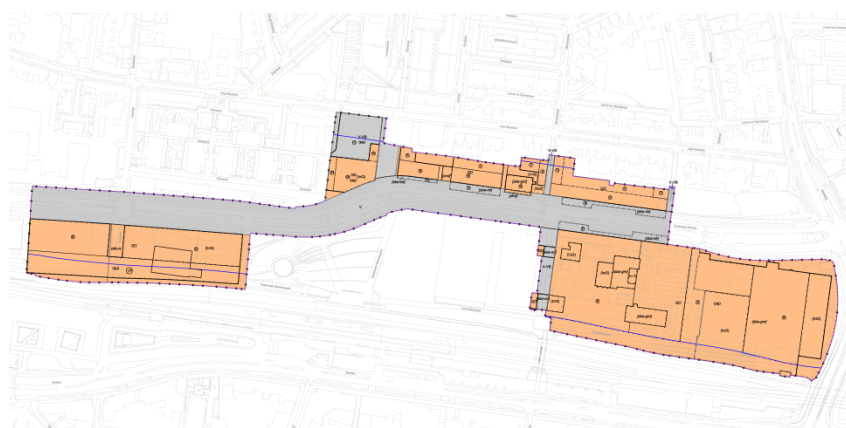


Raadsvoorstel gewijzigd vaststellen bestemmingsplan verbrede reikwijdte Spoorzone 2019

Aanleiding

Op 25 maart 2019 heeft de gemeenteraad het Koersdocument Spoorzone vastgesteld als algemeen richtinggevend kader voor de verdere ontwikkeling van de Spoorzone en het daarvoor op te stellen bestemmingsplan Spoorzone 2019.

Het huidige bestemmingsplan voor de Spoorzone is met de vaststelling van het Koersdocument achterhaald. Daarom is er, voor de nog te ontwikkelen delen van de Spoorzone, een nieuw bestemmingsplan voorbereid. Het ontwerpbestemmingsplan heeft van maandag 21 oktober 2019 tot en met maandag 2 december 2019 ter inzage gelegen voor zienswijzen. Er zijn 13 zienswijzen binnengekomen.



plangebied

Voorstel

1. het bestemmingsplan verbrede reikwijdte 'Spoorzone 2019' gewijzigd vaststellen;
2. de zienswijzen ongegrond verklaren;
3. de wijzigingen vaststellen conform de 'staat van wijzigingen bestemmingsplan verbrede reikwijdte "Spoorzone 2019"';
4. besluiten dat er geen noodzaak is tot het opstellen van een MER;
5. geen exploitatieplan vaststellen;
6. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant verzoeken om in te stemmen met vervroegde bekendmaking van de vaststelling;
7. de Beleidsregel Ruimtelijke structuur Spoorzone vaststellen.

Argumenten

1.1. Met dit bestemmingsplan vindt verdere verankering van het Koersdocument plaats.

Gewijzigde omstandigheden en voortschrijdende inzichten vroegen om een bijstelling van de ontwikkelingsrichting van de Spoorzone zoals deze in 2012 is uitgezet in het Masterplan "De Werkplaats". Deze bijstelling betrof vooral de wens om bij verdere planuitwerkingen meer rekening te houden met het aanwezige industrieel erfgoed. Ook gewijzigde economische inzichten en omstandigheden ten aanzien van grootschalige kantoren, kenniseconomie en startersomgevingen vroegen om een bijgestelde koers en aanpak. Daarnaast zijn aspecten als gezondheid/veiligheid/duurzaamheid/energietransitie/automobiliteit van toenemend belang bij dergelijk grootstedelijke herontwikkelingsopgaven. Dit heeft geleid tot de vaststelling op 25 maart 2019 van het Koersdocument. Het bestemmingsplan Spoorzone 2019 is de juridisch-planologische vertaling van het

Portefeuillehouder: Wethouder De Vries

Behandelend ambtenaar: Ruimte, Leon van Grinsven, telefoon 013 542 82 61

Koersdocument.

1.2. Met het bestemmingsplan verbrede reikwijdte wordt voldaan aan de wens van voldoende sturing enerzijds en voldoende flexibiliteit en aanpasbaarheid van de plannen anderzijds.

Het huidige instrumentarium van de Wet ruimtelijke ordening kent de volgende bestemmingsplanvormen:

- een globaal bestemmingsplan, dat het nadeel heeft dat er weinig sturing mogelijk is;
- een gedetailleerd bestemmingsplan, dat het nadeel heeft dat er gewerkt moet worden met een blauwdruk en dat is in de Spoorzone niet mogelijk;
- een bestemmingsplan met uitwerkingsplicht, zoals het geldende bestemmingsplan Spoorzone. Het nadeel hiervan is dat het onmogelijk is gebleken om uitwerkingsregels te formuleren die gedurende de gehele looptijd van het bestemmingsplan gebruikt kunnen worden. Een ander nadeel is dat bij deze planvorm na de bouwplanuitwerking nog een planologische procedure van minimaal 6 maanden volgt.

De Crisis- en herstelwet biedt de mogelijkheid om een bestemmingsplan verbrede reikwijdte op te stellen. Het voordeel van zo'n plan is meer flexibiliteit, de mogelijkheid om procesafspraken vast te leggen en om (milieu) onderzoeken minder gedetailleerd te doen en de onderzoeksplicht gedeeltelijk naar de toekomst te verschuiven. Met dit bestemmingsplan verbrede reikwijdte wordt vooruitgelopen op de Omgevingswet.

1.3. Er wordt gewerkt met deels later op te stellen en te wijzigen beleidsregels.

Het bestemmingsplan verbrede reikwijdte biedt de mogelijkheid om gebruik te maken van open normen die geconcretiseerd worden in beleidsregels. De beleidsregels kunnen gedurende de looptijd van het bestemmingsplan eenvoudiger aangepast worden omdat er geen complete planologische procedure voor hoeft te worden gevolgd. In het bestemmingsplan zijn de hoofdlijnen vastgelegd, zoals toegelaten functies, maximale bouwhoogtes, maximale programma in bruto vloeroppervlakten. Ook is vastgelegd dat er sprake moet zijn van een goede ruimtelijke structuur en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Deze open normen worden uitgewerkt in beleidsregels. Voor de algemene ruimtelijke structuur is hoofdstuk 5 van het Koersdocument leidend. Voor de diverse deelgebieden worden per ontwikkeling aparte beleidsregels vastgesteld. Pas na vaststelling van deze beleidsregels per deelgebied kan een omgevingsvergunning verleend worden. De beleidsregels voor de ruimtelijke structuur per deelgebied worden door de raad vastgesteld. Hierdoor hebben omwonenden de mogelijkheid om in te spreken bij de raad. De overige beleidsegels (b.v. externe veiligheid) worden door het college vastgesteld. Er staat geen gang naar de rechter open tegen de beleidsregels. Per deelgebied worden planteam van omwonenden geformeerd. Deze hebben een gekwalificeerd adviesrecht richting Kwaliteitsteam en gemeenteraad.

1.4. De omgevingsdialoog heeft geleid tot beperkte aanpassing van het plan.

In het kader van het opstellen van het Koersdocument is intensief gesproken met stakeholders. Dit is voortgezet bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan. Er is 4 keer overlegd met de Werkgroep bestemmingsplan Spoorzone bestaande uit vertegenwoordigers van de Buurtraad, de wijkraad, de Klankbordgroep Spoorzone en ondernemers uit het gebied. Verder is er in het kader van de voorbereiding van het Koersdocument het planteam Theresiazone geformeerd. Ook met dit planteam is 4 keer overlegd. In deze overleggen is de methodiek van een bestemmingsplan verbrede reikwijdte uitgelegd. Vervolgens is het concept bestemmingsplan uitgelegd en zijn er vragen over de systematiek beantwoord. Vervolgens is dieper ingegaan op onderdelen van het bestemmingsplan en ook op het proces rond de totstandkoming van bouwplannen voor de verschillende deelgebieden en de rol van het kwaliteitsteam en planteam. Tot slot is het gehele concept bestemmingsplan besproken. Om alle omwonenden te bereiken is er een algemene inloopavond geweest op 26 juni 2019. Het concept plan is ook besproken met de ontwikkelaars die een positie hebben in het gebied. Het plan is naar aanleiding van deze overleggen met planteam en werkgroep op onderdelen aangepast zoals de gedetailleerdheid van de bestemmingen in de Theresiazone, de regeling van het kwaliteitsteam en planteam.

2.1. Er zijn 13 zienswijzen op het plan ingediend.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 21 oktober 2019 tot en met 2 december 2019 ter inzage gelegen voor zienswijzen. Binnen deze periode zijn 13 zienswijzen ingediend. Drie zienswijzen zijn vooral gericht tegen de komst van de Clarissentoren vanwege de aantasting van uitzicht en schaduwwerking. Eén zienswijze richt zich vooral op de onduidelijkheid voor wat betreft de bebouwing in het deelgebied Zwijsen. Zeven zienswijzen richten zich vooral op de bebouwing in de Theresiazone en de onzekerheid over de vorm en impact van de

bebouwing. Het planteam Theresiazone pleit voor een lagere bouwhoogte voor de Theresiazone en voor behoud van de buurttuin. De Wijkraad Theresia heeft kritiek op de omgevingsdialoog.

De Clarissentoren krijgt een forse hoogte (133 meter) om als landmark te dienen voor het gebied en voor de stad. De toren wordt slank waardoor de impact op de omgeving beperkt is. De invulling van het bestemmingsplan gaat via beleidsregels per deelgebied. Voor de planvorming van deze deelgebieden worden planteam geformeerd die een advies uitbrengen aan de gemeenteraad voordat de gemeenteraad deze beleidsregels voor het deelgebied vaststellen. Bij de planontwikkeling dient de ontwikkelaar inzicht te geven wat de impact van het gebouw is. Een minder bouwvolume voor de Theresia zone is niet gewenst omdat dit deel onderdeel is van de Spoorzone en er contractuele afspraken met ontwikkelaars liggen. Behoud van de buurttuin is één van de afwegingspunten bij de planuitwerking van het deelgebied. De gemeenteraad heeft invloed op de planontwikkeling omdat de gemeenteraad de beleidsregels voor de deelgebieden vast stelt na de planontwikkeling en nadat het planteam en het Kwaliteitsteam advies heeft uitgebracht. De klachten m.b.t. de omgevingsdialoog zijn te verklaren door een botsing van stedelijke belangen met de belangen van de omwonenden. Voor de reactie op de zienswijzen wordt verwezen naar de bijgevoegde notitie behandeling zienswijzen bestemmingsplan Spoorzone 2019.

3.1. Voor de leesbaarheid dient het plan op onderdeel te worden gewijzigd.

Bij de opstelling van de beleidsregel Externe veiligheid is gebleken dat er onduidelijkheid ontstaat omdat de eisen m.b.t. externe veiligheid op diverse plaatsen in het bestemmingsplan stonden. Voor de leesbaarheid en eenduidige uitleg zijn deze eisen nu elders ondergebracht. Inhoudelijk is er geen sprake van andere eisen. Tevens is een aanpassing nodig om mogelijk te maken dat deelgebieden ook in gedeelten kan worden ontwikkeld. Tenslotte dient het rapport met de stikstof berekening te worden vervangen door een nieuwe doorrekening omdat er een nieuwe berekeningsmethode is. De conclusie blijft gelijk.

4.1. Er bestaat geen noodzaak tot het opstellen van een MER.

Op grond van artikel 7.18 Wet milieubeheer moet de gemeente als zij zelf initiatiefnemer is van een plan bij de voorbereiding van het besluit beslissen of een MER moet worden gemaakt. Een stedelijk ontwikkelingsproject is m.e.r. beoordelingsplichtig indien het bepaalde drempelwaarden overschrijdt. Deze drempelwaarden worden voor de Spoorzone niet overschreden, dus op grond hiervan is geen m.e.r. nodig. Verder blijkt uit de milieuonderzoeken dat er geen (mogelijke) belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu aanwezig zijn. Daarnaast zijn binnen het plangebied geen Natura2000 of NNN-gebieden aanwezig. De voorgenomen ontwikkeling heeft daarom geen direct effect op de Natura2000- of NNN-gebieden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is gelegen op een afstand van ca. 3 km. van het plangebied. Gezien deze afstand en de zeer beperkte externe invloed van de geplande ontwikkeling kunnen negatieve effecten op dit Natura 2000-gebied op voorhand redelijkerwijs worden uitgesloten. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een formele m.e.r.-(beoordelings)procedure.

5.1. Kostenverhaal is anderszins verzekerd.

Omdat het gehele plangebied al of in eigendom is van de gemeente of al onderdeel is van een gebied waarover afspraken zijn gemaakt met de ontwikkelaars is er geen noodzaak tot het opstellen van een exploitatieplan om het gemeentelijke kostenverhaal te verzekeren.

6.1. Om tijdswinst te behalen is vervroegde bekendmaking gewenst.

Omdat het plan gewijzigd wordt vastgesteld moet 6 weken worden gewacht voordat het vastgestelde plan ter inzage mag. Als Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant akkoord gaat met vervroegde publicatie kan een tijdswinst van tenminste twee tot maximaal 5 weken worden behaald.

7.1. De beleidsregels Ruimtelijke structuur Spoorzone vult open norm in.

Zoals aangegeven werkt het bestemmingsplan verbrede reikwijdte met open normen die uitgewerkt worden in beleidsregels. De open norm een goede ruimtelijke structuur is uitgewerkt in de beleidsregel Ruimtelijke structuur Spoorzone. Deze beleidsregels is weer een vertaling van hoofdstuk 5 en 9 van het Koersdocument aangevuld met eisen ten aanzien van klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen. De concept beleidsregel is op 20 januari 2020 besproken in een gezamenlijk overleg met het Planteam Theresiazone en de Werkgroep

bestemmingsplan Spoorzone. Door de aanwezigen is commentaar geleverd onder andere op de vaagheid van de beleidsregel en over het gebruik van de Haagse bezonningsnorm.

De beleidsregel betreft de procedurele uitwerking van de doelstellingen uit het Koersdocument. Deze is bewust niet concreter in oplossingen beschreven omdat met de gekozen plansystematiek juist beoogd wordt om opgave gewijs (per deelgebied) nader ruimtelijk onderzoek uit te voeren en een nadere omgevingsdialoog te hebben. Op dat moment wordt de beleidsregel per deelgebied geconcretiseerd na de planuitwerking. Een te formeren planteam zal een advies uitbrengen over deze locatiespecifieke beleidsregel en de gemeenteraad zal deze beleidsregel vaststellen.

Voor bezonning zijn algemeen aanvaarde normen gangbaar (onder meer in diverse jurisprudentie) in de vorm van de "Haagse bezonningsnorm". Deze hanteert de gemeente ook als kader bij het hoogbouwbeleid. Afgezet tegen alle andere belangen en kwaliteitseisen waaraan tegemoet gekomen moet worden in de integrale gebiedsontwikkeling achten wij de 'Haagse bezonningsnorm' voldoende basis om op dat vlak een acceptabel woon- en leefklimaat te realiseren. Deze norm geldt voor zowel de nieuwbouw als ten opzichte van bestaande bouw.

Kosten en dekking

Dit bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van een gebied mogelijk waar de gemeente en private partijen grond in eigendom hebben en tevens afspraken zijn gemaakt met private partijen tot ontwikkeling van ditzelfde gebied. In een overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de invulling van het plan en daarom zijn aanvullende locatie-eisen niet nodig. De bestemming wijzigt niet dusdanig dat de afspraken die in de anterieure overeenkomst zijn gemaakt dienen te worden aangepast. De economische uitvoerbaarheid van het plan is voldoende verzekerd. Omdat het gehele plangebied al of in eigendom is van de gemeente of al onderdeel is van een gebied waarover afspraken zijn gemaakt is er geen noodzaak tot het opstellen van een exploitatieplan om het gemeentelijke kostenverhaal te verzekeren.

Vervolg

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan maken we bekend in het Gemeenteblad, de Staatscourant en digitaal via www.ruimtelijkeplannen.nl en www.tilburg.nl/ruimtelijkeplannen. In de bekendmaking staat tevens wat de beroepsmogelijkheden zijn.

Bijlagen

1. Het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone 2019, bestaande uit de analoge verbeelding, regels en toelichting;
2. Link naar het [digitale ontwerpplan >>](#)
3. Advies Planteam en Klankbordgroep m.b.t. concept bestemmingsplan en collegestandpunt op advies Planteam en Klankbordgroep;
4. Notitie behandeling zienswijze bestemmingsplan 'Spoorzone 2019';
5. Overzicht met locaties van indieners van zienswijzen;
6. Staat van wijzigingen bestemmingsplan 'Spoorzone 2019'
7. Beleidsregel Ruimtelijke structuur Spoorzone.

Tilburg, 18 februari 2020

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



Raadsbesluit

De raad van de gemeente Tilburg;

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

Besluit

1. Het bestemmingsplan verbrede reikwijdte 'Spoorzone 2019' gewijzigd vast te stellen;
2. De zienswijzen ongegrond te verklaren;
3. De wijzigingen vast te stellen conform de 'staat van wijzigingen bestemmingsplan verbrede reikwijdte "Spoorzone 2019";
4. Er is geen noodzaak tot het opstellen van een MER;
5. Geen exploitatieplan vast te stellen;
6. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te verzoeken om in te stemmen met vervroegde bekendmaking van de vaststelling;
7. De Beleidsregel Ruimtelijke structuur Spoorzone vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 6 april 2020.

de griffier,

voorzitter,