

Notitie behandeling zienswijzen bestemmingsplan 'Piushavengebied 2009, 4^e herz. (Koopvaardijstraat 3-9 / Piushaven 30A-31)'

Het ontwerpbestemmingsplan 'Piushavengebied 2009, 4^e herz. (Koopvaardijstraat 3-9 / Piushaven 30A-31)' heeft van maandag 22 januari 2018 tot en met maandag 5 maart 2018 ter inzage gelegen voor zienswijzen. Zienswijzen konden worden ingediend door eenieder. Bij de gemeente zijn gedurende de periode van tervisielegging 3 zienswijzen ingekomen. De zienswijzen zijn tijdig ingekomen en zodoende ontvankelijk. Hierna volgt een zakelijke puntsgewijze samenvatting van de ingekomen zienswijzen en het standpunt van de gemeente hierover. De standpunten zijn gebaseerd op de volledige tekst van de zienswijzen; er heeft een integrale beoordeling plaatsgevonden.

N.B.: in verband met de toepassing van de Wet bescherming persoonsgegevens zijn de zienswijzen van natuurlijke personen geanonimiseerd weergegeven.

ZIENSWIJZE 1 EN 2: BEWONERS CLERCXSTRAAT 6 EN 8

1. Reclamanten zijn vanaf het begin betrokken geweest bij het planteam "De Koopvaardij", dat op verschillende momenten een adviesrol aan het Kwaliteitsteam heeft gehad. Hierdoor kregen reclamanten het gevoel dat enigszins ruimte zou zijn om het plan aan te passen. Helaas is gebleken dat de 'adviserende rol' geenszins adviserend was. Het is dan ook teleurstellend dat het plan, ondanks de weerstand van omliggende bewoners, toch wordt doorgezet. Reclamanten benadrukken tevens dat het feit dat zij deel uit hebben gemaakt van het planteam niet wil zeggen dat zij de plannen op welk moment dan ook hebben goedgekeurd.
2. Reclamanten stellen dat de huidige bewoners in de omgeving van het plangebied dagelijks parkeeroverlast ondervinden. Met de beoogde ontwikkeling komen nog eens negen parkeerplekken te verdwijnen, zodat de parkeerdruk nog verder toeneemt. Ook de beoogde commerciële doeleinden zorgen voor een toename van de parkeerdruk. De parkeerproblematiek neemt dan ook verder toe.
3. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangegeven dat de schaduwwerking voldoet aan de Haagse norm, echter wordt dit niet nader toegelicht. Reclamanten zijn dan ook van mening dat een bezonningsstudie uitgevoerd had moeten worden. Reclamanten zijn van mening dat nu sprake is van een onzorgvuldige voorbereiding.
4. De omgeving van het plangebied wordt voornamelijk gekenmerkt door laagbouw. Een appartementencomplex met een hoogte van ruim 26 meter past op geen enkele wijze in de omgeving. Reclamanten zijn van mening dat sprake is van horizonvervuiling.
5. Door de beoogde hoogte zijn reclamanten van mening dat eenvoudig in de tuinen, huis- en slaapkamers kan worden gekeken. De voorgenomen maatregelen om aantasting van de privacy te verminderen zullen geen doel treffen. Ook de verlichting van het appartementencomplex zal een versturende factor zijn voor omwonenden. Daarnaast maken reclamanten zich zorgen om de veiligheid in de buurt door de komst van het parkeerdek; een dergelijke plek zal hangjongeren aantrekken. Reclamanten zijn van mening dat zij onevenredig hard in hun belangen worden geraakt.
6. Uit het windonderzoek blijkt, dat na realisatie van het beoogde bouwplan bij de entrees lokaal sprake is van een matig windklimaat. Dit is vanzelfsprekend het gevolg van de hoogte van het beoogde appartementencomplex. Een dergelijke overlast van wind ontstaat niet bij een lager gebouw.
7. Uit het akoestisch onderzoek blijkt, dat voor bestaande woningen in de directe omgeving als gevolg van dichtslaande autoportieren voor de nachtperiode niet kan worden voldaan aan het maximale geluidsniveau etmaalwaarde volgende de VNG-uitgave. Reclamanten vinden het onbegrijpelijk dat een parkeerdek op de begane vloer wordt gesitueerd. Juist een parkeergarage versterkt het geluid van het dichtslaan van autoportieren, waardoor meer overlast zal ontstaan. Aangezien op het parkeerdek veel auto's worden geparkeerd, kan dit niet als piekgeluid worden aangemerkt. Het dichtslaan van de portieren zal zeer vaak gedurende de nacht voorkomen, waardoor niet wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

8. In de toelichting wordt aangegeven, dat voor parkeerterreinen in de open lucht alleen bij zeer grote aantallen voertuigbewegingen, waar al sprake is van een hoge achtergrondconcentratie benzeen, bij het in- en uitrijden sprake kan zijn van een verhoogde concentratie benzeen. In dit geval wordt niet in de open lucht geparkeerd, maar in een parkeergarage. Het college heeft het nagelaten om de gevolgen voor de luchtkwaliteit door de komst van de parkeergarage te onderzoeken. Hierdoor is sprake van een onzorgvuldige voorbereiding.
9. Indien reclamanten vermogensrechtelijk worden benadeeld door de beoogde plannen, wordt dit verlies door middel van een planschadeprocedure geclaimd.

STANDPUNT GEMEENTE

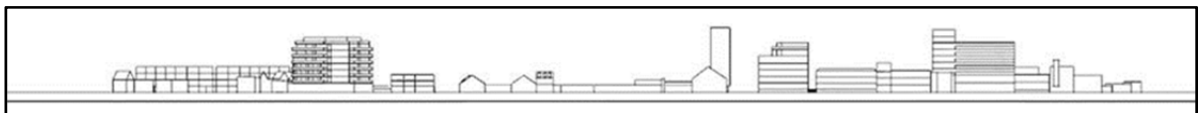
1. Op 18 oktober 2016 is ter uitvoering van het bepaalde in de door de raad vastgestelde Handreiking Burgerparticipatie een informatieavond gehouden in het Projectbureau (Piushaven 3-02). Tijdens deze informatieavond is een toelichting gegeven op de aard en het doel van het stedenbouwkundig plan. Daarnaast is het eerste concept van het stedenbouwkundig plan gepresenteerd. Tevens is de gelegenheid gegeven tot het stellen van vragen en het maken van opmerkingen en om zich aan te melden voor het 'Planteam De Koopvaardij'.

Dit planteam is diverse malen bijeen gekomen om het stedenbouwkundig plan te bespreken. Hiervoor zijn de omwonenden binnen een straal van ca. 500 meter uitgenodigd. De bijeenkomsten zijn gemiddeld door 8 personen bezocht. Het planteam heeft volgens de spelregels Piushaven (gekwalificeerd adviesrecht) een advies uitgebracht, waarbij door het planteam uiteindelijk negen opmerkingen op het bouwplan gemaakt. Deze hebben onder andere betrekking op de bouwhoogte, de realisatie van een omheiningmuur en erfafscheiding, gebruik van privacy glas om inkijk tegen te gaan, toegankelijkheid en verlichting van de trap, hoogte binnenterrein en beoogde horeca. Aan diverse punten heeft de ontwikkelaar gehoor gegeven. Zo wordt een natuurlijke erfafscheiding gerealiseerd op het dak van de parkeergarage en worden diverse bestaande omliggende woningen voorzien van privacy glas. De hoekwoning op het perceel Piusstraat 31 krijgt drie leilindes in de tuin om inkijk tegen te gaan. Bij het verdere ontwerp van de trap wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid en verlichting. Ook in de regels van het bestemmingsplan zijn enkele wensen van het planteam vastgelegd. Zo is bepaald dat de parkeergarage niet hoger mag zijn dan 4,5 meter conform de wens van omwonenden en is tevens bepaald dat de beoogde horecavoorziening moet behoren tot horecacategorie I t/m III. Hiermee wordt uitgesloten dat het een uitgaansgelegenheid wordt. Ook is in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd, dat aan de noord- en oostzijde van het plangebied een erfafscheiding gerealiseerd moet worden van 3,5 meter. Aan één wens van het planteam is niet voldaan: de bouwhoogte van het gebouw is gemaximeerd op 26,5 meter i.p.v. de gewenste 23 meter. Verlaging van de bouwhoogte is alleen mogelijk door extra bouwmassa op het achterterrein te realiseren. Dit is niet wenselijk.

2. Anders dan reclamanten stellen, dient ten behoeve van de realisatie van het beoogde bouwplan in de openbare ruimte geen negen maar slechts één parkeerplaats aan de zijde van de Koopvaardijstraat opgeheven te worden. Deze parkeerplaats ligt namelijk voor de in-/uitrit van de beoogde parkeergarage. Het is echter mogelijk om deze parkeerplaats in de openbare ruimte te compenseren, namelijk voor het huidige perceel Koopvaardijstraat 3. Hier is momenteel een in-/uitrit aanwezig die door het beoogde bouwplan komt te verdwijnen. Op grond van artikel 5.5 van de regels van het bestemmingsplan moet op eigen terrein voorzien worden in voldoende parkeergelegenheid. De benodigde parkeerbehoefte dient bepaald te worden conform de gemeentelijke nota "Parkeernormen Tilburg 2017". Ten behoeve van de omgevingsvergunning voor activiteit bouwen, waarvan de ontwerpbesluiting vanwege de coördinatie-regeling tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen, is een parkeerbalans opgesteld. Hieruit blijkt, dat op basis van de geldende parkeernormen op eigen terrein 41 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden (dit is inclusief bezoekersparkeren en de commerciële doeleinden). Aangezien op eigen terrein voorzien wordt in een parkeergarage met een capaciteit van 43 parkeerplaatsen wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen. Doordat het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte door het beoogde bouwplan niet afneemt en voor de bewoners van de toekomstige appartementen op eigen terrein in voldoende parkeerruimte wordt voorzien, zal dat de parkeerdruk in de openbare ruimte als gevolg van de realisering van het plan niet toenemen.
3. Voorop gesteld wordt, dat geen formele wettelijke normen en eisen gelden ten aanzien van bezonning voor bebouwing. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is echter wel inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen van het beoogde bouwplan op de bezonning van omliggende woningen is. Hiertoe zijn enkele

filmpjes gemaakt, die de bezonnings situatie weergeven voor zowel de huidige situatie als de beoogde toekomstige situatie. Door initiatiefnemer is hierbij aangegeven, dat deze filmpjes onder de leden van het planteam zijn verstrekt. Aangezien reclamanten onderdeel van het planteam hebben uitgemaakt, hebben zij hiervan kennis kunnen nemen. Naar aanleiding van de zienswijze van reclamanten is besloten om de resultaten van deze filmpjes voor wat betreft de percelen van reclamanten samen te vatten in een bezonningsstudie, die als bijlage aan deze notitie is gevoegd. Uit deze bezonningsstudie blijkt, dat voor alle onderzochte data ruimschoots wordt voldaan aan de Haagse norm. Deze norm gaat ervan uit dat sprake is van tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag bij een zonhoogte van meer dan 10 graden.

4. Zoals reeds in paragraaf 4.2.1 van de toelichting is verwoord, is in de stedenbouwkundige visie Piushaven 2015 de betekenis en ontwikkelrichting voor de Koopvaardijstraat in relatie tot de havenkom en binnenstad / het Koningsplein aangegeven. De Koopvaardijstraat vormt de verbinding tussen deze gebieden. Om de entree naar de havenkom te markeren is ingezet op een hoogteaccent. Dit hoogteaccent plaatst zich daarbij ook in de huidige ritmiek van hoog- en laagbouw aan de noordzijde van de havenkom (zie onderstaande afbeelding). De beoogde nieuwbouw is zodoende op zijn plaats als verbindende schakel tussen straat en havenkom en als markering van de entree Piushaven vanuit de binnenstad (en andersom). Bij de situering van de hoogbouw is rekening gehouden met de omliggende bebouwing. Het hoogteaccent aan de Koopvaardijstraat is zo ver mogelijk van de bestaande bebouwing aan de Clercxstraat en de Barkstraat gesitueerd. Aan de hand van een windhinderonderzoek en een bezonningsstudie zijn de gevolgen van de hoogbouw in beeld gebracht en is geconcludeerd dat sprake is van een acceptabele situatie.



5. Het plangebied maakt onderdeel uit van een centrumstedelijk gebied. In een dergelijk gebied is inkijk van burens niet te voorkomen. Ten opzichte van de huidige situatie treedt een verslechtering van de privacy op, echter worden diverse maatregelen genomen om deze verslechtering zoveel mogelijk te beperken. Zo dient vanwege het aspect 'geluid' op de perceelsgrens een erfafscheiding met een hoogte van 3,2 meter gerealiseerd te worden, waar normaal gesproken een erfafscheiding op het achtererf niet hoger mag zijn dan 2 meter. Hiertoe is in de regels van het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze erfafscheiding draagt tevens bij aan het waarborgen van het voorkomen van inkijk in de percelen van omwonenden. Voor de galerij bij het achterste appartementencomplex geldt, dat deze wordt afgesloten met een muur met een hoogte van 11 meter. Hierdoor is het niet mogelijk om vanaf deze galerij in de tuinen van de bewoners aan de Clercxstraat te kijken. De zijgevel van dit appartementencomplex ligt daarnaast op zo'n 10 meter afstand van de perceelsgrens van reclamanten. Uit de bouwtekeningen blijkt verder dat in deze gevel geen ramen zijn voorzien. Vanuit de appartementen kan dan ook niet in de tuinen gekeken worden. Vanaf het appartementencomplex aan de zijde van de Koopvaardijstraat geldt dat de afstanden tot tuinen van reclamanten zo'n 40 meter bedragen. In de toelichting van het bestemmingsplan is reeds aangegeven dat deze afstand als ruim voldoende is beoordeeld. Daarnaast bevindt zich tussen dit complex en de tuinen van reclamanten het lagere gebouwdeel, dat deels ook het zicht vanaf het gebouwdeel aan de Koopvaardijstraat richting de percelen van omwonenden ontnemt.

Het parkeerdek (dak van de parkeergarage) wordt ingericht als binnentuin voor de bewoners van de toekomstige appartementen. Vanaf de openbare ruimte is deze binnentuin alleen te bereiken via een trap aan de zijde van de Piushaven. Deze trap wordt echter afgesloten met een hekwerk, waardoor de binnentuin voor derden niet bereikbaar is. Hangjongeren kunnen zich hier dan ook niet ophouden. Doordat deze parkeergarage niet doorloopt tot de perceelsgrens en op de rand wordt voorzien van een hekwerk met beplanting, is zicht vanaf het dak van de parkeergarage op de omliggende tuinen van derden niet mogelijk.

6. Het klopt dat uit het windhinderonderzoek van Peutz blijkt, dat in de Barkstraat lokaal bij enkele entrees sprake is van een matig windklimaat (uitgaande van beoordelingsniveau 'slenteren'; voor beoordelingsniveau 'doorlopen' geldt een goed windklimaat in de Barkstraat). Reclamanten zijn echter woonachtig aan de Clercxstraat. Daarnaast blijkt uit het uitgevoerde windhinder onderzoek dat in de openbare ruimte geen noemenswaardige windhinder wordt ondervonden. Zo geldt in de nabije omgeving van het beoogde gebouw overall een goed windklimaat voor doorlopen. Ter plaatse van de noordelijke en zuidelijke entrees naar De Koopvaardij is ook sprake van een goed windklimaat. Omdat het gevaarcriterium nergens wordt

overschreden, is de lokale matige windkwaliteit als acceptabel beoordeeld.

7. Het standpunt van reclamanten dat een parkeergarage tot meer geluidhinder leidt, kunnen wij niet volgen. Het dichtslaan van een autoportier in een parkeergarage zal niet leiden tot extra hinder. Naast geluidreflectie zal namelijk geluidafscherming door naast geparkeerde auto's optreden. In het akoestisch onderzoek waar reclamanten naar verwijzen is niet alleen getoetst aan maximaal optredende geluidsniveau (piekgeluiden; L_{Amax}), maar ook aan het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (L_{Ar}, I_t).

Ten aanzien van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau geldt een richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt, dat voor alle woningen aan deze richtwaarde voldaan kan worden. Dit geldt dus ook voor de woningen van reclamanten. Ten aanzien van de piekgeluiden geldt, dat de hoogst optredende piekbelasting op woningen van derden 64 dB(A) in de nachtperiode bedraagt. Deze piekbelasting treedt op ter plaatse van waarneempunt T39, dat ter plaatse van het woonadres Piushaven 30 ligt. Uit bijlage 4C van het akoestisch onderzoek blijkt tevens, dat de hoogte van de piekbelasting wordt veroorzaakt door 5 opeenvolgende parkeerplekken. Voor de woningen van reclamanten geldt, dat sprake is van een piekbelasting van 58 dB(A). Dit betekent, dat wordt voldaan aan de richtwaarde van 60 dB(A) voor het maximaal optredende geluidsniveau in de nachtperiode. Omdat ook de richtwaarde ten aanzien van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ter plaatse van de woningen van reclamanten niet wordt overschreden, is vanuit akoestisch oogpunt ter plaatse van deze woningen spraken van een acceptabel woon- en leefklimaat en daardoor van een goede ruimtelijke ordening.

De te realiseren parkeergarage is bestemd voor de bewoners van de toekomstige appartementen. In de nachtperiode zijn dan ook relatief weinig verkeersbewegingen te verwachten; uitgaande van CROW-publicatie 317 worden 13 verkeersbewegingen van auto's in de nachtperiode verwacht. In totaal zijn in de parkeergarage 43 parkeerplaatsen aanwezig. Dit betekent, dat het daadwerkelijk aantal verkeersbewegingen in de nachtperiode waarbij een overschrijding plaatsvindt 1,5 bedraagt $((5/43)*13)$. De kans dat een berekende overschrijding van de richtwaarde van 60 dB(A) L_{max} in de nachtperiode daadwerkelijk plaatsvindt, wordt dan ook klein geacht.

De geluidspieken zijn inherent aan het wonen in een centrum stedelijke omgeving waar auto's geparkeerd worden. De geluidspieken zijn niet anders van aard als de geluidspieken die door andere geparkeerde auto's veroorzaakt worden die in dicht nabij gelegen parkeervakken (Barkstraat, Clercxstraat) worden geparkeerd. Het betreft gebiedseigen geluid, waardoor het ook als minder hinderlijk wordt ervaren. Verder zijn de parkeerplekken in de parkeergarage alleen bestemd voor bewoners van het eigen complex en is er geen sprake van een openbare parkeergelegenheid. Toekomstige bewoners zullen naar verwachting bij nachtelijke thuiskomst rekening houden met hun directe burens waardoor de hinder aanvaardbaar is.

Daarnaast is ten aanzien van het voorkomen van geluidhinder een voorwaardelijke verplichting opgenomen om een geluid afscherpende voorziening te realiseren van 3,2 meter hoog om zo de geluidhinder richting omwonenden verder te beperken.

8. Het bouwplan voorziet in de bouw van 29 appartementen. Dit houdt in dat het bouwplan valt onder de Regeling "niet in betekenende mate bijdragen" en daardoor niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dit betekent tevens, dat wordt voldaan aan artikel 5.16 eerste lid, onder C van de Wet milieubeheer. Formeel gezien is van een verdere onderzoeksverplichting naar de luchtkwaliteit dan ook geen sprake. Desondanks zijn naar aanleiding van de zienswijzen van reclamanten en vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke de te verwachten effecten als gevolg het bouwplan nader beschouwd:

Concentraties benzeen

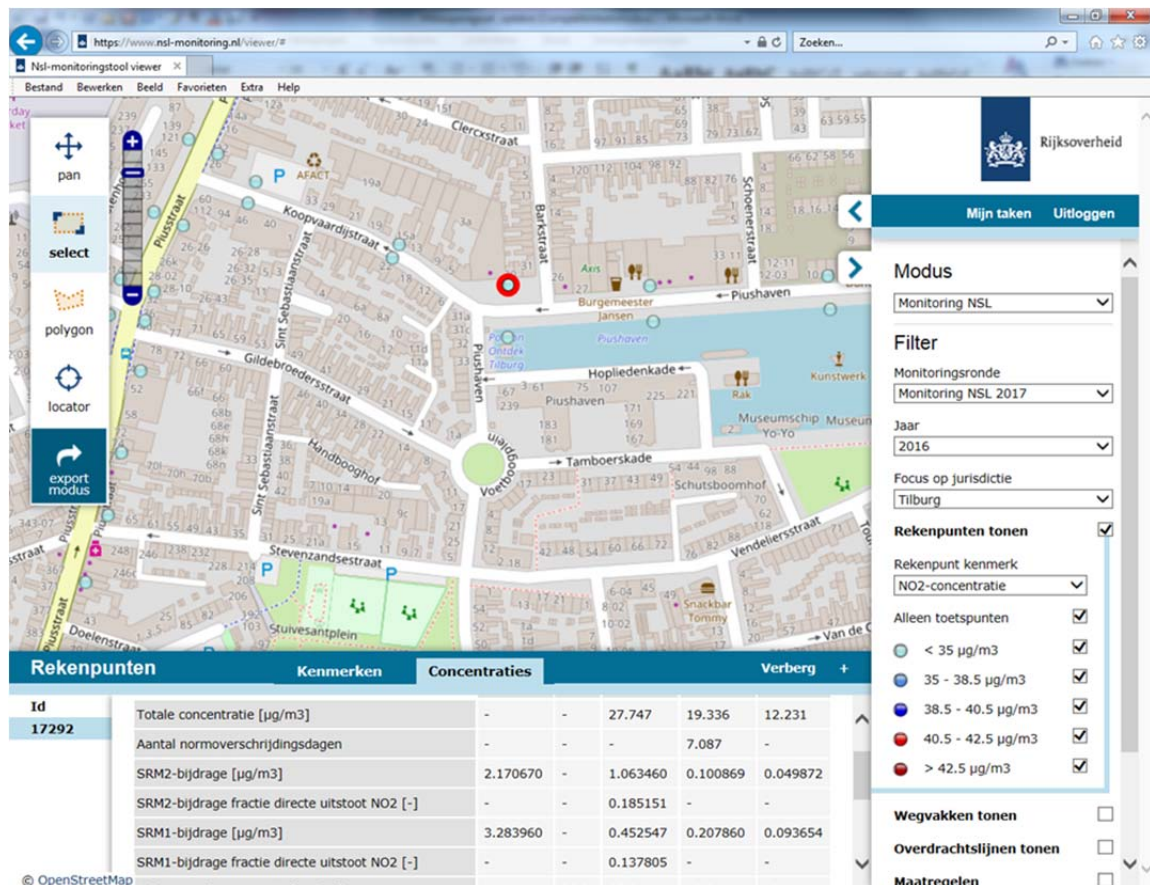
De te realiseren parkeergarage wordt semi-open uitgevoerd. Dat wil zeggen dat aan de zijde van de Koopvaardijstraat sprake is van een gesloten gevelwand en aan de zijde van de Barkstraat en Clercxstraat sprake is van een open wand. De capaciteit van deze parkeergarage 43 parkeerplaatsen, waarvan 23 stallingsplaatsen (deels) in de buitenlucht liggen. Deze 'open' parkeerplekken bevinden het dichtst bij de woningen van reclamanten. Op basis van de CROW criteria worden 170 motorvoertuigen per etmaal verwacht. Uit gegevens van het RIVM (<http://geodata.rivm.nl/gcn/>) blijkt, dat de jaargemiddelde concentratie benzeen afgaande op het meetjaar 2016 in Tilburg 0,7ug/m³ bedraagt. De grenswaarde voor benzeen bedraagt 5 ug/m³. Gezien het geringe aantal motorvoertuigbewegingen als gevolg van de beoogde

ontwikkeling is het dan ook onwaarschijnlijk dat de grenswaarde van benzeen wordt overschreden. Alleen bij de toegangsweg van zeer grote parkeergarages waar congestie plaatsvindt kan sprake zijn van relevante concentraties benzeen (bron: regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007). Dit is hier, gelet op het geringe aantal plekken (43 parkeerplaatsen), niet aan de orde. Daarnaast bevindt de entree van de parkeergarage zich aan de Koopvaardijstraat en niet aan de zijde van de Clercxstraat.

Concentraties fijn stof en stikstofdioxide

Wat betreft de concentraties fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2) wordt verwezen naar de resultaten van de monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl) en de berekende (worst case) extra bijdrage van het verkeer. In onderstaande figuur is het relevante toetspunt uit de monitoringstool weergegeven. De concentraties fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2) bedragen volgens de monitoringstool ter plaatse van dit relevante toetspunt de volgende waarden:

Jaar	NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM_{10} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	$PM_{2,5}$ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
2016	27,74	19,33	12,23
2020	21,42	20,36	12,93
2030	15,28	17,15	10,24



Uit invulling van de "Niet in betekende mate tool" blijkt, dat de maximale bijdrage worst case aan de stoffen NO_2 en PM_{10} als gevolg van het bouwplan respectievelijk $0,13 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en $0,03 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Aangezien $PM_{2,5}$ een fractie is van PM_{10} zal de maximale bijdrage worst case ook hiervoor $0,03 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedragen. In onderstaande afbeelding is deze invulling weergegeven.

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

Jaar van planrealisatie		2018
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		170
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,13
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Dit betekent, dat de concentraties luchtkwaliteit ter hoogte van de bouwplanontwikkeling inclusief de bijdrage van het extra verkeer ten hoogste de volgende waarden bedragen:

Jaar	NO ₂ (ug/m ³)	PM ₁₀ (ug/m ³)	PM _{2,5} (ug/m ³)
2016	27,87	19,36	12,26
2020	21,55	20,39	12,96
2030	15,41	17,18	10,27

De grenswaarde voor stikstofdioxide en fijn stof (PM₁₀) bedraagt 40ug/m³. De grenswaarde voor extra fijn stof (PM_{2,5}) bedraagt 25 ug/m³. Uit bovenstaande tabel blijkt dat ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan. Tevens wordt opgemerkt, dat de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ (200 µg/m³) in Nederland nergens meer dan 18 keer per jaar wordt overschreden. Dergelijke hoge concentraties doen zich niet voor en uit metingen over de afgelopen 10 jaar blijkt dat overschrijding van de uurnorm voor NO₂ niet meer aan de orde is (bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Handreiking rekenen aan luchtkwaliteit (actualisatie 2011), juni 2011).

Voor de overige luchtverontreinigende stoffen waarvoor grenswaarden zijn opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer (zwaveldioxide, lood, koolmonoxide en benzeen), geldt dat de ruimte tot de grenswaarden zo groot is, dat het aannemelijk is dat als gevolg van een besluit overschrijding van de voor die stoffen vastgestelde grenswaarden redelijkerwijs kan worden uitgesloten (bron: Meijer, E.W., Zandveld. P., Bijlagen bij de luchtkwaliteit berekeningen in het kader van de ZSM/Spoedwet; september 2008 (rapport 2008-U-R0919/B), TNO 2).

Naast de wettelijke grondslag dat het plan voldoet aan artikel 5.16 eerste lid, onder C van de Wet milieubeheer, voldoet het plan ook aan de in artikel 5.16 eerste lid, onder A van de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden. Daardoor geldt in de omgeving van het bouwplan vanwege het aspect 'luchtkwaliteit' een goed woon- en leefklimaat. Tevens is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

9. Omwonenden kunnen, indien en voor zover zij van mening zijn dat er sprake zou zijn van een planologisch nadeel door vaststelling van het bestemmingsplan, een verzoek om tegemoetkoming in de planschade indienen bij de gemeente. Een eventuele toekomstige claim zal op haar merites worden beoordeeld in de daartoe behorende procedure ex artikel 6.1. Wro en nader uitgewerkt in de Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade Gemeente Tilburg 2008.

CONCLUSIE

De zienswijzen leiden niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan en zijn in die zin (on)gegrond. Wel is naar aanleiding van de zienswijzen een aanvullende bezonningsstudie uitgevoerd, die als bijlage aan het bestemmingsplan wordt toegevoegd.

ZIENSWIJZE 3 BEWONER CLERCXSTRAAT 16

1. Reclamant spreekt zijn verontwaardiging uit over de rol die de gemeente binnen de hele procedure speelt. Al bij de eerste bijeenkomst van het 'planteam' werd duidelijk gemaakt dat het gebouw er linksom of rechtsom komt. Over de hoogte van het gebouw, de vormgeving in zijn algemeenheid en dergelijk viel niet te praten. Wat kleine (ingecalculeerde) aanpassingen en wat wisselgeld was het maximaal haalbare. Reclamant is van mening dat de gemeente duidelijker naar bewoners en omgeving moet zijn en de omgeving daadwerkelijk inspraak moet geven. De gang van zaken wekt bij reclamant de suggestie dat de belangen van een ontwikkelaar belangrijker zijn dan die van omwonenden.
2. In het huidige bestemmingsplan staat duidelijk beschreven dat bij nieuwbouw de parkeergelegenheid onder de grond moet plaatsvinden. Met het argument 'dat passen we wel aan binnen het bestemmingsplan' is dit van tafel geveegd.
3. Reclamant is van mening dat het gebouw qua vormgeving, bouwstijl, volume, kleurgebruik en materialisering niet aansluit bij de omgeving. Daarnaast betreft het een locatie met veel historische waarde en geschiedenis. Het gebouw is dan ook misplaatst. Reclamant vindt het onbegrijpelijk dat dit binnen de gemeentelijke stedenbouwkundige visie past.
4. De locatie valt volgens reclamant onder de structuurvisie 'Linten in de Oude Stad' uit 2013. In deze visie wordt duidelijk benoemd, dat de eenzijdige gerichtheid van ontwikkelaars op appartementen een punt van zorg is. Er wordt volgens dit document (te) kolossaal (in hoogte en breedte) gebouwd. De beoogde ontwikkeling levert volgens reclamant op geen enkele manier een bijdrage aan het karakter en de sfeer in het gebied.

STANDPUNT GEMEENTE

1. Zie standpunt gemeente bij zienswijze 1 en 2, punt 1.
2. Het is juist dat in het geldende bestemmingsplan "Piushavengebied 2009" is geregeld, dat bij nieuwbouw van gestapelde bouw parkeren plaats dient te vinden op eigen terrein in het bouwvlak onder het niveau van het straatpeil. Deze regeling was destijds opgenomen, om te voorkomen dat halfverdiepte parkeergarages werden gerealiseerd met als gevolg dat aan de straatzijde een onaantrekkelijke plint zou ontstaan. Het beoogde bouwplan past niet binnen de van kracht zijnde bouwregels. Niet alleen ten aanzien van de bouwregels om ondergrondse parkeervoorzieningen te realiseren, maar ook aan de maximale bouwhoogte en positionering binnen bouwvlak wordt niet voldaan. Vandaar dat een herziening van het bestemmingsplan aan de orde is. Hierbij worden alle belangen opnieuw gewogen, en daarbij ook het aspect 'parkeren'. Omdat het beoogde bouwplan voorziet in een levendige plint aan de zijde van de Koopvaardijstraat en op eigen terrein voldoende ruimte is om te kunnen voldoen aan de parkeerbehoefte (zie standpunt gemeente bij zienswijze 1 en 2, punt 2), is geen noodzaak meer aanwezig om verdiepte parkeervoorzieningen te eisen.
3. Zie standpunt gemeente bij zienswijze 1 en 2, punt 4. Aanvullend wordt gesteld, dat de Omgevingscommissie heeft ingestemd met het bouwplan. Op grond daarvan wordt geconcludeerd dat het beoogde gebouw qua vormgeving, bouwstijl, volume, kleurgebruik en materialisering past in zijn omgeving. Uit de toelichting (paragraaf 4.3) blijkt daarnaast, dat in het plangebied geen beschermde monumenten aanwezig zijn. Wel bevinden zich in de (ruimere) omgeving enkele cultuurhistorisch waardevolle objecten en/of structuren. Aangezien aan deze objecten en/of structuren geen aanpassingen plaatsvinden, worden deze door de beoogde ontwikkeling niet aangetast.
4. De structuurvisie "Linten in de Oude Stad" is door de gemeenteraad vastgesteld op 9 september 2013. De Koopvaardijstraat / Piushaven is in deze visie aangemerkt als 'bedrijvige linten' en tevens als 'Piushaven'. In deze visie wordt gesteld, dat de bedrijvige linten die aansluiten op de Tilburgse binnenstad met hun ligging, voorzieningenniveau en levendige karakter de potentie hebben om zich te ontwikkelen tot volwaardige stedelijke woonmilieus. Een dergelijke ontwikkeling hangt vooral samen met een verdere menging van functies en verdichting, waarbij ook stapeling past. Op de 'kanskaart Wonen' ligt het beoogde bouwplan op de grens van 'centrumstedelijke ontwikkeling jong' en 'centrumstedelijke ontwikkeling statig'. Voor beide doelgroepen geldt dat gestapelde woningbouw gewenst is. Voor 'jong' gaat het dan om betaalbare woningen, terwijl voor 'statig' geldt dat ook woningen in het hogere prijssegment gevraagd worden. Het beoogde

bouwplan voldoet hieraan. Daarmee wordt gesteld, dat het beoogde bouwplan past binnen de structuurvisie "Linten in de Oude Stad".

Daarnaast wordt opgemerkt, dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het ontwikkelgebied Piushaven. Voor dit ontwikkelgebied is het door het gemeentebestuur in 2015 vastgestelde stedenbouwkundige visie "Gebiedsontwikkeling Piushaven" opgesteld. De stedenbouwkundige visie Piushaven spreekt zich specifiek uit over de noordzijde van de Koopvaardijstraat. Die zijde is binnenstad georiënteerd met de functie de verbinding tussen binnenstad en Piushaven te versterken. De zuidzijde van de straat blijft ongemoeid woongebied met een bouwregime dat hoort bij een rustig lint, zijnde 3 bouwlagen.

Op grond van zowel de structuurvisie "Linten in de Oude Stad" als de stedenbouwkundige visie "Gebiedsontwikkeling Piushaven" zijn aan de Koopvaardijstraat twee bouwregimes uitgesproken:

1. een bouwhoogte van 15 meter + 10% behorende bij een bedrijvig lint en om aan te kunnen sluiten op het lint van de Piusstraat;
2. hoogteaccenten die én het beeld van de havenkom versterken én de entree naar de binnenstad markeren.

De Koopvaardijstraat vormt via het Koningsplein een verbindingsroute tussen het centrum en de havenkom. Het plangebied bevindt zich op het snijvlak van het begin van deze verbindingsroute en het eind van de havenkom. De beoogde nieuwbouw met een maximale hoogte van 26,5 meter zorgt er dan ook voor dat de entree naar de binnenstad wordt versterkt, net als het beeld van de havenkom. Daarmee voldoet het beoogde bouwplan aan zowel de structuurvisie "Linten in de Oude Stad" als aan de stedenbouwkundige visie "Gebiedsontwikkeling Piushaven".

CONCLUSIE

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan en is in die zin ongegrond.

Bijlage 1: Bezonningsstudie



Bezonningsstudie De Koopvaardij Tilburg

Rapportage

VLCS Architecten

21-03-2018

Inleiding

Deze bezonningsstudie is opgesteld door VLCS architecten voor de te realiseren bebouwing aan de Piushaven te Tilburg. Het doel van deze studie is het inzichtelijk maken van eventuele gewijzigde schaduwvorming op de locatie Clerxstraat 6 en 8 te Tilburg. De schaduwwerking van de beoogde nieuwbouw aan de Piushaven moet volgens het vigerende bestemmingsplan 'Piushavengebied 2009, 4e herziening (Koopvaardijstraat 3-9 / Piushaven 30A-31)' namelijk voldoen aan de Haagse norm die bij hoogbouw wordt gehanteerd.

Door op verschillende representatieve data en tijdstippen de beschaduwing in de bestaande en nieuwe toestand te bepalen en te beoordelen kan er een degelijk beeld gevormd worden van de gevolgen die het bouwplan heeft, welke bestaat uit twee volumes: een laag volume van twee bouwlagen boven op de parkeerlaag in het binnengebied en een hoog volume van 26.5m aan de straat.

Uitgangspunten

In het kader van deze studie is het planvoornemen getoetst en vergeleken met de bestaande bebouwing aan de Haagse norm die bij hoogbouw wordt gehanteerd. De Haagse norm gaat er vanuit dat de ondergrens op tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 19 februari tot 21 oktober, uitgaande van een zonhoogte van meer dan 10 graden, moet liggen. Hierbij wordt gekeken naar een denkbeeldig meetpunt. De norm definieert dit meetpunt als volgt: Het meetpunt ligt op 0,75 meter hoogte, op het midden van de gevel. Verder meldt de norm dat de bezonning op de voor- en achtergevels bij elkaar opgeteld mogen worden.

Om inzicht te geven in de toekomstige bezonningsituatie is de situatie op de volgens de norm maatgevende dagen van de 4 seizoenen in de bestaande situatie en toekomstige situatie vergeleken op:

Datum	Meet tijdstippen
19 februari	12.00 uur, 14.00 uur, 16.00 uur, 18.00 uur
21 maart	12.00 uur, 14.00 uur, 16.00 uur, 18.00 uur
21 juni	12.00 uur, 14.00 uur, 16.00 uur, 18.00 uur
21 september	12.00 uur, 14.00 uur, 16.00 uur, 18.00 uur
21 oktober	12.00 uur, 14.00 uur, 16.00 uur, 18.00 uur

Praktisch gezien betekent dit, als in de twee 'uiterste' data (19 februari en 21 oktober) aan de richtlijn voldaan wordt, vanzelfsprekend ook alle tussenliggende data voldoen. In deze studie zullen om een gedegen beoordeling te kunnen geven van de gevolgen, alle datums uit de tabel verbeeld worden.

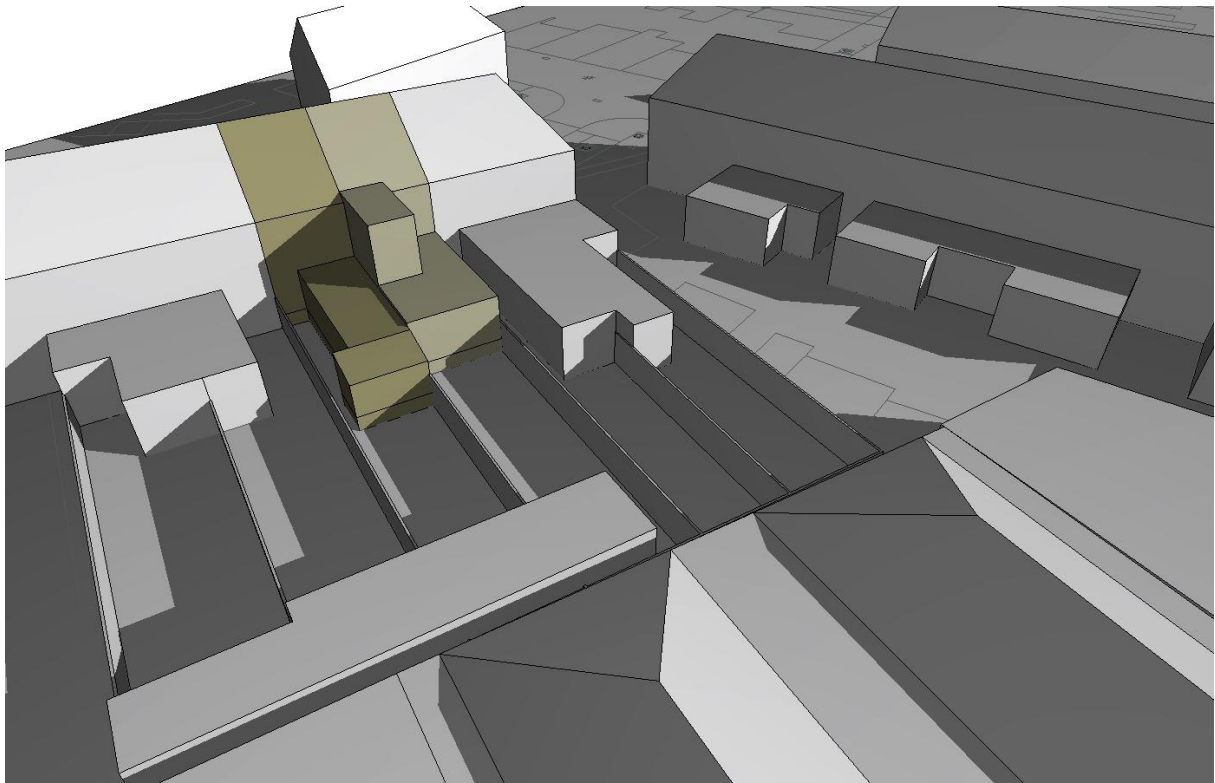
Ten aanzien van het onderzoek zijn de volgende uitgangspunten gebruikt

- Hoogte maaiveld ca 13,50m +NAP;
- Aansluitend maaiveld kavels: ca 13,50m +NAP;
- De geografische locatie van het onderzoeksgebied is 51.55349200N 5.09280500E.

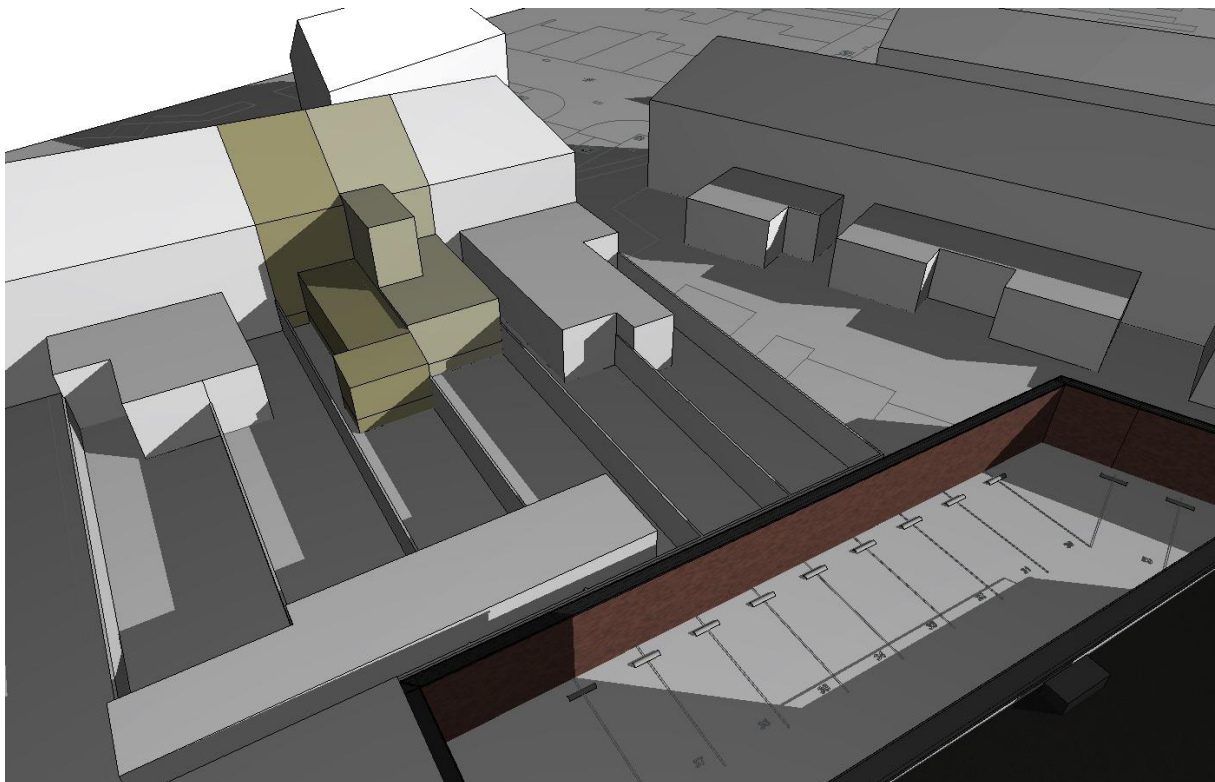
Voor deze bezonningsstudie is gebruik gemaakt van het programma ArchiCAD. De bestaande bebouwing is in het gebouwmodel waarheidsgetrouw overgenomen. Aan de hand van de geografische locatie van het onderzoeksgebied worden de zon- en schaduweffecten doorgerekend.

Op de volgende pagina's is inzichtelijk gemaakt wat de schaduwwerking is op de peilmomenten uit de tabel. De bestaande en nieuwe toestand wordt hierin telkens vergeleken.

19 februari om 12:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

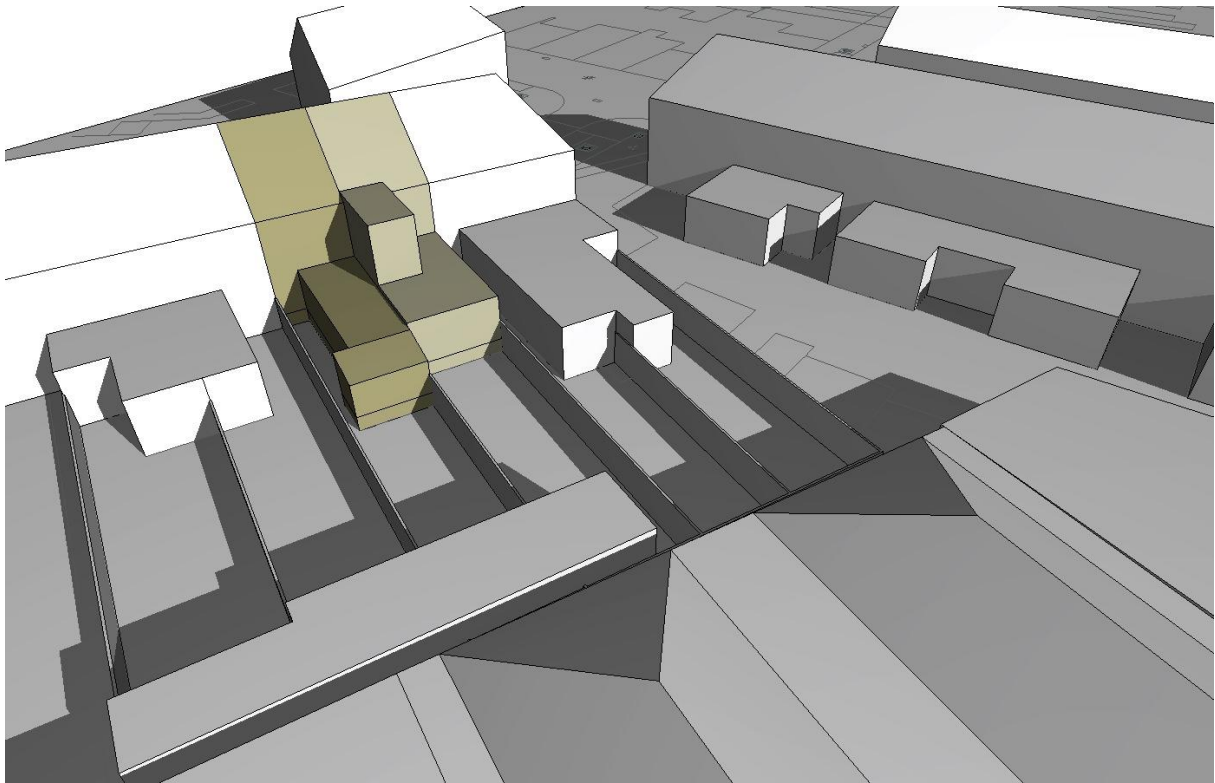


Bestaand 19 februari 12:00 uur

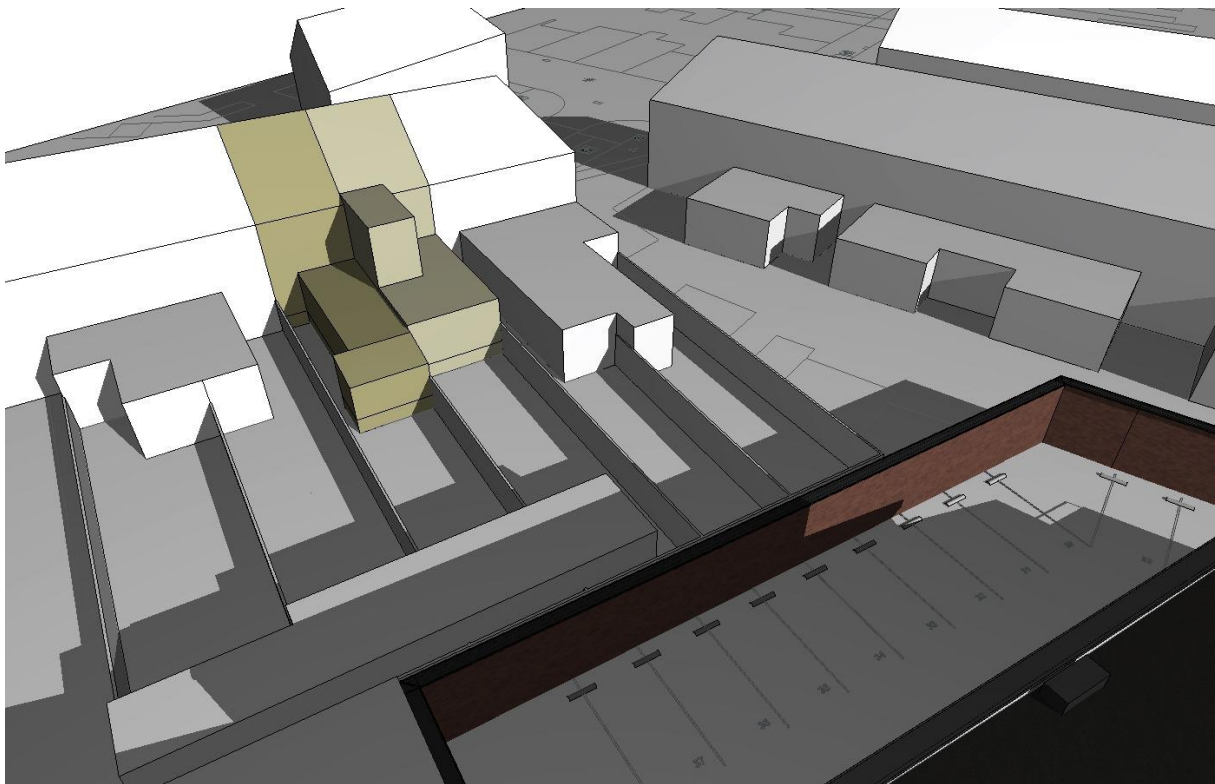


Nieuw 19 februari 12:00 uur

19 februari om 14:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

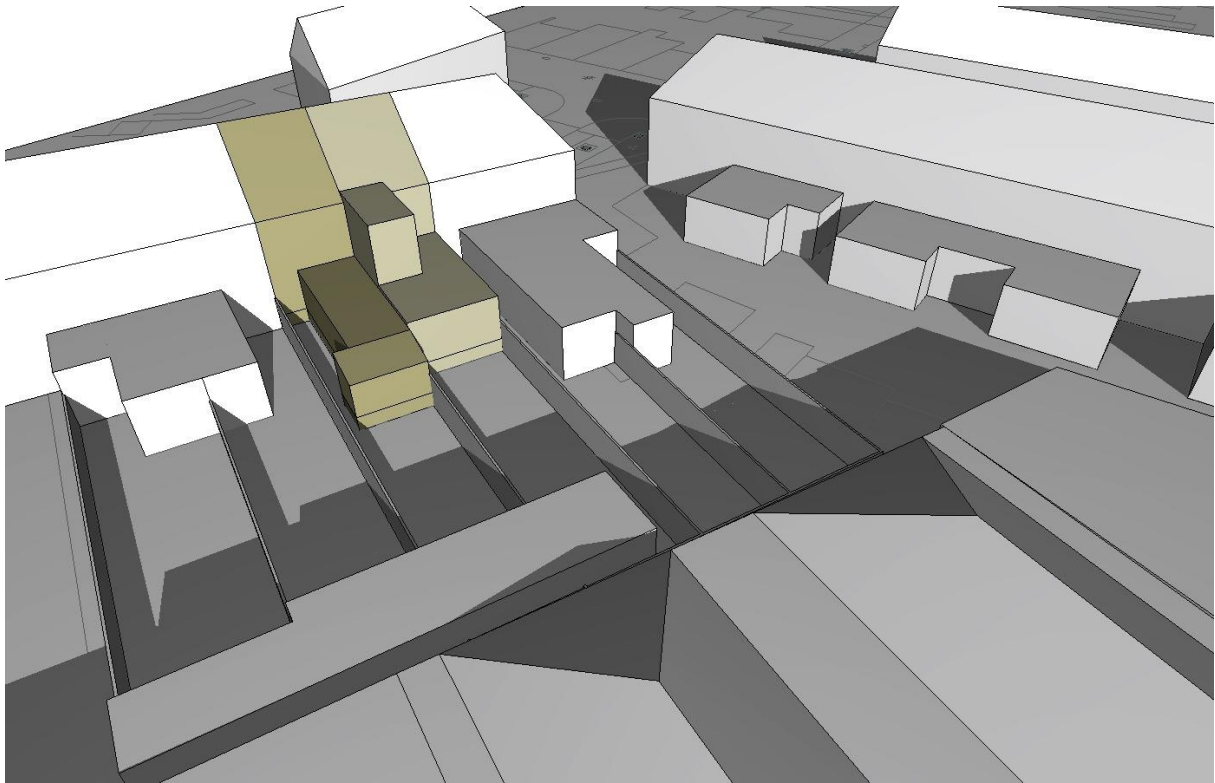


Bestaand 19 februari 14:00 uur

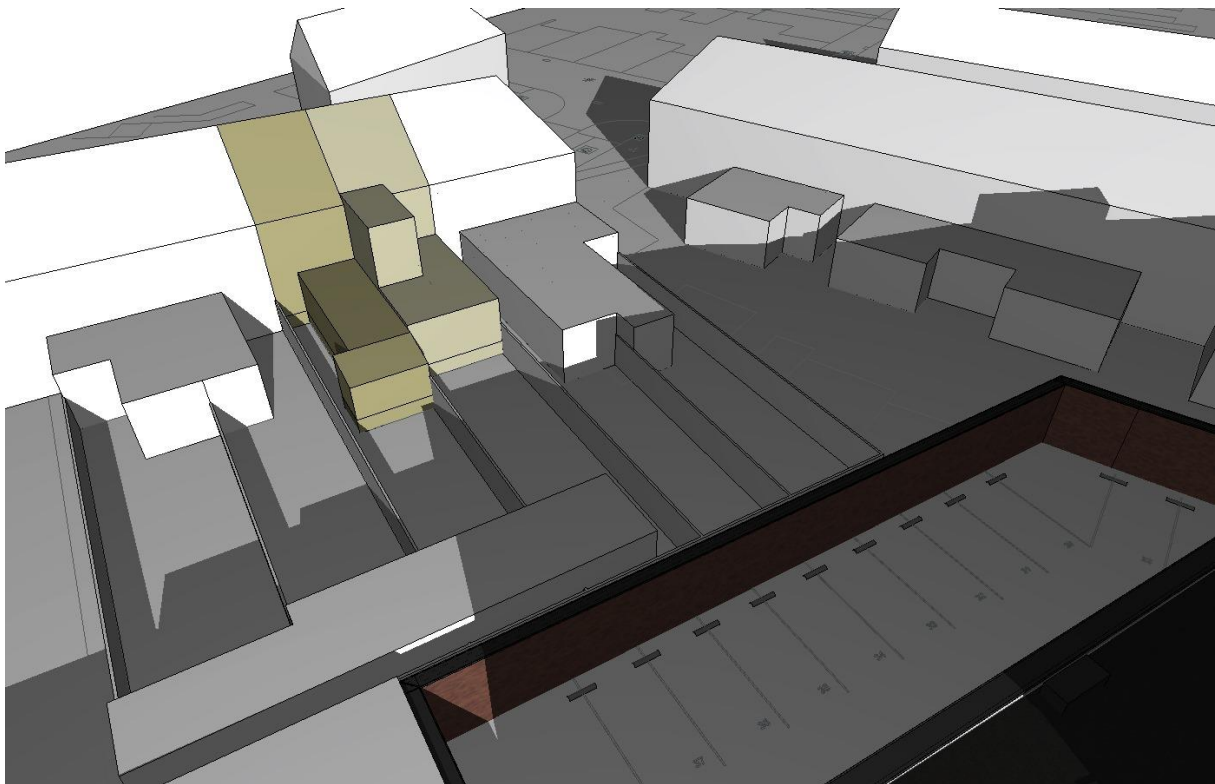


Nieuw 19 februari 14:00 uur

19 februari om 16:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

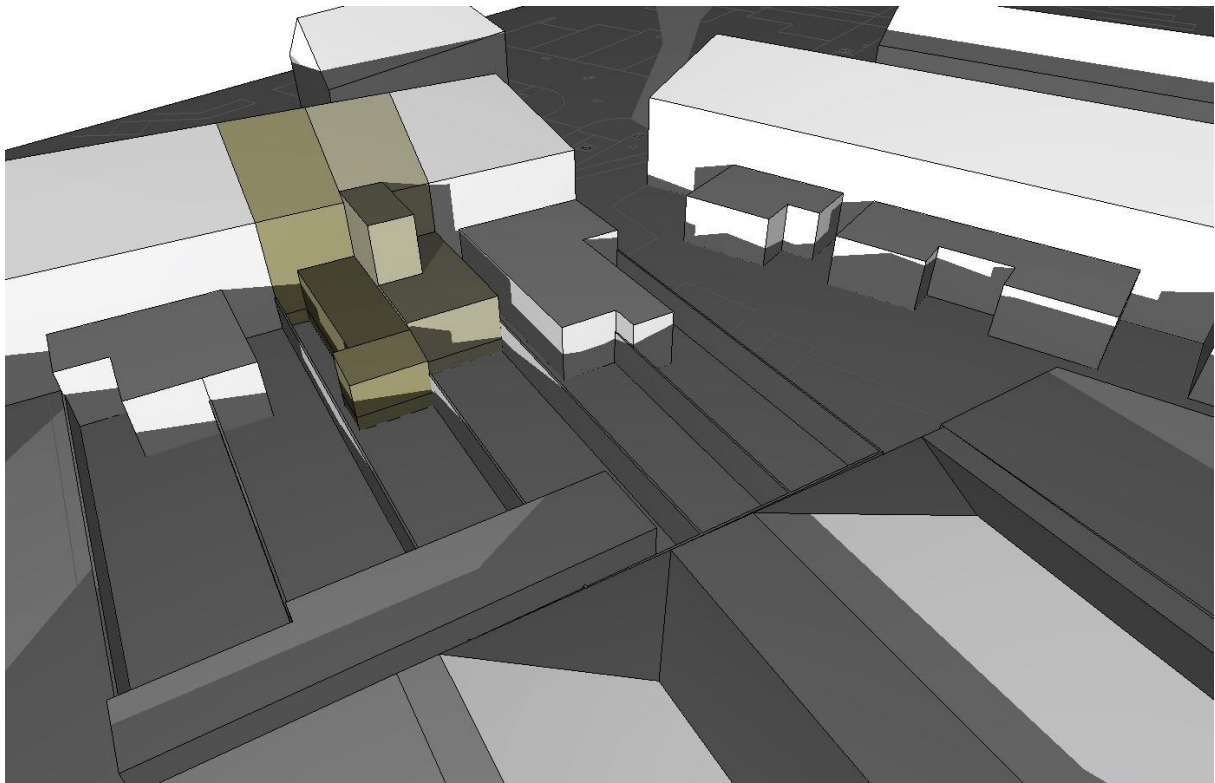


Bestaand 19 februari 16:00 uur

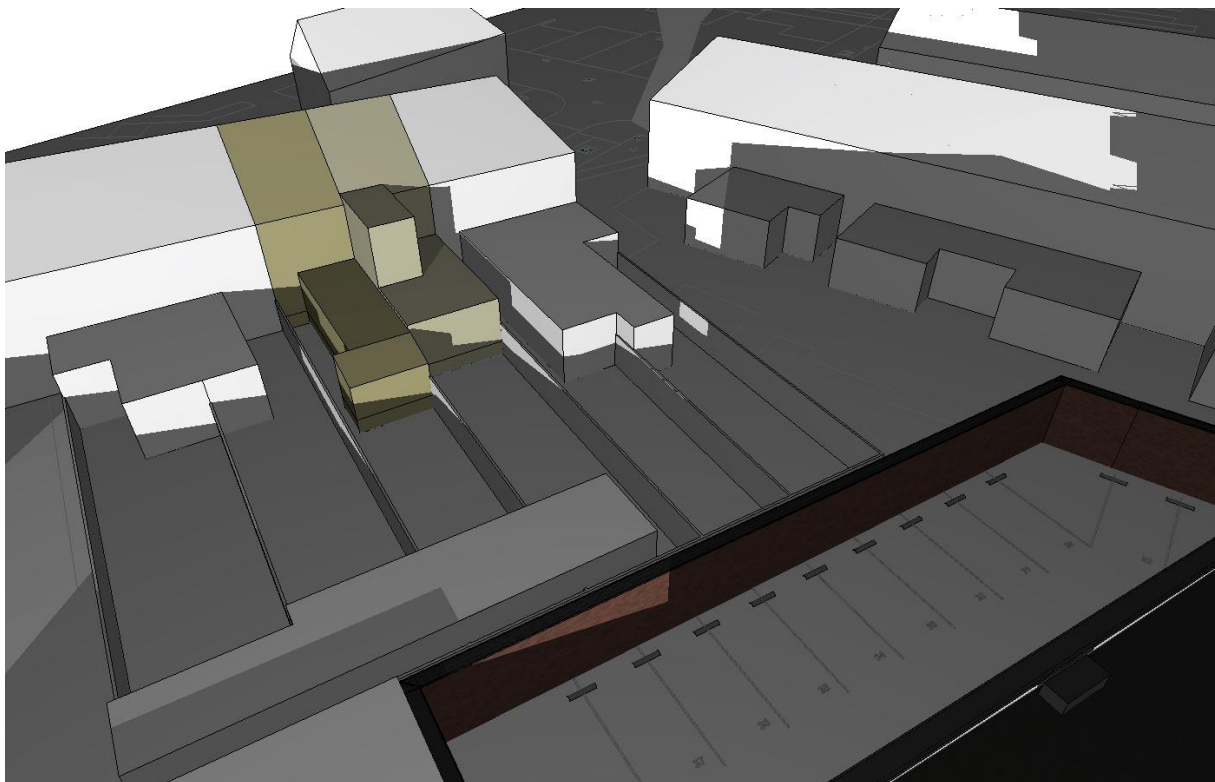


Nieuw 19 februari 16:00 uur

19 februari om 18:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

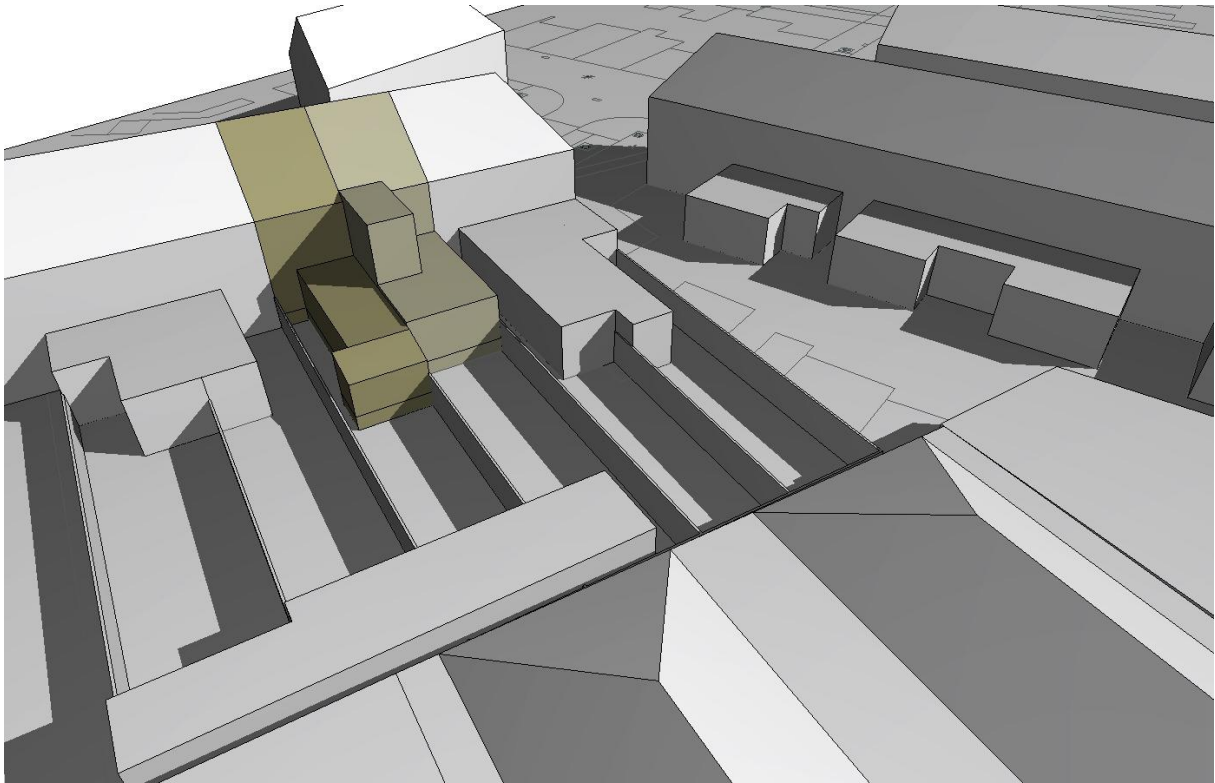


Bestaand 19 februari 18:00 uur

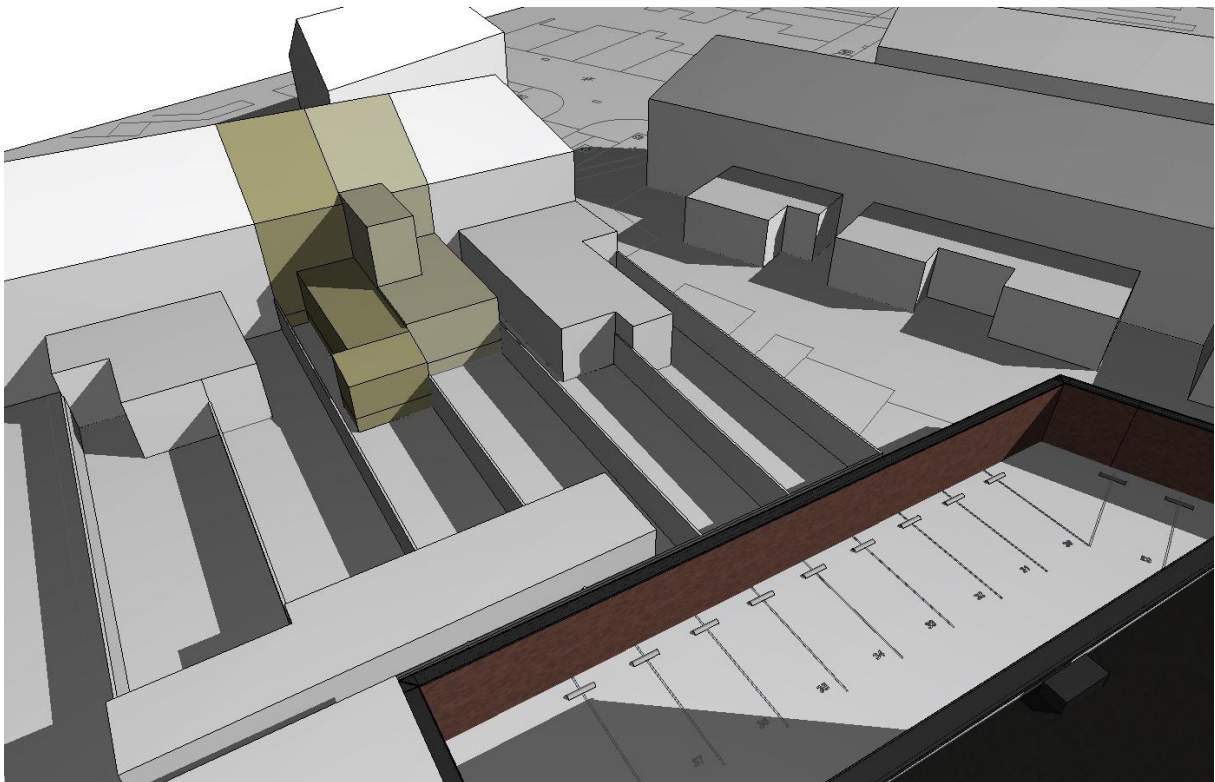


Nieuw 19 februari 18:00 uur

21 maart om 12:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

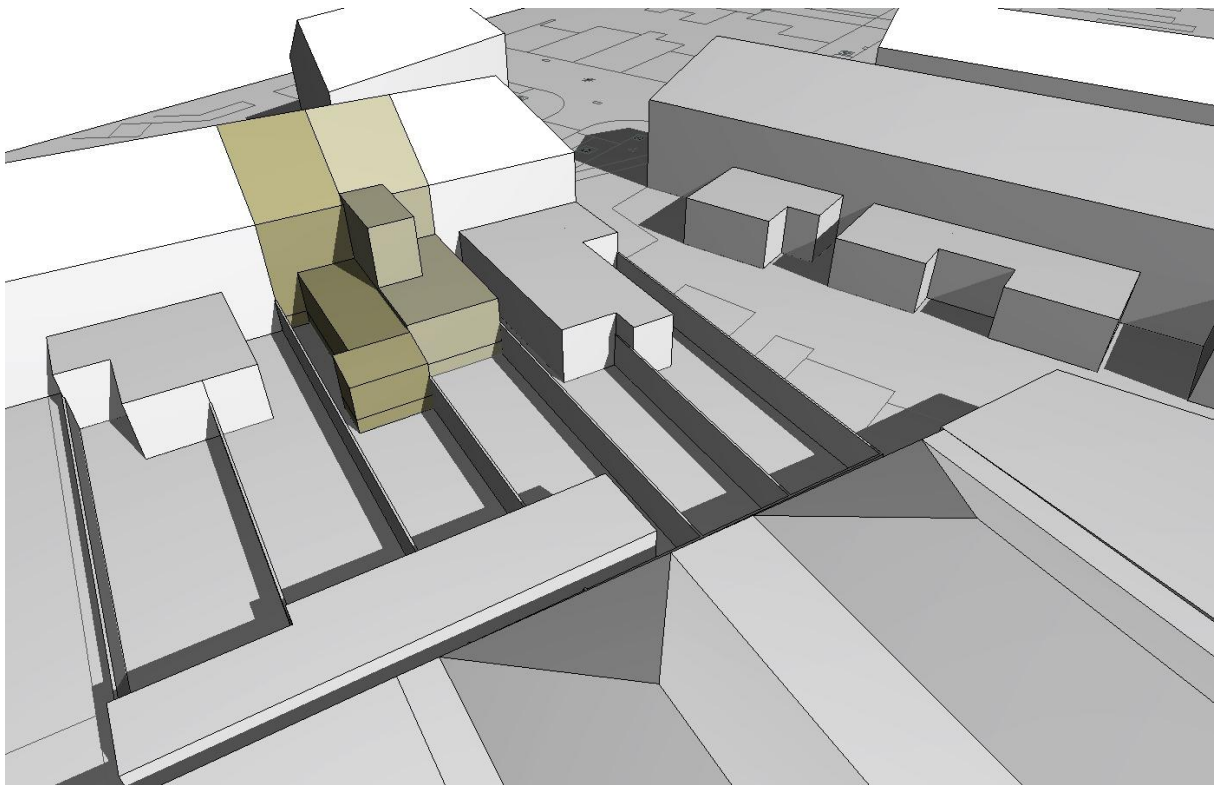


Bestaand 21 maart 12:00 uur

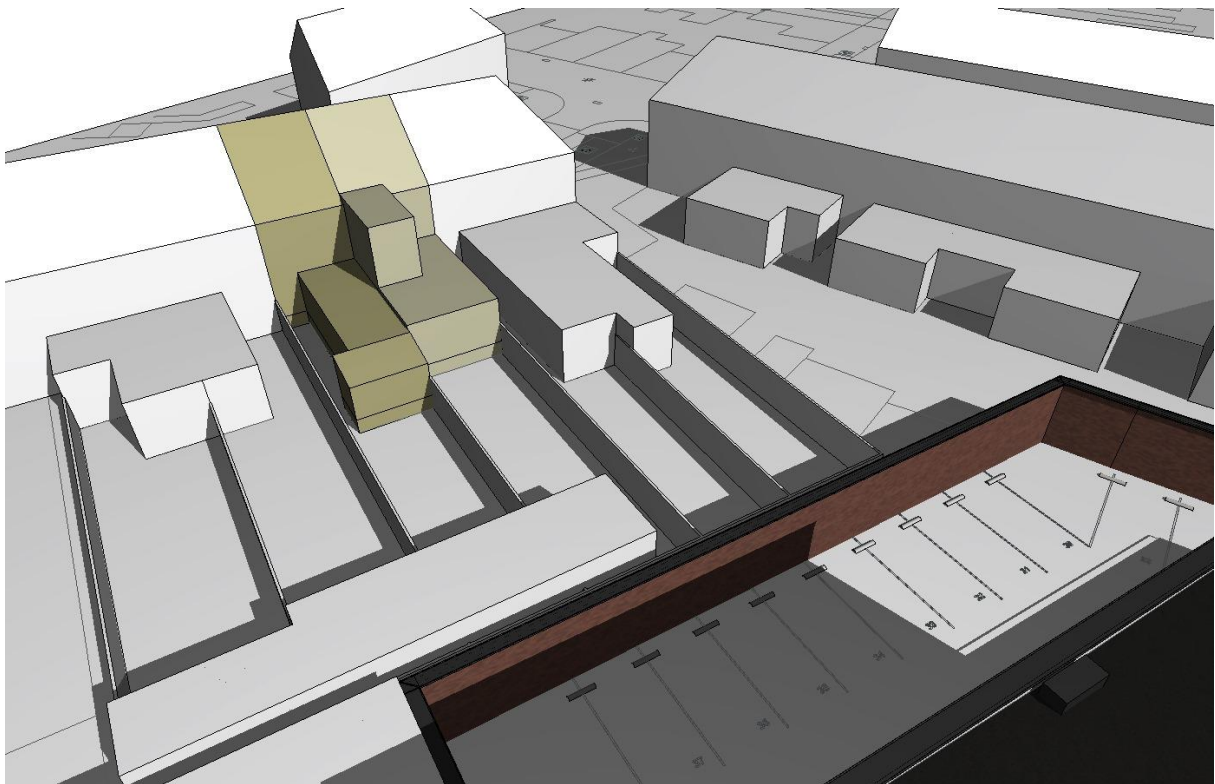


Nieuw 21 maart 12:00 uur

21 maart om 14:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

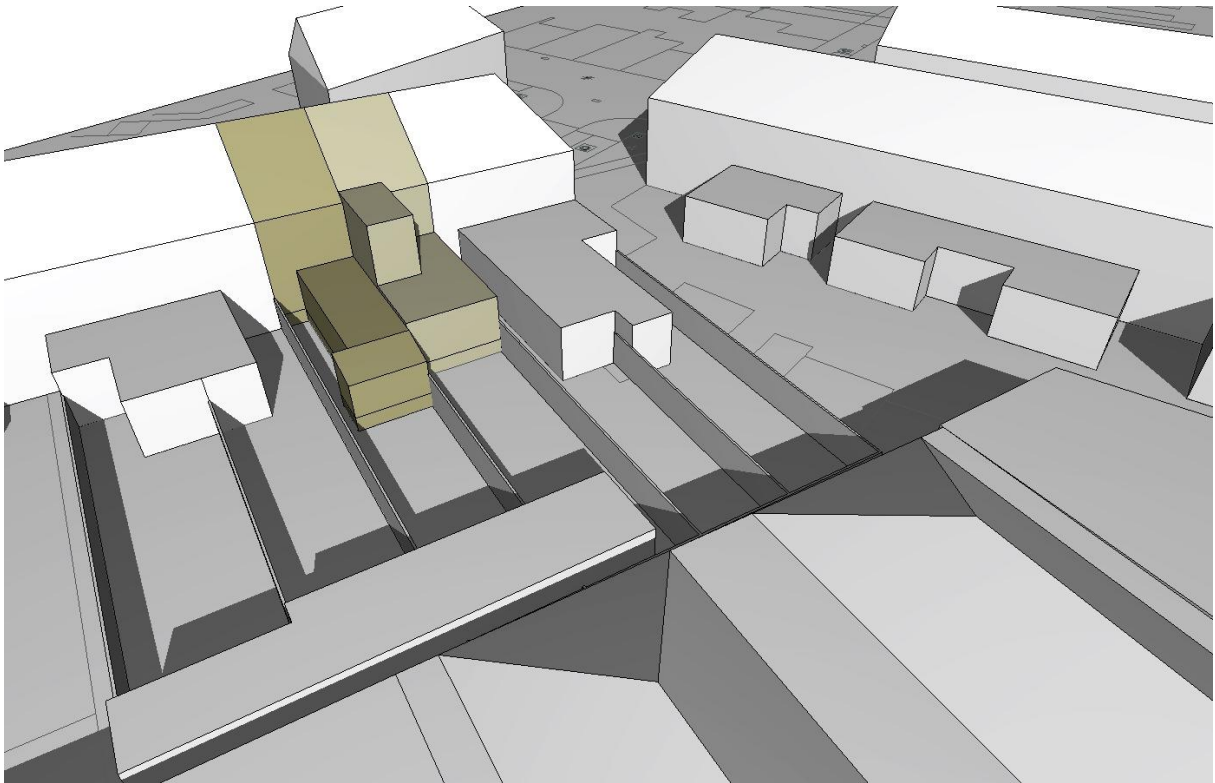


Bestaand 21 maart 14:00 uur

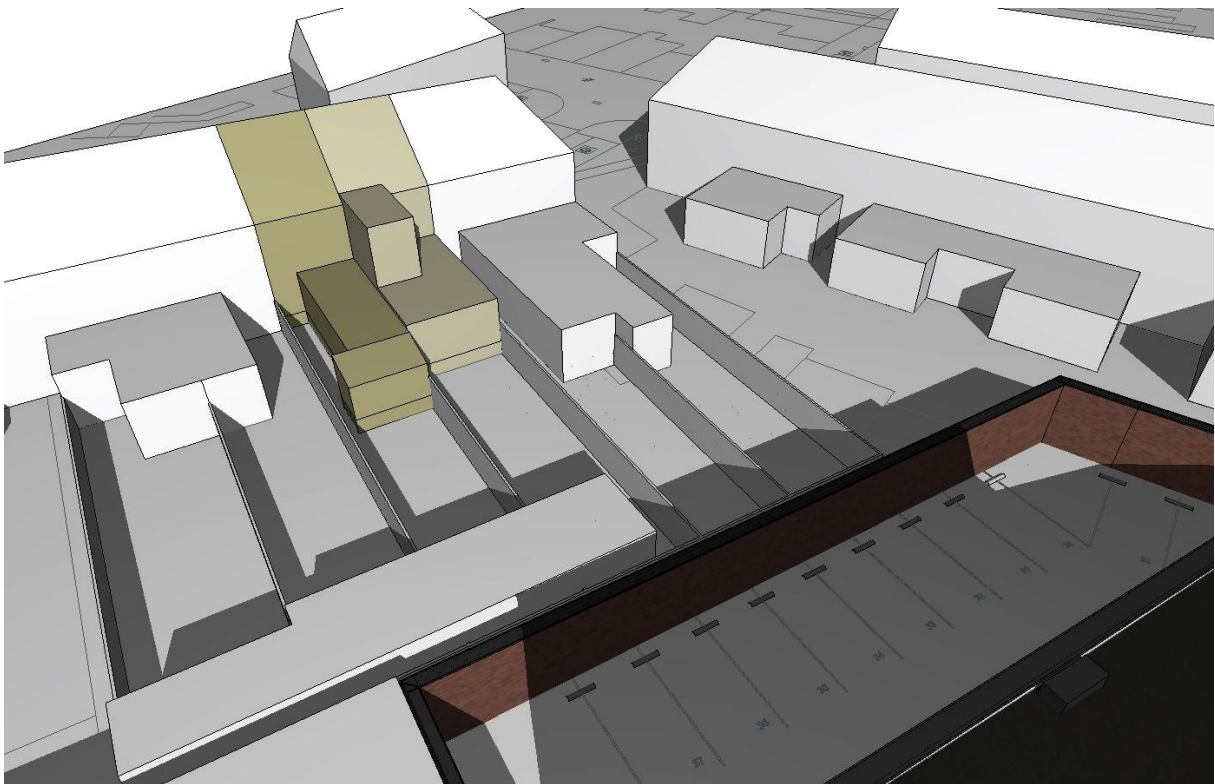


Nieuw 21 maart 14:00 uur

21 maart om 16:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

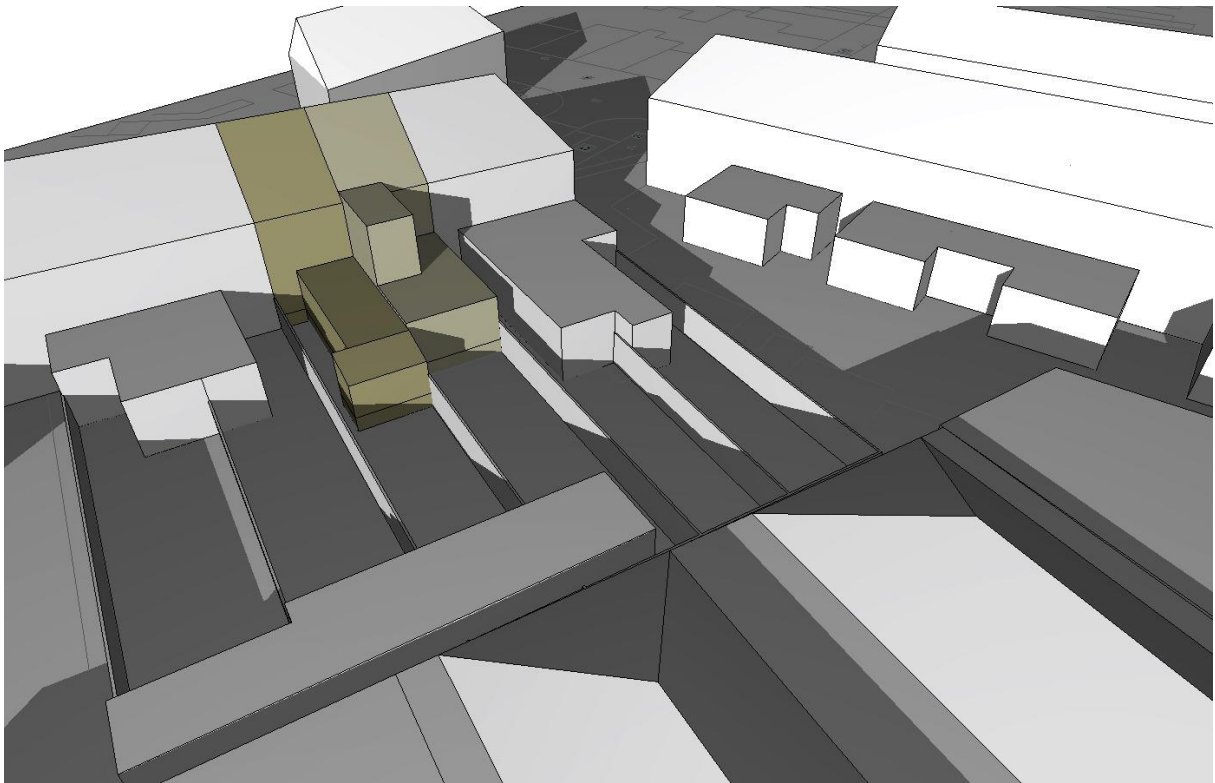


Bestaand 21 maart 16:00 uur

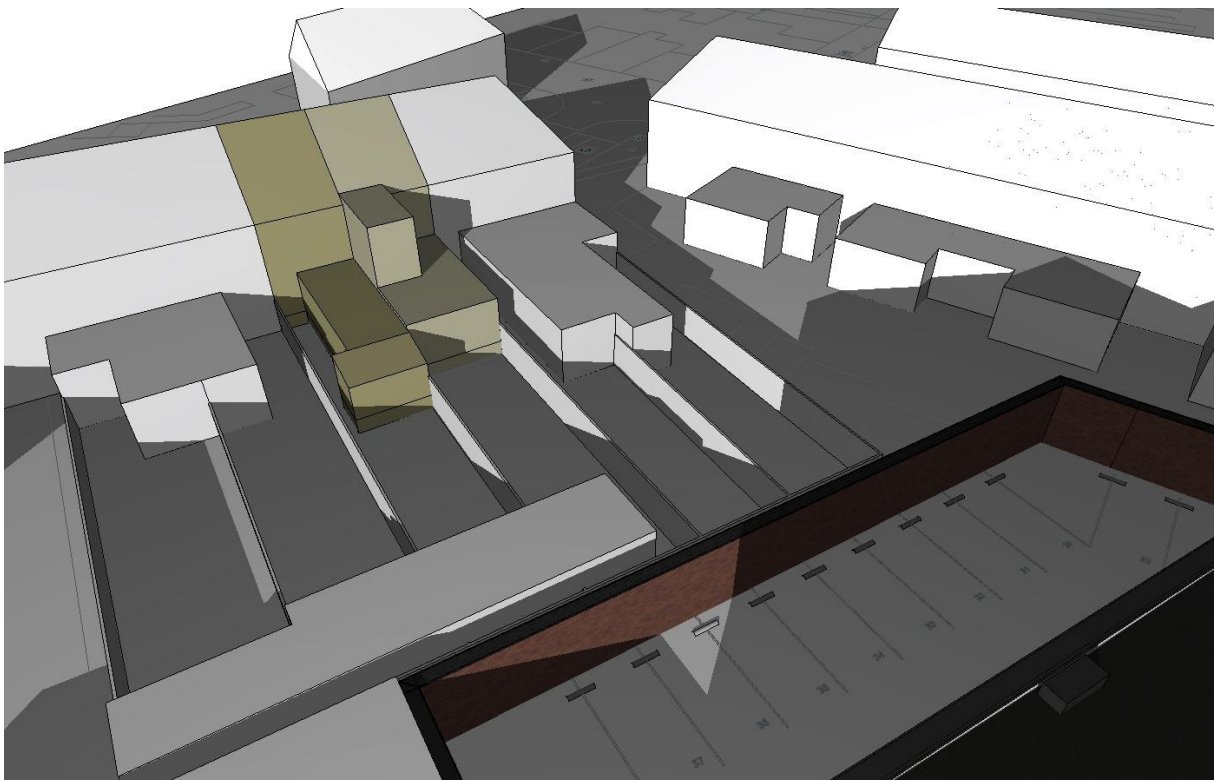


Nieuw 21 maart 16:00 uur

21 maart om 18:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

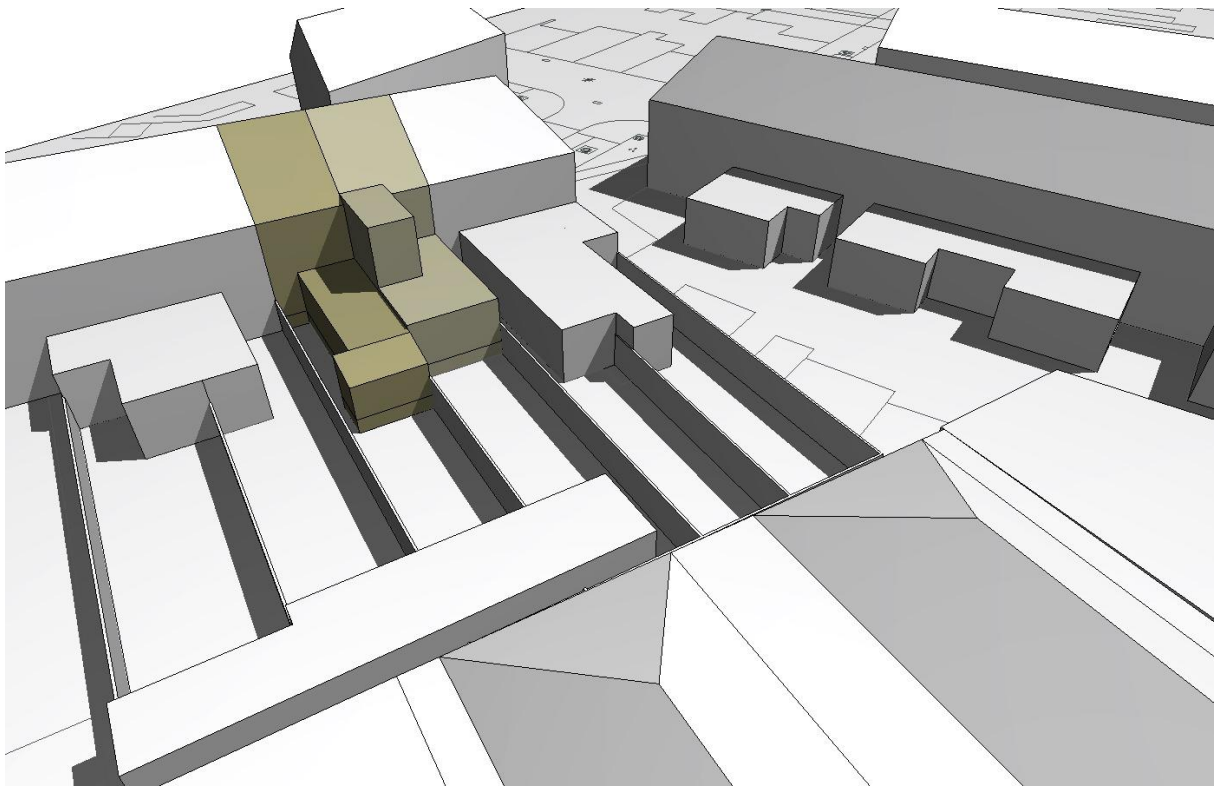


Bestaand 21 maart 18:00 uur

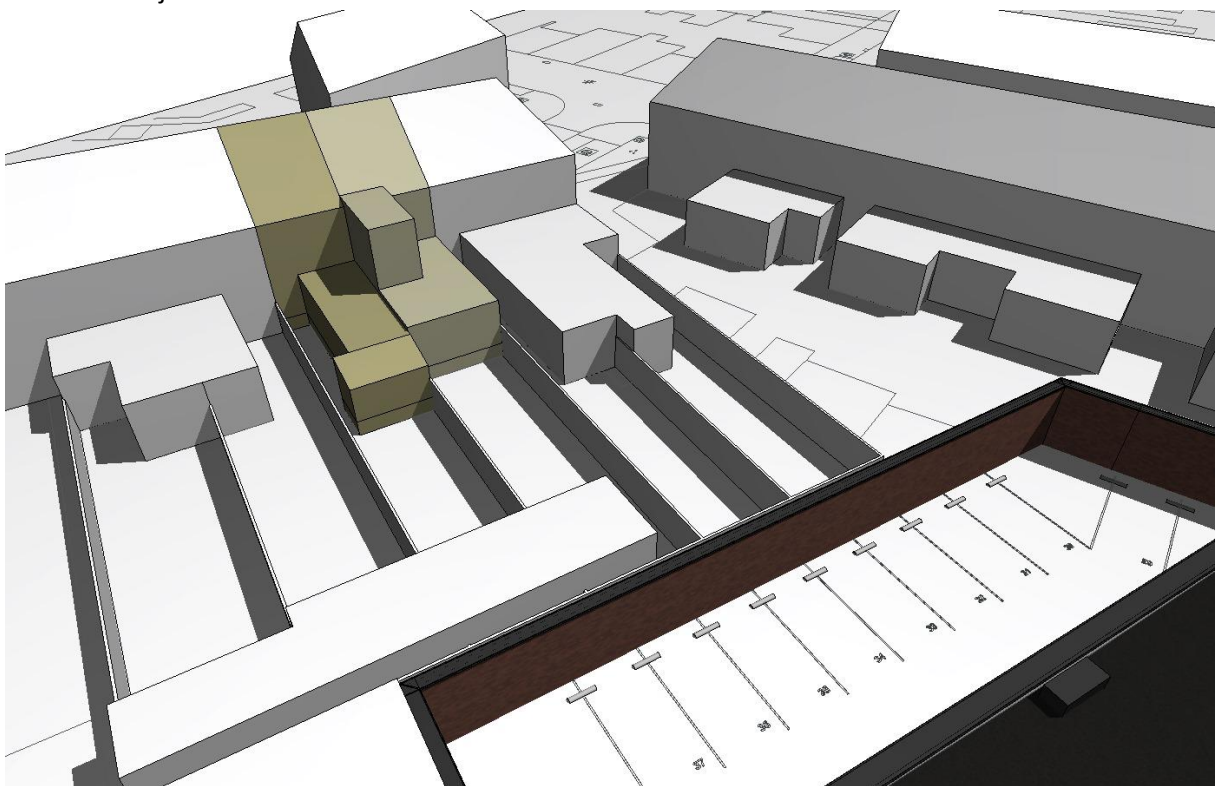


Nieuw 21 maart 18:00 uur

21 juni om 12:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

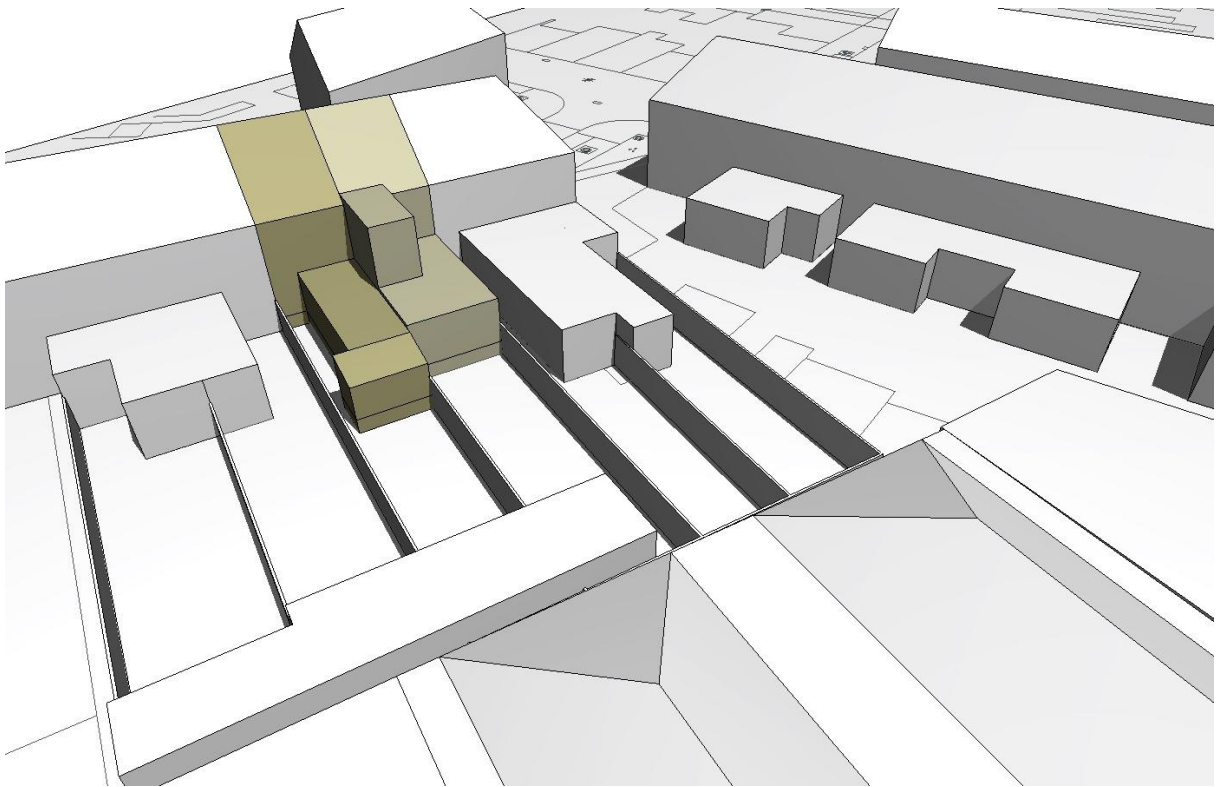


Bestaand 21 juni 12:00 uur

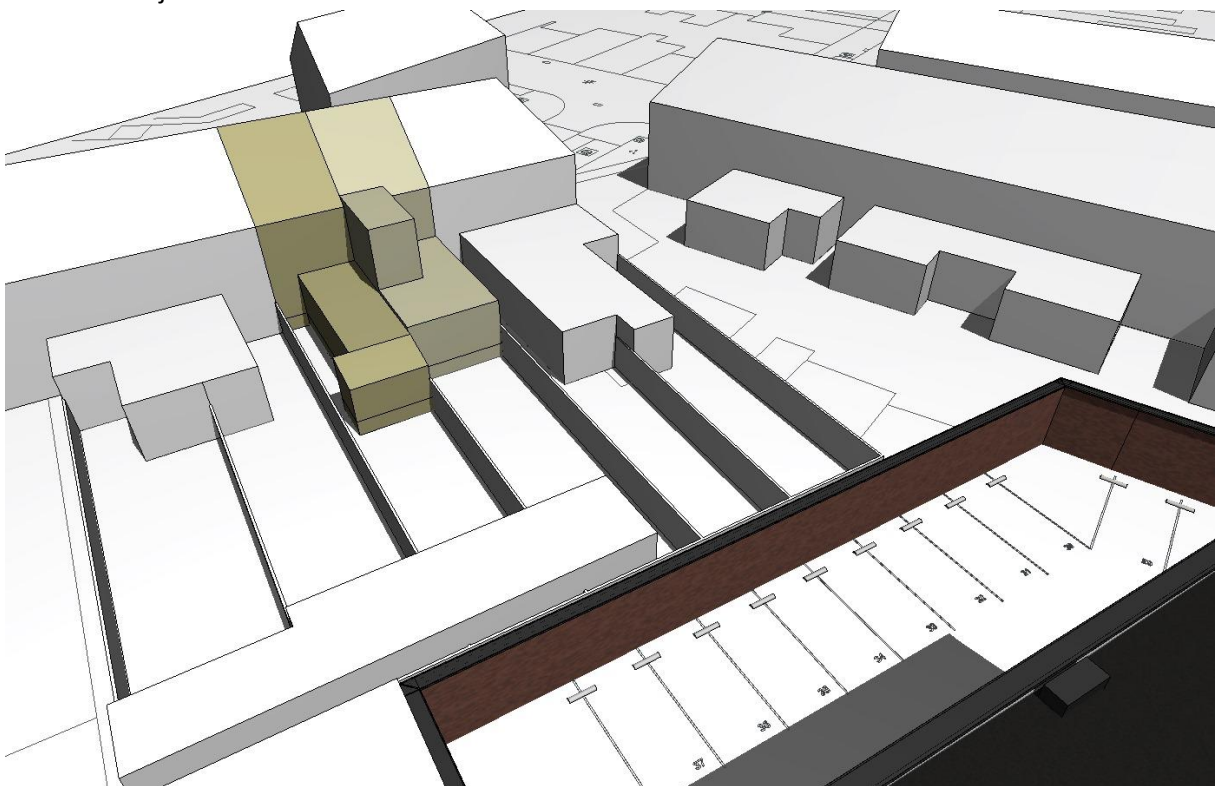


Nieuw 21 juni 12:00 uur

21 juni om 14:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

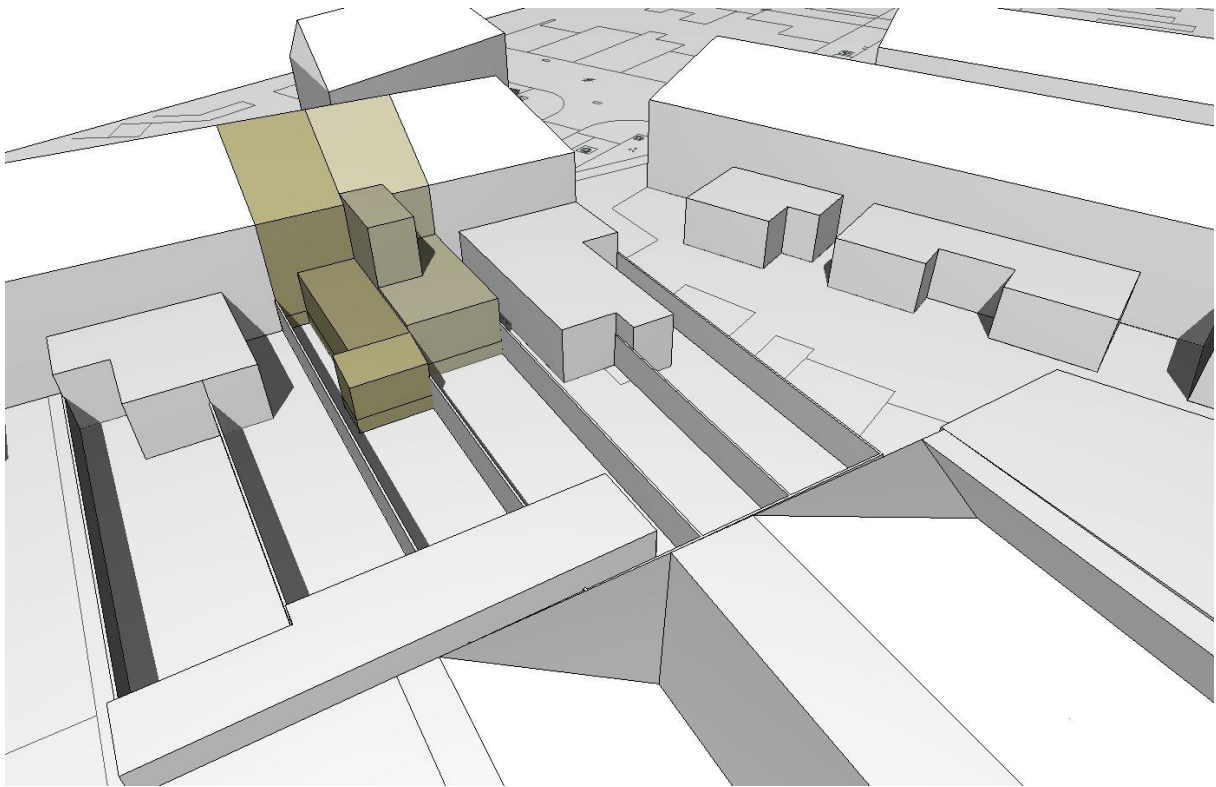


Bestaand 21 juni 14:00 uur

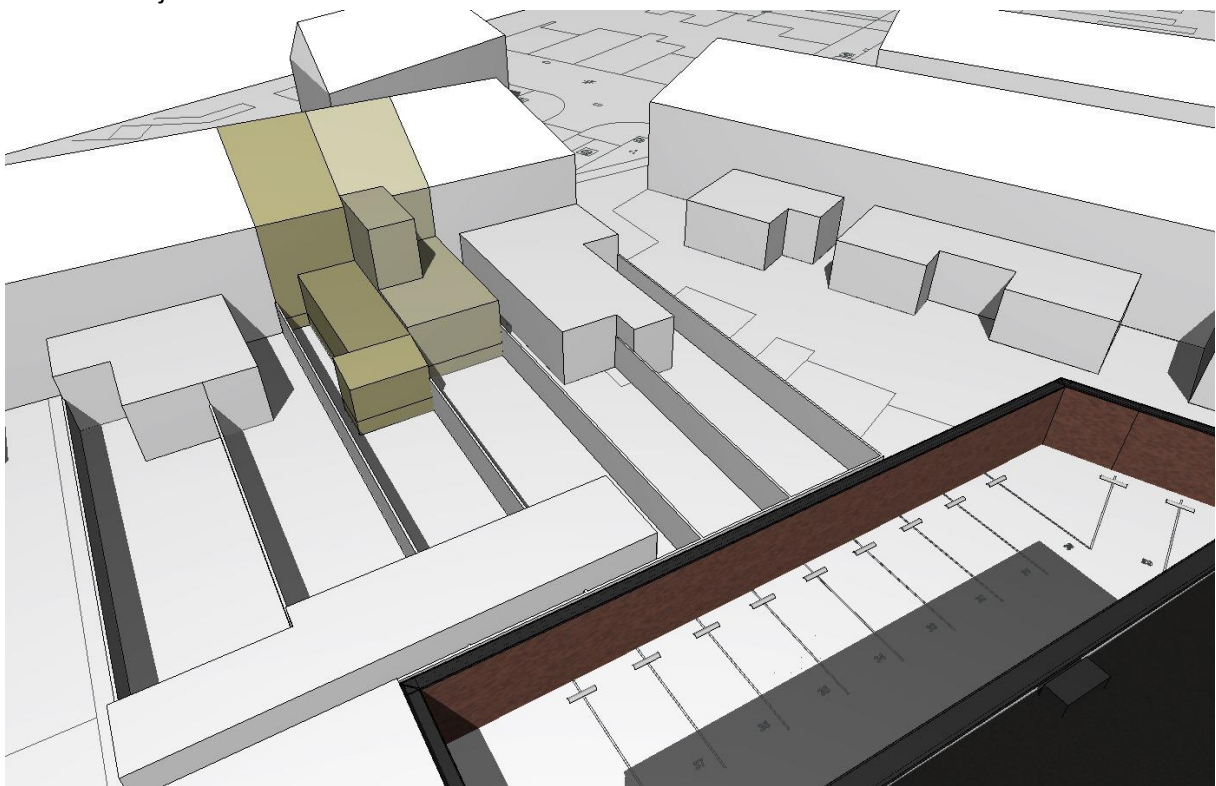


Nieuw 21 juni 14:00 uur

21 juni om 16:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

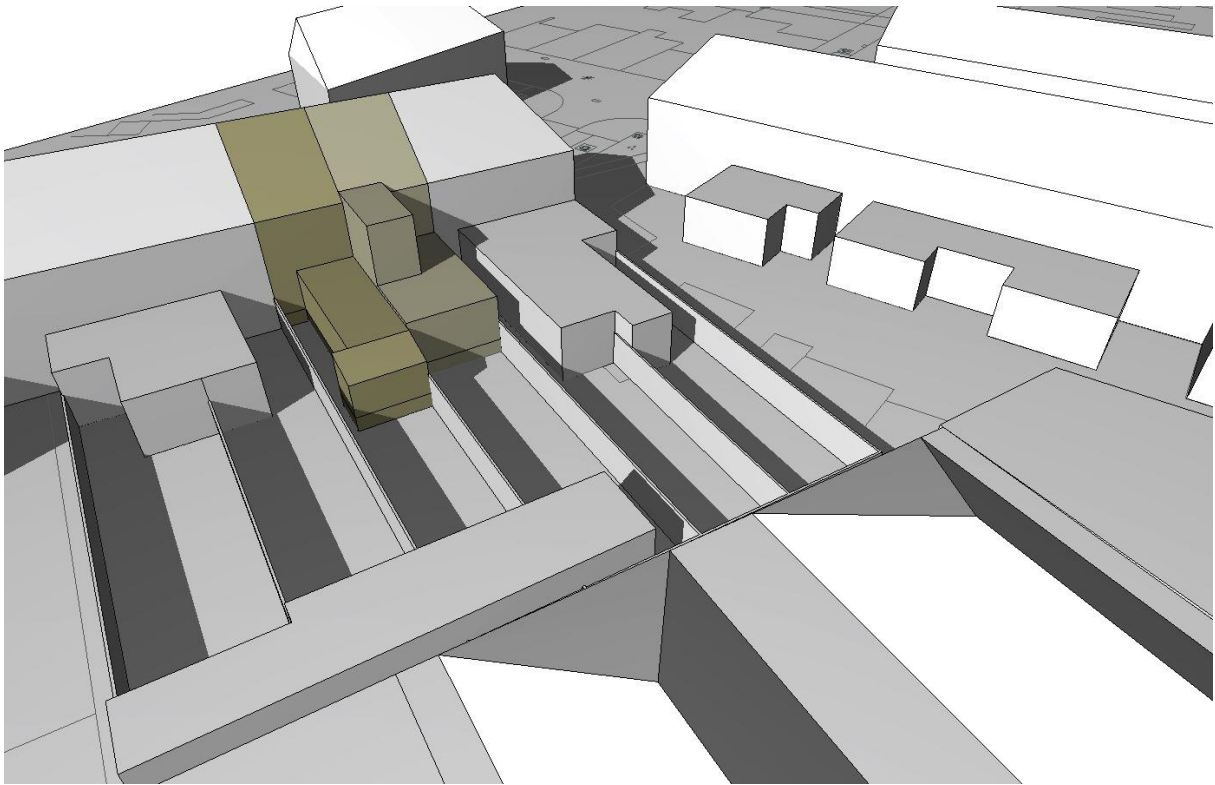


Bestaand 21 juni 16:00 uur

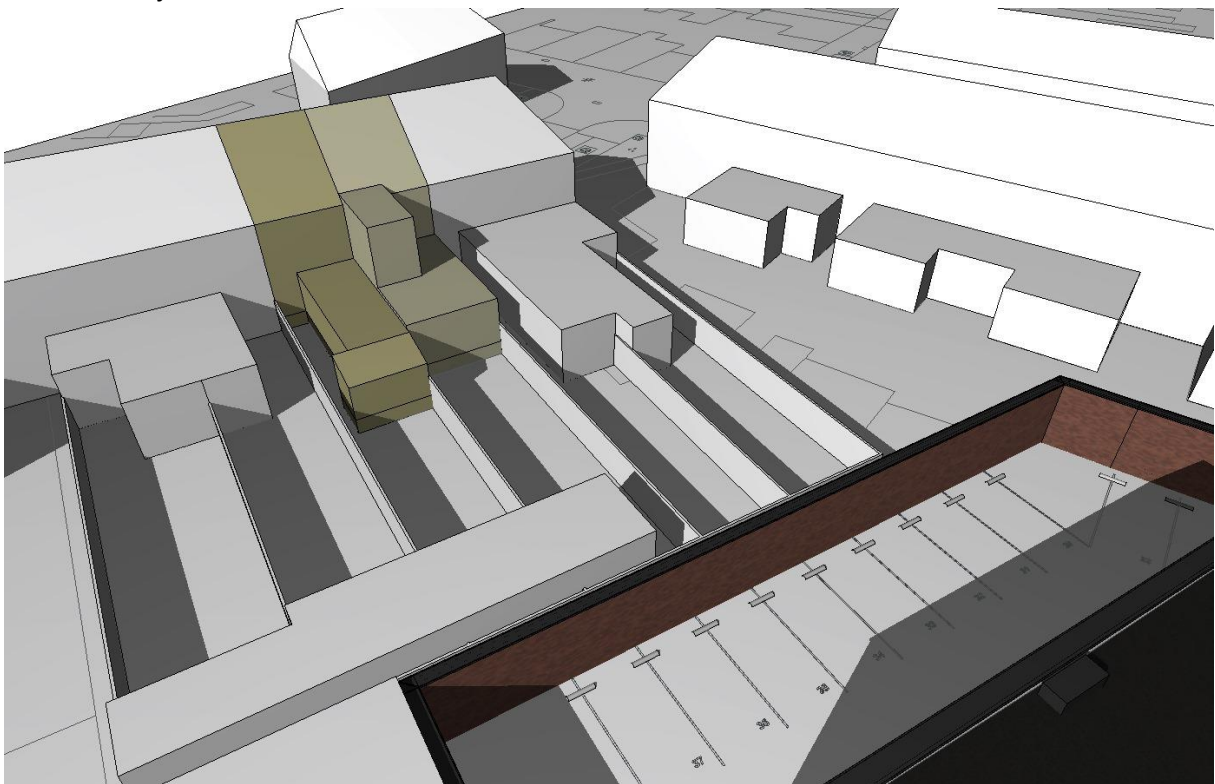


Nieuw 21 juni 16:00 uur

21 juni om 18:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

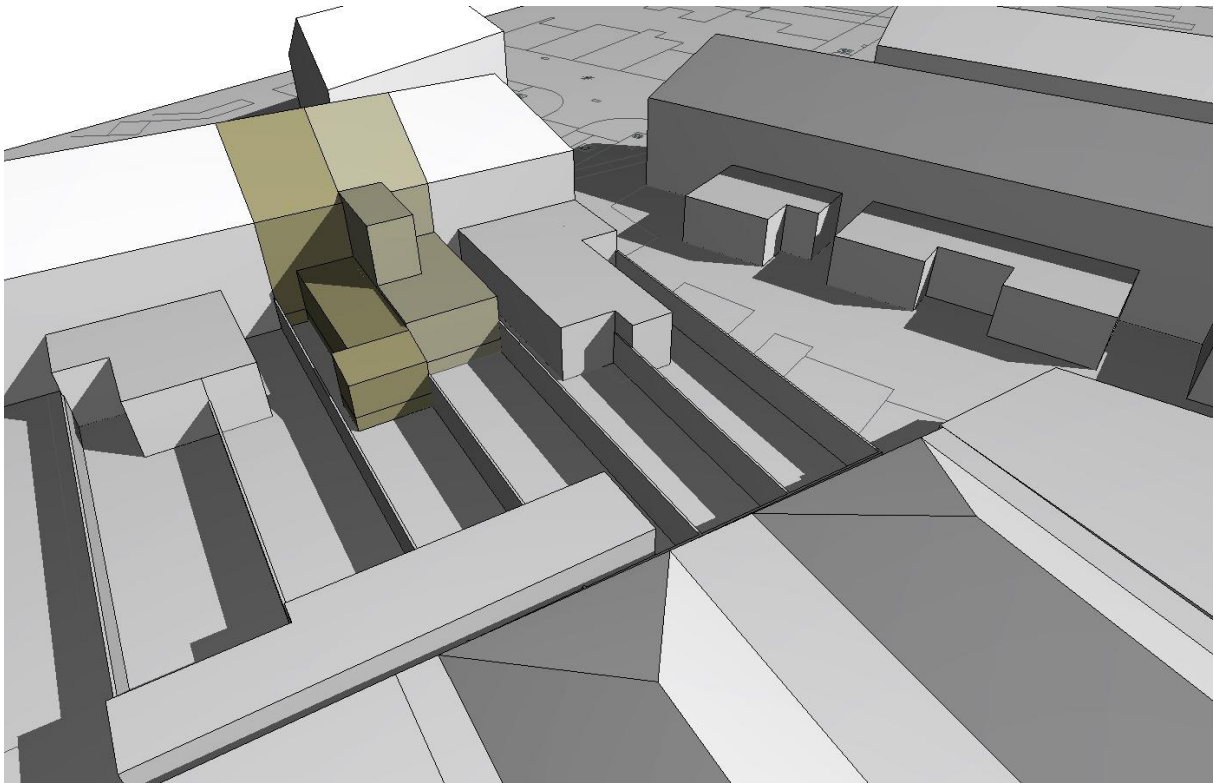


Bestaand 21 juni 18:00 uur

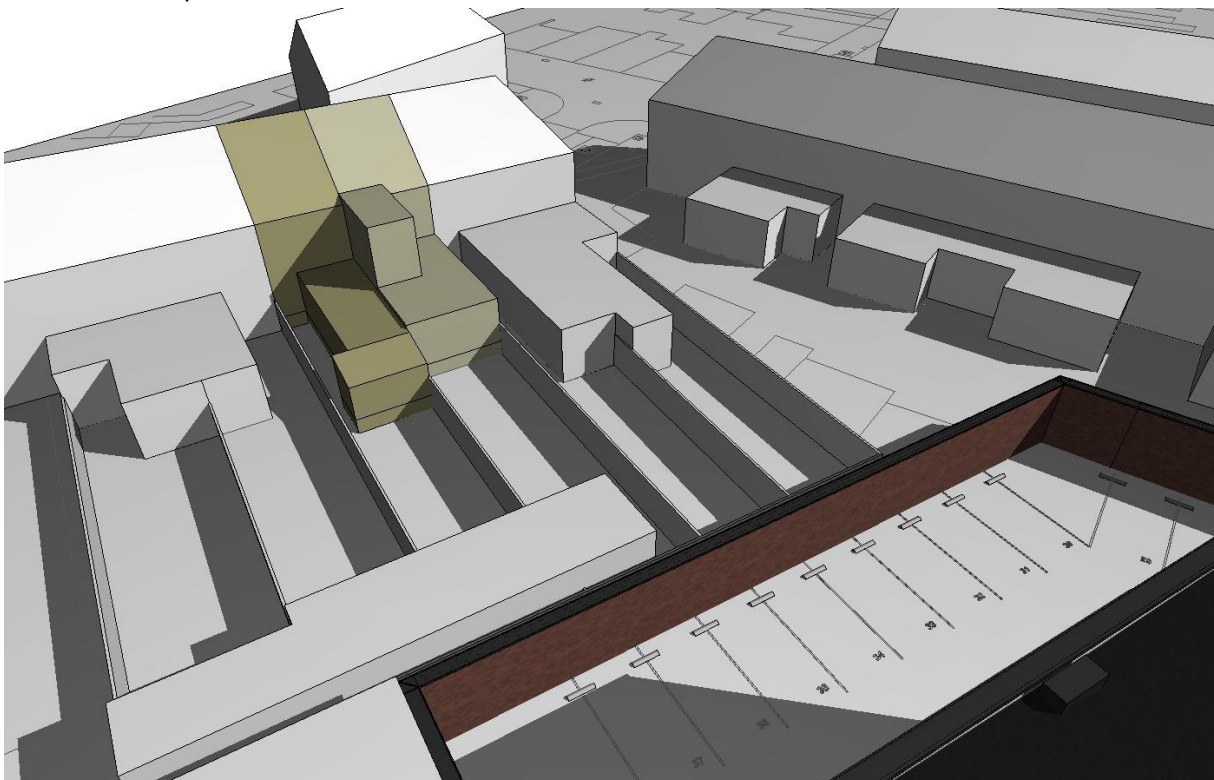


Nieuw 21 juni 18:00 uur

21 september om 12:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

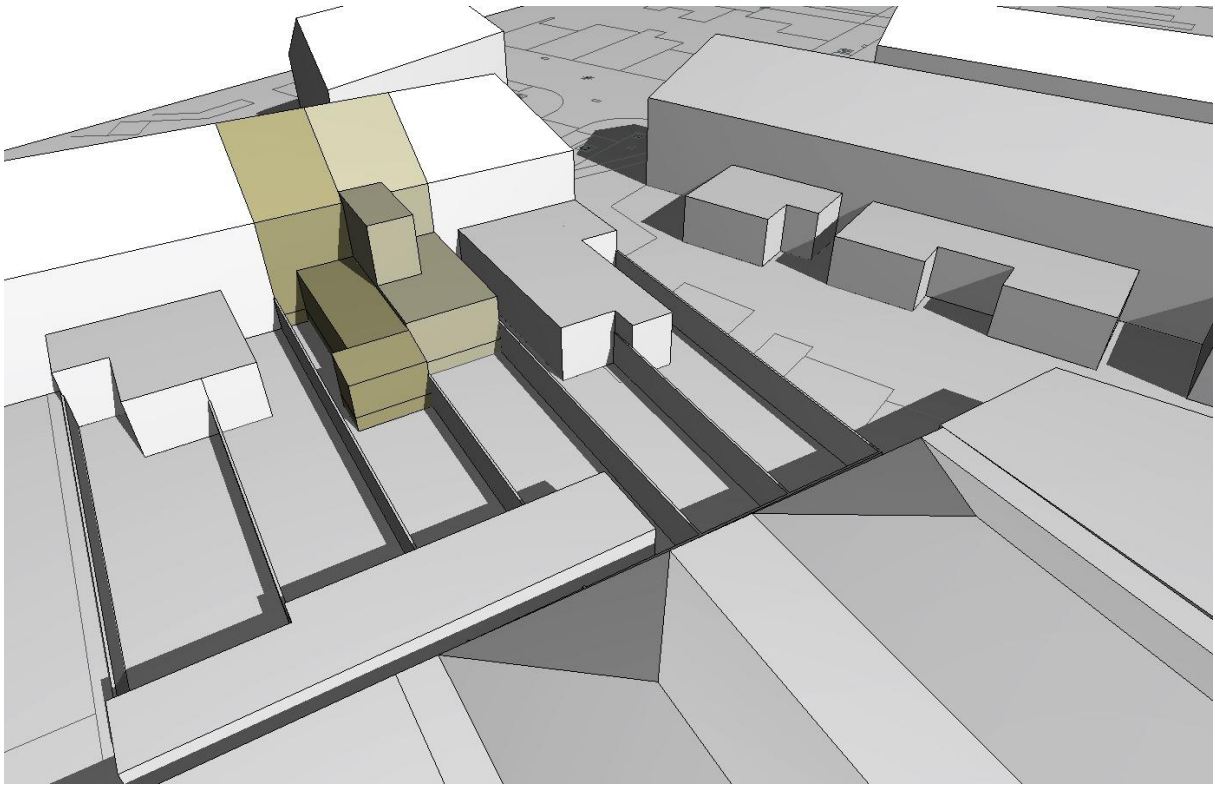


Bestaand 21 september 12:00 uur

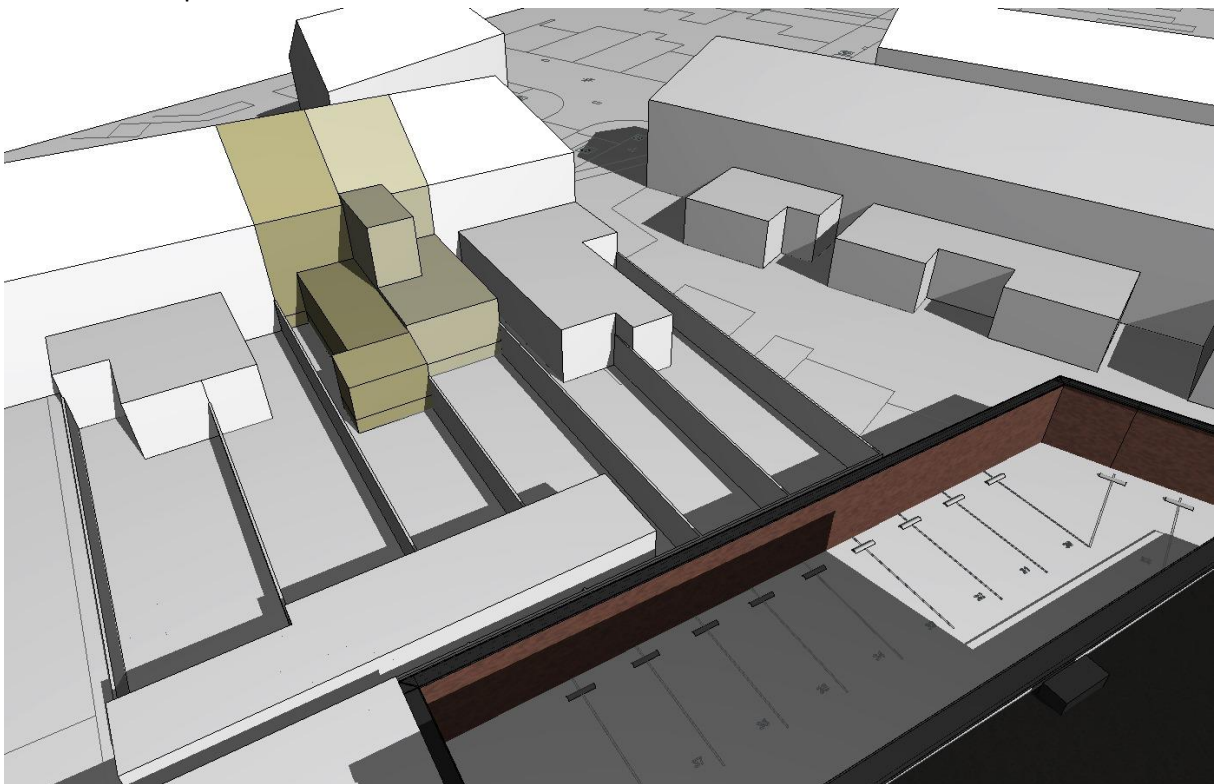


Nieuw 21 september 12:00 uur

21 september om 14:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

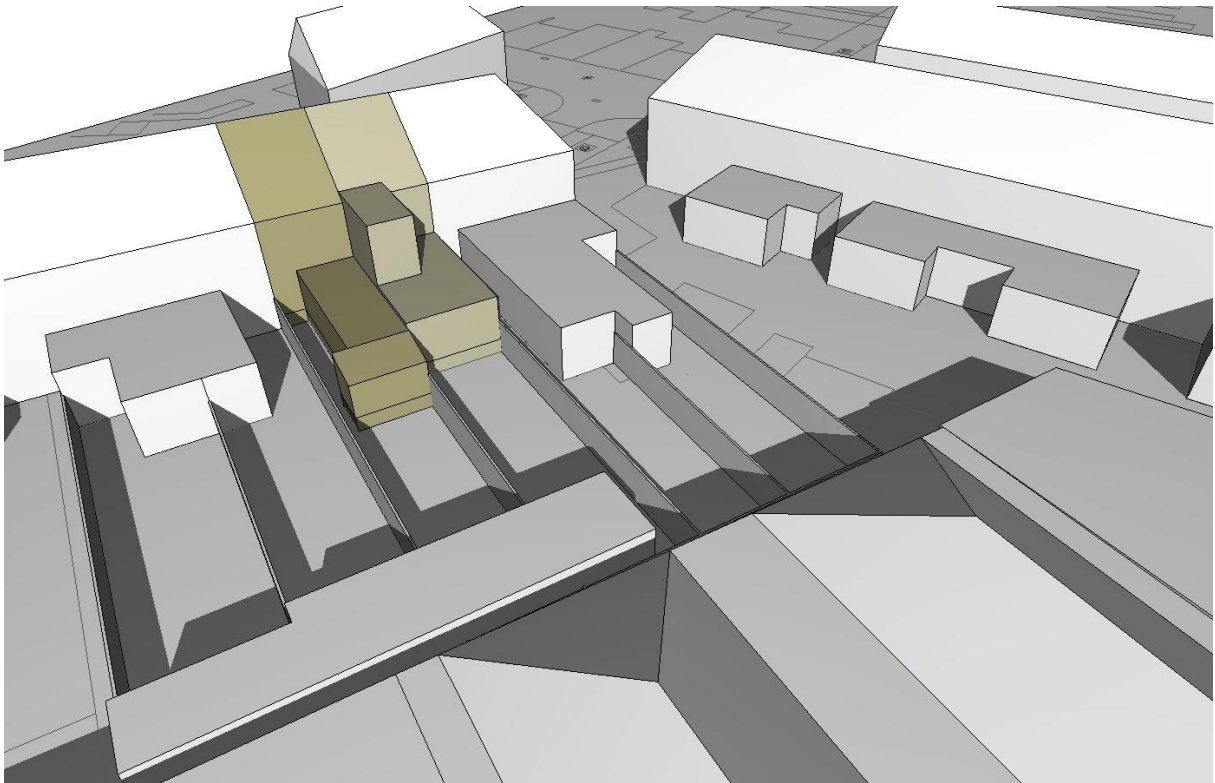


Bestaand 21 september 14:00 uur

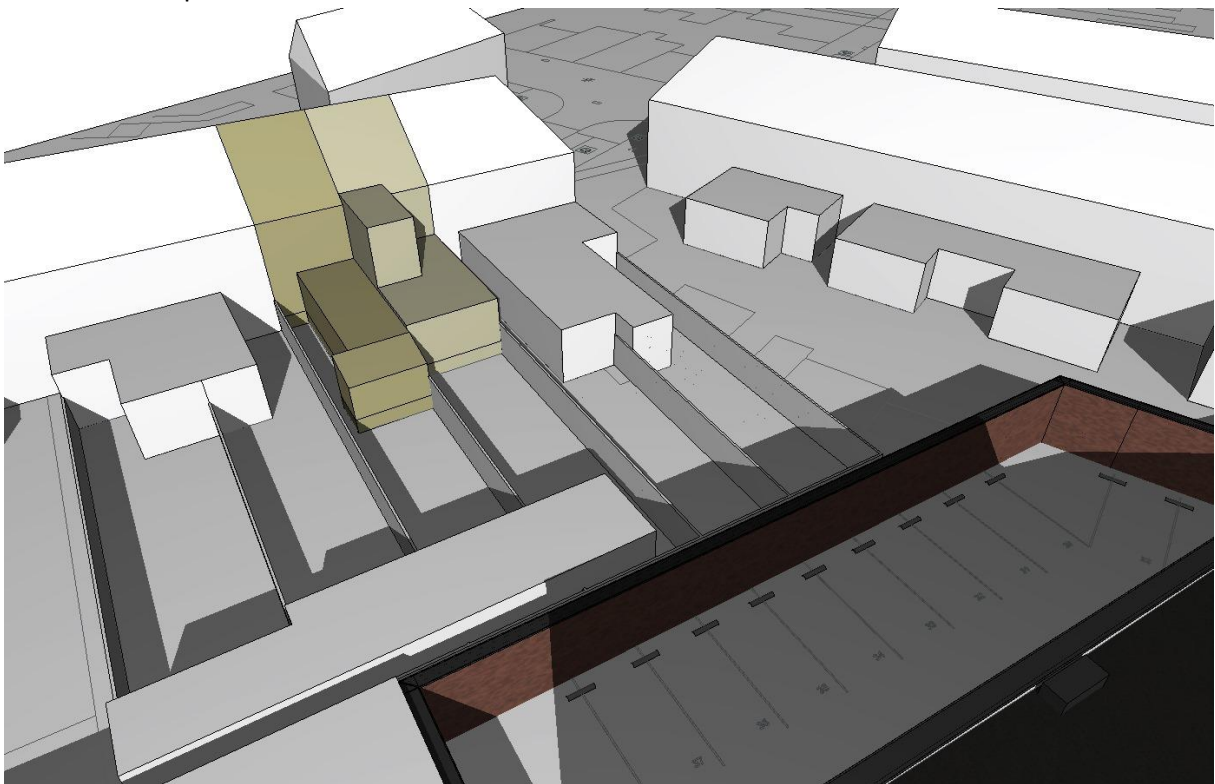


Nieuw 21 september 14:00 uur

21 september om 16:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

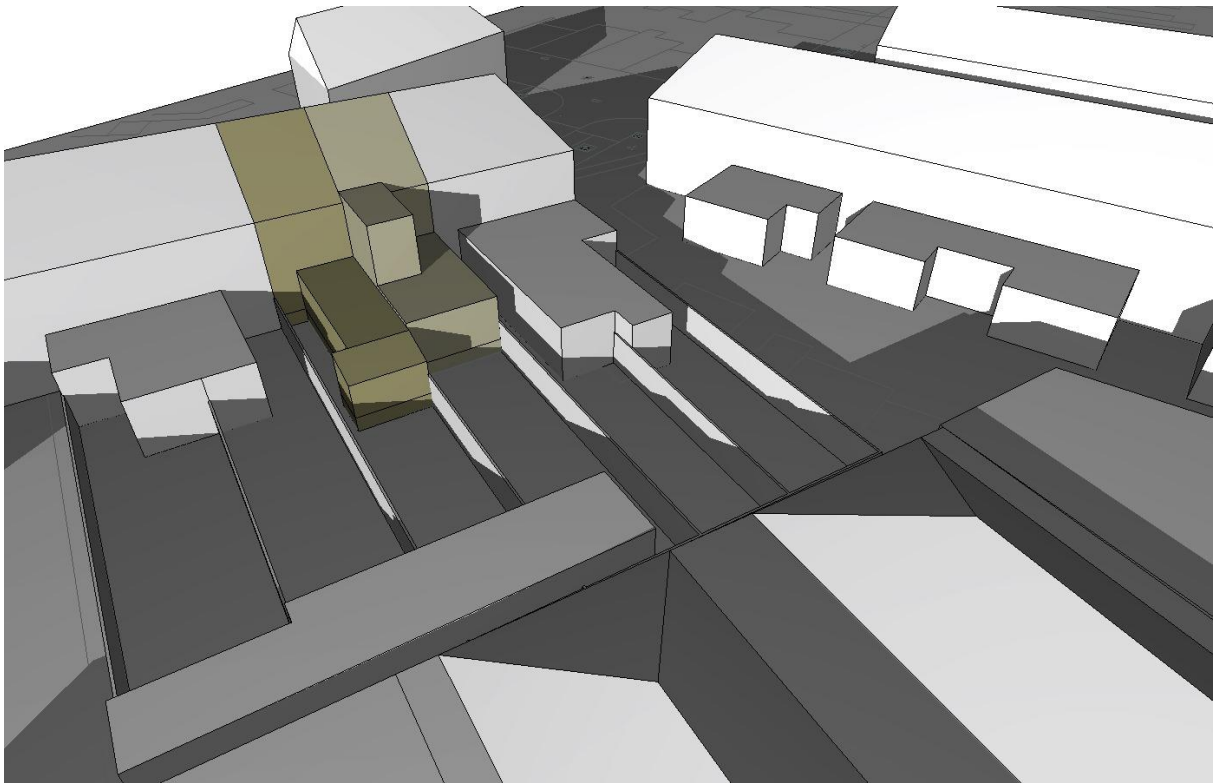


Bestaand 21 september 16:00 uur

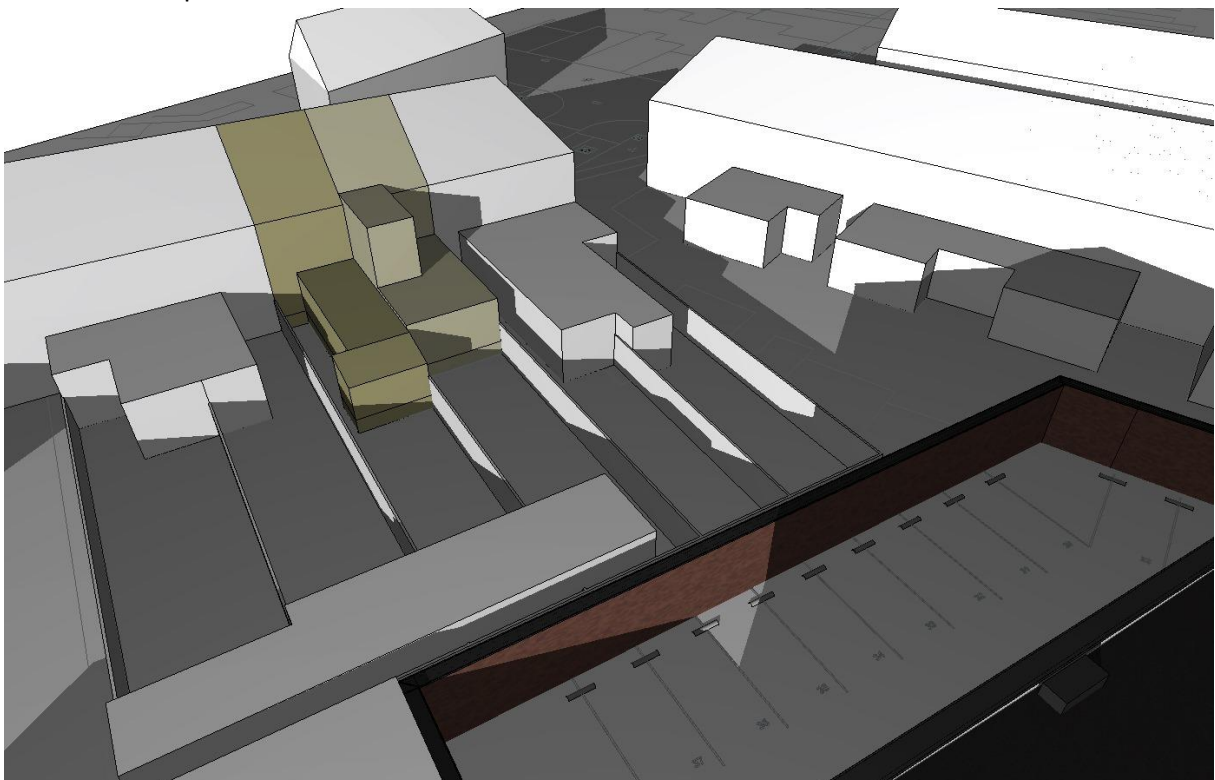


Nieuw 21 september 16:00 uur

21 september om 18:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

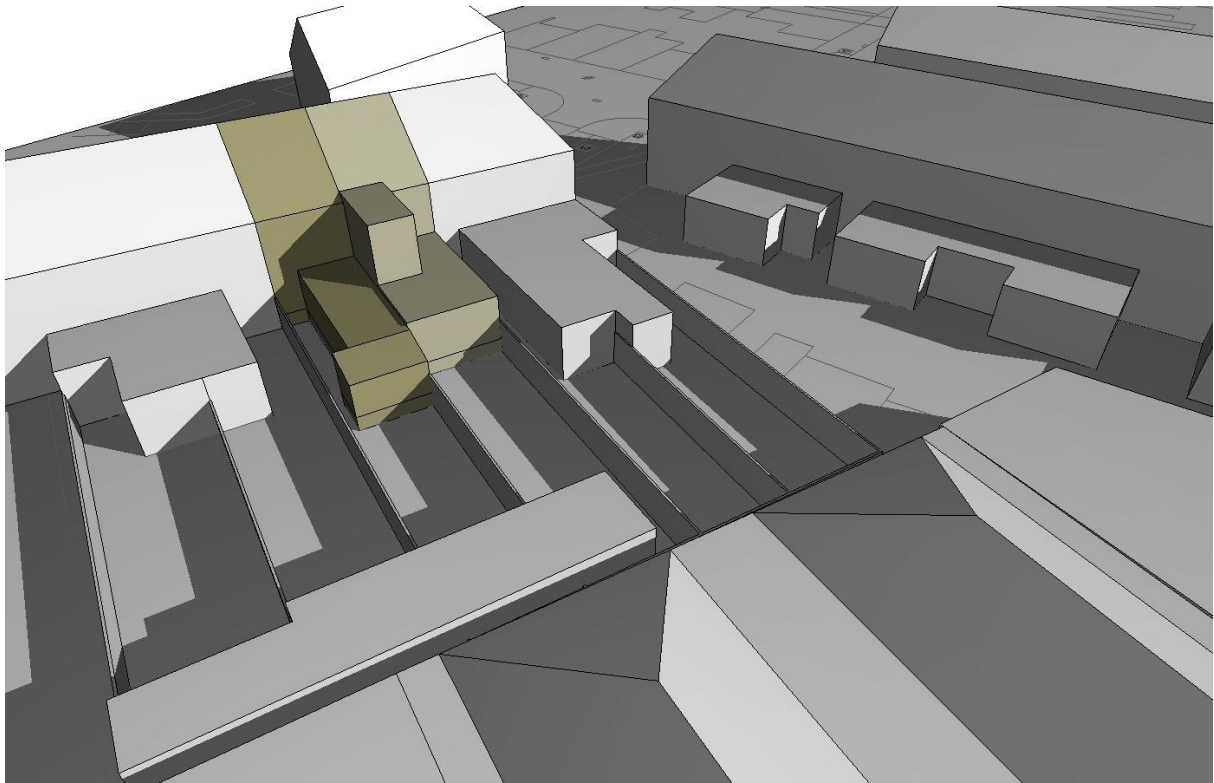


Bestaand 21 september 18:00 uur

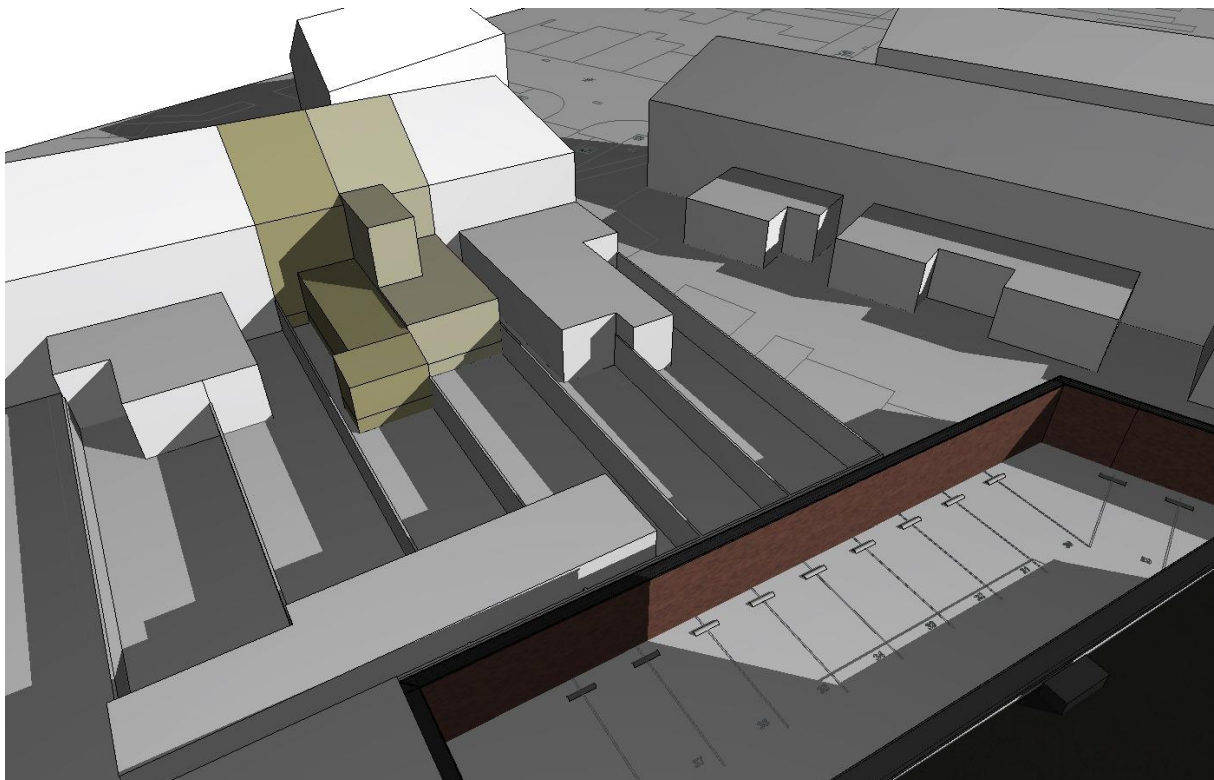


Nieuw 21 september 18:00 uur

21 oktober om 12:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

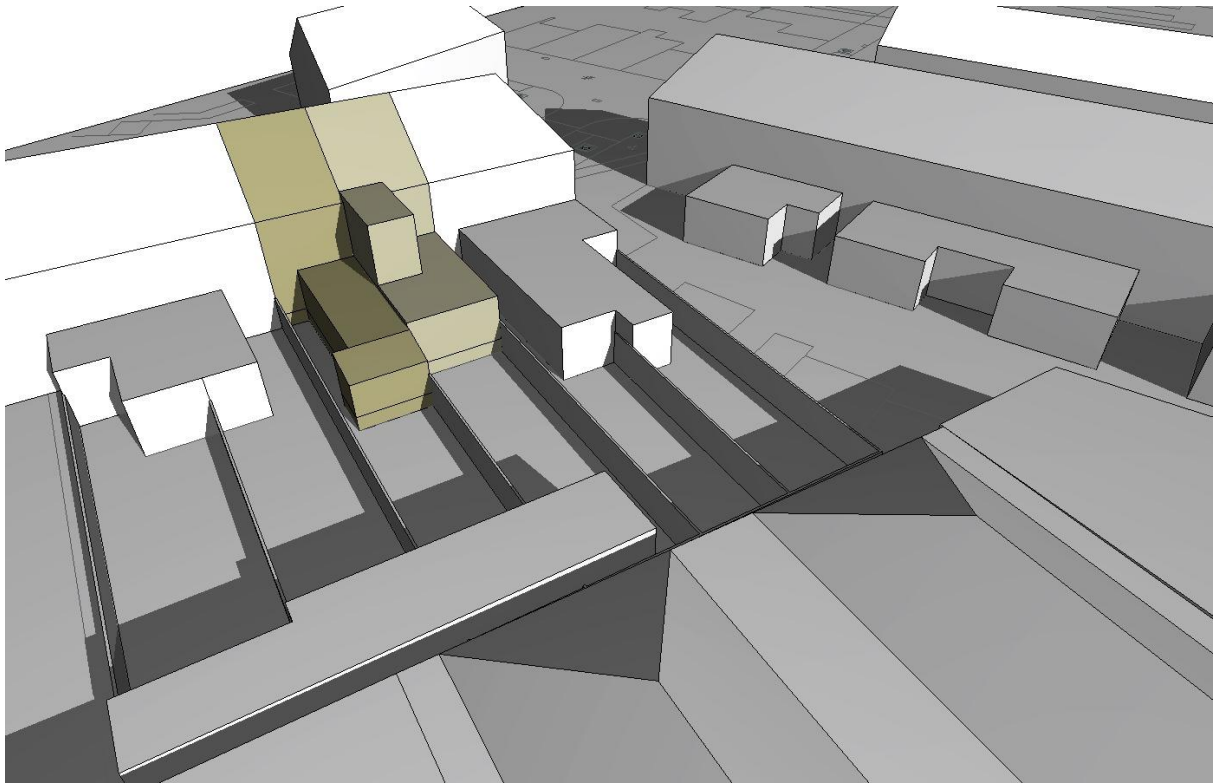


Bestaand 21 oktober 12:00 uur

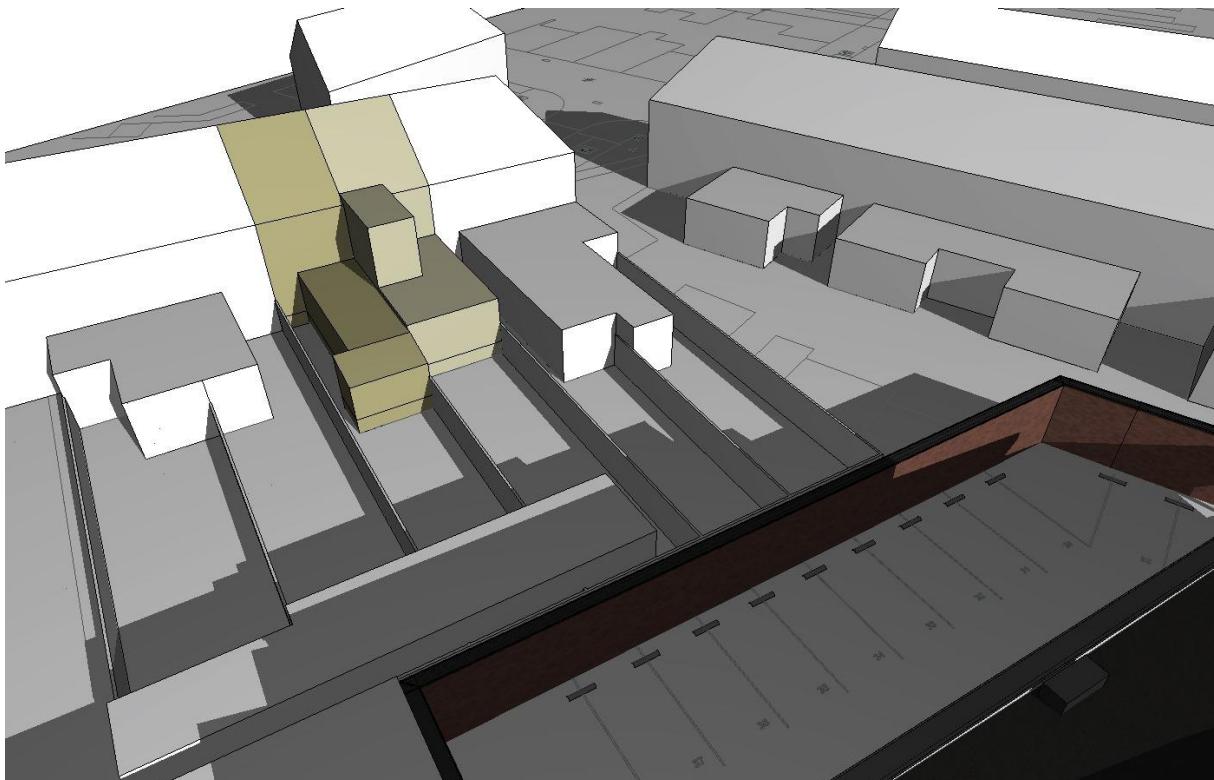


Nieuw 21 oktober 12:00 uur

21 oktober om 14:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

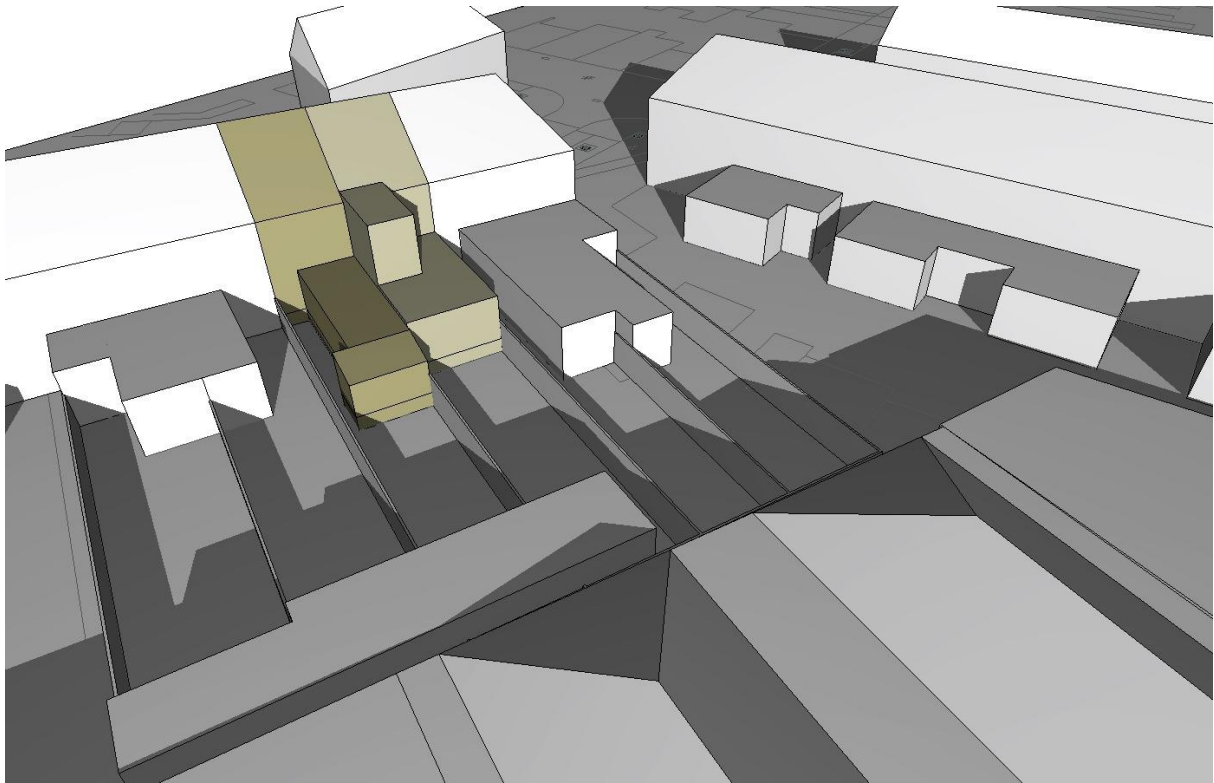


Bestaand 21 oktober 14:00 uur

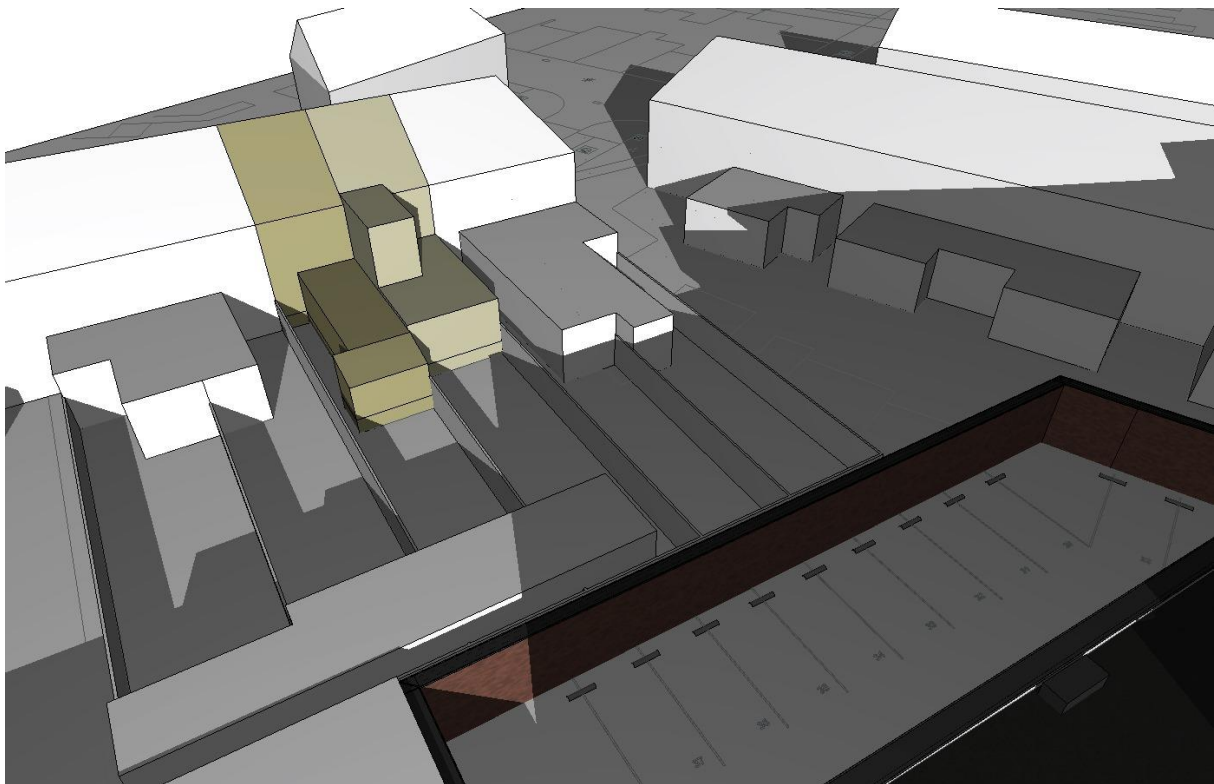


Nieuw 21 oktober 14:00 uur

21 oktober om 16:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:

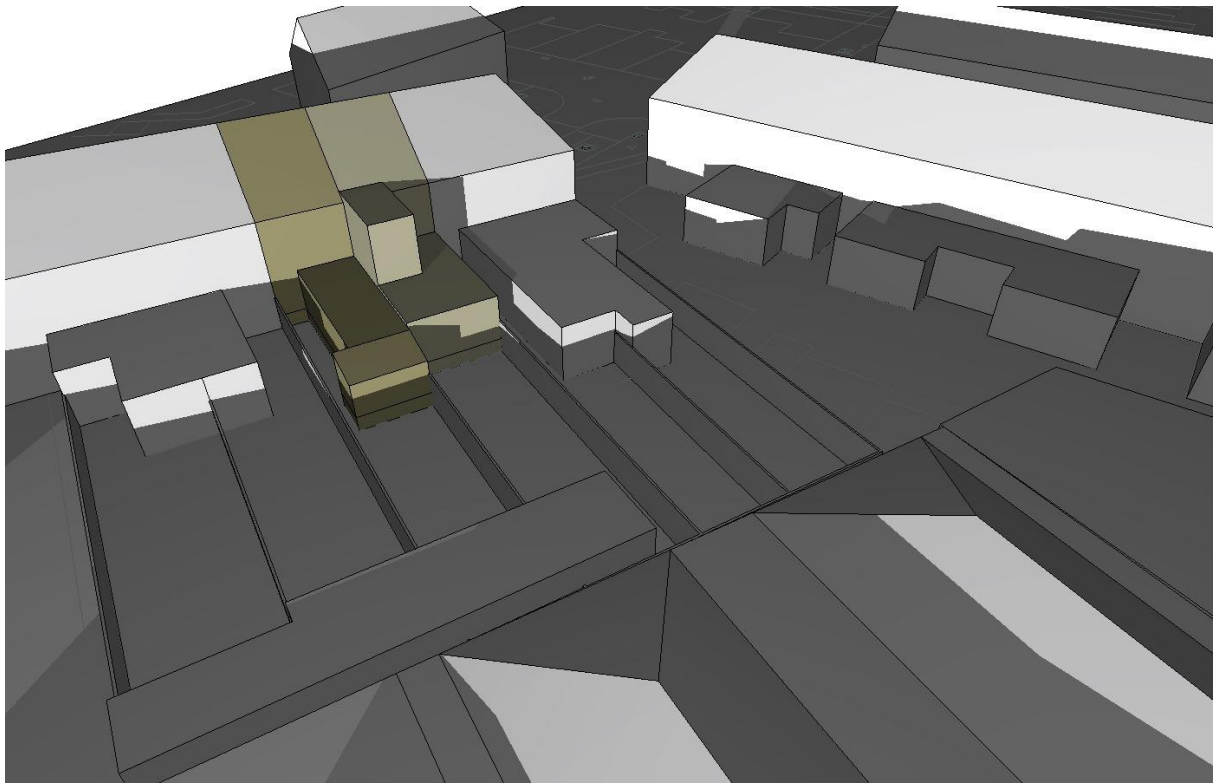


Bestaand 21 oktober 16:00 uur

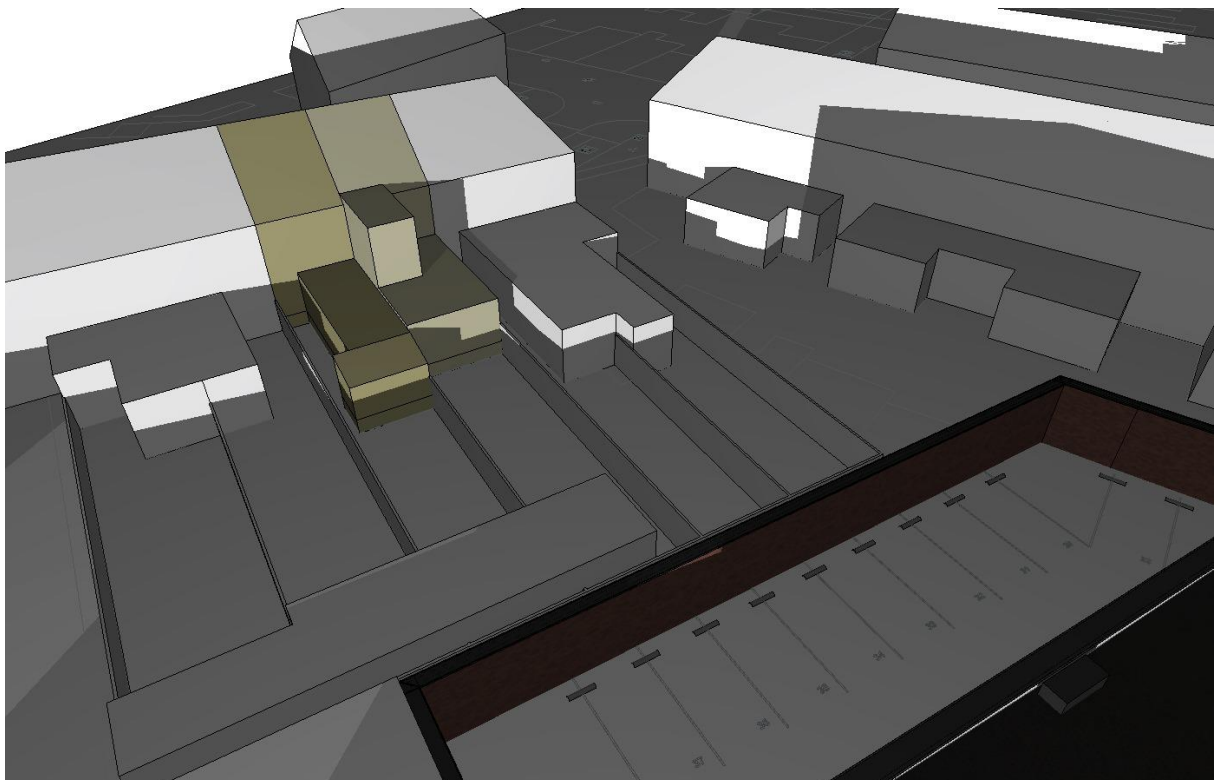


Nieuw 21 oktober 16:00 uur

21 oktober om 18:00 uur in bestaande en nieuwe toestand:



Bestaand 21 oktober 18:00 uur



Nieuw 21 oktober 18:00 uur

Conclusies

Aan de hand van de weergegeven afbeeldingen kan per 21^e van de maand worden nagegaan in welke mate de bezonning van de bestaande bebouwing aan de Clercxstraat 6 en 8 aan de noordzijde van het plan wordt beïnvloed door geplande nieuwbouw.

De bij de afbeeldingen vermelde tijd is de werkelijke tijd, waarin de verschuiving ten opzichte van de zonnetijd evenals de verschuiving ten opzichte van de zomertijd, is verrekend.

Bezonning aan het begin van de toetsingsperiode, 19 februari:

Op 19 februari wordt ruimschoots voldaan aan de Haagse norm op de tweetal bezonningsuren 14:00 en 16:00 uur. De resultaten van deze toetsingsdatum zijn overeenkomstig met de uiterste toetsingsdatum namelijk 21 oktober.

Bezonning in het voorjaar, 21 maart:

Op 21 maart wordt op 3 maatgevende bezonningsuren voldaan aan de eis die de Haagse norm stelt. Om 18:00 uur levert de beoogde nieuwbouw geen nadelige gevolgen voor de bezonning op. Op dit tijdstip wordt namelijk in de bestaande situatie ook niet voldaan aan de eis die gesteld wordt.

Bezonning in de zomer, 21 juni:

In de zomer ondervindt de bestaande en nieuwe bebouwing geen enkele beschaduwning, met uitzondering van het meetpunt om 18:00 uur. In de namiddag levert de bestaande aanbouw en erfafscheiding van Clercxstraat 6 en 8 een aanzienlijke beschaduwning van de eigen woning en de buitenruimte.

Bezonning in het najaar, 21 september:

Bezonning in het najaar, 21 september, komt overeen met die in het voorjaar, +1 uur i.v.m. zomertijd.

Bezonning aan het eind van de toetsingsperiode, 21 oktober:

Op 21 oktober wordt ruimschoots voldaan aan de Haagse norm op de tweetal bezonningsuren 14:00 en 16:00 uur. De resultaten van deze toetsingsdatum zijn overeenkomstig met de start toetsingsdatum namelijk 19 februari.

Op basis van het onderzoek dat plaatsgevonden heeft kan worden geconcludeerd dat het beoogde bouwplan, welke bestaat uit twee volumes: een laag volume van twee bouwlagen boven op de parkeerlaag in het binnengebied en een hoog volume van 26.5m aan de straat voldoet aan de Haagse norm voor hoogbouw. De bezonning van de buitenruimte is eveneens slechts licht beperkt.