

Notitie behandeling zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Spoorzone 4^e herziening (Clarissenhof deel 1)

d.d. 10 maart 2015 aangepast naar aanleiding van het raadsbesluit

Het ontwerp bestemmingsplan Spoorzone 4^e herziening (Clarissenhof deel 1) heeft ter inzage gelegen vanaf 10 november 2014 tot 22 december 2014. Er zijn 8 zienswijzen ingekomen. De zienswijzen zijn tijdig ingediend en derhalve ontvankelijk.

De zienswijzen zijn integraal beoordeeld. Hieronder volgt een samenvatting van de ingekomen zienswijzen met daarna het standpunt van de gemeente met betrekking tot deze zienswijzen. In verband met de toepassing van de Wet bescherming persoonsgegevens zijn de zienswijzen van natuurlijke personen geanonimiseerd weergegeven.

Zienswijze 1 bewoners Lange Nieuwstraat, 5041DK Tilburg

a) Geen betaald parkeren

Reclamanten hebben een kapsalon aan de Lange Nieuwstraat. Men verzoekt om in de toekomst geen betaald parkeren in te voeren.

Reactie

Voor de ontwikkelingen in de Spoorzone wordt in het plangebied voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd, voor vaste gebruikers en voor bezoekers. Dit parkeren zal met name in gebouwde voorzieningen worden gerealiseerd. Om deze parkeeroplossing rendabel te maken moeten de nieuwe parkeervoorzieningen betaald parkeren worden. Gevolg is dat de kans bijzonder groot is dat er uitwijkgedrag ontstaat en mensen kiezen voor gratis parkeren in de wijk. Het enige middel om dit bijverschijnsel tegen te gaan is het invoeren van een vorm van parkeerregulering.

De uitwerking van deze maatregel van parkeerregulering is nog niet opgesteld en zal in nauw overleg met omwonenden plaatsvinden. Overigens geldt dat het besluit tot het al dan niet invoeren van betaald parkeren buiten het toetsingskader van de bestemmingsplanprocedure valt.

Conclusie

Het al of niet invoeren van betaald parkeren is in deze procedure niet aan de orde. Deze zienswijze is ongegrond.

Zienswijze 2 bewoner Gouverneur Borretstraat, 5041 CS Tilburg

a) Bovengrondse Parkeergarage

Reclamant is tegen de bouw van de bovengrondse parkeergarage. Hij pleit er voor om ondergronds parkeren in het plan op te nemen. Reclamant vindt de motivering voor de bovengrondse parkeergarage niet overtuigend. Tijdens de bewonersavond is aangegeven dat het financiële argument doorslaggevend is geweest. De extra kosten van ondergronds parkeren zou dan € 10.000,-- per parkeerplaats zijn. Dat is over een periode van 50 jaar maar 200 euro per jaar. De vraag is of de toekomstige bewoners deze parkeerplaatsen wel zullen afnemen. Ook vraagt de reclamant zich af of de parkeernorm niet te hoog is voor deze locatie nabij het station. Hij stelt vraagtekens bij de sociale veiligheid rond de parkeergarage.

Reactie

In het Stedenbouwkundig Masterplan van 26 april 2011 (door de gemeenteraad vastgesteld op 25 juni 2012) is opgenomen dat gebouwde parkeervoorzieningen erg kostbaar zijn. Er is aanvankelijk ingezet op ondergronds parkeren. Deze variant is uitgetekend en uitgerekend. Het financiële argument is er met name de oorzaak van



dat het ondergronds parkeren is vervangen door een bovengronds parkeergebouw. Het gaat hier om een verschil van circa 5 miljoen euro. Bijkomend voordeel van het niet ondergronds bouwen van een parkeergarage is dat deze nu veel meer zichtbaar/herkenbaar is gesitueerd voor bezoekers van de Spoorzone. Een ondergrondse parkeervoorziening beperkt daarenboven de mogelijkheden voor een vergroening van de openbare ruimte zeer sterk. Binnen de planontwikkeling Clarissenhof is nadrukkelijk beoogd om een optimaal woonklimaat te realiseren waarbij de groenvoorzieningen van groot belang zijn. Deze groene invulling sluit aan op de door de gemeenteraad beoogde groenimpuls in binnenstedelijke gebied. Ook het borgen van sociale veiligheid is juist moeilijker in ondergrondse garages en pleit voor bovengrondse voorzieningen. Parkeernormen zijn bepaald aan de hand van landelijke kencijfers. De ligging in het centrumgebied en nabij een OV knooppunt is daarin verwerkt.

Conclusie

Met name financiële overwegingen hebben geleid tot het besluit af te zien van ondergronds parkeren. Deze zienswijze is ongegrond.

b) Hoogte parkeergarage

De hoogte van 22 meter detoneert naar de mening van de reclamant in de omgeving en schermt Clarissenhof af van de rest van de Spoorzone.

Zie de reactie op zienswijze 4 onder g.

Conclusie

Deze zienswijze is gedeeltelijk grond. De maximaal toegelaten hoogte van de parkeergarage wordt verlaagd tot 17 meter.

Zienswijze 3 bewoner Minister van Sonstraat, 5041 CR Tilburg

a) Parkeeroverlast

Reclamant maakt zich zorgen over de parkeergarage voor de bewoners die aanvankelijk onder de woningen was voorzien en nu een aparte parkeergarage op een flinke afstand van de woningen wordt. Gevolg van deze wijziging is dat de parkeerplaatsen aan en in de omgeving van de Lange Nieuwstraat, Buitenstraat en de Minister van Sonstraat dichterbij liggen dan de nieuwe parkeergarage.

Reactie

Het klopt dat de genoemde parkeerplaatsen dichterbij de woningen liggen dan de te bouwen parkeergarage. Om overlast in de buurt te voorkomen zal invoering van een vorm van parkeerregulering noodzakelijk zijn. Zie de reactie onder zienswijze 1 onder a.

Conclusie

Door parkeerregulering zal mogelijke parkeeroverlast voorkomen worden. Deze zienswijze is ongegrond.

b) Toename parkeerbehoefte

Reclamant verwacht dat de parkeerbehoefte in de wijk fors zal toenemen door de volgende oorzaken:

- Door de nieuwe onderdoorgang bij het CS wordt de wijk Theresia een mooie plek voor gratis parkeren op 5 minuten lopen van de binnenstad en het station.
- Bewoners van Clarissenhof die liever dicht bij huis parkeren dan in een verre (eigen) parkeergarage.
- Bewoners van Clarissenhof die niet willen betalen voor een (tweede) parkeerplaats. Bezoekers van de bewoners van Clarissenhof.
- Bezoekers van de "commerciële voorzieningen" in de plint van de appartementen van Clarissenhof.
- Mogelijk ook nog bezoekers van de El-Feth moskee aan de Stedekestraat (ook die parkeren liever op straat) als de vergunning daarvoor wordt verleend.

Reactie

Zie de reactie op zienswijze 1 onder a. In de parkeerbehoefte voor de moskee wordt op eigen terrein voorzien en maakt geen onderdeel uit van de parkeervoorzieningen voor Clarissenhof.

Conclusie:

De toename van de parkeerbehoefte kan opgevangen worden in de parkeergarage. Deze zienswijze is ongegrond.

c) Invoeren parkeervergunningsysteem

Reclamant pleit voor het invoeren van parkeervergunningsysteem.

Zie reactie op zienswijze 1 onder a.

d) Hoogte appartementen

Reclamant heeft bezwaren tegen de hoogte van de appartementsgebouwen. Hij vreest het wegnemen van zon in zijn achtertuin.

Reactie

Gelet op de afstand van het plangebied tot aan de woning van reclamant (minimaal 140 meter) is de vrees voor wegneme van zon door de appartementen niet terecht. Uit de bezonningsstudie van april 2014 blijkt dat de schaduw van de gebouwen in Clarissenhof niet tot de woning van reclamant reikt.

Conclusie

De appartementen zullen geen zon uit de tuin van reclamant wegnemen. Deze zienswijze is ongegrond.

Zienswijze 4 bewoner Lange Nieuwstraat, 5041 DH Tilburg

a) Motivering parkeergarage

Steeds is gesproken dat het parkeren ondergronds opgelost zou worden. Nu gebeurt dat in een afzonderlijke bovengrondse parkeergarage. Een motivering anders dan kostenargumenten is niet gegeven. Reclamant verzoekt transparantie voor wat betreft de cijfers.

Reactie

zie reactie op zienswijze 2 onder a. Zoals reclamant ook aangeeft is de globale berekening van de meerkosten van ondergronds parkeren met de buurtbewoners gecommuniceerd. De extra kosten bedragen circa € 10.000 euro per parkeerplaats. In dit geval dus in totaal circa 5 miljoen euro.

Conclusie

De motivering waarom ondergronds parkeren niet mogelijk is, is met name gelegen in de financiële onhaalbaarheid. Deze zienswijze is ongegrond.

b) De afwikkeling van de verkeersstromen

In eerdere bijeenkomsten met architect, gemeente en burgers is altijd sprake geweest van een in- en uitrit naar de parkeerkelder van het Clarissenhof via de Burgemeester Brokxlaan/Frenckenstraat, waarbij verkeerafwikkeling via de Lange Nieuwstraat uitdrukkelijk ontzien werd. Nu ontstaat er veel onduidelijkheid over de toekomstige afwikkeling van de geplande verkeersstromen. Reclamant vreest dat de rustige woonwijk Theresia onder druk komt te staan, terwijl dat één van de uitgangspunten voor de planontwikkeling Spoorzone was. Reclamant vindt dat Theresia uitgesloten moet worden van verkeerafwikkelingen, welke ook leidend geweest zijn bij het (gemeentelijke) ontwerp van de Burgemeester Brokxlaan.

Reactie

Zoals aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.7.) wordt de parkeergarage primair ontsloten op de Burg. Brokxlaan. Alleen abbonementhouders mogen gebruik maken van de ontsluiting op de Lange Nieuwstraat.

Er zal een beperkte hoeveelheid verkeer van en naar de parkeergarage via de Lange Nieuwstraat rijden. Het betreft een klein deel van de abonneementhouders. De entree aan die zijde is bedoeld om bewoners van de appartementen in het noordelijke deel van Clarissenhof de mogelijkheid te bieden om vanaf hun woning zonder omrijden de garage in te rijden, bijvoorbeeld als men passagiers of boodschappen thuis heeft afgezet. De Lange Nieuwstraat kan deze extra hoeveelheid verkeer goed verwerken. Het betreft alleen inrijdend verkeer. Uitrijden van de garage kan alleen aan de zijde van de Burg. Brokxlaan. De aan de Lange Nieuwstraat geprojecteerde woningen in het bouwplan Clarissenhof zullen in de toekomst onderdeel uit gaan maken van Theresia. Met name voor deze woningen is een toegang tot de parkeervoorziening aan de Lange Nieuwstraat voorzien.

Conclusie

Afwikkeling van het verkeer zal met name via de Burg. Brokxlaan plaatsvinden. Deze zienswijze is ongegrond.

c) Invoering betaald parkeren

De invoering van betaald parkeren staat al bij voorbaat vast, zonder gedegen onderzoek en voorinformatie over alternatieve betaalsystemen (blauwe zone, bewoners vrij parkeren bijv.). Dit ondermijnt de geloofwaardigheid van de noodzaak van de bovengrondse parkeergarage en de daarop gebaseerde besluitvorming.

Reactie

zie de reactie op zienswijze 1 onder a.

d) Slimme mobiliteit

Er wordt onvoldoende rekening gehouden met alternatieve ontwikkelingen in het kader van slimme mobiliteit.

Reactie

In het Masterplan is op blz. 57 aandacht besteed aan de mobiliteit in de toekomst. Daar staat: "Het centrumstedelijk karakter met de hoge bebouwingsdichtheid en de directe nabijheid van openbaar vervoer maakt het gebied bijzonder aantrekkelijk voor toepassingen van concepten als Greenwheels. Dit is bovendien een concept dat bijzonder goed past bij de beoogde doelgroepen in het gebied. De betaalbaarheid, de frequentie van het autogebruik en de directe beschikbaarheid van Greenwheels zullen bij de verdere conceptuitwerking een extra plus in mobiliteit kunnen brengen. Zo ook zal bij verder uitwerking rekening gehouden moeten worden met voorzieningen voor elektrische auto's". Bij de uitwerking van de bouwplannen wordt nadrukkelijk hiermee rekening gehouden. Overigens is het treffen van voorzieningen voor elektrische auto's en/of gedeeld autogebruik niet een onderwerp dat een bestemmingsplan regelt.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met de thans geldende parkeernormen. Die normen houden al rekening met de ligging van het plangebied in een centrumgebied nabij het station.

Slimme mobiliteit staat in de kinderschoenen en maakt nog geen onderdeel uit van het vastgestelde parkeerbeleid. In de in voorbereiding zijnde parkeervisie ten behoeve van de Spoorzone-ontwikkeling wordt hierop geanticipeerd. De uiteindelijke omvang van de parkeervoorziening is binnen het bestemmingsplan afgestemd op de te verwachten parkeerbehoefte rekening houdend met maximaal dubbelgebruik. Slimme mobiliteit kan de noodzakelijke omvang in de toekomst verder beperken en dit kan bij de uiteindelijke fasering alsnog worden betrokken.

Conclusie

In het bestemmingsplan dient uitgegaan te worden van de vastgestelde parkeernormen waarbij al rekening is gehouden met de ligging. Deze zienswijze is ongegrond.

e) Leegstand parkeergarage

De gemeente dient door middel van berekeningen en meerdere bronnen aan te tonen dat de parkeergarage niet voor leegstand gebouwd gaat worden. Hemelsbreed is de afstand naar de Knegtelgarage immers kleiner dan die van de Fraterstraat naar de locatie van de nieuwe parkeergarage.

Reactie

Zie ook reactie op zienswijze 2 onder a. De hoeveelheid parkeerplaatsen in de parkeergarage is gebaseerd op de geldende parkeernormen. Tevens wordt geanticipeerd op de parkeerbehoefte in het gebied. De parkeergarage gaat functioneren voor het plan Clarissenhof maar ook voor de andere functies in het kerngebied Spoorzone.

Niet de afstand hemelsbreed is van belang voor het functioneren van een parkeergarage maar de loopafstand. De loopafstand naar de Knegtelgarage is vanuit het meest zuidelijk gelegen punt van het bouwplan aan de Fraterstraat 370 meter. Vanuit datzelfde punt is de loopafstand naar de geplande garage 250 meter.

Conclusie

De vrees voor leegstand van de parkeergarage is niet terecht. Deze zienswijze is ongegrond.

f) Functie parkeergarage

Ten tijde van ontwikkeling van het Masterplan Spoorzone, is altijd uitgesproken door de wethouder van de Spoorzone dat parkeren voor de Spoorzone ook in de Spoorzone afgewikkeld zou gaan worden. Nu heeft het er veel van weg dat de nog te bouwen parkeervoorziening voor het Clarissenhof ingezet gaat worden voor parkeren bij het NS-station aan de Noordzijde (Theresia-kant) wat geheel in tegenspraak is met eerder gedane uitspraken.

Reactie

Zie ook de reactie op zienswijze 2 onder a en op zienswijze 4 onder e.

Vooraf overdag kunnen bezoekers van het station gebruik maken van de parkeergarage. Dit gebeurt in de vorm van dubbelgebruik. Er worden geen parkeerplaatsen gerealiseerd die alleen als Park en ride voorziening zal functioneren.

Conclusie

Het gebruik van de parkeergarage ook voor parkeren voor andere functies uit de Spoorzone is niet in strijd met eerdere toezeggingen. Deze zienswijze is ongegrond.

g) Plaats parkeergarage

Het uitgangspunt "menselijke maat", dat wil zeggen laagbouw bij de Lange Nieuwstraat oplopend naar hogere bebouwing richting het spoor, wordt bij het parkeergebouw losgelaten. Wellicht dat in plaats van een vierkante bouw, ook hier fasegewijs, overeenkomstig de bouw in het Clarissenhof, een lagere parkeergarage aan de Lange Nieuwstraat gebouwd wordt, die in hoogte oploopt naar de Burgemeester Brokxlaan.

Reactie

Historische karakteristiek Lange Nieuwstraat.

De historische karakteristiek van de Lange Nieuwstraat is de aaneenschakeling van verschillende gebouwgrootten en functies. De straat werd niet alleen gevormd door kleine arbeiderswoningen. Aan de straat stonden ook een Synagoge, een zorgcomplex, een gymnasium en de gasfabriek. Andere uitzonderlijke gebouwen zijn er nog steeds: het Clarissenklooster, het trafostation, het Deprez gebouw, de Medeklinkert. De historische structuur is precies de nevenschikking van verschillende functies en volumes die de straat een stedelijk karakter geeft, deels gericht op wonen, deels gericht op zorg, deels gericht op onderwijs, deels gericht op industriële activiteit.

De parkeergarage tussen het Deprez gebouw en de Medeklinkert.

De Medeklinkert en het Deprezgebouw die in de jaren 90 beiden gemeentelijke monumenten zijn geworden, lagen historisch gezien altijd al in een omgeving die qua volumes en functies contrastrijk was. De parkeergarage doet op dat punt geen afbreuk aan een historisch gegeven.

De Lange Nieuwstraat heeft al een zeer heterogene aaneenschakeling en nevenschikking van functies en gebouwen. Hier mogen ruimtelijke verschillen in bebouwing worden gerealiseerd om zodoende eigentijdse ruimtelijke problemen op te lossen.

Van ondergronds parkeren tot parkeergebouw.

Het structuurplan (2005) en het bestemmingsplan (2008) vormen de ruimtelijke kaders voor het plangebied Clarissenhof. Geheel in overeenstemming met de bedoelingen ervan is een plan ontstaan met doorwaadbare binnenhoven en een ruimtelijke opbouw van lage bebouwing aan de Lange Nieuwstraat en hoge bebouwing aan de Burg. Brokxlaan.

De eerste stedenbouwkundige opzet ging uit van een tweelaagse ondergrondse parkeergarage. Die opzet is lang vastgehouden. Er is gestudeerd op de rationalisering van de garage en de bovenliggende woongebouwen, maar het bleek om duidelijke redenen NIET haalbaar:

- de financiële kaders van de corporaties zijn na 2008 duidelijk beperkter geworden en dat zijn de belangrijkste dragers van het plan;
- daarenboven wilde iedereen voorkomen dat het idee van hoven werd geminimaliseerd tot wonen op een parkeerdek met wat magere planten en boompjes in een bak. Ook dat leidde tot additionele kosten om tot aanvaardbare oplossingen te komen, terwijl de oplossingen gekunsteld waren. In beginsel bleek het al niet mogelijk om tot een volledig ondergrondse oplossing te komen, wat ook de gewenste doorwaadbaarheid wegens te grote peilverschillen onder druk zette;
- gelijktijdig met de planvorming van Clarissenhof is nagedacht over de betekenis van parkeervoorzieningen voor het gebied. Collectieve parkeergarages bieden het meest optimaal dubbelgebruik en kunnen de totale capaciteit reduceren, maar dan moeten ze vanaf de hoofdontsluiting (Burg. Brokxlaan) wel goed zichtbaar en toegankelijk zijn.

Het bovengronds parkeergebouw tussen het Deprez gebouw en de Medeklinkert is niet alleen een antwoord op de financiële kaders maar motiveert zich ook op volgende punten:

- De garage heeft nu een duidelijke positie qua zichtbaarheid en bereikbaarheid voor de autogebruiker, de ns reiziger en de bezoeker van de spoorzone en/of de binnenstad, waardoor de exploitatiemogelijkheden als collectieve parkeergarage sterk verbeterd zijn.
- Vanaf de Lange Nieuwstraat kan nu eenvoudig een 'geprivilegieerde' toegang worden gemaakt voor vergunninghouders.
- De Fraterstraat wordt niet meer overmatig belast met toegangen tot een ondergrondse parking.
- Alle hoven zijn nu in de volle grond, waardoor bomen volwaardig en toekomstbestendig tot volwassenheid kunnen groeien. De overwegend onverharde openbare ruimte in het plan is daarmee ook meer klimaatbestendig.
- De peilverschillen zijn nu optimaal ingezet voor de articulatie van de hoven, en dragen bij tot een optimale doorwaadbaarheid van het verkeersvrije woongebied.
- De locatie van de parkeergarage heeft geleid tot het benadrukken van een structurele as, in de vorm van een pergola, die als voetgangersroute alle wooncomplexen in het gebied toegankelijk maakt.
- De hoven, als collectieve en doorwaadbare buitenruimten, en deze pergola in relatie tot de entrees van de gebouwen, zijn gericht op ontmoeten en verblijven en zijn de dragers voor de bedoelde sociale sfeer van het woongebied.
- Ten aanzien van de ligging in de bestaande woonomgeving.
 - Zoals eerder aangegeven laat de Lange Nieuwstraat vanuit historisch perspectief toe dat grote en kleine gebouwen aaneengeschaald worden. Het parkeergebouw neemt ten opzichte van de rooilijn ook eenzelfde houding aan zoals een aantal grote complexen deden, namelijk terugspringen achter een muur of hek. In het plan blijft de historische muur behouden en staat het gebouw zo'n twee meter achter de muur.
 - Het parkeergebouw staat niet tegenover kleine woningen in een smalle straat, maar staat tegenover de grote groene ruimte van het Lumenplantsoen. De connectie met die ruimte maakt de bouwhoogte aanvaardbaar. In het perspectief van de straat, zowel vanuit de oostzijde als de westzijde blijft het volume opgenomen in het profiel van wisselende volumes en vanaf de Gasthuisring naar het plan gekeken blijft de opbouw van laag naar hoog, zowel in de noord-zuid richting als in de west-oost richting als dominant kenmerk overeind.
 - De bezonningsstudie toont aan dat de parkeergarage geen nadelig effect heeft op de tegenoverliggende bestaande woningen. Voor de Medeklinkert verslechtert de situatie ten

opzichte van de huidige toestand (het magazijn) in de voormiddag, maar laat nog steeds genoeg zonuren over voor de bezonning van het complex.



Situering parkeergarage tegenover Lumenplantsoen



De opbouw van laag naar hoog van west naar oost en van noord naar zuid

Conclusie

Er is zorgvuldig omgegaan met de bepaling van de plaats en omvang van de parkeergarage en deze is ingepast in de bestaande stedenbouwkundige structuur. Deze zienswijze is gedeeltelijk grond. De maximaal toegelaten hoogte van de parkeergarage wordt verlaagd tot 17 meter.

h) Behoud bomen

Aannemelijk dient te worden gemaakt dat de 40 te kappen bomen niet kunnen worden behouden. Reclamant wil inzicht in de compensatie van deze bomen.

Reactie

Ten behoeve van de opstelling van dit bestemmingsplan is een Bomen Effectenanalyse opgesteld (bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan). In de BEA staat dat er 43 bomen (zeer negatief; kunnen niet gehandhaafd blijven) en 35 bomen (negatief; alleen behoud mogelijk bij aanpassing van het plan) moeten verdwijnen als gevolg van het bouwplan. Van de 175 aanwezige bomen zijn er 97 prima inpasbaar (effect neutraal of lichtnegatief).

Na de opstelling van de BEA is gebleken dat er definitief een zogenoemde calamiteitenroute dient te worden aangelegd met een kabel- en leidingenstrook aan de zuidkant van het plan. In de BEA zijn voor de calamiteitenroute wel randvoorwaarden opgenomen, maar het was toen nog niet duidelijk of deze weg er zou moeten komen. Het gevolg van deze route op het aantal te kappen bomen is dus ook niet in de BEA meegenomen. Deze weg zal gebruikt worden voor nooddiensten, maar ook voor afvalinzameling en het incidenteel gebruik door de bewoners voor laden en lossen. Deze calamiteitenroute is noodzakelijk omdat het plangebied verder autoluw wordt.

Als gevolg van de aanleg van deze ontsluiting dienen ten opzichte van de BEA nog meer bomen te worden gekapt. Op bijgevoegde bijlage is aangegeven welke van de aanwezige bomen gehandhaafd zullen blijven. Deze bomen zijn ook opgenomen in de boomwaardekaart die bij de regels van het bestemmingsplan hoort.

Bij de planvorming is steeds bepalend geweest dat de haakvormige structuur van het groen ten zuiden en oosten van het plan, zoals ook steeds is weergegeven in het masterplan, blijft gehandhaafd. De bomenrij aan de zuidkant maakt onderdeel uit van de oude structuur van essenbomen die het voormalige NS terrein aan de westzijde gedeeltelijk omzoomde (op een oude luchtfoto is te zien dat deze structuur bestond uit een noord-zuid rij van essen langs de zuidelijke helft van de Fraterstraat en een oost-west rij van essen ten noorden van de NS Werkplaats).



Veel van de bomen die als gevolg van dit plan gekapt moeten worden zijn bomen die een beperkte levensverwachting (zo hebben alle fruitbomen in de boomgaard een verminderde, sterk verminderde of zeer slechte conditie).

In het bijgevoegde concept inrichtingsplan wordt aangegeven op welke wijze er groen in het plan kan terugkomen.

Conclusie

In de BEA en deze beantwoording van de zienswijze is inzicht verschaft welke bomen op het terrein gehandhaafd kunnen blijven en welke vanwege het plan gekapt moeten worden.

Zienswijze 5 Bewoners Medeklinkert, Lange Nieuwstraat, 5041 DJ Tilburg

a) Algemeen

De concentratie van 330 woningen staat haaks op de woonwens van de meeste burgers, die vooral gekenmerkt worden door een streven naar een groene en vooral rustige woonomgeving, ook waar het gaat om binnenstedelijke locaties. Verdichting leidt echter tot problemen, waardoor de kwaliteit van de woonomgeving zal worden verlaagd.

De bewoners verwachten als gevolg van het bestemmingsplan een onaanvaardbare verstening van de woonomgeving, een afname van het groen, congestie in het verkeer en parkeeroverlast. Daardoor wordt de kwaliteit van wonen voor de reclamanten negatief beïnvloed.

Men is van mening dat het bestemmingsplan onzorgvuldig is voorbereid, dat er geen goede belangenafweging heeft plaatsgevonden en dat het bestemmingsplan niet deugdelijk is gemotiveerd.

Reactie

Met de ontwikkeling van Clarissenhof wordt juist een centrumstedelijk woonmilieu toegevoegd dat zich kenmerkt door de groene kwaliteit van de (semi-)openbare ruimte. Van congestie in het verkeer zal nauwelijks sprake zijn, omdat de verkeersafwikkeling via de Burgemeester Brokxlaan plaatsvindt en rekening gehouden is met voldoende parkeermogelijkheden.

Conclusie

Het woningbouwplan Clarissenhof past in de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de Spoorzone. Deze zienswijze is ongegrond.

b) Behoeftte appartementen

Naar de mening van reclamanten, bestaat er binnen de gemeente Tilburg helemaal geen behoefte aan meer appartementen. Vaak staan er appartementen, ook in de binnenstad en dichtbij het station, leeg.

Reactie

Om te bepalen of een woningbouwontwikkeling gewenst is, worden verschillende zaken beschouwd. Allereerst wordt op basis van onder meer bevolkingsprognoses de regionale behoefte bepaald. Op basis hiervan maken gemeenten in de regio samen met de Provincie afspraken over het aantal te bouwen woningen voor de komende tien jaar. In het gemeentelijk woonbeleid, zoals vastgelegd in de Woonvisie, wordt vervolgens richting gegeven aan welke woonmilieus en woningtypen voor welke doelgroepen moet worden gebouwd. Door aanpassingen van bestaande woningen en het inspelen op de (toekomstige) vraag bij nieuwbouw, zorgen we ervoor dat deze ontwikkelingen optimaal tegemoet komen aan de woonwensen. Periodiek wordt de gemeenteraad geïnformeerd via de programmabegroting of jaarstukken of we op koers liggen.

In de toelichting bij het bestemmingsplan is reeds onderbouwd waarom het plan Clarissenhof past binnen kwantitatieve woningbouwopgave, binnen de gemeentelijke ontwikkelingsvisie en bij de woonwensen van mensen die een (hoog-)stedelijk woonmilieu ambiëren. Er is geen sprake van een structurele leegstand van appartementen.

Met de provincie zijn op basis van de woningbehoeftecijfers afspraken gemaakt over aantallen te bouwen woningen in de komende tien jaar. Het is vervolgens aan de gemeente te bepalen waar welk type woonmilieu en welk type woningen gewenst is. De WoonVisie geeft aan dat voor het centrum-stedelijke woonmilieu een versterking en uitbreiding gewenst is. Een centrum-stedelijk woonmilieu kenmerkt zich door hoge dichtheid, menging van functies (wonen, winkels, voorzieningen, werken) en goede bereikbaarheid. Verdichting van de woonbebouwing in de binnenstad is gewenst. Verdichting betekent in dit geval dat ook gedacht moet worden aan gestapelde bouw (hoogbouw). De uitbreiding van het centrum-stedelijke woonmilieu moet volgens de Woonvisie plaatsvinden via realisatie op voormalige bedrijventerreinen in/aan de Binnenstad en transformatie van woonmilieus in de omringende gebieden (Oud-Zuid, Oost en Oud-Noord). Concreet vindt de uitbreiding

van het centrum-stedelijke woonmilieu in de komende jaren plaats in de Spoorzone en de Piushaven. Clarissenhof is onderdeel van deze gewenste uitbreiding. Bouw van appartement past in het Masterplan en het geldende bestemmingsplan. Realisatie vindt plaats op basis van koopovereenkomsten met woningbouwcorporaties voor de sociale huur en met particulieren voor de koopappartementen.

Conclusie

De behoefte aan appartementen is onderbouwd. Vrees voor leegstand is onterecht. Deze zienswijze is ongegrond.

c) Strijd met bestemmingsplan Spoorzone/motivering hoogbouw

Bij besluit van 30 juni 2008 heeft uw raad het bestemmingsplan 'Spoorzone' vastgesteld. Volgens het geldend bestemmingsplan mag er aan de achterzijde van het pand Lange Nieuwstraat 200 bebouwing worden opgericht met een hoogte van maximaal 12 meter, met een afwijking naar 15 meter. In het ontwerpplan mag de bebouwing tot maximaal 25 meter hoog worden opgericht.

De gemeente motiveert niet, waarom er nu op de locatie Clarissenhof hoogbouw tot 25 meter nu ineens wel aanvaardbaar is en ook niet waarom er wordt afgeweken van de stedenbouwkundige uitgangspunten van het oorspronkelijke plan. Er dient een gedegen ruimtelijke- en stedenbouwkundige beoordeling plaats te vinden en die ontbreekt.

Er is geen rekening gehouden met het gebouw van de Medeklinkert, dat behoort tot de kleinschalige bebouwing aan de Lange Nieuwstraat.

Reactie

Zie reactie op zienswijze 4 onder g.

d) Geen inspraak

Tenslotte geldt dat de plannen op 30 april 2014 wel zijn gepresenteerd en toegelicht, maar van enige inspraak voor bewoners van de Medeklinkert op de plannen was geen sprake. Er is ook totaal geen rekening gehouden met de onvrede die op die avond al kenbaar is gemaakt.

Reactie

Op 30 april 2014 heeft de initiatiefnemer een overleg gehad met een vertegenwoordiging van de bewoners in bijzijn van de verhuurder. De bezwaren tegen de plannen zijn kenbaar gemaakt. Gelet op de noodzaak om een bepaald programma te realiseren, het feit dat het plan gelegen is in de Spoorzone met een centrumstedelijke ambitie kan aan de bezwaren voor wat betreft inzicht en privacy niet voldoende tegemoet worden gekomen. Er is wel rekening gehouden met de opmerkingen van de reclamanten < zie hierna de reactie onder g., echter de aanpassingen zijn voor reclamanten niet voldoende.

Conclusie

Er heeft wel een overleg plaatsgevonden en na belangenafweging heeft dit niet geleid tot overname van de wensen van de reclamanten. Deze zienswijze is ongegrond.

e) Gemeentelijk monument / cultuurhistorie

Ten onrechte, is de aanduiding als gemeentelijke monument niet op de planverbeelding van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Het voormalige bejaardenhuis is een van de laatste restanten van een imposant samenstel van met name aan de religieuze orde van de Clarissen-coletinen gerelateerde bebouwing in de Lange Nieuwstraat. Met dit plan is er sprake van een aantasting van een historische structuur.

De Medeklinkert bestaat nu intussen al 36 jaar. Er hebben meer dan 100 mensen gewoond. Het huidige gebruik van het pand voor de huisvesting van een woongroep houdt daarom nadrukkelijk een link met het verleden. De aanwezigheid en beleving van het gebied dat vroeger behoorde tot het St. Annahof en het Clarissenklooster, is ook nu nog erg belangrijk voor de bewoners van de Medeklinkert. Het ontwerpbestemmingsplan doet hieraan in belangrijke mate afbreuk.

Reactie



In tegenstelling tot hetgeen reclamanten stellen heeft het pand Lange Nieuwstraat 196 t/m 200 in het ontwerp bestemmingsplan de aanduiding specifieke bouwaanduiding - gemeentelijk monument gekregen: alleen het hoofgebouw is aangewezen als gemeentelijk monument en heeft derhalve die aanduiding gekregen.

Het religieus verleden in relatie tot het bouwplan.

Het gebied was onderdeel van de gebouwen van de leefgemeenschap van de fraters en bestond uit verschillende zorgcomplexen, bezinnings- en nutstuinen. De Clarissen zaten in het slotklooster aan de overkant en dit gebouw is thans een wooncomplex voor expats. Geen van de terreinen waren zonder meer toegankelijk voor burgers.

Het ontwerp refereert aan het kloosterverleden van begijnhoven zoals we die kennen in o.m. Hoogstraten, Antwerpen en Brugge maar breekt tegelijkertijd die gesloten religieuze werelden open om de ruimtelijke kwaliteit in te zetten voor centrumstedelijk wonen.

De relatie tot het religieus verleden gaat niet om het behoud van het religieuze, maar wel om de verbinding tussen rust en stedelijkheid – intimiteit en openheid.

Conclusie

Het gemeentelijk monument heeft de aanduiding gekregen. Deze zienswijze is ongegrond.

f) Verschuiven erfgrans

In het ontwerp-bestemmingsplan is een andere kadastrale situatie opgenomen dan in het bestemmingsplan Spoorzone. De grens van het perceel zou nu vrijwel samenvallen met de achterkant van de bestaande bebouwing. Dat zou inhouden dat bij realisering van het plan een deel van de huidige tuin, die al 35 jaar door de bewoners van de Medeklinkert gebruikt wordt, verval.

Reactie

Het klopt dat een deel van het perceel van de Medeklinkert in het ontwerp bestemmingsplan onderdeel is geworden van een van de bouwvlakken van het plan Clarissenhof. De bewoners zijn hierover tijdens een bijeenkomst op 30 april 2014 en andere bijeenkomsten geïnformeerd.

Ook in het geldende bestemmingsplan Spoorzone is de mogelijkheid aanwezig dat het gehele perceel van de Medeklinkert bebouwd wordt, deels met een bebouwing tot 10 meter en een deel tot maximaal 15 meter. De in het ontwerp bestemmingsplan voor Clarissenhof opgenomen bouwvlakken laten weliswaar een hogere bebouwing toe maar het bouwvlak ligt op grotere afstand van het pand dan in het bestemmingsplan Spoorzone. Met de eigenaar van het perceel van reclamanten (Stichting Wonen Breburg) onderhandelt de initiatiefnemer over verwerving van een deel van het perceel. De eigenaar is volledig op de hoogte van de plannen m.b.t. Clarissenhof en ook de huurders zijn over de plannen geïnformeerd.

Conclusie

Ook in het geldende bestemmingsplan was bebouwing van de tuin mogelijk. Deze zienswijze is ongegrond.

g) Inbreuk privacy

Direct achter de Medeklinkert, zal op grond van het ontwerp-bestemmingsplan een woontoren kunnen worden gebouwd, met een hoogte van 25 meter en 51 wooneenheden. Direct hiernaast, wordt de mogelijkheid geboden om een tweede woontoren te bouwen, met eveneens een hoogte van 25 meter en met 49 wooneenheden. De raamopeningen en balkons van de woontoren die direct achter De Medeklinkert is geprojecteerd, zijn gericht op de tuin van reclamanten. Relevant daarbij is dat de afstand tussen deze toren en die tuin klein zal zijn, zo'n 8 meter.

Reclamanten zijn van oordeel dat hun privacy op een onevenredige wijze nadelig zal worden beïnvloed wanneer het bestemmingsplan wordt verwezenlijkt.

Reactie

Zie ook de reactie op de zienswijze 5 onder d.

De situatie voor de bewoners verandert. De eigenaar van het gebouw (Stichting Wonen Breburg) is in onderhandeling over de verkoop van een deel van het achterterrein voor de ontwikkeling van het bouwplan



met de uitdrukkelijke wens het complex te integreren in het bouwplan. Waar nu de boomgaard is komt een appartementsgebouw. Het gegeven dat de Medeklinkert zou worden opgenomen in een stedelijk woonklimaat is vastgelegd in het structuurplan en het bestemmingsplan Spoorzone. Hiervan uitgaand is gekeken om de Medeklinkert zo goed mogelijk in het geheel in te passen. De afstand tussen gebouwen, de ligging en oriëntatie van de balkons en de functies aan de noordgevel houden voldoende rekening met de privacy. De tuin wordt tegen inkijk afgeschermd door een haag.

Door de aflopende bouwhoogte van het gebouw G, dat gesitueerd is ten zuiden van de tuin van de Medeklinkert en de oriëntatie van de buitenruimte is rekening gehouden met de reactie van de bewoners van de Medeklinkert. Er komen geen buitenruimtes aan de gevel die uitkijkt op de tuin van de Medeklinkert. Voorts is de positionering van gebouw G zo gekozen dat bewoners van de nieuwbouw niet direct bij de Medeklinkert naar binnen kunnen kijken. Het betreft hier een centrumstedelijk gebied en in een dergelijk gebied is enige inkijk van burens niet te voorkomen.

Conclusie

Er zijn maatregelen getroffen om aantasting van de privacy te beperken. Deze zienswijze is ongegrond.

h) Vermindering lichttoetreding

Als gevolg van de geplande hoogbouw (25m) en de parkeergarage (22m) zal er sprake zijn van een aanzienlijke vermindering van de lichttoetreding in de tuin van de Medeklinkert en tot het gebouw van de Medeklinkert zelf. Zo zal op 21 maart om 9.00 uur gedeeltelijk al sprake zijn van schaduw, maar om 16.00 uur ligt het grootste gedeelte van de tuin in de schaduw. Op 21 september en op 21 december is de situatie nog slechter. Ook hier geldt, dat op grond van het bestemmingsplan Spoorzone een lagere bebouwing is toegestaan, waardoor er minder sprake zou zijn van schaduwwerking.

Reactie

Zie hiervoor ook de reactie op zienswijze 5 onder f.

In verband met de ontwikkeling van dit plan is een bezonningsstudie opgesteld (april 2014). De uitkomsten uit de bezonningsstudie die door reclamanten is gemaakt, wijken niet wezenlijk af van deze bezonningsstudie. De conclusie uit de studie is dat over gedeelten van de dag delen van de tuin en van het gebouw in de schaduw zal liggen maar dat er nog steeds zon zal zijn. Overigens geldt wat hiervoor onder f is overwogen dat op grond van het geldende bestemmingsplan tot zeer dicht op het gebouw tot 10 respectievelijk 15 meter hoog gebouwd zou kunnen worden. Daarnaast ligt het pand dat reclamanten huren in een centrumstedelijk gebied. In een dergelijk gebied is inkijk en schaduwwerking te verwachten. Het belang van de reclamanten is afgewogen tegenover het belang van de ontwikkeling van dit deel van de Spoorzone en daarbij wordt aan de ontwikkeling van dit deelplan groter belang toegekend. Daarbij is overwogen dat ook al in de bestaande situatie de aanwezige bomen ten zuiden van de Medeklinkert zon uit de tuin wegnemen. Volgens het bezonningschema blijft de bezonning voor de Medeklinkert voldoen aan de zogenaamde Haagse norm die in relatie tot hoogbouw wordt gehanteerd.

Conclusie

De vermindering van lichttoetreding is niet onevenredig. Deze zienswijze is ongegrond.

i) Verdwijnen groen/Flora en Faunawet/behoud bosperceel

Uit de bomeneffectrapportage blijkt onvoldoende/niet welke bomen in het plangebied en meer in het bijzonder die rond de Medeklinkert gehandhaafd zullen blijven.

In het ontwerp-bestemmingsplan wordt dus op een verwarrende manier aandacht besteed aan de bomen, die zich bevinden achter de Medeklinkert en zijn omgeven door restanten van oude kloostermuren en aan het zogeheten 'brevierenlaantje'. Dat is niet terecht en reclamanten maken zich ernstig zorgen over het voortbestaan van dit stuk bos achter hun huis.

Door het aanleggen van een voetgangerspad zal de minimaal 100 jaar oude es moeten wijken. Deze boom, wordt op de bomeninventarisatiekaart behorende bij het bestemmingsplan 'Spoorzone' als een monumentale boom aangemerkt. In zowel het bestemmingsplan, 4e herziening als in het bomeneffectanalyse rapport is hierover niets terug te lezen.

In het gebied bevinden zich veel meer waardevolle bomen. Wat gaat daarmee gebeuren?

Reclamanten verzoeken om het bosperceel te behouden en dat dit in het algemeen belang tot een openbaar park wordt gemaakt.

Reclamanten zijn van mening dat de flat die achter de Medeklinkert beoogd is een behoorlijk obstakel gaat vormen waardoor de route van station via Clarissenhof naar Wilhelminapark niet aantrekkelijk of toegankelijk gemaakt wordt. Men vindt het logischer om het huidige groen te behouden en te gebruiken, en af te zien van de flat.

Het bosperceel is niet alleen rijk aan oude bomen, een oude appelboomgaard, een grote biodiversiteit, maar heeft ook tevens nog de oude kloostermuren. Het is als oude kloostertuin een groene enclave midden in de stad.

Hoewel er aan de buitenzijde van het plangebied sprake is van een geplande groene zone, leidt het realiseren van het plan Clarissenhof tot een aanzienlijke verstening. De bewoners van de Medeklinkert en de bewoners van de nieuwbouw, zullen dat zo ervaren. Dit effect wordt verstrekt door de hoogbouw, die door bomen niet uit het zicht kan worden genomen. De kwaliteit van de leefomgeving wordt hierdoor zeer sterk verminderd.

Volgens reclamanten is het onderzoek naar vleermuizen op een onzorgvuldige wijze tot stand gekomen en zijn de conclusies van dit onderzoek onjuist.

Reactie

Zie allereerst de reactie op zienswijze 4 onder h. Daarenboven geldt dat het bosperceel zoals bedoeld door de reclamanten geen cultuurhistorische waarde heeft.

De door reclamanten aangeduide bomen nrs. 53 en 133 worden gehandhaafd. Ze hebben nog geen monumentale waarde gekregen in de gemeentelijk boomwaarde kaart. Eén van deze twee bomen was nog niet op de concept boomwaardekaart opgenomen. Nu zijn beide bomen opgenomen op de boomwaarde kaart die bij dit bestemmingsplan hoort.

Het onderzoek naar de vleermuizen is door een terzake deskundig bureau gedaan en de door de reclamanten aangevoerde informatie geeft geen aanleiding om aan de juistheid van dit onderzoek te twijfelen.

Conclusie

De bomen zijn geïnventariseerd en er is een belangenafweging gemaakt. Deze zienswijze is deels gegrond. De boomwaarde kaart zal aangepast worden.

j) Parkeergarage en verkeersbewegingen

Er komt een enorme parkeergarage naast het pand van reclamanten dat reclamanten van zonlicht zal beroven en het huis zal insluiten met aan 3 kanten bebouwing. Reclamanten vragen zich af of deze hoogte nodig is en waarom de haalbaarheid van een ondergronds parkeergarage niet is onderzocht.

Reclamanten zijn van mening dat het nog maar de vraag is of er veel gebruik zal worden gemaakt van de garage, nu deze niet direct aansluit bij de te realiseren woonbebouwing. Het resultaat zal waarschijnlijk zijn, dat er veel langs de weg wordt geparkeerd, ook ter hoogte van het pand Lange Nieuwstraat 200. Er kan daardoor gemakkelijk parkeeroverlast ontstaan. Ook het aantal verkeersbewegingen in de straat neemt gigantisch toe.

Ook bezoekers van de te realiseren horecavoorzieningen en van de Werkplaats zullen gebruik gaan maken van de parkeergarage wat leidt tot verkeersbewegingen 's-avonds en 's-nachts, waardoor er voor de bewoners van de Medeklinkert overlast zou kunnen ontstaan.

Reactie

Zie ook de reactie op zienswijze 2 onder a.

De verkeersbewegingen van en naar de parkeergarage vinden hoofdzakelijk plaats richting de Burg. Brokxlaan. De in- en uitrit ligt aan de oostzijde van de parkeergarage, aan de andere kant dan waar de Medeklinkert ligt.

Conclusie



Er is geen sprake van onevenredige verkeerbewegingen. Deze zienswijze is gedeeltelijk grond. De maximaal toegelaten hoogte van de parkeergarage wordt verlaagd tot 17 meter.

Zienswijze 6 Van Wijnen Projectontwikkeling Zuid B.V. / Libre Vastgoed B.V. John F Kennedylaan 20, 5236 AJ Vught

a) Belang

Reclamant heeft het recht om het gebied Zwijsen 2 te ontwikkelen. Dit ligt naast het deelplan Clarissenhof. Reclamant heeft bezwaren tegen de bouw van een containerwal ter afscherming van het spoorweglawaai.

Reactie

Van Wijnen Projectontwikkeling Zuid B.V. heeft het ontwikkelrecht voor de locatie Zwijsen 2. De positie van Libre Vastgoed B.V. is in deze niet formeel geregeld. Van Wijnen Projectontwikkeling Zuid B.V. heeft nimmer bij de gemeente formeel gemeld dat men (een deel van) het ontwikkelrecht heeft overgedragen aan Libre Vastgoed B.V.

De bouw van een geluidafschermdende voorziening is pas aan de orde als er binnen 10 jaar na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan geen of slechts deels nieuwbouw is gerealiseerd op de locatie Zwijsen 2. De gemeente, eigenaar van de locatie, heeft in het kader van de toepassing van de Crisis- en Herstelwet, de plicht aan te tonen dat het mogelijk is om een reëel haalbare geluidafschermdende voorziening te realiseren indien er inderdaad geen of deels nieuwbouw is gerealiseerd na die periode van 10 jaar. Een containerwal is een voorbeeld van een dergelijke geluidafschermdende voorziening. Mocht er uiteindelijk een geluidafschermdende voorziening moeten komen dan wordt in overleg getreden over de uitvoering ervan. Dit is pas aan de orde als Van Wijnen Projectontwikkeling B.V. niet, of niet helemaal, binnen 10 jaar nieuwbouw op deze locatie heeft kunnen realiseren.

Conclusie

De realisering van de geluidwerende voorziening is voorlopig niet aan de orde. Deze zienswijze is ongegrond.

b) Geen communicatie

Over de bouw van een containerwal van 250 m lang en 18 m hoog direct naast en op de ontwikkellocatie Zwijsen 2 is met reclamant nooit gecommuniceerd.

Reactie

Over de containerwal is inderdaad niet met reclamant gecommuniceerd. Zoals in de reactie op zienswijze 6 onder a al is aangegeven heeft de gemeente in het kader van de verantwoording voor de toepassing van de Crisis- en Herstelwet de plicht aan te tonen dat het mogelijk is om een reëel haalbare geluidafschermdende voorziening te realiseren indien er geen of slechts deels nieuwbouw is gerealiseerd na die periode van 10 jaar. Een containerwal is een voorbeeld van een dergelijke geluidafschermdende voorziening. Aangezien het niet eens zeker is dat zo'n voorziening nodig is, is overleg vooraf ook niet noodzakelijk geacht. Overigens is reclamant zeer goed bekend met de noodzaak om ter plaatse van Zwijsen 2 afschermdende bebouwing zoals opgenomen in het Masterplan te realiseren. Die noodzaak is meerdere malen tijdens ontwerpessies met vertegenwoordigers van reclamant gedeeld.

Conclusie

Communicatie over de containerwal was nog niet noodzakelijk. Deze zienswijze is ongegrond.

c) Containerwal

Reclamant is van oordeel dat het toestaan van de containerwal belemmerend werkt voor de ontwikkeling van Zwijsen 2. De containerwal zal een ongewenst beeldbepalend element worden in het gebied en zal van invloed zijn op de faseringsmogelijkheden en uitstraling binnen het deelplan.

Reactie

Zie ook hiervoor de reactie op zienswijze 6 onder a. Indien een geluidafschermdende voorziening noodzakelijk blijkt te zijn wordt met de reclamant en andere belanghebbenden tijdig in overleg getreden over de uitvoering van een dergelijke voorziening.

Conclusie

Te zijner tijd zal indien dit noodzakelijk is over de vormgeving van een afschermdende geluidwerende voorziening overleg plaatsvinden. Deze zienswijze is ongegrond.

d) Aanpassingen aan de woningen

Het is niet duidelijk in hoeverre binnen het vastgestelde budget in een later stadium - d.w.z. na oplevering en ingebruikname van de woningen in Clarissenhof- alsnog geluidwerende voorzieningen zijn aan te brengen aan de woningen in het geval de containerwal en/of andere maatregelen, niet (tijdig) kunnen worden uitgevoerd. Het is voornog niet duidelijk in hoeverre naast het budget ook de indelingen van woningen moeten en/of kunnen worden aangepast om aan de geluidseisen te kunnen voldoen. Hierbij valt te denken aan (creëren van) geluidluwe gevels en (positionering en bruikbaarheid van) buitenruimten en dergelijke.

Reactie

Het creëren van luwe gevels en buitenruimten wordt in praktijk vaak gerealiseerd door de buitenruimten deels of geheel afsluitbaar te maken. Hier voorziet de planopzet in.

De initiatiefnemer heeft middelen gereserveerd om maatregelen aan de woningen te treffen mocht de geluid afschermdende voorziening niet voldoende zijn. Dit is vastgelegd in een overeenkomst met de initiatiefnemer.

Conclusie

Mocht de geluid afschermdende voorzieningen niet voldoende zijn dan zal initiatiefnemer voorzieningen aan de woningen treffen. Deze zienswijze is ongegrond.

Zienswijze 7 Belangengroep Spoorzone Theresia, Lange Nieuwstraat 159, 5041 DB Tilubrg

a) Bovengrondse parkeergarage

Reclamant heeft grote bezwaren tegen de parkeergarage. Jarenlang was het uitgangspunt ondergronds parkeren in de Spoorzone. Nu komt er een parkeerkolos van 22,5 meter op een plaats waar in het huidige plan in het geheel niet gebouwd mag worden en op de naastgelegen percelen maar 10 meter hoog gebouwd mag worden.

Niet duidelijk is dat alle mogelijkheden voor ondergronds parkeren voldoende zijn verkend.

Het niet ondergronds parkeren is geen zorgvuldig ruimte gebruik.

In het bestaande bestemmingsplan Spoorzone is juist op de locatie van de geplande parkeergarage het percentage bebouwing op 0% gesteld. Dit is gedaan om de doorkijk naar en in de wijk mogelijk te maken. Die zichtlijnen verdwijnen. De overige toegestane bouwhoogte in datzelfde bestemmingsplan op dit deelgebied (Clarissenhof deel 1) langs de Lange Nieuwstraat is maximaal 10 meter. Waarom wordt nu juist hier ruim het dubbele toegestaan?

Reactie

Zie hiervoor de reactie op zienswijze 2 onder a en 4 onder g. Bij het bestemmingsplan is uitgegaan van private bouwplannen en een brede openbare ruimte. Bij het bestemmingsplan was het idee nog dat er een massief privaat bouwplan op de plaats van Clarissenhof zou komen zonder openbare ruimtes en dat de relatie tussen de wijk en de Spoorzone maar op een plaats mogelijk was. Daarom was in het bestemmingsplan hier een open ruimte opgenomen.

Bij de uitwerking van de plannen is binnen het bouwplan de ruimte gevonden om de relaties tussen station en wijk te leggen. In het bouwplan zitten nu openbare ruimtes zodat mensen via Clarissenhof van en naar het station kunnen. Een brede open ruimte is daarmee niet meer noodzakelijk. Zonering heeft plaatsgemaakt voor doorwaadbaarheid waarbij ook meer aandacht kon worden gegeven aan de zichtlijnen vanuit de wijk.

Conclusie

Deze zienswijze is gedeeltelijk grond. De maximaal toegelaten hoogte van de parkeergarage wordt verlaagd tot 17 meter.

b) Aantasting straatbeeld

De Medeklinkert en het Deprez gebouw zijn gemeentelijke monumenten. Daar tussenin en direct aan de straat komt een kolos van een parkeergarage die de structuur en het historische straatbeeld overhoop haalt. De parkeergarage zal de aard en oorsprong van het rustgevende religieuze karakter dat men wil behouden teniet doen.

Reactie

Zie hiervoor de reactie op zienswijze 4 onder g.

c) Ondergronds bouwen in regels bestemmingsplan

Ondergronds parkeren is niet alleen uit de planning gehaald maar door het bestemmingsplan ook onmogelijk gemaakt omdat ondergronds parkeren binnen de bestemming "Groen" niet is toegestaan.

Reactie

Ter bescherming van de bomenrij in het plan is in de bestemming Groen opgenomen dat er niet ondergronds gebouwd mag worden.

Conclusie

Verbod ondergronds bouwen binnen Groen is opgenomen ter bescherming van de bomen. Deze zienswijze is ongegrond.

d) Overleg

Er heeft overleg plaats gevonden met de BST. Er zijn aanpassingen aan het plan doorgevoerd die rechtstreeks tegen de uitkomsten van de overleggen ingaan. Dit bovendien op een moment waarop betrokkenen en belanghebbende burgers met een gerust gevoel het aan de BST getoonde ontwerp aan de gemeente overlieten.

Reactie

Er heeft diverse keren overleg met de BST plaatsgevonden. Deze overleggen worden ook door reclamant aangehaald. Uit die overleggen was duidelijk dat het ondergronds parkeren niet haalbaar was en dat er een parkeergarage gebouwd moest gaan worden. Uiteindelijk is er in de overleggen niet tot instemming van BST met de plannen kunnen komen. Duidelijk was dat over de (hoogte van de) parkeergarage geen overeenstemming bereikt kon worden.

Conclusie

Overleggen hebben plaatsgevonden maar er is geen totale overeenstemming over het bouwplan ontstaan. Deze zienswijze is ongegrond.

e) Geen onderbouwing

De herziening van het bestemmingsplan, die heeft geleid tot het afzien van ondergronds parkeren en met name de voorgenomen bouw op de bestemde locatie, is onvoldoende met argumenten onderbouwd. Men verzoekt om een onderzoek naar de haalbaarheid van ondergronds parkeren.

Reactie

Zie hiervoor de reactie op zienswijze 2 onder a.

f) Plaats en hoogte parkeergarage

De afmetingen van de beoogde parkeergarage, zo er al een noodzaak aangetoond kan worden dat alleen deze locatie mogelijk is, zal van zodanig afwijkende proporties zijn dat tenminste de hoogte gehalveerd zou moeten worden en de afstand tot de straat niet minder mag zijn dan die van de naastgelegen Medeklinkert om nog iets van de historische structuur over te houden.

Reactie

Zie hiervoor de reactie op zienswijze 4 onder g.

g) Ondergrondse parkeergarage beter

Een ondergrondse parkeergarage, zoals in het aanvankelijke structuurplan, is een door de burgers breder gedragen oplossing voor het parkeren in de Spoorzone en is beter voor het aanzien van de stad en de duurzame ontwikkeling van de Spoorzone.

Reactie

Zie de reactie op de zienswijze 2 onder a en 4 onder a.

Zienswijze 8 bewoners Le Sage ten Broekstraat, 5041 CM, Tilburg

a) Algemeen

Het ter inzage gelegde bestemmingsplan is slordig en onduidelijk op essentiële punten.

Reactie

Het bestemmingsplan bevat enkele typfouten. De belangen van de reclamanten zijn hierdoor niet geschaad omdat de plannen voldoende duidelijk zijn.

Conclusie

De belangen zijn niet geschaad. Gemaakte typfouten verbeteren. Deze zienswijze is ongegrond.

b) Sociale veiligheid

Sociale veiligheid zou een bijzonder aandachtspunt moeten zijn bij grootschalige binnenstedelijke projecten. Met name de situatie rondom de geplande parkeergarage en de appartementencomplexen / woontorens verdient extra aandacht. Reclamanten willen dat op de hoofdvoetgangersverbinding tussen het station en Tilburg oud-noord serieus werk gemaakt wordt van optimale sociale controle. Het gaat dan om het deel tussen de Burg. Brokxlaan en het Lumenplantsoen, ingklemd tussen de geplande parkeergarage en de Medeklinker. Dit kan bijvoorbeeld door bewoning op het maaiveld. Verder verdient de achterzijde van de geplande parkeergarage, aan de zijde van de Lange Nieuwstraat, meer aandacht. Een derde punt van aandacht zijn de vele hoeken binnen het complex. Zijn er niet te veel blinde hoekjes?

Reactie

Het bouwplan biedt de volgende kwaliteiten voor sociale veiligheid.

- de gebouwen in het plan worden alzijdig bewoond.
- alle gevels hebben ramen en de bewoning begint op maaiveld.
- alle appartementen hebben balkons met uitzicht op de hoven en doorsteken.

Bij het ontwerp van de inrichting openbare ruimte en de gebouwen zal een adviseur Politie Keurmerk betrokken worden. Hiermee zal de nodige aandacht besteed worden om de sociale veiligheid te garanderen.

Conclusie

De voorwaarden voor sociale veiligheid zijn aanwezig. Deze zienswijze is ongegrond.

c) Groen

Reclamanten willen (meer) compensatie voor het verloren groen aan de zijde van de Lange Nieuwstraat en de Fraterstraat. Men verwacht dat de gemeente meer inspanningen levert om het behoud van een ruime meerderheid van deze bomen veilig te stellen.

Het creëren van verkeersfuncties nabij de bomenrij moet per bestemmingsplan worden uitgesloten, zodat geen enkele omgevingsvergunning verkregen kan worden (par. 7.3 bestemmingsregels).

Reactie

Zie de reactie op de zienswijze 4 onder h. Ten behoeve van de calamiteitenroute is in de bestemming Groen de mogelijkheid opgenomen om verharding aan te leggen. In de BEA wordt in paragraaf 6.3 gesproken over de mogelijke calamiteitenroute en de voorwaarden die bij de aanleg van de weg noodzakelijk zijn.



Om de wortels van de te handhaven bomen te beschermen, is de aanleg van de weg afhankelijk van een omgevingsvergunning voor het aanleggen. Op deze wijze zullen aan de aanleg van de ontsluitingsweg voorwaarden worden verbonden.

Conclusie

Het behoud van meer bomen is niet mogelijk. Het uitsluiten van een verkeersfunctie in groen is niet gewenst. Deze zienswijze is ongegrond.

d) Geluid

Noch de planverbeelding, noch de toelichting getuigen van enige poging om de nieuw te realiseren bebouwing in het plangebied ten gunste te maken ten aanzien van de vermindering van de geluidsbelasting op de omliggende woningen. Men hoopt dat de gemeente zich inspant om het lawaai van de Burg. Brokxlaan en het spoor door middel van het nieuwbouwproject voor de omwonenden te reduceren.

Reactie

Het bouwplan Clarissenhof zorgt voor een afschermdende werking m.b.t. het railverkeerslawaai en het wegverkeerslawaai ten gevolge van de Burg. Brokxlaan bij de woning van reclamant. Ten aanzien van het railverkeerslawaai bedraagt de afschermdende werking 3 tot 5 dB afhankelijk van de waarneemhoogte (1,5 -4,5 en 7,5 meter) bij de woning van reclamant. Ten aanzien van de Burgemeester Brokxlaan voldoet de geluidbelasting bij de woning van reclamant in de huidige en toekomstige situatie aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Een complete afscherming, zoals reclamanten voorstellen, is vanuit allerlei andere aspecten zoals woonkwaliteit, doorwaadbaarheden externe veiligheid niet gewenst.

Conclusie

Het bouwplan heeft een afschermdende werking voor de woning van reclamanten. Deze zienswijze is ongegrond.

e) Luchtkwaliteit

De memo inzake luchtkwaliteit gaat alleen over fijnstof. Men wil dat aan alle grenswaarden van alle relevante stoffen wordt getoetst. De aanleg van de ruim gedimensioneerde autobaan, de Burg. Brokxlaan, in combinatie met de aanleg van een grote parkeergarage in het plangebied en het intensiveren van het treinverkeer maakt dat de gerapporteerde waarden waarschijnlijk niet juist zijn en al zeker geen stand houden in de komende jaren. De toetsing van de luchtkwaliteit zou gebaseerd moeten zijn op metingen en degelijke prognoses. Niet op een generiek en verouderd rekenmodel.

Reactie

Het bestemmingsplan Clarissenhof is onderdeel van de totale ontwikkeling Spoorzone te Tilburg . Het project Spoorzone (IB nr. 579) is opgenomen in het Nationaal Samenwerkings Programma Luchtkwaliteit (NSL). De luchtkwaliteit wordt jaarlijks berekend met een rekeninstrument, de zogenaamde monitoringstool. Deze monitoringstool wordt jaarlijks geactualiseerd. Uit de berekeningen blijkt dat in de huidige en toekomstige situatie geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen in en rondom het plangebied te verwachten zijn. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens vastgestelde wet- en regelgeving. Metingen zeggen alleen iets over de specifieke luchtkwaliteit ter hoogte van het meetpunt zelf en zijn niet representatief voor een toekomstige situatie. Dit is de reden dat voor bestemmingsplanonderzoeken geen gebruik wordt gemaakt van metingen maar van berekeningen.

Wat betreft de berekende stoffen; het klopt dat in de NSL-monitoringstool alleen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof worden berekend. Reden hiervoor is dat overschrijding van de overige stoffen genoemd in bijlage 2 van de Wet milieubeheer vrijwel uitgesloten is. Dit blijkt ook uit de Memorie van toelichting "Wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteiteisen) nummer 30489 die destijds bij het wetsvoorstel aan de kamer is gestuurd. In hoofdstuk 7 van deze toelichting valt te lezen dat "Een programma komt eerst aan de orde indien een grenswaarde op het moment dat deze van kracht wordt niet is bereikt, of een overschrijding dreigt. Het eerste is momenteel met name het geval voor zwevende deeltjes (PM₁₀), het tweede – op beperktere schaal – voor NO₂"

Conclusie

Het plan voldoet aan de normen luchtkwaliteit conform de NSL monitoringstool. Deze zienswijze is ongegrond.

f) Fietsenstallingen

Er is in het plan te weinig aandacht voor het stallen van fietsen. Reclamanten willen dat dit in het bestemmingsplan geborgd wordt: kort, middellang en lang / op straat en binnen. De plannen dienen er bij voorkeur op gericht te zijn om openbaar vervoer en fietsen te bevorderen. Het bestemmingsplan moet duidelijk maken of fietsers wel of niet welkom zijn op de hoven tussen de nieuw te bouwen complexen en woningen.

Reactie

In de toelichting op het bestemmingsplan staat dat bij de entrees van de woningen openbare fietsparkeerplaatsen komen. Dat zal in het kader van het inrichtingsplan geregeld worden en is geen zaak die in het bestemmingsplan wordt geborgd.

Conclusie

De aanleg van fietsparkeerplaatsen zal plaatsvinden. Overigens is dit geen zaak voor het bestemmingsplan. Deze zienswijze is ongegrond.

g) Parkeergarage

De garage ligt voor veel nieuwe woningen verder weg dan de huidige gratis parkeervakken langs de Lange Nieuwstraat, Buitenstraat, Stedekestraat en de parkeermogelijkheden in de Fraterstraat. Een onvermijdelijk gevolg van de plannen is dan ook parkeeroverlast in de woonstraten ten noorden van het plangebied.

Reclamanten eisen dat de plannen niet leiden tot aanleg van nog meer parkeervakken in de buurt.

Reclamanten verwachten dat de gemeente de mogelijkheid van een anti-auto clausule onderzoekt voor toekomstige bewoners van het Clarissenhof. Op basis van de locatie is het goed mogelijk om mensen zonder auto voorrang te geven.

Bij de invoering van betaald parkeren zouden de reclamanten graag een parkeerkaart willen voor vrienden en familie die incidenteel met de wagen komen.

Reactie

Zie de reactie op zienswijze 2 onder a. Het feit dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd geeft al aan dat de "anti-auto clausule" niet nodig is. In geval van invoering van parkeerregulering wordt voorzien in opties voor bezoekersparkeren.

Conclusie

Het plan zal naar verwachting niet leiden tot de aanleg van meer parkeerplaatsen in de woonbuurt. Deze zienswijze is ongegrond.

h) Autoverkeer

Reclamanten vrezen dat door de plannen, met hoge bebouwingsdichtheid, het in de woonstraten rondom het Clarissenhof ook drukker zal worden met het autoverkeer. Reclamanten hopen dat de gemeente verder maatregelen zal treffen om de buurt autoluw te maken. Verder verzoeken reclamanten om meer handhaving. Reclamanten stellen voor om de Lange Nieuwstraat tussen de Buitenstraat en de Caloriestraat af te sluiten voor het autoverkeer.

Reactie

De ontsluiting van het plangebied vindt rechtstreeks op de Burgemeester Brokxlaan plaats. Er komt alleen een secundaire entree van de garage aan de Lange Nieuwstraat. De Lange Nieuwstraat is erftoegangsweg (30 km/h) en daarmee niet aantrekkelijk voor doorgaand verkeer.

Maatregelen om de buurt autoluw te maken zijn voor de eindsituatie op basis van de uitgevoerde verkeersberekeningen niet noodzakelijk.

In de huidige situatie zijn er verkeersproblemen in de wijk die met name veroorzaakt worden door de werkzaamheden aan de Kwaadeindstraat. Op korte termijn worden maatregelen getroffen om het nu



aanwezige sluipverkeer in de Lange Nieuwstraat terug te dringen. Dit staat los van het onderhavige bestemmingsplan.

Zie ook de reactie op zienswijze 4 onder b.

Conclusie

De angst voor veel extra verkeersbewegingen in de omliggende woonwijk als gevolg van dit bestemmingsplan is niet terecht.

Algehele conclusie:

De ingediende zienswijze 2, 4, 5 en 7 zijn deels gegrond en overigens ongegrond. De boomwaardekaart zal aangepast worden. De maximaal toegelaten hoogte van de parkeergarage wordt verlaagd tot 17 meter. De overige zienswijzen zijn ongegrond en leiden niet tot aanpassing van het plan. Wel zal de toelichting op bepaalde plaatsen aangevuld worden en zullen enige bijlagen vervangen c.q. toegevoegd worden.

Bijlagen

Bomenkaart met de aanwezige bomen en de te handhaven bomen

Bezonningsstudie d.d. april 2014

Concept inrichtingsplan