

Notitie behandeling zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Kempenbaan 2'

Het ontwerpbestemmingsplan 'Kempenbaan 2' heeft van maandag 10 februari 2014 tot en met maandag 24 maart 2014 ter inzage gelegen voor zienswijzen. Zienswijzen konden worden ingediend door eenieder.

Bij de gemeente is gedurende de periode van tervisielegging 4 zienswijzen ingekomen, waarvan 3 schriftelijk en 1 mondeling. 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.

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

ZIENSWIJZE 1 (MONDELING) BEWONERS IJSClubWEG 4, 6, 51, 53, 55, 57, 59, 61 EN 65

1. Reclamanten vrezen dat, aangezien een gedeelte van de Meijerijbaan nu wordt geprivatiseerd, de riolering zal worden afgesloten, waardoor wateroverlast bij hevige regenval zal ontstaan.
2. Reclamanten vrezen verlies van privacy door de toename van bezoekers en verkeer. Met name de hoogte van het hotel en de afstand tot de perceelsgrenzen hebben een inbreuk op de privacy tot gevolg. Reclamanten zijn van mening dat, in tegenstelling tot wat in de bezonningsstudie staat vermeld, door het gebouw licht op de percelen van reclamanten wordt ontnomen.
3. De toegang tot het perceel is gelegen aan de IJscubweg. Doordat vrachtauto's en bussen de draai naar de inrit niet kunnen nemen, worden deze op de weg geparkeerd en blokkeren ze hiermee de toegang naar de straat. Reclamanten zouden graag zien dat de toegang naar het parkeerterrein via de Koningshoeven zou worden gesitueerd.
4. Reclamanten zijn van mening dat de parkeernorm van 0,8 pp per hotelkamer niet in overeenstemming is met het beleid van de gemeente, namelijk 1,2 pp per hotelkamer.
5. Reclamanten ondervinden nu al veel overlast door het parkeren van bezoekers van de Omnivereniging Were di en het Cenakel. Reclamanten vrezen extra parkeeroverlast door de vergroting van het hotel.
6. Reclamanten zijn van mening dat het gebouw verplaatst zou moeten worden naar de hoek met de Meijerijbaan (waar nu parkeerterrein is gepland).
7. Reclamanten verbazen zich erover dat de grond aan de Meijerijbaan wordt verkocht, aangezien op deze wijze er geen ontsluiting meer mogelijk is.

STANDPUNT GEMEENTE

1. Wanneer de Meijerijbaan aan het openbaar gebied wordt onttrokken, worden ook alle aanwezige kabels en leidingen omgelegd, zodanig dat deze zich niet onder privéterrein bevinden. De riolering zal dan ook niet worden afgesloten, maar zodanig worden verlegd dat deze zich weer in het openbaar gebied bevindt.
2. De bezonningsstudie is uitgevoerd door een deskundig adviesburo. Er zijn geen redenen te twifelen aan de juistheid van dit rapport, noch wordt de stelling van de reclamanten door een tegenrapport bewezen. Bij de bezonningsstudie wordt de planologische situatie uit het nu geldende bestemmingsplan vergeleken met de nieuwe planologische situatie. Dit betekent dat er in de vergelijking vanuit wordt gegaan dat alle bouwmogelijkheden op het perceel maximaal zouden zijn ingevuld. Omdat de bouwmogelijkheden op het perceel groter waren dan hetgeen is gebouwd, levert dit een ander beeld op dan wellicht bij bezwaarmaker zou zijn verwacht.
3. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is de verkeersontsluiting van het hotel nader bekeken. In overleg met de verkeerskundige en de initiatiefnemer is besloten een inrit te maken aan de Koningshoeven (ter hoogte van het parkeerterrein aan de Meijerijbaan) en een uitrit aan de IJscubweg, teneinde een eenrichtingsverkeerssituatie op het parkeerterrein te bewerkstelligen. Wij menen dat de verkeerssituatie op de IJscubweg en het parkeerterrein hierdoor aanzienlijk zal verbeteren.
4. Terecht wordt door reclamanten opgemerkt dat het parkeerbeleid van de gemeente Tilburg uitgaat van een parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per hotelkamer. Het college kan afwijken van de regels genoemd in het protocol artikel 3.7, mits goed gemotiveerd. Vanuit duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit (beperking verharding) is het gewenst niet meer parkeerverharding aan te leggen dan noodzakelijk voor het feitelijk gebruik. Het hotelconcept richt zich op de zakelijke markt waarbij in de praktijk minder parkeerplaatsen nodig zijn. Het hotel beschikt niet over een zalencentrum en het restaurant richt zich op de gasten in het hotel en heeft nagenoeg geen klandizie van buiten. Voor het bepalen van de parkeereis is in dit geval dan ook gekeken

naar de meest recente CROW kencijfers (publicatie 317). Dit hotel is te beschouwen als een 3-4 sterren concept. Per 10 hotelkamers wordt in de nieuwe CROW kencijfers een parkeerbehoefte van 4,2 - 5,2 (bij 3 ster) en 6,3 - 7,3 (4 ster) genoemd. De maximale norm voor een 4 sterren is conform deze nieuwe norm 0,73 parkeerplaats per kamer. Met het aantal parkeerplaatsen dat nu wordt aangelegd is 0,85 parkeerplaats per kamer aanwezig. Wij zijn dan ook van mening dat af kan worden geweken van de, in de gemeentelijke parkeernormen genoemde norm van 1,2 parkeerplaatsen per kamer, zeker nu meer parkeerplaatsen worden aangelegd dan de CROW kencijfers aangeven. Bovendien zijn in extreme situaties nog altijd openbare plaatsen in de directe omgeving (Meijerijbaan) beschikbaar. De uiteindelijke beoordeling komt echter pas aan bod bij de aanvraag om omgevingsvergunning. Overigens is dit laatste niet duidelijk verwoord in de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan en zal dit worden aangepast.

5. Zoals hiervoor is aangegeven worden bij het hotel 90 parkeerplaatsen aangelegd. De inrit wordt verplaatst naar de Koningshoeven en aan de IJclubweg blijft alleen een uitrit bestaan. Wij zijn van mening dat er voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein wordt aangelegd en dat op deze wijze er geen aanleiding zal bestaan voor gasten om buiten het terrein van het hotel te gaan parkeren. De parkeerproblemen die reclamanten momenteel ondervinden, en welke door anderen worden veroorzaakt, kunnen niet worden afgewenteld op dit bouwplan. Het probleem is echter wel bekend bij de gemeente. Er zijn reeds maatregelen genomen om de parkeerdruk te verminderen.
6. Wij hebben naar aanleiding van deze zienswijze nogmaals de mogelijkheden bekeken het bouwvlak op te schuiven naar de Meijerijbaan. Wij zijn echter van mening dat dit een stedenbouwkundig ongewenste situatie oplevert. Het gebouw voegt zich door zijn maat en positionering in de reeds aanwezige groenstructuren in het gebied. Hierdoor is het gebouw op de kruising wel aanwezig maar niet te prominent. Om de begeleiding en continuïteit van Ringbaan Oost en de Kempenbaan te garanderen en om het doorzicht vanaf de Ringbaan zuid richting het viaduct van de Meijerijbaan en Moerenburg te garanderen, wordt de rooilijn van de Ringbaan Oost en Ringbaan Zuid aangehouden. In de toekomst zal het infrastructurele karakter van de Meijerijbaan getransformeerd worden tot een meer vriendelijke verbinding tussen de stad/het Leijpark en het groene uitloopegebied van Moerenburg. Bomen die in de lijn van de bomenrijen aan de Ringbaan Zuid staan worden behouden en opgenomen in de terreininrichting. Het meer naar het noorden schuiven van het bouwvlak zal de visuele relatie tussen stad en ommeland voorgoed blokkeren en maakt ontwikkelingen om deze relatie te versterken voor de toekomst onmogelijk.
7. Wij zijn van mening dat het verantwoord is deze grond te privatiseren. Een ontsluiting, zoals deze in het verleden bedoeld was, zal niet meer worden gemaakt. De infrastructuur van het gebied zal wel worden veranderd, zoals hierboven is aangegeven, echter de ontwerpen die hiervoor zijn gemaakt, houden rekening met deze grondverkoop. Ook een 2^e ontsluitingsroute vanuit de wijk Jeruzalem wordt door deze grondverkoop niet onmogelijk gemaakt.

CONCLUSIE

De zienswijze is ongegrond. Bij de inrichting van het terrein zal echter wel rekening worden gehouden met de belangen van de omwonenden aan de IJclubweg en zal er een aparte inrit aan de Koningshoeven en een uitrit aan de IJclubweg worden gesitueerd.

De toelichting wordt aangepast, in die zin dat in paragraaf 4.6.2, conclusie als volgt wordt gewijzigd: "Ten tijde van de aanvraag om omgevingsvergunning kan het college besluiten gemotiveerd af te wijken van de gemeentelijke parkeernorm."

ZIENSWIJZE 2 BEWONER IJCLUBWEG 65-67

1. De uitbreiding van het hotel in een hoger bouwvolume heeft een negatief effect op de privacy als gevolg van inkijk op de percelen van reclamant.
2. Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat er sprake is van een toename van schaduwwerking op het perceel direct grenzend aan het perceel van het hotel.
3. Het eventueel aanplanten van extra bomen op het perceel om inkijk te beperken zal leiden tot extra schaduwwerking op het perceel van reclamant.
4. Ten behoeve van de uitbreiding van het hotel wordt ook het parkeerterrein uitgebreid, waarbij de toename van verkeersbewegingen, en de daarmee gepaard gaande geur- en geluidsoverlast, drastisch zal zijn.
5. Wanneer blijkt dat de parkeervoorziening op eigen terrein onvoldoende is, zal parkeeroverlast direct grenzend voor het percelen van reclamant het gevolg zijn.
6. Reclamant is van mening dat de bovenstaande punten aanleiding geven tot het uitkeren van planschade.
7. Reclamant verzoekt de gemeente de bouw regelmatig te controleren om eventuele schade aan omliggende bebouwing te voorkomen.

STANDPUNT GEMEENTE

1. Door de uitbreiding van het hotel zal een andere situatie ontstaan dan welke nu het geval is. De planologische situatie laat echter veel meer toe dan wat feitelijk in de huidige situatie aanwezig is. Het bouwvlak van het hotel is inderdaad hoger, echter de afstand tot de percelen van reclamant is veel groter dan wat volgens het vigerende bestemmingsplan zou kunnen worden gebouwd. Het vigerende bestemmingsplan laat toe dat het perceel tot een afstand van ca. 10 meter tot het perceel van reclamant geheel wordt bebouwd met een goot- en bouwhoogte van respectievelijk 12 en 15 meter. In het nu voorliggende bestemmingsplan is het bouwvlak, dat wel een bouwhoogte van 27 meter toelaat, op een afstand van ca. 40 meter van het perceel van reclamant gesitueerd. In het erf zijn alleen bijgebouwen toegestaan met een bebouwingspercentage van 10% en een hoogte van maximaal 5 meter. Wij hanteren bij hoogbouw in het kader van privacy een minimale afstand van 25 meter rondom het gebouw. Omdat de bebouwing op meer dan 25 meter van het perceel van reclamant is gesitueerd, en in de vigerende planologische situatie wel tot een afstand van 10 meter tot het perceel van reclamant kon worden gebouwd, zijn wij van mening dat de eventuele aantasting van privacy, aanvaardbaar is.
2. Op sommige data en tijdstippen is de schaduwwerking op het perceel van reclamant inderdaad groter dan in de vigerende planologische situatie. Voldaan wordt echter aan de zogenaamde 'Haagse norm' gebaseerd op een TNO richtlijn, waarbij een minimale bezonningsduur van 2 uur op het midden van de vensterbank in de periode 19 februari - 21 oktober wordt vereist. Wij zijn dan ook van mening dat het bestemmingsplan voldoende rekening houdt met de belangen van de reclamant in deze.
3. Het bezonningsonderzoek houdt rekening met een mogelijke bebouwing op de perceelsgrens van 5 meter hoogte. Iedereen mag bomen vrij, met inachtneming van de bomenverordening van de gemeente Tilburg, op zijn/haar perceel planten. Wanneer deze bomen een grotere hoogte bereiken dan 5 meter zou dit kunnen leiden tot extra schaduwwerking.
4. In de feitelijke situatie was ook een parkeerterrein bij het hotel aanwezig. Dit parkeerterrein was tegen het perceel van reclamant aan gesitueerd. Dit parkeerterrein wordt nu uitgebreid, voornamelijk met parkeerplaatsen aan de Meijerijbaan. Ter plaatse van het perceel van reclamant komen 15 extra parkeervakken, welke gedeeltelijk tegen de bebouwing op het perceel IJscubweg 67 zijn gesitueerd. Wij zijn van mening dat de extra geluidsoverlast ten gevolge van het parkeerterrein voor reclamant beperkt zal blijven.
5. Zoals bij zienswijze 1, punt 3 en 4, is vermeld, zijn wij van mening dat het aantal parkeerplaatsen voldoende is voor een hotel in dit segment. Daarbij verwachten wij, dat door de wijziging van in- en uitrit, het parkeren zal verplaatsen naar de zijde van de Meijerijbaan ten gunste van de IJscubweg.
6. Reclamant is van mening dat ten gevolge van de nu voorliggende planologische regeling de waarde van zijn percelen zal dalen. Wij hebben bij deze bestemmingsplanherziening het belang van het hotel tot noodzakelijke uitbreiding en het privébelang (eenzelfde woonomgeving) tegen elkaar afgewogen, waarbij wij het belang tot uitbreiding van het hotel groter achten. Wij hebben daarin meegewogen dat het hotel ook in de vigerende planologische regeling aanzienlijk uit had kunnen breiden op een wijze die, naar alle waarschijnlijkheid, voor meer overlast voor omwonenden had gezorgd. Voor zover reclamant van mening is dat de waarde van de woning daalt als gevolg van onderhavige bestemmingsplanherziening, is het mogelijk om de gemeente te verzoeken om een tegemoetkoming in (plan)schade. Een dergelijk verzoek kan niet eerder worden ingediend dan nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is.
7. Ten tijde van de bouw toetst de gemeente regelmatig of wordt voldaan aan de verleende omgevingsvergunning en bouwvoorschriften. Op dit moment is nog niet bekend op welke wijze het gebouw technisch wordt vormgegeven. Ook de soort fundering is nog niet bekend. Wanneer bepaalde keuzes extra risico opleveren voor omwonenden (zoals een fundering op heipalen) kan in overleg met de initiatiefnemer worden afgesproken dat een vooropname van de woningen wordt gedaan, alvorens begonnen wordt met de werkzaamheden. Dit is een (privaatrechtelijke) zaak tussen initiatiefnemer en omwonenden.

CONCLUSIE

De zienswijze is ongegrond.

ZIENSWIJZE 3 DE VOORT ADVOCATEN NAMENS STICHTING HET CENAKEL EN TIVOLIFONDS

1. De uitbreiding gaat ten koste van bestaande openbare parkeergelegenheid. De openbare parkeerplaatsen die voor de uitbreiding worden geprivatiseerd, worden nergens gecompenseerd. Uit de toelichting op het bestemmingsplan blijkt niet hoeveel openbare parkeerplaatsen verdwijnen en hoeveel er overblijven. Daarnaast is algemeen bekend dat de parkeerplaatsen ook gebruikt worden door de omnivereniging Were Di.

Uit het plan blijkt niet hoe deze toename van parkeerbehoefte zich zal verhouden tot de bestaande parkeerbehoefte. Er wordt geen rekening gehouden met het feit dat bezoekers van voorstellingen van het Cenakel veelal op leeftijd en/of slecht ter been zijn. Om gebruik te maken van de overblijvende openbare parkeergelegenheid moet een afstand van ca. 100 meter worden overbrugd, welke afstand niet aanvaardbaar is.

2. In het bestemmingsplan is afgeweken van de geldende parkeernorm van 1,2 pp per kamer tot 0,85 pp per kamer. De motiveringen hiervoor zijn niet objectief. De afwijking is gebaseerd op door Bastion zelf gehouden 'tellingen', welke niet bijgesloten zijn. Daarnaast is de wens om, voor de ruimtelijke kwaliteit, minder parkeerverharding aan te leggen. Reclamant ziet niet in dat een hogere ruimtelijke kwaliteit zou worden behaald bij het aanleggen van minder parkeerplaatsen dan benodigd volgens het gemeentelijk beleid. Reclamant is van mening dat, aangezien de omgeving van het Bastionhotel al is verhard, duurzaamheid zou worden gediend met de aanleg van minder parkeerplaatsen en is van mening dat alle parkeerplaatsen op eigen terrein aan zouden kunnen worden gelegd, bijvoorbeeld door een parkeerkelder. Daarbij zou onvoldoende voorzien in parkeercapaciteit kunnen leiden tot wildparkeren in de nabije omgeving en daarmee juist een verslechtering van de ruimtelijke kwaliteit betekenen. Niet bekend is hoeveel gasten van buiten de hotelgasten worden aangetrokken door het restaurant ter plaatse en wat dit betekent voor de parkeerbehoefte. Verder wordt in de toelichting gemeld dat een deel van de gasten met gemeenschappelijk vervoer of taxi komen. Ook dit is niet onderbouwd met cijfers en/of tellingen.
3. Reclamanten stellen voor tot het creëren van meer openbare parkeerruimten dicht bij het Cenakel. Gedacht wordt om ten noordoosten van de plangrenzen de parkeerbehoefte voor het Bastionhotel te situeren, waardoor het westelijke gedeelte van het parkeerterrein openbaar toegankelijk blijft en derhalve beschikbaar voor bezoekers van het Cenakel. Een andere mogelijkheid die door reclamanten worden geopperd is het aanleggen van openbare parkeerplaatsen tegenover de ingang van Were-Di.

STANDPUNT GEMEENTE

1. Een aantal openbare parkeerplaatsen verdwijnt, aangezien deze worden geprivatiseerd. Deze parkeerplaatsen zijn indertijd aangelegd om een transferium tussen stad en snelweg te maken. In de praktijk werd hier echter zeer weinig gebruik van gemaakt. Nu worden de parkeerplaatsen voornamelijk gebruikt door leden van de Omnivereniging Were-Di en bezoekers van het Cenakel. Deze parkeerplaatsen zijn echter nooit met dat doel aangelegd. Het gebruik van een deel van deze parkeerplaatsen door bezoekers van evenementen van het Cenakel is een incidentele benutting van de locatie die is ingegeven door het toeval. In ons besluit van 7 juni 2012 is reeds aangegeven dat, hoewel dubbelgebruik van de parkeerplaatsen is toe te juichen, het officieel benoemen van deze locatie als parkeergelegenheid voor de activiteiten van het Tivolifonds/Stichting Het Cenakel niet aan de orde is. Het uitgangspunt is een parkeervoorziening op eigen terrein dan wel een locatie elders binnen loopafstand die geheel en ook permanent beschikbaar is voor de bezoekers (dus niet de parkeerplaats aan de Meijerijbaan). De Omnivereniging Were-Di heeft sinds kort een nieuw parkeerterrein in gebruik en ook voor deze vereniging geldt dat de parkeerplaatsen aan de Meijerijbaan niet voor dit doel zijn aangelegd. Daarbij blijven nog voldoende parkeerplaatsen over ten noorden van de locatie, die, wanneer hiervoor plaats is, gebruikt kunnen worden door een ieder, dus ook door bezoekers van het Cenakel en/of Were-Di.
2. Zie reactie bij zienswijze 1, punt 4.
3. Het idee van reclamanten om meer openbare parkeerruimte dicht bij het Cenakel te creëren, lijkt op het eerste gezicht ongewenst. Fysiek is het aanleggen van 6 langspaarkeerplaatsen langs de parallelweg (Koningshoeven) mogelijk. Vanuit ruimtelijke kwaliteit bezien is dit echter ongewenst. Het betreft een druk kruispunt met veel verkeersbewegingen van automobilisten en fietsers. Het aanleggen van parkeerplaatsen is uit het oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. Vooralsnog wordt aan dit verzoek dan ook geen gevolg gegeven. Geadviseerd wordt om in overleg te treden met de eigenaar van het Bastionhotel, teneinde te komen tot afspraken om eventueel op gezette tijden gebruik te kunnen maken van dit parkeerterrein.

CONCLUSIE

De zienswijze is ongegrond.

ZIENSWIJZE 4 OMNIVERENIGING WERE DI

1. De ontsluiting van het overgebleven gedeelte van het parkeerterrein aan de Meijerijbaan is over het fietspad. Reclamant maakt zich in dit kader bezorgd over de verkeersveiligheid. Daarnaast is het gewenst dat er voldoende duidelijke bewegwijzering wordt aangebracht, om parkeeroverlast in de IJclubweg te voorkomen.

2. Reclamant wil graag in contact treden met het Bastionhotel om eventuele huur van de sportaccommodatie te bespreken.

STANDPUNT GEMEENTE

1. Wij zijn van mening dat de verkeersveiligheid niet in het geding komt. Bij het oplaten en verlaten van het parkeerterrein dient het fietspad over te worden gestoken. Dit is geen uitzonderlijke situatie en vraagt aandacht van de bestuurder en gebruikers van het fietspad. Het fietspad en ontsluiting zijn ontworpen door een verkeerskundige. Er zijn geen redenen te twijfelen aan de verkeersveiligheid van dit ontwerp.
2. De wens van reclamant is doorgespeeld aan de contactpersoon van het Bastionhotel met het verzoek contact op te nemen met reclamant.

CONCLUSIE

De zienswijze is ongegrond.