

Inrichting openbare ruimte Piushaven (061024-39-GO)

Inleiding

Tijdens een inloopavond op 20 september 2006 zijn de huidige ontwerpen voor het Havenpark en de toekomstige verkeerscirculatie in het Piushavengebied gepresenteerd aan bewoners. Schriftelijke reacties van bewoners op de gepresenteerde plannen zijn verzameld en worden meegewogen in de definitieve plannen voor de inrichting van het openbaar gebied in de Piushaven.

Omdat verkeer en verblijf in het Piushavengebied nauw met elkaar samenhangen en invloed hebben op en afhankelijk zijn van elkaar, zijn de plannen tegelijkertijd gepresenteerd.

In deze nota worden de huidige plannen op hoofdlijnen voor verkeer, parkeren en havenpark toegelicht, gevolgd door een beschrijving van de ontvangen inspraakreacties en de reactie van het college hierop.

1. Toelichting gemeentelijke plannen

1.1 verkeer

Met het raadsbesluit over de Cityring is er ook duidelijkheid gekomen over de verkeersmaatregelen die er voor het Piushavengebied moeten komen. Om er voor te zorgen dat het Piushavengebied bereikbaar én leefbaar blijft, ook als er de komende jaren een aanzienlijk aantal woningen gebouwd zal worden in het gebied, is de verkeerssituatie in het Piushavengebied nader bekeken.

uitgangspunten eerdere raadsbesluiten ten aanzien van verkeer Piushavengebied.

De afgelopen jaren zijn diverse raadsbesluiten genomen die van invloed zijn op de verkeerssituatie in Piushavengebied. Zo is besloten dat de bestaande hoofdontsluiting via Ringbaan Oost, Prinsenhoeven, langs de Piushaven naar het centrum zal vervallen. Hiervoor in de plaats komt een nieuwe ontsluitingsweg ter plaatse van de Jan van Rijzewijkstraat vanaf Ringbaan Zuid via een nieuw te realiseren brug over de Piushaven richting centrum. Deze weg zal worden vormgegeven als een parklaan en door middel van een nieuwe, beweegbare brug worden aangesloten op de noordelijke Havendijk. Door middel van bewegwijzering zullen bezoekers van Tilburg centrum echter niet via deze weg maar via Ringbaan Oost en Spoorlaan ofwel via Ringbaan Zuid en Broekhovenseweg richting centrum worden gewezen. Tevens is eerder besloten dat het gehele Piushavengebied een 30 km/uur zone wordt, met uitzondering van de nieuwe ontsluitingsweg. De Koopvaardijstraat zal een éénrichtingsstraat worden, richting centrum. In onderstaande tabel wordt het aantal motorvoertuigen per etmaal in enkele straten in de huidige situatie vergeleken met de situatie na uitvoering van bovenstaande maatregelen conform eerdere raadsbesluiten.

Verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng heeft zowel de bestaande als een nieuwe situatie in kaart gebracht waarbij rekening gehouden is met de eerder vastgestelde raadsbesluiten. Om een beeld te krijgen van toekomstige verkeersstromen vormen berekeningen en normering de basis. Door verkeersmodellen te berekenen waarbij bijv. wegen afgesloten worden, richtingen gewijzigd worden of in snelheid gevarieerd wordt, kan van diverse varianten de verkeerintensiteit in kaart worden gebracht.

Aanvullende maatregelen ten aanzien van verkeer Piushavengebied.

Huidig knelpunt ten aanzien van het verkeer in het Piushavengebied is de overbelasting van zowel de Havendijk als de Piusstraat. Daarnaast kunnen de kruisingen op de Ringbaan Oost het verkeer niet meer verwerken waardoor de doorstroming stagneert.

Met het uitvoeren van de eerder geplande maatregelen conform raadsbesluiten, blijven echter een aantal knelpunten onopgelost. Opgave voor de toekomst is om de wijk Hoogvenne bereikbaar te houden en tevens het sluipverkeer in deze wijk tegen te gaan. De Havendijk aan de noordzijde zou rustiger moeten worden en de doorstroming op de Ringbanen verbeterd.

Om sluipverkeer in Hoogvenne te beperken en de doorstroming op de Ringbanen te verbeteren worden enkele aanvullende maatregelen voorgesteld.

Zo zal niet alleen in de Koopvaardijstraat éénrichtingsverkeer worden ingesteld maar ook gedeelte van de Havendijk vanaf de Lancierstraat tot aan de Koopvaardijstraat. Hierdoor zal de noordelijke Havendijk vanaf de Lanciersstraat tot aan de Piusstraat éénrichtingsverkeer worden (30 km/uur) richting centrum en via de Piusstraat aansluiten op de Cityring.

Het verkeersplan voorziet in twee aanpassingen aan de Ringbaan Oost. Voor autoverkeer dat in zuidelijke richting op de Ringbaan Oost rijdt komt er een verbod om rechtsaf de Lourdesstraat in te slaan. Ook wordt ter hoogte van de St. Josephstraat de middenberm van de Ringbaan Oost dichtgezet waardoor autoverkeer van en naar de St. Josephstraat beperkt wordt. Tevens wordt de draaibrug Prinsenhoeven afgesloten voor autoverkeer. Met de uitvoering van deze maatregelen wordt op sluipverkeer in Hoogvenne zo veel mogelijk voorkomen, de noordelijke Havendijk rustiger en zal de doorstroming op de Ringbanen verbeteren, zo wijzen verkeersberekeningen uit. Verkeersberekeningen gaan uit van de situatie na uitvoering van alle maatregelen, volgens huidige planning in 2015. E.e.a. is op tekening weergegeven in de in het Piushavengebied huis-aan-huis verspreide Piushavenexpresse (bijlage 2)

Samengevat zijn de voorgestelde aanvullende maatregelen: het instellen van éénrichtingverkeer richting centrum op de Piushaven vanaf de Lanciersstraat tot aan de Koopvaardijstraat, aanpassing van twee kruispunten op Ringbaan Oost en het afsluiten van de draaibrug Prinsenhoeven voor autoverkeer.

In onderstaande tabel wordt het aantal motorvoertuigen per etmaal in enkele straten in de huidige situatie vergeleken met de situatie na uitvoering van bovenstaande maatregelen conform eerdere raadsbesluiten. Tevens wordt de verkeersdruk vergeleken met de situatie na uitvoering van de voorgestelde aanvullende maatregelen.

Aantal motorvoertuigen per etmaal:

Motorvoertuigen/ etmaal	Koopvaardij- str.	Piushaven	havendijk (Noordoever)	Prinsenhoeven	St. Josephstr. (nabij Ringbaan)
bestaande situatie	10.800	9.500	8.900	8.700	10.600
na uitvoering maatregelen raadsbesluiten	5.700	8.600	9.600	8.300	14.800
na uitvoering aanvullende maatregelen in 2015	5.500	6.200	7.700	6.000	7.000

Motorvoertuigen/ etmaal	Fatimastraat (west)	Fatimastraat (oost)	Lourdesstraat	J. v. Rijzewijkstr. (nieuwe ontsluitingsweg)
bestaande situatie	1.100	1.000	4.100	n.v.t.
na uitvoering maatregelen raadsbesluiten	2.400	1.100	3.000	12.000
na uitvoering aanvullende maatregelen in 2015	2.800	1.300	4.400	12.000

1.2 parkeren

Uitgangspunt voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is dat elk project in de stad de eigen parkeerbehoefte moet oplossen met de normering zoals vastgelegd in het Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan (TVVP). Dus binnen elk project moeten parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor bewoners én voor bezoekers.

De opnamecapaciteit van het aantal parkeerplaatsen in het havenpark wordt beperkt ten gunste van de kwaliteit van dit park. Mede hierdoor is de opnamecapaciteit van het openbaar gebied niet voldoende om daar alle bezoekersparkeerplaatsen te realiseren. De resterend benodigde openbare parkeerplaatsen zullen daarom binnen de projecten een plaats moeten krijgen, al dan niet als gebouwde voorzieningen en ten gunste van het openbaar gebied daarbij het groene karakter van de pocketparks in stand houdend.

Gezien de verschillende omstandigheden per deelplan (o.a. variatie in opnamecapaciteit van het openbaar gebied) zullen per deelplan met de ontwikkelaars specifieke afspraken gemaakt moeten worden over de voor bezoekers openbaar toegankelijke parkeervoorzieningen. Op grond van het huidige plan wordt verwacht dat gebouwde, openbaar toegankelijke parkeervoorzieningen nodig zijn in de deelplannen Fabriekskwartier en Piuskade Noord West.

In de te ontwikkelen deelplannen in het Piushavengebied zullen parkeerplaatsen voor de bewoners uit het betreffende plan voor het belangrijkste deel in een gebouwde voorziening worden gerealiseerd. De projectontwikkelaars die de raamovereenkomst hebben ondertekend, hebben de verwachting gehad dat ze de bewonersparkeerplaatsen én die voor de commerciële voorzieningen in het eigen project (al dan niet gebouwd) zouden moeten oplossen en dat de bezoekersparkeerplaatsen in het openbaar gebied zouden kunnen komen. Deze aanpassingen aan het openbaar gebied, veroorzaakt door de projecten, zouden dan voor rekening zijn van de ontwikkelaars; dit laatste is ook vastgelegd in de raamovereenkomst.

Voor project 'De Havenmeester' in deelplan Piuskade Noord West is de gemeente bereid om tegen nader te bepalen condities de gebouwde openbare plaatsen te kopen en deze samen met de openbare maaiveldparkeerplaatsen in exploitatie te nemen. De gemeente heeft tevens verzocht aan de ontwikkelaars van 'De Havenmeester' om extra parkeerplaatsen te bouwen (ook overname door gemeente) om daarmee de parkeerdruk van de reeds aanwezige voorzieningen te verlichten. Een en ander zal worden geëffectueerd in de realisatieovereenkomst die per deelplan afgesloten gaat worden.

1.3 havenpark

De totstandkoming van de visie voor het Havenpark Piushaven van ontwerp bureau JuurLink en Geluk is interactief verlopen. In het kader van een van de proeftuinen van Habiforum¹ heeft een externe procesbegeleider, tezamen met een groep bewonersvertegenwoordigers en vertegenwoordigers van belanghebbende ontwikkelaars, een programma van eisen (februari 2005) opgesteld en een extern ontwerper begeleid in het ontwerpproces. Dit proces is gestart met de aanneming van het voorbeeldontwerp uit het gebiedsdocument als uitgangspunt.

opgave

De opdracht voor uitwerking van het Havenpark gold in eerste instantie de oevers van de Piushaven, zonder verkeer. In de opgestelde visie voor het Havenpark is het profiel in de volle breedte, van gevel tot gevel, meegenomen in het ontwerp. De accommodatie van het verkeer in de Piushaven is verwerkt in het integrale ontwerp. Daarnaast zijn in de visie gronden meegenomen die binnen de ontwikkelingsgebieden vallen. Een aantal van die gronden is in eigendom van de gemeente en een aantal is in eigendom van derden. Deze gronden van derden kunnen niet (verplicht) worden ingebracht in het ontwerp. Hiervoor is de opgave om gezamenlijk met de marktpartijen de visie voor het Havenpark (de parkstrook) in combinatie met de bouwplannen (ontwikkellocaties) uit te werken tot een ontwerp. Dit betreft o.a. de locaties gemeentewerf, de parkzijde van deelplan Fabriekskwartier/ Lourdesplein en Kanaalzicht.

pocketparks

In de visie op het Havenpark worden pocketparks ingezet om de ruimtelijke beleving van het Havenpark te vergroten. Tegelijk hebben ze een eigen, zich van de oevers onderscheidende inrichting nodig. De parkvisie laat hiervoor voldoende ruimte. Deze pocketparks zijn en blijven onderdeel van de deelgebieden (eigendom van derden). Ze hebben een functie voor de nieuwe woonbebouwing en voor de bestaande buurten rondom de Piushaven. Bij de uitwerking van de bouwplannen in de deelplannen wordt de exacte locatie en inrichting van de pocketparks én de aansluiting hiervan op het Havenpark verder uitgewerkt.

visie

De visie op het Havenpark is opgebouwd rondom de krachtige basis die het water vormt, dat van de stadse kant in het westen tot de landschappelijke kant in het oosten een continue factor vormt. Het concept bevat:

¹ Habiforum is in 1998 opgericht als zelfstandige stichting met als doel "kennis te ontwikkelen en beschikbaar te stellen die het verspillen van ruimte zo veel mogelijk tegengaat".

1. drie 'trajecten' met een verschillend profiel, dat varieert in de mate van verharding en groen en de intensiteit van het gebruik ervan;
2. een bomendek, dat varieert in soort: de bestaande soorten variëren en er wordt nieuwe aanplant voorgesteld;
3. dingen in, op, boven en aan het water: bruggen, boten, steigers en meubilair.

budget

Na de presentatie van de visie in 2005 bleek dat er sprake was van een discrepantie tussen geraamde kosten en dekking. Het realiseren van de visie was niet mogelijk binnen het vastgestelde budget. In overleg met de ontwerper en de bij de proeftuin betrokken bewoners en ontwikkelaars zijn afspraken gemaakt om enkele aspecten uit de visie weg te laten om deze financieel haalbaar te maken. Daarom wordt het parkje bij de Tamboerskade aan de zuidoever niet opnieuw ingericht en vervalt de extra voetgangersbrug aan het Ringbaan Oost viaduct. Daarnaast zijn de delen van het havenpark die liggen in gebieden die niet in eigendom zijn niet meegenomen in de raming.

Het budget voor de realisatie van het Havenpark is samengesteld uit de opbrengsten van de bouwplannen, de bijdrage die de raad voor het project Piushaven beschikbaar heeft gesteld en de bijdrage vanuit verkeer en vervoer.

2. Reacties op de presentaties.

Tijdens en na de inloopavond bestond de mogelijkheid tot reageren op de gepresenteerde plannen door middel van een reactieformulier waarop zowel een algemene indruk als een reactie op de thema's verkeer, parkeren en havenpark kon worden gegeven. Er zijn circa 60 schriftelijke reacties ontvangen, voornamelijk van individuele bewoners en bedrijven uit de omliggende wijken. Tevens zijn reacties ontvangen van Bewoners Platform Piushaven (BPP) en Stichting Thuishaven (STT). Alle reacties zijn geïnventariseerd en gerubriceerd (zie bijlage 1). Per onderwerp zijn de hoofdlijnen van de reacties beschreven.

2.1 algemeen

ontvangen inspraakreactie

Over het algemeen zijn de reacties op de ontwikkelingen in het Piushavengebied positief. De meeste bewoners zijn blij dat het gebied gaat veranderen en zien het als een verbetering. Wel vragen sommigen zich af of de gepresenteerde plannen daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden en zo ja, wanneer. Daarnaast blijkt uit de reacties dat niet duidelijk genoeg gepresenteerd is wat er gaat veranderen, zowel wat betreft verkeer als parkeren.

gemeentelijke reactie op inspraak

Een goede communicatie over en presentatie van de plannen en planning voor het Piushavengebied, zowel voor de openbare ruimte als voor de bebouwing is van wezenlijk belang. De geplande opening van een informatiecentrum in het projectbureau Piushaven eind van het jaar kan een goede stap zijn om deze informatie in een continue proces te verstrekken.

2.2 verkeer

ontvangen inspraakreactie

In de ontvangen reacties is een onderscheid te maken in reacties op reeds genomen besluiten op stadsniveau zoals de cityring en reacties op buurtniveau.

Nu de cityring in aanbouw is met daardoor filevorming op locaties in de spits, rijzen er twijfels over de haalbaarheid van het gewenste toekomstig effect van een zuidelijke inprikker, brug en éénrichtingsverkeer richting centrum. Daarnaast verwachten bewoners uit met name Hoogvenne en Armhoef problemen met de bereikbaarheid, de ontsluiting van en sluiptverkeer binnen hun wijk. Enkele bedrijven in het Piushavengebied maken zich zorgen over de toekomstige bereikbaarheid van hun bedrijf.

Ten aanzien van verkeer bestaan er twijfels of de gepresenteerde (reken)modellen in de praktijk net zo zullen uitpakken. Er worden twijfels geuit over de verblijfskwaliteit in relatie tot de verkeersafwikkeling. Verder wordt aandacht gevraagd voor o.a. fietsers en veiligheid van schoolkinderen.

Uit de reacties blijkt dat de gepresenteerde plannen niet bij iedereen duidelijk zijn over gekomen.

gemeentelijke reactie op inspraak

Aan de verkeersmodellen liggen berekeningen ten grondslag. Deze worden als uitgangspunt genomen voor de toekomstige verkeerssituatie in 2015, als alle geplande maatregelen zijn uitgevoerd. Bij de berekeningen is rekening gehouden met het feit dat er nieuwe woningen worden gebouwd, op welke locaties deze zijn gepland en dat er bedrijven verdwijnen.

De raadsbesluiten over de cityring en daarmee ook de aanleg van de zuidelijke inprikker en brug zijn bij de verkeersplannen voor het Piushavengebied als uitgangspunt genomen en staan hier niet ter discussie.

Uit de reacties is duidelijk dat knelpunten op straatniveau nader overleg behoeven met bewoners en gebruikers van betreffende straten. Dit geldt zowel voor de bereikbaarheid van de woningen als de bedrijven. In overleg kan dan worden bekeken of de verkeerssituatie in een betreffende straat aangepast kan worden. Ook hiervoor geldt dat de eerder genomen raadsbesluiten uitgangspunt zijn en het hoofdprincipe derhalve blijft bestaan. Tevens mag er bij de oplossing van knelpunten geen nieuw probleem elders gecreëerd worden. De veiligheidssituatie voor leerlingen van basisschool Fatima krijgt aparte aandacht.

Concreet wordt voorgesteld om per straat/buurt bewoners en bedrijven uit te nodigen voor een bespreking in het informatiecentrum over de specifieke situatie nu en de verwachte toekomstige situatie; dit zal begin 2007 georganiseerd worden in elk geval voor de volgende straten/buurtten: Jan van Rijzewijkstraat, De Clercxstraat i.s.m. Galjoenstraat, Oisterwijksebaan, deel Sint Sebastiaanstraat en Prinsenhoeven.

2.3 parkeren

Ontvangen inspraakreactie

Bewoners en bedrijven maken zich zorgen over de hoeveelheid beschikbare parkeerplaatsen in het gebied, zeker als er meer woningen gebouwd worden. Er wordt aandacht gevraagd voor de (momenteel gratis) parkeerplaatsen in het Piushavengebied die gebruikt worden door mensen die gedurende de dag in het centrum werken. Er wordt om nadere uitleg gevraagd over de toekomstige parkeermogelijkheden, zowel voor bewoners als voor bezoekers. Bezoekers van bedrijven willen graag gratis parkeren, eventueel alleen 's avonds.

Gemeentelijke reactie op inspraak

Als het gaat om parkeren in het Piushavengebied zijn op dit moment de uitgangspunten bekend. Hoe de uitwerking daarvan plaatsvindt, waar exact geparkeerd kan worden en onder welke voorwaarden behoeft nadere studie.

Voor de nieuwe woningen in het gebied wordt uitgegaan van een relatief hoge norm van 1,4 plaats/woning (incl. bezoek) waardoor mag worden verwacht dat de bouwontwikkelingen niet leiden tot meer druk op de bestaande parkeergelegenheid.

De parkeervoorzieningen in het Piushavengebied zijn/komen er voor het gebied zelf, dus voor de bewoners en ondernemers van het Piushavengebied, dus niet voor werkers en bezoekers van het centrum. De regels rond de uitgifte voor vergunningen worden in verband daarmee aangepast.

Het college heeft in september jl. besloten in te stemmen met het invoeren van 16 betaalde parkeerplaatsen aan de noordzijde van de Piushaven, tussen de Schoenerstraat en de Lanciersstraat. Verder is in het kader van de parkeerregulering binnenstad het voornemen om in overleg met de buurten het regime van het betaald parkeren aan de noordoever geleidelijk uit te breiden tot aan de Ringbaan Oost. Regulering vindt alleen plaats wanneer daaraan behoefte bestaat bij bewoners en ondernemers. Regulering krijgt vorm door op de behoefte toegesneden werkingstijden van zowel het vergunningparkeren als het betaald parkeren.

2.4 havenpark

ontvangen inspraakreactie

Vrijwel alle reacties op de gepresenteerde visie op het havenpark zijn positief. De meeste bewoners zouden graag zien dat de plannen snel gerealiseerd worden. Er wordt nog wel aandacht gevraagd voor nautische aspecten in relatie tot de drijvende objecten en bruggen. Het drijvende meubilair is overigens voor een aantal bewoners niet nodig. Enkeligen zijn van mening dat de relatie van het havenpark met de omgeving onvoldoende is bekeken. Er wordt gevraagd in hoeverre de bouwplannen de contouren van het havenpark kunnen beïnvloeden.

gemeentelijke reactie op inspraak

De gepresenteerde plannen zullen de komende tijd verder uitgewerkt gaan worden. De genoemde aandachtspunten zoals exacte plaats en hoogte van de bruggen, nautische aspecten, drijvende objecten en aansluiting op de omgeving zullen daarbij worden meegenomen. Voor zover de visie op het havenpark gronden van derden betreft (pocketparks) zal deze visie gezamenlijk met de marktpartijen i.c.m. de bouwplannen afgestemd worden en uitgewerkt worden tot een ontwerp.

3. Communicatie

Uit de hoeveelheid en aard van de reacties blijkt dat een goede communicatie over en presentatie van de plannen voor de inrichting van het Piushavengebied in alle aspecten van belang is. De eigen website van de Piushaven (www.piushaven.net) is goed bezocht na afloop van de bewonersavond. Daar waren bewoners in de gelegenheid om alle informatie nog eens rustig na te lezen. Via dit medium zullen bewoners dan ook goed geïnformeerd blijven worden over de ontwikkelingen in het Piushavengebied.

Daarnaast zullen ook de inrichting van het informatiecentrum en de planning van activiteiten zoals bijvoorbeeld een inloopspreekuur een stap in de goede richting zijn. Het is de bedoeling dat het informatiecentrum op 15 december 2006 geopend zal worden, op vaste openingstijden zijn bezoekers welkom om te aanschouwen een basismaquette, informatie per deelplan en informatie betreffende het gehele project Piushaven in een gezamenlijke huisstijl van gemeente en projectontwikkelaars. De meest recente informatie over de inrichting van het openbaar gebied is nu ook al te aanschouwen in de etalage van het projectbureau, in de volksmond de stuurhut genoemd. Deze plannen zullen uiteraard eveneens worden opgenomen in de informatievoorziening wanneer het informatiecentrum zijn deuren opent.

Voor de inrichting van het openbaar gebied zal ook een planteam worden samengesteld, waarin een aantal bewoners samen met een vertegenwoordiging van de projectontwikkelaars en ambtenaren zitting zal nemen, e.e.a. in het verlengde van de proeftuin Habiforum. Bewoners kunnen in de planteam meepraten en adviseren over de plannen voor de inrichting van het openbaar gebied. Op de reactieformulieren kon aangegeven worden of er interesse bestond om deel te nemen aan het planteam havenpark, gericht op een verdere uitwerking van het ontwerp van het havenpark; er zijn 16 personen die hebben aangegeven deel te willen nemen aan een planteam.

4. Vervolg

De komende tijd zullen de plannen ten aanzien van verkeer, parkeren en havenpark verder worden uitgewerkt, rekening houdend met de vele suggesties en opmerkingen die zijn gegeven en eerder vastgesteld beleid als uitgangspunt. Daar waar in de reacties een concrete vraag ligt zal contact opgenomen worden met de bewoners/bedrijven teneinde deze vraag te beantwoorden. Ten aanzien van de verkeersknelpunten op buurtniveau zal overleg worden gevoerd met de betreffende bewoners.

Tevens wordt bij de uitwerking van de plannen een fasering gemaakt in de uitvoering van het havenpark en plannen voor het verkeer. De fasering van het park is grotendeels afhankelijk van de bouwplannen (vanwege het bouwverkeer) en de verkeerscirculatie (vanwege de bereikbaarheid).

Na afronding van het ontwerp voor het havenpark kan er een bestek en projectbegroting gemaakt worden voor de uit te voeren locaties waarna het eerste deel van het havenpark gerealiseerd kan worden.

Collegebesluit

1. Het college besluit de gemeentelijke reactie op de inspraakreacties conform bijlage 1 vast te stellen.
2. Het college besluit tot het instellen van éénrichtingverkeer richting centrum op de Piushaven vanaf de Lanciersstraat tot aan de Koopvaardijstraat, aanpassing van twee kruispunten op Ringbaan Oost en het afsluiten van de draaibrug Prinsenhoeven voor autoverkeer.
3. Het college besluit GO opdracht te verlenen de naar aanleiding van de inloopavond gemelde knelpunten ten aanzien van verkeer op straatniveau nader te onderzoeken.
4. Het college besluit de opnamecapaciteit van parkeerplaatsen in de openbare ruimte in het Piushavengebied te beperken ten gunste van deze openbare ruimte en daar waar onvoldoende capaciteit is, de oplossing te zoeken in gebouwde voorzieningen.
5. Het college besluit tot uitwerking van de visie op het havenpark tot een ontwerp en voor zover deze visie gronden van derden betreft zal deze gezamenlijk met de marktpartijen, in combinatie met de bouwplannen, uitgewerkt worden tot een ontwerp.

bijlage

1. Digitaal achter de nota: Inventarisatie inspraakreacties inrichting openbare ruimte Piushaven d.d. 18 okt. '06
2. Extra editie Piushavenexpresse uitgave sept. 2006 (ter inzage RIB)

Voor nadere informatie kunt u bellen met de dienst Gebiedsontwikkeling/P&P mw. Monique van der Vorst tel. 013 542 8705.

Bijlage 1

Inrichting openbare ruimte Piushaven

Inventarisatie reacties inloopavond openbare ruimte Piushaven

(d.d. 18 oktober 2006)

Er zijn 60 reacties ontvangen per reactieformulier, mail of brief naar aanleiding van de inloopavond op 20 september 2006. Deze reacties zijn in de voorliggende notitie gerubriceerd per onderwerp:

1. algemene reactie op de inrichtingsvoorstellen openbaar gebied
2. algemene reactie betreffende de bouwplannen
3. reacties op de gepresenteerde plannen t.a.v. verkeer
4. reacties op de gepresenteerde plannen t.a.v. parkeren
5. reacties op de gepresenteerde plannen t.a.v. havenpark

Enkele reacties zijn vanwege de omvang ingekort.

De schriftelijke reacties van het Bewoners Platform Piushaven en de Stichting Thuishaven zijn per thema gegroepeerd. Deze beide stichtingen zijn immers vertegenwoordigingen van bewoners met een (formele) positie in de projectorganisatie Piushaven en blijvend bij de verdere uitwerking van de plannen betrokken.

1. Algemene reactie op de inrichtingsvoorstellen openbaar gebied

Ontvangen inspraakreacties

Over het algemeen zijn de reacties op de ontwikkelingen in het Piushavengebied positief. De meeste bewoners zijn blij dat het gebied gaat veranderen en zien het als een verbetering. Wel vragen sommigen zich af of de gepresenteerde plannen daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden en zo ja, wanneer.

Daarnaast blijkt uit de reacties dat niet duidelijk genoeg gepresenteerd is wat er gaat veranderen, zowel wat betreft verkeer als parkeren.

Gemeentelijke reactie op inspraak

Een goede communicatie over en presentatie van de plannen en planning voor het Piushavengebied, zowel voor de openbare ruimte als voor de bebouwing is van wezenlijk belang. De geplande opening van een informatiecentrum in het projectbureau Piushaven eind van het jaar kan een goede stap zijn om deze informatie in een continue proces te verstrekken.

Reactie Bewoners Platform Piushaven

- Met spijt hebben wij moeten vaststellen dat de tijd voor het afgeven van een reactie op de plannen ter inrichting van de openbare ruimte in het Piushavengebied zeer beperkt is gehouden. Het is te betreuren dat een overheid zelf vele maanden gebruikt om een voorstel onder woorden te brengen en vervolgens de burgers nauwelijks drie weken de tijd geeft voor een reactie. Door dit tijdsgebrek kan het BPP slechts een korte reactie afgeven.
- Met genoegen heeft het BPP vastgesteld, dat de gemeente het idee heeft losgelaten dat het Regiedocument een catechismuskarakter zou moeten hebben. De grotere vrijheid voor de projectontwikkelaar en de vroegtijdige inbreng van de planteam hebben de instemming van het platform.
- Het BPP mist in de gepresenteerde plannen de relatie met het tot heden door de gemeente voorgestane bestemmingsplan. Ook de financiële vertaling van de plannen wordt niet gemist.
- Wij verzoeken u de bewoners van het Piushavengebied te informeren omtrent alle ingekomen inspraakreacties en de daarop door u uitgebrachte reacties te beantwoorden.

Overige reacties

- Duurt allemaal zo lang! Veel stukken mooi, zeker het groene. Wordt wel te vol gebouwd, de gemeente eist te veel, te veel parkeerplaatsen, te dicht bebouwd. Misschien ook te dure grond? Wonen aan het water lijkt me heerlijk, maar verplicht een parkeerplaats kopen? Wat als je geen auto wilt?
- Ziet er aantrekkelijk uit.
- Ik hoop op een mooi evenwicht tussen verkeer en rust en recreatie.
- Positief, groen gebied en eindelijk geen havendijkroute, dus origineel plan.
- Het wordt ieder jaar beter! Vooral de duidelijkheid m.b.t. verkeer en groen. Ik krijg het gevoel dat het een prima gebied gaat worden.
- De plannen voor het totale gebied spreken mij zeer aan.
- Prima, jammer dat sommige delen van het plan zo ver in de toekomst liggen.

- Niet blij mee!!!
- Positief; blijft overwegend groen, levendige "kop van de haven" en het lijkt qua verkeer rustiger te worden.
- Goed dat de entree van de stad een nieuw gezicht krijgt, met aandacht voor wonen en reactie.
- Na jaren van discussies volg ik de plannen cynisch, het gaat immers nog zo lang duren voordat er een totaal plaatje ontstaat. In de huidige situatie (door waarschijnlijk de lange termijnen) verloedert de havendijk.
- Prachtig, maar het zal er allemaal wel weer anders uit komen te zien. Zie inspraak Pieter Vredeplein (1990 plan en nu de realiteit). Inspraak verspilde tijd, dus miljoenen worden verspild door managers, deskundigen en politici, zie Heuvel open en Heuvel dicht. Het zal me benieuwen of het nu anders zal worden, de deskundigen van nu zijn morgen weer weg en plannen verdwijnen en bureaulades die blijven dicht. Er komen alleen nieuwe bureaus en de cirkel is weer rond.
- Ziet er goed uit. Het recreëren en verblijven in de binnenstad moet gerealiseerd worden met zo min mogelijk autoverkeer.
- Mooi, goed, niets dan lof voor zover ik hier informatie over heb ontvangen, wellicht ga ik er zelf wonen.
- Eerste indruk vrij positief.
- Prima.
- Over het geheel gezien een verbetering en aanwinst voor het centrum van Tilburg.
- Goed dat de focus op de haven komt te liggen.
- Bedrijven weg, woningen ervoor terug is OK.
- Geweldig mooi.
- Geweldig.
- De plannen voor de Piushaven zijn schitterend. Het duurt alleen zo lang voordat men daadwerkelijk iets kan waarnemen.
- Bewaar de dingen die goed zijn! Geen verpaupering door langdurige leegstand.
- Te kostbaar.
- Er wordt voorbij gegaan aan het oorspronkelijke karakter van de haven met arm naar zwaai kom. Conclusie; een totaalplan voor het gehele gebied is noodzakelijk gezien de effecten op langere termijn voor de bewoners, de huidige en toekomstige. Aan een inspraakprocedure kan m.i. niet worden voorbij gegaan.
- Gaat het om mensen, burgers, aanzien van de stad, de toekomst. Ik mis een echte visie
- Het plan is eenzijdig gericht op kwantiteit van wonen, verkeer, wegen. Voorop moet zijn bij een dergelijk plan de kwaliteit van wonen, werken, (kleinschalig) recreëren, sociale ontmoetingen. Waar blijft de aandacht voor openbaar vervoer, milieu, ontmoeting, flexibel wonen. Hebben we zoveel huizen en wegen nodig, gezien de teruglopende bevolkingsgroei, vergrijzing, enz. Denk aan onze toekomstige kinderen, natuur, criminaliteit, sociaal leven. Neem de burgers serieus!
- Voor een goede bereikbaarheid van mijn bedrijf en aanpalende bedrijven c.q. bewoners ongunstig.
- Het is altijd prettig om een bepaald gebied op te knappen en meer waarde te geven. Persoonlijk vind ik het een gemiste kans om van de haven niet meer een plezierhaven te maken. De grote zg. museumboten voegen weinig toe aan het idee haven en de nieuwe kapsalon heeft ook geen sfeerverhogend gehalte. Plezierjachten bieden deze meerwaarde wel, inclusief extra levendigheid. De ruimte voor plezierjachten wordt in verhouding met de haven erg beperkt.
- Prachtig.
- Het plan ziet er goed uit.
- Grote troep in Koopvaardijstraat (bij centrum) zolang het niet bebouwd is egaliseren, bv. met sintels voor evt. parkeerterrein.
- In orde. Ik hoop dat er langs de haven (Koopvaardij) een flaneerboulevard komt voor de avondlijke pantoffelparade met terrasjes en groen.
- Het is fijn dat een en ander wordt opgeknapt.

2. Algemene reacties betreffende de bouwplannen

Tijdens de informatie-avond op 20 september 2006 zijn de plannen met betrekking tot het openbaar gebied gepresenteerd. Er is op dat moment (nog) géén informatie verstrekt over de bouwplannen zélf. Onderstaande reacties maken duidelijk dat er grote behoefte is aan nadere informatie daarover. Aan tal van deelplannen wordt momenteel gewerkt door de ontwikkelaars. Via de eigen website van de Piushaven (www.piushaven.net) zullen bewoners goed geïnformeerd blijven worden over de ontwikkelingen in het Piushavengebied. Daarnaast zullen ook de inrichting van het informatiecentrum en de planning van activiteiten zoals bijvoorbeeld een inloopspreekuur een stap in de goede richting zijn. Het is de bedoeling dat het informatiecentrum op 15 december 2006 geopend zal worden, op vaste openingstijden zijn bezoekers welkom om te aanschouwen een basismaquette, informatie per deelplan en informatie betreffende het gehele project Piushaven in een gezamenlijke huisstijl van gemeente en projectontwikkelaars.

Reacties

- Versnipperde plannen: hoe is de relatie met wonen (nieuw en bestaande bouw) en met de omliggende gebieden?
- Privacy van vele mensen komt in het gedrang. Huizen kunnen volgens mij in waarde verminderen. Leefplezier kan worden ontnomen. Te weinig groen. Geen duidelijkheid over wat voor gebouwen, woningen e.d. er worden neergezet. Huizen die aan de noordkant geplant worden komen m.i. veel te dicht op de bestaande woningen van de Oisterwijksebaan te staan. Worden dit hoog bouw of laagbouw en hoe hoog is hoog en hoe laag is laag? Is er een mogelijkheid om de huizen met de voordeur richting Piushaven (zuiden) te plaatsen en dat er tuinen aan de noordkant komen, zodat de tuinen van de nieuwe woningen en die van de Oisterwijksebaan tegen elkaar komen te liggen, geeft psychologisch meer ruimte. Ook, zoals ik begrepen heb, zou er een flat komen vlak achter de boerderij aan de Oisterwijksebaan. Waarom kan deze niet komen op de plaats waar nu het speelveldje is. Sluit beter aan bij de bestaande bouw en het speelveldje zou een centrale plaats in het nieuwe havenpark kunnen krijgen. Zo is iedereen tevreden.
- Is er al duidelijkheid over het aantal woningen en de woonlagen (hoogte van de bebouwing)?
- Over het algemeen positief, hoogbouw in dit gebied is niet wenselijk.
- Er was in 1998 een prachtig plan voor Tilburg 2009 op initiatief van de gemeente die beloofde het plan toch heus vorm te geven. Dat is dus niet het geval. Positief is dat nu wel de Piushaven meetelt in de stad! Men dient serieus te kijken naar de positie van La Poubelle in dit gebied. Mijns inziens past een kringloop bedrijf juist hier. *Reactie gemeente: Met de directie van La Poubelle zal een afspraak worden gemaakt om de stand van zaken van de planontwikkeling in het noordelijk deel van het fabriekskwartier te bespreken.*

3. Reacties op de gepresenteerde plannen t.a.v. verkeer

Ontvangen inspraakreacties

In de ontvangen reacties is een onderscheid te maken in reacties op reeds genomen besluiten op stadsniveau (zoals de cityring, zuidelijke inprikker en brug) en reacties op buurtniveau.

Nu de cityring in aanbouw is met daardoor filevorming op locaties in de spits (de werkzaamheden zijn volop gaande), rijzen er bij bewoners en bedrijven twijfels over de haalbaarheid van het gewenste toekomstig effect van een zuidelijke inprikker, brug en éénrichtingsverkeer richting centrum. Daarnaast verwachten bewoners uit met name Hoogvenne en Armhoef problemen met de bereikbaarheid, de ontsluiting van en sluipverkeer binnen hun wijk. Enkele bedrijven in het Piushavengebied maken zich zorgen over de toekomstige bereikbaarheid van hun bedrijf.

Ten aanzien van verkeer bestaan er twijfels of de gepresenteerde (reken)modellen in de praktijk net zo zullen uitpakken. Er worden twijfels geuit over de verblijfskwaliteit in relatie tot de verkeersafwikkeling. Verder wordt aandacht gevraagd voor o.a. fietsers en veiligheid van schoolkinderen.

Uit de reacties blijkt dat de gepresenteerde plannen niet bij iedereen duidelijk zijn over gekomen.

Gemeentelijke reactie op inspraak

Aan de verkeersmodellen liggen berekeningen ten grondslag. Deze worden als uitgangspunt genomen voor de toekomstige verkeerssituatie in 2015, als alle geplande maatregelen zijn uitgevoerd. Bij de berekeningen is rekening gehouden met het feit dat er nieuwe woningen worden gebouwd, op welke locaties deze zijn gepland en dat er bedrijven verdwijnen.

De raadsbesluiten over de cityring en daarmee ook de aanleg van de zuidelijke inprikker en brug zijn bij de verkeersplannen voor het Piushavengebied als uitgangspunt genomen en staan hier niet ter discussie.

Uit de reacties is duidelijk dat knelpunten op straatniveau nader overleg behoeven met bewoners en gebruikers van betreffende straten. Dit geldt zowel voor de bereikbaarheid van de woningen als de bedrijven. In overleg kan dan worden bekeken of de verkeerssituatie in een betreffende straat aangepast kan worden. Ook hiervoor geldt dat de eerder genomen raadsbesluiten uitgangspunt zijn en het hoofdprincipe derhalve blijft bestaan. Tevens mag er bij de oplossing van knelpunten geen nieuw probleem elders gecreëerd worden. De veiligheidssituatie voor leerlingen van basisschool Fatima krijgt aparte aandacht.

Concreet wordt voorgesteld om per straat/buurt bewoners en bedrijven uit te nodigen voor een bespreking in het informatiecentrum over de specifieke situatie nu en de verwachte toekomstige situatie; dit zal begin 2007 georganiseerd worden in elk geval voor de volgende straten/buurtten:

Jan van Rijzewijkstraat, De Clercxstraat i.s.m. Galjoenstraat, Oisterwijksebaan, deel Sint Sebastiaanstraat en Prinsenhoeven.

Reactie Bewoners Platform Piushaven

- Deze reactie bevat een blijvend en overwegend bezwaar tegen de aanleg van een nieuwe brug over de Piushaven en de realisering van de cityring. Dit bezwaar is des te groter nu de plannen voor het Aabeterrein blijven stagneren, de nadelige effecten van de cityring steeds duidelijker worden en het Regiedocument anno 2006 met andere ogen mag worden gelezen en geïnterpreteerd.
- Wat betreft het verkeer verwijst het BPP naar de notitie "Effecten bewonersvariant verkeersstromen Piushaven" van 2002. Het BPP houdt ernstige bezwaren tegen het binnen loodsen van verkeersstromen via de nieuwe brug. Het BPP acht het nog steeds een illusie een 30km - zone te realiseren. Ook blijft het BPP het een gemiste kans vinden het city centrum uit te breiden en aantrekkelijker te maken door de inrichting van een gebied voor recreatie, horeca en specialistische detailhandel.
- De Havendijkroute blijft in uw plan ongewijzigd en daarmee wordt toenemend sluipverkeer door de wijk Hoogvenne mogelijk. Het inrichtingsverkeer in Hoogvenne is op verschillende plekken zo onlogisch ingericht dat sommige straten vrijwel onbereikbaar worden of dat flinke omrijbewegingen moeten worden gemaakt. Het gemeentebestuur moet er rekening mee houden dat te juister tijd bezwaren in een juridisch kader gaan worden vertaald.
- In de thans gepresenteerde plannen valt opnieuw de zware extra belasting op van de JP Coenstraat, de Oisterwijksebaan, de Zwaardecroonstraat en de Havendijk.
- Over de bereikbaarheid van de basisschool Fatima merken we op dat door de Zuidelijke inprikker de schoolroute voor de helft van de leerlingen (vanuit de oostkant van de wijk) zeer gevaarlijk wordt en dat daarbij door u geen passende maatregelen worden voorgesteld.
- Voorbij gegaan wordt aan de groeiende verkeersdruk op de zogenaamde Langestraat door de bouw op het Phoenix terrein. Moet daar het verkeer via de Hertogstraat en Fatimastraat naar de Ringbaan

Oost?

Reactie Stichting Thuishaven

- Ten aan zien van de brug zoals die bedongen is door Riek Bakker vrezen we een welhaast onherstelbare schade voor het totale gebied. Een miskleun die te vergelijken is met het dempen van de zuidelijke havenarm of met de parkeergarage 'gedempte haven' in Breda. Wist in 1997 toenmalig wethouder Horvers nog te melden dat 'onze' haven "van nul en generlei waarde was" -(Hij is daar overigens sportief op teruggekomen)-, afgelopen seizoen heeft u de vruchten kunnen plukken van de energie die door de, inmiddels vele, vrienden van de Piushaven de afgelopen jaren werd geschonken. De gevreesde verkeersdrukte die de zuidelijke inprikker met zich meebrengt kan de doodsteek worden voor een kansrijk natuurgebied in de stad en een levendige haven.

Overige reacties

- Het gaat de goede kant op, jammer dat de cityring zoveel invloed heeft op de verkeersproblematiek.
- Alle wegen leiden naar het centrum, de cityring, maar hoe komen we met de auto terug in de wijk? Door de cityring doe ik daar minstens een half uur over! Laat een aantal "sluipwegen" bestaan, o.a. afslag van Ringbaan Oost - Lourdesstraat in, i.i.g. voor bestemmingsverkeer (Hertogstraat!).
- Ernstige bezwaren tegen zuidelijke inprikker en cityring; ben n.l. niet overtuigd van de effecten van de "ontmoedigingsmaatregel" cityring. Ik ben zeer bevreesd dat ontwikkelingen leiden tot veel meer verkeer in eerste stukje Lancierstraat, vanaf haven gezien. Immers, meer Hoogvennebewoners gaan het gebruiken als hoofdontsluiting van de wijk i.v.m. nabijheid brug en het eenrichtingsverkeer op Piushaven. Daarnaast komt er een grote parkeergarage onder havenmeester. Eenrichtingsverkeer in het eerste stukje Lancierstraat zou gedeeltelijk uitkomst bieden. Te overwegen valt een "circuit" met Galjoen- en Gordelstraat.
- Deels onduidelijk... ik mis de samenhang tussen wonen, recreëren en de verkeersintensiteit! Hoeveel extra verkeer komt erbij door de nieuwe woningen?? Waar worden parkeerproblemen exact aangepakt en hoe? Verder: goed op weg, maar we zijn er nog lang niet.
- Presentatie was zo zonnig dat het daardoor weinig ruimte gaf om discussie vanuit de huidige knelpunten te bespreken. Dat leidde tot irritatie. Idee van straatoverleg met gemeente en twee politieke intermediairs (*bedoeld is: de volggroep van de Cie Fysiek*) kunnen wel heel positief werken.
- Verder hoop ik dat de stad Tilburg met al haar te realiseren 1-richtingverkeer straks niet door velen wordt vermeden, door naar een andere stad te gaan. Het wordt de bezoeker van Tilburg wel erg moeilijk gemaakt om een centraal bezoekadres te bereiken.
- Wel extra aandacht veiligheid fietsers. Noordkant tussen oude brug en nieuwe brug: is op dit moment zorgwekkend, horen we vanuit 'Verrijk je wijk Koningshaven' van verschillende bewoners. 30km gebied en eenrichtingverkeer lossen al veel op.
- Heb twijfels over de voorspelde "verkeersluwte", minder druk worden.
- Slecht.
- Hoop dat het werkt.
- Twijfel.
- Wij wensen juist een rustigere straat (Prinsenhoeven) als het om verkeer gaat. Nu krijgen we de indruk dat het behoorlijk drukker gaat worden.
- Positief.
- Pas het profiel van nieuwe brug - Koopvaardijstraat tot Piusstraat aan voor verblijfsruimte van voetgangers (centrumfunctie).
- Het zal even wennen zijn, als de cityring open is wijst het zich vanzelf, ieder moet wennen aan het omrijden. Als dit gaat lopen stroomt alles goed door.
- Nog niet geheel duidelijk, ik krijg de indruk dat er op veel punten nog driftig gezocht wordt/moet worden naar goed passende oplossingen! Voorbeeld, hoe wordt omgegaan met ontsluiting van de nieuwe woningen tussen Oisterwijksebaan en kanaal? Een brug aan de kop van het kanaal is niet wenselijk, laat bewoners van de wijken Armhoef en Jeruzalem maar elk aan hun eigen kant blijven.
- Voor veel huizen is het er komen geen probleem, maar hoe kan je ooit weer uit het gebied, zonder door allerlei woonwijken te moeten? Word er genoeg ruimte ingepland voor los liggende fietspaden?
- Ik woon in de St Sebastiaanstraat, ontsluiting naar Ringbaan Oost?
- Prima.
- Op zich goed, echter voor Hoogvenne bewoners, met name Kotterstaat is het lastig om richting Ringbaan Oost te komen, en vice versa. Is het mogelijk om het stukje straat tussen St. Josephstraat en Hoogvensestraat twee richtingen te maken? Nu is het begin wel twee richtingen, tot aan de J.

Aartestraat en vanaf daar, éénrichting zuidelijk. Is het mogelijk die 30 meter ook twee richtingen te maken, zodat men toch naar de ringbaan oost kan (alleen voor bewoners dus) het zou voor de bewoners van de Hoogvensestraat en Jan Aartestraat een uitkomst zijn, en je stuurt de bewoners niet het centrum weer in.

- Lijkt positief.
- M.b.t. de zuidelijke insteek aan de J.v Rijsewijkstraat is een verplaatsing naar het oosten, met name in het verlengde van de Lerlandstr (langs sligro) met een doorgang op viaduct nivo en een verkeersplein eronder voor het Leypark gebied een futuristisch ogende oplossing, maar tevens lost het een heel dilemma t.a.v. de gehele wijkmilieu op! Dus voornamelijk de zuidelijke insteek van de brug verplaatsen.
- Verkeer beperken tot aar het echt nodig is. Positief vraagstuk blijft het nut van de extra weg piusbrug.
- Neem situatie in Hoogvenne en mijn de Clercxstraat nog eens onder de loep, bereikbaarheid is met komst cityring een aanfluiting. Straks nog erger na veranderingen bij de ringbanen.
- Vrijliggend fietspad, of door cityring langs de piushaven vanaf Harense Smid tot brug (levensgevaarlijk) op korte termijn.
- Als inwoner van de Clercxstraat zie ik nu echt een probleem ontstaan om per auto komende vanuit de Piusstraat naar mijn straat te komen. Hou a.u.b. de Koopvaardijstraat 2_richtingsverkeer, met name het eerste deel tot voorbij Barkstraat.
- Blijft een gekunsteld gegeven deze oplossing, alles (of veel) onder de grond ziet er beter uit.
- Vraag me af of alles straks soepel kan bewegen, kan mijn bezoek nog wel makkelijk de wijk in of uit?? (Hoogvenne)
- Prachtig maar de stoplichten worden gemakshalve vergeten. Om de 100 meter een stoplicht, dat is de realiteit. De gemeente organiseert zijn eigen files, om dit probleem te cancelen moet er anders gedacht worden. taxis, BBA, alternatief: verzamelen aan de rand van de stoep. 100 busjes inzetten, die voor een klein bedrag mensen ervoeren, pendelen ect.
- Is ook voor deze straat 30km als maximumsnelheid gepland? Ik ben zeer benieuwd of de doorgetrokken middenberm op de Ringbaan oost tot gevolg zal hebben of motorrijders en andere snelheidsfanaten na een zaterdagje/zondagje scheuren op de snelweg in de toekomst onze straat niet langer zullen zien als een verlengstuk van de snelweg. Met name zondagavond is het hier net een circuit van Zandvoort (onze straat St Josephstraat).
- 30km zone, goed plan. Waarom geeft u het verkeer de gelegenheid om via de Prinsenhoeven over de havendijk te komen, komende vanaf de Ringbaan oost. Maak het eenrichtingsverkeer vanuit de Havendijk, kan het verkeer weg via de Havendijk vanuit de nieuwe brug. Anders ontstaat er sluipverkeer.
- Ik maak me ernstige zorgen over de toekomstige bereikbaarheid van onze winkel, mede omdat ik heb gelezen dat er overwogen wordt om de Prinsenhoeven zelfs af te gaan sluiten voor gemotoriseerd verkeer!
- Tussen de Ringbaan oost en het kanaal, achter de Oisterwijksebaan, worden woningen gebouwd. Hoe komen de nieuwkomers de wijk in en uit? Via de JP Coenstraat? Die is tijdens de spits al overbelast. Ik zou willen opteren voor de onderdoorgang onder het viaduct Ringbaan Oost, die is daarvoor groot genoeg.
- Is nodig om de boel te laten rijden.
- Ben niet blij met éénrichtingsverkeer.
- Niet goed.
- Verkeer m.b.t. snelheid aanpakken, prima. Verkeersstroom naar centrum (parkeergarages) lijkt me chaotisch. Zo weer je geen verkeer. Centrum blijft druk met auto, s e.d. Niet helemaal duidelijk voor mij. Lijkt me niet overzichtelijker.
- De wijk binnen Piusstraat, Hoogvensestraat, Lancierstraat, Havendijk wordt volledig door eenrichtingsverkeer ingesloten. Je kunt als bewoner van deze wijk bijna geen kant meer op. Alleen via de nieuwe ontsluitingweg naar de Ringbaan-zuid zal het nog mogelijk zijn de wijk in of uit te rijden. Dat betekent dat Tilburg Noord, Oost en centrum slecht met een kilometerslange omweg te bereiken zijn. Dit wordt verergert door het sluiten van de middenberm van de Ringbaan Oost bij de St Josephstraat. Het argument dat dit nodig is om sluipverkeer via Hoogvenne te voorkomen, snijdt geen hout, want helemaal niemand zal bijv. Via de Hoogvensestraat de stad te bereiken. Dit is bijna ondoenlijk vanwege het eenrichtingsverkeer telkens in 2 verschillende richtingen. (Misschien niet echt helder, maar zie plattegrond) Samengevat, teken ik bezwaar aan tegen het eenrichting maken van de Havendijk en tegen het sluiten van de middenberm van de Ringbaan Oost. Mijn

laatstgenoemde maatregel heeft m.i. geen enkel nut. Mocht u vinden dat het wel nut heet, dan nog is het ongemak voor de bewoners te groot. Door het eenrichtingsverkeer op de cityring zijn wij al ernstig belemmerd in onze bewegingsvrijheid. Ik moet heel wat extra km maken (milieu) en zal dan ook zoveel mogelijk de fiets pakken. Probeer bv maar eens van het Klipperplein naar de Besterdring te rijden met de auto: kost 3x zoveel tijd als met de fiets. Echter ik wil ook graag de mogelijkheid behouden met mijn op enigszins redelijke wijze mijn straat in en uit te kunnen. Ik hoop van harte dat de beoogde verkeerssituatie wordt aangepast, zodat voor de bewoners de wijk nog goed bereikbaar blijft en daarmee het wonen prettig blijft.

- Wij stellen vast dat u zodanige verkeersmaatregelen wenst te nemen dat La Poubelle in de eindsituatie uiterst geïsoleerd dreigt te komen liggen. Vaststellend dat de Havendijk wordt omgebouwd tot groen gebied betekent dat wij ons ernstig zorgen maken aangezien daarmee ook onze belangrijkste parkeervoorziening wegvalt. Dit alles is uit oogpunt van bedrijfsvoering niet aanvaardbaar tenzij u bij de ontwikkeling van het omliggende gebied zorgt voor een makkelijke, directe bereikbaarheid incl. voldoende parkeerruimte. Ik wijs u er volledigheidshalve op dat de hele infrastructuur van het pand is gericht op toegankelijkheid vanuit de Havendijk en de Hoeveneseweg. La Poubelle goed bereikbaar maken vanuit de zuid-westhoek brengt fikse investeringen met zich mee. Wij gaan er vanuit dat u dit in de planontwikkeling betreft. Wat ook zorgen baart is de situatie voor 2012. Zolang het gebied rondom La Poubelle niet opnieuw is ingericht als hiervoor omschreven, dient u te blijven zorgen voor een goede bereikbaarheid en parkeergelegenheid. Wij zullen bezwaar maken tegen elke verkeersmaatregel die leidt tot een mindere bereikbaarheid, tenzij u gelijktijdig maatregelen neemt die dit opvangen. Verder verzoeken wij u lang voor 2012 met ons aan tafel te gaan, om te bezien hoe inpassing in de nieuwe plannen mogelijk is. Mocht u tot de conclusie komen dat dit niet kan dient u bijtijds met ons te overleggen over een verblijfsverplaatsing. In ieder geval mag een sociale activiteit als La Poubelle niet het kind van de rekening worden van de vele mooie plannen die er zijn. Dat laatste mag ook gezegd worden, het zijn fraaie ontwerpen. Wij gaan er zonder tegenbericht vanuit dat u rekening houdt met deze reactie en lichten deze desgewenst toe. *Reactie gemeente: Met de directie van La Poubelle zal een afspraak worden gemaakt om de stand van zaken van de planontwikkeling in het noordelijk deel van het fabriekskwartier te bespreken.*
- Ik maak van de gelegenheid gebruik om enkele opmerkingen te maken. Het verkeersprobleem ligt in de ochtendspits. Er staat bij mij nu al voor de deur een file die zich door de JPCoenstraat wurmt om de ringbaan oost op te kunnen rijden. En ik woon bij de brug over de Oisterwijksebaan, dus ik kan het weten. In de huidige plannen gaan alle nieuwkomers in de nieuw te bouwen woningen daar ook toe behoren, of ze nu via de oost of west ontsluiting kiezen. Ik voorzie grote verkeersproblemen. Ik zou in elk geval de mogelijkheid open houden om de onderdoorgang onder het viaduct Ringbaan Oost open te maken voor het uitgaande verkeer, dmv een slagboom die bediend wordt middels een pasje. Betaald parkeren is inmiddels maatschappelijk aanvaard, waarom dit soort oplossingen niet? Ook anderen, bv ik, zouden dan graag zo'n pas aanschaffen om daarmee de ochtendspits te ontlopen. Het is nu nog een optie, Houd deze open!!
- Als gemeente hink nu niet weer op twee gedachten. Aanrijdroute 50km naar brug en daarna 30 km, goed idee. Maar waarom moet er vanuit de St Josephstraat de Prinsenhoeven het verkeer de Havendijk op? Zorg dat de nieuwe parkeer garage die bij het AB terrein rendabel wordt en dat de gebruikers met het openbaar vervoer naar het centrum kunnen. Ik voorzie een sluiproute door de Prinsenhoeve zowel heen als naar de Havendijk, waardoor er voor de nieuwe bewoners van het Saanterrein een behoorlijke verkeersoverlast gemaakt wordt. Alleen bewoners naar de nieuwe wijk, en het verkeer over de nieuwe brug mag na de brug naar links en rechts, dus naar beide kanten eenrichtingsverkeer. Mensen die de stad bezoeken dwingen om hun auto te parkeren, maar niet de bewoners opzadelen met de verkeersdrukke.
- Het verkeersplan zijn wij minder tevreden over, daar de zuidelijke inprikker zeer dicht bij onze woningen komt te liggen. Als het niet anders kan vragen wij u toch dringend stil asfalt te gebruiken. Ook de oversteek van kinderen vanuit Jeruzalem naar Fatima baart ons zorgen, 12000 voertuigbewegingen per etmaal is een gemiddelde van 8 voertuigbewegingen per minuut, dit is een berekening over de volle 24 uur maar overdag zal het een stuk drukker zijn. Verder is de gehele wijk ingericht als 30 km zone, jammer dat er een weg in komt te liggen waar een max. snelheid van 50 km per uur gaat gelden. Wij zien liever een gehele 30 km zone.
- Volgens de presentatie: Een brug, waar duizenden auto's per dag overheen rijden met een "gezellig" terras: Wat is daar gezellig aan? Een terras aan het water waar duizenden auto's langsrijden. Wat is daar gezellig aan? Wonen aan het water met een drukke weg voor je deur. Is dat lekker wonen aan het

water?

- De aan gegeven verkeerslijnen dienen op bepaalde punten te worden bijgesteld,bvb:hoe moet men in dit plan van Lourdesstraat naar Lancierstraat met de auto als men niet in de gelegenheid is te lopen of te fietsen? De aangegeven ontsluitingsweg met brug is een gegeven dat zomaar niet aangelegd moet worden gezien de ontwikkelingen bij o.a. de gebouwen AaBe,waarvan tot op heden niets bekend is of aangegeven wordt in de huidige plannen.
- Dit zal op verschillende punten bijgesteld moeten worden.
- Geen brug over het kanaal,past niet in de kanaalstructuur. Meer uitwerking,hoe de huidige bewoners bij hun huis kunnen komen.
- Tussen Ringbaan-Oost en Zuid,Kruisvaarderstraat niets aangegeven,alleen gedeeltelijk dus hiervan kan ik niets zeggen. Verder heb ik bezwaar ivm bereikbaarheid van mijn bedrijf (Bernadettestraat).
- Wij zitten met ons bedrijf aan de Piushaven,precies op het punt waar de Piushaven misschien éénrichtingverkeer zal gaan worden. Dit betekent dat al het vrachtverkeer dat komt laden en lossen bij ons(maar ook bij alle andere bedrijven die gevestigd zitten in het zelfde stuk) het piushavengebied alleen kunnen verlaten door eerst met hun vrachtwagens door het centrum te moeten rijden. Dit lijkt mij een erg onprettige bijkomstigheid. Het vrachtverkeer kan op ons eigen terrein keren,waardoor ze het piushavengebied wederom direct(via de nieuwe brug)kunnen verlaten. Ik pleit er sterk voor om het betreffende gedeelte van de piushaven,2 richting verkeer te laten om zodoende extra vrachtverkeer door het centrum te voorkomen.
- Wat het verkeer en parkeren betreft;ik kan mij vinden in de reacties van het bewonersplatform en de S.TT. ik hoop dat de directe omgeving van de Piushaven een autoluw gebied blijft/wordt.
- Goed (bijna dan). Denk wel aan geluidoverlast voor bewoners als er kinderkopjes gelegd worden bij de havenkade. En dat Hoogvenne bereikbaar is gedurende de bouwactiviteiten aan de Piushaven. Aan- en afvoer van vrachtwagens, bouwpersoneel, goederen.
- Ik heb al een aantal keer een mailtje gestuurd waarin ik mijn problemen heb weergegeven aangaande de huidige rijrichting van de Clerxstraat. Deze straat komt nergens in de plannen en diavoorstellingen terug. Helaas kon ik op woensdag 20 september niet bij de voorlichtingsavond aanwezig zijn. Ik weet dus ook niet of dit probleem daar besproken is. Ik weet zeker dat de bewoners uit mijn straat gebaat zijn bij het veranderen van de rijrichting zodat wij via bijvoorbeeld de Galjoenstraat en de St. Josephstraat de wijk uit kunnen en dus niet via het centrum hoeven te rijden (waartoe we nu gedwongen worden). Ik ga er van uit dat deze oplossing door u goed bekeken zal worden.

4. Reacties op de gepresenteerde plannen t.a.v. parkeren

Ontvangen inspraakreacties

Bewoners en bedrijven maken zich zorgen over de hoeveelheid beschikbare parkeerplaatsen in het gebied, zeker als er meer woningen gebouwd worden. Er wordt aandacht gevraagd voor de (momenteel gratis) parkeerplaatsen in het Piushavengebied die gebruikt worden door mensen die gedurende de dag in het centrum werken. Er wordt om nadere uitleg gevraagd over de toekomstige parkeermogelijkheden, zowel voor bewoners als voor bezoekers. Bezoekers van bedrijven willen graag gratis parkeren, eventueel alleen 's avonds.

Gemeentelijke reactie op inspraak

Als het gaat om parkeren in het Piushavengebied zijn op dit moment de uitgangspunten bekend. Hoe de uitwerking daarvan plaatsvindt, waar exact geparkeerd kan worden en onder welke voorwaarden behoeft nadere studie.

Voor de nieuwe woningen in het gebied wordt uitgegaan van een relatief hoge norm van 1,4 plaats/woning (incl. bezoek) waardoor mag worden verwacht dat de bouwontwikkelingen niet leiden tot meer druk op de bestaande parkeergelegenheid.

De parkeervoorzieningen in het Piushavengebied zijn/komen er voor het gebied zelf, dus voor de bewoners en ondernemers van het Piushavengebied, dus niet voor werkers en bezoekers van het centrum.

De regels rond de uitgifte voor vergunningen worden in verband daarmee aangepast.

Het college heeft in september jl. besloten in te stemmen met het invoeren van 16 betaalde parkeerplaatsen aan de noordzijde van de Piushaven, tussen de Schoenerstraat en de Lanciersstraat. Verder is in het kader van de parkeerregulering binnenstad het voornemen om in overleg met de buurten het regime van het betaald parkeren aan de noordoever geleidelijk uit te breiden tot aan de Ringbaan Oost. Regulering vindt alleen plaats wanneer daaraan behoefte bestaat bij bewoners en ondernemers. Regulering krijgt vorm door op de behoefte toegesneden werkingstijden van zowel het vergunningparkeren als het betaald parkeren.

Reactie Bewoners Platform Piushaven

- Wat betreft het openbaar parkeren zijn de plannen onduidelijk. De geplande aanleg van parkeergarages vlakbij de cityring is in strijd met de opvattingen van de bewoners. Zij zijn voorstanders van een gemeentelijk beleid dat is gericht op het maximaal weren van auto's in de binnenstad. Naast de door het BPP voorgestane verkeersstromen per buurt zijn een goed openbaar vervoer en transferia daarvoor geëigende instrumenten.

Overige reacties

- Er is niets verteld over het betaald parkeren. S.v.p. niet meer parkeren in het groen. Z.g. sluipparkeerd (zoals b.v. nu personeel Interpolis doet) weren. Parkeerd (winkelgebied binnenstad) niet in havengebied. Parkeergarage bij Aabe positief.
- De gemeente zal ook zorg dienen te dragen voor makkelijke en toegankelijke parkeermogelijkheden als zij extra toeristen/bezoekers wil aantrekken. Het is immers een utopie om te denken dat er minder mensen met de auto zullen komen. En als er alleen ver van de Piushaven- ergens in een garage- geparkeerd kan worden, dan zal de Piushaven niet bezocht worden.
- Is het inpasbaar?
- Er zijn weinig parkeerplaatsen in zone U1. Hier kunnen ook bedrijven uit het centrum gebruik van maken. Hierdoor zijn er nog minder plaatsen. Graag zou ik zien dat bewoners vóór bedrijven gaan bij uitreiking van parkeervergunningen. Evt. bedrijven laten parkeren buiten Hoogvenne.
- Een grootschalige parkeergarage bij Aabe in combinatie met cityring met vele parkeergarages, gaat niet werken!!!
- Ik denk dat het verstandig is gratis parkeerplaatsen te maken, zodat mensen daar, aan de rand gaan parkeren.
- Weinig gezien in de plannen: Relatie met bestaande parkeermogelijkheden? Hoe komt nieuwe parkeergarage op Aabe-terrein er uit te zien? Er zijn nu al te weinig parkeerplaatsen voor bewoners in de Hertogstraat, daar kunnen zeker geen extra parkeerd (ers) bijkomen.
- Onduidelijk: waar komen oplossingen? Parkeergarage?, voor wie, en waarom, en waar?
- Parkeerruimte voor bewoners toch al snel 2 auto's per huis, waar raak je die kwijt?
- Graag niet meer bezoekers op parkeervergunningplaatsen. Zou het beter vinden om parkeergarages aantrekkelijker te maken qua prijskaartje voor per uur parkeren. En bezoekers van de binnenstad zouden niet in de verleiding mogen komen om in Hoogvenne te gaan parkeren voor een prikkie.

Bewoner betalen voor een parkeervergunning en dan is het niet meer dan redelijk dat men ook de auto kwijt kan in de straat.

- Er komt een parkeerruimte op het Saanterrein. Dat is vlak bij waar ik woon (Havendijk), ik hoop dat het geen grote, betonnen kolos van een parkeergarage wordt, en dat het geen afbreuk doet aan het groene karakter.
- Kunnen de huidige bewoners in de toekomst gebruik blijven maken van de bezoekerspas, of moeten bezoekers parkeren in de nieuw te bouwen parkeergarages?
- Dit is afgestemd op wettelijke richtlijnen van inrichting woonwijken.
- Heb ik weinig mee te maken als fietser. Parkeren zoveel mogelijk beperken.
- Vergunning op 2^{de} auto extreem verhogen om parkeerdruk bewoners te ontmoedigen.
- Parkeerprobleem van Hardy's is een bestaand gegeven. Gaan deze parkeerplaatsen ten koste van de komende en huidige bewoners?
- Niet echt duidelijk, zal wel afhankelijk worden van de projectontwikkelaars.
- In onze wijk parkeren heel veel bewoners en heel veel ambtenaars van de gemeente. Die weten tenslotte waar het gratis is. De hogere managers weten nergens van. Die worden gratis vervoerd in dienstauto's en krijgen alles voor niets. Taxicentrales opdoeken en pendeldiensten opstarten over de hele stad.
- Het is toch de bedoeling dat op het AaBe terrein geparkeerd wordt, en die 80 a 100 wagens komen toch wel op het huidige Saan terrein, maar overige verkeer moet je weren. In het Groenpark alleen bestemmingswerken omwonenden.
- Ik woon aan de zijde van het Stuivesantplein waar veel parkeerhavens zijn. Er wordt hier veel "gehangen" door drugsgebruikende jongeren en ook geparkeerd. Door winkelend publiek, en door mensen die in de binnenstad werken. Het moet niet zo zijn dat het parkeeroverlast rondom het piushavengebied, die nu door invoering van een vergunningensysteem geweerd wordt, na invoering hiervan op het Stuivesantplein afgewenteld wordt. Mensen zoeken een alternatief en dat gaat hier gevonden worden. Dit gaat namelijk gebeuren, is hier aan gedacht? Ik pleit dan ook hier voor invoering van een vergunningensysteem. Dit in het kader van "beter voorkomen dan genezen" Gaarne uw reactie.
- Goed, maar omdat er geen/weinig woningen zijn op de Piushaven, is betaald parkeren na 6 uur 's avonds onnodig en dient geen enkel doel.
- Zou graag betaald parkeren (tijden) gekoppeld zien aan openingstijden van de winkels.
- Betaald parkeren OK, maar dan niet na 15.00 uur.
- Na 15.00 uur wil ik hier gratis kunnen parkeren!!
- Altijd gratis parkeren.
- Winkels dicht? Dan vrij parkeren Piushaven.
- Niet de toekomstige bewoners opzadelen met parkeren. Van bezoekers van het centrum combinatie parkeren AB en openbaar vervoer of te voet door het havenpark. Maak de geldelijke investering nu eens rendabel voor de bewoners van Tilburg.
- Wij hopen dat het parkeren in het gebied goed wordt aangepakt, daar in de wijk Fatima al veel parkeeroverlast is. Denkend daarbij aan zorgcentrum Tilburg Zuid. Als er betaald parkeren wordt ingevoerd zullen waarschijnlijk de mensen alternatieven gaan zoeken met als gevolg dat er in de wijk met parkeervergunningen gewerkt zal gaan worden, wat weer kosten met zich meebrengt voor de bewoners.
- Niets van te zeggen, omdat hiervan niets is aangegeven. Alleen dat er 2 parkeer garages gepland zijn.
- Parkeren is (nog) onduidelijk.
- Weinig uitgewerkt: parkeergarages en dan? Hoe kom je in het centrum. Niemand loopt een kwartier door wijken, waar niets in te beleven valt.
- Er wordt slecht aangegeven dat twee parkeergarages zijn gepland, een ten noorden en een ten zuiden van het gebied: op een dergelijke vaagheid in een plan kan geen serieuze reactie worden gegeven.
- Helaas ben ik niet overtuigd van de plannen omtrent het parkeren. Voordat het e.e.a. gerealiseerd is zijn we alweer een paar jaar verder. Het is niet moeilijk te voorspellen dat met de komst van de Hardy's er een gigantisch parkeerprobleem zal gaan ontstaan voor de resterende ondernemers. De gemeente kan wel steeds verder de parkeermeters doorvoeren, maar daarmee is het probleem alles behalve opgelost, alleen vergroot. Als voormalig aangewezen industrieterrein ben ik van mening dat de gemeente voor meer en beter parkeren dient te zorgen. Dit kan simpel opgelost worden, door de grond voor Koninklijke Saan te gebruiken voor parkeerplaatsen. Zodoende kunnen de 25 personeelsleden van Hardy's en zijn klanten hier ook gebruik van maken. Ik nodig u uit om in een persoonlijk gesprek hier een keer nader over te praten. *(met firma Vehorn zal contact worden*

opgenomen)

- Bij deze overhandig ik, eigenaar van Axis Fitnessworld, gevestigd aan de Piushaven, u een handtekeningactie. Refererend naar het reactieformulier d.d. 20 september mbt de wijzigingen betaald parkeren aan de Piushaven. Wij hebben de situatie aan onze leden uitgelegd en de mogelijkheid geboden hun handtekening te plaatsen tegen betaald parkeren.
- Op zich goed, maar houdt wel rekening met de belangen van de middenstand en haar klanten. Ikzelf train bij Axisgym en kom na mijn werk (Eindhoven) met de auto naar de sportschool. Als ik niet of nauwelijks mijn auto kwijt kan, vrees ik dat ik een andere sportschool moet gaan zoeken.

5. Reacties op de gepresenteerde plannen t.a.v. havenpark

Ontvangen inspraakreactie

Vrijwel alle reacties op de gepresenteerde visie op het havenpark zijn positief. De meeste bewoners zouden graag zien dat de plannen snel gerealiseerd worden. Er wordt nog wel aandacht gevraagd voor nautische aspecten in relatie tot de drijvende objecten en bruggen. Het drijvende meubilair is overigens voor een aantal bewoners niet nodig. Enkelen zijn van mening dat de relatie van het havenpark met de omgeving onvoldoende is bekeken. Er wordt gevraagd in hoeverre de bouwplannen de contouren van het havenpark kunnen beïnvloeden.

Gemeentelijke reactie op inspraak

De gepresenteerde plannen zullen de komende tijd verder uitgewerkt gaan worden. De genoemde aandachtspunten zoals exacte plaats en hoogte van de bruggen, nautische aspecten, drijvende objecten en aansluiting op de omgeving zullen daarbij worden meegenomen. Voor zover de visie op het havenpark gronden van derden betreft (pocketparks) zal deze visie gezamenlijk met de marktpartijen i.c.m. de bouwplannen afgestemd worden en uitgewerkt worden tot een ontwerp.

Reactie Bewoners Platform Piushaven

- Het BPP is eveneens positief over het loslaten van het concept van "De harde Noordkant". Daardoor is het toekomstig ruimtelijke beeld voor de Piushaven aanmerkelijk aantrekkelijk geworden.
- Met teleurstelling is vastgesteld, dat het zogenaamde "Havenpark" op belangrijke punten om financiële redenen naar beneden is bijgesteld en op eveneens belangrijke punten naar de verre toekomst is verschoven. Hiermee wordt de indruk gewekt dat milieu, de recreatie en ecologische aankleding als sluitposten worden gezien van het beschikbare budget. Daarnaast moet worden vastgesteld, dat het Havenparkplan geen enkele formele c.q. juridische status heeft. Dit biedt de gemeente mogelijkheden naar eigen willekeur veranderingen aan te brengen. *Reactie gemeente: het gepresenteerde Havenpark Piushaven betreft een gewenste visie voor de inrichting van de openbare ruimte in het gebied rondom de Piushaven. Voor de inrichting van deze openbare ruimte was en is een afgebakend budget beschikbaar. Dit budget werd echter overschreden en dus was het nodig om sommige delen van de visie te laten vallen of in de tijd naar achteren te schuiven. De visie die er nu ligt is het uitgangspunt voor realisatie van het Havenpark en wordt nu in kleinere delen verder uitgewerkt en gerealiseerd. Het is dan altijd mogelijk dat de plannen afwijken van de visie. Dit bijvoorbeeld vanwege onvoorziene beperkingen die je tegenkomt bij de verder uitwerking. De visie blijft echter het uitgangspunt voor het concreet uitwerken van de verschillende gebieden.*
- Het BPP vraagt zich af in hoeverre bouwplannen de aanleg van pocketparken en de contouren van het Havenpark kunnen beïnvloeden. Een hardere randvoorwaarde dat die contouren niet zullen worden bijgesteld zou het BPP toejuichen. Helaas blijft het ook onduidelijk of het Havenpark en de pocketparken samen de groennorm moeten vormen van de nieuwe woningen in het Piushavengebied of dat deze norm enkel in de nieuwe pocketparken worden gerealiseerd. Bij de laatste oplossing denken wij dat deze pocketparken bij lange na de groenvoorziening bij de nieuwbouw kunnen afdekken.

Reactie Stichting Thuishaven

- Van harte gefeliciteerd! Over 17 jaar is uw –en ook onze- Piushaven 100 jaar. Gefeliciteerd ook met het prachtige ontwerp voor het Havenpark van Cor Geluk, dat in goede harmonie tot stand kwam met bewoners, projectontwikkelaars, gemeente en andere partijen. Chapeau ook voor uw stedenbouwkundige Carry Limpens, die om één minuut óver twaalf afzag van de 'harde' noordoever, naar aanleiding van de stadsnatuurgids 'Piushaven, Levende Have'.
- Wel heeft Stichting Thuishaven Tilburg nog een aantal zorgwekkende aandachtspunten. In de nabije toekomst gaat het rijk, de provincie en de gemeente Tilburg het derde kanaalpand verbreden en verdiepen om een nog grotere bereikbaarheid, en nog meer schepen naar Tilburg te faciliteren. Het valt in dit verband moeilijk te rijmen dat de gemeente Tilburg, de stad waarvoor het lange en unieke kanaaltraject werd gegraven, nu voornemens is aan de 'stadspoort' een fietsbrug te bouwen met een doorvaarthoogte van slechts 3.50m. Nota bene op een zeer onoverzichtelijk punt, de T-splitsing met het Wilhelminakanaal. Het ligt in de verwachting dat zowel de recreatievaart als de beroepsvloot de komende jaren sterk zal groeien. Met name de containervaart en de moderne duwvaart zullen een ware claim op de vaarweg leggen. Wij zien in de plannen van een lage (3.50m) voet-fietsbrug een zeer gevaarlijke situatie, omdat de draaibrug Oisterwijksebaan en de toeloop naar de Piushaven zich op

veel te korte, onderlinge afstand bevinden. Deze kruising is nú al zeer onoverzichtelijk, laat staan dadelijk ná de bebouwing zoals u die voor ogen heeft. Wij adviseren dan ook een brug met een kruiphoogte van 5.20m (doorvaarthoogte kanaal) of géén brug. Gezien het feit dat er geen ruimte is voor een geschikte uitwijkmogelijkheid en een functioneel remmingwerk/wachtplaats. *Reactie gemeente: de exacte locatie van de fiets/voetgangersbrug wordt bij de verdere uitwerking meegenomen. Hierover zal overleg plaatsvinden met Rijkswaterstaat en de ontwikkelaars in de aangrenzende gebieden. De hoogte van de brug kan ook aangepast worden bij verdere uitwerking. De richtlijnen van Rijkswaterstaat geven een minimale hoogte van 4 meter aan. De hoeveelheid bruggen zijn een belangrijke drager van de visie van het Havenpark. Voor de recreatieve functie van het park is het wenselijk op meerdere plekken over te kunnen steken. Dit komt o.a. voort uit het traject met Habiforum.*

- Gemeente Tilburg, u heeft een machtig mooie groene inrikker en een duurzame kans met uw passantenhaven, museumhaven, de historische binnenvaartroute, het 'Jerôme van Dun-dok', de Hanze Stoomboot Onderneming, de monumentale dubbele bajonetsluis 3 en buitengebied Moerenburg. U heeft een potentiële, landelijke recreatieve en educatieve trekker. In samenwerking met Rijkswaterstaat en andere partijen, liggen schitterende plannen en mogelijkheden in het verschiet.
- Bestuurders, u was uw haven al bijna kwijt! Wees wijs met de enige vaarweg die u heeft! Op ongeveer 1 kilometer lengte maar liefst 4 bruggen! Dat is heel erg veel. Het karakter van de toeloop (rust, ruimte, uitzicht, zichtlijnen), en vooral de natuurwaarden komen zo onder al te grote druk. Indien deze aspecten van het plan doorgang vinden kan men over enkele jaren vaststellen dat de natuur zich definitief zal terugtrekken. Daarmee wordt één van de kernwaarden van dit gebied ernstig bedreigd. Dit is voor de STT onaanvaardbaar. Aanvullend op deze tekst verwijzen we vanzelfsprekend ook naar de reactie van het Bewoners Platform Piushaven, waar STT ook deel van uitmaakt.

Overige reacties

- Met uitzondering van de ontsluiting, havenmeubilair en geplande de bruggen is het een redelijk uitgebalanceerd plan. De terrasbrug voor de ontsluitingsweg zal door dat het een belangrijke verkeersader wordt beperkt bediend kunnen worden, dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de haven. Het geplande havenmeubilair houdt geen rekening met de manoeuvreerbaarheid van de grote varende woonschepen, de vaarweg wordt in het plan al verkleind door de ligplaatsen in het toeleidingskanaal, het meubilair zal dit nog verslechteren. Elke brug zal de toegankelijkheid van de haven voor de varende woonschepen verslechteren.
- Geweldig.
- Geen van de ontwerpers geven zelf aan dat de ontwikkelaars een vette vinger in de pap hebben. Geld gaat weer alles bepalen en politici laten hun armen graag hangen naar deze club. Zie de Piusstraat: de bevoorrading is het probleem van de bewoners.
- Ben erg benieuwd wat er werkelijk van terecht komt. Met name het havenpark.
- Hoe meer groen, hoe beter. Zeker aan het water, kijk serieus naar de wens om er te wonen. Niet een overmaat aan appartementen, kijk vooral ook naar hoe het nu is met het wonen.
- Een verhoogde nivellering van het havengebied om iets in de ontwikkeling van het gebied totaal te bewerkstelligen.
- Positief.
- Goed
- OK, maar voor mij zijn de piusobjecten niet nodig. De haven met de boten en extra groen is al voldoende.
- Mooi maar allerlei onnatuurlijke dingen als bankjes zijn wat mij betreft onnodig. Hardy's betonblok, zeer lelijk en inconsequent, hopelijk niet meer van dergelijke miskleunen.
- Ik weet niet of het slim is om zoveel oppervlakte rondom de haven verkeersluw te maken! Het lijkt me leuk om er 's Avonds of overdag te wandelen, maar of het veilig is of blijft?
- Veel variatie in groen wat aansluit op Moerenbrug, een groene ader van het centrum naar het buitengebied.
- Ziet er mooi uit. In het concept gaat men ervan uit dat de zon voornamelijk in het noorden staat. Het groene park is voornamelijk op de zuidoever gesitueerd.
- Vol verwachting.
- Nautisch niet geheel doordacht, vergeet de drijvende objecten.
- Mooi plan, uitdagend wandelgebied.

- Schitterend tot de pier, en dan??
- Prachtig
- Ontwerp Dhr. Geluk erg mooi, dat is wat ik wil. Combinatie met hoge flats minder, en zeker geen woontoren om maar zo dicht mogelijk te bebouwen. Zo bouwt men de zon weg.
- Ondanks alles, snel aan beginnen.
- Ziet er op papier erg aantrekkelijk uit, zou een grote vooruitgang zijn.
- Ik ben benieuwd.
- Walkanten niet te netjes maken. Ruimte voor de jeugd.
- Leuk.
- Het plan is veel te kostbaar gezien het feit dat het in de directe omgeving gelegen Leypark voldoende groen heeft (tenzij hier ook onbekende plannen voor bestaan)? Ik pleit voor handhaven en versterking van het bestaande karakter langs het water wat ik nu niet terugzie in dit plan.
- Het havenpark staat niet op zich. Bekijk het met het al aanwezige groen, maak verbindingen, pak het wat ruimer aan.
- Niet op zichzelf staand. Groen bij Ringbaan Oost (bij Jeruzalem) behouden. Functie van groen uitwerken: voor kinderen, ouderen ect. Een park is geen park.
- Het ontwerp voor het havenpark van Cor Geluk spreekt mij sterk aan. Ik hoop dat de gemeente het plan in zijn geheel zal uitvoeren.
- Schitterend.
- Onnodig. Het Leypark is dichtbij. Er moet wel een groenvoorziening langs het kanaal (zijarm tot haven) blijven met geen betonblokken zoals nu liggen aan de Havendijk noord.