

Nota van zienswijzen ontwerpbestemmingsplan ‘Groeseind 2017, 5^e herziening (NOAD-terrein)

Het ontwerpbestemmingsplan Groeseind 2017, 5e herz (NOAD-terrein) 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 woensdag 27 december 2023 tot en met dinsdag 6 februari 2024. Er zijn 7 zienswijzen ingediend.

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

N.B.: in verband met de toepassing van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) zijn de zienswijzen van natuurlijke personen geanonimiseerd weergegeven.

Zienswijze 1 – Waterschap De Dommel

1.1	<i>Zienswijze – aanpassing waterparagraaf</i>	Het waterschap vraagt paragraaf 5.5 aan te passen en aan te vullen op de volgende punten: de onderbouwing van de berekening van de waterberging, de toelichting met betrekking tot het verhard oppervlakte, afvoer van water, infiltratiemogelijkheden en wateroverlast.
	<i>Reactie gemeente</i>	Naar aanleiding van bovenstaande zienswijze van het waterschap zal paragraaf 5.5 worden aangepast en aangevuld, waarbij wordt ingegaan op bovenstaande punten.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze is gegrond en leidt tot aanvulling en verduidelijking van de waterparagraaf.
1.2	<i>Zienswijze – bepaling waterbergingsopgave</i>	Het waterschap verzoekt om een algemene voorwaardelijke verplichting voor het realiseren en instandhouding van waterberging toe te voegen aan de planregels, zodat deze voor alle bestemmingen geldt waarbij niet alleen de aanleg, maar ook de instandhouding van de regenwaterberging wordt verplicht. Daarnaast wordt verzocht om de verplichting te koppelen aan het realiseren van verhard oppervlak in plaats van aan het bouwen van bouwwerken.
	<i>Reactie gemeente</i>	Naar aanleiding van bovenstaande zienswijze zal er een voorwaardelijke verplichting voor waterberging aan artikel 3 ('Groen') en artikel 5 ('Verkeer – Verblijf') worden opgenomen, zodat deze voor alle bestemmingen binnen het bestemmingsvlak geldt. Daarnaast wordt de inhoud van de voorwaardelijke verplichting aangepast, zodat er bij nieuwe verharding van 50 m² of meer waterberging moet worden aangelegd: X Voorwaardelijke verplichting waterberging a. Het realiseren van verhard oppervlakte van 50 m² of groter op de voor '...' aangewezen gronden is uitsluitend toegestaan indien voorzien wordt in de aanleg en instandhouding van voldoende waterberging. b. Hierbij moet worden voldaan aan de waterbergings-eis zoals neergelegd in het Programma water en riolering 2024-2027 (of diens opvolger). Indien het Programma water en riolering (of diens opvolger) gedurende de planperiode wordt gewijzigd, dient te worden voldaan aan de gewijzigde waterbergingsopgave. c. Het bevoegd gezag kan omgevingsvergunning verlenen voor het binnenplannen afwijken van het gestelde onder a indien realisatie van de waterberging redelijkerwijs niet mogelijk is.
	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is gegrond. Er wordt een voorwaardelijke verplichting waterberging bij de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer – Verblijf' toegevoegd en daarnaast wordt het artikel inhoudelijk aangepast.

1.3	<i>Zienswijze – EVZ</i>	Het waterschap geeft in overweging het park in te richten als stapsteen voor de ecologische verbindingzone die naast het kanaal is voorzien.
	<i>Reactie gemeente</i>	Bij de inrichting van het park zal aansluiting worden gezocht bij de naastgelegen ecologische verbindingzone. Daarbij wordt opgemerkt dat het park tevens ruimte moet bieden aan verblijfs- en speelfuncties, waardoor een volledig ecologische inrichting niet haalbaar is.
	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is deels gegrond. Bij de uitwerking zal rekening worden gehouden met de ecologische verbindingzone naast het kanaal.

Zienswijze 2 – Bewoner Frans de Basstraat, Tilburg

2.1	<i>Zienswijze – tekort aan parkeerplaatsen</i>	Indiener spreekt haar zorg uit over het tekort aan parkeerplaatsen. Er is nu al een probleem om de auto voor de eigen deur te parkeren terwijl er nu een parkeerplaats op het NOAD terrein aanwezig is. Als die verdwijnt wordt het probleem alleen maar groter.
	<i>Reactie gemeente</i>	De locatie van de ontwikkeling ligt aan de rand van een gereguleerd parkeergebied. In de huidige situatie is reeds sprake van parkeerdruk in de omliggende straten, mede als gevolg van uitwijkgedrag vanuit aangrenzende gebieden waar parkeerregulering geldt. Dit uitwijkgedrag draagt bij aan een verhoogde parkeerdruk in (delen van) de wijk. In het raadsbesluit van 31 maart 2025 inzake de financiële strategie parkeren is dit gebied aangewezen als een locatie waar parkeerregulering op termijn nader wordt uitgewerkt. Dit traject staat los van de voorliggende ruimtelijke ontwikkeling, maar kan op termijn bijdragen aan het beheersen van de parkeerdruk en het verminderen van uitwijkgedrag vanuit omliggende gereguleerde gebieden. Daarnaast wordt onderkend dat de parkeerdruk mede samenhangt met de inrichting van de wijk, die grotendeels is gerealiseerd in een periode met een lager autobezit, en met het autobezit van bewoners zelf. De voorgenomen ontwikkeling voorziet echter overeenkomstig de geldende gemeentelijke parkeernormen volledig in de eigen parkeerbehoefte. Daarmee leidt de ontwikkeling niet tot een aanvullende parkeerbehoefte in de openbare ruimte. De bestaande parkeerdruk in de omgeving staat daarom los van de parkeerbehoefte die door de ontwikkeling wordt gegenereerd. Op termijn zal het traject voor parkeerregulering voorbereid worden om de parkeerdruk en het uitwijkgedrag te beperken in de omgeving. Daarbij zullen bewoners en belanghebbenden worden betrokken bij de verdere uitwerking.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze is ongegrond. Op termijn zal parkeerregulering voorbereid worden om de parkeerdruk en het uitwijkgedrag te beperken in de omgeving. De ontwikkeling voorziet in de eigen parkeerbehoefte.

Zienswijze 3 - Bureau Massa & Roffaa architecture, Rotterdam

3.1	<i>Zienswijze – mix van woningen mogelijk maken</i>	Men ondersteunt een groep geïnteresseerden voor CPO en is positief over het plan. Men doet het voorstel voor de mogelijkheid om het aantal woningen per bouwveld te vergroten, met het argument dat diversiteit in doelgroepen cruciaal is voor een levensvatbaar en inclusief woonproject. Men stelt voor om niet alleen grondgebonden woningen te realiseren maar een mix van woningen. Dit draagt bij aan de diversiteit en verlaagt de grondprijs. Het vergroten van het aantal woningen gaat in hun voorstel niet om de wens om meer BVO's te creëren. Een suggestie is om in plaats van het maximum aantal woningen vast te stellen, het maximaal te bouwen BVO's vast te stellen. Wat eigenlijk al geborgd is met het bepalen van de bouwhoogte en bouwdiepte.
	<i>Reactie gemeente</i>	De gemeente waardeert de positieve houding ten aanzien van het CPO-project en de inzet voor een inclusief woonmilieu. De wens om meer

		diversiteit in woningtypen en doelgroepen mogelijk te maken, wordt gedeeld. Het bestemmingsplan biedt hiervoor al ruimte via een binnenplanse afwijkmogelijkheid, waarmee onder voorwaarden ook appartementen kunnen worden gerealiseerd. Wel blijft het maximaal aantal wooneenheden zoals opgenomen in de planregels leidend. Indien dit aantal wordt overschreden, is dat alleen toegestaan indien het past binnen het geldende gemeentelijke beleid. De afwijkingsregel moet hierop worden aangevuld om dit goed te kunnen borgen. De grondprijs is berekend op basis van grondgebonden woningen via de residuele methode. Bij gestapelde bouw dient een nieuwe taxatie plaats te vinden. Dit leidt niet automatisch tot een lagere grondprijs; dit hangt af van de uitkomst van de taxatie. Het vastleggen van een maximum aantal woningen per bouwveld is een bewuste keuze om sturing te geven aan woningtypologie, dichtheid en ruimtelijke kwaliteit. Een maximum BVO biedt onvoldoende zekerheid over het aantal wooneenheden en de ruimtelijke en maatschappelijke effecten daarvan, zoals parkeerdruk en druk op voorzieningen. Bouwhoogte en -diepte begrenzen het volume, maar niet het aantal woningen. Het loslaten van het woningenaantal kan leiden tot een ongewenste toename van woningen en een wezenlijke wijziging van het plan, wat een hernieuwde planologische procedure kan vereisen. Binnen de gestelde kaders is via de afwijkingsregel maatwerk mogelijk, mits dit past binnen het woonbeleid. Zo wordt flexibiliteit geboden, terwijl de ruimtelijke kwaliteit en beleidsdoelen geborgd blijven.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze is deels gegrond. De afwijkingsregel wordt aangepast om te borgen dat een overschrijding van het maximaal toegestane aantal wooneenheden ten behoeve van appartementen alleen mogelijk is indien dit past binnen het geldende gemeentelijke woonbeleid.

Zienswijze 4 – Rijkswaterstaat

4.1	<i>Zienswijze – geen zwem- of waterrecreatie</i>	Zwemmen in het kanaal is niet toegestaan, evenals het te water laten of ligplaats nemen van kleine recreatievaartuigen. Vanwege het schroefwater van manoeuvrerende schepen op deze locatie en zuiging van voorbijvarende schepen is hier een veiligheidsrisico mee gemoeid. Men verzoekt om in overleg met de landschapsarchitect het Wilhelminakanaal onaantrekkelijk te maken voor zwem- en/of waterrecreatie en het afmeren van recreatievaartuigen.
	<i>Reactie gemeente</i>	Het waterschap wijst terecht op de veiligheidsrisico's die gepaard gaan met zwemmen en het afmeren van kleine recreatievaartuigen in het Wilhelminakanaal, als gevolg van schroefwater en zuiging door passerende schepen. Bij de verdere uitwerking van het park zal hiermee rekening worden gehouden. Het park zal worden ontwikkeld als een aantrekkelijke recreatieve verblijfslocatie voor zowel bewoners als bezoekers. Om ongewenst gebruik van het water te voorkomen, zoals zwemmen, zullen bij de verdere inrichting passende maatregelen worden overwogen, zoals bijvoorbeeld bebording. Daarbij zal in overleg met de landschapsarchitect worden bezien op welke wijze de veiligheid kan worden geborgd, zonder afbreuk te doen aan de recreatieve en ruimtelijke kwaliteit van het park.
	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is gegrond. Om ongewenst gebruik van het water te voorkomen, zoals zwemmen, zullen bij de verdere inrichting passende maatregelen worden overwogen.
4.2	<i>Zienswijze – Scheepvaartlawaaï</i>	In het akoestisch onderzoek is geluid vanwege scheepvaart niet meegenomen. Weliswaar gelden hier geen normen voor, maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening neemt Rijkswaterstaat altijd het scheepvaartlawaaï mee in de cumulatieve berekeningen. Daarnaast ligt het plangebied bij de ingang van Haven Loven. Schepen kunnen hier

		manoeuvreren of wachtplaats innemen, wat tot overlast zou kunnen leiden. Denk aan uitstoot van rookgassen, geluid of hinderlijke trillingen. Daarnaast speelt hier ook de ontwikkeling van Tilburg 2.0. Op termijn zullen hier dus niet alleen maar grotere schepen gaan varen, maar er zullen ook meer vaarbewegingen gaan plaatsvinden die tot meer overlast kunnen leiden. Rijkswaterstaat verzoekt om (in het kader van goede ruimtelijke ordening) scheepvaartlawaaï wel te betrekken in het akoestisch onderzoek.
	<i>Reactie gemeente</i>	Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij het scheepvaartgeluid alsnog rekenkundig geprognosticeerd. Dit was een uitdaging, omdat er geen sectorale regelgeving en geen wettelijk voorgeschreven rekenmethode voor scheepvaartgeluid bestaat. Wij hebben daarom aangesloten bij een werkwijze die Rijkswaterstaat zelf hanteert bij vergelijkbare projecten¹ en gerekend volgens de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999. Bij de berekening zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd: • Geluidvermogeniveau (LW) van een varend/manoeuvrerend binnenvaartschip: 111 dB(A).² • Geluidvermogeniveau van een wachtend schip ('stationair'): 101 dB(A) (inschatting) • Aantal passages per jaar: 902 bij Enschtsestraat en 1.073 bij Heikantsebaan.³ Voor de insteekhaven is het gemiddelde van deze telpunten aangehouden. • Gemiddelde vaarsnelheid: 6 km/uur.⁴ • Wachtplaats nabij NOAD-terrein: 20 minuten wachttijd per schip (worst-case benadering). Op basis van deze gegevens bedraagt de geluidbelasting bij de nieuwe woningen: - Maximaal 44 dB Lden (bij woonblok A). - Maximaal 65 dB(A) L_{max} (piekgeluid). Hoewel er geen specifieke norm voor scheepvaartgeluid bestaat, achten wij in analogie met industrieelgeluid een waarde van 50 dB Lden aanvaardbaar. Met een berekende waarde van 44 dB is de kans op hinder door scheepvaartgeluid erg klein. Ook verwachten wij geen onaanvaardbare cumulatieve effecten. Voor piekgeluiden geldt hetzelfde: er zijn nauwelijks nachtelijke passages (gemiddeld minder dan één passage per zes dagen) en vergelijkbare piekgeluiden komen nu al vaker voor in de openbare ruimte (bijvoorbeeld passerende auto's). Wij achten deze mate van piekgeluiden aanvaardbaar voor een goed woon- en leefklimaat. De berekening is verwerkt in een separate notitie en zal worden toegevoegd als bijlage 1 bij deze Nota van zienswijzen. Wat betreft trillingen worden eventuele trillingen van het schip overgedragen naar het wateroppervlak waarin het schip ligt. Via het wateroppervlak kan er sprake zijn van overdracht van trillingen naar de ondergrond waarop de nieuwe woning worden gebouwd. Deze overdracht zal zeer beperkt zijn, met name vanwege de viscositeit van het water, waardoor de trillingen grotendeels door het water worden geabsorbeerd. Van directe aanstoot van de ondergrond is daarom geen sprake. Wij achten de kans op hinderlijke trillingen dan ook nihil. Tot slot is het project 'Optimalisatie Wilhelminakanaal Kraaiven – Loven' een toekomstige ontwikkeling. Deze is niet meegenomen in de besluitvorming

¹ Rotterdam – Bestemmingsplan "Maasvlakte 2 (2018)", vastgesteld op 28 augustus 2018.

² Bron: bestemmingsplan "Maasvlakte 2 (2018)".

³ Bron: Rijkswaterstaat.

⁴ Bron: gemeentelijke projectkennis Wilhelminakanaal.

		over het bestemmingsplan voor het NOAD-terrein. Echter, de te verwachten overlast is klein: alleen bij een viervoudige toename van scheepvaartverkeer zou er sprake zijn van een onaanvaardbare geluidstoename van meer dan 50 dB, wat onwaarschijnlijk wordt geacht. Bovendien wordt ingezet op emissieloze, elektrische schepen, waardoor het geluidsniveau waarschijnlijk niet zal stijgen ten opzichte van de huidige situatie.
	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het plan. Uit de berekening in een separate notitie blijkt dat het scheepvaartgeluid en eventuele trillingen onder aanvaardbare waarden blijven, geen wettelijke normen worden overschreden en er geen onaanvaardbare cumulatieve effecten optreden.
4.3	<i>Zienswijze – onduidelijkheden akoestisch onderzoek</i>	Er lijken in het akoestisch onderzoek tegenstrijdigheden te staan. In paragraaf 5.3.2 en 6.2.1.1 worden verschillende maximale geluidsniveaus genoemd. Tevens is de status van het onderzoek onduidelijk. In hoeverre betreft het een definitieve versie of heeft het akoestisch onderzoek nog de status van praatstuk.
	<i>Reactie gemeente</i>	Wat betreft de tegenstrijdigheden hebben beide paragrafen een ander doel en staan los van elkaar. Hoofdstuk 5 beoordeelt in hoeverre omliggende bedrijven worden beperkt in hun bedrijfsvoering door de komst van nieuwe woningen (bescherming van bedrijven), terwijl hoofdstuk 6 beoordeelt of bij de nieuwe woningen sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (bescherming van woningen). In paragraaf 6.2.1.1 is specifiek ingegaan op de piekgeluiden van BTT Multimodal Container Solutions B.V., waardoor het mogelijk lijkt alsof met andere waarden is gewerkt. Dat is niet het geval. BTT is niet het maatgevende bedrijf voor het hoogste geluidsniveau ter plaatse van het nieuwbouwplan; dat is Schilderwerken J. Schilders. De hoogste maximale geluidsniveaus treden namelijk op bij bouwblok C, voornamelijk vanwege de korte afstand tot dit bedrijf, zoals weergegeven in paragraaf 5.3.2. Er is daarmee sprake van een consistente beoordeling en niet van tegenstrijdigheden. Wat betreft de status van het onderzoek stelt indiener dat onduidelijk is welke status het akoestisch onderzoek heeft. Bij het ontwerpbestemmingsplan is per abuis een eerdere versie van het akoestisch onderzoek (17 oktober 2023) ter inzage gelegd, terwijl de meest actuele en inhoudelijk beoordeelde versie dateert van 9 november 2025. Deze laatste versie is de definitieve versie en zal bij de vaststelling van het bestemmingsplan op juiste wijze ter inzage worden gelegd. Voor de inhoudelijke beoordeling is van belang dat de relevante passages (paragrafen 5.3.2 en 6.2.1.1) in beide versies tekstueel identiek zijn. Dit betekent dat de conclusie van het onderzoek ongewijzigd blijft.
	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is deels gegrond. De juiste en meest actuele versie van het akoestische onderzoek zal ter inzage worden gelegd na vaststelling van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5 – Bewoners Lovense Kanaaldijk, Tilburg

5.1	<i>Zienswijze – ruimtelijke opzet en verdeling woningen</i>	Men stelt dat woonveld A op slechts circa één meter van de perceelgrens is gesitueerd, terwijl elders in het plangebied ruimere afstanden tot bestaande woningen worden aangehouden. De verhoging van de maximale bouwhoogte naar 11 meter i.p.v. de aanvankelijk afgesproken 9 meter leidt volgens de indieners tot een zwaardere ruimtelijke impact. Daarnaast is de oppervlakte per woning in woonveld A aanzienlijk kleiner dan in de andere woonvelden, wat resulteert in een hogere woningdichtheid. Men vraagt waarom niet meer woningen in de andere woonvelden zijn gesitueerd om de druk op woonveld A te verlichten. Tot slot wordt voorgesteld om het verenigingsgebouw te
-----	---	--

		verplaatsen naar de Lovense Kanaaldijk (binnen de milieucirkel), zodat woonveld A richting de Melis Stokestraat kan worden verplaatst. Dit zou volgens indieners bijdragen aan een evenwichtigere ruimtelijke opzet.
	<i>Reactie gemeente</i>	Voor het NOAD-terrein is een stedenbouwkundig ontwerp gemaakt dat gericht is op het verbinden van de bestaande woonwijk met het kanaal door middel van het vrijhouden van zichtlijnen. Binnen deze hoofdstructuur zijn de bouwvelden zo gepositioneerd dat er een zorgvuldige ruimtelijke opzet ontstaat met voldoende onderlinge afstanden. Het verschil in afstand tussen de bouwvelden hangt samen met de oriëntatie van de woningen. Woonveld A ligt het dichtst bij de bestaande woningen aan de Lovensekanaaldijk. In het plan is vastgelegd dat het bouwvlak voor deze nieuwe woningen op minimaal 12,5 meter afstand van de bestaande erfgrens ligt. Hierdoor liggen de nieuwe woningen op minimaal 20 meter afstand van de bestaande rij met woningen. Deze afstand wordt in de toekomst geborgd door een bebouwingsvrije zone, zodat er ook geen kleine gebouwen of andere bouwwerken kunnen worden opgericht. De woningen in blok A zijn zo georiënteerd dat zij zich vooral richten op het nieuwe park en het binnenterrein. Hierdoor ontstaat nauwelijks directe inkijk richting de bestaande woningen. Dit maakt het mogelijk om woonveld A dichterbij de erfgrens te situeren. Bij de andere bouwvelden is de oriëntatie anders: hier zouden woningen wél direct zicht kunnen hebben op de bestaande achtertuinen, waardoor voor deze velden meer afstand nodig is om de privacy van omwonenden te waarborgen. Met deze opzet achten wij de impact op de bestaande woningen aanvaardbaar. Wij hebben de belangen daarbij zorgvuldig afgewogen. Wij wijzen erop dat reclamanten woonachtig zijn in het stedelijk gebied. Enig verlies van privacy en uitzicht behoort daarmee tot het normale maatschappelijke risico (zie o.a. ECLI:NL:RVS:2022:1159, onder 10 en ECLI:NL:RVS:2024:4, onder 7). Bij een binnenstedelijke ontwikkeling is minder snel sprake van een onevenredige schending van privacy en verlies van uitzicht dan bij een buitenstedelijke ontwikkeling. De bouwhoogte is 11 meter om de mogelijkheid te bieden een eigentijdse, passende kapvorm te realiseren. Bij de bestaande woningen aan de Lovensekanaaldijk is de maximale bouwhoogte 10 meter en zijn de woningen plat afgedekt. De gemeente zal bij de uitwerking beoordelen of het ontwerp acceptabel is en voldoende rekening houdt met de omgeving. Dit geldt bij woonveld A in het bijzonder vanwege de nabijheid van bestaande woningen. De oppervlakte van woonveld A is kleiner vanwege stedenbouwkundige en milieutechnische randvoorwaarden. Er moet afstand worden gehouden tot zowel de andere bouwvelden als de bestaande woningen, en bovendien mag in de geluidscontour niet worden gebouwd. Hoewel het veld kleiner is dan B en C, is de oppervlakte nog steeds geschikt om een kwalitatief woonprogramma te realiseren. Het bestemmingsplan geeft maximaal toegestane aantallen woningen, maar het staat ontwikkelaars vrij om woningen kleiner of in mindere aantallen te realiseren zolang dit leidt tot een goed ruimtelijk en functioneel plan. Ten aanzien van het voorstel om het verenigingsgebouw te verplaatsen merken wij op dat dit gebouw op een locatie staat met waardevolle bomen die niet zomaar kunnen worden gekapt. De gemeente is daarom niet voornemens het gebouw te verplaatsen en met bouwveld A uit te wisselen. Over het parkeren nabij de perceelsgrens merkt de indiener op dat dit op slechts één meter afstand mogelijk is en tot overlast kan leiden. Dergelijke situaties komen in stedelijke woonomgevingen vaker voor en zijn op zichzelf niet uitzonderlijk. Bovendien vormt de bestaande bebouwing op het buurperceel grotendeels een gesloten wand richting het nieuwe plan, waardoor eventuele hinder in de praktijk beperkt is. Om te voorkomen dat auto's direct tegen de perceelsgrens kunnen worden geplaatst, bevat het bestemmingsplan een margestrook van één meter. Omdat bewoners vrezen dat verharding hiervan tot wateroverlast kan leiden, stelt de gemeente voor deze margestrook een groene bestemming te geven.

		Hiermee wordt verharding uitgesloten en wordt tegemoetgekomen aan de zorgen van omwonenden.
	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het plan. De margestrook wordt omgezet naar een groene bestemming om verharding uit te sluiten. De regels voor deze functie zijn toegevoegd aan het bestemmingsplan.
5.2	<i>Zienswijze – geluidsoverlast woonveld A</i>	Het woonveld A heeft een U vorm met de open zijde naar de woning van de indieners van de zienswijze. Men vreest dat de woningen een klankkast zal gaan vormen. Men verwacht geluidsoverlast van spelende kinderen, van burens op hun terrassen en balkons en van auto's.
	<i>Reactie gemeente</i>	In het geluidsonderzoek is rekening gehouden met optredende geluidreflecties ('klankkastwerking') tegen de nieuwe gebouwen. In paragraaf 6.2.1.2 "Impact van de ontwikkeling op de omgeving" van het geluidrapport is beschreven welke impact de parkerende auto's zullen hebben op het wooncomfort van de bestaande woningen. (Stem)geluiden van bewoners in hun tuin/op hun balkon, en spelende kinderen, zijn geluiden die wat ons betreft onlosmakelijk zijn verbonden aan het wonen in de stad. Geluiden van dien aard zijn nu ook al mogelijk in de directe omgeving van het NOAD-terrein. Natuurlijk is geluidhinder niet altijd uit te sluiten, maar onzes inziens zijn dit geluiden die niet tot onaanvaardbare woonsituaties leiden.
	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het plan. Het geluidsonderzoek toont aan dat, ondanks mogelijke reflecties en omgevingsgeluiden, deze geluiden niet leiden tot een onaanvaardbare woonsituatie.
5.3	<i>Zienswijze – (geluid)overlast auto's en parkeren</i>	Het parkeren zal plaatsvinden tegen de zijgevel van de woning van de indieners. Men verwacht geluidsoverlast van auto's zoals dichtslaande deuren, pratende mensen, startende auto's en luchtvervuiling. Het gaat hier om 20 burens met hun bezoek. De toegang tot het woonveld A vanaf de Lovense Kanaaldijk is meteen naast de tuin en keuken van de indieners. Men verwacht hiervan veel overlast.
	<i>Reactie gemeente</i>	Uit het geluidrapport (paragraaf 6.2.1.2) blijkt dat de hoogste piekgeluiden vooral aan de voorzijde van de woning optreden. Deze zijn vergelijkbaar met de huidige situatie, waarin al verkeer en parkeren langs de Lovense Kanaaldijk plaatsvinden. Er ligt namelijk al een rij parkeerplaatsen aan de voorzijde, waardoor parkeergeluiden nu al onderdeel zijn van de omgeving. Geluidhinder is nooit helemaal uit te sluiten, maar de extra piekgeluiden door de nieuwe ontwikkeling blijven beperkt en passen bij het stedelijke karakter van de locatie. Aan de achter- en zijgevel van de woning zijn de geluiden bovendien veel lager door afscherming. Aan de kant waar het nieuwe parkeren komt, zitten geen ramen of deuren die geopend kunnen worden. Die gevel is volledig gesloten, waardoor de bouw zelf zorgt voor een goede afscherming tegen geluid en luchtverontreiniging. Alles bij elkaar blijft de verwachte overlast beperkt en binnen aanvaardbare normen. Daarmee is sprake van een aanvaardbare situatie en wordt geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat verwacht. Voor zoverre de zienswijze betrekking heeft op (geluids)overlast door pratende mensen wordt verwezen naar ons standpunt bij zienswijze 5.2. Tot slot kan het volgende gesteld worden over de vermeende luchtvervuiling ter plaatse: volgens het <i>Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)</i> draagt een project 'pas' in betekende mate bij aan luchtverontreiniging als het meer dan 1.500 woningen betreft. Dit plan blijft daar ver onder. Ook de verkeersimpact is beperkt: circa 144 extra ritten per dag, tegenover ongeveer 12.000 voertuigen die nu al dagelijks over de Ringbaan Oost rijden. Op die locatie worden de wettelijke grenswaarden voor

		fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO ₂) niet overschreden. De extra verkeersbewegingen door dit project zijn dus verwaarloosbaar en leiden niet tot een merkbare verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarmee voldoet het plan aan de wettelijke eisen en is de situatie aanvaardbaar.
	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is ongegrond. De extra geluid- en luchtbelasting blijft beperkt, sluit aan bij de bestaande situatie en blijft ruim binnen de aanvaardbare normen, waardoor geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat optreedt.
5.4	<i>Zienswijze – inkijk en verlies zonlicht</i>	Door de verhoogde toegestane bouwhoogte vreest men inkijk en verlies van zonlicht.
	<i>Reactie gemeente</i>	De indieners van de zienswijze vrezen dat de verhoogde toegestane bouwhoogte zal leiden tot meer inkijk en een afname van zonlicht op hun perceel. Ten aanzien van de privacy wordt in het plan rekening gehouden met de belangen van omwonenden door een bouwvrije zone met een diepte 1 meter op te nemen. Hierdoor wordt een minimale afstand tot de perceelgrens gewaarborgd. Daarnaast zal bij de beoordeling van toekomstige omgevingsvergunningen worden beoordeeld waar gevelopeningen en raampartijen worden gesitueerd en of maatregelen nodig zijn om onaanvaardbare inkijk te voorkomen. Daarbij geldt dat privacy-effecten door inkijk in de praktijk met name optreden binnen een afstand van ongeveer 20 meter. Hoewel in een stedelijke omgeving enige mate van wederzijdse inkijk niet volledig kan worden uitgesloten, wordt gelet op de afstand en de planologische situatie geen sprake geacht van een onaanvaardbare aantasting van de privacy. Ten aanzien van de vrees voor verlies van zonlicht is, hoewel het plan niet onder het Tilburgse hoogbouwbeleid valt, aanvullend een bezonningsstudie uitgevoerd voor de direct aan het plangebied grenzende woningen aan de noordzijde. Deze studie is als bijlage 2 bij de Nota van zienswijzen gevoegd. De afstand tussen de bestaande en beoogde bebouwing is circa 12 meter. Uit de bezonningsstudie blijkt dat op twee momenten in het jaar sprake is van een beperkte toename van schaduwwerking in de ochtenduren in delen van aangrenzende tuinen en in zeer beperkte mate op een zijgevel. Op de achtergevels van de woningen treedt geen extra schaduwwerking op. De gevolgen voor de bezonning van omliggende percelen worden daarom als beperkt en aanvaardbaar beoordeeld. Gelet op het voorgaande leidt de verhoogde toegestane bouwhoogte naar verwachting niet tot een onaanvaardbare aantasting van de privacy of de bezonningssituatie van omwonenden.
	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is ongegrond. De toename van schaduwwerking is verwaarloosbaar.
5.5	<i>Zienswijze – wateroverlast</i>	Doordat verharding dicht bij de woning komt vreest men wateroverlast.
	<i>Reactie gemeente</i>	Bij de nieuwe ontwikkelingen wordt een waterbergingsopgave op eigen terrein gerealiseerd. De nieuwbouw mag geen negatief effect hebben op de bestaande situatie. Om de bewoners tegemoet te komen wordt de strook van 1 meter aangrenzend aan het perceel, waar niet geparkeerd en niet gebouwd mag worden, ook bestemd met groen (zienswijze 5.1). Dat wil zeggen dat deze zone als groenstrook ingericht moet worden door de nieuwe bewoners. De motivering in de waterparagraaf wordt naar aanleiding van zienswijze 1.1 aangepast en aangevuld. In de planregels is een voorwaardelijke verplichting voor regenwaterberging opgenomen om te borgen dat regenwater goed kan infiltreren en duurzaam kan worden afgevoerd, zodat het watersysteem niet overbelast raakt, zie hiervoor zienswijze onze reactie bij zienswijze 1.2.
	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is deels gegrond. Op de verbeelding zal een strook langs de gevel als 'groen' worden bestemd.

Zienswijze 6 – ENEXIS Netbeheer B.V., 's-Hertogenbosch

6.1	<i>Zienswijze – bouwhoogte nutsvoorziening</i>	Indiener maakt bezwaar tegen de maximale bouwhoogte van 3,5 meter voor bouwwerken van algemeen nut in het ontwerpbestemmingsplan. Deze hoogte is volgens hen onvoldoende om een standaard transportverdeelstation te realiseren, wat de uitvoering van hun wettelijke taak belemmert. Men verzoekt daarom om de bouwhoogte te verhogen naar 3,7 meter, zodat dergelijke voorzieningen binnen het plan mogelijk zijn zonder aanvullende procedures.
	<i>Reactie gemeente</i>	Voor het betreffende gebied wordt er geen transportverdeelstation op het NOAD-terrein gerealiseerd. In de tussentijd is er gekozen voor een andere locatie, waar op dit moment een vergunningsaanvraag wordt voorbereid. De gevraagde verruiming van de maximale bouwhoogte voor bouwwerken van algemeen nut is daarom niet noodzakelijk voor dit plan. De in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen hoogte van 3,5 meter vormt daardoor geen belemmering voor de uitvoering van de wettelijke taken van Enexis binnen het NOAD-gebied.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het plan. Het benodigde transportverdeelstation wordt namelijk op een andere locatie gerealiseerd, waardoor een verruiming van de bouwhoogte niet noodzakelijk is.

Zienswijze 7 – De Voort Advocaten | Mediators, Tilburg: mevrouw mr. A.J. Coppelmans namens BTT Multinational Container Solutions B.V., Tilburg.

7.1	<i>Zienswijze – geluidhinder</i>	Indiener kan zich niet verenigen met een aantal planregels en andere aspecten. BTT MCS vreest dat met de komst van nieuwe bewoners en eigenaren van de CPO-(koop)woningen, er meer geluidgehinderden ontstaan.
	<i>Reactie gemeente</i>	De gemeente heeft onderzoek laten verrichten naar het geluid bij de nieuwe woningen als gevolg van BTT MCS. Dit is opgenomen in het akoestisch onderzoek in paragraaf 6.2.1.1 <i>Geluidkwaliteit NOAD-terrein</i> (pagina 19). Hieruit is gebleken dat het maximale geluidniveau (L _{Amax}) bij de nieuwe woningen voldoet aan de normen en niet hoger is dan bij bestaande woningen in het gebied. Piekgeluiden van BTT, zoals bij het verladen en stapelen van containers, zijn nergens hoger dan 55 dB(A), wat 5 dB lager is dan de maximaal toelaatbare waarde in de nachtperiode. Hoewel deze piekgeluiden hoorbaar zijn, wordt grote hinder niet verwacht. Omdat geluidhinder nooit geheel uit te sluiten valt, voorziet het bestemmingsplan in een regel die erop toeziet dat de gevelgeluidwering van de nieuwe woningen hoger is dan de minimale eis uit het Bouwbesluit 2012. Het geluid in deze woningen zal dan lager (lees: beter) zijn dan de minimale wettelijke eis, waarmee de kans op geluidhinder wordt verkleind. Daarnaast is in het ontwerp rekening gehouden met geluidbelasting door de woningen in een carrévorm te plaatsen, waardoor extra afscherming ontstaat. De komst van nieuwe woningen beperkt de bedrijfsvoering van BTT MCS dus niet en leidt, mede door ontwerpkeuzes en aanvullende maatregelen, niet tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het plan. Het geluid van BTT MCS blijft binnen aanvaardbare grenzen en zorgt een extra eis voor gevelgeluidwering voor een verder beperkte kans op hinder.
7.2	<i>Zienswijze – borging planregels</i>	Indiener merkt op dat een aantal uitgangspunten uit het akoestisch onderzoek van Anteagroup d.d. 9 november 2023 en de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan niet zijn geborgd in de planregels. Uit paragraaf 1.4.2 van de toelichting volgt dat de maximale bouwhoogte van een woning 11 meter bedraagt, met uitzondering van woonveld C waar vanwege de geluidhinder van de Gelrebaan de bouwhoogte 7 meter (2 bouwlagen) bedraagt. Dit uitgangspunt komt echter niet in de specifieke planregels (artikel 6.4) tot uiting. Hetzelfde

		geldt voor de eveneens in paragraaf 1.4.2 van de toelichting genoemde afwijkmogelijkheid voor het realiseren van maximaal drie bovenwoningen/appartementen per woonveld. Wederom komt dit uitgangspunt niet op de in de toelichting geschetste wijze terug in de planregels.
	<i>Reactie gemeente</i>	Indiener merkt terecht op dat een aantal uitgangspunten uit het akoestisch onderzoek en de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende zijn geborgd in de planregels. Uit zowel het akoestisch onderzoek als de toelichting volgt dat voor woonveld C, vanwege de geluidbelasting, in beginsel een maximale bouwhoogte van 7 meter (twee bouwlagen) geldt en dat een derde geluidgevoelige bouwlaag slechts met een afwijking mogelijk is en onder aanvullende voorwaarden, gericht op het borgen van een geluidluwe gevel. Op dit moment is een maximale bouwhoogte van 11 meter toegestaan. Daarmee is het akoestisch uitgangspunt onvoldoende juridisch geborgd en verliest ook de afwijkingsregeling haar betekenis. Zowel de planregels als de verbeelding worden daarom aangepast door voor woonveld C een specifieke bouwaanduiding op de verbeelding op te nemen met een maximale bouwhoogte van 7 meter. Dit werkt door in de planregels door daaraan toe te voegen dat de aangegeven maximale bouwhoogte geldt, tenzij ter plaatse van een bouwaanduiding een afwijkend maximum is toegestaan. In de toelichting is tevens ten onrechte vermeld dat per woonveld maximaal drie appartementen kunnen worden gerealiseerd. Dit is niet juist. Voor wat betreft het afwijken ten behoeve van appartementen (en daarmee het maximum aantal wooneenheden) wordt verwezen naar onze reactie bij zienswijze 3.1.
	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van het plan. Zowel de planregels als de verbeelding worden aangepast door een specifieke bouwaanduiding op de verbeelding op te nemen.
7.3	<i>Zienswijze – geluidhinder piekgeluiden</i>	Voor indiener is van belang dat akoestische bevindingen ten aanzien van de piekgeluiden van haar inrichting worden afgewogen en gemotiveerd wat betreft de aanvaardbaarheid. Dat 'naar verwachting' de nieuwe bewoners geen hoge geluidniveaus ervaren, is zonder onderbouwing - die ontbreekt - niet te begrijpen. De piekgeluiden van de containers zijn slechts indicatief berekend. Indiener zou in elk geval over die berekeningen inclusief invoergegevens wensen te beschikken. BTT MCS kan haar activiteiten uitbreiden binnen de werking van het Activiteitenbesluit Milieubeheer. In het akoestisch onderzoek wordt die mogelijkheid onderkend, maar niet is onderzocht of afgewogen welke implicaties die uitbreiding kan hebben op de piekgeluiden die de nieuwe bewoners met die extra geluidhinder zullen ervaren.
	<i>Reactie gemeente</i>	Bij het beoordelen van de maximale geluidniveaus heeft de gemeente gekeken naar de feitelijke geluidemissie van het bedrijf, zoals ook gebruikelijk is volgens de jurisprudentie. ⁵ Deze geluidemissie is gebaseerd op de geldende omgevingsvergunning, waarin de geluidvoorschriften voor piekgeluiden (L _{Amax}) volledig zijn benut. Op basis daarvan is berekend wat het L _{Amax} bij de nieuwe woningen zal zijn. De onderbouwing hiervan staat in paragraaf 5.3.2 van het akoestisch onderzoek, met invoergegevens in bijlage 4 en rekenresultaten in bijlage 2. Het klopt dat een bedrijf zijn activiteiten kan uitbreiden binnen de mogelijkheden van de wet (nu: Omgevingsplan), maar dat is geen automatisch recht. Uit het geluidonderzoek blijkt dat het L _{Amax} bij de nieuwe woningen (55 dB(A) in dag, avond en nacht) gelijk is aan dat bij de bestaande woning aan de

⁵ Zie uitspraak Raad van State van 11 augustus 2021: ECLI:NL:RVS:2021:1789. In deze uitspraak vindt de Raad dat de gemeenteraad bij het vaststellen van een bestemmingsplan niet alleen kan volstaan met het toetsen aan wettelijke geluidnormen, maar ook inzichtelijk moet maken dat ter plaatse van geluidgevoelige functies een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd. Daarbij moet rekening worden gehouden met de feitelijke geluidbelasting, inclusief cumulatie en piekgeluiden, en niet alleen met theoretische planologische mogelijkheden.

		Lovensekanaaldijk 83c. De nieuwe woningen beperken dus niet de bedrijfsvoering van BTT. De gemeente vindt dat hiermee zowel de belangen van BTT en andere bedrijven als die van toekomstige bewoners zijn gewaarborgd. Bij de nieuwe woningen is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, wat voldoet aan het principe van een goede ruimtelijke ordening. Omdat geluidhinder nooit volledig uit te sluiten is, bevat het bestemmingsplan bovendien een regel die ervoor zorgt dat de gevels van de nieuwe woningen beter isoleren dan de wettelijke minimumeis uit het Bouwbesluit 2012.
	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het plan. De berekeningen tonen aan dat de maximale piekgeluiden bij de nieuwe woningen vergelijkbaar zijn met die bij de bestaande woning en geen beperking vormen voor de bedrijfsvoering van BTT.
7.4	<i>Zienswijze – meewegen scheepvaart</i>	BTT MCS constateert dat in het akoestisch onderzoek c.q. de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan geluidhinder van scheepvaartbewegingen op het Wilhelminakanaal ter hoogte van het plangebied niet is onderzocht en ook niet is meegewogen. Dat geldt ook voor de voorziene nieuwe scheepvaartbewegingen die het multimodale project 'Kop van Loven' met zich zal brengen. De cumulatie van geluid (met name de piekgeluiden) als gevolg van haar activiteiten en deze scheepvaartbewegingen niet zijn onderzocht.
	<i>Reactie gemeente</i>	Ten aanzien van bovenstaande zienswijze t.a.v. scheepvaartgeluid en cumulatie wordt verwezen naar onze reactie bij zienswijze 4.2.
	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het plan. Uit de berekening in een separate notitie blijkt dat het scheepvaartgeluid en eventuele trillingen onder aanvaardbare waarden blijven, geen wettelijke normen worden overschreden en er geen onaantvaardbare cumulatieve effecten optreden.
7.5	<i>Zienswijze -</i>	Indiener stelt dat de bestemming 'Wonen' pas mogelijk mag worden gemaakt na aanvullend onderzoek en een deugdelijke motivering waaruit blijkt dat (piek)geluiden van BTT MCS en de akoestische (indirecte) hinder geen afbreuk doen aan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor toekomstige bewoners. Alleen op basis van dergelijk onderzoek en motivering kunnen volgens indiener ook de bedrijfsbelangen van BTT MCS op lange termijn worden gewaarborgd.
	<i>Reactie gemeente</i>	De voorgenomen ontwikkeling ligt buiten de 50 dB-geluidcontour die voor het bedrijventerrein van BTT MCS geldt. Daarnaast is aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd naar zowel de structurele geluidbelasting als de piekgeluiden van de bedrijfsactiviteiten van BTT MCS. Zoals toegelicht bij zienswijze 7.3, volgt hieruit dat ter plaatse van de nieuwe woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat de ontwikkeling geen beperking vormt voor de bestaande planologische mogelijkheden van BTT MCS. In lijn hiermee is tevens het Hogere-waardenbesluit vastgesteld, waarin aanvullende voorwaarden gelden voor woningen met een geluidbelasting boven 53 dB. Hierbij wordt onder andere vereist dat deze woningen beschikken over een geluidluwe gevel, een eigen geluidluwe buitenruimte én een aangetoonde gevelgeluidwering die voldoet aan het wettelijke binnenniveau. Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen moet dit worden onderbouwd met een gevelweringsrapport, wat zowel de kwaliteit van de woonomgeving waarborgt als extra bescherming biedt tegen eventuele bedrijfsactiviteiten in de omgeving. Mocht BTT MCS in de toekomst wensen uit te breiden buiten de huidige planologische mogelijkheden, dan is daarvoor een afzonderlijke ruimtelijke onderbouwing en besluitvorming nodig. De nieuwe woningen op het NOAD-terrein zijn daarbij niet maatgevend. Daarmee zijn zowel het woon- en leefklimaat van toekomstige bewoners als de bedrijfscontinuïteit van BTT MCS zorgvuldig en evenwichtig geborgd.
	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het plan. Het akoestisch onderzoek toont aan dat de (piek)geluiden van BTT MCS geen belemmering vormen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, mede

doordat via het hogere-waardenbesluit en de verplichte gevelgeluidwering bij de bouwvergunning de benodigde bescherming wordt geborgd.

Bijlagen behorend bij de Nota van zienswijzen:

1. Memo *Onderbouwing scheepvaartgeluid bij project NOAD-terrein*, projectnummer: 0481551.100
2. Rapportage *bezonning NOAD*