

Nota behandeling zienswijzen Smariuskade (Ringbaan Noord-Midden Brabantweg)

Het ontwerpbestemmingsplan Smariuskade (Ringbaan Noord – Midden Brabantweg) heeft, in overeenstemming met het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), gedurende zes weken ter inzage gelegen, te weten van maandag 10 oktober 2022 tot en met 21 november 2022. Er zijn 6 zienswijzen ingediend.

Ook heeft het concept Beeldkwaliteitsplan ter inzage gelegen voor inspraak. Er is hierop geen inspraakreactie binnengekomen.

In deze notitie wordt ingegaan op de zienswijzen over het ontwerp bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan is nu gereed om te worden vastgesteld, met inachtneming van het onderstaand standpunt op de zienswijzen, die hieronder samengevat worden weergegeven, maar integraal zijn beoordeeld.

Zienswijze 1 – Wijkrazen Tilburg Noord	
Zienswijze 1.1	De indruk ontstaat dat er bij de Hasseltrotonde één rijstrook speciaal wordt gereserveerd voor de bewoners van dit nieuwe plan, hetgeen de doorstroom naar Tilburg Noord niet ten goede komt. Bovendien is onduidelijk wat de consequenties zijn voor het fietsverkeer van de Ringbaan West naar de Midden-Brabantweg én wat de consequenties zijn voor het fietspad over het viaduct naar Tilburg Noord.
Standpunt gemeentebestuur	Ter plaatse van de Hasseltrotonde wordt een extra rijstrook aangelegd in de vorm van een bypass voor rechtsafslaand verkeer. Deze is openbaar toegankelijk voor elke weggebruiker, dus niet alleen voor de bewoners van het nieuwe plan. De bestaande fietsroutes blijven gehandhaafd, bij de Hasseltrotonde komen ook fietsoversteekpunten over de extra rijstrook (bypass). Deze bypass is noodzakelijk vanwege het plan.
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 1.2	Ook vraagt men aandacht voor de brug bij de Waalstraat richting Lijnse Hoek. In het kader van de verbreding van het kanaal gaat het gerucht dat deze verdwijnt, hetgeen het fietsverkeer van het nieuwe plan richting Noord v.v. bemoeilijkt en voor ons bezwaarlijk is.
Standpunt gemeentebestuur	In dit bestemmingsplan is geen sprake van het verdwijnen van de brug over het kanaal. In het stedenbouwkundig plan is de brug abusievelijk op een andere plaats getekend maar op de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan is dit niet opgenomen.
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 1.3	Volgens de verslagen van de bewonersbijeenkomsten lijken er nauwelijks bewoners betrokken te zijn bij dit plan.
Standpunt gemeentebestuur	In het kader van de omgevingsdialoog heeft de initiatiefnemer 5 bijeenkomsten gehouden over de voorgenomen ontwikkelingen. Ook bewoners van Tilburg Noord zijn voor deze bijeenkomsten uitgenodigd. Dat er relatief weinig mensen belangstelling hebben getoond voor deze bijeenkomsten kan niet aan de initiatiefnemer verweten worden. Wellicht is dit het geval door de ligging van het plan, relatief gescheiden van bestaande woonbuurten door de Ringbaan Noord en de Midden-Brabantweg. Wellicht heeft dit bijgedragen aan een beperkt gevoelde behoefte om actief deel te nemen aan de omgevingsdialoog. Via een bewonersbrief zijn de bewoners uitgenodigd die wonen tussen het plangebied en de dr. Deelenlaan in het westen, het Bizetplantsoen, de Gossecstraat en de Bendastraat in het noorden en de Dessinateurstraat en het Kamgaardenplein in het zuiden.
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 2 – bewoner Cramerstraat Tilburg	
Zienswijze 2.1.	In het plan is sprake van het aanleggen van 993 parkeerplaatsen voor 720 woningen. Dat is bijna 1,4 parkeerplekken per woning. Door deze grote hoeveelheid parkeerplekken trekt het plan juist extra verkeer aan waardoor er forse verkeersingrepen nodig zijn. Indiener verzoekt om minder parkeerplekken te realiseren en van de Smariuskade een autoluwe buurt te maken.

	Deze zienswijze past ook bij de ambities van de gemeente Tilburg, zo blijkt uit de Mobiliteitsaanpak Tilburg (2016). In dit plan schrijft u bijvoorbeeld: "Een gezonde stad is belangrijk voor iedereen. Dit betekent dat bij ruimtelijke ontwikkelingen het mobiliteitsperspectief van meet af aan wordt betrokken. Het voorkomen of verkorten van verplaatsingen is daarbij het doel." (blz. 29). "Waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van leven staat hierin centraal; níet alleen het oplossen van verkeersknelpunten."
Standpunt gemeentebestuur	De ontwikkeling moet voldoen aan het vastgesteld parkeerbeleid van de gemeente Tilburg. Op dit moment is geldend de notitie parkeernormen Tilburg 1997. In het bestemmingsplan moet aangetoond zijn dat aan die parkeereis kan worden voldaan. Het bestemmingsplan toont dit aan. Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt getoetst aan het parkeerbeleid dat op dat moment van kracht is. Het parkeerbeleid wordt op dit moment geactualiseerd. In het nieuwe parkeerbeleid worden nieuwe, geactualiseerde, parkeernormen opgenomen en worden ook nieuwe inzichten in toepassing van deelmobiliteit opgenomen. Dit is afgestemd op de geografische ligging in de stad. De ligging van deze ontwikkeling is relatief ver van openbaar vervoersknooppunten en van het stadscentrum. Verder is er in dit plan geen parkeerregulering voorzien. De mogelijkheden om actief te sturen op autobezit en -gebruik is daarmee beperkter dan op andere locaties.
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 3 – Waterschap de Dommel	
Zienswijze 3.1.	Het plan geeft nog onvoldoende zekerheid over de borging van de waterbelangen. In het plangebied komen een drietal waterbelangen samen die alle drie een ruimteclaim leggen in het plangebied. Het stedenbouwkundig plan combineert deze ruimteclaims deels aan de noordkant van het Smariusterrein. Dat de ruimteclaims van de waterbelangen daadwerkelijk samengaan en inpasbaar zijn in de zone langs het Wilhelminakanaal, blijkt nog onvoldoende uit het plan. Het gaat om de volgende drie waterbelangen, vrijwaringszone kanaal, realisatie van de waterberging en de aanwezigheid en versterking van een ecologische verbindingzone naast het Wilhelminakanaal. Aanvullend onderzoek is nog nodig om te bepalen of de infiltratiecapaciteit van de bodem voldoende is, of dat grondverbetering plaats moet vinden.
Standpunt gemeentebestuur	De waterbelangen zijn in dit plan wel geborgd. Er is een voorwaardelijke verplichting voor de verplichte waterberging opgenomen. Er wordt op dit moment een onderzoek uitgevoerd naar de waterdoorlatendheid van de bodem. Uit de eerste resultaten blijkt dat die doorlatendheid voldoende is om de gedachte infiltratie plaats te laten vinden. Op de ruimteclaims wordt in het vervolg van de beantwoording van deze zienswijze ingegaan. In aanvulling hierop wordt er op gewezen dat het geldende bestemmingsplan Oude Stad Noordwest 2016 aan deze locatie de bestemming Grootchalig Gemengd toekent met een bebouwingspercentage van 100% en geen eis ten aanzien van waterberging. Het ontwerp bestemmingsplan kent een veel minder bebouwingspercentage en grote delen van het plangebied zijn bestemd tot groen. Hiermee zijn de waterbelangen bij het ontwerp bestemmingsplan veel beter gewaarborgd dan in het geldende bestemmingsplan. Daarnaast draagt dit plan bij aan de invulling van de huidige grote woningbehoefte.
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 3.2.	Het waterschap vraagt om de inrichting van het noordelijke deel van het plangebied aan te passen, zodat deze voldoet aan de criteria en aanbevelingen die het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in reactie op het conceptplan heeft aangegeven. Het Waterschap vraagt daarbij ook om goedkeuring te verkrijgen van Rijkswaterstaat op de inrichting van de zone langs het kanaal als EVZ en als regenwaterbergingslocatie.
Standpunt gemeentebestuur	Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft bij brief van 5 augustus 2022 aangegeven dat de voor dit plan gehanteerde uitgangspunten en uitwerking van het vaarwegprofiel op basis van een 'krap vaarwegprofiel' correct zijn, als aan een aantal

	voorwaarden wordt voldaan zoals: de gemeente accepteert dat een uitbreiding naar “normaal vaarwegprofiel” niet mogelijk is, voor voorzieningen in de strook moet een vergunning worden aangevraagd, Rijkswaterstaat kan over de rijksgronden en de vrijwaringszone van 25 meter beschikken en dat de bereikbaarheid hiervan is gewaarborgd. Aan deze voorwaarden kan worden voldaan. Uit een gezamenlijk overleg naar aanleiding van de ingediende zienswijzen tussen gemeente, Rijkswaterstaat, provincie en het waterschap is gebleken dat ook bij een toekomstige verbreding van het kanaal de wadi's op de nu geplande plaats gehandhaafd kunnen blijven.
Conclusie	Zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 3.3.	Het Waterschap vraagt om in het plan duidelijk te onderbouwen hoe de EVZ is ingepast in het plan te midden van de andere functies (wijkgroen, verkeer, waterberging). Op dit moment is niet duidelijk of de EVZ daadwerkelijk goed zal kunnen functioneren voor de doelsoorten en hoe het plan dit functioneren verbetert.
Standpunt gemeentebestuur	Er is een richtinggevende memo opgesteld over de inrichting van de ecologische verbindingszone langs het Wilhelminakanaal ter hoogte van Smariuskade. Deze memo is naar aanleiding van de zienswijzen aan Waterschap, Rijkswaterstaat en Provincie gestuurd. Deze memo toont aan dat door middel van het toepassen van maatwerk, door onder andere het toepassen van stapstenen en het aanleggen van een kruidenrijk grasland, het inrichten van een ecologische verbindingszone (geschikt als corridor en leefgebied van de Kamsalamander en andere beschermde soorten) ruimtelijk inpasbaar is binnen de gestelde eisen en wensen vanuit de gemeente (Stadsnatuurkaart 2040) en de Interim omgevingsverordening van de provincie. Deze memo dient nog verder uitgewerkt te worden maar toont aan dat het realiseren van de ecologische verbindingszone mogelijk is.
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 3.4.	Het Waterschap vraagt om ook een voorwaardelijke verplichting voor regenwaterberging op te nemen in de bestemmingen Bedrijf, Verkeer en Verkeer – Verblijfsgebied.
Standpunt gemeentebestuur	De voorwaardelijke verplichting is opgenomen binnen de bestemming Woongebied en zal ook in de andere bestemmingen opgenomen worden.
Conclusie	Zienswijze is gegrond en het plan zal aangepast worden.
Zienswijze 3.5.	De regels van de dubbelbestemming Waarde – Ecologie in combinatie met de enkelbestemming Groen sluiten niet aan op de regels die de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant stelt aan een ecologische verbindingszone. Binnen de EVZ-zone zijn ook speelvoorzieningen, wegen en paden, geluidsschermen, bouwwerken van algemeen nut etc. toegestaan. Het waterschap vraagt dit te herzien en de bestemming Natuur toe te kennen aan de EVZ.
Standpunt gemeentebestuur	De gekozen bestemming sluit aan op de geldende bestemmingen die gelden voor de ecologische verbindingszone langs het kanaal. Naast de basis bestemming geldt de dubbelbestemming “Waarde - Ecologie”. Deze bestemming geeft aan dat de gronden <u>mede</u> bestemd zijn voor “behoud, herstel, beheer en/of ontwikkeling van een natte en/of droge ecologische verbindingszone;”. In de regels is expliciet opgenomen onder strijdig gebruik: “a. Gebruik van gronden indien het gebied hierdoor minder geschikt wordt voor de verwezenlijking, het behoud en het beheer van de ecologische verbindingszone, het bos/de bosschages en de bijbehorende bosgroeiplaats plus de landschappelijke- en/of natuurwaarden.” Dus elke activiteit die in deze zone plaats vindt moet ook voldoen aan de strengere eisen van de dubbelbestemming “Waarde - Ecologie”. In aanvulling zal opgenomen worden: “Het oprichten van bebouwing, voor zover dit is toegelaten volgens de krachtens dit plan aan de gronden gegeven bestemmingen en planregels, is uitsluitend toegestaan indien het gebied hierdoor niet minder geschikt wordt voor de verwezenlijking, het behoud en het beheer van de ecologische verbindingszone, het bos/de bosschages en de bijbehorende bosgroeiplaats plus de landschappelijke- en/of natuurwaarden.”

	Op deze manier is geregeld dat in deze zone: • Geen nieuwe gebouwen mogen worden opgericht; • Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, uitsluitend zijn toegestaan indien het gebied hierdoor niet minder geschikt wordt voor de verwezenlijking, het behoud en het beheer van de ecologische verbindingzone. • Het gebruik van de gronden niet strijdig is met verwezenlijking, het behoud en het beheer van de ecologische zone. Er is niet gekozen voor de bestemming "Natuur" omdat die bestemming in beginsel wordt toegekend aan gerealiseerde ecologische verbindingzone. Hier is sprake van een nog te realiseren verbindingzone. Er is kritisch naar de dubbelbestemming gekeken. Binnen deze bestemming zijn geluidwerende voorzieningen toegelaten. Dit is zondermeer niet passend in een ecologische verbindingzone. Deze functie wordt uit de bestemming verwijderd.
Conclusie	De zienswijze is deels gegrond, de regels m.b.t. de dubbelbestemming Waarde - Ecologie worden aangepast.
Zienswijze 3.3.	De begrenzing van de dubbelbestemming Waterstaat – Zoekgebied behoud en herstel watersystemen langs het Wilhelminakanaal komt niet overeen met de begrenzing volgens de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. De artikelsgewijze toelichting bij artikel 3.27 van de verordening stelt dat het Zoekgebied Behoud en herstel watersystemen aansluit bij het werkingsgebied van de ecologische verbindingzone, wanneer deze aanduiding op de locatie van toepassing is. Dat betekent dat het zoekgebied hier 50 meter breed is aan weerszijden van het kanaal, net als de EVZ.
Standpunt gemeentebestuur	De begrenzing behoud en herstel watersystemen komt exact overeen met de aanduiding uit de Interim Omgevingsverordening en daarvoor zijn ook regels opgenomen die elders binnen de gemeente gelden en geaccordeerd zijn (zie artikel 10 van de regels).
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 4 Rijkswaterstaat (RWS)	
Zienswijze 4.1.	In het kader van vooroverleg heeft Rijkswaterstaat Zuid-Nederland een reactie op het concept ontwerpbestemmingsplan gegeven. Men vindt het fijn om te lezen dat het merendeel van de reacties zijn verwerkt in onderhavig plan.
Standpunt gemeentebestuur	v.k.a.
Conclusie	v.k.a.
Zienswijze 4.2.	Alle gebouwen zijn geprojecteerd op eigen grond, echter een klein deel van gebouw F is ook op Rijksgrond gelegen. Men verzoekt om dit aan te passen zodat alle bebouwing zich op eigen grond bevindt.
Standpunt gemeentebestuur	De verbeelding zal hierop aangepast worden.
Conclusie	Zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van de verbeelding.
Zienswijze 4.3.	Als reactie op de vooroverleg reactie haalt de gemeente de brief aan van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (d.d. 5 augustus 2022) aan. Deze brief is een antwoord op de brief van de gemeente (d.d. 29 maart 2022), waarin de gemeente verzocht om in te stemmen met de conclusies uit de ontwerprapportage en de bijbehorende tekeningen van adviesbureau Sweco ('Nautische onderbouwing kanaalpand, Wilhelminakanaal fase 2', d.d. 21-09-2021, referentie SWNL0278074). In dit rapport wordt beschreven dat (indien de verbreding van het Wilhelminakanaal wordt uitgevoerd op basis van een klasse IV schip van 105 meter, rekening houdend met een krap vaarwegprofiel) beide plannen niet strijdig met elkaar hoeven te zijn. De gemeente geeft aan dat door het Ministerie hierop bevestigend is geantwoord. RWS constateert dat dit deels correct is, er werden namelijk ook enkele criteria genoemd waaraan voldaan moet worden. Daarnaast worden er in de brief ook diverse aanbevelingen gedaan. RWS verzoekt de in de brief genoemde criteria en aanbevelingen expliciet in onderhavig plan te verwerken.

Standpunt gemeentebestuur	Dat is correct. In de brief van 5 augustus 2022 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staan een aantal criteria en aanbevelingen. Deze brief is als bijlage bij deze notitie gevoegd. De paragraaf “vooroverleg” uit de toelichting bij het bestemmingsplan zal op dit punt aangepast worden.
Conclusie	De zienswijze is gegrond en de paragraaf vooroverleg zal worden aangevuld.
Zienswijze 4.4.	Voor voorzieningen (zoals EVZ, Wadi's, toegangswegen, etc.) die worden aangebracht of werkzaamheden die worden uitgevoerd en binnen de beheerderszone en op Rijksground liggen, moet een vergunning worden aangevraagd. Voor wat betreft het gebruik van deze gronden, zal het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) een privaatrechtelijke overeenkomst opstellen.
Standpunt gemeentebestuur	Het is de ontwikkelaar bekend dat men vergunning dient aan te vragen en dat er een privaatrechtelijke overeenkomst met het Rijk gesloten moet worden.
Conclusie	Zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 5 Provincie	
Zienswijze 5.1.	De provincie is met Waterschap de Dommel en Rijkswaterstaat van mening dat de gemeente inzichtelijk moet maken en planologisch zou moeten borgen dat onderhavig bestemmingsplan geen afbreuk doet aan de mogelijke toekomstige functie van het Wilhelminakanaal voor klasse IV- schepen. Op dit onderdeel verwijzen wij naar de inhoudelijk argumenten van de zienswijzen van Waterschap de Dommel en Rijkswaterstaat.
Standpunt gemeentebestuur	Aangetoond is dat dit bestemmingsplan geen afbreuk doet aan de toekomstige functie van het Wilhelminakanaal voor klasse IV schepen met een krap vaarwegprofiel. Dat is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bevestigd in de brief van 5 augustus 2022. De criteria en aanbevelingen uit die brief zullen overgenomen worden in het plan.
Conclusie	De zienswijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van de paragraaf vooroverleg in de toelichting.
Zienswijze 5.2.	De bestemming van de ecologische verbingszone moet gericht zijn op een 'natuur' bestemming. Daar is nu geen sprake van. De bestemming 'groen' is niet exclusief gericht op instandhouding en beheer van de ecologische verbingszone. Bovendien geeft de aanduiding 'Waarde-ecologie' geen voorrang op de bepalingen zoals opgenomen in de bestemming 'groen'. Tevens is de bandbreedte van 50 meter niet expliciet beschermd in de planregels, zoals vereist op grond van artikel 3.25 IOV.
Standpunt gemeentebestuur	Zie standpunt onder 3.2. De regels van de bestemming “Waarde - Ecologie” gelden naast de bestemming “Groen”. Dus daar waar deze regels strenger zijn dan die van de bestemming “Groen” moet aan die strengere regels worden voldaan. De breedte van de zone is op de verbeelding aangegeven door de dubbelbestemming “Waarde Ecologie” en is gemiddeld 25 meter breed voor deze zijde van het kanaal.
Conclusie	Zie conclusie onder 3.2.
Zienswijze 5.3.	Er kunnen uitsluitend bestaande wegen worden toegestaan binnen een natuurbestemming. Onderhavig plan voorziet in een nieuwe ontsluitingsweg, welke deels binnen de zone ligt. Dit planonderdeel moet aangepast worden. In het omgevingsvergunningstelsel in artikel 9.6 van het bestemmingsplan wordt geen koppeling gelegd met de te beschermen waarden verband houdend met de EVZ.
Standpunt gemeentebestuur	Bij het stedenbouwkundig plan is er voor gekozen groen-stedelijk woonmilieu te realiseren. Eén van de manieren om dit te realiseren is door grote delen van het plangebied zo in te richten dat deze autoluw zijn. Uitgangspunt voor de ontsluiting is dat er zoveel als mogelijk gebruik gemaakt wordt van de bestaande infrastructuur. Zo wordt er aan de noordzijde gebruik gemaakt van de bestaande ontsluiting langs het kanaal die in oostelijke richting loopt. Aan de zuidzijde wordt een aansluiting gemaakt aan de Ringbaan Noord via de Merwedestraat. Op deze manier ontstaat er een duidelijke routing voor bezoekers met een autoluw midden in het woongebied, waarbij de auto te gast is. De ontsluiting aan de noordzijde betreft dus deels een bestaande ontsluitingsweg van het voormalige bedrijventerrein en een bestaand fietspad. Deze wordt verlegd. Naar aanleiding van vooroverlegreacties is de breedte van de weg al beperkt door deze zo

	smal mogelijk te maken. Het combineren van fietspad en weg tot een fietsstraat is niet mogelijk omdat dit deel van het fietspad onderdeel is van een snelfietsroute. In artikel 9.6.3 is bepaald: “De in 9.6.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de in 9.1 genoemde waarden en/of functies.” In 9.1. staat als te beschermen waarden “behoud, herstel en/of ontwikkeling van een natte en/of droge ecologische verbindingszone”. Hiermee wordt er wel een koppeling gelegd tussen de vergunning en de te beschermen waarden i.v.m. de EVZ.
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 5.4.	Over dezelfde zone als de EVZ ligt de zone ‘behoud en herstel watersystemen’(artikel 3.22 IOV). Een bestemmingsplan van toepassing op deze zone strekt mede tot de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van watersystemen. Dit betekent dat het regels stelt om het aanbrengen van oppervlakteverhardingen of verharde oppervlakten te beperken. In de verbeelding is een weg opgenomen in deze zone. Daarmee is onvoldoende invulling gegeven aan deze provinciale instructieregel.
Standpunt gemeentebestuur	Zie reactie onder 3.3. De “weg” die daar ligt is het bestaande doorgaande fietspad langs het kanaal en deels een bestaande ontsluitingsweg. Bij de vormgeving van de noordelijke ontsluitingsweg is de hoeveelheid verharding tot een minimum beperkt.
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 5.5.	De provincie vraagt om een voorwaardelijke verplichting voor regenwaterberging op te nemen in de bestemmingen 'Bedrijf', 'Verkeer' en 'Verkeer - Verblijfsgebied'.
Standpunt gemeentebestuur	De voorwaardelijke verplichting is opgenomen de bestemming Woongebied en zal ook in de andere bestemmingen opgenomen worden.
Conclusie	Zienwijze is gegrond en het plan zal aangepast worden.
Zienswijze 6 De Voort Advocaten en mediators namens de besloten vennootschap A. Spijkers Holding B.V. en de besloten vennootschap P.E.W. van Spaendonck Beheer B.V.	
Zienswijze 6.1.	Reclamanten vrezen dat de huidige en toekomstige exploitatiemogelijkheden van hun percelen (woningen resp. bedrijvigheid met bedrijfswoning c.a.) met het ontwerpbestemmingsplan zoals thans voorgenomen blijkt de grootschaligheid en de in procedure gebrachte onderbouwingen en keuzes ernstig worden aangetast.
Standpunt gemeentebestuur	In de onderstaande punten wordt op de specifieke onderdelen van de zienswijze ingegaan.
Conclusie	Zie bij de conclusie bij onderstaande punten.
Zienswijze 6.2.	De verkeersafwikkeling is niet goed onderzocht. Uit de onderzoeksgegevens volgt dat een deel van de nieuwe functies niet in het verkeerskundig onderzoek zijn betrokken. De implicaties van de toegestane functies stadspark, evenementen en commerciële activiteiten zijn niet doorgerekend.
Standpunt gemeentebestuur	De verkeersafwikkeling van het te ontwikkelen gebied is onderzocht en gerapporteerd in de rapportage “Verkeersonderzoek Smariuskade”, bijlage 7 van de toelichting op het bestemmingsplan. In deze rapportage is aangegeven dat de verkeersproductie is bepaald met behulp van het verkeersmodel. Dit verkeersmodel gaat uit van zowel woningen, als commerciële functies op Smariuskade en geeft een reëel beeld van de te verwachten verkeersstromen als gevolg van de ontwikkeling. De commerciële functies die in het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, zijn meegenomen in het onderzoek, zoals beschreven in paragraaf 1.1 van het verkeersonderzoek. Het park is een functie die met name voor de nieuwe bewoners bedoeld is. Er wordt geen eis voor de verkeersgeneratie voor deze functie opgelegd. De evenementen zijn in het plangebied uitsluitend toegestaan in de vorm van incidenteel kortstondig gebruik waarvoor een evenementenvergunning nodig is en tijdelijk incidenteel gebruik t.b.v. zomeractiviteiten, -spelen, theater, festival e.d.. Zie voor de definitie van evenement artikel 1 onder 1.88. Het betreft incidenteel en kortstondig gebruik, waar ten aanzien van de verkeersgeneratie geen eis wordt opgelegd.
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 6.3.	Uit de onderzoeksgegevens volgt dat slechts een doorrekening tot het jaar 2030 is

	uitgevoerd. De woonwijk zal niet eerder dan vanaf 2025 in gebruik zijn genomen. Bij die stand van zaken is een doorrekening tot het jaar 2030 en het betrekken van plannen die reeds in 2020 dan wel 2021 waren vastgesteld onvoldoende, en dus onjuist. Doorrekening dient redelijkerwijs plaats te vinden tot en met het jaar 2035. Reclamanten betwisten dat alle vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen in de voorliggende onderzoeksgegevens in aanmerking zijn genomen en verzoekt om inzage hiervan. Omdat telgegevens en ook een monitoring van de verkeerssituatie in de periode tussen 2019 en eind 2021/2022 ontbreken, is onduidelijk of van betrouwbare telgegevens voor het basisjaar is uitgegaan. Nu het ontbreekt aan voldoende telgegevens, zijn de uitkomsten van de verkeersprognoses op basis van het verkeersmodel in zoverre onzeker. De resultaten van de berekeningen kunnen dus sterk indicatief genoemd worden. Meer dan in het algemeen al het geval is, moet er rekening mee worden gehouden dat de prognoses met marges moeten worden beoordeeld.
Standpunt gemeentebestuur	Het is gebruikelijk de doorrekening te maken met behulp van het gemeentelijk verkeersmodel en daarmee een doorkijk naar de toekomstige situatie te maken. Ten tijde van het opstellen van de onderzoeken was het jaar 2030 in het model aangeven als toekomstige situatie. In het verkeersmodel zijn alle vastgestelde ontwikkelingen en alle voorgenomen ontwikkelingen, waar zekerheid over bestaat, opgenomen. In de vastgestelde netwerkanalyse, waarin de mobiliteitsvisie met betrekking tot autoverkeer in Tilburg is vastgelegd, is opgenomen dat het doorgaand verkeer door de stad vermindert en meer verkeer via de tangenten rijdt. Dit heeft tot gevolg dat er minder verkeer door de stad gaat rijden. Inmiddels is er wel een verkeersmodel met als toetsjaar 2040. In dit verkeersmodel zijn de gevolgen van de netwerkanalyse en de mobiliteitstransitie meegenomen. Dit resulteert in minder verkeersbewegingen in de stad. Dus nu in de rapporten gerekend is met toetsjaar 2030 is daarmee ook gerekend met de worst-case scenario. De periode 2020-2021 en begin 2022 was er, als gevolg van de coronapandemie, geen sprake van een representatieve verkeerssituatie. Om die reden is het jaar 2019 als referentie aangehouden. Het uitgangspunt voor dit plan is dat de verkeersafwikkeling niet verslechterd ten opzichte van 2019.
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 6.4.	Uit de onderzoeksgegevens volgt dat de verkeersveiligheid en de beleidsuitgangspunten van de gemeente Tilburg ten aanzien van cyclustijd van VRI's en conflictvrije afwikkeling van fietsers- en voetgangersverkeer ter plaatse van de ingevolge het ontwerpbestemmingsplan te reconstrueren Merwedestraat en kruising Merwedestraat-Ringbaan Noord niet is geborgd.
Standpunt gemeentebestuur	In de afweging zijn twee varianten doorgerekend. Eén van de varianten betreft een compromis waarbij inderdaad niet geheel aan de beleidsuitgangspunten van de gemeente wordt tegemoet gekomen. De andere variant komt daar wel aan tegemoet. Beide varianten zijn met het bestemmingsplan uitvoerbaar. Een definitieve keuze voor de vormgeving van de reconstructie wordt later gemaakt. De definitieve variant gaat uit van een volledig conflictvrije afwikkeling van fietsers en voetgangersverkeer en past binnen de gewenste maximale cyclustijd.
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 6.5.	De vormgeving van de bypass moet nog nader worden bepaald, met andere woorden is deze nog niet onderzocht en niet bepaald. In het ontwerpbestemmingsplan is de (tijdige) realisering hiervan niet geborgd, met andere woorden er kan een woonwijk zijn zonder dat (tijdig) is voorzien in passende ontsluitingsmogelijkheden.
Standpunt gemeentebestuur	Het bestemmingsplan is niet het kader waarbinnen de vormgeving van de bypass moet worden vastgelegd. De bypass is in het verkeersonderzoek onderzocht en als noodzakelijk benoemd voor de realisatie van de volledige woningbouwontwikkeling. Om te borgen dat de bypass ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt, wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen.
Conclusie	Deze zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van de regels van het

	bestemmingsplan door het opnemen van een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van de tijdige aanleg van de bypass.
Zienswijze 6.6.	Naar aanleiding van het verkeersonderzoek is een nieuw ontwerp van de ontsluiting van de Merwedestraat op de Ringbaan-Noord, inclusief de bypass (rechtsaffer) opgesteld. De ontwerpen bieden geen inzicht in de uitvoerbaarheid binnen de gemeentelijke verkeerstechnische uitgangspunten zoals cyclustijd, verzadigingsgraad en wachtrijlengte. Opgemerkt wordt dat ook deze ontwerpen geen inzicht bieden in de verkeersveiligheid voor doorgaand verkeer van voetgangers en fietsers, en hoe verkeersonveiligheid voor deze groepen kwetsbare verkeersdeelnemers op deze drukke verkeerswegen kan worden voorkomen. Reclamanten hebben belang hebben bij behoud van een goede doorgang en doorstroming (geen lange wachtrijen, geen afwijkende cyclustijden) ter plaatse van de Merwedestraat, ook en zeker in de toekomstige situatie waarin is voorzien in tweerichtingsverkeer, zowel in de dag- als in de avondperiode, zowel door de week als in het weekend. Vóór de woningen zullen de auto's die wachten voor de verkeerslichten staan opgesteld.
Standpunt gemeentebestuur	De kruispunten zijn doorgerekend in het kader van het verkeersonderzoek Smariuskade. Uitgangspunt bij de ontwikkeling Smariuskade is dat de verkeersafwikkeling bij de Hasseltrotonde niet verslechtert. De berekening is opgenomen in de bijlagen van het rapport. De conclusie is dat de ontwikkeling van het plan Smariuskade bij de kruispunten Merwedestraat en Maasstraat leidt tot een geringe verslechtering van de doorstroming. Door het juist inrichten van de verkeerslichten kan worden voldaan aan de door de gemeente gehanteerd maximale cyclustijden. Door de aanleg van de bypass oost->noord zal de doorstroming op de Hasseltrotonde verbeteren. Voor het bedrijf geldt dat de bereikbaarheid en ontsluitingsmogelijkheden zal verbeteren omdat in de huidige situaties het weggrijden via de Merwedestraat niet mogelijk is terwijl dat in de nieuwe situatie wel mogelijk is. Daardoor is er een keuze voor het bedrijf in welke richting men vertrekt vanuit de bedrijfslocatie, of via Maasstraat of via de Merwedestraat. Deze keuze heeft men nu niet. Het bestemmingsplan vormt niet het kader waarin de vormgeving van kruispunten moet zijn vastgelegd. De exacte vormgeving van het kruispunt wordt op een later moment uitgewerkt.
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 6.7.	Volgens deze parkeerberekening is er - anders dan de toelichting vermeldt - voor de totale ontwikkeling een parkeerbehoefte van 1056 parkeerplaatsen. Op basis van de uitgevoerde parkeerbalans wordt uitgekomen op een parkeerbehoefte van 993 parkeerplaatsen. Uitgangspunt voor deze parkeerbalans is dat er circa 600 parkeerplaatsen voor bewoners in afgesloten garages worden gecreëerd, en dat alle overige behoefte van autogebruikers wordt voorzien in toekomstig openbaar gebied gesitueerd binnen het plangebied. De implicaties van de toegestane functies stadspark, evenementen en commerciële activiteiten zijn niet doorgerekend. Ten aanzien van de normatieve parkeerbehoefte voor bezoekers ($1056 - 600 = 456$ parkeerplaatsen) dan wel de parkeerbehoefte voor bezoekers na toepassing van de balans ($993 - 600 = 393$ parkeerplaatsen) is niet onderzocht en niet bepaald of deze inpasbaar zijn in het stedenbouwkundig plan, en zo ja waar.
Standpunt gemeentebestuur	Het aantal van 1056 parkeerplaatsen betreft de ongewogen parkeervraag. In het gemeentelijk parkeerbeleid (nota Parkeernormen Tilburg 2017) is in paragraaf 2.2.1 opgenomen dat de parkeereis wordt bepaald op basis van het piekmoment. Op het piekmoment is de parkeervraag 993 parkeerplaatsen. De parkeereis is dus geen 1056 maar 993 parkeerplaatsen. Bij gebiedsontwikkelingen, zoals deze, wordt de berekening gebiedsgericht opgesteld (paragraaf 2.4 nota Parkeernormen Tilburg 2017). In de parkeerbalans, bijlage 9 van de toelichting, is 925 m2 aan commerciële ruimtes met bijbehorende parkeervraag opgenomen. Het park is een functie die met name voor de nieuwe bewoners bedoeld is. Er wordt geen parkeereis voor deze functie opgelegd. In de berekening van de parkeervraag op het piekmoment is rekening gehouden met het

	feit dat de parkeerplaatsen in de garage niet toegankelijk zijn voor andere gebruikers. Een parkeereis wordt bepaald op basis van de normale wekelijkse piek. Er wordt daarom niet gedimensioneerd op incidentele pieken zoals evenementen.
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 6.8.	De planregels noch het stedenbouwkundig plan bieden enige borging (rechtszekerheid) met betrekking tot de situering van de parkeerplaatsen voor bewoners respectievelijk bezoekers. Niet is onderzocht of de bewoners dan wel de bezoekers binnen de in de Nota Parkeernormen 2017 gehanteerde loopafstanden een parkeerplaats voor hun voertuig kunnen beschikken.
Standpunt gemeentebestuur	In het beeldkwaliteitsplan is op bladzijde 32/33 en in de bijlagen aangegeven hoe de parkeerplaatsen gerealiseerd zullen/kunnen worden. Dit voldoet aan de nota Parkeernormen Tilburg 2017. Hiermee is aangetoond dat er aan de parkeereis tegemoet kan worden gekomen. Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt de definitieve toets gedaan op basis van het dan geldende parkeerbeleid. Dit is geborgd in artikel 18.3 van de regels.
Conclusie	Deze zienswijze is ongegrond.
Zienswijze 6.9.	Anders dan de toelichting en de onderzoeksgegevens tot uitgangspunt nemen dient voor het aspect geluid in de representatieve bedrijfssituatie (RBS) te worden uitgegaan van milieucategorie 3.2, en slechts voor de toekomstige bedrijvigheid voor bedrijven in de milieucategorie t/m 3.1). Omdat GBT-Auto- en Bergingsbedrijf Besems B.V. op de percelen van reclamanten is gevestigd, is derhalve deze milieucategorie 3.2 op het aspect geluid van toepassing. In de onderzoeksgegevens is dus uitgegaan van onjuiste gegevens ten aanzien van de RBS. Nu de woningen zijn geprojecteerd binnen een afstand van 17 a 18 meter van de bedrijfsbestemming op de percelen van reclamanten is deze nieuwbouw niet mogelijk, tenzij kan worden aangetoond dat de bestaande rechten van reclamanten en het bedrijf niet worden aangetast én de woningen aan de binnenzijde dan wel in de tuinen een akoestisch aanvaardbaar leefklimaat zullen hebben. De onderzoeksgegevens zijn niet volledig omdat de standaard grenswaarden voor langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus uit het Activiteitenbesluit Milieubeheer niet in aanmerking zijn genomen voor de laad- en losactiviteiten (inclusief verwante activiteiten zoals het dichtslaan van deuren, starten, optrekken, remmen en het aan- en afrijden van (vracht)auto's). Een andere omissie is dat er uitsluitend is gerekend met geluidpieken als gevolg van laad- en losactiviteiten, en zulks uitsluitend in de dagperiode (07.00 -19.00 uur). Reclamanten achten niet juist (en niet goed onderbouwd en gemotiveerd) dat een maximaal geluidniveau tot 70 dB(A) in het plangebied voor de woningen in J, K, L en M aanvaardbaar is. Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dient de raad te onderzoeken én vervolgens te beoordelen of met het geluid als gevolg van laad- en losactiviteiten en als gevolg van piekgeluid ten gevolge van de bedrijfswerkzaamheden, gelet op de zeer hoge dagelijkse frequentie hiervan, bij de voorziene woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, ook al blijven deze geluiden ieder afzonderlijk binnen de grenswaarden voor geluidniveaus en toetsingskaders in het Activiteitenbesluit milieubeheer.
Standpunt gemeentebestuur	De zienswijze stelt terecht dat uitgegaan dient te worden van maximaal categorie 3.2. Daarom dient de richtafstand i.h.k.v. bedrijven en milieuzonering vergroot te worden naar 50 meter (i.p.v. 30 meter). Het ontwerp bestemmingsplan kent aan deze zone de gebiedsaanduiding 'milieuzone - zones wet milieubeheer' toe. Binnen deze zone zijn geen woningen toegestaan tenzij a. “de milieubelastende bedrijvigheid op het belendende perceel in gunstige zin wordt verplaatst of beëindigd, of; b. aangetoond is dat de milieubelastende bedrijvigheid op het belendende perceel geen belemmering vormt voor de milieugevoelige functies, of; c. zodanig technische voorzieningen worden getroffen dat de milieubelasting van de belendende bedrijvigheid voldoende is afgenomen.” Voordat de woningen gebouwd kunnen worden dient een aanvullend onderzoek bedrijven en milieuzonering (BMZ) plaats te vinden. Eventuele maatregelen uit dit

	onderzoek dienen door het vergroten van de milieuzone voor een groter aantal woningen afgewogen te worden. Belangrijk is dat bij het nader onderzoek, dat hier bedoeld wordt, het bedrijf meewerkt en dat er geluidwerende maatregelen bij de woningen in de zone opgelegd kunnen worden. De aandachtspunten uit de zienswijze vormen onderdeel van dit aanvullend onderzoek. In de regels is deze restrictie voor de nieuwbouw aan de Merwedestraat opgenomen (artikel 14.1). In de toelichting zal in paragraaf 5.3. aangegeven worden hoe concreet invulling kan worden gegeven aan de voorwaarden uit artikel 14.1 b lid 3. Bij het ontwikkelen van de woningen in deze zone zal, voorzover dit uit onderzoek nodig blijkt, zal er sprake zijn van verblijfsruimten aan de luwe (west) zijde. De oostgevel zal geluidsluw danwel doof worden uitgevoerd. Uit voorlopige schetsen van de woningen blijkt dat dit heel wel mogelijk is. Daarnaast gelden er voor deze woningen al hogere isolatienormen als gevolg van het wegverkeerslawaaï.
Conclusie	De zienswijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van de aanduiding milieuzone gelegen aan de oostkant van het plangebied tot 50 meter en de toelichting in paragraaf 5.3.
Zienswijze 6.10.	De stelling in de onderzoeksgegevens dat als voor de betreffende woningen een verbeterde geluidwering van gevels ten opzichte van de minimumeis uit het Bouwbesluit van 20 dB wordt toegepast, dit tevens voldoende bescherming aan het binnenniveaus in de betreffende woningen voor piekgeluiden borgt, stuit af op het ontbreken naar onderzoek naar de haalbaarheid van de toepassing van verbeterde geluidwerende gevels met een dergelijk effect.
Standpunt gemeentebestuur	Zie beantwoording zienswijze 6.9. een aanvullend onderzoek is voorgeschreven voordat de woningen gebouwd kunnen worden. De beoordeling van de piekgeluiden maakt onderdeel uit van dit onderzoek en eventuele gevelmaatregelen kunnen uit dit onderzoek volgen.
Conclusie	Zie conclusie zienswijze 6.9
Zienswijze 6.11.	Reclamanten achten de stelling dat het Activiteitenbesluit milieubeheer de mogelijkheid kent om maatwerkvoorschriften op te leggen aan GBT-Auto- en Bergingsbedrijf Besems B.V. een onjuiste en juridisch volstrekt onhoudbare aanpak om daarmee een aanvaardbaar woon- en leefklimaat GBT-Auto- en Bergingsbedrijf Besems B.V. voldoet aan alle wettelijke eisen. Haar melding (2019) is onherroepelijk van kracht. Zij heeft geen wensen om haar bedrijfsvoering aan te passen, zeker niet wat betreft de werkzaamheden in de avond- en nachtperiode, aangezien de 24-uursbereikbaarheid essentieel zijn voor de bedrijvigheid.
Standpunt gemeentebestuur	Het onder 6.9/6.10 uit te voeren onderzoek BMZ zal de representatieve bedrijfssituatie in beeld brengen, waarbij de melding uit 2019 mogelijk als uitgangspunt kan dienen. Zoals ook bij 6.9 is gemeld is het belangrijk dat bij het nader onderzoek, dat hier bedoeld wordt, het bedrijf meewerkt en dat er geluidwerende maatregelen bij de woningen in de zone opgelegd kunnen worden. Medewerking is nodig om de actuele bedrijfssituatie correct mee te nemen in het onderzoek BMZ.
Conclusie	Zie conclusie 6.9.
Zienswijze 6.12.	Reclamanten stellen vast dat in de toelichting bij het bestemmingsplan géén aandacht is besteed (niet is onderzocht) wat het effect van de komst van de woonwijk met bijbehorende ontsluiting op de Merwedestraat (met een noordtak en een zuidtak binnen het plangebied) voor de woningen aan de Merwedestraat is. Er zal geparkeerd worden in het bestaande openbare gebied. Er zal congestie van voor stoplichten wachtende auto's zijn met dito optrek- en rembewegingen. Dit leidt tot geluidsoverlast en reductie van het woongenot. Reclamanten stellen zich op het standpunt dat uw raad deze belangen van bewoners en bij behoud van goede woonruimte dient aan te trekken. De uitkomst dient te zijn dat voorzien moet worden in een ontsluiting van de woonwijk elders (niet op de Merwedestraat), dan wel dat er een nieuwe/extra volwaardige verkeersontsluiting wordt gecreëerd, dan wel dat de Merwedestraat niet wordt heringericht tot tweerichtingsverkeersweg. De woningen hebben reeds te maken met verkeer en geluid als gevolg van de bestaande wegen.
Standpunt	In het verkeersonderzoek is aangetoond dat de verkeersafwikkeling geborgd is met de

gemeentebestuur	voorgenomen aanpassing van de kruising Merwedestraat – Ringbaan Noord. Van congestie is dus geen sprake. Wel zal er meer verkeer door de Merwedestraat komen en zal er sprake zijn van de bij verkeerslichten behorende stop- en optrekbewegingen. Naar aanleiding van deze zienswijze zijn 2 nadere rapporten opgesteld. Het eerste rapport “Smariuskade Verkeersgeneratie in praktijk” geeft een onderbouwing van de verwachte verkeersafwikkeling die via de Merwedestraat gaat als gevolg van de ontwikkeling Smariuskade. Op basis van deze verwachte verkeersgeneratie is het rapport “geluideffecten Merwedestraat” opgesteld. De conclusie uit dit onderzoek is dat de toename van het geluid ter plaatse van de woningen ten hoogste 3 dB bedraagt. Voor deze situatie is geen wettelijk toetsingskader. Er is aangesloten op de Wetgeluidhinder. Bij een toename van meer dan 2 dB moeten geluidbeperkende maatregelen afgewogen worden. De Merwedestraat zal een 30km per uur weg worden en er zal stille elementenverharding toegepast worden. De geluidbelasting op de woningen als gevolg van het verkeer op de Merwedestraat zal maximaal 56 dB bedragen. Dit blijft ruim onder de plafondwaarde van 68dB. Er is dus geen sprake van een onaanvaardbare woon- en leefklimaat. Ook is in een aanvulling op de anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar opgenomen dat deze geluidwerende voorzieningen bij de woningen aan de Merwedestraat zal treffen waardoor de geluidwering van de gevels wordt verbeterd en daardoor het binnen geluidniveau niet verslechterd.
Conclusie	Deze zienswijze is deels gegrond en leidt tot het toevoegen van de rapporten “Smariuskade Verkeersgeneratie in praktijk” en “geluideffecten Merwedestraat” aan de bijlagen bij het bestemmingsplan en het aanvullen van de toelichting in paragraaf 5.5.1. Wegverkeerslawaaier.