

Notitie behandeling zienswijze bestemmingsplan 'Tilburg, herziening meerdere locaties (Kempenbaan West, Ringbaan Oost, Spoordijk)'

Het ontwerpbestemmingsplan 'Tilburg, herziening meerdere locaties (Kempenbaan West, Ringbaan Oost, Spoordijk)' heeft van maandag 16 april 2018 tot en met maandag 28 mei 2018 ter inzage gelegen voor zienswijzen. Zienswijzen konden worden ingediend door een ieder. Bij de gemeente zijn gedurende de periode van tervisielegging 113 zienswijzen ingekomen, waarvan 100 gelijkluidend. 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. Het standpunt is gebaseerd op de volledige tekst van de zienswijze; er heeft een integrale beoordeling plaatsgevonden.

Eén zienswijze is, nadat er afspraken zijn gemaakt met de initiatiefnemer, ingetrokken en wordt in deze notitie buiten behandeling gelaten.

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

Omdat het bestemmingsplan over 3 deelgebieden gaat zijn de zienswijzen per deelgebied gegroepeerd.

Deelgebied Kempenbaan West

ZIENSWIJZE 1: BEWONER LEYHOEVE, DOKTER BLOEMENLAAN TILBURG

Reclamant geeft aan dat tijdens de informatiebijeenkomst geen tekening aanwezig was van het totale bestemmingsplangebied en de inrichting. Reclamant heeft de volgende vragen;

- Er is onduidelijkheid over de fietsroute.
- Komt er een busverbinding?
- Zijn de wegen en inritten voor het garagebedrijf berekend op het vervoer van de 18 meter lange opleggers

De naast de Leyhoeve gelegen weg wordt veel gebruikt door de bewoners van de Leyhoeve. Door de komst van het garagebedrijf wordt het gebruik van de weg veel intensiever.

Het uitzicht voor de Leyhoevebewoners en de zorginstelling wordt ontnomen door de nieuwbouwplannen.

STANDPUNT GEMEENTE

Informatieverstrekking

Initiatiefnemer heeft in diverse bijeenkomsten, onder meer op 24 februari 2017, 24 juli 2017, 22 februari 2018 en 24 april 2018 en in twee Nieuwsflitsen (maart en mei 2017), omwonenden van de deellocatie Kempenbaan West geïnformeerd over de ontwikkeling en overleg met hen gevoerd. De organisatie van De Leyhoeve is daarbij ook actief betrokken. De gevraagde tekeningen zijn door de organisatie van De Leyhoeve gepubliceerd in de door haar bij alle bewoners bezorgde Nieuwsflits van maart 2017. Daarnaast hebben tekeningen ter inzage gelegen bij de receptie van De Leyhoeve en hebben inwoners daar hun schriftelijke reactie kunnen geven. Met deze informatie is reclamant inzicht gegeven in het ontwerp. De wijze waarop initiatiefnemer omwonenden heeft betrokken bij de planvorming voldoet aan het bepaalde in de door de raad vastgestelde Handreiking Burgerparticipatie (Omgevingsdialoog).

Fietsroute

M.b.t. de fietsroute wordt waarschijnlijk bedoeld de aanleg van een fietsroute tussen het gebied Kempenbaan West en Tilburg Centrum. Dit staat los van dit bestemmingsplan. In overleg met de omgeving wordt gewerkt aan plannen voor een fietsroute van Kempenbaan West richting de stad. Er zijn diverse fietsroutes onderzocht en afgewogen. Dit wordt binnenkort nogmaals met de omgeving besproken. Dit bestemmingsplan heeft geen invloed op de mogelijkheden voor de realisatie van de fietsroute.

Busverbinding

Ook de komst van een busverbinding staat los van dit bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan maakt de bouw van een automotivebedrijf in het gebied Kempenbaan West mogelijk. Deze voorziening zal geen extra buspassagiers opleveren. De busverbinding wordt meegenomen in de formulering van de Ruimtelijke analyse rondom het zorgknooppunt Kempenbaan.

Bruikbaarheid van de weg en inritten

De weg die de parkeergarage van de Leyhoeve, de woning Leijweg 6 en straks ook het automotivebedrijf ontsluit, de Driehuizendijk, is 5,5 meter breed. Dit is een doodlopende weg die o.a. is bedoeld voor het ophalen van huisvuil en het bevoorraden van de Leyhoeve en als fietsroute richting het Leijpark. In de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven dat de verkeersaantrekkende werking van BMW Renova 641 mvt/etmaal bedraagt. De totale verkeersaantrekkende werking is iets lager dan berekend voor de bestemming 'kantoren', waarop de capaciteit van het kruispunt Kempenbaan-Dr. Bloemenlaan is gebaseerd. Per dag worden ongeveer 5 vrachtwagenbewegingen richting het automotivebedrijf verwacht. Onderzocht is of op eigen terrein en op het kruispunt Dr. Bloemenlaan voldoende manoeuvreerruimte hiervoor aanwezig is. Dit is het geval.

Ook is in de ruimtelijke onderbouwing aangegeven dat de aan- en afvoer van verkeer meer verspreid over de dag plaatsvindt dan bij een kantoorfunctie. De infrastructuur rondom het bouwplan is daarom berekend op de huidige en toekomstige verkeersstromen die hier zullen ontstaan, inclusief truck-opleggers.

Aantasting uitzicht

Het is correct dat het huidige uitzicht uit de zuidoostvleugel van het woongebouw De Leyhoeve zal veranderen. In de zuid-oostvleugel zijn de adressen Dokter Bloemenlaan nrs. 9-49 tot en met 9-58, 11-47 tot en met 11-61, 21-37 tot en met 21-43, 31-36 tot en met 31-43 en 41-25 tot en met 41-31 aanwezig. Hieronder valt de woning van reclamant.

Op dit moment is de beoogde locatie voor het automotivebedrijf een braakliggend terrein. Het geldende bestemmingsplan laat hier bebouwing toe tot 30 meter hoog over het hele perceel met een bebouwingspercentage van 70 %. Deze maximale bouwhoogte wordt in dit ontwerp bestemmingsplan beperkt tot respectievelijk 15 en 10 meter. Ook het bouwvlak wordt beperkt. Het deel van het automotivebedrijf dat het dichtst bij de Leyhoeve komt krijgt een maximale hoogte van 10 meter. Het te realiseren gebouw ligt op 31 meter van de meest nabij gelegen hoek van het gebouw de Leyhoeve.



Deze schets is ook al bijlage toegevoegd

De afstand van de hoek van het gebouw de Leyhoeve tot aan de eerste parkeerplaatsen op het terrein van het garagebedrijf bedraagt ruim 14 meter. De afstand van het midden de oostelijke vleugel van de Leyhoeve tot het automotivebedrijf bedraagt 57 meter.

Dit zijn grotere afstanden tot bebouwing dan op grond van het geldende bestemmingsplan mogelijk was. Op basis

van het vigerend bestemmingsplan zijn gebouwen tot op korte afstand van de Leyhoeve mogelijk. In theorie kan het gebouw direct ten oosten van de Leijweg worden gerealiseerd. Het beoogde plan houdt in voldoende mate rekening met de belangen van de bewoners van de Leyhoeve, wordt er meer afstand tot de Leyhoeve gecreëerd en blijft er de mogelijkheid om langs of over het toekomstige gebouw te kijken.

CONCLUSIE

De zienswijze is ongegrond.

ZIENSWIJZE 2: Waterschap De Dommel

Het Waterschap vraagt de volgende voorwaardelijke verplichting op te nemen voor de locatie Kempenbaan West om zodoende een goede waterhuishouding te garanderen.

“Het gebruik conform de bestemming bedrijf en maatschappelijk is alleen toegestaan indien voldoende waterberging wordt gerealiseerd en in stand gehouden. De initiatiefnemer dient over de nadere invulling van deze waterberging, voorafgaand aan de bouwactiviteiten, de instemming te verkrijgen van Waterschap De Dommel”.

STANDPUNT GEMEENTE

Uit de ruimtelijke onderbouwing voor deze deellocatie en de daarbij behorende waterparagraaf (bijlage 3) blijkt dat voldoende waterberging gerealiseerd kan worden. Dit zal geborgd worden door het opnemen van de gevraagde voorwaardelijke verplichting voor deze locatie in het bestemmingsplan.

CONCLUSIE

Deze zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van de regels. Aan artikel 3.5.1. wordt toegevoegd:

“k. Het bedrijfsmatig in exploitatie nemen van gronden en bouwwerken conform de bestemming bedrijf is alleen toegestaan indien voldoende waterberging wordt gerealiseerd en in stand gehouden. De initiatiefnemer dient over de nadere invulling van deze waterberging, voorafgaand aan de bouwactiviteiten, de instemming te verkrijgen van waterschap De Dommel”.

ZIENSWIJZE 3: BEWONERS Leyhoeve Dokter Bloemenlaan.

De bewoners van de Leyhoeve hebben op het moment dat men een appartement ging huren geen informatie vanuit de gemeente en vanuit Roozen Van Hoppe (ontwikkelaar De Leyhoeve) gekregen over de plannen voor het garagebedrijf. Deze wijziging was niet bekend bij de toekomstige bewoners toen de Leyhoeve en het Van der Valk hotel in ontwikkeling gingen: de eventuele uitbreiding van het ziekenhuis was wel bekend.

De bewoners van de appartementen aan de Oostzijde (Kempenbaan) kregen bij het tekenen van hun huurovereenkomst de garantie dat ze vrij uitzicht zouden houden met groen tot aan de bomen, die daar ook als bomenrij zou blijven.

De volgende bezwaren worden voorts naar voren gebracht:

- aan de bewoners van de 3de en 4de etage aan de Kempenbaan wordt het uitzicht ontnomen;
- hetzelfde gebeurt met het uitzicht van zorgbehoevenden, waaronder dementerenden op de onderste etages;
- er ontstaat veel onrust door de vele autobewegingen waaronder grote trucks met oplegger, inherent aan activiteiten rondom een garage;
- de lichtinval van de ochtendzon wordt gemist en ook de totale lichtinval wordt beperkt;
- de aansluitende groene zone naar het Leijpark wordt onderbroken en de mooie bomenrij moet wijken;
- het woongenot wordt op ernstige wijze aangetast;
- het zicht op gebouw ‘de Leyhoeve’ vanaf de A58 en ook vanaf de Kempenbaan wordt teniet gedaan;
- er treedt luchtvervuiling op;
- de in- en uitrit vanaf de Kempenbaan is niet berekend op de grotere verkeersdruk die zal ontstaan: denk aan bewoners, bezoek en personeel Leyhoeve, gasten en personeel Van der Valk en in de toekomst alle betrokkenen bij het ETZ.

De keuze voor dit perceel voor het bedrijf is niet passend, omdat dit soort van garagebedrijf thuis hoort op ‘auto-boulevard’ Kraaiven zoals de gemeente dit destijds heeft besloten.

STANDPUNT GEMEENTE

Beperking uitzicht

Zie reactie onder zienswijze 1.

Niet geïnformeerd bij huur

Ten tijde van de bouw van het gebouw de Leyhoeve en de verhuur van de appartementen was het bestemmingsplan Kempenbaan West 2013 van kracht en hadden de huurders zich kunnen informeren over de bouwmogelijkheden op het hier aan de orde zijnde perceel. Of er een garantie van vrij uitzicht is toegezegd ligt buiten de waarneming en bevoegdheid van de gemeente.

Onrust autobewegingen

In het kader van het bestemmingsplan "Kempenbaan West 2013" is onderzocht wat de consequenties zijn voor de verkeersafwikkeling als het totale programma voor Kempenbaan West, zoals de Leyhoeve, hotel Van der Valk, kantoren en uitbreiding ziekenhuis of andere maatschappelijke voorzieningen wordt gerealiseerd. Naar aanleiding daarvan zijn al aanpassingen gedaan in de vorm van meer opstelvakken op de kruispunten van de op/afritten van de A58 en aan de kruising Ringbaan Zuid/Oost om terugslag op de snelweg te voorkomen.

Zoals gesteld bij zienswijze 1 is ook de infrastructuur rondom het bouwplan voldoende om ook bevoorradend verkeer goed af te wikkelen. De functie automotivebedrijf geeft daarnaast meer spreiding van verkeer over de dag.

Beperking lichtinval

Er is een bezonningsstudie gemaakt die is getoond op de informatiebijeenkomsten en als bijlage bij deze notitie is gevoegd. Hieruit blijkt dat alleen op 15 oktober de schaduw van het beoogde pand de hoek van het gebouw van Leyhoeve raakt. Er is dus geen sprake van het missen van lichtinval van de ochtendzon en beperking van de totale lichtinval.

Bomenrij verdwijnt

Het is juist dat de bestaande bomenrij langs de Kempenbaan West wordt gekapt. Dit is noodzakelijk om de bodem ter plaatse te saneren (er is nog een restvervuiling in de bodem aanwezig waarvoor een saneringsplicht geldt). Voor het gehele terrein en specifiek de strook tussen het gebouw van BMW Renova en de Kempenbaan-West is er een inrichtingsplan opgesteld en er worden enige bomen terug geplant. In het geldende bestemmingsplan heeft de bestaande bomenrij geen beschermde status.

Aantasting woongenot

Dit is niet nader onderbouwd. Reclamanten hebben zicht op de te bouwen automotivebedrijf en uit onderzoeken die gedaan zijn blijkt dat voldaan wordt aan alle eisen met betrekking tot een goed woon- en leefklimaat. Zo wordt aan de voorgeschreven afstand op grond van de VNG brochure bedrijven en milieuzonering tussen woningen en een garagebedrijf van 10 meter ruimschoots voldaan. Uit onderzoek blijkt dat ook wordt voldaan aan de geluidsnormen (zie paragraaf 5.5. van de ruimtelijke onderbouwing). Er wordt alleen een overschrijding van de richtwaarde voor piekniveaus verwacht als gevolg van het dichtslaan van deuren en ontluichten van vrachtwagens. Omdat het maar om 5 vrachtwagens per dag gaat in de dagperiode en er al een hoog geluidniveau is vanwege de aanwezigheid van de A58 en de Kempenbaan West heeft deze geen negatieve invloed op het woon- en leefklimaat en wordt deze beperkte overschrijding acceptabel geacht. Ook aan de normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan, zie paragraaf 5.6. van de ruimtelijke onderbouwing Kempenbaan West. De grenswaarde is $1,2 \mu\text{m}^3$, terwijl de maximale bijdrage van de extra verkeersbewegingen aan stikstofdioxide en fijn stof respectievelijk 0,27 en $0,06 \mu\text{m}^3$ is. Er is derhalve geen objectieve reden om aan te nemen dat er sprake is van aantasting van het woongenot.

Zicht vanaf de A58

Vanaf de A58 is ook na de bouw van het garagebedrijf het pand van de Leyhoeve zichtbaar. Tevens geldt dat op grond van het geldende bestemmingsplan een fors groter volume tussen de Leyhoeve en de Kempenbaan West gebouwd zou kunnen worden en daarmee het zicht veel meer beperkt had kunnen worden.

Luchtvervuiling

Uit de berekeningen die opgenomen zijn in de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat voldaan wordt aan de normen.

In- en uitrit naar Kempenbaan West is te beperkt

Zie reactie bij zienswijze 1.

Keuze Kempenbaan West i.p.v. autoboulevard in strijd met gemeentelijk beleid

Op 18 april 2016 heeft de gemeenteraad in het kader van Aanvulling Detailhandelsvisie: Perifere en Grootschalige Detailhandel (PDV/GDV) besloten om

"b. Verplaatsing van Renova naar Kempenbaan mogelijk maken om hiermee ruimte te maken voor verplaatsing van Aldi en het realiseren van woningen op de huidige locatie van Aldi aan de Spoordijk;"

De verplaatsing van het garagebedrijf is daarom niet in strijd met het gemeentelijk beleid.

CONCLUSIE

De zienswijze is ongegrond.

ZIENSWIJZE 4: 100 GELIJKLUIDENDE ZIENSWIJZE ALS ZIENSWIJZE 3, INGEDIEND DOOR 100 BEWONERS VAN DE LEYHOEVE

STANDPUNT GEMEENTE

Voor een inhoudelijke reactie op de zienswijze verwijzen we naar het standpunten van de gemeente m.b.t. zienswijze 3.

Met betrekking tot het aspect 'aantasting woongenot' is het correct dat het huidige uitzicht uit de oostvleugel van het woongebouw De Leyhoeve zal veranderen.

In deze vleugel zijn de adressen Dokter Bloemenlaan nrs. 9-49 tot en met 9-58, 11-47 tot en met 11-61, 21-37 tot en met 21-43, 31-36 tot en met 31-43 en 41-25 tot en met 41-31 aanwezig. 18 Indiërs van zienswijzen wonen in deze vleugel en hebben direct zicht op het beoogde gebouw.

Voor de overige reclamanten is er geen sprake van aantasting van het uitzicht of overlast van autobewegingen of beperking van de lichtinval.

CONCLUSIE

De zienswijze is ongegrond.

DEELGEBIED SPOORDIJK

ZIENSWIJZE 5: BEWONER PELGRIMSWEG TILBURG

De tuin van reclamant grenst aan het bouwterrein. In de plannen gaat het om 15 woningen met een bouwhoogte van 11 meter, dus 3 woonlagen. Op dit moment liggen de tuinen vrij aan het Pelgrimspad en heeft reclamant geen inkijk in de tuin. Men vreest inkijk. Men verzoekt de maximale goothoogte aan te passen zodat deze passend is bij de rest van de huizen in de straten.

Daarnaast vreest reclamant voor (te)veel bouwoverlast omdat zowel aan de voorkant van de Pelgrimsweg 15 Woningen gebouwd gaan worden (terrein van de Pelgrimskerk) als op het Alditerrein.

STANDPUNT GEMEENTE



Inkijk

Zoals op bovenstaande tekening te zien is ligt het bouwvlak in het ontwerp bestemmingsplan aan de kant van de Doornbossestraat en de Spoordijk. Alleen binnen dit bouwvlak kunnen hoofdmassa's (woningen) gebouwd worden. De afstand van het bouwvlak tot aan de tuin van reclamant bedraagt ruim dertig meter. Daartussen komt een parkeerterrein/tuinen. Een afstand tussen een woning en een tuin van derden van 30 meter is in stedelijk gebied een zeer acceptabele afstand.

De omliggende woonbebouwing heeft een maximale toegelaten bouwhoogte van 10 meter. Er is ook voor deze woningen in het bestemmingsplan geen maximaal toegestane goothoogte voorgeschreven. In dit plan is een maximaal toegelaten bouwhoogte van 11 meter opgenomen omdat door de huidige technische eisen (b.v. grotere verdiepingshoogte) bij een woning in 3 lagen 11 meter nodig. Het opnemen van een goothoogte wordt meestal gedaan om een bestaande waardevolle bebouwingsstructuur vast te leggen, of om een gedetailleerd bouwplan vast te leggen. Van beide situaties is hier (nog) niet sprake. Derhalve is gekozen voor het vastleggen van grondgebonden woningen in een meer flexibel bouwregime.

Bouwoverlast.

De bouwer dient overlast voor de omgeving te voorkomen. In voorkomend geval dienen de bouwstromen hiertoe op elkaar te worden afgestemd. De bouw van de woningen op het Aldi terrein zal naar verwachting nog enige jaren duren. Pas nadat de deellocaties Kempenbaan West en Ringbaan Oost zijn gerealiseerd en in gebruik genomen zijn zal gestart worden met de bouw van woningen aan de Spoordijk. De bouw van de woningen ter plaatse van de Pelgrimskerk is dan naar verwachting al afgerond.

CONCLUSIE

De zienswijze is ongegrond.

ZIENSWIJZE 6: PRORAIL

Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder in dit soort situaties, acht ProRail het gewenst dat er in de planvorming aandacht wordt gegeven aan trillinghinder voor toekomstige bewoners als gevolg van treinverkeer. Men raadt aan het aspect trillinghinder af te wegen.

STANDPUNT GEMEENTE

Er is door de initiatiefnemer naar aanleiding van deze zienswijze overleg gepleegd met ProRail en daarbij is afgesproken om een trillingsonderzoek pas uit te voeren nadat het plan Spoordijk is geconcretiseerd en deze

afpraak via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan op te nemen. Afgesproken tussen ProRail en initiatiefnemer is om zowel in de toelichting als in de regels op te nemen dat een trillingsonderzoek als voorwaarde wordt gesteld bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen.

CONCLUSIE

De zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van de toelichting en de regels van het bestemmingsplan. Aan de regels wordt toegevoegd, artikel 10.2.1. b

"Voorwaardelijke verplichting onderzoek trillingshinder

Een omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen kan alleen worden verleend wanneer er naar het inzicht van burgemeester en wethouders, op basis van onderzoek van een deskundige, is aangetoond dat een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden met betrekking tot het aspect trillingshinder als gevolg van treinverkeer. Indien de te verwachten trillingsniveaus als gevolg van treinverkeer groter zijn dan de na te streven waarden zoals leidend ten tijde van vergunningverlening (vermeld in Richtlijn deel B 'Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet en beoordelingsrichtlijn' van de Stichting Bouwresearch), dient de haalbaarheid en aanvaardbaarheid van eisen/maatregelen te zijn onderzocht en verantwoord."

ZIENSWIJZE 7: BUURTRAAD ARMHOEFSE AKKERS

Reclamant vindt het jammer dat de bijna laatste winkel in de wijk dreigt te verdwijnen.

Het valt reclamant op dat in het deelplan voor de Spoordijk nogal wat open eindjes zijn die later nader zijn in te vullen. Men ziet graag dat er meer waarborgen vooraf worden vastgelegd.

Omgevingsdialoog

Een vertegenwoordiging van de Buurtraad heeft twee informele gesprekken gehad met Renova. Die kunnen niet beschouwd worden als dé dialoog met de buurt. Los daarvan ziet men in de plannen niets terug van hun eerste aanbeveling: serieus aandacht voor parkeren, voor groen en voor woningen die duurzaam en levensloopbestendig zijn.

Niet wordt voldaan aan de Handreiking Burgerparticipatie. Het betreft hier een grote ontwikkeling met grote impact voor direct omwonenden en een deel van de wijk. Er had een bewonersavond georganiseerd moeten worden. De publicatie in de wijkkrant voldeed tevens niet aan de richtlijn (kleine ontwikkeling). Uit de gepubliceerde tekst blijkt nergens welke onderdelen nog bespreekbaar zijn en dat een termijn van twee weken wordt gegeven om te reageren.

Behoeftes aan appartementen

Reclamant is van mening dat er in de wijk behoefte is aan betaalbare levensloopbestendige appartementen van zo'n 70/80 vierkante meter waar mensen in alle fases van hun leven kunnen (blijven) wonen. Dit is in lijn met de differentiatie in woonmilieus zoals beoogd in de stadsstrategie.

Stedenbouwkundig model

De stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn niet bekend en het is niet duidelijk of het stedenbouwkundig model hierop aansluit.

De ontsluiting van de pleinruimte zal via de Doornbossestraat of Spoordijk lopen. Wij zijn van mening dat deze via de Spoordijk moet lopen, omdat dan de minste overlast te verwachten is voor de omgeving. De locatie van de ontsluiting moet ook nader aangeduid worden op de verbeelding zodat daarmee gegarandeerd wordt dat het Pelgrimspad niet wordt gebruikt. Nu is dit niet gewaarborgd.

Ook is niet gewaarborgd dat de bestaande bomenrij en langsparkeervakken langs de Spoordijk gehandhaafd blijven.

Groen

In de ruimtelijke onderbouwing wordt verwezen naar een monumentale boom op het terrein. In de verbeelding is deze boom niet nader aangeduid. Verder doet het ontwerpbestemmingsplan geen recht aan de Nota Groen en de Nota Biodiversiteit. Een (groen-)inrichtingsplan als voorwaardelijke verplichting koppelen aan het bouwen zou passen binnen het streven naar meer groen en zorgt ervoor dat geïnvesteerd moet worden in groen als

voorwaarde voor het bouwen. Men zou graag zien dat de nieuwe woningen een voortuin(tje) krijgen om een groen straatbeeld te creëren.

Parkeren

Het huidige parkeerterrein bij de Aldi wordt niet alleen gebruikt door bezoekers van de Aldi, ook werknemers van Interpolis, medewerkers en ouders van de basisschool en de bewoners van het voormalige klooster parkeren hier hun auto. Ook nu blijkt dat het parkeren niet voldoende verzekerd is in het plan. Het inrichtingsplan voor parkeren dient er nu al te komen en dient als voorwaardelijke verplichting te worden gekoppeld aan het bouwen, in samenhang met de twee andere projecten die in de directe omgeving op stapel staan (Sacramentskerk en Loudonstraat).

STANDPUNT GEMEENTE

Omgevingsdialoog

Er hebben in april 2016 en juli 2017 gesprekken plaatsgevonden tussen de initiatiefnemer en de Buurtraad. Ook zijn omwonenden geïnformeerd over het initiatief via het onder de buurtbewoners verspreide blad Armhoefse Akkers (editie september 2017). Omdat de planontwikkeling voor dit plandeel pas opgepakt wordt als de verplaatsing van de 2 andere onderdelen in gang zijn gezet werd ingeschat dat een informatiebijeenkomst geen toegevoegde waarde had, omdat er geen concreet bouwplan aanwezig is. In het bestemmingsplan zijn stedenbouwkundige randvoorwaarden opgenomen. Daarnaast heeft initiatiefnemer toegezegd dat, wanneer het tot een bouwplan komt, de omgeving wordt betrokken bij de planvorming.

Naar aanleiding van deze zienswijze is op 29 mei 2018 alsnog een inloopavond voor omwonenden gehouden waarbij een toelichting op het bestemmingsplan en de procedure is gegeven. Een groot aantal omwonenden heeft deze avond bezocht. De aanwezigen pleiten voor grondgebonden woningen en vragen aandacht voor behoud van bomen en parkeerplaatsen. De omwonenden zijn in de gelegenheid gesteld om de zienswijze van de Buurtraad nog aan te vullen tot en met 11 juni. Hiervan heeft één omwonende gebruik gemaakt (zienswijze 9).

Behoeftte aan appartementen

Op stedelijk niveau bestaat slechts een beperkte behoefte aan de toevoeging van appartementen. Deze wil de gemeente hoofdzakelijk realiseren in de binnenstad, het Piushavengebied en de Spoorzone. Locaties daarbuiten wil de gemeente inzetten ter realisatie van kwalitatieve opgaven, waaronder het toevoegen van meer grondgebonden woningen. De locatie bevindt zich in de buurt Armhoefse Akkers. Armhoefse Akkers is een gewilde buurt met voornamelijk grondgebonden woningen. Aan de kop van de Piushaven en tegen de Ringbaan zijn appartementencomplexen gelegen. Typisch aan de wijk is het rustige, gemoedelijke, hoogwaardige karakter. Dit rustige woonmilieu, met grondgebonden woningen die vooral gericht zijn op gezinnen en tweepersoonshuishoudens, wil de gemeente hier behouden. Ook zijn in de nabijheid van Armhoefse Akkers al verschillende plannen tot gestapelde woningbouw (denk aan Piushaven, binnenstad). Zodoende is er geen aanleiding tot toevoeging van gestapelde woningbouw op deze locatie.

Tijdens de inloopavond voor omwonenden, die gehouden is op 29 mei 2018, hebben aanwezigen aangegeven geen appartementen te willen op deze locatie.

Stedenbouwkundig model

Er is tussen gemeente en eigenaar overeengekomen dat er maximaal 15 woningen mogen komen en dat deze grondgebonden moeten zijn. In het bestemmingsplan is vastgelegd dat de woningen aan de straat moeten zijn gelegen en dat de ontsluiting en het parkeren op eigen terrein moeten worden georganiseerd. Er zijn binnen die randvoorwaarden diverse geschikte c.q. goed inpasbare stedenbouwkundige oplossingen te realiseren waarbij de belangen van omwonenden voldoende zijn geborgd.

Groen

Op het terrein zelf is geen groen aanwezig. De verwijzing naar een monumentale boom in de ruimtelijke onderbouwing is een fout en zal worden hersteld. De bomen langs de Spoordijk zijn beschermd in de regels van het bestemmingsplan. In artikel 13.5.1. van het bestemmingsplan is bepaald "De afstand van enig bouwwerk gemeten uit het hart van een 'potentieel waardevolle boom' zoals is weergegeven op de bij dit plan gevoegde Bijlage 5 Boomwaardekaart bedraagt 8m." Binnen 8 meter van de bomen langs de Spoordijk mag in beginsel niet gebouwd worden.

Parkeren

Het parkeren van de auto's van de toekomstige bewoners en van de bezoekers van de bewoners dient geheel op eigen terrein plaats te vinden. Dit zal getoetst worden bij de afgifte van de omgevingsvergunning. Uitgaande van een woningbouwprogramma bestaande uit 15 tussen/hoekwoningen bedraagt de parkeerbehoefte op grond van de huidige parkeernormen (15 x 1,7 =) 26 parkeerplaatsen. Op het perceel is voldoende ruimte voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen.

De parkeerdruk in het gebied is inderdaad hoog, vooral in de avonduren. Desondanks is er aan de Spoordijk nog parkeerruimte vrij in de avonduren, zoals blijkt uit een parkeeronderzoek uit november 2016. Dit onderzoek is verstrekt aan de buurtraad d.d. 22 december 2016 "factsheet parkeren Armhoefse Akkers".

CONCLUSIE

Deze zienswijze is ongegrond. Wel zal de ruimtelijke onderbouwing op het punt van de boom worden aangepast.

ZIENSWIJZE 8: BEWONER ARMHOEFSTRAAT 1

De parkeerdruk in de wijk is erg hoog. Overdag zijn er veel parkeerders van Interpolis en onderwijzend personeel van school Armhoefse Akkers. In de avond is er zeer veel parkeeroverlast als er iets in de Pelgrimhoeve of in de gymzaal van de school plaatsvindt.

Het huidige "Aldi terrein" kan de parkeerdruk enigszins opvangen. Als de bouw van deze woningen doorgang vindt zal de parkeerbalans nog negatiever uitpakken voor de wijk.

Reclamant is ooit verteld dat aan de vergunning van de Pelgrimhoeve het gebruik van het parkeerterrein bij de Aldi is gekoppeld.

STANDPUNT GEMEENTE

Zie reactie onder zienswijze 7. Het Aldi terrein is particulier terrein van de initiatiefnemer. Er zijn geen afspraken over parkeren van auto's van bezoekers van de Pelgrimhoeve op deze locatie, zoals door reclamant wordt gesteld. Door de bouw van maximaal 15 woningen zal de parkeerdruk in de wijk niet toenemen omdat de initiatiefnemer moet voldoen aan de gemeentelijke eis om het parkeren geheel op eigen terrein op te lossen.

CONCLUSIE

Deze zienswijze is ongegrond.

ZIENSWIJZE 9: BEWONER PELGRIMSWEG 41

Verzoekt om geen enkele wijze een ontsluiting (van voetgangers tot gemotoriseerde voertuigen) voor de nieuwe woningen te realiseren welke via het Pelgrimspad plaats vindt. Dit pad is slechts een pad (en geen weg of straat) en is alleen bedoeld voor de ontsluiting van de woningen aan de Pelgrimsweg tussen de Doornbossestraat en de Ringbaan Oost.

STANDPUNT GEMEENTE

Het Pelgrimspad is een openbare weg en heeft de bestemming 'Verkeer en Verblijf' waar alle aangrenzende percelen gebruik van maken voor ontsluiting van hun garages. De ontsluiting van het parkeerterrein vindt plaats via een aan te leggen ontsluitingsweg vanaf de Doornbossestraat of de Spoordijk. De exacte locatie wordt nog nader bepaald.

CONCLUSIE

Deze zienswijze is ongegrond.

Deelgebied Ringbaan Oost

ZIENSWIJZE 10: MR. R.J. BOOGERS van Bogaerts en Groenen advocaten NAMENS EIGENAAR RINGBAAN OOST 106

Toename detailhandel

De toekomstige Aldi aan de Ringbaan heeft een omvang van 1366 m² bvo. Dat is een toename van 272 m² bvo, meer dan 25% toename ten opzichte van de huidige vestiging. Er is in het licht van de ladder voor duurzame verstedelijking sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Toevoeging van een Aldi-supermarkt leidt tot verdere leegstand in het kernwinkelgebied en de wijkwinkelcentra en tot verstoring van de distributieplanologische verhouding in de gemeente Tilburg en in het bijzonder in de

Kanaalzone en directe omgeving. Bovendien ligt tegenwoordig het prijsniveau ook in diverse servicesupermarkten op een laag niveau door onder meer de toename van huismerken. Het beperkte effect van de Aldi op de servicesupermarkten staat haaks op deze ontwikkeling. Ook blijkt uit de toelichting niet dat er geen afbreuk wordt gedaan aan overige buurtwinkelcentra in dit deel van Tilburg.

De motivering dat de locatie Harense Smid niet meer geschikt is omdat daar woningbouw komt is geen steekhoudend argument omdat de bestemming aangepast had kunnen worden.

Strijd met de Verordening ruimte

De toename van het bouwvolume is in strijd met artikel 3.1. onder 2 van de Verordening. Dit artikel bepaalt dat 'uitbreiding van het op grond van het geldende bestemmingsplan toegestane ruimtebeslag slechts is toegestaan mits de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de beoogde ruimtelijke ontwikkeling binnen dat toegestane ruimtebeslag te doen plaatsvinden'. Niet valt in te zien dat de ruimtelijke ontwikkeling niet binnen het toegestane ruimtebeslag kan plaatsvinden. Desondanks wordt er ten opzichte van het thans toegestane aantal m² bvo van 1.000, 366 m² bvo toegevoegd zonder dat daarvan de noodzaak is gebleken.

Als uitgangspunt stelt de provincie als eis dat regionale detailhandelsontwikkelingen plaatsvinden in of aansluitend aan bestaande winkelgebieden.

Strijd met Toekomstperspectief Kanaalzone

Uit het toekomstperspectief blijkt dat nieuwe detailhandel is uitgesloten [p. 12]. De verplaatsing van een detailhandelsfunctie van buiten de Kanaalzone naar de Kanaalzone is niet toegestaan en zeker in dit geval, nu er voor een substantieel deel sprake is van nieuwe detailhandel, namelijk voor 277 m² bvo.

Toename van de verkeersdruk leidt tot een onaanvaardbare aantasting van woon- en leefomgeving

Een supermarkt kenmerkt zich door een constante toe- en afvoer van onder meer auto's. Dit leidt tot geluidsoverlast voor reclamant en de verkeersdruk op de Ringbaan-Oost zal in ernstige mate toenemen. Reclamant ziet in de ruimtelijke onderbouwing niet terug welke effecten dit op zijn woning heeft en in welke mate de verkeersdruk en geur zijn woon- en leefomgeving raken. Evenmin blijkt dat er gevolgen van het laden en lossen zijn voor de woon- en leefomgeving ter plaatse van de woning van reclamant.

STANDPUNT GEMEENTE

Toename detailhandel

Vooropgesteld, in het rapport "Tilburg, Effectenstudie en Ladder voor Duurzame Verstedelijking De Raket" (hierna: "de effectenstudie") dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd, is op basis van distributieplanologische analyse onderbouwd dat ook na de beperkte vergroting van de supermarkt voor alle detailhandel in dagelijkse artikelen in het verzorgingsgebied voldoende omzet te behalen blijft voor economisch-duurzaam functioneren. Te meer, omdat het aantal supermarkten in het verzorgingsgebied gelijk blijft en er sprake is van verplaatsing van een bestaande supermarkt. Het ontstaan van leegstand en verstoring van de distributieplanologische verhoudingen als gevolg van de beoogde ontwikkeling is dan ook niet te verwachten in het kernwinkelgebied noch in de wijkcentra. Door indiener is geen motivering gegeven, waarom aan de uitgevoerd distributieplanologische analyse getwijfeld zou moeten worden.

Verder is van belang dat van de beoogde vergroting van de supermarkt hoe dan ook geen evenredig effect op de omzet uitgaat, omdat de vergroting hoofdzakelijk benodigd is om te voorzien in de behoefte van de klanten aan meer winkelcomfort. Dit uit zich in bredere gangpaden, ruimere schappen, meer kassa-capaciteit. Hiervoor is een groter oppervlak benodigd. Om deze reden zal de vergroting van de winkel niet leiden tot een evenredige toename van het aantal klanten / de omzet.

Het bestemmingplan maakt ter plaatse een supermarkt mogelijk. In de effectenstudie is in kwantitatieve zin ook gerekend met een uitbreiding van reguliere supermarktmeters. De conclusies van de effectenstudie gelden dan ook voor elke supermarktvorm. In kwalitatieve zin is rekening gehouden met de specifieke kenmerken van Aldi, omdat het redelijk is ervan uit te gaan dat Aldi de exploitant zal worden van de beoogde supermarktlocatie. Aldi is namelijk nauw betrokken is bij de planvorming en vergunningaanvraag. En het is een locatie van Aldi aan de Spoordijk die wordt opgeheven. De beoogde ontwikkeling betreft een hervestiging van dit verkooppunt.

In de ladder voor duurzame verstedelijking moet worden getoetst of de bestaande winkelleegstand in het verzorgingsgebied kan voorzien in de geconstateerde behoefte aan detailhandelsontwikkeling. Aangetoond is dat

hiervan geen sprake is. Ook niet ten aanzien van de locatie Piushaven 31, omdat ter plaatse geen detailhandel is toegestaan. Vanuit de ladder voor duurzame verstedelijking geldt vervolgens dat alle locaties binnen bestaand stedelijk gebied passend zijn voor verstedelijking, mits planologisch aanvaardbaar. Pas wanneer een locatie buiten bestaand stedelijk gebied beoogd zou zijn, is er reden om eerst passende locaties binnen bestaand stedelijk te benutten. Van een dergelijke situatie is in het onderhavige geval geen sprake.

Geconcludeerd wordt dat de behoefte van het automotivebedrijf, de supermarkt en de woningen is aangetoond en dat deze in bestaand stedelijk gebied wordt opgevangen. Daarmee wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking

Strijd met de Verordening ruimte

Er is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik. Renova-BMW moet voldoen aan de eisen van het centrale kantoor van het autoproducent BMW. De huidige locatie aan de Ringbaan Oost-102a voldoet niet aan deze eisen en Renova wil deze locatie verlaten. De supermarkt aan de Spoordijk functioneert ook niet optimaal en daarom heeft de huurder daar gevraagd of een verplaatsing mogelijk is. De vrijkomende supermarktlocatie wordt ontwikkeld tot woningbouwlocatie. Door de initiatieven aan elkaar te koppelen wordt leegstand en verloedering van de locaties Ringbaan Oost en Spoordijk voorkomen.

De provinciale Verordening ruimte 2014 bepaalt in artikel 3.1, 'zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit', dat een ruimtelijke ontwikkeling bijdraagt aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving, waaronder in ieder geval een goede landschappelijke inpasbaarheid. Daarbij moet toepassing gegeven worden aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Ondanks het beweerde door indiener, is er door de provincie daarbij geenszins aangegeven dat er geen extra winkelmeters mogen worden toegevoegd.

Specifiek ten aanzien van detailhandel is in de Verordening ruimte 2014 artikel "4.7 Detailhandelslocaties" opgenomen. Dit luidt:

- 1) Een bestemmingsplan gelegen in bestaand stedelijk gebied kan voorzien in een ontwikkeling of een uitbreiding van een detailhandelslocatie tenzij deze ontwikkeling of uitbreiding leidt tot een bovenregionale detailhandelslocatie.
- 2) Onder een bovenregionale detailhandelslocatie als bedoeld in het eerste lid, wordt begrepen een detailhandelslocatie waarbij:
 - a) uit onderzoek blijkt dat ten minste 20% van de bezoekers afkomstig is buiten een straal van 35 kilometer vanaf de beoogde detailhandelslocatie; of
 - b) het te verwachten aantal bezoekers ten minste 2.500.000 per jaar bedraagt.

De beoogde ontwikkeling bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied en van de ontwikkeling van een bovenregionale detailhandelslocatie is geen sprake. Bovendien is in de toelichting op het bestemmingsplan onderbouwd dat de ontwikkeling voldoet aan de zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit.

Artikel 3.1. lid 2 van de Verordening ruimte Noord Brabant zegt:

2. Het principe van zorgvuldig ruimtegebruik als bedoeld in het eerste lid houdt in ieder geval in dat:
 - a) een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied gebruik maakt van een bestaand bouwperceel, tenzij in deze verordening uitdrukkelijk anders is bepaald;
 - b) uitbreiding van het op grond van het geldende bestemmingsplan toegestane ruimtebeslag slechts is toegestaan mits de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de beoogde ruimtelijke ontwikkeling binnen dat toegestane ruimtebeslag te doen plaatsvinden;
 - c) ingeval van stedelijke ontwikkeling toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking);
 - d) een bestemmingsplan buiten bestaand stedelijk gebied bepaalt dat gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen binnen het bouwperceel worden opgericht en daarbinnen worden geconcentreerd;
 - e) in geval er sprake is van de vestiging van een ruimtelijke ontwikkeling als bedoeld onder a. is gelijktijdig met de vestiging ook uitbreiding mogelijk tot de omvang die op grond van de regels in deze verordening is toegelaten.

Deze ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied dus onderdeel a) is niet van toepassing

Er is op alle locaties geen sprake van uitbreiding van het op grond van het bestemmingsplan toegestane ruimtebeslag. Op alle locaties is op grond van het bestemmingsplan bebouwing toegestaan. Dus onderdeel b) is niet van toepassing.

Er is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er wordt voldaan aan artikel 3.1.6. tweede lid van het Bro. In de ruimtelijke onderbouwing en in de bijlage "Tilburg, effectenstudie en Ladder voor Duurzame verstelijking De Raket" wordt onderbouwd dat er sprake is van behoefte aan deze ontwikkeling. De ontwikkeling wordt geheel binnen bestaand stedelijk gebied ingevuld. Daarmee wordt voldaan aan onderdeel c)

Onderdelen d) en e) zijn niet van toepassing omdat de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied plaatsvindt en deze onderdelen betrekking hebben op ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied.

De ontwikkeling is niet in strijd met het provinciale beleid.

Strijd met Toekomstperspectief Kanaalzone

De beoogde ontwikkeling maakt ter plaatse geen nieuwe detailhandel mogelijk, maar is gericht op de beperkte functiewijziging en uitbreiding van een bestaande detailhandelslocatie. In die zin is het plan dan ook geen nieuwe detailhandelsontwikkeling, waardoor het niet in strijd is met het Toekomstperspectief Kanaalzone (2017).

In het Toekomstperspectief (blz. 25) staat:

"Er geldt een stand-still principe (saldo-0 benadering stadsbreed) voor detailhandel in de Kanaalzone. Dit betekent dat het niet gewenst is om het aantal winkels in de Kanaalzone en de omvang daarvan uit te breiden, tenzij het gaat om verplaatsing van detailhandelsfuncties elders uit de stad en op de te verlaten locatie(s) de detailhandelsfunctie vervalt. Hierbij moet wel sprake zijn van versterking van het detailhandelscluster in de Kanaalzone, zonder dat dit tegelijkertijd leidt tot verzwakking van de bestaande winkelgebieden zoals aangeduid in het gemeentelijk detailhandelsbeleid".

De verplaatsing van de supermarkt van de Spoordijk naar de Ringbaan Oost voldoet aan deze criteria.

Toename van de verkeersdruk leidt tot een onaanvaardbare aantasting van woon- en leefomgeving

De huidige verkeersintensiteit van de Ringbaan-Oost zonder ontwikkeling bedraagt 23.750 motorvoertuigen per etmaal. Dit komt overeen met een geluidbelasting van 72 dB op de voorgevel van de woning Ringbaan Oost 106. De beoogde supermarktfunctie genereert 860 motorvoertuigen vanuit de Ringbaan - Oost naar de Dijksterhuisstraat. In de huidige situatie bedraagt het aantal motorvoertuigen behorende bij de functie automotivebedrijf 254. Dit betekent in de nieuwe situatie een toename van 606 motorvoertuigen op de Ringbaan-Oost. Dit toenamepercentage van circa 2.5 % ten opzichte van de huidige intensiteit op de Ringbaan oost is acceptabel. Dit betekent dat de ontwikkeling niet leidt tot een verdere verslechtering van de aspecten verkeersdruk, geluid en geur ten opzichte van het bestaand woon- en leefklimaat.

Gevolgen van het laden en lossen voor de woon- en leefomgeving

Laden en lossen vindt plaats op het eigen terrein van de supermarkt, aan de noordzijde van het perceel, buiten het zichtsveld van het perceel van reclamant. Op eigen terrein wordt voor het laden en lossen een speciale laad- en losdock aangelegd die ontsloten wordt via de Dijksterhuisstraat. De verkeersinrichting ter plaatse van de Ringbaan Oost is zodanig ingericht dat het vrachtverkeer snel van deze weg naar de Dijksterhuisstraat kan worden afgewikkeld. Deze afslag ligt op afstand (ten westen) van het perceel van reclamant.

CONCLUSIE

De zienswijze is ongegrond.

ZIENSWIJZE 11: MR. M. HOLTACKERS van VDT advocaten NAMENS HAVIVANK B.V. DIJKSTERHUISSTRAAT 61

Te hoge milieucategorie

Het ontwerp bestemmingsplan maakt het mogelijk bedrijven ter plaatse te vestigen t/m milieucategorie 3.2. Dat betekent dat er krachtens de VNG brochure in beginsel een afstand tot woningen aangehouden moet worden van 100 m. Wat betreft de locatie Ringbaan Oost 102a bevinden zich op kortere afstand woningen (overzijde Ringbaan - Oost). In de afgelopen planperiode (activiteiten van Renova) is een dergelijke zware milieubelasting niet nodig geweest. Ook voor de toekomstige activiteiten (supermarkt) is een dergelijke zware milieubelasting niet nodig. Bij het plan worden aldus niet de minimale afstanden in acht genomen.

Voorwaardelijke verplichting opheffen supermarkt aan Spoordijk onjuist

Er is onvoldoende gewaarborgd dat de supermarkt aan de Spoordijk daadwerkelijk zal worden beëindigd en de vestiging van de supermarkt aan de Ringbaan-Oost aldus niet een extra vestiging zou kunnen gaan worden. De gemeente kan dat in de huidige constructie in elk geval niet garanderen.

Verkeersgeneratie

Er is een willekeurige aanname van het aantal voertuigen dat vanaf de Ringbaan oost en vanaf de Dijksterhuisstraat het terrein oprijdt. Dit wordt niet met onderzoek onderbouwd.

De toekomstige verkeerssituatie levert bezwaren op voor de reclamant omdat door het verwijderen van de in- en uitritten aan de Ringbaan Oost de verkeersdrukte (recht aan de voorzijde van het pand van cliënt, waar er wordt geladen en gelost en dagelijks vele heftruckbewegingen plaatsvinden) tot een knelpunt leidt.

De conclusie dat de straat de toename van de verkeersbewegingen kan verwerken zonder dat er knelpunten en verkeersonveilige situaties ontstaan is onvoldoende onderzocht en gemotiveerd en onjuist.

De gemeente erkent namelijk de verkeersproblematiek, maar stelt dat deze door bepaalde verkeerstechnische maatregelen voorkomen kan worden. Die maatregelen liggen echter niet verankerd in de huidige plannen.

Op de Dijksterhuisstraat is er in de nieuwe situatie aldus geen sprake van een goede doorstroming van het verkeer. Er is op dat punt onvoldoende onderzoek gedaan. De nieuwe situatie leidt wel degelijk tot opstoppen en een verkeersonveilige situatie.

De veronderstelling dat de betreffende vrachtwagen bij de in- en uitrit geen enkele obstakel tegenkomt is niet juist. Als reclamant aan de voorzijde van het bedrijf staat te laden en te lossen is er onvoldoende manoeuvreerruimte voor de vrachtwagen die de Aldi via de nieuwe in- en uitrit wil komen bevoorraden.

Waar in het verleden altijd zonder enige problemen door reclamant aan de straatzijde kon worden geladen en gelost en reclamant dagelijks meermaals met heftruckbewegingen de oversteek naar de opslaghal aan de overzijde kon maken, belemmert de nieuwe in- en uitrit van de Aldi supermarkt reclamant in haar bedrijfsvoering. Dagelijks heeft Havivank ca. 3,2 vrachtwagenbeweging per dag aan de voorzijde van het bedrijf (laad- en losplek aan de straatzijde) en vinden er gemiddeld 14,2 heftruckbewegingen per dag plaats.

Er zijn geen concrete afspraken gemaakt op grond waarvan al is gewaarborgd dat de voorziene ontwikkeling niet zal leiden tot verkeerstechnische problemen.

Gelet op het aantal verkeersbewegingen van reclamant in combinatie met de het aantal verkeersbewegingen van de Aldi (voetgangers, fietsers en automobilisten) staat vast dat - zonder concrete maatregelen - er een knelpunt aan de voorzijde van het bedrijf van reclamant en de nieuwe in- en uitrit van de Aldi ontstaat.

Reclamant wil dat er verkeerstechnisch onderzoek gedaan wordt of de door de gemeente voorgestelde oplossingen tot een acceptabele situatie kunnen leiden en vervolgens dient te worden gezien hoe deze maatregelen/oplossingen kunnen worden geëffectueerd en worden geborgd.

Alvorens kan worden geconcludeerd dat het plan vanuit verkeerstechnisch oogpunt uitvoerbaar is, dient er eerst nader onderzoek naar de voorgestelde oplossingen uitgevoerd te worden en dienen er concrete afspraken daarover tussen de gemeente, Havivank en initiatiefnemers gemaakt te worden.

Geluid

Er is kennelijk sprake van overschrijding van de geluidsnormen en toch wordt er geconcludeerd dat er sprake zou zijn van een goed woon- en leefklimaat. Er wordt onvoldoende beargumenteerd waarom dat ondanks de strijdigheid met de geluidsnormen toch het geval is en er is onvoldoende onderzocht of die overschrijding door geluidsmaatregelen kan worden voorkomen.

STANDPUNT GEMEENTE

Te hoge milieucategorie

In het huidige bestemmingsplan "Theresia, Loven Besterd 2016" heeft het perceel Ringbaan Oost 102 a de bestemming "Gemengd grootschalig" met de aanduiding "detailhandel perifeer". Hierbij is onder andere toegestaan: "bedrijven behorende tot maximaal categorie 3.1 uit Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten en bedrijven behorende tot maximaal categorie 3.2 uit Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten waarbij in het bestemmingsvlak de maximaal toegestane categorie is weergegeven" en perifere detailhandel.

Dit ontwerp bestemmingsplan wijzigt voor dit perceel alleen de aanduiding. De aanduiding "Detailhandel perifeer" wordt verwijderd en de aanduiding "supermarkt" wordt toegevoegd.

Een supermarkt is een categorie 1 bedrijf op basis van de VNG brochure bedrijven en milieuzonering. Dus de toevoeging heeft geen nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat voor de omgeving.

Abusievelijk is in de regels van het ontwerp bestemmingsplan opgenomen dat bedrijven tot en met milieucategorie 3.2. zijn toegestaan. Dit moet zijn 3.1. Dit zal in de regels aangepast worden.

Voorwaardelijke verplichting

De voorwaardelijke verplichting in artikel 4.5.1. regelt dat de supermarkt aan de Ringbaan-Oost niet gebruikt mag worden als de supermarkt aan de Spoordijk niet is beëindigd.

Dit is ook privaatrechtelijk geregeld. Als extra waarborg zal aan het overgangsrecht (artikel 20.2) de aanvulling worden opgenomen dat het gebruik van de gronden aan de Spoordijk als supermarkt niet mag worden voortgezet nadat de gronden aan de Ringbaan Oost in gebruik zijn genomen als supermarkt, en dat het gebruik van de gronden aan de Ringbaan Oost als garagebedrijf niet mag worden voortgezet nadat de gronden aan de Kempenbaan West in gebruik zijn genomen als automotivebedrijf. Dit is gezeurd met een boetebepaling.

Verkeersgeneratie

Het aantal motorvoertuigbewegingen is berekend met de online rekentool Verkeersgeneratie & parkeren van het CROW en weergegeven in bijlage 5 en 6 van de ruimtelijke onderbouwing Ringbaan Oost. Gelet op de hoge verkeersintensiteiten op de Ringbaan - Oost en de nabijheid bij verkeerslichten wil de gemeente de doorstroming en verkeersveiligheid te plaatse verbeteren door de in/uitritten van het perceel Ringbaan Oost 102A te laten vervallen. Met dezelfde rekentool is berekend wat door de functiewijziging en de wijzigingen ten aanzien van de ontsluiting van het perceel de toename van verkeersbewegingen op de Dijksterhuisstraat is. Daarmee is vastgesteld dat de toename geen capaciteitsproblemen geeft op een dergelijke industrieweg. Ook is onderzocht met rijcurves of het bevoorradend verkeer naar de Aldi voldoende manoeuvreerruimte heeft zowel op eigen terrein als in het openbaar gebied. Ook hieruit blijkt dat er voldoende ruimte voor rijcurves is en het terrein bereikbaar is.

Het is bekend dat het bedrijf Havivank ter plaatse van het adres Dijksterhuisstraat 57-61 activiteiten uitoefent, o.a. laden & lossen en heftruckbewegingen op de openbare weg naar het eveneens door reclamant gehuurde perceel aan de overzijde van de Dijksterhuisstraat; Dijksterhuisstraat 80C. Daarmee liggen deze bedrijfsactiviteiten van Havivank binnen de invloedssfeer op de openbare ruimte, aangrenzend aan nieuwe in/uitrit van de supermarkt.

In het voortraject zijn diverse gesprekken gevoerd tussen initiatiefnemer, gemeente en reclamant om gezamenlijk de knelpunten in beeld te brengen en oplossingen aan te dragen om het verkeer op de Dijksterhuisstraat zo min mogelijk te belemmeren.

Vooropgesteld wordt dat laden en lossen op de openbare weg in principe wettelijk is toegestaan mits andere weggebruikers niet gehinderd of in gevaar worden gebracht, d.w.z. reclamant heeft ook een verplichting om gevaarlijke situaties op de openbare weg te voorkomen. In gezamenlijk overleg zijn derhalve een aantal reële oplossingen aangedragen om bij laad- en losactiviteiten van reclamant op de openbare weg zonder hinder of gevaarstelling mogelijk te maken.

Deze staan beschreven in de ruimtelijke onderbouwing alsmede welke partij de maatregelen concreet gaat realiseren. Uitgangspunt is geweest om geen fysieke maatregelen, zoals drempels, te nemen die de bedrijfsvoering van beide partijen kunnen belemmeren.

Het laden en lossen vindt nu plaats op de rijbaan (ter hoogte van kruismarkering). Door een apart laad- en losvak ter plekke van het trottoir te maken blijft de rijbaan vrij en bevinden zich bij laden en lossen alleen de heftrucks van reclamant op de openbare rijbaan. Deze aanpassing in het openbaar gebied wordt uitgevoerd door de gemeente. De grond is immers hun eigendom en is een verplichting in het bestemmingsplan niet nodig.

Daarnaast is door initiatiefnemer een voorstel gedaan om bezoekers van de supermarkt te attenderen op potentiële conflicten met heftrucks d.m.v. een waarschuwingslicht, doorzichtige erfafscheiding en materiaalkeuze. De maatregelen waarschuwingslicht en doorzichtige erfafscheiding worden uitgevoerd door de initiatiefnemer. Om dit te garanderen zal een aanvullende bepaling in de regels worden opgenomen. Daarmee is voldoende gegarandeerd dat er maatregelen uitgevoerd worden om de verkeersveiligheid op de Dijksterhuisstraat te garanderen.

Een alternatieve oplossing is het laden en lossen elders te organiseren op het aangrenzende terrein van Dijksterhuisstraat 80 t/m 80C waar reclamant zijn opslag heeft. Bij deze oplossing zijn geen laad- en losactiviteiten meer nodig op de openbare weg ter plaatse van het pand Dijksterhuisstraat 57-61. Dit betreffende perceel is eigendom van de verhuurder van de panden van reclamant (reclamant zienswijze 13) en is thans verhuurd aan BMW Renova. Het ligt dus in de macht van deze partijen om deze oplossing uit te werken en daarmee het laden en lossen op de openbare weg sterk te beperken.

Initiatiefnemer spant zich op deze wijze maximaal in om met reclamant en verhuurder tot een passende oplossing te komen.

Geluid

Voor de oprichting van de supermarkt is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor de uitgangspunten en rekenresultaten wordt verwezen naar het akoestisch rapport opgesteld door K+ Adviesgroep, rapportnummer M17 235.403.3.doc, 19 februari 2018. De berekende geluidbelasting is getoetst aan de geluidrichtlijnen uit de VNG-brochure. Op basis van deze brochure wordt geadviseerd het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau te toetsen aan een richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde en 70/65/60 dB(A) voor respectievelijk de dag-, de avond en de nachtperiode voor de maximale piekniveaus. De bedrijfswoning Dijksterhuisstraat 57/59 (waarneempunt 6) is in het akoestisch rapport beschouwd.

Uit het akoestisch rapport blijkt dat:

- de richtwaarde van 45 dB(A) in de avondperiode met 1 dB(A) wordt overschreden;
- de richtwaarde van 70 dB(A) voor het maximale geluidniveau met 8 dB(A) wordt overschreden in de dagperiode t.g.v. het remmen en ontlichten van de vrachtwagens die de supermarkt aandoen.

Wij zijn van mening dat ondanks deze overschrijdingen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en hebben hiertoe de volgende argumenten:

- er is sprake van een zeer beperkte overschrijding van de richtwaarde met 1 dB(A). Deze overschrijding van 1 dB(A) is voor het menselijk oor niet hoorbaar. Bovendien wordt de zuidgevel van de woning al veel zwaarder belast door het omgevingsgeluid van de Ringbaan Oost;
- de overschrijding van de richtwaarde van 70 dB(A) vindt enkel plaats in de dagperiode door het remmen en ontlichten van maximaal 4 vrachtwagens. Op basis van de huidige planologische mogelijkheden is een dergelijke overschrijding ook al mogelijk.
- er is sprake van een voor de bedrijfsvoering onvermijdbare situatie. Zonder het laden en lossen kan de supermarkt niet bevoorrad worden. Een maatregel om de geluidbelasting t.g.v. het remmen en ontlichten te verlagen is het aanbrengen van een scherm. Echter dit stuit op stedenbouwkundige bezwaren. Bovendien komt het piekgeluid t.g.v. het remmen en ontlichten slechts zeer beperkt voor.

Om te garanderen dat de overschrijding van de richtwaarde alleen in de dagperiode kan plaatsvinden, zal de verplichting om in de dagperiode te laden en lossen in de regels geregeld worden.

CONCLUSIE

Zienswijze is deels gegrond (m.b.t. de toegelaten milieu categorie, het borgen van de verkeersmaatregelen en het laden en lossen in de dagperiode en de overgangsbepaling) en overigens ongegrond.

Dit leidt tot de volgende aanpassingen van het plan:

- in Artikel 4.1.1 onder a wordt "3.2" gewijzigd in "3.1":
- artikel 4.2.1. sub b wordt gewijzigd in:
"binnen twaalf maanden na het bedrijfsmatig in exploitatie nemen van gronden en bij de eerste omgevingsvergunning bouwen opgerichte bebouwing voor detailhandel perifeer, voorzover gelegen in dit bestemmingsplan met de bestemming Bedrijf, dient de autohandel op de gronden met de bestemming Gemengd - Grootschalig te zijn beëindigd.
- Aan artikel 4.5.1. wordt het volgende lid toegevoegd
"h. het bedrijfsmatig in exploitatie nemen van gronden en bouwwerken voor supermarkt indien er geen waarschuwingslicht is aangebracht bij de uitrit van de supermarkt en er geen doorzichtige erfafscheiding tussen het perceel Ringbaan Oost 102 A en Dijksterhuisstraat 80/80 C is aangebracht;"
- Aan artikel 4.5.1. wordt het volgende lid toegevoegd
"i. het bedrijfsmatig in exploitatie nemen van gronden voor laden en lossen ten behoeve van een detailhandels- of andere commerciële functie, voor zover dat tussen 19.00 uur en 07.00 uur de volgende dag geschiedt. "

- Aan artikel 20.1 wordt toegevoegd "Onverminderd hetgeen omtrent strijdig gebruik is bepaald in de artikelen 3.5.1 mag"
- Aan artikel 20.2 wordt toegevoegd "Onverminderd hetgeen omtrent strijdig gebruik is bepaald in de artikelen 3.5.1, 4.2.1 en 4.5.1 mag"

ZIENSWIJZE 12: MR. B. Bollen van Next Advocaten NAMENS Handel en Exploitatiemaatschappij Clijsen B.V.

Reclamant is eigenaar van Dijksterhuisstraat 57, 62 en 80 t/m 80 c dat verhuurd is aan het bedrijf Havivank (zie zienswijze 11).

Ongewenste bestemming

Reclamant acht een dergelijke bestemming, de daarmee gepaard gaande uitbreiding een intensivering van de verbouwing ter plaatse en de te verwachten toename van de verkeers- en parkeerdruk, ongewenst.

Verplaatsing garagebedrijf naar Kempenbaan West in strijd met gemeentelijk beleid

De keuze om de BMW-garage te verplaatsen naar de Kempenbaan West is uit ruimtelijke ordeningsoogpunt gezien een opmerkelijke keuze, nu de autoverkoop en garages van dealers zich in Tilburg concentreert op de autoboulevard aan het Kraaiven. Op de autoboulevard aan het Kraaiven is nog voldoende ruimte beschikbaar voor de vestiging van de BMW-garage.

Met dit ontwerp bestemmingsplan wordt afbreuk gedaan aan het beleid van de Gemeente Tilburg om de autodealers te concentreren aan de autoboulevard op het bedrijventerrein het Kraaiven.

Het feit dat de initiatiefnemer vestiging aan de autoboulevard "onwenselijk zou vinden" omdat de afstand tot de BMW-vestiging in Waalwijk te klein zou worden is geen ruimtelijk relevant argument. Daarnaast stelt reclamant zich op het standpunt dat de verplaatsing van de supermarkt naar de Ringbaan Oost en de daarvoor noodzakelijke wijziging van het bestemmingsplan eveneens uit ruimtelijk ordeningsoogpunt onwenselijk is.

Afbreuk aan bedrijventerrein

De keuze om detailhandel op het bedrijventerrein toe te staan doet afbreuk aan het bedrijventerrein zelf en leidt er toe dat ook andere eigenaren van percelen op het bedrijventerrein het verzoek zullen gaan doen om de bedrijfsbestemming te wijzigen in een detailhandelsbestemming. De gemeente zal hieraan, gezien de bereidwilligheid om aan onderhavig bestemmingsplan medewerking te verlenen, ook haar medewerking moeten verlenen. Daarmee zal afbreuk gedaan worden aan het bedrijventerrein.

Verkeersonveilige situatie

De voorziene afwikkeling van het verkeer en het parkeren voor de nieuwe supermarktllocatie zal zorgen voor een ernstige verkeersonveilige situatie aan de Dijksterhuisstraat en zal de doorstroming van de Dijksterhuisstraat ernstig belemmeren. De verkeersintensiteit als gevolg van de supermarkt ten opzichte van de BMW-garage verviervoudigt. De vrachtwagens zullen op de Dijksterhuisstraat moeten manoeuvreren om het perceel en het laaddok op het perceel te kunnen bereiken.

De huurder van reclamant, Havivank, is aan weerszijden van de Dijksterhuisstraat op nummer 61 gevestigd. Er is voorzien dat recht tegenover de in- en uitrit de laad- en losactiviteiten van Havivank plaatsvinden. Er worden aan de overzijde van de in- en uitrit goederen op eigen terrein gestald, die daarna met een heftruck worden verplaatst naar het achterterrein van Havivank aan de zuidzijde (overzijde) van de Dijksterhuisstraat. Dit betekent dat ter plaatse van de in- en uitrit de laad- en losactiviteiten van Havivank plaatsvinden, het verplaatsen van de goederen naar de overzijde van Havivank plaatsvinden, de vrachtwagen die de bevoorrading van de supermarkt moet verzorgen ter plaatse manoeuvreert en daarnaast de bezoekers van de supermarkt het terrein moeten op en afrijden en de verdere verkeersafwikkeling plaatsvindt.

Geen overleg met eigenaar

Er is wel overleg geweest met de firma Havivank, maar er is op geen enkele wijze met reclamant als eigenaresse van het perceel overleg gevoerd, dan wel zijn er oplossingen voorgesteld.

Verkeersmaatregelen geen goede oplossing

Het gebruik van het perceel achter de loodsen Dijksterhuisstraat 80/80 C is geen oplossing, nu er geen manoeuvreerruimte is voor de vrachtwagens van Havivank om dat gedeelte van het perceel te kunnen bereiken.

Het aanbrengen van een waarschuwingslicht lijkt technisch niet uitvoerbaar en kan niet afgedwongen worden. Maar geeft wel aan dat de situatie onwenselijk is. Het plaatsen van een doorzichtige afscheiding is niet afdwingbaar.

Het verbreden van de bestaande kruismarkering wordt toegejuicht maar lost het probleem niet op.

De Dijksterhuisstraat en de Lovense Kanaaldijk of de Enschtsestraat hebben onvoldoende capaciteit hebben om het extra verkeer van en naar de supermarkt af te kunnen voeren.

STANDPUNT GEMEENTE

Ongewenste bestemming

Dit bestemmingsplan wijzigt de bestemming voor het perceel Ringbaan Oost 102a in die zin dat de aanduiding Detailhandel perifeer komt te vervallen en hiervoor in de plaats de aanduiding supermarkt wordt opgenomen. Ten behoeve van deze wijziging zijn onderzoeken uitgevoerd en hieruit blijkt onder andere dat de parkeerbehoefte op eigen terrein kan worden opgelost en dat de omliggende wegen voldoende capaciteit hebben om de verkeersgeneratie als gevolg van de supermarkt op te vangen.

Verplaatsing garagebedrijf naar Kempenbaan West in strijd met gemeentelijk beleid en ruimtelijk niet gemotiveerd
Op 18 april 2016 heeft de gemeenteraad in het kader van Aanvulling Detailhandelsvisie: Perifere en Grootschalige Detailhandel (PDV/GDV) besloten om

"b. Verplaatsing van Renova naar Kempenbaan mogelijk maken om hiermee ruimte te maken voor verplaatsing van Aldi en het realiseren van woningen op de huidige locatie van Aldi aan de Spoordijk;"

De verplaatsing van het garagebedrijf is derhalve niet in strijd met het gemeentelijk beleid.

Verplaatsing supermarkt naar Ringbaan Oost is onwenselijk, doet afbreuk aan bedrijventerrein en zal tot meer van dergelijke verzoeken leiden.

De beoogde vestiging van een supermarkt aan de Ringbaan Oost is bedoeld om de verplaatsing van een bestaande supermarkt te faciliteren. Op deze wijze kan een onwenselijke situatie van de te kleine supermarkt op een matig bereikbare locatie aan de Spoordijk worden opgeheven en vervangen door woningen, hetgeen beter past op de locatie aan de Spoordijk. Op een planologisch passende locatie aan de Ringbaan Oost kan een supermarkt worden gerealiseerd die voldoet aan de behoefte en waarmee de verzorgingsfunctie in boodschappen in dit deel van Tilburg ook voor de toekomst op peil blijft. Omdat de beoogde ontwikkeling aan de Ringbaan Oost uitsluitend bedoeld is om een problematische situatie elders op te lossen, kan de gemeente aan dit specifieke geval medewerking verlenen. Omdat het een opzichzelfstaand geval betreft, gaat er geen precedentwerking van uit en hoeft er niet gevreesd te worden voor een toename van reguliere detailhandelsbestemmingen op het bedrijventerrein.

Op het perceel Ringbaan Oost 102A is op grond van het huidige bestemmingsplan al perifere detailhandel toegestaan. Onderzocht zijn de gevolgen van de komst van de supermarkt op de omgeving. Nergens blijkt uit dat de komst nadelig is voor het omliggende bedrijventerrein. Nieuwe verzoeken zullen op hun merites beoordeeld worden. Echter de bijzonderheid hier is dat door de koppeling van het opheffen van een supermarkt op een minder geschikte locatie er op 3 plaatsen in de stad een positieve ontwikkeling ontstaat.

Verkeersonveilige situatie

Zie reactie onder zienswijze 11.

Geen overleg met eigenaar

Op 10 oktober 2017 is er een informatieavond voor de omgeving georganiseerd. Om de omwonenden op een gelijkwaardige manier te bereiken is door initiatiefnemer een schriftelijke uitnodiging persoonlijk bezorgd op de verschillende adressen aan de Dijksterhuisstraat en Ringbaan. Daarnaast heeft de initiatiefnemer in 2015 al gesprekken met reclamant gevoerd over de bedoelde ontwikkeling is gesproken over eventuele verwerving van aangrenzende eigendommen van Reclamant. Eén en ander heeft echter niet tot een overeenkomst kunnen leiden. Met de gebruiker van het pand Dijksterhuisstraat 57, 62 en 80 t/m 80 c zijn er gesprekken gaande over de zienswijze en wordt er gewerkt naar passende oplossingen.

De opgenomen verkeersmaatregelen zijn geen goede oplossing

Zie reactie onder zienswijze 11.

CONCLUSIE

Zienswijze is deels gegrond en overigens ongegrond. Zie conclusie bij zienswijze 11.

ZIENSWIJZE 13: MR. W.J. BOSMA EN S.T.J. OLIEROOK VAN VAN DER FELTZ ADVOCATEN NAMENS KANAALKWARTIER ONTWIKKELING B.V. (a) EN STICHTING PVF ZAKELIJKE HYPOTHEKENFONDS (b)

Reclamant sub (a) heeft braakliggende percelen nabij Ringbaan Oost 102a in eigendom en reclamant (b) heeft daarop een recht van hypotheek gevestigd.

Eerder geen medewerking van de gemeente gehad

Over de ontwikkelingsmogelijkheden van deze (braakliggende) percelen is al lange tijd met de gemeente overleg gevoerd en hiervoor zijn verschillende initiatieven ontplooid. Daarbij is ook de mogelijke komst van een supermarkt op deze percelen aan de orde gesteld. Het steekt dat de gemeente er nu voor kiest om de komst van een supermarkt in de directe omgeving toe te staan, terwijl de gemeente dit voor wat betreft de percelen van reclamanten eerder steeds heeft geweigerd. Reclamanten krijgen de indruk dat hier met twee maten wordt gemeten en achten dit in strijd met het gelijkheidsbeginsel.

Gebrek ter inzage legging

In de toelichting wordt verwezen naar verschillende stukken waarin zou worden onderbouwd waarom het college de komst van een supermarkt aan de Ringbaan-Oost (nu plotseling) acceptabel vindt (o.a. besluiten van juni 2014 en november 2016), maar daargelaten dat niet het college maar de raad hierover een oordeel zal moeten vormen, zijn deze stukken niet ter visie gelegd zodat deze onderbouwing niet is te controleren.

Geen overleg

Met reclamanten is geen overleg gevoerd, laat staan dat zij hiervoor zijn uitgenodigd.

Onduidelijkheid omvang en situering supermarktfunctie

Reclamanten stellen dat het aantal bestaande en toe te voegen m2 bedrijfsvloeroppervlak (bvo) aan supermarktfunctie niet eenduidig is beschreven. In de toelichting wordt gesproken over een supermarkt van circa 1.468 m2. In de ruimtelijke onderbouwing over 1.366 m2 bvo. In de Effecten studie staat 1.285m2 bvo. Voorts stellen reclamanten dat burgemeester en wethouders met de in artikel 16.2 gegeven bevoegdheid om de aanduidingen te wijzigen in een andere aanduiding, overige aanduidingen kunnen worden gewijzigd in de aanduiding 'supermarkt'. Daarmee is de toelichting incoherent wat betreft het aantal bestaande en toe te voegen m2 bedrijfsvloeroppervlak aan supermarktfunctie.

Laddertoets

In de plantoelichting ontbreekt de uitkomst en de beoordeling van de Laddertoets.

Voorwaardelijke verplichting beëindiging supermarkt niet juist

De gronden op de locatie Spoordijk krijgen de bestemming "Wonen". Ingevolge de planregels (art. 10) is hier inderdaad geen supermarkt (meer) toegestaan. Op grond van het overgangsrecht (art. 20.2, lid 1) mag het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, wel worden voortgezet.

Reclamanten stellen dat op deze wijze niet op afdoende wijze in het bestemmingsplan wordt voorzien dat de beoogde supermarkt pas zal (kunnen) worden geëxploiteerd als de exploitatie van de te verplaatsen supermarkt definitief is beëindigd.

Milieuhinder bedrijven

Binnen de functie "Gemengd - Grootschalig", zoals deze op de gronden van de locatie Ringbaan-Oost moet gaan gelden, zijn naast een supermarkt ook (onder meer) bedrijven tot milieucategorie 3.2 toegestaan. Reclamanten menen dus dat de milieuhinder als gevolg van de maximale invulling van het voorliggende plan niet afdoende is onderzocht.

Parkeren en toename verkeersdruk

De parkeerregeling voldoet niet aan de eisen die artikel 3.2, lid 2, onder a, van het Bro. Daarbij vrezen reclamanten voor grote toename van de verkeers- en parkeerdruk in de omgeving. De verkeersintensiteit zal door de komst van de supermarkt ten opzichte van de huidige situatie sterk stijgen. Daarbij geldt dat er voor de vrachtwagens te

weinig ruimte is om te kunnen manoeuvreren. De doorstroming zal sterk worden belemmerd waarbij het risico op een verkeersonveilige situatie ontstaat. Niet is onderzocht en onderbouwd dat de voorgestelde maatregelen tot een wel aanvaardbare situatie leiden. Er blijkt ook niet of onderzoek is gedaan naar de verdere mogelijke gevolgen van het nemen van genoemde maatregelen, o.a. voor wat betreft hinder en overlast voor de omgeving.

Verplaatsing garagebedrijf naar Kempenbaan West

Onduidelijk is welke ruimtelijk relevante motieven er toe hebben geleid dat gekozen is voor de locatie aan de Kempenbaan West als nieuwe locatie voor het garagebedrijf.

De voorwaardelijke verplichting voor dit plandeel regelt niet wat wordt beoogd en kan bovendien leiden tot een ander doel dan het doel dat met het bestemmingsplan wordt nagestreefd.

Woningen Spoordijk

Reclamanten menen dat de planregeling niet voldoet aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden zoals die zijn geformuleerd in het collegebesluit van 1 november 2016.

Daarnaast is ten onrechte geen laddertoets uitgevoerd voor de te realiseren woningen. Nu geen laddertoets is uitgevoerd, is niet aangetoond dat er sprake is van een actuele regionale behoefte.

Onderbouwing bestemmingen schiet tekort

De onderzoeken die aan dit ontwerpplan ten grondslag liggen, bevatten veel open eindjes (onder andere, maar niet uitsluitend, voor wat betreft flora en fauna, bodem en externe veiligheid), terwijl een groot aantal conclusies en aanbevelingen die uit deze onderzoeken voortvloeien niet in het plan zijn opgenomen, zonder dat daarvoor een verklaring wordt gegeven (onder andere, maar niet uitsluitend, voor wat betreft flora en fauna en water), of wel in het plan zijn opgenomen maar afhankelijk zijn gesteld van nadere besluitvorming, hetgeen niet is toegestaan, dan wel om andere reden niet juist naar het plan zijn vertaald.

Kostenverhaal/exploitatieplan

De raad wenst om een bepaalde fasering of koppeling aan te brengen in de ontwikkeling. Desondanks wordt in de stukken opgemerkt dat géén exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld, omdat het verhaal van kosten anderszins verzekerd is en/of het bepalen van een tijdvak of fasering en het stellen van eisen en regels als bedoeld in artikel 6.13, lid 2, Wro niet noodzakelijk is. Deze conclusie is niet juist. Zo is niet duidelijk of voor alle gemeentelijke kosten in verband met de ontwikkelingen waarin het onderhavige plan voorziet, privaatrechtelijke afspraken zijn gemaakt. In dit kader wijzen wij er bijvoorbeeld op dat uit de stukken blijkt dat er verschillende maatregelen worden getroffen in een poging om enige aanvaardbare vorm van verkeersafwikkeling ter plaatse mogelijk te laten zijn, waarvan één van deze maatregelen door de gemeente Tilburg zal worden gerealiseerd. Dit impliceert dat de gemeente Tilburg hiervoor ook de kosten voor haar rekening neemt, zodat het gemeentelijk kostenverhaal niet volledig anderszins is verzekerd.

STANDPUNT GEMEENTE

Eerder geen medewerking van de gemeente gehad

Het is correct dat er voor de percelen van reclamanten sinds 2013 diverse malen verzocht is om medewerking aan plannen met functies die niet passen in de geldende bestemming. Deze plannen hadden vooral betrekking op het realiseren van woningbouw, soms in combinatie met bedrijvigheid. Aan deze plannen is geen medewerking verleend omdat woningbouw, met of zonder bedrijvigheid, in dit deel van de Kanaalzone beleidsmatig en programmatisch niet wenselijk is. In de Omgevingsvisie Tilburg 2040 (vastgesteld door de Raad in september 2015) is aangegeven dat de Kanaalzone in basis niet meer in aanmerking komt voor algemene woningbouw, tenzij het gaat om bedrijfswoningen. In de Toekomstperspectief voor de Kanaalzone is dit standpunt uit de Omgevingsvisie onderstreept.

Als bedrijventerrein heeft de Kanaalzone een belangrijke betekenis voor de stad, met name voor de werkgelegenheid. Tilburg heeft een tekort aan ruimte voor bedrijven en de Kanaalzone biedt, vanwege haar stedelijke ligging, een kans voor werkfuncties die een sterke binding hebben met de stad of die bijdragen aan meer stedelijke bedrijvigheid, creativiteit en innovatie.

Daarnaast is er een groot aantal bedrijven gevestigd die de gemeente niet wil belemmeren in hun huidige en toekomstige bedrijfsvoering. Wonen in permanente vorm c.q. grootschalige woningbouw- ontwikkelingen zouden daarvoor in het overgrote deel van de Kanaalzone een bedreiging voor die bedrijven kunnen betekenen. De

gemeente ziet daarom slechts op een enkele locatie mogelijkheden voor woningbouw. Onderhavige locatie behoort niet tot deze uitzonderingsgevallen.

Een namens reclamanten eerder ingediend plan met kleinschalige bedrijfsunits met werkplaatsen, productie en logistiek past wel prima binnen de uitgangspunten.

Het verschil tussen deze verzoeken en het verzoek van Renova voor vestiging van een supermarkt op de locatie Ringbaan Oost 102a is tevens dat op het perceel Ringbaan Oost 102a al een vorm van detailhandel plaatsvindt en dat er ter plaatse van de Spoordijk sprake is van een verplaatsing doordat op die locatie de detailhandelsfunctie vervalt.

Geen overleg

Op 10 oktober 2017 is er een informatieavond voor de omgeving georganiseerd. Om de omwonenden op een gelijkwaardige manier te bereiken is door initiatiefnemer een schriftelijke uitnodiging persoonlijk bezorgd op de verschillende adressen aan de Dijksterhuisstraat.

De belangen van reclamant zijn niet geschaad omdat hij kennis heeft genomen van het ontwerp bestemmingsplan gelet op de ingediende zienswijze.

Onduidelijkheid omvang en situering supermarktfunctie

Het is juist dat er in de stukken verschillende m² voor de oppervlakte van de supermarkt worden genoemd. In de toelichting wordt gesproken over een supermarkt van circa 1.466 m², in de ruimtelijke onderbouwing van 1.366 m², en in de effectenstudie van 1.285.

Het juiste aantal m², dat ook vergund wordt in de, met dit bestemmingsplan gecoördineerde, omgevingsvergunning is 1.366 m².

In de toelichting wordt aan het genoemde aantal m² geen consequenties verbonden. Het is om een orde van grootte aan te geven. In de effectenstudie wordt berekend wat de netto toename van de supermarkt betekent. De netto toename is daarom niet 1.285 m² - 1.094 m² circa 200 m² zoals in de effectenstudie staat maar 1.366 - 1.094 = 272 m². Dit verschil van 72 m² heeft geen gevolgen voor de conclusies uit de effectenstudie.

Het aantal in de toelichting zal worden aangepast.

De gehele deellocatie Ringbaan Oost voorziet met de bestemming 'Gemengd-grootschalig' en de functieaanduiding 'supermarkt' in de bestemming supermarkt. Ter plaatse zijn geen uitbreidingsmogelijkheden. De in artikel 16.2 beschreven wijzigingsbevoegdheid sluit wijziging van de deellocatie Spoordijk tot de functie/aanduiding 'supermarkt' uit, aangezien in artikel 10 geen aanduiding is opgenomen. Wijziging van de deellocatie Kempenbaan West tot 'supermarkt', is met artikel 16.2, onder b, expliciet uitgesloten.

Laddertoets

De laddertoets is opgenomen in de notitie Tilburg, Effectenstudie en Ladder voor Duurzame Verstedelijking De Raket, die als bijlage aan de toelichting is toegevoegd. De conclusie van de laddertoets is dat er m.b.t. de verplaatsing van het automotivebedrijf geen sprake is van de toevoeging van een extra locatie PDV. Het huidige automotivebedrijf voorziet in een behoefte dus het nieuwe automotivebedrijf ook. De verplaatsing en nieuwbouw sluiten aan op de ontwikkeling in de gehele automobielbranche, waarbij sprake is van schaalvergroting en samengaan van dealers. De nieuwe locatie is gelegen in bestaand stedelijk gebied, alternatieve locaties zijn onderzocht en voldoen niet. Hiermee wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Voor wat betreft de supermarkt is in de genoemde notitie geconcludeerd dat met de vestiging van Aldi aan de Ringbaan Oost een versterking van het aanbod in het verzorgingsgebied wordt bereikt, zonder dat hierbij een extra supermarkt wordt toegevoegd. Uit het onderzoek is gebleken dat er nog uitbreiding van de m² winkelvloeroppervlakte mogelijk is. De beperkte uitbreiding van de supermarkt met 272 m² kan daarom binnen de marktruimte opgevangen worden. Verder is er sprake van een kwalitatieve uitbreiding. De moderne maat van de te verplaatsen supermarkt heeft toekomstperspectief voor de ondernemer en zijn klanten. Dit betekent dat de consumentenverzorging op de middellange termijn wordt geborgd en voor de supermarktllocatie verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Dat dit gepaard gaat met enige toevoeging van m²'s hoort bij de huisvestingseisen van supermarktondernemers die voort komen uit de consumentenwensen van een compleet aanbod.

De nieuwe locatie van de supermarkt ligt in bestaand stedelijk gebied. Hiermee wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Voor wat betreft de woningen geldt dat de gemeente Tilburg samen met zeven andere gemeenten deel uitmaakt van de regio Hart-van-Brabant. In deze regio maken de gemeenten jaarlijks in het "Regionaal Ruimtelijk Overleg" / RRO samen met de provincie Noord-Brabant afspraken over de kwantitatieve woningbouwopgave, dit voor een voortschrijdende tienjaarsperiode. Basis hiervoor vormt de periodiek door de provincie uitgebrachte bevolkings- en woningbehoefteprognose, waarvan de recentste dateert uit 2014.

In de planperiode 2016-2026 bedraagt de bouwopgave voor Tilburg ruim 9.700 woningen. Hiermee wordt voorzien in de natuurlijke aanwas en de huishoudenverdunding van de gemeente, plus in de migratie afkomstig uit de regio (en daarbuiten). Wanneer en waar nodig worden er regionaal ook kwalitatieve afspraken gemaakt, getuige de afspraak waarbij Tilburg van de eigen opgave 730 woningen beschikbaar stelt aan een drietal buurgemeenten ter verwezenlijking van hun programmadoelen tot 2020.

Zeker tot omstreeks 2030 behelst de gemeentelijke woningbouwopgave gemiddeld zo'n 1.000 woningen per jaar, dit gecorrigeerd voor circa 200 w/jr. sloop.

Voor woningen zet de gemeente in op de realisatie van kwalitatieve opgaven, waaronder het toevoegen van meer grondgebonden woningen. De locatie bevindt zich in de buurt Armhoefse Akkers. Armhoefse Akkers is een gewilde buurt met voornamelijk grondgebonden woningen. Typerend aan de wijk is het rustige, gemoedelijke, hoogwaardige karakter. Dit rustige woonmilieu, met grondgebonden woningen die vooral gericht zijn op gezinnen en tweepersoonshuishoudens, wil de gemeente hier behouden en voorziet in een kwalitatieve behoefte. Hiermee is de regionale behoefte aangetoond en wordt voldaan aan de Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6. Bro).

De toelichting zal aangevuld worden met deze onderbouwing van de behoefte.

Voorwaardelijke verplichting beëindiging supermarkt niet juist

Gegeven de investeringen, de ontwikkel-, bouw- en opleverings- en testperiode die met de (her)vestiging van het garagebedrijf en de supermarkt gepaard gaan is met initiatiefnemer overeengekomen dat binnen een termijn van twaalf maanden na opening van het garagebedrijf op de locatie Kempenbaan West het garagebedrijf aan de Ringbaan Oost moet zijn beëindigd, met bijbehorende sloop van de gebouwen op die deellocatie respectievelijk dat binnen een termijn van twaalf maanden na opening van de supermarkt op de locatie Ringbaan Oost de supermarkt aan de Spoordijk niet meer in gebruik mag zijn. Een dergelijke termijn is passend te achten om de eerste onzekere periode van testen en ingebruiknemen flexibel in te vullen. Tegelijkertijd is het, gelet op de daarmee gepaard gaande investeringen niet denkbaar dat een andere partij gedurende deze beperkte tijd ter plaatse een garagebedrijf of supermarkt zal vestigen. De sloop van de gebouwen aan de Spoordijk wordt bij de herontwikkeling meegenomen.

Publiekrechtelijk is dit verankerd met de artikelen 3.5.1, 4.2.1 en 4.5.1 en 20. Daarnaast is deze verplichting privaatrechtelijk met de initiatiefnemer verankerd in de anterieure overeenkomst. Bij het niet-nakomen van deze verplichting treedt een boeteclausule in werking. In deze overeenkomst is ook voorzien in met termijnen opgenomen verplichtingen om ontvankelijke bouwvoorvragen voor elke deellocatie in te dienen en na vergunningverlening de locatie in gebruik te nemen. Ook deze verplichtingen is verzekerd met een boeteclausule. De gemeente heeft met deze kaders op afdoende wijze geborgd dat de beoogde supermarkt zal worden geëxploiteerd, en dat binnen afzienbare tijd (maximaal twaalf maanden) de huidige supermarkt buiten gebruik wordt gesteld en niet meer als zodanig in gebruik zal worden genomen.

Reclamanten hebben terecht opgemerkt dat met het overgangsrecht (artikel 20.2) de beëindiging van het gebruik niet goed is geborgd. Dit zal worden aangepast. Zie reactie hiervoor onder zienswijze 11.

Milieuhinder bedrijven

Zie reactie hiervoor onder zienswijze 11.

Parkeren en toename verkeersdruk

In het bestemmingsplan wordt verwezen naar de parkeernormen 2017. Voor een supermarkt geldt een parkeernorm van 4,4 per 100m² bvo. Met het realiseren van 64 parkeerplaatsen voldoet het plan aan de vastgestelde parkeernormen.

Voor en reactie op de toename van verkeersdruk wordt verwezen naar het standpunt bij zienswijze 11.

Verplaatsing garagebedrijf naar Kempenbaan West

De ruimtelijke motieven voor verplaatsing van het garagebedrijf naar de Kempenbaan West zijn in de toelichting en in de van de toelichting onderdeel uitmakende ruimtelijke onderbouwingen beschreven. De ruimtelijke motieven zijn dat het automotivebedrijf op de huidige locatie geen duurzame toekomst heeft en er dus leegstand en verloederding dreigt. Dit is slecht voor het woon-, leef- en ondernemersklimaat op de huidige locaties. Vervolgens is binnen bestaand stedelijk gebied een alternatieve locatie gezocht die wel toekomstbestendig is. Gelet op de eisen die gesteld worden aan het bedrijf, zoals ligging nabij een snelweg en goede zichtbaarheid van dit merk is gekozen voor de locatie Kempenbaan West.

Woningen Spoordijk

De volgende stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn gesteld:

- Grondgebonden woningen, georiënteerd naar het openbaar gebied (Spoordijk, Doornbossestraat), die goed aansluiten bij het karakter van de wijk met aandacht voor het creëren van groene ruimte (privé of collectief);
- Bouwhoogte maximaal 11 meter;
- Indicatief maximaal circa 15 woningen, specifiek te bepalen op basis van een concreet voorstel.

Deze voorwaarden zijn vertaald in het bestemmingsplan. Het bouwvlak ligt aan de Spoordijk en de Doornbossestraat. Er is een binnengebied dat de bestemming wonen heeft en de aanduiding parkeren. In de regels is bepaald dat er alleen grondgebonden woningen mogen worden gebouwd, met een maximum van 15. De maximale bouwhoogte is bepaald op 11 meter. Dit is gebeurd omdat door de huidige bouwkundige eisen de verdiepingshoogte groter is en er een dikkere isolatielaag wordt aangebracht waardoor een woning van 2 lagen met kap bijvoorbeeld de maximale hoogte net boven de 10 meter uit komt. Binnen een bouwhoogte van 11 meter kan een woning van maximaal 3 lagen gebouwd worden.

Onderbouwing bestemmingen schiet tekort

Reclamant maakt niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt. De onderzoeken zijn uitgevoerd en op grond van de onderzoeken kan geconcludeerd worden dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is.

Kostenverhaal/exploitatieplan

Er is een overeenkomst gesloten met de initiatiefnemer. De reclamant had kennis kunnen nemen van de overeenkomst. Op 7 mei 2018 is bekendgemaakt dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Tilburg op 24 april 2018 een overeenkomst heeft gesloten met Altil B.V.. Het gaat om een overeenkomst over grondexploitatie, als bedoeld in artikel 6.24 Wro. Een zakelijke beschrijving van de inhoud van de overeenkomst heeft vanaf maandag 14 mei 2018 gedurende een periode van zes weken voor iedereen ter inzage gelegen.

Doordat de ontwikkeling in handen is van één initiatiefnemer en door de in het bestemmingsplan en de in de anterieure overeenkomst opgenomen fasering van de uitvoering van werken, werkzaamheden, en bouwplannen, is wat betreft het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid onder c, sub 4 of sub 5 Wro niet noodzakelijk.

Het verhaal van de grondexploitatiekosten is met de anterieure overeenkomst eveneens genoegzaam contractueel verzekerd. In de plantoelichting staat dat er geen belemmeringen zijn aangaande de financiële uitvoerbaarheid. De in het plan mogelijk gemaakte ontwikkeling en de plankosten komen voor rekening van de initiatiefnemer. Er is een anterieure overeenkomst gesloten tussen de initiatiefnemer en de gemeente waarin in kostenverhaal is voorzien. Daarmee is geborgd dat het plan kan worden uitgevoerd binnen de planperiode van in beginsel tien jaar en is een exploitatieplan niet noodzakelijk.

CONCLUSIE

De zienswijze is deels gegrond en deels ongegrond. De toelichting zal nog aangevuld met de conclusies ten aanzien van de behoefte en de ladder. Verder zal de voorwaardelijke verplichting aangepast worden en het overgangsrecht (zie conclusie bij zienswijze 11)

Bijlagen:

- situatietekening en impressies locatie Kempenbaan-West
- situatie en impressie Ringbaan-Oost
- bezonningsstudie