

VERSLAG BURGERPARTICIPATIE

PLANNEN REESHOF CAMPENHOEF (KRONENBERGSTRAAT)

Versie: 03-08-2017

INHOUD

Inleiding.....	3
Reacties en antwoorden	4

INLEIDING

De gemeente Tilburg is in 2015 met de woningbouwcorporaties een Convenant Wonen aangegaan. Vanwege de dringende behoefte aan betaalbaar wonen in de gemeente Tilburg is de gezamenlijke doelstelling geformuleerd om in de periode 2015-2020 800 nieuwbouw woningen te realiseren in het betaalbare segment (met maximale huurprijzen onder de 2^e aftoppingsgrens). Vanuit de gemeente zijn diverse locaties in beeld gebracht om deze opgave te gaan realiseren, waaronder de locatie Reeshof Campenhoef, Kronenbergstraat. Voor deze locatie wordt een bestemmingsplan voorbereid om 78 (gestapelde) betaalbare huurwoningen te kunnen bouwen.

In het kader van burgerparticipatie zijn gesprekken gevoerd met verschillende partijen in het gebied, zoals de voetbalvereniging, de wijkraad en enkele omwonenden. Daarnaast is op 22 mei 2017 een inloopbijeenkomst in de buurt georganiseerd om de omwonenden uitleg te geven over het stedenbouwkundig plan maar ook om informatie op te halen vanuit de omgeving hoe het plan eventueel verbeterd zou kunnen worden. Hierbij zijn ongeveer 50 bewoners aanwezig geweest en hebben verschillende mensen een reactieformulier ingevuld. De gemeente Tilburg heeft deze reacties verwerkt in dit verslag van de burgerparticipatie, en een antwoord geformuleerd op deze reacties.

Op 10 juli 2017 is een tweede bewonersavond georganiseerd waarbij ingegaan is op de belangrijkste reacties op het plan en de overwegingen om reacties wel of niet te verwerken. Op deze avond waren ook ongeveer 50 personen aanwezig.

GESPREKKEN STAKEHOLDERS

Op dinsdag 16 mei hebben er gespreken plaatsgevonden met diverse stakeholders. Hieronder een korte verslaglegging van de gesprekken.

SV REESHOF

De algehele eerste indruk van het plan vanuit SV Reeshof is positief. De volgende onderwerpen worden specifiek besproken en/of bevestigd:

- Lichthinder van de sportvelden op de woningen. De nieuwe bewoners kunnen hinder ondervinden van de veldverlichting van SV de Reeshof. Dit kan leiden tot klachten en/of frustratie tussen de nieuwe bewoners en de vereniging.

Antwoord: met de afstand van de nieuwe bebouwing ten opzichte van de bestaande sportvelden is rekening gehouden met de richtlijnen uit de VNG- brochure Bedrijven en Milieuzonering. Deze richtlijnen zijn opgesteld in het kader van een goede ruimtelijke ordening en voorzien in het voorkomen van onder andere geluids- en lichthinder. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen kan dit gerealiseerd worden. Voor veldsporten met verlichting dient een afstand van 50 meter in acht genomen te worden. Deze afstand wordt gerespecteerd zoals we hieronder kunnen zien:



- Naast licht wordt er natuurlijk ook geluid geproduceerd op sportvelden. Maar gezien de appartementen naast het spoor gerealiseerd gaan worden, gaan wij ervan uit dat geluid toch al een belangrijk aandachtspunt is.

Antwoord: zie beantwoording vorige reactie.

- De ontwikkeling zorgt ervoor dat eventuele uitbreiding van de vereniging richting deze kant op slot wordt gezet. Uitbreiding/fusie Gudok blijkt ook lastig. Er zijn op het moment echter geen concrete uitbreidingsplannen.

Antwoord: het klopt dat met de realisatie van dit plan geen uitbreiding meer mogelijk is aan deze zijde voor de voetbalclub. Deze gronden zijn echter niet 'gereserveerd' voor de voetbalclub, er ligt een andere bestemming op (gemengde doeleinden en geen Sport). Bovendien zijn er geen concrete uitbreidingsplannen vanuit de voetbalclub kenbaar gemaakt bij de gemeente.

- Aantal bouwlagen?

Antwoord: het aantal bouwlagen is 4 (3 verdiepingen). Dus geen 5 zoals in de bewonersbrief staat. Wel komt er bovenop de 4e laag een 'puntdakje'. Al met al blijft het bouwplan onder de 15 meter.

WIJKRAAD

De algehele eerste indruk van het plan vanuit de Wijkraad is positief. De volgende onderwerpen worden specifiek besproken en/of bevestigd:

- Vragen over de geluidseffecten vanaf het spoor op de woningen achter de Kronenbergstraat. Vrees voor 'tunnelgeluid' tussen de twee woongebouwen en daardoor extra geluidsbelasting op de bestaande woningen daar.
Antwoord: Door positionering en ruime afstand tussen de twee woongebouwen is er geen sprake van te verwachten tunnelgeluid.
- Bestaande waterreservoir/sloot. Wat is de functie van deze sloot. Als deze weggehaald wordt, is er dan direct gevaar/overlast te verwachten voor de woningen aan de zuidkant van het spoor? Hoe gaat de gemeente hiermee om?
Antwoord: bestaande "waterreservoir" betreft een regenwaterberging voor bestaand verhard oppervlak. Dit is te vergelijken met alle andere natte waterbergingen binnen Reeshof Campenhoef. Deze waterberging dient op een andere locatie terug te komen omdat het plan over de bestaande locatie van deze sloot valt. In de inrichting van het plan zal dit worden ingepast. Er is daardoor geen toename van overlastrisico te verwachten.
- Calamiteitenplan: is nagedacht over een plan bij calamiteiten op het spoor?
Antwoord: Dit is inderdaad het geval. Zo is er bijvoorbeeld nagedacht over de situering van de gebouwen ten opzichte van het spoor, bereikbaarheid van de locatie en over maatregelen aan het gebouw voor het geval zich een incident voordoet op het spoor. De gemeente toetst het plan aan het eigen Externe Veiligheidsbeleid. Hiervoor wordt in een vroeg stadium in overleg gegaan met de veiligheidsregio en de brandweer om de uitgangspunten hiervoor mee te nemen in het plan. De externe veiligheidsparagraaf is toegevoegd bij het bestemmingsplan
- Groenvoorziening/beheer: wat wordt het onderhoudsniveau? En indien C, hoe voorkomen we dat het een 'gribusbende' wordt?
Antwoord: Het betreft hier onderhoudsniveau C. Met deze wetenschap wordt rekening gehouden in het ontwerp van de openbare ruimte.
- Toewijzing: Hoe geschiedt de toewijzing?
Antwoord: De toewijzing van de woningen geschiedt door inschrijving via WoningInZicht. Aan de uiteindelijke toewijzing van de woningen ligt een inkomenstoets ten grondslag om te waarborgen dat de woningen 'passend' worden toegewezen.

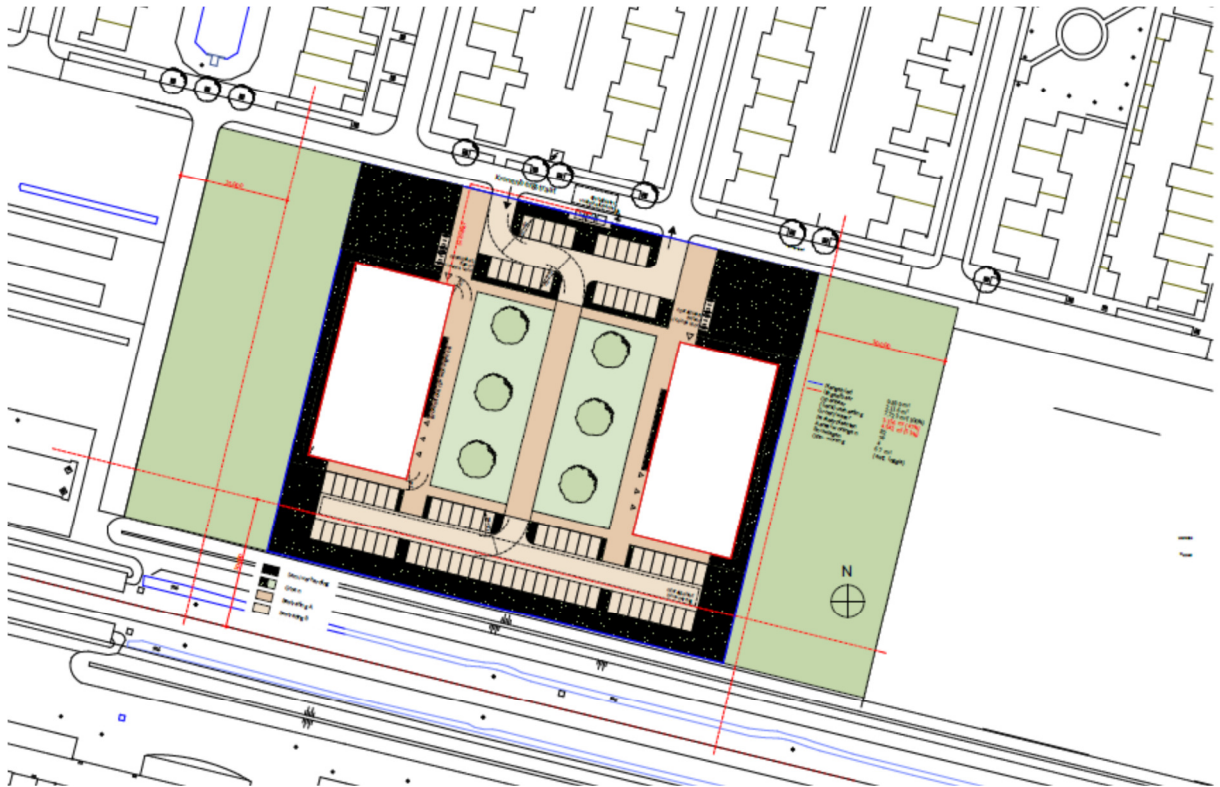
ONDERNEMERSVERENIGING

De volgende onderwerpen worden specifiek besproken en/of bevestigd:

- Grote zorgen over effecten van het plan t.a.v. parkeren en met name verkeersafwikkeling. Als het gehele ondernemersplein ingevuld zou zijn (er is nu relatief veel leegstand), dan zouden de huidige parkeerstroken langs het spoor (Klarenbeekstraat) niet voldoende capaciteit bieden in de bestaande situatie. Men gelooft niet in de norm van 1,0 voor deze woningen en verwacht dat de parkeeroverlast wordt verergerd. Dit wordt mede ingegeven door de toekomstige ontwikkelingen aan de zuidkant (Koolhoven). Hoe wordt dit plan straks afgewikkeld? Komt dit ook allemaal door de wijk? Door dit plan ontstaat er extra druk qua verkeersafwikkeling op de bestaande wijk. In de huidige opzet zal het verkeer van het plan afgewikkeld worden door de Keizersveerlaan en de Kerkdrielstraat. Deze straten zijn daarvoor niet geschikt dus dit gaat tot problemen leiden. Het beste zou zijn; afwikkeling via de kasterenlaan, maar het is niet bepaald natuurlijk gedrag om deze route te nemen.
Antwoord: Parkeren: Het huidige parkeerbeleid van Tilburg heeft alleen parkeernormen welke gekoppeld zijn aan de afmeting van een woning. In de praktijk is het autobezit en -gebruik ook afhankelijk van de doelgroep. Het type woningen wat hier wordt gebouwd is sociale woningbouw. Aan de toewijzing van de woningen ligt een inkomenstoets ten grondslag. De doelgroep heeft een lager autobezit als bij duurdere

woningen. Voor dit woningtype wordt uitgegaan van 1 parkeerplaats per woning, wat goed aansluit bij de richtlijnen die het CROW hanteert voor dit type woningen. Een onafhankelijk onderzoek door GroenLicht verkeersadviezen naar 6 wooncomplexen met sociale woningbouw en 3 buurten met sociale woningbouw levert op dat de parkeervraag op piekmomenten bij de complexen maximaal 0,7 auto's per woning bedraagt. Dat zijn bewoners en bezoekers samen. Met een norm van 1 per woning bij dit complex wordt dus ruim aan de te verwachten parkeervraag tegemoet gekomen. Het nieuwe parkeerbeleid van de gemeente Tilburg zal ook voorzien in een aparte norm voor sociale woningbouw. Hoewel de bijbehorende norm nog niet is vastgesteld, zal deze weinig of niet afwijken van de hier gehanteerde 1 parkeerplaats per woning. Hiermee kan het plan in zijn eigen parkeerbehoefte op eigen terrein voorzien waardoor geen parkeeroverlast naar de omgeving te verwachten is.

Verkeersontsluiting:



De ontwikkeling wordt volgens ons voorstel via de Kronenbergstraat ontsloten met twee aansluitingen. Ingevolge de inspraakreacties, waarin een aantal bewoners pleit voor ontsluiting via de (zuid)westkant (via Klarenbeekstraat/Ketelhavenstraat) is een heroverweging gemaakt van de ontsluitingsvarianten welke is gepresenteerd tijdens de bewonersavond op 10 juli 2017. Verkeerstechnisch zijn beide varianten mogelijk. Echter, er spelen een aantal overwegingen waarom wij kiezen voor ontsluiting via de Kronenbergstraat.

Toename verkeer relatief beperkt

Voor de omliggende straten vormt de gekozen ontsluiting via de Kronenbergstraat verkeerskundig geen probleem, de toename van verkeersbewegingen is (zelfs in het worst case scenario) relatief beperkt en de straten kunnen de toename aan (zie voorts antwoord p. 10 bij reactie 3).

Adressering

Het woonproject krijgt zijn adressering aan de Kronenbergstraat. De entrees zijn gesitueerd aan deze zijde wat zich functioneel richt op- en goed aansluit bij de bestaande woonfunctie. Bij de keuze voor de entrees aan deze zijde speelt tevens externe veiligheid een rol, dit is namelijk de zijde die het verst van het spoor is afgelegen.

Vindbaarheid, bereikbaarheid en zoekverkeer

Ontsluiting via de Kronenbergstraat komt de vindbaarheid ten goede en voorkomt 'zoekverkeer' door de bestaande woonwijk. De locatie kan bereikt worden via 7 verschillende woonstraten en is daarmee zeer goed bereikbaar. Door direct omwonenden wordt gevreesd dat mensen van nature de kortste weg kiezen en dat aldus de straten tegenover de inritten het zwaarst belast zullen worden (Kerkdrielstraat, Keizersveerlaan en/of Kalkwijkstraat). Wij begrijpen deze vrees en sluiten dit scenario niet uit (zie worst case scenario), maar in de praktijk zal waarschijnlijk niet ál het verkeer door één straat rijden, omdat de herkomsten en bestemmingen verspreid zullen liggen. Een deel van het verkeer zal naar de Reeshofweg rijden maar een ander deel zal naar het oosten, richting Heyhoef rijden, waarvandaan de meest rechtstreekse route naar noordelijke bestemmingen (bedrijventerreinen en Waalwijk) loopt. Naast eerder genoemde overweging dat (zelfs in het worst case scenario) de toename van verkeersbewegingen relatief beperkt is, levert ontsluiting via de Ketelhavenstraat een reëel risico op zoekverkeer op. De bereikbaarheid via een stationsgebied en een weg langs het spoor of door een in de toekomst nog te ontwikkelen voorzieningen/kantoreng gebied wordt als omrijden ervaren. Daarnaast is de bereikbaarheid beperkter omdat er slechts één toegangsweg is. Bezoekers maar ook bewoners zullen de bereikbaarheid via de woonwijk logischer vinden waardoor er zoekverkeer in de wijk zal ontstaan. Hoewel bewoners zelf snel genoeg de weg zullen vinden, zullen vooral bezoekers van de woningen, waaronder ook postbezorging en dergelijke, de juiste weg niet vanzelfsprekend vinden. Zoekverkeer zal er dus altijd blijven bestaan. Ingevolge zoekverkeer neemt de kans op parkeeroverlast in de bestaande straten toe. Bij het ontbreken van ontsluiting aan de Kronenbergstraat neemt de kans toe dat bezoekers/bezorgers in de buurt van de ingang zullen parkeren (Kronenbergstraat en omgeving).

Verblijfskwaliteit schakelzone

De schakelzone tussen de woongebouwen en de Klarenbeekstraat wordt bestemd als Groen en daarmee 'autovrij'. Het creëren van een ontsluitingsweg door deze groene zone is zegge landschappelijk gezien ongewenst omdat hiermee het groene, landschappelijke karakter en het beeld 'geweld' wordt aangedaan. Bovendien zou een ontsluitingsweg ten koste gaan van de aldaar voorziene ruimte voor groen en waterberging. Als er geen autoverbinding nodig is tussen de westelijk gelegen voorzieningen- annex kantorenzone en het plangebied, ontstaat de mogelijkheid om hier in plaats van een "schakelplein" (zoals in Knoop Witbrant ten zuiden van het spoor) een aaneengesloten "schakelpark" te realiseren, dat niet door autowegen doorsneden wordt. Dit biedt de kans om hier een substantiële verblijfskwaliteit toe te voegen, die niet alleen voor de nieuwe bewoners van het plangebied een grote toegevoegde waarde is, maar ook voor de bewoners van Campenhoeft en zelfs elders uit Reeshof, waaronder eventueel jongeren. Op deze manier wordt ook tegemoet gekomen aan andere reacties uit de buurt die het verlies aan openbare (speel-) ruimte betreuen. Er is tevens bezwaar geuit tegen het 'volbouwen' van het Stationsgebied. Hoewel er op basis van het huidige bestemmingsplan bebouwingsmogelijkheden zijn is wel gekeken in hoeverre we hier iets mee kunnen in het nieuwe plan. Bijvoorbeeld door de bebouwingsmogelijkheden in te perken en andersoortige voorzieningen mogelijk te maken. Door de bestemming rondom de gebouwen te wijzigen naar Groen ontstaat hier ruimte voor. Het bebouwingspercentage neemt af van 30% naar ca. 13%.

Situatie zuidkant (Warmondstraat)

Aan de zuidzijde van het spoor ligt een situatie die ruimtelijk gezien vergelijkbaar is met deze ontwikkellocatie. Ter plaatse zijn woningen langs het spoor gerealiseerd die via de Woerdenstraat, het zuidelijke stationsgebied, ontsloten zijn. De betreffende woningen zijn geheel niet ontsloten via Witbrant-west, de woonwijk aan de zuidzijde.

Het gebied aan de zuidzijde is echter niet vergelijkbaar met het gebied aan de noordzijde. Het stationsgebied aan de zuidzijde bedient slechts de deelgebieden Witbrant en Koolhoven, terwijl de

noordzijde het overgrote deel van de Reeshof bedient. Ter plaatse heerst een geheel andere levendigheid dan aan de noordzijde. De verkeersintensiteit maar vooral de vele wisselende verkeersbewegingen in het zuidelijk gebied is veel lager als in het noordelijk stationsgebied. Daarentegen is het aantal woningen aan de zuidzijde wat ontsloten is via het stationsgebied veel groter dan het gepland aantal woningen aan de noordzijde. Het betreft dus beduidend meer verkeer dan het aantal verkeersbewegingen dat voortkomt uit voorliggend plan.

De verkeersstructuur aan de zuidzijde is ook niet te vergelijken. Aan de zuidzijde moet alle verkeer via de Reeshofweg aan de westzijde het gebied verlaten. Er is dus geen mogelijkheid om via de oostzijde te ontsluiten. Alle verkeer moet dus dezelfde kant uit.

Gecombineerde ontsluiting Kronenbergstraat en Ketelhavenstraat (via parkeerterrein NS of Klarenbeekstraat)

Een combinatie, dus gedeeltelijke ontsluiting via de schakelzone en deels via de Kronenbergstraat, is overwogen. Het is daarbij wel belangrijk dat er geen doorgaande route tussen het station en de Reeshof-oost ontstaat. Er zal dan namelijk veel meer verkeer door de wijk gaan rijden wat de leefbaarheid onacceptabel zou verslechteren. Ook eenrichtingsverkeer heeft tot gevolg dat er sluipverkeer ontstaat. Bovendien is bij eenrichtingsverkeer de kans op overtredingen aanwezig, wat niet goed is voor de verkeersveiligheid. Bij een ontsluiting van beide zijden moet er dus géén verbinding zijn tussen de woonwijk en het stationsgebied.

De parkeergelegenheid moet dus eveneens worden opgesplitst zodat zowel vanuit de Ketelhavenstraat als vanuit de woonwijk voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. Echter, omdat de entree van de appartementen aan de noordzijde ligt zal de route via de woonwijk het meest interessant zijn voor de bewoners en bezoekers. De parkeerplaatsen aan deze zijde zullen dus als eerste bezet zijn. Omdat er geen mogelijkheid is om door te rijden naar de andere parkeerplaatsen en men waarschijnlijk niet zal kiezen om via de Ketelhavenstraat om te rijden, zal er waarschijnlijk alsnog in de Kronenbergstraat of de andere woonstraten worden geparkeerd. Vanwege de eerder genoemde ongewenste ontsluitingsweg door het groen en het reële risico op parkeeroverlast voor de buurt zien we dit dus niet als een verbetering t.o.v. de gekozen ontsluiting.

Het parkeerterrein van het NS station is verkeerskundig niet geschikt als ontsluiting voor de appartementen. Het is ingericht als parkeerterrein met bijbehorende routing door middel van eenrichtingsverkeer. Om het parkeerterrein geschikt te maken als ontsluiting van de woningen moet het heringericht worden tot weg waaraan geparkeerd wordt. Als het parkeerterrein wordt aangepast tot rijbaan met parkeren worden de nieuwe parkeerplaatsen voor de woningen zeer goed bereikbaar voor forensen die met de trein verder reizen. Verkeerd gebruik van de parkeerplaatsen wordt hiermee in de hand gewerkt. Gevolg daarvan is dat de nieuwe bewoners zelf een parkeerprobleem ervaren waardoor ze in de woonwijk gaan parkeren. Wij zien dit dus niet als een verbetering t.o.v. de gekozen ontsluiting.

Flexibiliteit aangrenzende locatie

De westelijke kantoren- en voorzieningenzone moet nog nader vormgegeven worden. Daarbij wordt op dit moment niet uitgesloten dat de huidige Klarenbeekstraat en/of ketelhavenplein nog verlegd moet worden om toekomstige functies te kunnen faciliteren. Om de gewenste flexibiliteit daarbij open te houden, is het niet verstandig om nu een definitieve straat aan te leggen.

Zie voorts voor beantwoording de verkeersparagraaf in het bestemmingsplan.

- De bedrijvigheid, maar ook de mogelijkheid voor extra parkeergelegenheid wordt hiermee verder op slot gezet. Stel dat de kavels worden ontwikkeld, hoe voorzien deze kantoren in hun parkeergelegenheid? In het openbaar gebied is geen plek meer.

Antwoord: eventuele nieuwe initiatieven aan de Klarenbeekstraat en Ketelhavenplein worden op dezelfde wijze getoetst als dit plan aan de Kronenbergstraat en dienen te voldoen aan ons parkeerbeleid.

REACTIES EN ANTWOORDEN - BEWONERSAVOND 22 MEI 2017

Reactie 1	- Wordt er geheid? Zoja, wat zijn de gevolgen voor de huizen van de omwonenden? Wordt er een meting gedaan? - Kunnen er speeltuin voorzieningen gerealiseerd worden? - Te weinig geplande parkeerplaatsen! - Graag ontsluiting die aansluit op de Ketelhavenstraat en niet op de Kronenbergstraat.
Antwoord	- Ter voorkoming van trillingen zal de constructeur worden gevraagd te onderzoeken of andere funderingspalen dan heipalen mogelijk zijn op deze locatie. Zie verder reactie 3 - Het plan bevat een grote hoeveelheid openbaar groen. Hierbij gaat het om de twee "schakelparken" aan de west- en oostzijde van het plan en om een kleiner plantsoen tussen de twee blokken. Het inrichtingsplan voor dit groen moet nog nader uitgewerkt worden. Wel zal een deel benut moeten worden voor de waterbergingsopgave. De eventuele inpassing van speelvoorzieningen en/of hondenuitlaat zal in dat verband bezien worden. In het bestemmingsplan is er in ieder geval ruimte voor. - Parkeren: Het huidige parkeerbeleid van Tilburg heeft alleen parkeernormen welke gekoppeld zijn aan de afmeting van een woning. In de praktijk is het autobezit en -gebruik ook afhankelijk van de doelgroep. Het type woningen wat hier wordt gebouwd is sociale woningbouw. Aan de toewijzing van de woningen ligt een inkomenstoets ten grondslag. De doelgroep heeft een lager autobezit als bij duurdere woningen. Voor dit woningtype wordt uitgegaan van 1 parkeerplaats per woning, wat goed aansluit bij de richtlijnen die het CROW hanteert voor dit type woningen. Een onafhankelijk onderzoek door GroenLicht verkeersadviezen naar 6 wooncomplexen met sociale woningbouw en 3 buurten met sociale woningbouw levert op dat de parkeervraag op piekmomenten bij de complexen maximaal 0,7 auto's per woning bedraagt. Dat zijn vaste gebruikers en bezoekers samen. Met een norm van 1 per woning bij dit complex wordt dus ruim aan de te verwachten parkeervraag tegemoet gekomen. Het nieuwe parkeerbeleid van de gemeente Tilburg zal ook voorzien in een aparte norm voor sociale woningbouw. Hoewel de bijbehorende norm nog niet is vastgesteld, zal deze weinig of niet afwijken van de hier gehanteerde 1 parkeerplaats per woning. - Zie voor beantwoording reacties over de ontsluiting p. 6 t/m 8.
Reactie 2	Voorzien problemen met parkeren en verkeer: - Parkeren is onvoldoende, graag uw toelichting en verantwoording! - Handhavingsbeleid in onze straat voor parkeren is nu al zeer belastend en haaks op afspraak kantonrechter. Wij zijn bezorgd straks niet meer te kunnen parkeren voor ons huis of omgeving.
Antwoord	Voor antwoord op parkeren, zie antwoord bij reactie 1. De constatering dat er nu een hoge parkeerdruk is klopt. Er is echter wel voldoende parkeergelegenheid om aan de huidige vraag te voldoen. In maart 2017 is op drie representatieve dagen, een dinsdag een donderdag en een zaterdag het aantal geparkeerde auto's in de wijk geteld. Dat is gebeurd in de ochtend tussen 10.30 uur en 11.30 uur, de middag tussen 15.30 uur en 16.30 uur en in de avond tussen 22.30 uur en 23.30 uur. In de straten haaks op de Kronenbergstraat is de parkeercapaciteit op de drukste momenten van de dag nagenoeg volledig bezet. De parkeerhofjes haaks op de straten worden redelijk tot goed gebruikt. In de Kronenbergstraat is op alle telmomenten geconstateerd dat er meerdere parkeerplaatsen vrij zijn. De nieuwe ontwikkelingen gaan de parkeervraag binnen het plan oplossen zodat er geen extra parkeerdruk op de omgeving ontstaat.

Reactie 3	Maak me zorgen over: - Toename verkeer in met name de 'kleine straatjes'. - Geluidsoverlast. - Rotzooi door type huurder. - Hopelijk wordt het een mooi ontwerp. - Groenvoorzieningen handhaven/compenseren. - Schade aan huize bij bouwrijp maken van dit ontwerp. - Aan- en afvoerroutes van bouwverkeer.
Antwoord	- Hoeveelheid verkeer: Bij de vaststelling van het huidige bestemmingsplan is reeds onderzocht of de straten de afwikkeling van nieuwe kantoor/bedrijfsfuncties aan zouden kunnen. Het programma dat we nu willen realiseren zal een stuk minder verkeer genereren dan de vorige bestemming. Daarbij wordt onder andere gekeken naar het aantal vervoersbewegingen die het plan extra genereert t.o.v. huidige aantal vervoersbewegingen en of de straten de toename aankunnen. Op basis van de kencijfers van het CROW zullen de 78 woningen 258 motorvoertuigbewegingen per dag genereren. Dat zijn aankomsten en vertrekken samen, het betreft dus 129 auto's per dag. Maximaal 10% van de verkeersbewegingen vindt plaats in het drukste uur, wat neerkomt op 26 voertuigbewegingen. In het worst case scenario gaat al dat verkeer door één straat rijden. Dit is relatief beperkt en zeker acceptabel. Als het verdeeld wordt over de twee straten die rechtstreeks op de planontwikkeling aanhaken, de Keizersveerlaan en Kerkdrielstraat, komen er in het drukste uur dus maximaal 13 voertuigbewegingen per straat bij. In de praktijk zijn er meer straten waarover het verkeer zich zal kunnen verdelen waarmee de toename van verkeer in de straten beperkt is. Zie voor beantwoording reacties over de ontsluiting p. 6 t/m 8. - Voor het bouwplan is een planologische procedure noodzakelijk. Hierbij wordt getoetst en dient te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder en het Bouwbesluit. - De toewijzing van de woningen geschiedt door TBV Wonen via inschrijving via WoningInZicht. Aan de uiteindelijke toewijzing van de woningen ligt een inkomenstoets ten grondslag om te waarborgen dat de woningen 'passend' worden toegewezen. De doelgroep is verder heel breed en bestaat zowel uit oudere als jongere mensen. Zie voorts de beantwoording van reactie 4 over de doelgroep. In geval van overlast in de omgeving kan men net als nu terecht bij de gemeente of bij TBV Wonen. - Voor antwoord op groenvoorziening, zie antwoord bij reactie 1. - Een expertise bureau zal op basis van de definitieve plannen bepalen welke adressen geïnventariseerd dienen te worden voorafgaand aan het bouwrijp maken. Indien nodig zal het uitvoerende bureau een 0-meting doen van de huidige staat van nabij gelegen bebouwing (vooropname). Mocht er vervolgens schade ontstaan aan bebouwing als gevolg van de werkzaamheden kan een beroep worden gedaan op deze vooropname zodat de schade hersteld wordt. - De uitvoerende aannemer zal voor aanvang van de bouw een bouwplaats vergunning aanvragen. Hierbij wordt tevens een bouwterreintekening met aan- en afvoerroutes ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeente. Bij de toetsing worden onder meer overlast en verkeersveiligheid in ogenschouw genomen.
Reactie 4	- Parkeerplaatsen aan de Kronenbergstraat is in strijd met het bestemmingsplan, dat is op die strook agrarisch. - Ontsluiting liever om het kleine wijkje heen, bijv. via Ketelhavenplein. - Situatie aan de andere kant van het spoor is ideaal (Warmondstraat), ga daar ook eens kijken. - Waarom sociale huurwoningen en bijvoorbeeld geen seniorenwoningen, daar is behoefte én een tekort aan in deze buurt. Hoeveel sociale huurwoningen worden er in de Blaak geplaatst?

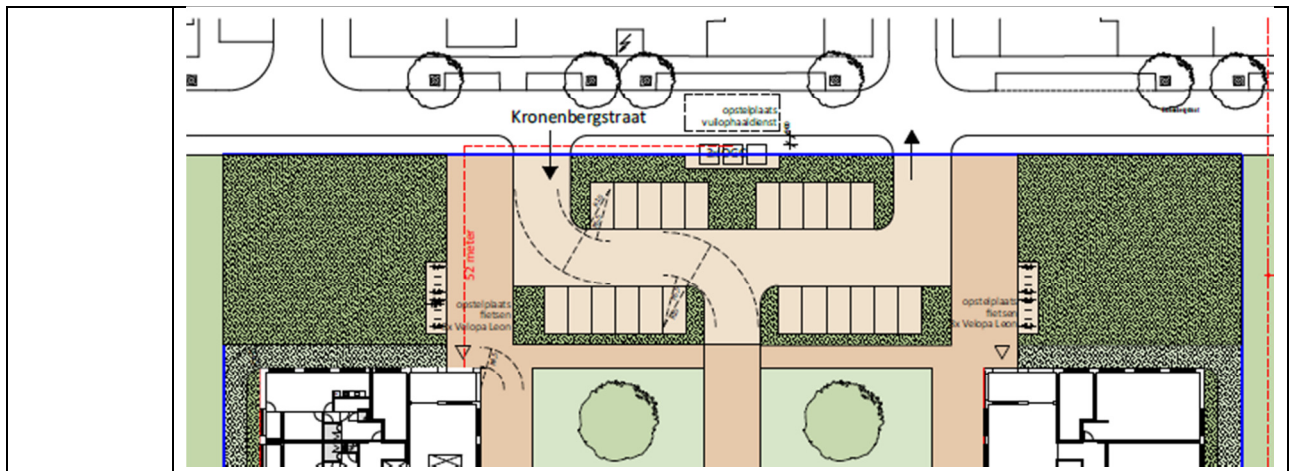
	Vanavond begrepen dat er op vier locaties in de Reeshof woningen komen. - Suggestie: Maak er een mooi stationspark van met bankjes, vijver en zet die sociale huurwoningen op de groenstrook bij de Oegstgeeststraat. Stadspark is mooie stedelijke entree voor passagiers.
Antwoord	- Het voorliggende plan is op onderdelen in strijd met het huidige bestemmingsplan. Daarom zal voor deze ontwikkeling het bestemmingsplan gewijzigd moeten worden. Overigens is het de betreffende strook niet agrarisch, maar 'gemengde doeleinden' waar parkeren reeds mogelijk is. - Zie voor beantwoording reacties over de ontsluiting p. 6 t/m 8. - De strook langs het spoor bij Witbrant West, waarnaar in deze reactie verwezen wordt, en de strook langs het spoor bij Campenhoef, waar het voorliggende bouwplan is geprojecteerd, behoren beide tot het Stationsgebied van Reeshof. De stedenbouwkundige uitwerking van beide zones is verwant. Daarbij zijn twee conceptuele wijzigingen doorgevoerd: - o In het voorliggende bouwplan is sprake van bouwblokken haaks op het spoor in plaats van evenwijdig aan het spoor. Dit wordt nader toegelicht bij het antwoord op reactie 9. - o In het voorliggende bouwplan wordt de verbinding met de naastgelegen plandelen gemaakt door middel van "schakelparken" in plaats van door middel van "schakelpleinen", zoals ten zuiden van het spoor. Voordeel hiervan is dat er een veel groener woonmilieu ontstaat, waarvan ook de aanwezige bewoners van Campenhoef kunnen profiteren. - Dit plan maakt onderdeel uit van de afspraak tussen de gemeente en woningcorporaties om voor 2020 800 nieuwe betaalbare woonruimte te realiseren voor 1 en 2 persoonshuishouden en dus zeker uitermate geschikt voor senioren. Bij start verhuur zijn zij ook van harte welkom om te reageren. In de Reeshof generiek en zeker op deze plek is de bouw van compacte & betaalbare woningen gewenst, juist met het oog op multifunctionele inzetbaarheid (in de tijd) voor diverse categorieën kleine huishoudens (bijv. starters/pasafgestudeerden nú en senioren straks). De uitbreiding van het aantal te realiseren woningen, voor één- à tweepersoonshuishoudens, past binnen het huidige tekort aan dit type woningen binnen de wijk. Het extra te realiseren aantal zou alleen maar meer aan deze vraag beantwoorden. - De strook tussen de Kronenbergstraat en het spoor maakt onderdeel uit van het Stationsgebied van Reeshof. Stedenbouwkundig is het gemotiveerd en gewenst om in dit gebied rond het station een hogere bebouwingsdichtheid te realiseren dan elders in Reeshof en deze zone niet onbebouwd te laten. In ieder geval is het Stationsgebied van Reeshof bedoeld voor andere functies dan alleen wonen en voor andere, meer stedelijke woningtypes (gestapelde woningen), één en ander in aanvulling op de rest van Reeshof die voor het overgrote deel uit grondgebonden woningen bestaat. Behalve bebouwing speelt ook openbare ruimte een grote rol in het Stationsgebied van Reeshof. In het nu voorliggende plan is dit vertaald in twee grote "schakelparken" aan de beide uiteinden van het plan. Ook tussen de bouwblokken wordt een kleiner plantsoen gerealiseerd. Op deze wijze wordt met dit plan in ruime mate bijgedragen aan een verblijfskwaliteit waar in de reactie op bedoeld wordt, ook al is dit in combinatie met bebouwing. - o De vraag om verplaatsing van de bouwblokken naar de eveneens tot Reeshof Stationsgebied behorende zone tussen Oegstgeeststraat en het spoor (ten zuiden van Dongewijk) gaat voorbij aan het feit dat ook in deze zone betaalbare woningbouw is voorzien.
	-
Reactie 5	- Om de wijk te ontlasten, is het voorstel om de verkeers aan- en afvoer via de Ketelhavenstraat en Klarenbeekstraat te laten gaan.

	- Het adres vernieuwen, i.p.v. Kronenburgstraat Kronenberghof o.i.d.
Antwoord	- Zie voor beantwoording reacties over de ontsluiting p. 6 t/m 8. - We zullen deze tip ter harte nemen en hier bij verdere planvorming rekening mee houden.

Reactie 6	- Onacceptabel dat er sociale huurwoningen gebouwd worden in de zeer nabijheid van duurdere koopwoningen en dan ook nog hoogbouw (4 bouwlagen). Als er koopwoningen gebouwd worden prima, maar geen sociale huurwoningen. - Een beetje meer groen is ook wenselijk. - Het toenemend verkeer is ook niet wenselijk of zelfs irritant en gevaarlijk. - We zullen als bewonerscommissie zeker bezwaar aantekenen. - Keizersveerlaan als ontsluiting/toevoer van de nieuwe hoogbouw is absurd! - Er is op dit stuk al te veel hoogbouw! - Het parkeerterrein zo dicht op de Kronenbergstraat en dus ook op de hoekwoningen van de Keizersveerlaan is absurd en belachelijk, onacceptabel! - Het mooiste/beste zou zijn om er een mooi park met speelgelegenheid en honden uitlaatplaats van te maken.
Antwoord	- Voor antwoord op realisatie sociale huurwoningen zie antwoord bij reactie 4. - Het plan bevat een grote hoeveelheid openbaar groen. Hierbij gaat het om de twee "schakelparken" aan de west- en oostzijde van het plan en om een kleiner plantsoen tussen de twee blokken. Het inrichtingsplan voor dit groen moet nog nader uitgewerkt worden. Wel zal een deel benut moeten worden voor de waterbergingsopgave. De eventuele inpassing van speelvoorzieningen zal in dat verband bezien worden. In het bestemmingsplan is er in ieder geval ruimte voor. - Zie voor beantwoording reacties over de ontsluiting p. 6 t/m 8. Voor de beantwoording t.a.v. de toename van het verkeer wordt verwezen naar reactie 3 op pagina 10. Voor de beantwoording van reacties t.a.v. het aantal parkeerplaatsen wordt verwezen naar reactie 1 op pagina 9. - Bezwaarmogelijkheden zijn voor belanghebbenden geborgd in de bestemmingsplanprocedure. - In het Stationsgebied Reeshof, waartoe de strook tussen de Kronenbergstraat en het spoor behoort, is stedelijkere bebouwing dan in de rest van Reeshof stedenbouwkundig gemotiveerd en gewenst. Zie ook antwoord op reactie 4. Eén en ander is ook in het geldende bestemmingsplan vastgelegd.. Met een maximale bouwhoogte van 15 meter wordt qua bouwhoogte aansluiting gezocht bij de hoogte die momenteel ook is toegestaan in het vigerend bestemmingsplan. Eén en ander neemt niet weg dat een goede, verantwoorde inpassing in de omgeving en naar omwonenden uiteraard wel relevant is. Gezien de ruime afstand tot de bestaande woningen (ruimer dan in het vigerende bestemmingsplan) en de beperkte breedte is dit bij dit plan het geval. Ook is het bebouwingspercentage met dit bouwplan lager dan wat er in het huidige bestemmingsplan mogelijk is. Voorts wordt in het verdere planproces de kwaliteit van de architectonische uitwerking en inrichting van de openbare ruimte geborgd. Daarbij wordt opgemerkt dat hier sprake zal zijn van een relatief ontspannen woonmilieu met veel groen. - De inpassing van dit parkeren zal bij de uitwerking van het inrichtingsplan de nodige aandacht krijgen. Vooralsnog wordt gedacht aan een robuuste haag die deze parkeerplaatsen visueel afschermt van onder andere de genoemde bestaande woningen. Hierdoor ontstaat o.i. een verantwoorde oplossing - Voor antwoord m.b.t. het park, zie antwoord bij reactie 4.

Reactie 7	Dit plan had nooit moeten plaatsvinden zonder dat eerst de bewoners van de K-buurt hun goedkeuring hadden gegeven. Een enquête was op zijn plaats geweest. De druk van parkeerplaatsen en de hoogbouw past niet in de K-buurt
Antwoord	Het plan is ontstaan uit een concrete maatschappelijke behoefte en vraag naar betaalbare huurwoningen. Het raadplegen van de omgeving heeft plaatsgevonden via twee bijeenkomsten. Met inachtneming van de resultaten van deze raadpleging beslist het college of het ontwerpbestemmingsplan in procedure zal worden gebracht. Tijdens de procedure zijn bezwaarmogelijkheden voor belanghebbenden gewaarborgd. Vaststelling van bestemmingsplannen is (uiteindelijk) een bevoegdheid van de gemeenteraad. Zie voor beantwoording reacties over de ontsluiting p. 6 t/m 8. Voor de beantwoording t.a.v. de toename van het verkeer wordt verwezen naar reactie 3 op pagina 10. Voor de beantwoording van reacties t.a.v. het aantal parkeerplaatsen wordt verwezen naar reactie 1 op pagina 9.

Reactie 8	- Vanuit de Keizersveerlaan tegen de zijkant van een gebouw aankijken. - Vuilnisbakken kunnen toch achter de flat, wordt voor een troep.
Antwoord	- In het antwoord op reactie 9 is/wordt gemotiveerd waarom er sprake is van bouwblokken haaks op het spoor. De positionering van deze bouwblokken wordt door een aantal factoren bepaald: • de ligging tussen de toekomstige kantoren- en voorzieningenzone aan de westzijde en de voetbalvelden aan de oostzijde, inclusief de daarbij voorgeschreven minimale afstand t.o.v. de voetbalvelden; • de geprojecteerde "schakelparken" die de overgang vormen met de voornoemde zones; • een goede afstand tussen de twee geprojecteerde bouwblokken, met ruimte voor een plantsoen. • Ander argument is geluid in relatie tot het woongenot en de uitkijk op de bestaande woningen. Indien gekozen zou worden voor een langgerekt gebouw parallel aan het spoor is de helft van de appartementen op het noorden georiënteerd waarbij de bewoners van het gebouw uitkijken op de bestaande woningen. De (aantrekkelijke) zuidkant dient dan volledig als dove gevel te worden uitgevoerd. Een Oost west oriëntatie is daarom wenselijker en daarmee zijn zo weinig mogelijk appartementen op de bestaande woningen georiënteerd. Ruimtelijk is dit geen enkel probleem, onder voorwaarde dat de architectonische kwaliteit van de kopgevels en de landschappelijke inpassing adequaat is. Dit wordt mede geborgd door de omgevingscommissie die toeziet op de kwaliteit. - Vuil inzamelen aan de voorzijde van het plangebied lijkt nu het meest logisch aangezien dit het meest praktisch is i.r.t. de ontsluiting van de vuilniswagen. Bij verdere invulling en ontwerp van het plan moet dit een definitieve plek krijgen. Deze plek kan dus nog wijzigen en we begrijpen de argumenten vanuit de omgeving om dit wellicht aan de achterzijde van het plan te doen. We nemen dit mee in de verdere uitwerking.



Reactie 9	- Onlogische locatie voor sociale huurwoningen gezien de demografische onderverdeling in de rest van de wijk. Andere locaties die genoemd werden door medewerker van de Gemeente zijn veel logischer, o.a. Reitsehoevenstraat. - Lelijk dat deze flats haaks op het spoor komen terwijl de flats aan de ander kant parallel staan. - Teveel verkeersbewegingen door de kleine straatjes.
Antwoord	- Voor antwoord op realisatie sociale huurwoningen zie antwoord bij reactie 4. - De vraag naar kantoren/bedrijvigheid en of andere voorzieningen, waar deze strook oorspronkelijk voor bedoeld is, is de laatste jaren sterk achtergebleven en zal naar verwachting ook niet aantrekken de komende jaren. Vandaar dat de locatie in beeld is gekomen voor de opgave Betaalbaar Wonen, waar een concrete behoefte ligt. De positie van de blokken haaks op het spoor komt voort uit de opgave om de blokken akoestisch verantwoord op te lossen. Daarbij heeft een noord-zuid oriëntatie als nadeel dat de appartementen aan de noordkant uitkijken op de bestaande woningen en de zuidelijke appartementen onaantrekkelijk zijn omdat deze volledig met een dove gevel moeten worden uitgevoerd. Een verschil in benadering dus t.o.v. Witbrand West. Als bijkomende voordelen voor de bestaande woonwijk Campenhoef is dat er zo een opener bebouwingsstructuur gerealiseerd wordt in plaats van een lange wand. Er is veel meer openheid en doorkijk naar het zuiden. Een eventuele vrees voor lelijke koppen/zijkanten van de blokken aan de noordzijde (zijde van de woonwijk) kan door een goede architectonische uitwerking van de blokken, inclusief de noordelijke kopgevels, en door een zorgvuldige inrichting van de buitenruimte goed opgelost worden. Zie ook antwoord op reactie 8. - Zie voor beantwoording reacties over de ontsluiting p. 6 t/m 8. Voor de beantwoording t.a.v. de toename van het verkeer wordt verwezen naar reactie 3 op pagina 10.

Reactie 10	Vanuit de Katwoudestraat richting Kronenbergstraat wordt erg hard gereden. Wellicht meer verkeersbeperkende maatregelen? Door het fietspad aan het eind van de Kronenbergstraat wordt vaak over het gras en fietspad gereden.
Antwoord	De Katwoudestraat en de Kronenbergstraat zijn smalle rechte straten. Er kunnen geen extra snelheidsremmende maatregelen in de straat worden getroffen. De straten zijn ingericht volgens de principes van Duurzaam veilig en voldoen helemaal aan de inrichtingseisen van een erftoegangsweg (30 km/h); De breedte van de straten is 4,8 meter. Dat is het absolute minimum voor tweerichtingsverkeer waarop ook fietsverkeer zit; Om de ongeveer 70 meter ligt er een kruispuntplateau of drempel. Nog meer drempels heeft geen

	toegevoegde waarde. De Kronenbergstraat is een lange rechte straat. Aan de straat liggen geen voorkanten van woningen dus langs de straat gebeurt niet veel. In dit soort straten is het van belang dat er ook wat gebeurt langs de straat, zodat er ook uitwisseling plaatsvindt en de weggebruiker attent blijft op wat er om hem heen gebeurt, verkeer van rechts heeft voorrang dus is juist de aanwezigheid van straten van rechts een goede snelheidsremmer. Aan de noordzijde van de straat liggen juist al veel straten van rechts maar aan de zuidzijde ligt er nog geen. Door de toevoeging van de geplande woningbouw ontstaan er twee zijstraataansluitingen met rechts voorrang. Ook heeft de toevoeging van woningen tot gevolg dat er meer langs de straat gebeurt waardoor de automobilisten meer alert zijn en langzamer gaan rijden. Er zijn maatregelen getroffen om te voorkomen dat auto's over het fietspadje rijden. Het fietspad is voorzien van twee palen naast het pad, een afzetpaal en een verkeersbord, daarnaast staat er midden op het pad een gele zuil met bord. Meer palen kunnen niet worden geplaatst
--	---

Reactie 11	Balen!!!! Vrees grote overlast van doorgaand verkeer en parkeerproblemen. Maak er 55+ woningen van. Groot tekort hiervan voor de bewoners die 30 jaar geleden gestart zijn in de Reeshof.
Antwoord	- Zie voor beantwoording reacties over de ontsluiting p. 6 t/m 8. Voor de beantwoording t.a.v. de toename van het verkeer wordt verwezen naar reactie 3 op pagina 10. Voor de beantwoording van reacties t.a.v. het aantal parkeerplaatsen wordt verwezen naar reactie 1 op pagina 9. - Voor antwoord op de hoeveelheid verkeer / verkeersdruk, zie antwoord bij reacties 1,2 en 3 - Voor antwoord op realisatie sociale huurwoningen zie antwoord bij reactie 4.

Reactie 12	- Alle schade die aan de huizen komen door de bouw (gevolg van). Die worden toch vergoed? Metingen? - Wij willen meer speeltuintjes voor de kinderen. Mocht dit niet kunnen dan zouden we graag nieuwe speelgelegenheid zien in onze straat. Dit omdat het huidige speeltuintje op instorten straat. En zwaar gedateerd is. En als er auto's door de straten gaan dan willen we niet kinderen op straat hebben spelen. - Meer parkeerplaatsen. - De ontsluiting aansluiten op de Ketelhavenstraat en niet door de wijk.
Antwoord	- Voorafgaand aan de bouw zal een expertise bureau een opname doen van de huidige staat van nabij gelegen bebouwing. Het uitvoerende bureau zal op basis van de definitieve bouwplannen bepalen welke adressen geïnventariseerd dienen te worden. Zie voorts beantwoording reactie 3. - De bestaande speelterreintjes in Campenhoef vallen buiten de reikwijdte van dit plan. Wij gaan hier intern melding van maken bij het Centraal Meldpunt. Dit is ook het meldpunt waar u als inwoner gebruik van kunt maken voor dergelijke meldingen. Bij de inrichting van de openbare ruimte voor dit plan gaan we bekijken wat er mogelijk is qua speelvoorziening. Het bestemmingsplan biedt hier in ieder geval ruimte voor. - Zie voor beantwoording reacties over de ontsluiting p. 6 t/m 8. Voor de beantwoording t.a.v. de toename van het verkeer wordt verwezen naar reactie 3 op pagina 10. Voor de beantwoording van reacties t.a.v. het aantal parkeerplaatsen wordt verwezen naar reactie 1 op pagina 9.

Reactie 13	Van ons hoeft het niet, ben er niet gerust op!
Antwoord	Voor antwoord op realisatie sociale huurwoningen zie antwoord bij reactie 4.

Reactie 14	- Doorstroming rampzalig, meer autobewegingen van bewoners en bezoekers. - Parkeerplaatsen is ondermaat norm 1,0 ipv 1,5 auto per woning. - Hoogte van gebouwen (inclusief punt-dak zelfs 6 lagen!) - Plannen zijn al in te ver stadium om nog iets te willen/kunnen wijzigen. Inspraak van omwonenden is vooraf niet mogelijk geweest. - Extra verkeer komt voor 80/90% straks allemaal door Keizersveerlaan.
Antwoord	- Zie voor beantwoording reacties over de ontsluiting p. 6 t/m 8. Voor de beantwoording t.a.v. de toename van het verkeer wordt verwezen naar reactie 3 op pagina 10. Voor de beantwoording van reacties t.a.v. het aantal parkeerplaatsen wordt verwezen naar reactie 1 op pagina 9. - Dit klopt niet. Wanneer het 'pundak' als bouwlaag wordt gezien, spreken we over 5 bouwlagen, maximale hoogte is 15 meter. Op basis van het geldende bestemmingsplan Reeshof Stationsgebied 2013 is de maximale bouwhoogte tevens 15 meter. Het plan is ontstaan uit een concrete maatschappelijke behoefte en vraag naar betaalbare huurwoningen. Het raadplegen van de omgeving heeft plaatsgevonden via twee bijeenkomsten. Met inachtneming van de resultaten van deze raadpleging beslist het college of het ontwerpbestemmingsplan in procedure zal worden gebracht. Tijdens de procedure zijn bezwaarmogelijkheden voor belanghebbenden gewaarborgd. Vaststelling van bestemmingsplannen is (uiteindelijk) een bevoegdheid van de gemeenteraad.

Reactie 15	Wij missen: - Een stuk om de hond uit te laten. Er worden veel honden uitgelaten. Waar moeten die in dit plan heen? - Een voetbalveld o.i.d.. voor de oudere jeugd (10 t/m 15 jaar). Als het huidige grasveld verdwijnt en er komt niets voor terug moet deze jeugd naar het Reeshof park om te voetballen en daar is het wachten op je beurt.
Antwoord	Het plan bevat een grote hoeveelheid openbaar groen. Hierbij gaat het om de twee "schakelparken" aan de west- en oostzijde van het plan en om een kleiner plantsoen tussen de twee blokken. Het inrichtingsplan voor dit groen moet nog nader uitgewerkt worden. Wel zal een deel benut moeten worden voor de waterbergingsopgave. De eventuele inpassing van speelvoorzieningen en/of hondenuitlaat zal in dat verband bezien worden. In het bestemmingsplan is er in ieder geval ruimte voor.

Reactie 16	- Extra geluidsoverlast van spoor en weerkaatsing? - Extra trillingen? - Ontnemen van direct en indirect zonlicht. - Parkeeroverlast. Nu al te weinig parkeerplaatsen en te weinig controle.
Antwoord	- Extra geluidsoverlast door het spoor en weerkaatsing is vanwege de bouw van de twee woonblokken niet aan de orde. - Uit ervaring worden trillingen van het spoor niet door een tussenliggend gebouw versterkt. Met name het gewicht van het transport over het spoor is van belang voor de hoeveelheid trillingen. - Er is een bezonningsstudie uitgevoerd om de schaduwwerking van de twee bouwblokken in beeld te brengen. Op basis van deze studie kan geconcludeerd worden dat de schaduwwerking zeker in de periode lente tot herfst zeer beperkt is. Daarmee wordt het bouwplan op dit punt verantwoord geacht. - Zie voor beantwoording reacties over de ontsluiting p. 6 t/m 8. Voor de beantwoording t.a.v. de toename van het verkeer wordt verwezen naar reactie 3 op pagina 10. Voor de beantwoording

	van reacties t.a.v. het aantal parkeerplaatsen wordt verwezen naar reactie 1 op pagina 9.
--	---

Reactie 17	- Kronenbergstraat éénrichtingsverkeer maken richting station en fietspad verbreden tot weg. Dit ter voorkoming van verkeersoverlast in de kleine straten. Kleine straten aan Kronenbergstraat afsluiten voor autoverkeer. - Afvalcontainers aan spoorzijde a.u.b.
Antwoord	Zie voor advies over verkeersontsluiting de notitie "20170620 Verkeersontsluiting Knoop Reeshof Campenhoef". Als de Kronenbergstraat richting station wordt opengesteld voor alle verkeer ontstaat er een nieuwe doorgaande route tussen Kasterenlaan en de Ketelhavenstraat (NS station). Voor veel weggebruikers zal dit de kortste route naar het station zijn of lijken te zijn. De Kronenbergstraat wordt beduidend drukker. Dat heeft nadelige gevolgen voor de leefbaarheid, verblijfskwaliteit en ook voor de verkeersveiligheid. Op de Kronenbergstraat sluit de fietstunnel onder het spoor aan dus vinden er veel kruisende fietsbewegingen plaats. Het openstellen van de Kronenburgstraat, al is het slechts voor eenrichtingsverkeer, is zeker niet aan te raden. - Zie voor reactie op de afvalcontainers het antwoord op reactie 8.

REACTIES EN ANTWOORDEN - BEWONERSAVOND 10 juli 2017

Op maandag 10 juli 2017 (wijkcentrum Heyhoef, 19:30u- 21:30u) heeft er een tweede bewonersavond plaatsgevonden rondom de planvorming betreffende Reeshof Campenhoef. Dit verslag is een weergave van de gestelde vragen, na afloop van de op deze bewonersavond gehouden presentatie. Deze presentatie is gegeven aan omwonenden en geïnteresseerden in de planvorming rondom Reeshof Campenhoef naar aanleiding van de inloopavond op maandag 22 mei 2017 en de belangrijkste inspraakreacties. Zoals genoemd is het een weergave van de gestelde vragen maar geen uitputtend verslag.

De volgende vragen / onderwerpen zijn besproken:

1. Vraag/opmerking:



Wat betekenen de rode blokjes op het parkeerterrein, wordt daar gebouwd? Gaan daar de parkeerplaatsen weg? En waar wordt dan geparkeerd?

Antwoord gemeente:

Nee, hier zijn vooralsnog geen plannen voor. Dit is bebouwing die hier conform huidig bestemmingsplan mogelijk is. De parkeerplaatsen blijven gehandhaafd. Bij eventuele nieuwe initiatieven dient het parkeren op eigen terrein gerealiseerd te worden, e.e.a. conform ons parkeerbeleid.

2. Vraag/opmerking:

Er wordt gesproken over een huurdersverklaring die afgegeven moet worden wanneer nieuwe huurders de woning betrekken. Hoe zit dat dan met starters?

Antwoord TBV Wonen:

Starters zijn hierin een uitzondering, deze kunnen nog niet over een dergelijke verklaring beschikken.

3. Vraag/opmerking:

Verkeersafwikkeling vindt in het voorgestelde plan plaats door de straten. Ons alternatief zou zijn door de Ketelhavenstraat. Hier wordt door de gemeente op gereageerd dat het verkeer dan door het nog aan te leggen park gaat rijden. Maar hier komt toch geen park? Deze stroken zouden toch nog bebouwd kunnen worden?

Antwoord gemeente:

Het plan is om deze 'schakelzones' tussen het huidige parkeerterrein en de nieuwbouw te gaan bestemmen als groen. Hier kan dan niet meer gebouwd worden. De stroken (rode blokjes) tussen de parkeerstroken in kunnen nog wel bebouwd worden.

4. Vraag/opmerking:

Het lijkt alsof er meer parkeren aan de Ketelhavenstraat is dan aan spoorzijde. Is dat zo?

Antwoord gemeente:

Het aantal parkeerplaatsen aan de spoorzijde is groter dan aan de Kronenburgstraat, dit is ook altijd de bedoeling geweest. Het parkeren zo veel als mogelijk aan de spoorzijde. Het grijze vlak aan de Kronenburgstraat is op tekening groter omdat hier nog groenvoorziening, trottoir, rijbanen e.d. in gerealiseerd dient te worden.

5. Vraag/opmerking:

Graag de afvalinzameling op een andere locatie.

Antwoord gemeente:

Vuil inzamelen aan de voorzijde van het plangebied lijkt nu het meest logisch aangezien dit het meest praktisch is in verband met de ontsluiting voor de vuilniswagen. Bij verdere invulling en ontwerp van het plan moet dit een definitieve plek krijgen. Deze plek kan dus nog wijzigen en we begrijpen de argumenten vanuit de omgeving om dit aan de achterzijde van het plan te doen.

6. Vraag/opmerking:

Verkeersafwikkeling zal met name door Keizersveerlaan plaatsvinden. Dat doen de voetballers/bezoekers nu ook. Dat is ongewenst.

Antwoord gemeente:

Verkeer van en naar de nieuwe woningen kan via 7 straten naar de bestemming rijden. Dat wil niet zeggen dat dit in de praktijk ook zal gebeuren, dit is mede afhankelijk van herkomst en bestemming. Het verkeer kan ook alleen via de Keizersveerlaan en/of via de Kerkdrielstraat afgewikkeld worden, de straten zijn hier verkeerskundig gezien voor geschikt. Stel dat alles via de Keizersveerlaan zou worden afgewikkeld praat je voor 78 woningen volgens de kencijfers over ca. 258 voertuigbewegingen per dag (waarvan circa 26 in het piek uur). Het is niet vanuit alle rijrichtingen de kortste en meest rechtstreekse route naar de nieuwe woningen vandaar dat een deel van het verkeer zal kiezen voor een van de andere straten. Wij begrijpen dat dit voor bewoners anders voelt, maar met deze toename is nog steeds sprake van een rustige woonstraat.

7. Vraag/opmerking:

Een bewoonster aan de Keizersveerlaan maakt een opmerking over de meningen van bewoners. In plaats van laagbouw komen er nu twee (lelijke) kolossen van gebouwen.

Antwoord gemeente:

Wij snappen de mening over hoogbouw, maar wij vinden deze bouwhoogte van maximaal 15 meter acceptabel in deze Stationsomgeving. Het bestemmingsplan gaat niet over het uiterlijk van de gebouwen. Dat komt later bij het toetsen van de omgevingsvergunning. Dit gebeurt door de omgevingscommissie. De omgevingscommissie is een onafhankelijke commissie die onder andere het uiterlijk van de gebouwen beoordeelt en hierover advies uitbrengt. Deze avond is met name bedoeld om u te laten zien wat de gemeente en TBV Wonen met de belangrijkste inspraakreacties hebben gedaan en om u mee te nemen in de overwegingen waarom bepaalde reacties wel of niet worden overgenomen.

8. Vraag/opmerking:

Wie zijn dan de bewoners?

Antwoord TBV Wonen:

Wie er komt te wonen, dat is nog niet bekend. We hebben te maken met een huur van ongeveer 592 euro per maand. Hier wordt een inkomenstoets voor gedaan, om na te gaan of het inkomen niet te hoog is. Maar het kunnen dus senioren zijn of starters. We bouwen juist voor diverse categorieën kleine huishoudens. (bijv. starters/pas afgestudeerden nu en senioren straks).

9. Vraag/opmerking:

Kan deze doelgroep nog wijzigen?

Antwoord TBV Wonen:

Dat zou in de toekomst kunnen. Hierbij is de woningcorporatie ook afhankelijk van regelgeving van het Rijk. Bij toewijzing op dit moment wordt alleen getoetst of het inkomen aan de regels voldoet.

10. Vraag/opmerking:

Parkeernorm 1 niet voldoende. Zaterdagavond staat alles vol. Wat als er nu bezoek komt bij de bewoners? Auto's voor de deur en op de stoep.

Antwoord gemeente:

Hier is onderzoek naar gedaan en zijn referentieprojecten bekeken. Door deze parkeernorm kan het project voorzien in de eigen parkeerbehoefte en wordt de omgeving niet extra belast. Nieuwe bewoners én hun bezoek zitten in parkeernorm. Dus beide moeten op het parkeerterrein van de nieuwbouw een plek kunnen vinden.

11. Vraag/opmerking:

Wat gebeurt er als er wel in onze straat geparkeerd wordt? Wat doen jullie dan?

Antwoord gemeente:

Wat wij faciliteren is voldoende parkeergelegenheid voor het plan zodat dit plan in de eigen parkeerbehoefte voorziet. Of de betreffende toekomstige bewoners en hun bezoek daadwerkelijk op een van deze plekken parkeren en niet bij iemand anders in een andere straat voor de deur, daar kunnen we niet op toezien of handhaven omdat het allemaal openbare plekken zijn.

12. Opmerking:

Kerkdrielstraat is een seniorenstraat. Al dat verkeer, dat is belachelijk. Ontsluiting via Ketelhavenstraat zou dit probleem wel ondervangen!

13. Vraag/opmerking:

Wanneer het parkeren bij de flats openbaar wordt, dan zouden de nieuwe bewoners wellicht ook geen parkeerplaatsen meer hebben.

Antwoord gemeente:

Ondanks dat het openbaar wordt verwachten wij op basis van het onderzoek dat dit niet het geval is.

14. Vraag/opmerking:

Er zijn veel mensen met bedrijfsbussen, die staan bij het station en dat is een openbare parkeerplaats. Er staan daar ook grote vrachtwagens. Mag dat?

Antwoord gemeente:

Bedrijfsbussen zijn toegestaan, grote vrachtwagens niet. Dit kunt u melden via het Centrale Meldpunt via telefoonnummer, 14 013. Dan wordt hier melding van gemaakt en kan hier op worden gehandhaafd.

15. Vraag/opmerking:

Nu zijn het eengezinswoningen, eerder eenpersoonshuishoudens. Hoe zit dat?

Antwoord TBV Wonen:

Hier is wellicht wat verwarring over de gebruikte termen ontstaan. Het zijn appartementen met één slaapkamer en 14 stuks met twee slaapkamers. Hoofdzakelijk zullen hier dan ook eenpersoonshuishoudens, stellen en alleenstaande ouders met kind komen te wonen.

16. Vraag/opmerking:

Het lijkt wel alsof dit weer een paradepaardje van de Gemeente Tilburg moet worden, in het centrum willen we industrieel. Ik ben niet in de Keizersveerlaan komen wonen om naast zo'n industrieel gebouw te wonen. Kan ik hier bezwaar tegen indienen?

Antwoord gemeente:

Het is een impressie. Het bestemmingsplan gaat niet over uiterlijke verschijningsvorm van gebouwen. De omgevingscommissie is een onafhankelijke commissie die adviseert over de uiterlijke verschijningsvorm bij de

aanvraag om omgevingsvergunning. Tegen de vergunning kan te zijner tijd bezwaar worden ingediend als je vindt dat de gebouwen niet aan redelijke eisen van welstand voldoen.

Vraag/opmerking:

Er is best wat bezwaar tegen het plan. Zijn er geen betere plekken in Tilburg?

Antwoord gemeente:

De locaties voor de 'Taskforce betaalbaar wonen' zijn voor selectie eerst gescreeend. Daarbij is onder andere gekeken naar beschikbaarheid op korte termijn, of er andere initiatieven zijn of interesse uit de markt en of we ons betaalbare woningbouw op de plek ruimtelijk kunnen voorstellen. Daaruit zijn de locaties naar voren gekomen.

17. Vraag/opmerking:

Het parkeerterrein is aan de voor- en achterkant. Waarom niet aan de zijkant? Of blokken opschuiven?

Antwoord gemeente:

Positie van de gebouwen t.o.v. het spoor en het parkeerterrein is heel zorgvuldig tot stand gekomen. De blokken zijn juist zo ver mogelijk van de bestaande bebouwing, sportvelden en parkeerplaatsen aan de Klarenbeekstraat af gepositioneerd. Aan de zijkant parkeren is niet wenselijk i.v.m. de ruimte die gecreëerd wordt voor de groenzones. Hier zou groen door verloren gaan. Ook voor de nieuwe bewoners en de oost-west oriëntatie is het een voordeel dat een deel 'aan het groen' woont.

18. Vraag/opmerking:

Graag zouden we willen zien dat er geluisterd wordt naar wat er naar voren komt. Luister wat de mensen echt zeggen. Ik mis het luisteren naar wat de mensen van de wijk zeggen. Nemen de wijkbewoners niet serieus. Plus, er wordt over verkeerssituatie heen gewalst!

Antwoord gemeente:

We hopen juist met deze avond meer uitleg te geven en begrip te tonen. En we willen laten zien hoe we met de opmerkingen en reacties uit de eerste bewonersavond om zijn gegaan. Dat wil echter niet altijd betekenen dat suggesties of ideeën direct overgenomen worden. Wanneer daar behoefte aan is, kunt u zich melden, zodat wij een klankbordgroep namens en met de bewoners kunnen oprichten.

19. Vraag/opmerking:

Wat is er nu veranderd t.o.v. vorige keer? Volgens mij helemaal niks!

Antwoord gemeente:

Zoals aangegeven willen we de bebouwingsmogelijkheden in de zone inperken t.o.v. het huidige bestemmingsplan, is de bebouwingsgrens verder naar achteren gelegd en willen we een flinke groenbestemming toevoegen. Daarnaast is er onderzoek gedaan naar de alternatieve ontsluiting van het plan en de voor- en nadelen hiervan.

20. Vraag/opmerking:

Wat is dan nu het besluit rondom de ontsluiting? Dat is niet duidelijk.

Antwoord gemeente:

Ons ambtelijk advies is ontsluiting via de wijk. Maar dit gaat als advies naar het college van B&W. Het college van B&W en uiteindelijk de raad neemt het besluit om het bestemmingsplan wel of niet vast te stellen.

21. Vraag/opmerking:

Ontsluiting via de zeven straten klopt niet. Het zullen die zeven straten niet worden maar door twee of drie straten. Dit kan opgelost door verkeer reguleren.

Antwoord gemeente:

Verkeerskundig gezien is het ontsluiten van het plan door de woonwijk inpasbaar. Het reguleren van het verkeer, door bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer, leidt tot andere belemmeringen voor de huidige bewoners.

22. Vraag/opmerking:

Dat de straatjes zo rustig zijn is ook de reden dat we er wonen!

23. Vraag/opmerking:

Schade door heien o.i.d., worden er vooropnames bij de woningen gedaan? Veel schade in omgeving door heien bij het station.

Antwoord gemeente:

Boorpalen als fundering behoren tot de mogelijkheden. Hiervoor moet nog onderzoek worden verricht. Onderdeel daarvan zijn ook vooropnames.

24. Vraag/opmerking:

Hoe hoog wordt het? Wanneer de blokken lager worden, is er minder parkeren nodig, minder verkeersdruk. Lost alle problemen op.

Antwoord gemeente:

Wij vinden de hoogte acceptabel en voorzien geen parkeerproblemen.

25. Vraag/opmerking:

Maak samen met de mensen van de wijk zo'n plan!

26. Vraag/opmerking:

Hebben jullie erover nagedacht om het parkeren ondergronds te maken?

Antwoord TBV:

Dat is helaas te duur en niet haalbaar voor een dergelijk plan voor betaalbare woningen.

27. Vraag/opmerking:

Ik wist hier helemaal niks van. Waarom wordt er geen dubbele ontsluiting gerealiseerd via de Kronenbergstraat en zuidkant? Het verwachte verkeer wordt hiermee gehalveerd.

Antwoord gemeente:

Dit voorstel wordt nader besproken na afloop van de avond met de inbrenger/bewoner. Aan de onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan wordt het ontsluitingsadvies toegevoegd.

28. Vraag/opmerking:

Hoe kan er bezwaar ingediend worden?

Antwoord gemeente:

Zodra het college heeft besloten om het ontwerpbestemmingsplan ter visie te brengen, wordt dit gepubliceerd in de wijkkrant, de staatscourant en ontvangt u een bewonersbrief. In de publicatie staat precies hoe en wanneer u bezwaar kunt indienen. Tip: De gratis app Omgevingsalert toont de actuele aanvragen voor de omgevingsvergunningen en verkeersbesluiten in uw buurt. Download de app in de App Store of de Google Play Store onder de naam Tilburg - omgevingsalert. U kunt dan meldingen uit de omgevingen ontvangen als u dat in de app instelt.

29. Vraag/opmerking:

Kan de presentatie worden verspreid?

Antwoord gemeente:

Dit zal gebeuren met het rondsturen van de notulen. U kunt uw emailadressen achterlaten.

30. Vraag/opmerking:

Graag laten zien hoe er bezwaar wordt gemaakt?

Antwoord gemeente:

Zodra het college heeft besloten om het ontwerpbestemmingsplan ter visie te brengen wordt dit gepubliceerd in de wijkkrant, de Staatscourant en ontvangt u opnieuw een bewonersbrief. In de publicatie staat precies hoe en wanneer u bezwaar kunt indienen. Tip: De gratis app Omgevingsalert toont de actuele aanvragen voor de omgevingsvergunningen en verkeersbesluiten in uw buurt. Download de app in de App Store of de Google Play Store onder de naam Tilburg - omgevingsalert. U kunt dan meldingen uit de omgevingen ontvangen als u dat in de app instelt.