

Notitie behandeling inspraak project Gebiedsontsluitingsweg en brug Piushaven

Voor het project gebiedsontsluitingsweg en brug Piushaven is in het kader van de te voeren vrijstellingsprocedure een concept ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Deze ruimtelijke onderbouwing is onderwerp van inspraak geweest. Het voornemen medewerking te verlenen aan een vrijstellingsprocedure is bekend gemaakt via een publicatie in de Tilburgse Koerier en een bewonersbrief. De stukken hebben vervolgens vanaf 15 februari 2008 voor een periode van vier weken voor inspraak ter visie gelegen. Op 19 februari is een inloopavond georganiseerd.

In de inspraakperiode zijn inspraakreacties ingediend door:

- De heer N. Koetsenruyter**, St. Bernadettestraat 5, 5017 AC te Tilburg;
- De heer T. Schiedon**, Fatimastraat 63, 5021 AM te Tilburg;
- De heer en mevrouw van Dongen**, Lanciersstraat 50, 5017 CS te Tilburg;
- De heer Kammers**, Ringbaan Oost 240-08, 5018 HC te Tilburg;
- De heer Ewoldt**, St. Sebastiaanstraat 14, 5017 AW te Tilburg;
- Familie Haneveer**, Kruisvaardersstraat 49, 5021 BB te Tilburg;
- De heer A.L.P.M. Danen**, Ringbaan Zuid 79, 5021 AA te Tilburg;
- De heer/mevrouw H. Dekker**, Ringbaan Zuid 59, 5021 AA te Tilburg;
- Bewoners Platform Piushaven; de heer J.P. van Bergen**, p.a. Heikestraat 54, 5021 GV te Tilburg;
- Stichting Bewoners Platform Piushaven; de heer W.C.M. Verschuuren**, Groenstraat 53, 5021 EK te Tilburg;
- Stichting Thuishaven Tilburg; mevrouw C. Docters van Leeuwen**, Vendeliersstraat 99, 5021 HR te Tilburg;
- De heer J.P. van Bergen**, Oisterwijksebaan 151, 5018 CB te Tilburg;
- De heer W. van der Velden**, Lanciersstraat 144, 5017 CV te Tilburg;
- De heer Wiersma**, Fatimastraat 4, 5021 AN te Tilburg;
- Mevrouw J. Jacobs**, Fatimastraat 4, 5021 AN te Tilburg;
- Huurderscomité (Bijna-) Tevreeje**, p/a Wethouder Kerstensstraat 4, 5021 AD te Tilburg.

De heer N. Koetsenruyter geeft, samenvattend, de volgende reactie:

- 1) *Inspreker is voor het voorstel van de nieuwe weg en brug Piushaven omdat het zal zorgen voor een goede entree van Tilburg en de nieuwe brug draagt bij aan een efficiëntere, makkelijkere en meer vriendelijke weg naar het centrum. Verder vraagt inspreker of er een fietsstrook bij zou kunnen komen voor de vele fietsers uit de wijken Jeruzalem, Koningshoeven en Fatima.*
- 2) *Mede namens veel omwonenden vraagt inspreker wanneer er eindelijk zal worden begonnen op de terreinen van de Lourdeskerk en het AaBe-complex.*

Reactie college:

1. In het ontwerp van de nieuwe weg en de brug zal specifiek aandacht aan fietsers worden besteed, zowel parallel aan deze route als alternatieve fietsvriendelijke routes door het Piushavengebied. Het is overigens niet de bedoeling een makkelijke en vriendelijke weg naar het centrum te creëren. Door de aanleg van de Cityring wordt verkeer naar het centrum via de Ringbaan Oost - Spoorlaan en Ringbaan West - Hart van Brabantlaan gestuurd.
2. De planning voor de ontwikkeling van het AaBe-complex is dat medio 2008 de realisatieovereenkomst kan worden getekend tussen BPF Bouwinvest (de eigenaar/ontwikkelaar van het AaBecomplex) en de gemeente. In 2008 kan dan worden gestart met herinrichting van de fabriek. Wanneer het terrein van de voormalige Lourdeskerk zal worden ingericht is nog niet bekend.

De heer T. Schiedon geeft, samenvattend, de volgende reactie:

- 3) *Inspreker had een rotonde verwacht op het punt waar de nieuwe weg de Fatimastraat kruist. Dit met name voor het beperken van de snelheid.*

Reactie college:

3. De aanleg van een rotonde past niet qua ruimtebeslag in verband met de aanwezigheid van bestaande woningen en het AaBe-complex. Wel wordt bekeken of op de nieuwe aansluiting naar het AaBe-complex gelegen tussen de Ringbaan Zuid en de Fatimastraat een rotonde komt. Deze zou dan dienen als snelheidsremmende maatregel. Daarnaast worden op een 50 km/u-weg geen drempels o.i.d toegepast in het kader van richtlijnen Duurzaam Veilig.

De heer en mevrouw van Dongen geven, samenvattend, de volgende reactie:

- 4) *Insprekers willen geen brug. Zij zijn van mening dat ondanks de Cityring en veel éénrichtingsverkeer er toch veel meer verkeer de stad in komt dat ook langer in de stad blijft juist vanwege het éénrichtingsverkeer. Het is ook niet handig voor insprekers zelf nu zij veel verder zullen moeten omrijden om de stad uit te kunnen en weer terug naar huis te komen.*

Reactie college:

4. De Cityring en éénrichtingsverkeer op diverse wegen zorgt er juist voor dat verkeer dat niet in het Piushavengebied hoeft te zijn de hoofdroutes (zie punt 1) naar het centrum neemt, o.a. naar de nieuwe parkeergarages aan de noordzijde. In het algemeen is het zo dat éénrichtingssystemen tot gevolg hebben dat in individuele gevallen de reistijd iets toeneemt. Daartegenover staat dat éénrichtingssystemen ervoor zorgen dat er minder doorgaand verkeer is en een betere verkeersdoorstroming. Bij het inrichten van het verkeerssysteem voor het Piushavengebied wordt ernaar gestreefd om dit zo optimaal mogelijk te laten functioneren. Voor bewoners van de Lanciersstraat neemt de reistijd door de aansluiting met de Ringbaan Zuid niet of nauwelijks toe (de terugweg gaat zelfs sneller dan in de huidige situatie).

De heer Kammers geeft, samenvattend, de volgende reactie:

- 5) *Inspreker vraagt wat de rijrichtingen in het plan Armhoef worden, met name de Antonie van Diemenstraat; wordt deze straat met één of twee rijrichtingen ingericht? Dit in verband met problemen met de uitgang van de parkeergarage van appartementencomplex Willem II State.*

Reactie college:

5. Dit onderwerp komt aan de orde in de vrijstellingsprocedure voor het project 'de gemeentewerf'. Voor dat project is een concept ruimtelijke onderbouwing opgesteld die onderwerp is geweest van inspraak. Bij dat plan zat een eindvoorstel met betrekking tot de verkeerscirculatie in de wijk Armhoefse Akkers als gevolg van het plan "de gemeentewerf". In dit voorstel wordt de A. van Diemenstraat een éénrichtingsstraat waarbij de rijrichting is van de J.P. Coenstraat naar de Oisterwijksebaan.

De heer Ewoldt geeft, samenvattend, de volgende reactie:

- 6) *De nieuwe opzet voor de kop van de Koopvaardijstraat spaart de coffeeshop 'Africa' hetgeen een grote teleurstelling is voor de omwonenden. Er is dagelijks veel overlast. De lelijke kappersboot is een grote aanfluiting voor de haven; weg ermee! Verder verzoekt inspreker om de groene walkanten te sparen. Tot slot vraagt inspreker waarom de sloop van het Saan-terrein al een half jaar stilligt.*

Reactie college:

6. Overlast van de coffeeshop kan gemeld worden bij het Centraal Meldpunt. Vervolgens zal actie ondernomen worden. De kop van de Koopvaardijstraat is geen

onderdeel van het plan dat thans in procedure is.

Voor de realisering van de kappersboot is een aparte planologische procedure gevolgd. Het plan is positief beoordeeld door het Kwaliteitsteam en de welstandscommissie.

In het plan voor de herinrichting van de openbare ruimte "het Havenpark" is aangegeven dat aan de zuidkant het gedeelte van de oevers vanaf de nieuwe brug in oostelijk richting een groene inrichting krijgt (Het groene erf) en aan de noordkant wordt vanaf de Prinsenhoeven in oostelijke richting de oevers ingericht als het groene erf.

Stand van zaken m.b.t. het voormalige Saan-terrein is als volgt. De planning is dat in het najaar de bouwactiviteiten starten. Ook voor de invulling van dit plan loopt een planologische procedure die naar verwachting leidt tot verlening van een bouwvergunning in september / oktober 2008. Daarna kunnen de bouwactiviteiten beginnen.

De familie Haneveer geeft, samenvattend, de volgende reactie:

7) *Komt er met de nieuwe weg en het havengebied in heel de wijk betaald parkeren?*

Reactie college:

7. De gemeente is op dit moment bezig met het stapsgewijs actualiseren van de regeling voor betaald parkeren in de binnenstad. Het gaat hierbij om het volgende:

- In het gebied waar nu al sprake is van een regeling betaald parkeren wordt de regeling aangepast. Aanpassingen zijn onder andere het verkleinen van de parkeerzones en de aanscherping van de voorwaarden om een parkeervergunning te kunnen krijgen. Strengere regels zijn nodig om te komen tot een betere verdeling van de schaarse parkeerruimte.
- Daarnaast wordt gekeken of in omliggende, nog niet gereguleerde, straten/buurten behoefte is om opgenomen te worden in gereguleerd gebied.

De reguleringsplannen in en rondom de binnenstad van Tilburg worden per gebied opgesteld. Dit gebeurt in de volgorde: Oud Noord, Noordhoek, Centrum Zuid en Centrum Oost. Op dit moment is het parkeerreguleringsplan dat is opgesteld voor Oud Noord (Besterdring en omgeving) gereed. De wijk Hoogvenne (ten oosten van het centrum) komt als laatste aan bod, op zijn vroegst eind 2008/begin 2009. Het opstellen van een plan voor betaald parkeren gebeurt in overleg met omwonenden. Op dit moment is dus nog niet bekend of er in het havengebied sprake gaat zijn van betaald parkeren in de toekomst.

De heer A.L.P.M. Danen geeft, samenvattend, de volgende reactie:

8) *Inspreker stelt voor om de huidige verkeerslicht-situatie ter hoogte van de Wethouder van Ierlandstraat te handhaven ten behoeve van aansluiting met de nieuwe weg. De nieuwe weg kan dan met een flauwe S-bocht alsnog de aansluiting richting brug krijgen. Er zitten diverse voordelen aan dit voorstel. In de eerste plaats zal er minder overlast zijn van optrekkend en remmend verkeer. Daarnaast komt het door de gemeente voorgestelde punt te dicht bij de volgende verkeerslichten (ziekenhuis/Groenstraat). Het voorstel van inspreker voorkomt extra ingrijpende reconstructies in bestaande situaties, met name voor de Ringbaan Zuid en achterliggende straten. Door de weg vanaf de Ringbaan Zuid met flauwe bochten uit te rusten zal er minder hard gereden worden. Dit voorkomt dat later snelheidsbeperkende maatregelen nodig zijn. Tot slot zal extra overlast ten aanzien van het retail-park in de Aabee-fabriek worden voorkomen.*

9) *De nieuwe weg zal voor de bestaande woningen aan de zuidkant van de wijk Fatima veel extra geluidsoverlast met zich meebrengen. Het betreft meer woningen dan aangegeven in het schetsontwerp. De bovenwoningen aan de Ringbaan Zuid hebben geen geïsoleerde daken. Hooguit is er sprake van dubbel glas, maar dat houdt geluidsoverlast via het dak niet tegen. Het gebruiken van geluidsarm asfalt biedt hiervoor geen soelaas. Alle straten*

tussen de Ringbaan Zuid en Fatimastraat staan straks haaks op de nieuwe weg; dit betekent aan zowel de voor- als de achterzijde van de woning geluidsoverlast.

Reactie college:

8. Het aansluiten van de nieuwe weg via de bestaande verkeerslichten van de Weth.v.Ierlandtstraat is zeker onderzocht, maar afgefallen omdat de huidige kruispuntoplossing niet voldoet: de opstelvakken zijn tekort en de aansluiting van de parallelweg (en ook bv Sligro) zit te dicht op het kruispunt. Een toename van het verkeer levert dan te lange wachtrijen, terugslag op de Ringbaan Zuid en gevaarlijke situaties op. Bovendien is in de stedenbouwkundige visie een parklaan met een brede groene buffer voorzien als landschappelijke verbinding tussen de Piushaven en het Leijpark, waardoor tevens een logische verkeersstructuur ontstaat. De nieuwe verkeerslichten zullen ongeveer 350 meter van het kruispunt Groenstraat komen te liggen; dit is even lang als de afstand tussen de Weth. v. Ierlandtstraat en kruispunt met Ringbaan Oost. De verkeerslichten komen dus niet te dicht bij het volgende kruispunt te liggen. Zie ook punt 3.
9. De grenswaarde voor geluidbelasting van 55 dBA op de gevel van de bestaande woningen aan de Jan van Rijzewijkstraat en de Ringbaan Zuid wordt niet overschreden. Door toepassing van zogenaamd 'stil asfalt' zorgt de gemeente ervoor dat de geluidshinder binnen de wettelijke normen blijft. Op de gevels van 28 woningen wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB echter wel overschreden. Voor deze woningen vindt nog nader onderzoek plaats naar de huidige geluidsisolatie. Dit geldt voor de gehele woning; zowel voor de voor- als achterzijde alsmede voor het dakvlak van de woning. Indien uit nader onderzoek zou blijken dat de geluidsisolatie van de woningen onvoldoende is dan zullen geluidisolerende maatregelen worden getroffen.

de heer/mevrouw H. Dekker geeft, samenvattend, de volgende reactie:

- 10) *Inspreker tekent bezwaar aan tegen de plannen voor de ontsluitingsweg, omdat hierdoor de woningen aan de Ringbaan Zuid 57 tot en met 67 moeten worden gesloopt. Na een goede herbestrating van de parallelweg staan deze woningen niets of niemand in de weg buiten de projectontwikkelaars. Inspreker vindt dat de gemeente rekening dient te houden met de bewoners van deze woningen. Zij wonen hier al bijzonder lang naar volle tevredenheid. Een verhuiskostenvergoeding weegt nimmer op tegen het woongenot van de bewoners.*

Reactie college:

10. Er is voor gekozen om over te gaan tot sloop van alle Maycrete-woningen. De grond waarop de zes woningen Ringbaan 57 tot en met 67 staan gaat ook in gebruik genomen worden. Op dit moment is nog niet definitief bekend of de grond zal worden ingezet voor inrichting van het openbaar gebied of dat deze zal worden betrokken bij de plannen voor het AaBe-complex en Sligro.

Bewoners Platform Piushaven, vertegenwoordigd door de heer J.P. van Bergen, en Stichting Bewoners Platform Piushaven, vertegenwoordigd door de heer W.C.M. Verschuuren, geven, samenvattend, de volgende (identieke) reactie:

- 11) *Inspreker is van mening dat de nagestreefde nieuwe weg en brug nauwelijks betekenis hebben voor het gebied zelf. In wezen is hier sprake van een nieuwe hoofdontsluiting. Dit blijkt doordat nooit een duidelijk beeld tot stand is gekomen over de functie van de brug en de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om deze te realiseren. Naar de suggestie voor een parkeergarage vlakbij of onder de haven is nooit nader onderzoek verricht. Er is altijd sprake geweest van onduidelijke en mistige politieke besluitvorming en de discussie is altijd glazig geweest. Zo is blijvend onduidelijk geweest of het nu ging om een buurtontsluitingsweg of een stedelijke voorziening, om een toevoerweg naar de binnenstad vanuit de Ringbaan Zuid of een weg ter wille van bewoners aan de zuidoever. Later is een verband gelegd met de Cityring en pas in 2007 is de noodzaak van de brug voor de nieuwe bewoners in deelplan de Havenmeester aangegrepen.*

gemeente Tilburg

Een nader meningsvorming, besluitvorming en de concept ruimtelijke onderbouwing ten aanzien van de brug en weg zijn niet in de regiegroep aan de orde gesteld, hoewel hierover wel afspraken zijn gemaakt.

- 12) Inzake de financiering van de brug bestaan uitsluitend onzekerheden. Het college van burgemeester en wethouders heeft gesuggereerd dat tenminste een verdubbeling van het beschikbare bedrag van twee miljoen euro nodig zal zijn. Er wordt vastgehouden aan de wens van een kwalitatief hoogwaardig product.*
- 13) In de SOFA wordt bij dia 7 aangegeven dat een aantal bezuinigingen is doorgevoerd om er zeker van te zijn dat de brug op de kop van de Piushaven wel te realiseren valt. Hierover heeft geen politieke discussie of besluitvorming plaatsgevonden. Duidelijk zou moeten zijn of de gemeente de intentie heeft de brug te realiseren bij openbare of onderhandse aanbesteding. Het planteam is mede opgericht om Europese subsidie te verkrijgen. De intentie van de gemeente om inspraak te verlenen wordt hiermee in een schemerachtig licht geplaatst.*
- 14) De stukken die ter visie liggen zijn onvoldoende compleet. Zo ontbreekt informatie over het huidige en te verwachten verkeer, uitgesplitst naar categorie van gebruikers. Voorts zijn relevante gegevens over de gevolgen voor de aangrenzende en verder weggelegen buurten naar bewoning, voorzieningen en nering niet aanwezig.*
- 15) Het is de vraag of het plan kan worden beoordeeld zonder concrete verschijningsvorm. Er heerst grote verwarring, gevoeligheid en onzekerheid rondom dit gemeentelijk voornemen.*
- 16) Er zijn andere oplossingen voor het verkeer voorhanden. Deze zijn regelmatig gepresenteerd aan de gemeente. Het 'in en out' principe, waarbij gebruik wordt gemaakt van de wijkgebonden infrastructuur, is nooit voldoende onderzocht.*
- 17) Voor de verschijningsvorm van de brug en de openbare ruimte is door de gemeente in 2007 een planteam samengesteld. Bij een peiling is gebleken dat zeven van de negen deelnemers negatief dacht over de brug. Duidelijke richtlijnen en kaders voor het functioneren van het planteam werden niet gegeven.*
- 18) De discussie over de brug is door de gemeente gekoppeld aan het masterplan voor de binnenstad en de aanleg van de Cityring. Een raadpleging van de bevolking over de nieuwe ontsluitingsweg en brug zou op zijn plaats zijn.*
- 19) Het is vreemd dat eerder geen gelegenheid tot inspraak is geboden. Thans gebeurt dit los van de Cityring. De verspreiding van de bewonersbrief heeft zich slechts beperkt tot de wijken Armhoefse Akkers, Hoogvenne, Fatima en Jeruzalem.*
- 20) Het is naïef om te beweren dat verkeersbeperkende maatregelen de te verwachten toename van vele duizenden verkeersbewegingen kunnen tegengaan. Ook zal verlangzaming van het autoverkeer grote verstoppingen veroorzaken bij de kruising van de Koopvaardijstraat, Piusstraat en de aansluiting op de Cityring.*
- 21) Verkeer neemt de kortste route. Er zal rekening moeten worden gehouden met verkeer afkomstig uit Oisterwijk, Berkel-Enschot, Udenhout, De Blaak en alles gelegen ten noorden van de Piushaven.*
- 22) Het gevaar van fijnstof, superfijnstof, stikstof en kooldioxide voor de gezondheid blijkt groter dan heden verondersteld, zo blijkt uit recente studies. De ter visie gelegde stukken bagatelliseren de volksgezondheid. De combinatie woningbouw en hoofdontsluiting richting binnenstad leidt tot aanzienlijk meer verkeersbewegingen. Er zal een verslechtering van de luchtkwaliteit optreden van meer dan één procent (nieuwe Wet Luchtkwaliteit).*

- 23) Ook de te verwachten geluidshinder wordt gebagatelliseerd. Er wordt met decibellen gegoocheld en de toepassing wordt flexibel gehanteerd.
- 24) Overige milieu- en veiligheidsaspecten moeten worden onderzocht. De LPG-installatie dient hierbij te worden betrokken.
- 25) Een groot omvangrijk infrastructureel project dat gevolgen heeft voor de gehele stad moet voldoen aan de wettelijke eisen. Een Milieu Effect Rapportage mag niet ontbreken.
- 26) De recreatieve en toeristische ontwikkelingen op het water zelf zullen door de brug worden geremd. De stadsbrug zal een obstakel vormen voor watertoeristen.
- 27) Het beweegbaar maken van de brug zal niet het gewenste effect hebben, nu in dat geval de scheepvaart het wegverkeer belemmert. Een indicatie van de frequentie van het mogelijk openen van de brug ontbreekt volledig.
- 28) Door de weg en brug zal de gewenste integratie van het Piushavengebied en de binnenstad onmogelijk worden. In de toelichting bij dia 16 van de SOFA wordt bij dit onderwerp zelfs een vraagteken geplaatst.
- 29) De bestaande zichtlijnen op de haven, de kanaalarm en op het beschermde stadsgezicht zullen door de aanleg van een brug worden verminkt.
- 30) De gevolgen van de aanleg van de weg en brug voor aangrenzende buurten worden niet of nauwelijks in beeld gebracht. De buurt Fatima zal in tweeën worden gedeeld. De geplande Langeweg zal de buurt zelfs in vier parten opdelen. Ook voor Hoogvenne zijn de implicaties talrijk, maar niet onder woorden gebracht. Hiernaast wordt gewezen op het ontbreken van inschattingen op het gebied van verkeersbewegingen in andere binnen en buiten het plangebied gelegen locaties (bijv. Woonzorgcentrum Jozefzorg en Wilkins Sport).
- 31) Anno 2007 moet men verwachten dat het aantal verkeersbewegingen in de toekomst alleen maar zal toenemen.

Reactie college:

11. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de nieuwe weg en brug in het Piushavengebied. De komende jaren worden er in het gebied veel nieuwe woningen gebouwd. Nieuwe bewoners zorgen voor een toename van het verkeer. Onderzoek heeft aangetoond dat de huidige verkeersstructuur niet toereikend is om deze toename op te vangen. Daarnaast zijn er op dit moment een aantal verkeersknelpunten in het gebied. Door de aanleg van de brug en weg worden deze knelpunten ontlast. Het verband met de Cityring is een logische omdat ingrijpende wijzigingen in de infrastructuur van de stad niet los van elkaar kunnen worden gezien. Daarom is in 2003 het Tilburgs Verkeer en Vervoer Plan (TVVP) en het Masterplan Binnenstad Totaal gemaakt en vastgesteld door de gemeenteraad. Deze plannen zijn erop gericht om verkeer dat niet in het centrum hoeft te zijn, via de ringbanen en tangenten te laten rijden en niet via het centrum. Om het centrum ook in de toekomst bereikbaar te houden, wordt de Cityring aangelegd. De aanleg van de Cityring heeft ook een gunstig effect op de verkeersstromen in het Piushavengebied. Het verkeer van en naar het centrum wordt via bewegwijzering en het parkeerverwijssysteem naar de noordkant van het centrum verwezen via de Ringbaan Oost - Spoorlaan en via de Ringbaan West - Hart van Brabantlaan en niet via het Piushavengebied. Voor automobilisten wordt de route via de Ringbaan Oost en Ringbaan West straks de snelste route naar het centrum. Aan de noordzijde van het centrum bevinden zich, na de opening van de Pieter Vreedeplein garage, de meeste parkeerplaatsen. Aan de Spoorlaan en tegenover Interpolis zijn nieuwe parkeergarages gepland. Overigens is reeds in 2002 bij de vaststelling van de ontwikkelingsvisie Piushaven het amendement aangenomen om een brug aan te leggen

- ten behoeve van bestemmingsverkeer op de noordzijde, indien dit verkeerstechnisch noodzakelijk wordt.
12. Het budget dat in de grondexploitatie Piushaven is gereserveerd voor de aanleg van de brug (circa 3 miljoen euro) is toereikend om een kwalitatief hoogwaardig product te realiseren.
 13. De werken ten aanzien van de brug en weg worden aanbesteed conform het vastgestelde aanbestedingsbeleid van de gemeente Tilburg. Het planteam is betrokken bij de selectieprocedure om tot een ontwerper te komen. Niet in het kader van de aanleg van de brug maar wel in het kader van de aanleg van de eerste fase van het Havenpark is Europese subsidie aangevraagd (interreg.).
 14. In de ruimtelijke onderbouwing staan verkeersintensiteiten voor diverse wegen in het plangebied zowel voor de bestaande als toekomstige situatie. De prognoses zijn gemaakt met behulp van het verkeersmodel Tilburg. Voorts zijn de consequenties van de wijzigingen dmv een geluid- en luchtonderzoek in beeld gebracht. In het geluid- en luchtonderzoek is tevens aandacht besteed aan de gevolgen voor de woningen ten noorden van de Piushaven. Uit het onderzoek volgt dat bij deze woningen geen relevante invloed is als gevolg van de aanleg van de nieuwe weg.
 15. In het kader van onderhavige vrijstellingsprocedure is het mogelijk maken van een brug in planologische zin aan de orde. Over de uiterlijke verschijningsvorm van de brug zal de welstandscommissie en een kwaliteitsteam oordelen. Het planteam openbare ruimte heeft criteria opgesteld voor de verschijningsvorm van de brug.
 16. Verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng heeft, als onderdeel van het Masterplan Binnenstad, uitgebreid onderzoek gedaan naar alternatieve oplossingen voor de brug. Goudappel heeft hiervoor diverse varianten doorgerekend en geconstateerd dat er geen alternatieve oplossing mogelijk is. De verkeersdruk in de Koopvaardijstraat en/of de St. Josephstraat/Prinsenhoeven zal dan onverminderd hoog blijven en er zal sluipverkeer in woonwijken ontstaan. De conclusie is dat het aansluiten van het noordelijk deel van het Piushavengebied op de zuidelijke ontsluitingsweg door middel van een nieuwe brug noodzakelijk is. Op deze manier kunnen de St. Josephstraat, Prinsenhoeven en Koopvaardijstraat een verkeerssluw karakter krijgen.
 17. Het planteam openbare ruimte is onder leiding van een extern adviseur van start gegaan met duidelijke richtlijnen en kaders. Een van die uitgangspunten was dat over de aanleg van de brug reeds is besloten en dat het daarmee géén discussiepunt zou kunnen zijn in het planteam. Het planteam heeft onder meer gewerkt aan de criteria die er aan de uiterlijke verschijningsvorm van de brug gesteld gaan worden.
 18. De gemeenteraad vertegenwoordigt de Tilburgse bevolking. De raad heeft op 15 december 2003 het Masterplan Binnenstad vastgesteld en daarbij expliciet besloten tot aanleg van de gebiedsontsluitingsweg. Het Masterplan is onderwerp van inspraak geweest. Op deze manier is dus de mening van de Tilburgse bevolking wel degelijk meegewogen.
 19. De verspreiding van de bewonersbrief heeft plaatsgevonden zowel in de wijk Fatima als ten noorden van de Piushaven. Wij zijn van oordeel dat de verspreiding voldoende breed is geweest. Zoals eerder gesteld is de relatie met de Cityring beperkt. De aanleg van de weg en brug is nodig om de verkeerssituatie in het Piushavengebied te verbeteren.
 20. De nieuwe verkeersstructuur zoals beschreven in punt 11 in combinatie met verkeersbeperkende maatregelen zijn juist bedoeld om verkeer dat niet in het Piushavengebied hoeft te zijn via andere routes te sturen. Dit geeft juist de mogelijkheden om de St. Josephstraat, Prinsenhoeven en Koopvaardijstraat een verkeerssluw karakter te geven en de verblijfskwaliteit in het Piushavengebied te verbeteren. Het instellen van éénrichtingsverkeer op diverse wegen leidt tot minder kruisend verkeer, waardoor minder opstoppingen ontstaan.
 21. Uiteraard wordt rekening gehouden met verkeer uit de omliggende dorpen. Automobilisten zoeken ook naar de snelste en gemakkelijkste route naar de

- gewenste bestemming, o.a. via navigatiesystemen. Die snelste route zal zijn via de noordkant van het centrum. Zie ook punt 11.
22. Om de gezondheid van de mens te beschermen zijn er in de Wet milieubeheer luchtkwaliteitsnormen opgenomen die niet mogen worden overschreden. Er is onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit ter plaatse als gevolg van de nieuw aan te leggen weg en de infrastructurele wijzigingen in de directe omgeving. Uit het onderzoek volgt dat aan de relevante luchtkwaliteitsnormen uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. Als aan de luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan vormt luchtkwaliteit geen belemmering voor de aanleg van de weg, ook al treedt er een verslechtering op (zie ook artikel 5.16 lid 1 sub a Wet milieubeheer).
 23. De te verwachten geluidsbelasting is onderzocht. Overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is een rekenmodel opgesteld. Daarbij zijn als parameters het aantal te verwachten en type motorvoertuigen, de snelheid van deze voertuigen, de afstand tot de woningen, de hoogte van de woningen en het soort wegdek ingevoerd. Uit het onderzoek volgt dat niet bij alle woningen aan de voorkeursgrenswaarde van 48dB wordt voldaan. Voor deze woningen zal een hogere grenswaarde procedure worden gevolgd. Aanvullend zal worden onderzocht of deze woningen voldoende zijn geïsoleerd. Mocht blijken dat dit niet het geval is dan zullen er aanvullende geluidsisolerende maatregelen aan de woningen worden getroffen.
 24. Alle relevante milieuaspecten zijn onderzocht en hierover is gerapporteerd in de concept ruimtelijke onderbouwing. M.b.t. de LPG installatie geldt dat de weg geen te beschermen object is en derhalve bij de aanleg van de weg geen rekening behoeft te worden gehouden met de contour van de LPG installatie.
 25. De aanleg van de gebiedsontsluitingsweg valt niet onder de besluiten waarvoor op grond van het Besluit Milieueffectrapportage een Milieueffectenrapport opgesteld dient te worden. In het Besluit Milieueffectenrapportage is wel bepaald dat de realisatie van meer dan 2000 woningen in stedelijk gebied MER-beoordelingsplichtig is. Dit betekent dat beoordeeld dient te worden of bij de voorbereiding van het besluit tot vaststelling van het eerste ruimtelijke plan dat in de herontwikkeling van het Piushavengebied voorziet, een MER dient te worden opgesteld. De gemeenteraad heeft op 7 oktober 2002 besloten dat voor de herontwikkeling van het Piushavengebied geen MER behoeft te worden opgesteld.
 26. Watertoeristen ontmoeten straks de huidige draaibrug in combinatie met de nieuwe brug. De bedieningen van beide bruggen zal op elkaar worden afgestemd. Er is geen noemenswaardige afbreuk van de recreatieve en toeristische ontwikkeling te verwachten.
 27. De gemeente heeft bewust gekozen voor een beweegbare brug omdat een vaste brug de ontwikkeling van Piushaven voor het watertoerisme onmogelijk zou maken.
 28. In de Stedenbouwkundige Visie Piushaven 2007 is aangegeven dat de gebiedsontsluitingsweg met brug juist zorg draagt voor de aanhechting van het zuidelijk deel van het Piushavengebied met de binnenstad.
 29. De vormgeving van de brug is nog onderwerp van discussie. Die is ook geen onderdeel van deze planologische procedure. Bij de planvorming hierover zal rekening worden gehouden met de gewenste zichtlijnen.
 30. Er is voor gekozen om de nieuwe weg zo dicht mogelijk tegen het bestaande AaBe-complex te situeren en de bestaande wijk zoveel mogelijk te ontzien. De weg wordt ingericht volgens de principes van 'Duurzaam Veilig'. Dit zijn landelijke richtlijnen op het gebied van verkeersveiligheid die ervoor zorgen dat de weg zo veilig mogelijk wordt ingericht en gevaarlijke situaties worden voorkomen. Dit met name bij kruispunten waar overgestoken kan worden. Hierbij wordt barrièrewerking zoveel mogelijk vermeden. De verkeersintensiteit aan de Fatimastraat zal niet of nauwelijks toenemen waardoor geen sprake is van het opdelen van de wijk in parten. De Langestraat is een puur stedenbouwkundige as die extra verblijfskwaliteit nastreeft voor de nieuwe ontwikkelingen ten zuiden van de Piushaven. Het woonzorgcentrum Jozefzorg en Wilkins Sport zijn bestaande functies met relatief kleine wijzigingen en hebben zodoende een zeer beperkte invloed op de verkeersintensiteiten binnen het totale plangebied.

31. De groei van het autoverkeer neemt elk jaar iets toe. Nietsdoen zal betekenen dat diverse routes verder dichtslibben en de overlast alleen maar toeneemt. Dit is dan ook de reden geweest om in 2003 een TVVP te maken met een pakket ingrijpende (infrastructuur)maatregelen, zowel voor de auto maar zeker ook voor fietsers, openbaar vervoer en vrachtverkeer (bv milieuzone en uitplaatsen Saan).

Stichting Thuishaven Tilburg, vertegenwoordigd door mevrouw C. Docters van Leeuwen, geeft, samenvattend, de volgende reactie:

32) *De Stichting Thuishaven Tilburg maakt zich ernstige zorgen over de effecten van de brug op de toegankelijkheid van de Piushaven voor onder andere de recreatievaart betreffende de passantenhaven. Het succes van de Piushaven als haven hangt hier nauw mee samen. De stichting ziet duidelijke uitspraken op de gemeentepagina maar pleit desondanks voor het concreet en structureel vastleggen van genoemde doortastende maatregelen in basisvoorwaarden voor verdere ontwikkelingen.*

33) *Voor een succesvolle toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de Piushaven is de meest ideale oplossing géén brug en weg, maar een aquaduct, mogelijk met een onderbakte noordkade. De voordelen hiervan zijn:*

- *geen stagnerende verkeersstromen voor zowel wegverkeer en scheepvaart;*
- *door de soepeler verkeersstromen minder belasting van het milieu;*
- *geen mechanische delen en dus geen (mechanische) slijtage en onderhoud;*
- *geen personele bediening (minder kosten);*
- *een kwalitatief hoogwaardige aandachtstrekker indien op creatieve wijze uitgevoerd (bijv. transparant)*
- *behoud van alle zichtlijnen;*
- *geen ecologische barriere;*
- *in geval van onderbakking van de noordwestoever kan het toeristisch-recreatieve verblijfsklimaat optimaal worden ingevuld;*
- *investering in aquaduct betaalt zich op lange termijn in zowel kwaliteit als anderszins terug;*
- *er zijn meer varianten denkbaar, voortbordurend op het hierboven genoemde.*

Reactie college:

32. De brug zal uiteraard open kunnen en geen belemmering vormen voor de toegankelijkheid voor de scheepvaart. Het verbeteren van de verblijfskwaliteit en de recreatieve ontwikkeling wordt ook gestimuleerd door de inrichting van het Havenpark en de aanleg van een extra brug en een waterovergang. Dit maakt het mogelijk en aantrekkelijk om korte en lange(re) rondjes te wandelen rondom de Piushaven. Er vindt nog een nader onderzoek plaats naar de gewenste openingstijden van de brug waarbij een optimum wordt gevonden voor zowel het autoverkeer als het waterverkeer (door een goede samenwerking tussen de bedieningstijden van beide bruggen).
33. Het aanleggen van een aquaduct is in het verleden onderzocht en ook in het planteam uitgebreid bediscussieerd en weerlegd door de ontwerper van het havenpark. Het idee van een aquaduct heeft voordelen, maar levert zeker ook problemen op. Zo kan een aquaduct met hellingbanen pas echt goed functioneren als een van de hellingbanen niet uitkomt halverwege de Piushaven, maar zo kort mogelijk op de binnenring. De reeds in het voorlopig ontwerp opgenomen ambitie om van de Piushaven een aantrekkelijke havenkade te maken met terrassen kan op deze wijze niet worden gerealiseerd. Dan is het zo dat een aquaduct een goede werking heeft voor doorgaand verkeer, maar niet voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Een brugverbinding is hiervoor altijd beter in verband met sociale veiligheid, makkelijk oversteekbaar en een betere beleving van het park. Verder zullen de kosten voor een aquaduct een investering inhouden van € 20.000.000,- tot € 40.000.000,-. Zo'n investering zal altijd worden afgewogen ten opzichte van andere ambities. Deze hoge kosten voor de aanleg van een aquaduct afgezet tegen

het relatief beperkt aantal vaarbewegingen en autobewegingen in dit deel van de Piushaven maakt een dergelijke investering in z'n geheel niet opportuun.

De heer J.P. van Bergen geeft, samenvattend, de volgende reactie:

- 34) *Een raadpleging van de bevolking is van belang.*
- 35) *De brug en weg zullen de mogelijkheid van ontwikkeling verkleinen van de Piushaven en bestaande binnenstad als een nieuw en aantrekkelijk stedelijk gebied.*
- 36) *De verslechtering van luchtkwaliteit en geluidhinder worden zwaar onderschat en gebagatelliseerd.*
- 37) *De besluitvorming was volstrekt ondoorzichtig door samensmelting van vraagstukken rond Masterplan, Tilburgs Verkeers en Vervoers Plan en Brug en Burgerinitiatief van het BPP. Hierdoor is een transparant verloop van de uitwerking verhinderd. De openstelling van de Heuvel voor autoverkeer is gerealiseerd door onheuse en geheimgehouden bestuurlijke interventies en wat in strijd met het beleidsplan. De blokkade van een referendum had alle schijn van willekeur en bestuurlijk machtsmisbruik.*
- 38) *Inspraak wordt pas nu geboden en niet op het geëigende tijdstip.*
- 39) *Brug en weg moeten deel uitmaken van een nieuw, samenhangend, bestemmingsplan. Het gebruikmaken van een procedure ex artikel 19 WRO is in strijd met de bedoeling van de wetgever ruimtelijke ordening.*

Reactie college:

34. zie reactie bij punt 18
35. zie reactie bij punt 28
36. zie reactie bij punten 22 en 23
37. In de raadsvergadering van 15 december 2003 zijn besluiten genomen over het Masterplan Binnenstad, het Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan en het Regiedocument Piushaven. In het raadsvoorstel voor het Masterplan is de samenhang tussen deze drie beleidsstukken helder beschreven. De ontsluiting van de Heuvel en het niet doorgaan van het referendum heeft geen betrekking op het onderhavige project.
38. Zoals aangegeven heeft er voor het Masterplan Binnenstad inspraak plaatsgevonden. In het kader van de vrijstellingsprocedure voor de gebiedsontsluitingsweg Piushaven vindt thans, aan het begin van de procedure, inspraak conform het bepaalde in de gemeentelijke inspraakverordening plaats. Wij zijn dan ook niet van mening dat de inspraak te laat is.
39. Op grond van artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan het gemeentebestuur voor de verwezenlijking van een project vrijstelling verlenen van het geldende bestemmingsplan, mits dat project is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing en vooraf van Gedeputeerde Staten de verklaring is ontvangen, dat zij tegen het verlenen van de vrijstelling geen bezwaar hebben. De wet biedt derhalve de mogelijkheid om een artikel 19 WRO-procedure te volgen. De samenhang met het omliggende gebied en met de ontwikkeling van het Piushavengebied staat beschreven in de ruimtelijke onderbouwing. De wetgever heeft geen prioriteit tussen bestemmingsplan en artikel 19 WRO aangegeven.

De heer W. van der Velden geeft, samenvattend, de volgende reactie.

- 40) *Met de komst van de weg en brug hoeven automobilisten vanaf de Ringbaan Zuid maar een hele korte afstand af te leggen naar de parkeergarages Koningsplein, Emmapassage en Heuvelpoort. Er zullen relatief weinig 'obstakels' als stoplichten zijn op deze route. Als het niet de bedoeling is dat centrumbezoekers op de heenweg kiezen voor deze route dan zal er een zeer auto-onvriendelijke inrichting moeten worden gerealiseerd. Vertrouwen in een 30 km zone heeft inspreker niet; de praktijk wijst uit dat automobilisten zich daar weinig of niets van aantrekken. Inspreker vindt dat de gemeente*

de ogen hiervoor niet mag sluiten en rekening moet houden met dit risico bij het maken van de plannen.

- 41) *Een zeer belangrijk punt is het voornemen om het gedeelte van de Lanciersstraat gelegen tussen de Havendijk en Galjoenstraat in te richten voor éénrichtingsverkeer. Dit is ook absoluut noodzakelijk om meer sluipverkeer te voorkomen. Inspreker vraagt om dit voorstel een definitieve/formele status te geven.*

Reactie college:

40. Het zwaartepunt van parkeergarages komt aan de noordzijde van het centrum te liggen, waardoor de afstand via de hoofdroutes veel korter wordt (zie punt 4 en 11). Ook de garage Heuvelpoort is straks alleen via de noordzijde bereikbaar. Het is bekend dat alleen invoeren van een 30 km/u zone niet afdoende is. Het gaat om diverse inrichtingsmaatregelen en bieden van goede alternatieven om sluipverkeer tegen te gaan.
41. Tijdens de inloopavond heeft de gemeente veel positieve reacties gehad op het voorstel om de Lanciersstraat tussen de Havendijk en Galjoenstraat éénrichtingsverkeer (zuid -> noord) te maken. Dit is voldoende reden om hiertoe definitief te besluiten.

De heer Wiersma geeft, samenvattend, de volgende reactie:

- 42) *De luchtkwaliteit zal verslechteren door de nieuwe weg en brug.*
- 43) *Er is momenteel al een brug aanwezig in de Piushaven. Hier kan ook iets mee worden gedaan.*

Reactie college:

42. Door de aanleg van de nieuwe weg en brug en de daarmee samenhangende te treffen verkeersmaatregelen zal de luchtkwaliteit langs de wegen aan de noordzijde van de Piushaven verbeteren. Langs de wegen ten zuiden van de Piushaven verslechtert de luchtkwaliteit weliswaar maar ook daar wordt ruimschoots aan de luchtkwaliteitsnormen uit de Wet milieubeheer voldaan.
43. De huidige brug is qua belasting ongeschikt voor alle gemotoriseerd verkeer. Bovendien zijn de aanliggende straten (bv Hoevenseweg) ongeschikt om de hoeveelheid verkeer naar de ringbanen te leiden. Deze brug zal in de toekomst alleen voor fietsverkeer toegankelijk zijn.

Mevrouw J. Jacobs geeft, samenvattend, de volgende reactie:

- 44) *De luchtkwaliteit in de bestaande wijken zal verslechteren. De nieuw te bouwen wijk, waarvoor de toevoerweg wordt aangelegd, heeft hier geen last van.*
- 45) *De bestaande brug kan worden gebruikt.*
- 46) *Het is raar dat een geheel nieuw woongebied ontstaat waardoor het nieuwe en het bestaande gedeelte van de wijk wordt gescheiden. De wijk loopt dan niet mooi door. In plaats van nieuwe burens komt er een barrière.*

Reactie college:

44. zie reactie onder 42.
45. zie reactie onder 43.
46. Er bestaat nu ook al een scheiding tussen de woningbouw ten westen van de Jan van Rijzewijkstraat en het bedrijventerrein met het AaBe complex en de remise van Veolia. Zie ook de reactie onder 30.

Huurderscomité (Bijna-) Tevreeje geeft, samenvattend, de volgende reactie:

Het comité vertegenwoordigd de bewoners in het gebied tussen de Fatimastraat, Wethouderslaan, Ringbaan Zuid en Jan van Rijzewijkstraat.

- 47) De speeltuin, gelegen parallel aan de Ringbaan Zuid, zal diagonaal worden ingesloten door de nieuwe weg. De speelplek zal hiermee niet gezond zijn voor kinderen. Ook de veiligheid van kinderen rondom deze speelplek zal verslechteren.
- 48) De grote toename van doorgaand verkeer zal effect hebben op de wijk. De doorgaande weg komt zeer dicht bij de wijk te liggen. Uitlaatgassen, fijnstof e.d. zullen zal schrikbarend toenemen. De luchtkwaliteit zal met meer dan één procent verslechteren (zie nieuwe Wet Luchtkwaliteit).
- 49) De weg en brug over de haven beoogt een economische en commercieel belang. Dit is niet erg, maar het mag niet ten koste gaan van het belang van bewoners. Dat is nu wel het geval. Door de bouw van de brug zal het natuurlijke karakter van het Piushavengebied flink worden aangetast. Het recreatieve effect van de haven zal verdwijnen. Bewoners zullen hierdoor flink moeten inleveren. Het comité denkt dat het de gemeente gaat om de uitstraling aan de voorkant. De woonbuurten erachter hebben duidelijk geen prioriteit.

Reactie college:

47. Het recent aangelegde speeltuintje op de hoek Ringbaan Zuid - Jan van Rijzewijkstraat wordt niet aangetast door de aanleg van de ontsluitingsweg. De weg komt te liggen ten oosten van de huidige Jan van Rijzewijkstraat. De Jan van Rijzewijkstraat wordt ter plaatse een fietspad.
48. Om de gezondheid van de mens te beschermen zijn in de Wet Milieubeheer luchtkwaliteitsnormen opgenomen die niet mogen worden overschreden. Er is onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit ter plaatse als gevolg van de nieuw aan te leggen weg en de infrastructurele wijzigingen in de directe omgeving. Uit het onderzoek volgt dat aan de relevante luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan. Als aan de luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan dan vormt luchtkwaliteit geen belemmering voor deze plannen, ook als er een verslechtering optreedt (artikel 5.16 lid 1 onder sub a Wet milieubeheer).
49. De weg en brug zijn noodzakelijk om de bereikbaarheid van het Piushavengebied te garanderen. Het in 2002 ingezette beleid ten aanzien van het Piushavengebied streeft naar de herontwikkeling van het gebied. Er is sprake van een integrale projectaanpak met integrale belangenafweging, ook huidige bewoners profiteren mee van de tot stand koming van hoogwaardige openbare ruimte bijvoorbeeld in de vorm van een Havenpark aan weerszijden van het water.

Besluit college van burgemeester en wethouders d.d 1juli 2008:

De inspraakreacties geven geen aanleiding om het plan voor de gebiedsontsluitingsweg en de brug aan te passen. Wel is er aanleiding te besluiten om de Lancierstraat in te richten, na realisatie van de weg en brug, ten behoeve van éénrichtingsverkeer tussen de Havendijk en Galjoenstraat (zuid → noord).