

Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Spoorzone, 3^e herziening (deelgebied Spoorlaan West - busstation)

Aanleiding

Het deelgebied Spoorlaan West - busstation ligt in het plangebied van het door de raad op 30 juni 2008 vastgestelde bestemmingsplan Spoorzone. In het bestemmingsplan is destijds gekozen voor globale uit te werken bestemmingen voor de diverse deelgebieden, waaronder ook het busstation. Het huidige plan voor het nieuwe busstation maakt echter een herziening van het bestemmingsplan Spoorzone noodzakelijk. Het bestemmingsplan is gereed voor vaststelling.

Beoogd effect/ bestuurlijk kader

Voldoen aan de doelstelling uit het Tilburgs Verkeers- en Vervoerplan (TVVP): "Om zich verder te kunnen ontwikkelen moet de stad goed bereikbaar zijn per auto, fiets en openbaar vervoer. De ontwikkelingen in de Spoorzone spelen een belangrijke rol bij het verwezenlijken hiervan, met name met betrekking tot de inrichting van de openbaar vervoersknoop en de verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad".

Voorstel

1. het bestemmingsplan Spoorzone, 3^e herziening (deelgebied Spoorlaan West - busstation) vaststellen;
2. de ingebrachte zienswijze van NS Stations (Vastgoed en Ontwikkeling) te Utrecht ongegrond verklaren;
3. geen exploitatieplan vast te stellen.

Toelichting

1.1 Ontwikkeling

De komende jaren wordt er gewerkt aan de vernieuwing van het Station Tilburg en de directe omgeving. Met de grootscheepse renovatie van het station en de nieuwe fietsenstallingen zijn Prorail, NS en gemeente inmiddels begonnen. Volgende stap is het busstation. Het busstation moet veiliger en comfortabeler worden en meer capaciteit aan kunnen. Daarom moet het busstation groter worden. Hiervoor moet woongebouw Tilburion wijken. In overleg met eigenaren van de appartementen is de haalbaarheid onderzocht van de bouw van een vervangend woongebouw 'op poten', boven het busstation. Aangezien dit niet haalbaar is gebleken heeft het college op 15 januari 2013 besloten verder te gaan met het plan voor renovatie van het busstation zonder een nieuw woongebouw.

Er wordt nu gewerkt aan een inrichtingsplan voor het nieuwe busstation met verkeerskundige analyses als uitgangspunt voor de ontwerpen. Het nieuwe busstation krijgt een centraal gelegen eilandperron. Hieromheen komen alle halteplaatsen. De aan- en afvoer van de bussen gebeurt aan de westkant van het nieuwe busstation, bij de huidige inrit voor bussen. Centraal op het buseiland wordt de mogelijkheid geboden voor ondergeschikte bebouwing. Bij de verdere inrichtingsvoorstellen voor het nieuwe busstation wordt de wenselijkheid van een informatie/verkooppunt voor het busvervoer onderzocht in combinatie met mogelijk een overblijfruimte voor buschauffeurs en kantoorruimte, alsmede een horecavestiging van beperkte omvang. Het kan dan gaan om een cafetaria, snackbar, lunchroom of broodjeszaak.

In de loop van 2014 worden de inrichtingsplannen gepresenteerd. De planning gaat uit van een start van de aanleg van het nieuwe busstation (inclusief de sloop van Tilburion) eind 2015.

Voor de uitvoering van het nieuwe busstation is een herziening van het bestemmingsplan Spoorzone nodig, omdat het nieuwe busstation qua grootte, zoals vastgelegd in dat bestemmingsplan, afwijkt en ook de vastgelegde woonfunctie komt te vervallen.

1.2 Plangebied

Het plangebied ligt in het kerngebied van de Spoorzone en omvat het huidige busstation gelegen tussen de Spoorlaan en het spoor, een kleine deel van het Haestrechtkwartier en een klein deel van de westzijde van het stationsgebouw.

1.3 Belangrijkste bestemmingen

De belangrijkste bestemmingen zijn :

- *bestemming Verkeer*: op het betreffende deelgebied is nagenoeg geheel de bestemming Verkeer gelegd. Echter vanwege het specifieke gebruik dat afwijkend is van de reguliere functies binnen de bestemming Verkeer is tevens de functie- aanduiding openbaar vervoerstation opgenomen. Als onderdelen van die functie mogen er een overblijfruimte voor buschauffeurs, een informatie/verkooppunt en kantoorruimte e.d. worden gerealiseerd. Ook is de mogelijkheid opgenomen voor een horecavestiging gericht op het verstrekken van maaltijden, zoals een cafetaria, snackbar, lunchroom, broodjeszaak e.d.

De bouwhoogte voor gebouwen is vastgelegd op maximaal 5 meter. Het bebouwingspercentage is gesteld op maximaal 5. Dit betekent dat er qua oppervlakte circa 450 m2 gebouwd mag worden. Gebouwen mogen per functie afzonderlijk dan wel als één verzamelgebouw voor alle functies worden gerealiseerd.

- *bestemming Verkeer - Railverkeer*: bij het herontwikkelingsplan is een klein deel van het voorplein gelegen onder de luifel van het stationsgebouw betrokken. Dit geldt ook voor een deel van het westelijk van het stationsgebouw gelegen perron dat over het busstation uitsteekt. Voor beide delen is de bestemming Verkeer - Railverkeer opgenomen met de functieaanduiding openbaar vervoerstation om het medegebruik van de gronden (begane grondlaag) voor het busstation veilig te stellen.

De bebouwingsregeling is gelijk die opgenomen in het bestemmingsplan Spoorzone - uitwerking deelgebied station .

Tevens is de bouwaanduiding 'onderdoorgang' opgenomen om de gronden die deel uitmaken van het voorplein aan de Spoorlaan onder de bestaande kap/luifel van het stationsgebouw en de gronden onder het perron vrij te houden van bebouwing.

Opgenomen is voorts de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding-cultuurhistorisch waardevolle bebouwing' voor het behoud van de bestaande kap c.q. luifel met ondersteunende constructie, de bouwhoogte van de diverse bestaande gebouwen en bouwwerken anderszins, de bebouwingsgrenzen en de transparantie van het totale stationsgebouw. Met inachtneming van een aantal voorwaarden kan er een omgevingsvergunning worden verleend om wijzigingen aan de bestaande bebouwing mogelijk te maken.

Argumenten

1.1 Deze ontwikkeling is wenselijk en planologisch aanvaardbaar

Op basis van de hierboven beschreven doelstelling vanuit het TVVP is de herontwikkeling opgenomen in het bestemmingsplan Spoorzone. Mede op basis van het aan dat bestemmingsplan ten grondslag liggende planMER is (destijds) gekozen voor een herontwikkeling op de huidige locatie van het busstation.

In de nieuwe planopzet vervalt echter de woonfunctie in de vastgelegde uit te werken bestemming en het nieuwe busstation beslaat een groter gebied dan in het bestemmingsplan Spoorzone is opgenomen. Die afwijkingen doen geen afbreuk aan de planologische aanvaardbaarheid.

1.2 Verordening ruimte provincie Noord Brabant en toepassing artikel 3.1.6 Bro 'Ladder voor duurzame verstedelijking'

Het plangebied ligt in het in de Verordening ruimte aangewezen bestaand stedelijk gebied. Daaronder wordt verstaan een aangewezen gebied dat het bestaande ruimtebeslag van een kern bevat ten behoeve van een samenhangende ruimtelijke structuur van stedelijke functies. Daaronder wordt ondermeer ook begrepen de stedelijke infrastructuur. Met het bestemmingsplan wordt de vernieuwing van een bestaand busstation mogelijk gemaakt. De keuze voor die vernieuwing is reeds bepaald in het in 2008 vastgestelde bestemmingsplan Spoorzone. De provincie Noord Brabant heeft dit plan met de daarin vastgelegde keuze voor een nieuw busstation aan de zuidzijde van het spoor goedgekeurd. Het onderhavige bestemmingsplan brengt geen wijziging in die keuze. Het vernieuwingsplan voor het busstation voldoet niet meer aan de in het bestemmings-

plan Spoorzone opgenomen uitwerkingsregels op twee ondergeschikte punten: een geringe vergroting van de locatie in westelijke richting en het laten vervallen van de functie Wonen.

Ten aanzien van de in artikel 3.1.6 Bro te doorlopen stappen is gesteld dat het gaat om een specifieke stedelijke voorziening (onderdeel van de OV knooppunt). Het betreft voorts een bestaande locatie in het bestaand stedelijk gebied. Deze uitbreiding is nodig vanwege een capaciteitsvergroting en een verbetering van de bereikbaarheid van het centrale station en de binnenstad in zijn algemeenheid. Daarmee is zowel de behoefte omschreven als het feit dat gebruik wordt gemaakt van een bestaande locatie.

2. De zienswijze van NS Stations (Vastgoed en Ontwikkeling) te Utrecht is ongegrond

NS Stations reageert in haar zienswijze op in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen standpunt van het college op een eerdere - op 12 december 2013 ingediende - vooroverlegreactie van NS Stations op de herziening. Het bestaan van een door NS Stations goedgekeurd logistiek plan voor bevoorrading van de stationsfuncties en winkels wordt ter discussie gesteld. Gewezen wordt op bestaande overeenkomsten met de gemeente waarin (onder andere) uitgegaan van bereikbaarheid van stationsfuncties/winkels door middel van groot verkeer via het busstation. Dat het college met NS afspraken zou hebben gemaakt om geen bevoorrading meer plaats te laten vinden via het busstation wordt door NS Station onjuist geacht c.q. in strijd zijn met bestaande gesloten overeenkomsten. Een goede bereikbaarheid is van essentieel belang voor het goed functioneren van het station. NS Stations brengt daarom nogmaals onder de aandacht dat de stationsfuncties/winkels in verband met laden/losssen voor groot verkeer (onder andere) bereikbaar dienen te blijven via het busstation en verzoekt hiermee met de plannen ter aanpassing van het busstation rekening te houden.

Omdat hetgeen door NS Stations in haar zienswijze wordt aangedragen geen rechtstreekse betrekking op de planologische regeling van de beoogde herontwikkeling van het busstation wordt de zienswijze ongegrond geacht. De nu in het betreffende bestemmingsplan opgenomen bestemmingen bieden geen belemmering om nadere afspraken te maken en passende voorzieningen in het openbaar gebied te realiseren. Overigens is inmiddels aan NS Stations toegezegd dat de aangedragen punten zullen worden betrokken bij het herinrichtingsplan voor het voorplein van het station en dat daartoe overleg zal worden gepleegd met NS Stations.

Voor een uitgebreide samenvatting van de zienswijze en het standpunt hierop van de gemeente wordt verwezen naar de bijlage Notitie afdoening zienswijze.

3. Het kostenverhaal is op een andere wijze verzekerd

Er geen exploitatieplan nodig voor dit bestemmingsplan omdat het verhaal van kosten anderszins is verzekerd, zoals vermeld onder 'Kosten en dekking'.

Kosten en dekking

Medio jaren negentig is de Gemeente Tilburg gestart met de herontwikkeling van de Spoorzone. De afgelopen jaren heeft deze herontwikkeling meer vorm gekregen. De gemeente heeft een structuurplan laten ontwikkelen en in 2008 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Spoorzone vastgesteld. Op het deelgebied busstation, dat onderdeel uitmaakt van de Spoorzone, is een ontwikkeling gestart passend binnen de visie en het ambitieniveau van de Spoorzone. Echter het huidige bestemmingsplan biedt onvoldoende houvast voor de gewenste ontwikkeling (zijnde uitbreiding en vernieuwing van het busstation) zodoende is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Voor de gewenste ontwikkeling koopt de gemeente het appartementencomplex Tilburion, welke vervolgens gesloopt wordt zodat het busstation herontwikkeld (uitbreiding en vernieuwing) kan worden. Deze ontwikkeling, welke deel uit maakt van de totale gebieds-exploitatie Spoorzone, is begroot en zal gefinancierd worden uit subsidies en gemeentelijke bijdragen. Ook de plan- en apparaatskosten zijn daarin opgenomen. Eventuele planschade zal ten laste worden gebracht van de gebiedsexploitatie Spoorzone.

Aangezien het verhaal van kosten anderszins verzekerd is, is het bepalen van een tijdvak of fasering en het stellen van eisen en regels als bedoeld in artikel 6.13 tweede lid Wro niet noodzakelijk en is er geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro opgesteld.

Gelet op bovenstaande is het onderhavige plan economisch uitvoerbaar.

Datumvoorstel

Wij stellen voor dit voorstel aan de orde te stellen in de vergadering van de raadscommissie Vestigingsklimaat van 2 juni 2014 en de raadsvergadering van 23 juni 2014.

Eindvoorstel

Als daartoe aanleiding is, zullen wij in het eindvoorstel ons standpunt naar aanleiding van de behandeling van dit voorstel in de raadscommissie verwoorden.

Bijlagen

Bijlagen die bij dit voorstel horen zijn:

- 1 het digitale ontwerpbestemmingsplan Spoorzone, 3^e herziening (deelgebied Spoorlaan West - busstation) : <http://0855.roview.net/?phID=D731DE9E-FBA7-459E-B47D-ACFA4C815ADE>
- 2 notitie afdoening zienswijze.

Ter inzage gelegde stukken

- 1 het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone, 3^e herziening (deelgebied Spoorlaan West - busstation), bestaande uit de analoge verbeelding, regels en toelichting;
- 2 de ingekomen zienswijzen.

Tilburg, 22 april 2014.

Het college van burgemeester en wethouders van Tilburg,
de secretaris, de burgemeester,

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Tilburg;

- gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders;

Besluit

1. het bestemmingsplan Spoorzone, 3^e herziening (deelgebied Spoorlaan West - busstation) vaststellen;
2. de ingebrachte zienswijze van NS Stations (Vastgoed en Ontwikkeling) te Utrecht ongegrond verklaren;
3. geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van .

de griffier,

de voorzitter,