatie te ontwikkelen gronden.

Bij verkrijgen van alle opgenomen bijdragen van derden is sprake van een sluitende exploitatie. Voor een aantal benodigde externe bijdragen lopen de aanvraagprocedures nog, waarbij er ten dele al sprake is van principe toekenningen. Met Prorail wordt nog overleg gevoerd over een mogelijk hogere bijdrage. Voor een bijdrage in de bodemsanering wordt overleg gevoerd met VROM en de Stichting bodemsanering NS-gronden.

Voor het busstation zijn nog niet de financiële gevolgen van een mogelijk definitieve keuze voor het handhaven en opwaarderen van het busstation op de huidige locatie opgenomen. Dit principe besluit wordt eerste helft 2008 nader uitgewerkt, waarna na definitieve besluitvorming op dit punt de exploitatie aangepast wordt.

### **6. Voortgang planMER en bestemmingsplanprocedure.**

De raad draagt de eindverantwoordelijkheid voor zowel het opstellen en voor het vaststellen van het betreffende planMERplichtige plan - zijnde het bestemmingsplan Spoorzone - als het correct doorlopen van de planMERprocedure. Het college is verantwoordelijk voor het opstellen van het bestemmingsplan met bijhorende planMER, de voorbereidingsfase.

De volgende procedurestappen zijn nu nog in beeld met betrekking tot de verdeling van de verantwoordelijkheden:

- besluitvorming inzake inspraakreacties en reacties overleginstanties en t.v.l. ontwerp-bestemmingsplan met daarin opgenomen het planMER /aanmelding via voorhangprocedure - college;
- behandeling raadsie Fysiek/ - raadsie Fysiek;
- publicatie ontwerp-bestemmingsplan (mogelijkheid indiening zienswijzen) - college;
- raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Spoorzone met afhandeling van zienswijzen - college;
- agendering voor behandeling in raadsie Fysiek en besluitvorming raad/vaststelling bestemmingsplan Spoorzone - raadsie Fysiek en raad.

Aangegeven is dat de raadsie Fysiek via de z.g. voorhangprocedure wordt geraadpleegd over het ontwerp-besluit van het college inzake het ontwerp-bestemmingsplan Spoorzone met daarin opgenomen het planMER. In dat geval zou het gebruikelijk zijn dat eerst de behandeling in de raadsie wordt afgewacht en dat eventuele opmerkingen na terugkoppeling in het college nog zouden worden verwerkt in het ontwerp-bestemmingsplan en dat er daarna pas de tervisielegging zou gaan plaatsvinden. Echter vanwege de bestemming van het gevestigde voorkeursrecht vóór 16 maart 2008 dient het ontwerp-

bestemmingsplan voor die datum ter inzage te worden gelegd, wat betekent dat de publicatie in de Tilburgse Koerier en de Staatscourant van 13 maart 2008 dient te worden opgenomen. Zulks houdt in dat over het definitieve besluit van het college op basis van de terugkoppeling van de behandeling in de raadsie Fysiek geen aanpassingen kunnen plaatsvinden en dat de eventuele opmerkingen vanuit de raadsie Fysiek dan pas verwerkt zullen worden na de tervisielegging van het ontwerp-bestemmingsplan (als onderdeel van het raadsvoorstel tot vaststelling).

Het ontwerp-bestemmingsplan ligt gedurende 6 weken ter inzage met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen (schriftelijk en mondeling). Die zienswijzen kunnen ook direct betrekking hebben op het planMER. Worden er zienswijzen ingediend dan dient de raad het plan binnen 4 maanden vast te stellen. Worden er geen zienswijzen ingediend dan is die termijn 2 maanden.

#### **4. Collegebesluit van 19 februari 2008.**

Het college heeft besloten:

1. a. tot afdoening de inspraakreacties en de reacties van de overleginstanties, zoals aangegeven in de bij deze nota gevoegde notities;  
b. tot aanvulling c.q. aanpassing van het concept-planMER en het voorontwerp-bestemmingsplan Spoorzone (naar aanleiding van de ingekomen reacties en ambsthalve), zoals is aangegeven in deze nota;  
c. tot vaststelling van het ontwerp-bestemmingsplan Spoorzone met daarin opgenomen het planMER.
1. Dit ontwerpbesluit aan de raadscommissie Fysiek aan te bieden.
2. De tervisielegging van ontwerp-bestemmingsplan Spoorzone te publiceren op 13 maart 2007, vanwege het behoud van het gevestigde voorkeursrecht.
3. Een definitief besluit te nemen aan de hand van de terugkoppeling van de bespreking van het ontwerpbesluit in de raadscommissie Fysiek van 10 maart 2008, echter onder aantekening dat aanpassingen van het bestemmingsplan pas zullen worden doorgevoerd na de afloop van de tervisielegging van het ontwerp-bestemmingsplan in het kader van de vaststelling door de raad.
5. Insprekers en de overleginstanties schriftelijk op de hoogte stellen van het besluit.



## **Notitie behandeling inspraakreacties concept-planMER en voorontwerp-bestemmingsplan Spoorzone.**

- **inspraakreactie van Real Estate (REES) Projectontwikkeling B.V. te IJsselstein samen met Van Wijnen Projectontwikkeling Zuid B.V. te Waalwijk.**

### **Korte inhoud:**

REES Projectontwikkeling heeft grondposities verworven aan de Lochtstraat 4-16 met het oogmerk daar in goed overleg met de gemeente woningbouw in combinatie met andere functies te ontwikkelen en te realiseren. In dit verband is REES Projectontwikkeling een samenwerkingsverband aangegaan met Van Wijnen Projectontwikkeling Zuid BV.

#### 1. Stedenbouwkundig plan.

Tezamen met de ontwikkelaar van de Zwijssenlocatie (Credo/Van de Ven) en in overleg met de gemeente en het kwaliteitsteam heeft REES opdracht gegeven aan het stedenbouwkundig bureau Khandekar voor het opstellen van een integraal stedenbouwkundig plan voor de verschillende deelgebieden in het westelijke deel van de Spoorzone. Dit komt thans in het voorontwerp-bestemmingsplan niet terug. Er wordt alleen gesproken over deellocaties met ieder een eigenstandige ontwikkeling. REES is mening dat het stedenbouwkundig kader dat thans door Khandekar wordt vervaardigd in het bestemmingsplan (en in de voorschriften en uitwerkingsregels daarvan) genoemd en vertaald moet worden. Het stedenbouwkundig kader zal naar verwachting eind 2007 gereed zijn

#### 2. Pagina 23 - Bouwhoogte, Spoorzone West (C3).

De aangegeven gemiddelde bouwhoogte van 20 meter (op plankaart overigens minimum bouwhoogte genoemd) past niet bij de huidige planvorming door Khandekar. Aangezien tot op heden de plannen door zowel planteam (gemeente, ontwikkelaars en Khandekar) als het kwaliteitsteam positief zijn ontvangen en als juiste basis voor vervolg zijn bekrachtigd, zou het voorontwerpbestemmingsplan (plankaart, voorschriften en toelichting) hierop aangepast moeten worden. Het voorstel is om daarbij ook flexibiliteit op te nemen wat het doorsteken van de genoemde 45 meter grens betreft (uitbreiding zoekgebied) De huidige plannen van Khandekar pleiten voor hoogteaccenten op beperkte schaal. In het minste geval zou onder artikel 16 een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen moeten worden ten behoeve van deze hoogteaccenten. Acht het van belang dat de vrijheid en flexibiliteit voor hoogteaccenten blijft bestaan en niet per se wordt beperkt tot de thans opgenomen zoekgebieden.

Gelet op het stedenbouwkundig ritme van de reeds aanwezige hoogteaccenten en de op de plankaart opgenomen zoekgebieden, zou een zoekgebied op de locaties Lochtstraat en Hart van Brabantlaan aan de zijde van de St. Ceciliastraat logisch zijn.

#### 3. Pagina 50,51 - Externe Veiligheid.

In het kader van externe veiligheid is een beperking in bouwhoogte (tot 20 meter) opgenomen wat de ontwikkeling van direct aan het spoor gelegen kavels betreft. Terecht wordt daarbij gesteld dat de exacte inrichting en invulling nog niet bekend zijn. Daarom pleiten wij voor een nader onderzoek naar het effect van de huidige ontwikkelingen binnen Spoorzone-West op het groepsrisico (risicotoets). Vervolgens kan op basis hiervan bepaald worden op welke manier zaken als zelfredzaamheid en beheersmaatregelen zijn te optimaliseren. REES wil hierbij als ontwikkelaar haar verantwoordelijkheid nemen door samen met de gemeente en brandweer dit pakket van maatregelen te onderzoeken Met inachtneming van deze conclusies kan de gemeente vaststellen of de beoogde ontwikkeling maatschappelijk verantwoord is. De op de pagina's 50 en 51 opgenomen beperking van de bouwhoogte is in de visie van REES prematuur omdat hiermee vooruitgelopen wordt op het voorgestelde traject. Wij verzoeken u derhalve deze beperking te laten vervallen.

#### 4. Schema bestemmingsbepalingen.

Als bijlage bij het voorontwerpbestemmingsplan is een schema opgenomen waarin onder andere voor de voor REES relevante bestemming 'Centrum C3' een bestemmingsomschrijving en uitwer-

kingsregels zijn opgenomen. De uitwerkingsregels zoals de bebouwingsindex en het percentage onbenoemde ruimte kunnen onnodig beperkend zijn. Het stedenbouwkundig kader van Khandekar moet leidend zijn en de randvoorwaarden bepalen.

Verzocht wordt om bij het vaststellen van het ontwerp-bestemmingsplan rekening te houden met bovenstaande opmerkingen en het ontwerp-bestemmingsplan dienovereenkomstig aan te passen.

### **Standpunt college.**

Ad 1.

De opmerking dat Khandekar een integrale stedenbouwkundige studie voor Spoorzone-West maakt is juist. Ons college streeft er naar dat er geen speling mag zitten tussen de studie van Khandekar en het bestemmingsplan. Daarbij zijn wij echter van mening dat het bestemmingsplan nu een aantal hoofdlijnen vastlegt waarbinnen het plan Khandekar tot een samenhangende uitwerking kan komen.

Ad 2.

Voor "Spoorzone-West" voorzover gelegen tussen Jan Heijnsstraat en (het verlengde van de) Fraterstraat is met het oog op de stedenbouwkundige en programmatische ambities van de Spoorzone en met het oog op "wat passend geacht wordt binnen de schaal van Tilburg", in samenspraak met het Kwaliteitsteam Spoorzone gekozen voor de volgende samenhangende massaopbouw:

- basishoogte van 20 meter;
- plaatselijke hoogteaccenten van 45 meter, gemotiveerd door de stedenbouwkundige situatie;
- één hoogteaccent van 100 meter (Stadsheer) op de scharnier Hart van Brabantlaan/Cityring.

In aanvulling hierop is er voor gekozen om de zuidelijke bebouingswand langs de Hart van Brabantlaan/Spoorlaan 30 meter hoog te maken in plaats van 20 meter. Dit is gemotiveerd door het stedenbouwkundige belang van deze toegang tot zowel de Binnenstad als de Spoorzone en door het brede profiel ter plaatse. Een dergelijke ophoging van de basishoogte van 20 naar 30 meter wordt in ieder geval elders in dit deel van "Spoorzone-West" niet voorzien.

Voorgesteld wordt om vast te houden aan bovenstaande samenhangende massaopbouw in "Spoorzone-West" en derhalve niet in te stemmen met de door Real Estate (REES) Projectontwikkeling B.V. voorgestelde hogere bouwhoogtes op met name de locaties Lochtstraat - bestemming C-3c (u) (Lochtstraat) en de locatie Zwijssen - bestemming C-3b (u).

De inspraakreactie van komt mede voort uit een plantechische onvolkomenheid: de plankkaart van het voorontwerp-bestemmingsplan geeft minimale bouwhoogtes en maximale bouwhoogtes met vrijstelling aan. Dit blijkt verwarrend omdat zo niet duidelijk is wat de maximale hoogtes zonder vrijstelling zijn. Om dit op te lossen en omdat er geen vrees bestaat voor te lage bouwhoogtes, wordt voorgesteld op het punt van de bouwhoogtes de plankkaart aan te passen en in plaats van de minimale bouwhoogtes de maximale bouwhoogtes (ook zonder vrijstelling) aan te geven.

Ad 3.

In de planMER Spoorzone zijn reeds meerdere scenario's doorgerekend om te analyseren hoe het groepsrisico zich verhoudt tot de extra personendichtheid die de voorgenomen plannen mogelijk maken. Gekozen is voor een variant waarbij eisen gesteld worden aan de hoogte van de bebouwing voor de diverse bouwvlakken om zo de hoogte van het groepsrisico acceptabel te houden. Het nader onderzoek dat voorgesteld wordt door REES Projectontwikkeling B.V. is daarmee reeds uitgevoerd in het kader van het planMER. Gezien de effecten van een mogelijke calamiteit met brandbare gassen en de zorgvuldige analyse van diverse alternatieven en het daarbij horende groepsrisico in het planMER achten wij het niet raadzaam hogere bouwhoogtes toe te staan dan de reeds aangegeven 20 meter.

Ad 4.

Wij zijn van mening dat de door REES Projectontwikkeling B.V. genoemde uitwerkingsregels geen zwaarwegende beperking opleveren vormen voor een goede en haalbare invulling van de bedoelde deelgebieden. Daarom worden deze uitwerkingsregels gehandhaafd.

- **inspraakreactie van Credo Integrale Planontwikkeling B.V. te Oosterbeek, mede namens Aannemersbedrijf Van de Ven B.V. te Tilburg.**



**Korte inhoud:**

De inspraakreactie van Credo is nagenoeg gelijk aan de inspraakreactie van Real Estate (REES) Projectontwikkeling B.V. te IJsselstein.

**Standpunt college.**

Verwezen wordt naar het standpunt van ons college bij de inspraakreactie van Real Estate (REES) Projectontwikkeling B.V. te IJsselstein.

**- inspraakreactie van de heer H. van Valen en mevr. J. van Valen-Savenije te Tilburg.**

**Korte inhoud:**

Insprekers zijn eigenaar van de aan de Fraterstraat 1 gelegen percelen/panden, kadastraal bekend gemeente Tilburg, sectie N, nummers 15289, 15290, 15428 en 19200.

Uit het ter visie liggende plan heeft men opgemaakt dat het de bedoeling is dat die percelen de bestemming "Gemengde Doeleinden 1 b" zullen krijgen. Met die bestemming en dan met name de functie wonen, kan men zich verenigen. Begrijpt men de momenteel ter visie liggende stukken echter goed, dan zal er, omdat er geen bouwvlak is ingetekend op hun percelen echter niet voor woondoeleinden ge/verbouwd mogen worden. Daarmee kunnen insprekers zich niet verenigen.

Derhalve verzoekt men om het voorontwerp-bestemmingsplan, althans voor zover dat de aan de Fraterstraat 1 gelegen percelen betreft, zodanig te wijzigen dat die percelen ook daadwerkelijk voor woondoeleinden kunnen worden benut en dus óók mogen worden bebouwd.

**Standpunt college.**

In de planvorming ten aanzien van de nieuwbouw van het Fraterhuis aan de Gasthuisring is rekening gehouden met de verwerving van de voormalige percelen van Rojans - thans in eigendom bij insprekers - en om deze vervolgens te betrekken bij de locatie van het Fraterhuis. Die percelen zouden dan worden benut voor de aanleg van parkeervoorzieningen en groen. Op deze wijze behoeft de huidige tuin behorende bij het Fraterhuis niet of nauwelijks voor parkeren te worden aangetast.

Een en ander is zo ook uitdrukkelijk opgenomen in de in 2001 vastgestelde richtlijnen en de daarna vastgesteld ruimtelijke onderbouwing voor de te voeren vrijstellingsprocedure op grond van artikel 19 van de WRO.

Die lijn volgend zijn binnen de bestemming Wonen die in het voorontwerp-bestemmingsplan Spoorzone is gelegd op de locatie van het Fraterhuis ook de percelen van insprekers opgenomen, echter zonder enige bebouwingsmogelijkheid. Dit is ook logisch omdat op die percelen, zoals is gesteld, alleen de aanleg van parkeer - en groenvoorzieningen zijn gedacht.

**- inspraakreactie van 74-tal bewoners Philips Vingboonsstraat en Jan Heijnsstraat te Tilburg.**

**Korte inhoud:**

De gemeente Tilburg is voornemens om het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone definitief te maken. In principe is dit een goede zaak met betrekking tot het upgraden van verschillende verwaarloosde - en braakliggende terreinen in en nabij de wijk. Toch stelt men vraagtekens bij enkele plannen die een nadelige invloed kunnen hebben op het woongenot in onze buurt. Voor de bewoners is het gebied van de Albert Heijn (AH) inclusief parkeerplaats van belang (bestemming GD(u), 4 zone Cb). Met name hebben wij bezwaar tegen de volgende, in het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone, opgenomen onderdelen:

**a. Bebouwingshoogte.**

Bepalende elementen voor toekomstige bebouwing op deze locatie zijn de positie tussen de laagbouw in de woonbuurt en de nieuwe grootschalige ontwikkeling van de Spoorzone, waardoor bij uitwerking het verschil in schaal de mogelijkheden van de locatie zal bepalen, maximale hoogte ter plaatse van de AH tot 12m (nu ca., 7m hoog ter plaatse van Philips Vingboonsstraat) en minimale

hoogte van 20m ( $\pm$  7 verdiepingen) tot maximale hoogte van 45m ( $\pm$ 15 verdiepingen) op het huidige parkeerterrein.

Bezwaar richt zich met name op het verlies van privacy, minder bezonning en het ruimtelijk visueel zicht vanuit de woningen. Tijdens de inspraakavond is aangegeven dat de bouwhoogten van de gestapeide nieuwbouw door middel van 'overgangszones' aflopend richting bestaande bebouwing worden geleid. Er wordt gesuggereerd dat het AH terrein een overgangszone is, maar op de plankaart is af te lezen dat de maximale bouwhoogte gelijk is aan die van de stedelijke zones. De tekening strookt dus niet met de tekst in het voorontwerp bestemmingsplan: Citaat (blz.,50): "De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 12 meter in zone 2 en 20 meter in zone 4. "

Het voorstel van insprekers heeft betrekking op de vermindering van de bebouwingshoogte van het gehele AH-terrein (bestemming GD l(u), 4 zone Cb) tot maximaal 9 meter met behoud van bebouwingsindex van 2 en 35% onbebouwde grond.

Een andere acceptabele mogelijkheid is dat aangrenzend aan de woningen aan de Philips Vingboonsstraat laagbouw wordt gerealiseerd en dat aan het achterliggende pad van de bovengenoemde woningen garages worden gecreëerd.

#### b. Verkeer.

Door het realiseren van een nieuwe 'Noordlaan' (nieuwe brede oostwestverbinding tussen het spoor en de Lange Nieuwstraat en de Lochtstraat; eenrichtingverkeer) en invoering van eenrichtingverkeer op de Spoorlaan, blijft de omgeving, met name de Philips Vingboonsstraat en de Lange Nieuwstraat, last houden van sluipverkeer. Daarnaast krijgt de Jan Heijnsstraat vanwege de aansluiting op de 'Noordlaan' een grotere verkeersbelasting, terwijl de ontsluitingswegen (rotonde Philips Vingboonsstraat e.v.) niet worden aangepast. Vooral nog wordt aangegeven dat het plangebied zwaar wordt belast door verkeerslawaaï en nergens kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

#### c. Parkeren.

Het parkeren in de buurt wordt door het voorzien van nieuwe functies nog krappere, terwijl dit probleem nu al aanwezig is. Momenteel is in het bestemmingsplan geen rekening gehouden met parkeervoorzieningen voor de omringende omgeving, terwijl het gebied zo'n 40 ha omvat. Daarnaast werd tijdens de inspraakavond aangegeven dat verwacht wordt dat betaald parkeren en/of parkeervergunningen ingevoerd gaat/gaan worden. Het voorstel van insprekers is om ruime parkeervoorzieningen voor omringende bebouwing in de plannen met betrekking tot de spoorzone op te nemen (parkeernorm).

#### d. Sociale veiligheid.

Tijdens de inspraakbijeenkomst is aangegeven dat het politiekeurmerk op de omgeving van toepassing zal worden. Vooruitlopend willen men graag weten wat de visie is van de gemeente Tiiburg ten aanzien van de veiligheid in relatie tot de bestaande omringende bebouwing en openbare ruimten. Het verbaast insprekers dat het plangebied, (bestemming GD l(u), zone Cb) liggend buiten de binnen/cityring, naar aanleiding van het Masterplan 'Binnenstad totaal' van december 2003, bij 'de binnenstad' wordt toegevoegd. Dit betekent dat voor dit gebied ook een grootschalige verstedelijkingszone van bovenstedelijke functies geldt, zoals woningverdichting (meer woningen op m<sup>2</sup>), bebouwingshoogten, verkeer- en parkeerbeleid, en overige functies worden toebedeeld met de daaraan verbonden consequenties voor de huidige bewoners.

Verzocht wordt dringend om, met name de reeds aangegeven onderdelen zoals in de inspraakreactie omschreven, nader te beschouwen en aanpassingen te doen betreffende:

- bebouwingshoogte: maximaliseren van de bebouwingshoogte tot 9 meter met een maximale hoogte naar aangrenzende bestaande bebouwing van 6m;
- woningverdichting: aanhouden van een bebouwingsindex van 2 en 35% onbebouwde grond in relatie tot bebouwinghoogte;
- verkeer: het probleem ten aanzien van het sluipverkeer (lieft op adequate wijze preventief oplossen);
- parkeren: de huidige parkeerproblematiek rondom het plangebied (en niet alleen in het centrum); Men stelt zich voor dat het college van B&W dit punt meeneemt in de planvorming en niet afwentelt op de omgeving; de bovengenoemde optie met betrekking tot het creëren van garages serieus meeneemt in de plannen.



Tot slot, gezien de enorme invloed die de plannen op het woongenot zullen hebben, alsmede de te verwachten waardedaling van de woningen, maakt men zich grote zorgen over de voorgenomen plannen. Verzocht wordt dan ook om insprekers nauw bij de verdere ontwikkelingen te betrekken. Zij stellen het zeer op prijs indien zij worden uitgenodigd om hun bezwaarschrift mondeling toe te lichten tijdens een hoorzitting in aanwezigheid van de verantwoordelijke wethouder.

**Standpunt college.**

Ad a.

Om binnen de locatie AH - bestemming GD-1a (u) een bij de Spoorzone behorende ontwikkeling en verdichting te kunnen realiseren die tevens verantwoord is in relatie tot de aanliggende woonbuurt(en), wordt vastgehouden aan de in het bestemmingsplan vastgelegde maximale bouwhoogtes, te weten 20 meter ter plaatse van het huidige parkeerterrein en 12 meter op de overige gronden. Hierbij worden de volgende twee kanttekeningen geplaatst:

- in het actuele stedenbouwkundige concept-/planvorming voor de Spoorzone is het niet gewenst om in het bestemmingsvlak GD-1a (u) hoger dan 20 meter te bouwen. Derhalve wordt de vrijstellingsmogelijkheid voor de realisering van bebouwingsaccenten tot een hoogte van 45 meter ter plaatse van het huidige parkeerterrein te laten vervallen. Hiermee wordt voor een belangrijk deel tegemoet gekomen aan de bezwaren van de bewoners.
- van de bouwhoogte van maximaal 12 meter op de gronden direct achter de perceelsgrens van de woningen in de Philips Vingboonsstraat wordt afgezien. Hier wordt een "overgangsstrook" projecteerd van 10 meter breed waarin slechts (bij-) gebouwen zijn toegestaan met een maximale bouwhoogte van 5 meter.

Deze oplossing is in het ontwerp-bestemmingsplan ook elders in het plangebied doorgevoerd, daar waar er direct op bestaande kleinschalige bebouwing wordt aangesloten (Lange Nieuwstraat).

Ad b.

De aanleg van de Noordlaan moet juist voorkomen dat er geen extra sluipverkeer gaat ontstaan in het gebied ten noorden van de Spoorzone. Hiertoe is een zodanig ontsluitingsprincipe gekozen welke als voorkeursvariant is opgenomen in het planMER. Het deel tussen de Gasthuisring en de Besterdring wordt tweerichtingsverkeer en het deel van de Noordlaan tussen de Gasthuisring en de Jan Heijnsstraat wordt éénrichting van oost naar west.

Deze rijrichting is met name gekozen om te voorkomen dat het verkeer met bestemming spoorzone gebruik gaat maken van de Waterhoefstraat-Jan Heijnsstraat. De aanrijrichting wordt hierdoor verlegd naar de Hart v. Brabantlaan en de Gasthuisring wat juist de bedoeling is. Vanuit het westen is de Hart v. Brabantlaan de toegangsweg naar het centrum en dus ook naar de spoorzone. Door maatregelen op de aansluiting van de noordlaan op de Jan Heijnsstraat-St. Ceciliastraat is het straks niet mogelijk vanaf de noordlaan rechtsaf te slaan richting Jan Heijnsstraat. Men zal moeten doorrijden naar de Hart v. Brabantlaan om via die route de stad uit te rijden. De noordzuid-verbinding tussen de Hart v. Brabantlaan en de Jan Heijnsstraat blijft wel mogelijk. Door deze maatregelen wordt voorkomen dat de Jan Heijnsstraat, de Philips Vingboonsstraat en de Lange Nieuwstraat extra wordt belast met bestemmingsverkeer spoorzone.

Als de Noordlaan is aangelegd gaat de tegenrichting van de spoorlaan eruit. Door extra capaciteit op de Noordlaan zelf (twee rijstroken van oost naar west) wordt voorkomen dat er vanuit het oosten extra verkeersdruk komt op de Lange Nieuwstraat en de Besterdring.

De hoofdopzet van de ontsluitingsstructuur is hiermee vastgelegd. Wat er verder nog gaat gebeuren is een nader onderzoek naar de gevolgen van deze keuze voor de afzonderlijke straten ten noorden van de spoorzone. Daarbij komen voorstellen aan bod zoals het al of niet wijzigen van de rijrichting in de Gasthuisring. In samenspraak met de bewoners worden deze voorstellen besproken en zullen passende maatregelen worden voorgesteld om te voorkomen dat de omliggende woonbuurten last gaan krijgen van extra verkeer.

Ad c.

Het gebied Spoorzone moet in zijn eigen parkeerbehoefte voorzien. Er mag geen extra parkeerdruk in de woonbuurten ontstaan als gevolg van de ontwikkelingen in de spoorzone.

In de planuitwerking worden zoveel mogelijk ondergrondse parkeervoorzieningen gerealiseerd.

Bij de berekening van de parkeerbehoefte wordt rekening gehouden met de nieuwe opgehoogde parkeernormen t.a.v. wonen. Er wordt rekening gehouden met de nu al bestaande parkeerdruk in de

aangrenzende woonbuurt. Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan wordt dit inzichtelijk gemaakt. Het al of niet invoeren van betaald parkeren is in samenspraak met de bewoners mogelijk.

Ad d.

In dit stadium van de planontwikkeling - globaal bestemmingsplan met uitwerkingen voor de deelgebieden - kan slechts worden volstaan met de uitdrukkelijke toezegging dat het Politiekeurmerk Veilig Wonen zal worden gehanteerd. Dit is ook een leidraad voor de stedenbouwkundige invulling.

Tot slot wordt nog opgemerkt dat betreffende insprekers ambtelijk zullen worden uitgenodigd voor nader overleg over hun inspraakreactie en het standpunt hierop van het college. Tevens zal onderwerp van gesprek zijn de wijze waarop insprekers en overige omwonenden van de Bouwmeesterbuurt nader betrokken zullen worden bij de verdere planvorming, in lijn met het al lopende constructieve overleg met ondermeer de buurt Theresia.

#### - **inspraakreactie van Belangengroep Spoorzone Theresia te Tilburg (gericht aan raadsie Fysiek).**

##### **Korte inhoud:**

Onlangs heeft de Belangengroep Spoorzone Theresia (BST) het boekwerk Theresia & de Spoorzone: een nieuwe wijk, aangeboden. Daar vraagt zij in dit kader bijzondere aandacht voor. Voor haar is de Spoorzone, dat een kwetsbaar en oud-industrieel gebied is, een nieuw en belangrijk stuk wijk, waarin de wijk/woonfuncties en de centrumfuncties elkaar tegenkomen. Daarom wil men als bewoners, dat alle plannen, die daarmee samenhangen een zorgvuldige kritische benadering behoeven. Men hanteert als bewoners aangeboden boekwerk als criterium en kritische toetssteen voor de uiteindelijke plannen. Verzocht wordt met meer dan gewone aandacht de standpunten en ideeën in dit boekwerk, dat tot stand is gekomen na vele wijkdiscussies, te nemen en te omarmen als het bewonersspoorboekje.

##### **1. Concept-planMER Spoorzone.**

In het algemeen heeft de BST geen doorslaggevende bezwaarpunten op het concept planMER, waarbij zij er wel van uitgaat dat het planMER is uitgevoerd volgens de wettelijke (milieu-)regelgeving in deze. Echter men heeft wel een viertal opmerkingen bij het concept-plan:

a. De samenhang en de wisselwerking tussen het conceptplan MER en het voorontwerp- bestemmingsplan Spoorzone.

Men vraagt zich af, gezien het feit, dat het een grootschalig en langlopend project is, indien de ontwikkelingen zodanig zijn, dat de plannen anders ( en beter) - door voortschrijdend inzicht - worden dan voorzien (zie bestemmingsplan) of het planMER voldoende diepgang heeft en niet moet worden overgedaan? Men denkt hierbij aan b.v. groenvoorzieningen op ander plaatsen of grondgebonden woningen op andere bestemmingsplekken dan het voorontwerp bestemmingsplan aangeeft.

b. Men is als BST sterk voorstander van de aanleg van de Noordlaan, conform het structuurplan Spoorzone. Dus **variant 1**. Zoals ook in haar bewonersspoorboekje is vermeld, wordt er om verkeersbelastende ( kosten-)redenen voor gepleit het centrale busstation aan de zuidzijde te laten en de Noordlaan niet in te korten. Wel vraagt men dat er voldoende ruimte wordt gecreëerd tussen het Spoor en de Noordlaan vanwege de geluids- en milieueffecten in relatie tot het wonen in de Theresiawijk en aan de noordzijde van de Noordlaan.

c. Par.4.8, pag 51 van het planMER.

In relatie tot de ontwikkeling van de Spoorzone en het groepsrisico wil men met klem, vragen aan de raad om meer dan gewone druk te zetten op het stopzetten van **gevaarlijke treintransporten**, zoals de chloortransporten, dit met het oog op par.4.8, groeprisico, dit voor de (toekomstige) bewoners en de mogelijkheid een goed publieksvriendelijk Program te kunnen ontwikkelen. De rampen, die kunnen gebeuren met deze soort transporten, hebben volgens de BST een groter bereik dan de 30 meter (afstand spoorrail – nieuwe projecten), die het planMER voorschrijft.

d. Bereikbaarheid fiets pag. 62.



In het plan Sernet fietsroutes wordt ook de fietsroute langs de Noordlaan opgenomen. Men vraagt om een vrijliggend fietspad in beide richtingen op te nemen aan de noordzijde van de Noorderlaan, dit om o.a. de veiligheid van de fietsers en de bereikbaarheid van de wijk Theresia te verbeteren. Daarbij gaat men er wel vanuit, dat het Centraal Station (- noordzijde) per fiets veilig vanuit de wijk te bereiken is en ook, dat er een brede stationsonderdoorgang ( 2 x 20 meter ) voor fietsers komt. Deze bereikbaarheid geldt ook voor de geplande fietstunnel, die gepland is ter hoogte van de Willem2 straat.

## 2. Voorontwerp Bestemmingsplan Spoorzone;

a. De Belangengroep Spoorzone Theresia is blij met de gemaakte keuze het gebied, wat betreft de ontwikkeling van het bestemmingsplan, te splitsen in deelgebieden. Ook is men ingenomen met de voorgenomen bestemmingen "**Centrum**" en "**Gemengd**".

b. Voor de BST is een kritisch punt de keuze voor "**Cultuur**" als **aanjager** voor de toekomstige ontwikkelingen. Daarbinnen ziet men als centrumfunctie de coöperatieve opzet van een breed Studium Generale aanbod en een **geavanceerd studie-informatiepunt/loket** voor de gehele regio. Immers Tilburg is onderwijsstad nr.1 met zijn vele studenten ( Brabantstad) en voor deze groep zou de Spoorzone een uitstekend gebied ( Transfer- en vervoersknooppunt) zijn om de gemeenschappelijke hoogwaardige studie-studentenvoorzieningen te concentreren.

c. Een **kritische succesfactor** is de **leefbaarheid, levendigheid en veiligheid** in het gebied. Daarbij hoort bedrijvigheid en leefbaarheid in het gebied gekoppeld te zijn aan sociale veiligheid. Men denkt daarbij aan een goede mix van dag- en avondactiviteiten ( 7x24 uur) in een prettig verblijfgebied. Laat b.v. de Noordlaan (Burgemeester Brokxlaan) aansluiten op een aantrekkelijk **Johan Stekelenburgplein** op de hoogte van de nieuwe onderdoorgang naar de Willem II straat. Op dit groen aan te leggen plein kunnen dan de bovengenoemde activiteiten plaatsvinden.

d. De BST gaat voor het eerst genoemde alternatief. De ligging van het busstation aan de zuidzijde met vanuit het oosten de aanrijroute over de volledig aangelegde Noordlaan. Tilburg verdient het als zesde stad van het land een **volwaardig openbaar vervoersknooppunt** te zijn.

### **Standpunt college.**

Ad 1a.

Ten behoeve van de uitwerkingsplannen voor de diverse deelgebieden zal steeds een projectMERbeoordeling gaan plaatsvinden. Die beoordeling zal mogelijk leiden tot het opstellen van een project-MER, waarbij dan de meest actuele situatie (en milieueffecten) voor die deellocatie in beeld zal worden gebracht.

Ad 1b.

Met betrekking tot geluid (spoorweg - en wegverkeerslawaai), maar ook andere milieueffecten, zoals bijvoorbeeld luchtkwaliteit en externe veiligheid, zijn wij gehouden aan wettelijke normen. Bij realisering van op dat punt "gevoelige" bebouwing zal er mogelijk nog nader onderzoek moeten worden verricht als onderdeel van de uitwerkingsplannen.

Voor wat betreft de situering van de Noordlaan in relatie tot de bestaande woonbouw in de wijk Theresia blijkt uit het opgestelde akoestisch onderzoek dat er geen sprake zal zijn van een overschrijding van de grenswaarden ten opzichte van die bestaande bebouwing.

Ad 1c.

Wij onderschrijven de zorg van de Belangengroep aangaande het transport van gevaarlijke stoffen door Tilburg. Het stopzetten van het transport van gevaarlijke stoffen is niet op korte termijn te realiseren. Door de ingebruikname van de Betuweroute zal het transport van gevaarlijke stoffen over bijvoorbeeld de brabantroute wel afnemen. Tevens wordt onderzocht of het transport van gevaarlijke stoffen wellicht vaker door ondergrondse leidingen of via de binnenvaart gefaciliteerd kan worden. De opmerking over het chloortransport is onjuist. Er zijn duidelijke afspraken, waardoor er geen transport van chloor plaatsvindt door vrijwel geheel Nederland, waaronder de gemeente Tilburg.

De gemeente heeft bij het planMER meerdere alternatieven onderzocht en daarbij externe veiligheid zwaar mee laten tellen. Hierdoor zijn afspraken gemaakt over de maximale bouwhoogten en de optimalisatie van het gebied voor hulpdiensten.

Ten slotte is ons college, in samenwerking met de overige grote Brabantse steden (B5), in overleg met de minister over het transport van gevaarlijke stoffen door Tilburg.

Ad 1d.

Bij de uitwerking van het profiel van de Noordlaan is aan de noordzijde tussen de Fraterstraat en de Besterdring een vrijliggend fietspad opgenomen in twee richtingen. Voor het deel tussen de Fraterstraat en de Gasthuisring ligt aan beide zijden een vrijliggend fietspad. De overgang van twee naar éénzijdig wordt met verkeerslichten geregeld.

Het fietspad aan de noordzijde in twee richtingen is nodig vanwege een betere bereikbaarheid van het station vanuit Theresia en de nieuwe ontwikkelingen ten noorden van de Noordlaan.

In verband met de bereikbaarheid van het gebied waar nu de werkplaats ligt en straks de ingang naar het station worden op een aantal plaatsen doorsteken gemaakt waardoor fietsers en voetgangers de Noordlaan veilig kunnen oversteken. Ook wordt rekening gehouden met de geplande fietstunnel ter hoogte van de Willem IIstraat.

Ad 2a tot en met d.

Ons college is ingenomen met de betrokkenheid van BST bij de planontwikkeling voor de Spoorzone. De door BST gedane voorstellen/suggesties zullen bij de verdere uitwerking van de deelplannen de volle aandacht krijgen van ons college.



**Notitie behandeling reacties overleginstanties concept-planMER en voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone.**

**- reactie van ProRail te Eindhoven.**

***Korte inhoud:***

Het concept-planMER en voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone geven voor ProRail in dit stadium aanleiding het volgende op te merken.

a. Voorschriften artikel 9 Verkeer- railverkeer 1 en artikel 10 Verkeer- railverkeer 2 (u)- Uit te werken. De bouwhoogte ten aanzien van artikel 9 Verkeer - railverkeer 1 en artikel 10 Verkeer - railverkeer 2 (u) - Uit te Werken dient gemeten te worden vanaf BS (bovenkant spoorstaaf) en niet vanaf (straat)peil tot het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde zoals is vermeld in artikel 2 sub 4 (wijze van meten) van de Voorschriften.

b. Algemeen.

Bij de beoordeling van het bestemmingsplan zijn bij ProRail onder andere de volgende vragen naar voren gekomen, welke zij ter beantwoording en ter verwerking in de plannen willen voorleggen:

- wordt in de plannen - voor wat betreft ruimtereservering - rekening gehouden met een eventueel toekomstig tweede eilandperron met twee opstelsporen en daarnaast nog een of twee wachsporen;
- wordt in de plannen - voor wat betreft ruimtereservering - rekening gehouden met een eventueel vierde spoor tussen Tilburg en Tilburg-aansluiting, alsmede tussen Tilburg en Tilburg-West;
- blijft de bereikbaarheid van het station onbelemmerd en zijn/blijven er voldoende parkeervoorzieningen ten behoeve van de reiziger.

Indien met het vorenstaande geen rekening is gehouden, wordt verzocht dit alsnog in de plannen te verwerken. De reactie van het college op het bovenstaande kan voor ProRail aanleiding zijn om - op het moment dat de plannen ter visie worden gelegd - een zienswijze in te dienen teneinde de belangen van ProRail op adequate wijze te behartigen

***Standpunt college.***

Ad a. In artikel 1 Begripsbepalingen is aangegeven dat:

- a. voor een bouwwerk waarvan de hoofdingang onmiddellijk aan de straat grenst het peil - dus het straatpeil - de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdingang is bij de voltooiing van de bouw.
- b. voor een bouwwerk waarvan de hoofdingang niet direct grenst aan de weg het peil de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdingang is bij de voltooiing van de bouw.

Het in artikel 2 Wijze van meten bij de bouwhoogte van een bouwwerk aangegeven peil betreft niet enkel het straatpeil. Vandaar ook dat straat tussen haakjes is aangegeven.

Wij zien derhalve geen noodzaak om dit aan te passen.

Ad b.

In het voorontwerp bestemmingsplan is rekening gehouden met een mogelijke toekomstige uitbreiding van een nieuw perron binnen de gronden die thans in eigendom bij de NS zijn.

Het is niet te verwachten - is ook niet aannemelijk gemaakt - dat binnen de planperiode de aanleg van een eventueel 4<sup>e</sup> spoor aan bod zal zijn. Dit geeft op dit moment geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan op dit punt. Uit oogpunt van het openbaar vervoersbelang wordt in het bestemmingsplan opgenomen dat een strook grond van ca 4,5 meter grenzend aan het spoor onbebouwd moet blijven op locaties Zwijsen - bestemming C-3b (u) en Lochtstraat - bestemming C-3c (u). In de toekomst zal de fysieke ruimte voor een spooruitbreiding dan aanwezig zijn. Vervolgens zal binnen het dan bestaande planologische regime inclusief de beoordeling van de diverse milieuaspecten worden bezien of het vastleggen van die reservering met een passende bestemming mogelijk is.

Inmiddels is gestart met de planvorming voor reconstructie van het station. Hiervoor zijn ter formulering van de opdracht een aantal workshops georganiseerd waarin diverse afdelingen van ProRail en de Nederlandse Spoorwegen vertegenwoordigd zijn. Resultaat moet zijn een door alle partijen

gedragen Programma van Eisen voor de daadwerkelijke reconstructie-opgave. Bereikbaarheid van het station voor diverse vormen van reizigers aan- en afvoer is hierbij een belangrijk onderwerp. Ook het aantal benodigde parkeerplaatsen ten behoeve van treinreizigers zal onderdeel uitmaken van het programma van eisen. Doel is een optimaal functionerende OV-terminal binnen de ambities voor de nieuwe stedelijk ontwikkeling in de Spoorzone.

- **reactie van NS Poort te Eindhoven.**

**Korte inhoud:**

Men de volgende kanttekeningen bij het voorontwerp- bestemmingsplan.

- a. Aan de zuidzijde van de spoorlijn treft men vanwege milieuoverwegingen een 29-meter contour aan. Voor ontwikkelingskansen aan de Spoorlaan is het voor de gemeente en voor NS Poort van belang dat deze contour kleiner wordt.
- b. Op het werkplaatsterrein treft men functies aan met het accent op cultuur en onderwijs. Hier wordt een voorschot genomen op de voorgenomen marktconsultaties en de rol die marktpartijen in dit gebied is toegedacht.
- c. Er is een inconsistentie tussen de toegelaten bouwhoogte op bestemming Centrum-1b (u) op de kaart, namelijk 25 meter en in de tekst op blz 22, namelijk 21 meter. De beperking tot 25 meter wordt overigens als voorbarig gevonden. In de studie van NS Poort, die besproken wordt in het Kwaliteitsteam, komt men met voorstellen voor bebouwing, die op onderdelen hoger is dan 25 meter. Deze keuze wordt ingegeven door economische motieven, voortkomende uit de milieuproblematiek.
- d. De omgrenzing van de bestemming Centrum-1b(u) is niet geheel juist. De gemeente is bekend met het bouwplan ter plaatse van het huidig postperron. Verzocht wordt de omgrenzing van de bestemming op dit bouwplan aan te passen.
- e. NS en ProRail vinden het belangrijk dat de bestemmingen Verkeer - railverkeer 1 en Verkeer - railverkeer -2(u) toekomstvast zijn gedimensioneerd. Hun toetsing hierop is nog niet gereed. Zodra dit het geval is volgt hierover nader bericht.

**Standpunt college.**

Ad a.

Er zijn ontwikkelingen omtrent het Basisnet waaruit zeer waarschijnlijk een nieuwe veiligheidszone voortkomt. Binnen deze zone zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. De omvang van de zone is momenteel nog onduidelijk. De gemeente Tilburg zal zich conformeren aan de aan te houden afstanden die voortkomt uit het Basisnet.

Op dit moment blijft het startpunt de 29 meter contour zoals vastgelegd in het vastgestelde beleidsdocument Koersen op Veilig (2002).

Ad b.

In het bestemmingsplan Spoorzone zijn voor het deelgebied NS Werkplaats - bestemming Centrum-1a (u) diverse functies aangegeven met als gedachte hoofdfuncties maatschappelijke instellingen, horeca en wonen gestapeld. Dat bij de ontwikkeling van bedoelde locatie een accent wordt gelegd op cultuur en onderwijs behoeft naar de mening van ons college vinden wij aanvaardbaar ook in relatie tot de rol die is weggelegd voor de marktpartijen in dit gebied.

Ad c.

Er wordt vastgehouden aan een maximale bouwhoogte van 25 meter. Dit is overigens met vrijstelling. Als maximale bouwhoogte zonder vrijstelling wordt 20 meter opgenomen. Deze hoogtematen worden gemotiveerd door de (inpassing binnen de) stedenbouwkundige massaopbouw (in dit deel) van de Spoorzone. Daarbij zijn als uitgangspunten gehanteerd:

- niet hoger dan de maximale bouwhoogte op de NS-werkplaats, zijnde 25 meter;



- in de voorgevelrooilijn langs de Spoorlaan maximaal 20 meter in verband met het profiel van de Spoorlaan.

Pagina 22 van de toelichting zal worden aangepast.

Ad d.

De begrenzing van het bestemmingsvlak Centrum-1b (u) wordt aangepast. Aan de westzijde wordt het bestemmingsvlak ingekort om de stationskap voldoende "ruimte" te geven en om een krachtige zichtlijn vanaf de Spoorlaan op de te handhaven "glazen hal" van de NS-werkplaats open te houden. Aan de oostzijde wordt het bestemmingsvlak ingekort om een krachtige zichtlijn vanaf de Spoorlaan op de te handhaven koepelhal van de NS-werkplaats open te houden.

In het verlengde van de Willem II-straat wordt voorts een zichtlijn opgenomen van 10 meter, die de bestemming Verkeer-verkeer en verblijf krijgt en waarbinnen de realisering van de Willem II-passage is voorzien.

Tot slot wordt de basishoogte van 5 meter - zijnde de minimale bouwhoogte - geschrapt. Alleen de maximale bebouwingshoogte van 20 meter wordt in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen en de mogelijkheid om via een vrijstelling tot 25 meter hoog te kunnen bouwen.

Ad e.

Verwezen wordt naar het standpunt van ons college onder ad b op de hierbovenstaande reactie van ProRail te Eindhoven.

- **advies commissie MER te Utrecht.**

#### **Korte inhoud:**

Algemeen.

De Commissie voor de MER (verder: de Commissie) is van oordeel dat de essentiële informatie aanwezig is in het MER. Op abstract niveau is inzicht gegeven in de milieueffecten die met name veroorzaakt worden door het verkeer op het spoor en op de Noordlaan. Daarmee sluit de informatie aan bij het besluit dat nu genomen wordt.

De effecten van het (milieu)beleid van de gemeente Tilburg op het plangebied zijn duidelijk inzichtelijk gemaakt in het MER. De effecten op de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting zijn uitgedrukt in Gezondheidseffectscreening(GES)-scores. Hierdoor wordt niet alleen getoetst aan wettelijke normen en grenswaarden, maar wordt - ook voor effecten onder de wettelijke grenswaarde - een genuanceerd beeld gegeven van de effecten op de gezondheid. Bovendien zijn de effecten van de verschillende aspecten beter 5 met elkaar te vergelijken. Door met GES-scores te werken bij het aspect externe veiligheid, had ook voor dit milieuaspect een genuanceerder beeld gegeven kunnen worden.

In het MER valt op dat de milieubelasting in het plangebied, met name de geluidsbelasting 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-geluidsgevoelige bestemmingen langs het spoor) en het treffen van mitigerende maatregelen het mogelijk is om de geplande woningbouw te realiseren.

Door de Commissie worden vervolgens aanbevelingen gedaan voor de besluitvorming over het voor-ontwerpbestemmingsplan Spoorzone Tilburg en voor de besluitvorming die in de toekomst plaatsvindt over de uitwerkingsplannen. Het is overigens nog niet duidelijk of voor deze uitwerkingsplannen een MERprocedure wordt doorlopen.

a. Verkeer en vervoer.

Variantkeuze.

In het MER is aangegeven dat de onderzochte varianten niet onderscheidend zijn voor de aspecten geluid (wegverkeer) en luchtkwaliteit. Vanuit verkeerskundig oogpunt geniet variant 1 de voorkeur, omdat alle andere varianten leiden tot problemen op de Veldhovenring en/of op de Spoorlaan. Op basis van deze argumentatie is variant 1b voorkeursvariant.

De Commissie heeft gevraagd deze keuze voor de voorkeursvariant inzichtelijker te maken, onder andere door middel van cijfers. Uit aanvullende informatie blijkt inderdaad dat de andere varianten leiden tot problemen op de genoemde wegen. Daarnaast zijn aanvullende argumenten gegeven voor de variantkeuze.

De Commissie acht de onderbouwing van de variantkeuze daarmee voldoende.

Cijfers in tabellen.

In het MER wordt in tabellen gebruik gemaakt van verschillende verkeerscijfers. De Commissie heeft op dit punt om helderheid gevraagd. In de aanvullende informatie is toegelicht dat voor de verschillende keuzemomenten – over de functie, de ontwerpsnelheid en de ligging van de Noordlaan – verschillende berekeningen en beoordelingen zijn uitgevoerd. De tabellen zijn gebaseerd op deze verschillende berekeningen. Bovenstaande werkwijze komt de overzichtelijkheid van het MER niet ten goede. Aan de juistheid van de gegevens hoeft echter niet meer getwijfeld te worden.

De Commissie adviseert om de aanvullende informatie over de verkeerseffecten ter inzage te leggen bij de volgende fase in de besluitvorming, te weten het ontwerpbestemmingsplan. Zij acht deze informatie belangrijk voor een beter inzicht in de verkeerseffecten.

Doorkijk naar de toekomst.

In de definitieve notitie reikwijdte en detailniveau is opgenomen dat in het MER een doorkijk gegeven zal worden naar de toekomst. In de aanvullende informatie bij het MER is gesteld dat alle varianten leiden tot acceptabele belastingen op de omliggende wegen (I/C-verhoudingen)

De Commissie raadt aan deze stelling te onderbouwen met cijfers over de toekomstige I/C-verhoudingen op de Noordlaan en de aansluitingen op het omliggende wegennet.

De Commissie raadt aan de cijfers (en afbeeldingen, zie ook §2.4) die deze stelling onderbouwen ter inzage te leggen bij het ontwerpbestemmingsplan.

b. Geluid.

Gezien het abstractieniveau van het plan, zijn de geluidscontouren bij het nemen van verschillende mitigerende maatregelen goed in beeld gebracht. Doordat het plangebied niet is ingevuld met de toekomstige woon-, werk- en winkelfuncties, maakt het MER niet inzichtelijk of het op grond van de Wet geluidhinder haalbaar is om het geplande aantal woningen te realiseren. Aangezien de Commissie verwacht dat dit wel haalbaar is als het plangebied effectief wordt ingevuld en er voldoende mitigerende maatregelen worden getroffen, beoordeelt de Commissie dit op het gekozen abstractieniveau niet als een essentiële tekortkoming.

De 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 MER beschreven mitigerende maatregelen, zodat het geplande aantal woningen ook daadwerkelijk binnen de wettelijke kaders gerealiseerd kan worden.

c. Externe veiligheid.

In het MER staat dat het bestemmingsplan vestiging van nieuwe risicobronnen niet toestaat. Dit staat ook in de plantoelichting, maar is niet te vinden in de delen van het bestemmingsplan die juridisch bindende werking hebben, zoals de plankaart en de voorschriften.

d. Presentatie van het MER.

In het MER zijn de varianten alleen in woorden beschreven. De Commissie raadt aan om in toekomstige milieueffectrapporten te werken met beeldmateriaal van de varianten, zodat het MER duidelijker is. Een voorbeeld hiervoor zou een combinatie zijn van de afbeeldingen die in de aanvullende informatie zijn opgenomen en van de afbeeldingen met I/C verhoudingen in het structuurplan. De afbeeldingen uit de aanvullende informatie laten de ligging en de invulling van de varianten zien. De afbeeldingen met I/C verhoudingen geven weer waar knelpunten ontstaan bij de varianten.

### **Standpunt college.**

Algemeen.



Externe veiligheid in een GES is vrijwel altijd problematisch. Immers externe veiligheid heeft het risico op dodelijke slachtoffers en een GES of de impact op de gezondheid. Een GES zou geschikt kunnen zijn voor de effecten van een toxisch gas, omdat met name voor dit type stof de effecten niet direct dodelijk hoeven te zijn. Echter door de analyse van het groepsrisico in de PlanMER en de uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vindt de gemeente dat veel aandacht is geschonken aan eventueel gehinderden en reeds verder gekeken is dan alleen dodelijke slachtoffers. Een GES voor externe veiligheid zou om deze redenen geen significante bijdrage leveren of de plannen wijzigen.

Zoals al is aangegeven in de notitie ter afdoening van de inspraakreacties zal ten behoeve van de uitwerkingsplannen voor de diverse deelgebieden steeds een projectMERbeoordeling gaan plaatsvinden. Die beoordeling zal mogelijk zullen leiden tot het opstellen van een project-MER, waarbij dan de meest actuele situatie (en milieueffecten) voor die deellocatie in beeld zal worden gebracht.

Ad a.

De betreffende aanvullende gegevens inzake de verkeerseffecten en de verkeersvarianten (alle varianten leiden tot acceptabele belastingen op de omliggende wegen - I/C-verhoudingen) zijn door ons college toegevoegd aan het definitieve planMER. Dit planMER maakt nu verder onderdeel uit van de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan Spoorzone en zal als zodanig ook ter visie worden gelegd in het kader van de verdere procedure met betrekking tot dat bestemmingsplan.

Ad b.

Bij de concrete planontwikkeling voor de diverse deelgebieden en de daarmee samenhangende ontwikkeling van de uitwerkingsplannen zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan het treffen van mitigerende maatregelen om het geplande aantal woningen ook daadwerkelijk te kunnen realiseren.

Ad c.

In de planvoorschriften wordt, conform de plantoelichting, opgenomen dat de vestiging van risicovolle inrichtingen uitgesloten is.

- **Essent Netwerk B.V. te Vught.**

**Korte inhoud:**

In het plangebied bevinden zich zeer belangrijke infrastructuur van Essent Netwerk BV voor de electriciteitsvoorziening van het centrum van Tilburg. Het betreft het 50 kilovolt transformatorstation aan de Lange Nieuwstraat 168 en de 50 kilovolt hoogspannings-transportkabels Tilburg Nood -Tilburg Centrum.

Met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan worden de volgende opmerkingen geplaatst:

a. Het 50 kV-transformatorstation Tilburg -Centrum.

Vanuit het transformatorstation Tilburg-Centrum wordt het gehele centrum van Tilburg en de aanliggende wijken door middel van de uitgaande 10 kV-distributiekabels van elektrische energie voorzien. Om die reden moet het transformatorstation (tot in de verre toekomst) op die plaats in stand worden gehouden.

Opmerking 1.

Aangezien het transformatorstation ontbreekt in de Staat van bedrijven die bij het plan is gevoegd wordt verzocht deze met, "SBI-code 40, Elektriciteitsdistributiebedrijven met transformatorvermogen:: 100 - 200 MVA" aan het overzicht toe te voegen.

Opmerking 2.

In het plan is op een gedeelte van het perceel van de inrichting de aanleg van een nieuwe openbare verkeersweg voorzien. Met de beperking van de ruimte die vervolgens op de locatie ontstaat komt de bedrijfszekerheid van de huidige en toekomstige electriciteitsvoorziening van het centrum van Tilburg en omliggende wijken ernstig in gevaar.

Essent Netwerk BV kan helaas geen medewerking verlenen aan dit planonderdeel.

b. De 50 kilovolt-hoogspanningstransportkabels.

Opmerking 3.

Met betrekking tot het concept-voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone wordt verzocht onder 'artikel 11 Belemmeringenzones' onder 11, lid e bij hoogspanningsleidingen de hoogspannings-transportkabels te vermelden inclusief een strook grond van 2 meter aan weerszijden van de kabels (de belemmerende strook). Voor het aangeven van de juiste ligplaats van de kabels op de plankaart is een exemplaar van de tekeningen wegkaart 50 kV-kabels bijgevoegd.

Opmerking 4.

Om onveilige situaties, of storingen/onderbrekingen van de energievoorziening te voorkomen wordt verzocht om onderstaande tekst in de planvoorschriften op te nemen:

Het is verboden op de tot hoofdtransportleidingen bestemde grond zonder of en afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning), de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, te laten doen ofte laten uitvoeren, die de veiligheid kunnen schaden of de continuïteit van de energievoorziening in gevaar kunnen brengen: Voor zover het ondergrondse leidingen betreft:

- het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- het uitvoeren van graafwerkzaamheden;
- het uitvoeren van heiverken of het anderszins indringen van voorwerpen;
- het aanbrengen van diepwortelende beplanting en of bomen;
- het wijzigen van maaiveidniveau door ontgroning of ophoging;
- het vellen of rooien van houtgewas.

**Standpunt college.**

Ad a1.

Aan de Staat van Bedrijfsactiviteiten zal worden toegevoegd "SBI-code 40, Elektriciteitsdistributie-bedrijven met transformatorvermogen:: 100 - 200 MVA"

Ad a2.

De in het voorontwerp opgenomen bestemming Verkeer- en verblijf (VV) wordt versmald over de gehele lengte tot aan het perceel van Essent. De strook grond die daardoor vrijkomt wordt toegevoegd aan de bestemming Centrum-2(u) - Uit te werken.

Ad b3.

Aan artikel 11 Belemmeringenzones wordt toegevoegd: hoogspanningstransportkabels inclusief een strook grond van 2 meter aan weerszijden van de kabels (de belemmerende strook). In het kader van de opgestelde plansystematiek voor beheerbestemmingsplannen voor de bestaande wordt als uitgangspunt gehanteerd dat binnen de verkeersbestemmingen geen afzonderlijke leidingen-stroken worden opgenomen. Dit uitgangspunt hanteren wij ook bij het bestemmingsplan Spoorzone. De juiste situering van de kabels in de gronden die liggen buiten de verkeersbestemmingen zal steeds bij de uitwerking van de deelgebieden worden gezien en een en ander zal zonodig met een dubbelbestemming (Belemmeringenzones) in het uitwerkingsplan worden vastgelegd.

Ad b4.

In artikel 11 Belemmeringenzones is in lid 11.4 reeds een aanlegvergunningstelsel opgenomen ten aanzien van de uitvoering van diverse werken en/of werkzaamheden. Dat lid wordt aangepast aan het voorstel van Essent

- **Waterschap de Dommel te Boxtel.**

**Korte inhoud:**

a. PlanMER.

Voor zowel het planMER als het bestemmingsplan geldt dat deze plannen watertoetsplichtig zijn. In het planMER wordt voor de waterparagraaf verwezen naar het bestemmingsplan, Aangezien in het plangebied geen oppervlaktewater aanwezig is en er geen bijzondere waterschapsbelangen van het waterschap



in het plangebied liggen, wordt er mee ingestemd dat in het planMER geen afzonderlijke waterparagraaf is opgenomen

**b. Bestemmingsplan.**

Op dit moment is in de voorschriften niets opgenomen over water, waterberging en waterhuishoudkundige voorzieningen (hierna; water) In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig is. In de toekomst zijn in het plangebied wel hemelwaterstructuren voorzien (zogenaamde blauwe aders). Om deze structuren te beschermen is het van belang dat water wordt opgenomen als medebestemming binnen de verkeersfuncties of belemmeringszones. Verzocht wordt om dit aan te passen.

Momenteel loopt er een discussie hoe er binnen de gemeente Tilburg omgegaan moet worden met de wens om hemelwater te infiltreren in de bodem in relatie tot aanwezige bodemverontreinigingen. Deze gemeentebrede discussie kan consequenties hebben voor de wijze waarop de wateropgave ingevuld wordt.

In de waterparagraaf is opgenomen dat het infiltreren niet bezwaarlijk is voor aanwezige verontreinigingen omdat het passieve infiltratie betreft.

Mocht in de toekomst blijken dat infiltratie niet gewenst is, dan dient voldoende ruimte beschikbaar te zijn voor de waterberging dan wordt geadviseerd om binnen de bestemming groen ook water op te nemen als medebestemming, om deze optie in de toekomst mogelijk te maken.

Het niet afvoeren van schoon hemelwater naar de zuivering, maar infiltratie in de bodem, is een belangrijk uitgangspunt voor het waterschap. Verzocht wordt om het waterschap vroegtijdig te betrekken bij de verdere uitwerking van het plan en bij de discussie rondom infiltratie en bodemverontreinigingen.

**Standpunt college.**

Ad a.

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad b.

In de waterparagraaf voor het bestemmingsplan is een watersysteem omschreven, waarbij het hemelwater van uitsluitend schone oppervlakten (daken) afgekoppeld wordt van de bestaande gemengde riolering, en dan geborgen en in de bodem geïnfiltreerd. Deze riolen worden aangelegd onder de Spoorlaan en onder de toekomstige Noordlaan, altijd in openbaar gebied en zoveel mogelijk midden de weg (i.v.m. aansluitingen). Indien nodig worden aanvullende centrale retentievoorzieningen getroffen ook in openbaar gebied, onder pleinen, grasvelden, e.d.

Ter bescherming van deze voorzieningen zullen in de planvoorschriften - in de bestemmingsomschrijving van de diverse van de bestemmingen - voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, waaronder begrepen voorzieningen ten behoeve van waterinfiltratie worden opgenomen.

Ten tijde van de ontwikkeling van het voorontwerp-bestemmingsplan was er nog geen sprake van Blauwe Aders. In het vigerende Gemeentelijke Rioleringsplan is een studie opgenomen naar deze secundaire afwateringsstructuur. De insteek voor de Spoorzone is dat de infiltrerende riolen ook de functie transport kunnen vervullen. Als de voorschriften zoals in punt 3 aangepast worden, dan is er geen bijzondere voorschriften nodig, om deze oplossing mogelijk te bedenken.

De infiltratie van hemelwater gaat vooralsnog door, met het oog op nieuw beleid over bodemverontreiniging. Mocht er toch sprake zijn van een belemmering voor infiltratie, dan wordt de betreffende berging gerealiseerd met een dichte leiding. Echter deze kans achten wij op dit moment klein. Een verdere aanpassing van de planvoorschriften, zoals bovenstaand reeds is gedacht, achten wij in dit geval niet noodzakelijk. Zoals gesteld zullen binnen alle bestemmingen voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, waaronder begrepen voorzieningen ten behoeve van waterinfiltratie worden opgenomen.

- **Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving provincie Noord-Brabant.**

**Korte inhoud:**

**1. Planadvisering.**

In het uitwerkingsplan stedelijke regio Breda-Tilburg is het plangebied gedeeltelijk aangeduid als 'centrumontwikkeling' (versterking en ontwikkeling van centrumfuncties); 'intercitystation' (de ontwikkeling van intensieve vormen van werken met meervoudige en publieke functies wordt voorgestaan) en met 'beheer en intensivering' met de nadere aanduidingen 'stedelijk knooppunt'.

Relevante uitgangspunten in het uitwerkingsplan zijn:

Toenemende vraag naar centrumstedelijke woonmilieus.

Versterken positie grote steden;

Voldoende aanbod in alle segmenten;

Stationsgebied ingrijpend te herontwikkelen, waarbij het van belang is de juiste woonmilieus te creëren die voldoen aan de huidige en toekomstige vraag.

Funcziemenging.

In het plan wordt hieraan tegemoet gekomen.

Tilburg maakt deel uit van het stedelijk netwerk Brabantstad. De ontwikkeling van hoogstedelijke gebieden in dit netwerk moet worden gekoppeld aan knooppunten van infrastructuur. In dit plan krijgt dit vorm.

Het eerder vastgestelde structuurplan is al een goede uitwerking van het hiervoor genoemde beleid. Gedeputeerde Staten hebben in de brief van 19 juli 2005 al laten weten te kunnen instemmen met dat plan. De directie constateert dat het bestemmingsplan in hoofdlijnen past in de hiervoor genoemde uitgangspunten van het provinciale beleid en het structuurplan. Met het vrijmaken van middelen voor de verplaatsing van de werkplaats van Nedtrain is ruimte gemaakt voor de door de gemeente en de provincie beoogde ontwikkeling in het plangebied. Met het onderhavige plan wordt een volgende stap gezet in de ontwikkeling van de spoorzone als een belangrijk knooppunt in het stedelijk netwerk Brabantstad.

## **2. De gebruikte planvorm.**

In de reactie op de notitie Reikwijdte en detailniveau is al opgemerkt dat de gemeente nog zoekende is naar het juiste detailleringniveau voor het op te stellen bestemmingsplan. Beoogd wordt nu een zo globaal mogelijk plan op te stellen met een uitwerkingsplicht en concrete bestemmingen voor de wegen. Per bestemmingsvlak is een differentiatie qua functie en bouwmassa bepaald. De bebouwingmogelijkheden worden bepaald naar bouwhoogte, bebouwingsindex en percentage onbebouwde ruimte. In beginsel geeft de gekozen planvorm en de uitwerking daarvan geen aanleiding tot opmerkingen. Wel behoeft de uitwerking op enkele essentiële onderdelen een aanvulling.

### **a. ruimtelijke kwaliteit.**

#### *Algemeen.*

In de plantoelichting zijn de door de gemeente beoogde te realiseren zeer hoge ruimtelijke en functionele kwaliteiten in het plangebied zeer uitgebreid geformuleerd (hfst 4). Het grote belang daarvan wordt door de directie volledig onderschreven. Echter in de voorschriften is daarover niets geregeld nog anderszins veilig gesteld. Op pagina 30 van de toelichting wordt onder 4.5 aangegeven dat de gemeente daar met andere instrumenten sturing aan wil geven. Er is echter geen enkele koppeling gelegd met die instrumenten in het bestemmingsplan hetgeen men wel noodzakelijk acht. De in 4.5 genoemde documenten hebben geen status en kunnen op elk gewenst moment worden herzien of naar willekeur worden toegepast. De directie is van mening dat de te realiseren ruimtelijke kwaliteit, ook ter waarborging van rechtzekerheid en bescherming, moet worden veilig gesteld in het bestemmingsplan (cat.II).

Geadviseerd wordt in het plan als mogelijkheid daartoe uitwerkingsregels op te nemen waarin staat dat de genoemde documenten onderdeel moeten uitmaken van de op te stellen uitwerkingsplannen en/of belangrijke thema's en aspecten in die regels of in een beschrijving in hoofdlijnen op te nemen waaraan het college bij het opstellen van de uitwerkingsplannen moet voldoen.

#### *Structuurdragers*

De Noordlaan en de Spoorlaan zijn belangrijke ruimtelijke structuurdragers in het plangebied. Een principe dwarsprofiel ontbreekt op de plankaart, terwijl dit wel een juridisch vereiste is. Door het opnemen van principe inrichtingsprofielen wordt duidelijkheid gegeven en kan de continuïteit van deze structuurdragers worden veilig gesteld. Nu is in het plan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee het uiteindelijke profiel van de Noordlaan te onbepaald blijft en een zeer ruime marge geldt



voor wijziging van de bestemmingen GD-1 en C-1. De directie acht het nodig dit aspect nader te bezien. Een mogelijkheid is het opnemen van profielen of de uitwerking daarvan als voorwaarde op te nemen voor het opstellen van de uitwerkingsplannen.

#### *Cultuurhistorie.*

De gemeente geeft aan dat de cultuurhistorie van het gebied, welke de dragers zijn van de identiteit van met name het gebied van de werkplaats, behouden moeten blijven en uitgangspunt is voor de ruimtelijke ontwikkeling. In hoofdstuk 4 en 5 krijgt dit ruim aandacht. Dit komt in de planvoorschriften echter alleen maar tot uitdrukking in het schema dat in de bijlage is opgenomen en onderdeel vormt van de voorschriften. Daarin staat onder de uitwerkingsregels onder C1a: "zorgvuldig omgaan met door cultuurhistorie als waardevol aangegeven bebouwing". Die formulering is wel erg minimaal en onbepaald waar niet is aangegeven op welke te behouden industriële bebouwing dit betrekking heeft en of en hoe met de resultaten van te noemen onderzoeksrapportage wordt rekening gehouden bij het opstellen van uitwerkingsplannen. Ook wordt b.v. niet geregeld/aangeduid welke panden of b.v. de kap van het stationsgebouw behouden blijven. Hoe met cultuurhistorische elementen moet worden omgegaan bij het opstellen van uitwerkingsplannen moet in het plan duidelijker en beter worden geregeld (cat.II). Deze opmerking geldt ook t.a.v. het aspect archeologie. De directie is van mening dat het plan ook op dit punt tekort schiet en moet worden aangevuld (cat.II).

#### *Toekomstige passages spoor.*

In onze brief van 19 juli is aandacht gevraagd voor een goede verbinding van de gebieden ter weerszijden van het spoor. Op de plankaart staan indicatief 3 toekomstige passages met het spoor aangeduid. Deze zijn van groot belang voor een goede noord-zuid verbinding en het goed functioneren van de spoorzone. Het plan bevat geen regeling voor deze passages. Dat is wel noodzakelijk zowel qua afmetingen, hoogte en breedte en of deze onderdoor of boven over gaan. De realisatie hiervan moet ook in voldoende mate worden veilig gesteld. Het alleen regelen dat deze passages worden toegelaten acht de directie onvoldoende (cat.II).

#### *Hoogbouw.*

In de toelichting beschrijft u dat er nog ideeën zijn voor het realiseren van enkele zeer hoge gebouwen met hoogtes van 100 en 70 meter. In het schema is onder uitwerkingsregels daartoe voor alle bestemmingen een algemene vrijstellingsmogelijkheid opgenomen. De directie is van mening dat het plangebied daartoe mogelijkheden biedt, maar deze vrijstellingsbevoegdheid te onbepaald is en het nodig is dat nader te concretiseren (cat.II).

De toegelaten bouwhoogte in de bestemming GD-2 b, c en d van maximaal 15 meter acht de directie tamelijk fors gezien de kleinschalige grondgebonden woonbebouwing ten noorden, in de schaduwzijde, van deze locaties. Vanwege onze ervaringen met andere stedelijke plannen adviseren wij dit nog eens te bezien en te overwegen of in elk geval een lagere bouwhoogte van de noordelijke strook van het bestemmingsvlak niet wenselijker is (cat.III).

#### *Ondergrondse bouwlagen.*

De vrijstellingsbepaling onder C1a voor andere functies in ondergrondse bouwlagen laat alles toe. De directie acht dat te onbepaald.

### **3. Ontsluiting en OV-knooppunt.**

Eerder heeft de gemeente al keuzen gemaakt ten aanzien van de toekomstige ontsluitingsstructuur van het centrumgebied. Het planMER geeft geen aanleiding daar op terug te komen.

Geconstateerd is dat verplaatsing van het busstation noodzakelijk zou zijn voor het goed functioneren van dit vervoersknooppunt. Desondanks is de lokatie van de busterminal, ten noorden of ten zuiden van het spoor, nog niet bepaald! De directie acht het noodzakelijk dat de gemeente die keuze maakt en dit in het vastgestelde plan opneemt. Die keuze kan niet open blijven gezien de invloed en betekenis daarvan voor het plan. De te kiezen locatie voor het busstation moet voldoende ruimte bieden voor ontwikkelingen in de toekomst en over een buffer beschikken voor het plaatsen van bussen die tijdelijk niet gebruikt worden. De locatie moet vanuit alle richtingen goed bereikbaar en goed toegankelijk zijn. Een locatie aan de Spoorlaan welke in de toekomst voor eenrichtingsverkeer wordt gebruikt, komt ons als niet wenselijk voor. Vanwege de provinciale verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het busvervoer is de instemming van de provincie met de locatie van het busstation nodig. De directie adviseert dan ook hierover contact op te nemen met het bureau Openbaar Vervoer van de directie E&M.

#### **4. Programma.**

In het plan ontbreekt een indicatief globaal programma met betrekking tot de aantallen en maximale vloeroppervlakte ten aanzien van de toegelaten functies. Inzicht in een globaal programma en de plancapaciteit acht de directie nodig. Dit vanwege enerzijds de kwantitatieve en kwalitatieve afstemming met programma's in andere gebieden in Tilburg en de regio en anderzijds vanwege het belang van het bieden van enige mate van rechtzekerheid. De directie acht het nodig het plan in deze aan te vullen (cat.II).

In de voorschriften worden geen eisen gesteld aan het ruimtebeslag per bestemmingsvlak per functie, waardoor een bepaalde functie kan overheersen of kan ontbreken. Dit is niet gewenst vanwege de beoogde multifunctionaliteit en gezien uw streven naar een 24-uurs gebruik/levendigheid in het gebied, wat wij gezien de centrumfunctie onderschrijven. Ook wordt niet ingegaan op meervoudig ruimtegebruik. Het is wenselijk dat een locatie of gebouw ook voor andere doeleinden kan worden gebruikt.

Verzocht wordt op de volgende punten meer concreet aan te geven:

- wat de capaciteit van het plan in aantal woningen, het aantal m<sup>2</sup> detailhandel, m<sup>2</sup> voorzieningen, m<sup>2</sup> kantoren, m<sup>2</sup> horeca is en hoe dit in relatie staat tot de behoefte en de afstemming met andere projecten en gebieden zoals Kernwinkelapparaat, Piushaven;
- of en in welke mate de bouw van goedkope woningen voor starters en senioren wordt beoogd; in de uitwerkingsregels dat alleen bedrijvigheid die zich laat mengen met functies als wonen is toegestaan overeenkomstig de opgenomen staat van inrichtingen;
- of er bovenlokale voorzieningen komen in het plangebied en of dit al dan niet regionaal is afgestemd;
- dat grootschalige detailhandel niet passend is in dit gebied en dient te worden uitgesloten.

#### **5. Milieuaspecten.**

Uitgaande van het globale karakter van het nu voorliggende plan, is op voldoende en goede wijze invulling gegeven aan de milieuaspecten. Wij willen er op wijzen dat, voor zover aan de orde, de benodigde hogere grenswaarden voor de bestaande geluidsgevoelige bestemmingen dienen te zijn vastgesteld voor vaststelling van het nu voorliggende bestemmingsplan. (cat. II)

#### **6. Conclusie.**

De beoogde inrichting van de spoorzone volgens het voorliggende plan is in overeenstemming met de uitgangspunten en bedoelingen van het provinciale ruimtelijke beleid. Het is een belangrijk plan voor de ontwikkeling van het stedelijk netwerk BrabantStad. Het plan maakt de beoogde ontwikkeling mogelijk en legt de hoofdstructuur en de toelaatbare bebouwingsmassa en openbare ruimte op hoofdlijnen vast. De directie begrijpt waarom u gekozen heeft voor de flexibele globale opzet van het plan. Immers het plan heeft een lange looptijd, er zijn nog veel aspecten onbepaald en het programma kan vooraf nog niet worden vastgelegd. Er moet dus nog voldoende ruimte blijven voor verschillende invullingen. Met de opgenomen schema's kan dat op een adequate wijze worden geregeld. De directie acht echter wel een globale indicatie van het programma en de plancapaciteit noodzakelijk met een daarbij horende onderbouwing. Daarnaast acht de directie het noodzakelijk de beoogde ruimtelijke kwaliteit op hoofdlijnen beter te waarborgen in het onderhavige plan, aan de overige opmerkingen aandacht te besteden en het plan verder in procedure te brengen.

#### **Standpunt college.**

Ad 2a. Ruimtelijke kwaliteit (algemeen).

In de uitwerkingsregels wordt opgenomen dat de nog op te stellen en bestuurlijk vast te stellen beleidsdocumenten richtinggevend zullen zijn voor c.q. onderdeel dienen uit te maken van de door het college op te stellen uitwerkingsplannen.

Ad 2b. Structuurdragers.

De trasering en indeling van de Noordlaan zijn inmiddels verder uitgewerkt. Het bestemmingsplan Spoorzone wordt conform de laatste inzichten aangepast. Omwille van flexibiliteit wordt er echter voor gekozen om geen dwarsprofiel vast te leggen (op de plankkaart). Wel is het mogelijk om een dwarsprofiel op te nemen in de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan, waarbij dan met name de programmatische invulling van het profiel aangegeven wordt. Tot slot om wordt om op enkele plaatsen



flexibel te kunnen zijn met de exacte tracerings, vastgehouden aan de wijzigingsbevoegdheid, zoals opgenomen in het voorontwerp-bestemmingsplan.

#### Ad 2c. Cultuurhistorie/archeologie.

De door de gemeente genoemde identiteit gaat verder dan alleen het gebouwde erfgoed. Naast behoud van een aantal objecten moet de bestaande identiteit ook inspiratie en input zijn voor alle nieuwe opgaven, waaronder nieuwbouw. Op die wijze wordt het erfgoed levendig gemaakt en krijgt het een vertaalslag naar de toekomst. Bovendien moet die combinatie van oud en nieuw zijn weerslag ook krijgen in de inrichting van de openbare ruimte.

Ten aanzien van het gebouwde erfgoed (de objecten) wordt dan ook op voorhand niet gekozen voor een formeel traject. Meer dan in regelgeving wordt de realisatie van een goede inbedding van het industrieel erfgoed (en dan met name van de cultuurhistorische waarden van de NS-Werkplaats) gezien als een ontwerpogave. Het college heeft zich over het belang van dit aspect al herhaaldelijk en duidelijk uitgesproken.

In de reeds uitgevoerde onderzoeken, maar ook in het Structuurplan en het voorliggende bestemmingsplan wordt duidelijk gemaakt om welke terreinen en objecten het gaat. Aanvullende randvoorwaarden moeten nog worden opgesteld in het Ambitiedocument en binnen de ontwerpogave.

Het door BOEI uitgevoerde bouwhistorische onderzoek van de NS Werkplaats (inclusief het Deprez-gebouw) wordt binnenkort afgerond en aangeboden aan het college. Dit (nieuwe) document is de basis voor de door de provincie gewenste verdere concrete stappen: waardering, behoud en hergebruik, haalbaarheidsonderzoek. In het ontwerpproces zal dit ingepast worden. De belangrijkste gebouwen en/of ensembles kunnen worden beschermd op grond van de gemeentelijke Monumenten-verordening.

In de bestemmingsomschrijvingen van de uit te werken bestemmingen is nu in zijn algemeenheid opgenomen het behoud van mogelijk archeologische waarden. Bij de daadwerkelijk uitwerking zal vervolgens - indien de noodzaak daartoe blijkt - in het uitwerkingsplan de dubbelbestemming archeologisch waardevol gebied worden opgenomen.

Cultuurhistorisch waardevolle objecten zullen in het geval van een nog te bepalen monumentenstatus als zodanig in een uitwerkingsplan worden opgenomen, dit overeenkomstig de bestaande in het plangebied Spoorzone gelegen monumentale objecten.

#### Ad 2d. Passages onder het spoor.

De passages onder het spoor zijn inderdaad essentieel om de Spoorzone en de Binnenstad met elkaar te verbinden. Dit geldt met name voor de passages bij/onder het station en in het verlengde van de Willem II-sstraat. Deze twee passages zijn in het ontwerp-bestemmingsplan concreter opgenomen met een minimale breedte.

#### Ad 2<sup>e</sup>. Hoogbouw.

De planvorming voor de Spoorzone is op dit moment zover gevorderd dat er inmiddels meer visie bestaat over waar wel/niet vormen van hoogbouw gewenst zijn. Het aantal "zoekgebieden hoogbouw accent" voor hoogteaccenten hoger dan 45 meter, zoals opgenomen in het voorontwerp-bestemmingsplan, wordt in het ontwerp-bestemmingsplan fors ingeperkt en beperkt tot een tweetal locaties op de (voormalige) NS-werkplaats ten zuiden van de toekomstige Noordlaan: een zoekgebied voor een hoogteaccent tot 100 meter ten noorden van het station en een zoekgebied voor een hoogteaccent tot 70 meter ten noorden van de Willem II-sstraat. Daarnaast zijn er wel enkele zoekgebieden opgenomen voor hoogteaccenten tot maximaal 45 meter.

Er wordt een zorgvuldige overgang nagestreefd tussen de nieuwe bebouwing in de bestemmingsvlakken Gemengd-2 b, c en d enerzijds en de bestaande kleinschalige (woon-)bebouwing in Theresia anderzijds. Hiervoor is het naar het oordeel van ons college niet nodig om de maximale bouwhoogte van 15 meter in genoemde bestemmingsvlakken te verlagen. Wel wordt daar waar sprake is van aanliggende bestaande (woon-)bebouwing een 10 meter brede overgangsstrook geprojecteerd waarin slechts tot 5 meter hoog gebouwd mag worden.

#### Ad 2f. Ondergrondse bouwlagen.

De binnen de bestemming Centrum -1a (u) opgenomen vrijstellingsmogelijkheid voor ondergronds bouwen voor andere functies dan parkeren wordt beperkt tot de functies: detailhandel, zorg - en dienstverlening, kantoren, bedrijven en verkeer.

#### Ad 4. Ontsluiting en OV-knooppunt.

Inmiddels is door het college op 22 januari 2008 het principe besluit genomen het busstation te handhaven en op te waarderen op de locatie aan de Spoorlaan, deze principekeuze nader uit te werken en te onderbouwen en als definitief voorstel opnieuw voor besluitvorming te laten voorleggen. Met name de financiële gevolgen in investerings- en exploitatiesfeer dienen nader in beeld gebracht te worden.

Alvorens een definitieve keuze wordt gemaakt zal, conform het verzoek van de provincie, het bureau Openbaar Vervoer van de provincie bij de verdere uitwerking betrokken worden.

Overigens is al bij voorbereiding van de principe keuze de bereikbaarheid en lijnvoering betrokken (in studie van Goud Appel Coffeng. Met de gekozen verkeersstructuur wordt de bereikbaarheid van het busstation aan de Spoorlaan als toerijkend beoordeeld. Gestreefd wordt bij vaststelling van het bestemmingsplan door de Raad een definitieve keuze voor het busstation gereed te hebben zodat, zoals de provincie vraagt, dit ook in de betreffende bestemmingsvlakken afdoende geregeld kan worden.

Gekozen planvorm van grotendeels uit te werken bestemmingen maakt dit in ogen van de gemeente echter niet noodzakelijk, wel zal er bij de algemene uitwerkingsregels aandacht aanbesteed worden als de definitieve keuze nog niet gemaakt is.

#### Ad 5. Programma.

Programma	Bruto vloeroppervlakte	Bandbreedten min	max	
Wonen	210.000 m2 (1.750 woningen)	155.000	260.000 m2 (2.150 woningen)	
Kantoren/creatieve bedrijven	85.000 m2	50.000 m2	120.000	
detailhandel	10.000 m2	10.000 m2	15.000	
Maatschappelijke/culturele doeleinden	45.000 m2	30.000 m2	60.000	
TOTAAL	350.000 m2	350.000 m2	350.000	

#### *Toelichting:*

In de woonvisie wordt de spoorzone getypeerd als een Centrum stedelijk Plus woonmilieu (kenmerken: hoge dichtheid, functiemenging, hoog voorzieningen niveau, centrale ligging in de stad en optimale (OV)-bereikbaarheid. Met deze kenmerken onderscheidt de Spoorzone zich ten opzichte van de andere binnenstedelijke locaties als de Pijpshaven. Met een doorlooptijd van minimaal tot 2020 voor de Spoorzone betekent dit een plancapaciteit per jaar van taakstellend 150 woningen per jaar met een bandbreedte tussen en 110 woningen en 180 woningen per jaar. Dit sluit aan op de stedelijke woningbouwprogrammering als vastgesteld in de woonvisie.

Voor detailhandel is in de nota Ruimte voor detailhandel vastgesteld dat de hoofdwinkelfunctie voor Tilburg zich zal blijven concentreren rond het bestaande kernwinkelgebied, gelegen ten zuiden van het Spoor. In het plangebied wordt vooral gedacht aan gebiedsfunctieondersteunende detailhandel met als bijzondere locaties de OV-terminal, de noordzijde van de Spoorlaan, ter begeleiding van de op te waarderen boulevard en de buurtsteunfunctie op de locatie Ahold aan de Lochtstraat/Jan Heijnsstraat (thans AH-XL). Voor deze XL-supermarkt incl. de grotere winkels zal een nieuwe locatie gezocht worden passend binnen het detailhandelsbeleid teneinde op deze locatie een meer bij het stadcentrum passend stedelijk milieu te realiseren.

De nota ruimte voor Kantoren wordt voor de komende jaren een opname capaciteit van tussen 11.000 - 22.000 m2 voorzien (mede op basis van historische opname van gemiddeld 22.000 m2 de afgelopen jaren). De totale planvoorraad tot 2015 bedraagt ongeveer 300.000 m2 bvo (harde en zachte planvoorraad). Uitgangspunt is de helft van het kantorenprogramma te faciliteren in de Spoorzone. Uitgevoerd onderzoek van Buck Consultants in het kader van het Transumo project (kennisproject Ministerie van EZ) geeft aan dat er sprake is van een evenwichtige kantoren markt wanneer verhouding



aanbod en vraag ongeveer 1,5 bedraagt. De in het programma voorzien kantorenoppervlakte past binnen deze beleidsdoelstellingen (7.000 m<sup>2</sup> bvo per jaar binnen bandbreedten 4.200 m<sup>2</sup> bvo en 10.000 m<sup>2</sup> bvo per jaar).

De hoeveelheid kantoren zal in belangrijke mate afhankelijk zijn van het al dan niet realiseren van een Huis van de Stad (stadhuis met aanvullende voorzieningen).

Voor voorzieningen wordt aan een breed scala van voorzieningen gedacht, ter uitvoering van reeds in beleid voorziene dan wel levende initiatieven in de stad. Voor de publieksfuncties zullen met name de aanwezige monumentale gebouwen worden aangewend. Verder dient het uit te werken masterplan ook nieuwe initiatieven op te roepen, passend bij de missie van de stad op gebied van cultuur, kennis en onderwijs.

Ad 6. Milieu.

Nader onderzoek dezerzijds heeft aangetoond dat er op basis van het bestemmingsplan Spoorzone geen procedure hogere waarde op grond van de Wet Geluidhinder voor de bestaande geluidgevoelige bebouwing gevolgd hoeft te worden.