

Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Spoorzone, 7^e herziening (Besterdring 235)

Aanleiding

Er is een verzoek om herziening van het bestemmingsplan ingediend voor de bouw van 150 appartementen aan de Besterdring 235 in Tilburg. Het initiatief past niet in het geldende bestemmingsplan Spoorzone, omdat daarin voor dit perceel een uitwerkingsplicht is opgenomen. Een initiatief moet dan voldoen aan de vastgestelde uitwerkingsregels en daaraan voldoet het plan niet. Vanuit het huidige woongenot bezien, zo blijkt o.a. uit de bezonningsstudies in dit traject, is deze bouwvelop zelfs ongewenst en biedt het ook geen passend kader voor de opgave. Om die reden is deze herziening opgesteld.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter visie gelegen van maandag 10 september tot en met maandag 22 oktober 2018. Tijdens deze periode zijn er twaalf zienswijzen ingekomen.

Beoogd effect/ bestuurlijk kader

Het project draagt bij aan de ontwikkeling van een hoog centrumstedelijk woonmilieu als deelgebied binnen Spoorzone, zijnde een doelstelling zoals verwoord in de ambities Spoorzone.

Eerdere besluitvorming door de raad en het college:

- Intentieverklaring locatie Besterdring 235 d.d. 22 oktober 2013;
- Raadsbesluit Parkeerkader Spoorzone 18 december 2017;
- Collegebesluit stedenbouwkundig plan d.d. 19 december 2017;
- Collegebesluit onderhandelingsmandaat d.d. 10 juli 2018;
- Collegebesluit ontwerpbestemmingsplan/exploitatie- en ontwikkelovereenkomst d.d. 4 september 2018

Voorstel

1. Het bestemmingsplan Spoorzone, 7^e herziening (Besterdring 235), dat de bouw van maximaal 150 appartementen mogelijk maakt op de hoek van de Besterdring en de Burgemeester Brokxlaan, vaststellen.
2. De ingekomen zienswijzen conform de nota van zienswijzen ongegrond verklaren.
3. De staat van wijzigingen vaststellen.
4. Geen exploitatieplan vaststellen.
5. De Crisis- en Herstelwet van toepassing verklaren.

Argumenten

1.1 *Het plan is stedenbouwkundig inpasbaar.*

Het stedenbouwkundig plan beoogt een goede balans tussen de opgave om circa 17.000 m² te realiseren (dit is maximaal 16.500 m² geworden), de bewonersbelangen inzake privacy, bezonning, veiligheid en ruimtelijke impact en de gewenste samenhang met de gebiedsontwikkeling Spoorzone.

1.2 *Het plan past in de gemeentelijke woningbouwopgave en voldoet aan de beleidsdoelen voor wonen.*

Het plan tot realisatie van maximaal 150 beleggershuurappartementen in dit deel van de Tilburgse Spoorzone ligt in bestaand stedelijk gebied. Het bouwplan betreft een vorm van transformatie van kantoren naar wonen, waarbij de woningen inspelen op de plaatselijke behoefte aan levensloopbestendig wonen. In het plan is rekening gehouden met de woonmilieudifferentiatie opgave, in dit geval het voorzien in de vraag naar Centrum-Stedelijk (Plus) wonen.

1.3 *Er wordt op eigen terrein in de parkeerbehoefte voorzien en het plan zal geen parkeeroverlast veroorzaken in de omgeving.*

Voor het bouwplan van 150 appartementen worden 105 parkeerplaatsen aangelegd in een halfverdiepte parkeergarage onder het appartementencomplex. Hiervan zijn 5 parkeerplaatsen gereserveerd voor deelauto's. Deze deelauto's voorzien in de (parkeer)behoefte van 50 huishoudens. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen wordt definitief bij de aanvraag omgevingsvergunning.

Om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling geen parkeeroverlast veroorzaakt in de omgeving, wordt het complex op de nulvergunningenlijst geplaatst. Dit betekent dat toekomstige gebruikers (en/of hun bezoekers) worden uitgesloten van het verkrijgen van parkeervergunningen. Dit is gebaseerd op een mobiliteitsconcept genaamd "mobility as a service", waarbij de consument mobiliteit inkoopt, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Een essentiële verandering hierin is het concept van denken in service levels. Nieuwe services zullen een combinatie vormen tussen openbaar vervoer, vraaggestuurd vervoer en privé voertuigen.

1.4 Het plan leidt niet tot aantasting beschermwaardige bomen.

Er staan geen beschermwaardige bomen in het plangebied. Het plangebied valt ook buiten de beschermcirkel van de monumentale bomen op de middenberm van de Burgemeester Brokxlaan en de monumentale perenboom in de achtertuin van de Lange Nieuwstraat 68. Deze bomen worden dus niet aangetast door deze ontwikkeling.

Verder staan er 12 'overige' bomen in het plangebied (1 berk, 4 iepen en 7 bolacacia's). Een bomen effect analyse heeft uitgewezen dat de conditie van de berk en de vier iepen niet optimaal meer zijn. Met name de iepen sterven terug en vormen dood hout. De bolacacia's zijn als goed beoordeeld en op termijn worden hier ook geen problemen verwacht. Deze zijn echter niet inpasbaar in het stedenbouwkundig plan.

De exacte locatie van de inrit naar de parkeergarage staat nog niet vast. Mogelijkerwijs zal de aanleg leiden tot aantasting van een van de kleinere bomen gelegen aan de noordzijde van de Burgemeester Brokxlaan. Deze bomen zijn in 2014 geplant en hebben geen formeel beschermde status. In dat geval zal in eerste instantie ingezet worden op verplaatsing van de boom en mocht dit niet haalbaar blijken, dan wordt de boom gecompenseerd.

1.5 De omgevingsdialoog heeft geleid tot een gewijzigd plan.

In overleg met de omgeving, vertegenwoordigd door het planteam, is het voorliggende stedenbouwkundig ontwerp tot stand gekomen, waarbij kort samengevat o.a. het hoogteaccent zo ver mogelijk naar de Besterdring is geschoven en het middendeel van vier bouwlagen zodanig is aangepast dat de vierde bouwlaag niet helemaal doorloopt naar achteren, maar vier meter terug ligt. Dit heeft een positief effect ten aanzien van de privacy en bezonning voor de omliggende woningen en leidt tot een vermindering van de impact omdat de 4^e bouwlaag minder zichtbaar zal zijn vanuit de achtertuinen van de aangrenzende percelen. Het planteam was hier echter niet tevreden mee, omdat zij verzocht hadden om op het middendeel maximaal drie bouwlagen mogelijk te maken. Desondanks is met het voorliggende ontwerp een balans gevonden tussen de belangen van de omwonenden, de gemeente en de ontwikkelaar. Voor het volledige verslag van de omgevingsdialoog wordt verwezen naar bijlage 17 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Voor een meer uitgebreide samenvatting van de resultaten van de omgevingsdialoog wordt verwezen naar argument 1.5 onder a t/m g in het collegebesluit van 4 september 2018 (bijgevoegd).

1.6 Er zijn hogere grenswaarden vastgesteld voor weg- en railverkeer.

Voor de woningen is vaststellen van een hogere waarde mogelijk van maximaal 63 dB ten aanzien van wegverkeerslawaai. De optredende geluidbelasting vanwege wegverkeer bedraagt maximaal 59 dB. Dit is de berekende geluidbelasting afkomstig van de Burgemeester Brokxlaan. Voor de Besterdring en het NS-plein bedragen de geluidbelastingen ten hoogste 55 en 52 dB.

Ten aanzien van railverkeerslawaai is een hogere waarde mogelijk van maximaal 68 dB. De optredende geluidbelasting vanwege railverkeer bedraagt maximaal 68 dB ter plaatse van de zuidgevel van het woongebouw.

1.7 Het groepsrisico kan worden verantwoord.

Het plangebied ligt in het invloedsgebied van het spoortraject Breda - Tilburg - Eindhoven en de Rijksweg A58. In de beleidsvisie externe veiligheid wordt het gebied waarin het plangebied is gelegen aangemerkt als een transportasgebied. Binnen een transportasgebied gelden bepaalde voorwaarden. Aan die voorwaarden wordt voldaan. De verantwoordingsplicht is ingevuld en er is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) gemaakt ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Bij vaststelling van het bestemmingsplan neemt de raad tevens de verantwoording voor het groepsrisico.

2. Er zijn twaalf zienswijzen ingediend op het ontwerpbestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter visie gelegen van maandag 10 september tot en met maandag 22 oktober 2018. Tijdens deze periode zijn er twaalf schriftelijke zienswijzen ingekomen. Een daarvan betreft een zienswijze namens het planteam. Zes zienswijzen zijn afkomstig van individuele leden van het planteam. Een zienswijze is afkomstig van de Stichting Het Verhaal van Tilburg en de overige vier zienswijzen zijn van andere omwonenden.

Diverse reclamanten hebben aangegeven zich niet te kunnen vinden in de stedenbouwkundige opzet en de hoogte van het middendeel in het bijzonder. Zoals onder overweging 1.5 reeds is aangegeven, zien reclamanten graag dat het middendeel uit maximaal drie bouwlagen bestaat, terwijl het bestemmingsplan vier bouwlagen mogelijk maakt. Reclamanten zijn dan ook van mening dat de gekozen stedenbouwkundige opzet en de beoogde gebouwhoogten leiden tot schaduwwerking en aantasting van de privacy. De compositie van de hoge en lage volumes sluiten aan op de stedenbouwkundige uitgangspunten voor het ontwikkelgebied spoorzone en zijn voor de gehele Theresiazone een optimaal uitgangspunt om het stedelijk woonprogramma met de achterliggende woningen te verzoenen en samenhang te behouden. Daarnaast is het wenselijk om op de hoek Burgemeester Broxlaan / Besterdring hoogbouw te realiseren als entreegebaar naar de Spoorzone en aanhaking van Besterd aan de binnenstad. Uit een uitgevoerde bezonningsstudie blijkt daarnaast, dat ruimschoots aan de Haagse Norm voldaan kan worden. Hierdoor is sprake van voldoende bezonning op de gevels van de woningen aan de Lange Nieuwstraat. Tevens leidt het beoogde bouwplan ten opzichte van de bestaande situatie ertoe dat nagenoeg ieder perceel evenveel bezonning krijgt. In de huidige situatie zijn er diverse percelen die door het bestaande kantoorgebouw ernstig in bezonning worden beperkt. Ten aanzien van de privacy is met het planteam en de ontwikkelaar afgesproken dat de slaapkamers aan de achterzijde van de nieuw te bouwen wooneenheden worden gerealiseerd; daardoor zijn de woonkamers aan de zijde van de Spoorlaan gesitueerd. Tevens worden de toegangen tot de appartementen via de galerijen zo kort mogelijk en krijgen deze een besloten (groen) karakter.

Reclamanten zijn daarnaast van mening dat de beoogde nieuwbouw leidt tot een verslechtering van de akoestische situatie ter plaatse van hun woningen. Uit een uitgevoerd akoestisch onderzoek blijkt echter dat deze vrees ongegrond is. De akoestische situatie ter plaatse van de achterzijde van de woningen aan de Lange Nieuwstraat wordt zelfs beter, doordat de toekomstige bebouwing een afschermende werking met zich meebrengt. De geluidbelasting aan de voorzijde van deze woningen blijft gelijk.

Ook ten aanzien van het aspect 'cultuurhistorie' zijn diverse zienswijzen ingediend. Reclamanten zijn namelijk van mening dat het bestaande kantoorgebouw (Het blauwe gebouw) bijdraagt aan het culturele erfgoed in de Spoorzone. Zij betreuren het dan ook dat dit gebouw vervangen wordt door een appartementencomplex. Het klopt dat het blauwe gebouw over enige cultuurhistorische waarde beschikt. Vanuit het oogpunt van cultuurhistorie en monumentenzorg is het verhaal van de voormalige NS-werkplaats in de Spoorzone de kenmerkende en dominante factor. Het blauwe gebouw draagt hier niet aan bij. Daarnaast spelen meer belangen mee in de keuze om deze locatie te ontwikkelen; de cultuurhistorische waarde van het blauwe gebouw in onderdeel geweest van de belangenafweging.

Reclamanten vinden daarnaast dat de omgevingsdialoog en het proces daaromtrent niet naar tevredenheid is verlopen. Zoals uit overweging 1.5 blijkt, is het bouwplan in overleg met de omgeving, vertegenwoordigd door het planteam, tot stand gekomen. Dat de uitkomst van de omgevingsdialoog niet naar ieders volle tevredenheid is, betekent niet dat het proces niet goed is doorlopen.

Voor een volledige en uitgebreide samenvatting van de zienswijzen en het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de bijgevoegde nota van zienswijzen.

3. *Mede naar aanleiding van de zienswijzen worden enkele wijzigingen aangebracht in de toelichting van het bestemmingsplan.*

De desbetreffende wijzigingen zijn opgesomd in de bijgevoegde staat van wijzigingen. Zo wordt het verslag van de omgevingsdialoog die als bijlage bij de toelichting is gevoegd uitgebreid met de aanvulling op het planteamadvies van 15 juni 2018. Ook de bezonningsstudie is aangepast, daar de maanden januari t/m maart abusievelijk in de eerdere versie ontbraken. Daarnaast worden enkele tekstuele wijzigingen in de toelichting doorgevoerd. Omdat geen wijzigingen in de regels of op de verbeelding zijn voorzien, hoeft het bestemmingsplan niet formeel gewijzigd vastgesteld te worden.

4. *Het kostenverhaal is op een andere wijze geregeld.*

Zie paragraaf 'Kosten en dekking'.

5. *Door toepassing van de Crisis- en Herstelwet wordt de verdere procedure versneld.*

De Crisis- en Herstelwet is van toepassing omdat het plan de bouw van meer dan 11 woningen regelt. Dit heeft o.a. tot gevolg dat alle beroepsgronden direct in een beroepschrift moeten worden opgenomen en ook niet kunnen worden aangevuld na afloop van de beroepstermijn. Dit leidt tot versnelling van een mogelijke beroepsprocedure.

Kosten en dekking

De initiatiefnemer heeft een factuur voor de leges voor een planherziening betaald. Daarnaast heeft de gemeente met hem een overeenkomst voor het verhaal van planschade gesloten, alsook een ontwikkel- en exploitatieovereenkomst met grondoverdracht. Het verhaal van kosten die de gemeente moet maken zal 'anderszins verzekerd' zijn door die overeenkomst. Ook zullen er aanvullende locatie-eisen worden gesteld in de overeenkomst. Op basis van de principeovereenstemming is de economische uitvoerbaarheid niet in het geding. Er zijn dus geen redenen om een exploitatieplan (in ontwerp) vast te stellen.

In het kader van de overeenkomst zal de gemeente kosten moeten maken om haar grond in bouwrijpe staat te krijgen alsmede overige planontwikkelingskosten. Onderstaand worden deze kosten opgesomd:

Kostenpost	Bedrag
Werkzaamheden bouw- en woonrijp maken	€ 105.000,--
Voorbereiding Toezicht en Uitvoering (VTU) & planontwikkeling & leges	€ 180.750,--
Afdracht bovenwijken (enkel grond gemeente)	€ 14.060,--
Totale kosten	€ 299.810,--
Opbrengsten verkoop grond	€ 300.000,--
Opbrengsten exploitatiebijdrage	€ 150.000,--
Totale opbrengsten	€ 450.000,--

Bovenstaande kosten en opbrengsten maken dat de gemeente haar kostenverhaal heeft verzekerd. Buiten bovenstaande posten om doet de ontwikkelaar een bijdrage van € 337.500,00 voor de afkoop van de parkeerafdracht (o.b.v. 45 parkeerplaatsen cf. vastgestelde parkeernorm). Deze wordt cf. het parkeerkader Spoorzone gereserveerd voor de parkeerexploitatie in het gebied.

Binnen het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) kunnen anterieure overeenkomsten met beperkte grondwerkzaamheden en een verweven (relatief kleine) grondcomponent gezien worden als faciliterend grondbeleid. Het resultaat van dit project wordt verrekend met de Algemene Reserve Grondexploitatie (ARGE) bij afsluiting van het project.

In collegevoorstel inzake de intentieverklaring (2013) is aangegeven geen bijdrage in rekening te brengen bij de ontwikkelaar. Voor bijdragen tot € 100.000,00 mag het college hierover beslissen. De bijdrage zou voor dit bouwplan uitkomen op ca. € 22.000,00.

Risico's

Mogelijk niet alle plan- en apparaatskosten kunnen worden gedekt met de eerder overeengekomen, gemaximeerde PAK- bijdrage van de ontwikkelaar. Dit risico kan afgedekt worden door het surplus aan grondopbrengsten t.o.v. de kosten voor het leveren van bouwrijpe grond als dekking in te zetten.

Vervolg

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt bekendgemaakt in het Gemeenteblad, de Staatscourant en digitaal via de websites www.ruimtelijkeplannen.nl en www.tilburg.nl/ruimtelijkeplannen. In die bekendmaking staat ook wat de beroepsmogelijkheden zijn. Het bestemmingsplan wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd voor beroep.

Bijlagen

- Link naar [digitaal ontwerpbestemmingsplan >>](#)
- Nota van zienswijzen incl. bijlage
- Staat van wijzigingen incl. bijlage
- Collegebesluit d.d. 4 september 2018
- 171130 advies planteam Besterdring235 definitief
- Toevoeging advies plangroep bewoners Besterdring 235 definitief

Ter inzage gelegde stukken

- Kopieën van de (niet-geanonimiseerde) zienswijzen

Tilburg, 4 december 2018

Het college van burgemeester en wethouders van Tilburg,

de secretaris,

de burgemeester,



Raadsbesluit

De raad van de gemeente Tilburg;

- gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders;
- gelet op de Wet ruimtelijke ordening;

Besluit

1. Het bestemmingsplan Spoorzone, 7^e herziening (Besterdring 235), dat de bouw van maximaal 150 appartementen mogelijk maakt op de hoek van de Besterdring en de Burgemeester Brokxlaan, vast te stellen.
2. De ingekomen zienswijzen conform de nota van zienswijzen ongegrond te verklaren.
3. De staat van wijzigingen vast te stellen.
4. Geen exploitatieplan vast te stellen.
5. De Crisis- en Herstelwet van toepassing te verklaren.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 28 januari 2019.

de griffier,

voorzitter,