

“ONTWIKKELINGSMODEL PIUSHAVEN PLUS”

Planbeschrijving van de samenwerkende bewonersgroepen in het Bewoners Platform Piushaven

	PAGINA
SAMENVATTING	2
1 INLEIDING	3
2 ENIGE ALGEMENE KENMERKEN VAN HET PLANGEBIED	5
3 DE BEWONERSVISIE - ALGEMEEN	6
4 DE BEWONERSVISIE PER DEELGEBIED	10
- DEELGEBIEDEN ALGEMEEN	
- OVEREENKOMSTEN EN VERSCHILLEN MET AMBTELIJKE INZICHTEN	
4.1 DE PIUSHAVEN EN DE KANAALARM	10
4.2 HAVENKWARTIER	13
4.3 PIUSKADE NOORDWEST	14
4.4 PIUSKADE NOORDOOST	14
4.5 FABRIEKSKWARTIER	15
4.6 LOURDESPLEIN	16
4.7 KANAALZICHT (JERUZALEM)	16
5 INFRASTRUCTUUR – VERKEER, VERVOER, PARKEREN	18
6 MILIEU, NATUUR EN DUURZAAMHEID	21
7 SOCIALE OMGEVING EN LEEFBAARHEID	22
8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID EN EXPLOITATIE	23
9 PLUSPUNTEN “ONTWIKKELINGSMODEL PIUSHAVEN PLUS”	24
BIJLAGEN	25
1 NOTULEN RAADSVERGADERING	
2 PROCES EN COMMUNICATIE	
3 DUURZAAMHEID EN ARCHITECTUUR	
4 BURGERINITIATIEF	
5 INSPRAAKREACTIES MASTERPLAN EN VVPT	
6 VERKLARINGEN VAN STEUN EN VOORKEUR (SEPARAAT)	
VOETNOTEN	25

SAMENVATTING

- 1 Het Piushavengebied wordt beschouwd als een belangrijk stedelijk element met een groot ruimtelijk, economisch en recreatief potentieel zowel voor de stad als geheel als voor de regio en provincie. Het zal zich kunnen ontwikkelen tot een gevarieerd centrum - stedelijk woongebied waarin ruimte is voor werken, wonen en recreëren en waarin maximaal gebruik wordt gemaakt van historische en natuurlijke verworvenheden.
- 2 De “groene vinger” die wordt gevormd door het Piushavenkanaal en de Piushaven is een belangrijke onderligger voor het plan. Zij brengt de natuur geleidelijk de stad binnen tot vlak bij het centrum. Vanuit het oosten zal de verstedelijking in ruimtelijke zin steeds meer zichtbaar worden. Beide oevers blijven in beginsel groen.
- 3 In het OPP zal het door de gemeenteraad bepaalde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd. Om concrete inhoud te geven aan de idee van de groene vinger, om de leefbaarheid centraal te stellen, om verkeerscongesties te vermijden en om maximaal in te zoomen op de mogelijkheden per deelgebied, wordt het accent van de woningbouwproductie gelegd op de grotere fabrieksterreinen op de zuidelijke oever. In de bestaande buurten en wijken wordt gebouwd in een stijl en op een schaal die kenmerkend zijn voor het betreffende deelgebied. De authentieke kenmerken van buurten en wijken blijven in beginsel onaangetast.
- 4 Voor de verdere ontwikkeling van de haven en de kanaalarm zijn voorzien een museumhaven, een passantenhaven, een ambachtelijke scheepsreparatie werkplaats en een watergebruiksplan. Rond de havenkom zou zich een bruisend en levendig verblijfsgebied moeten ontwikkelen waarin veel ruimte is voor winkeltjes, horeca, restaurants en terrasjes. Dit gebied zal één geheel gaan vormen met het bestaande Tilburgse winkelcentrum. Daarmee wordt de aantrekkelijkheid van Tilburg in sterke mate positief beïnvloed zowel voor Tilburgers zelf als voor bezoekers en gasten.
- 5 De verkeersafwikkeling vindt in beginsel plaats op het niveau van het betreffende deelgebied via een lussenstructuur. De door sommigen bepleite nieuwe brug over de Piushaven zou fnuikend zijn voor de potenties van de haven zelf, voor de leefbaarheid in de aangrenzende buurten en voor het ontstaan van een aangenaam verblijfsgebied dat aansluit op het bestaande centrum. Parkeren in het nieuwe gebied is voornamelijk ondergronds.
- 6 Milieu en duurzaamheid krijgen een belangrijke plaats. Door milieuaspecten te betrekken bij de keuze van de locatie, het ontwerpen van het stedenbouwkundige plan en het inrichten van de woonomgeving kan een duurzaam gebied worden gerealiseerd dat tevens de basis legt voor duurzame woningen. Aspecten als luchtkwaliteit, geluidsoverlast, veiligheidsrisico's e.d. worden als randvoorwaarden in de stedenbouwkundige uitwerking meegenomen.
- 7 De uitwerking van de plannen voor de zes deelgebieden van het Piushavengebied zal plaats moeten vinden in nauwe samenspraak tussen de gemeente en de voornaamste stakeholders, waaronder de bewoners, belangstellende investeerders en andere realisatoren.

1 INLEIDING

Het Bewoners Platform Piushaven (BPP) is een samenwerkingsverband van

Bewonerscommissie Hopliedenkade
Bewonersvereniging De Hoge Dries
Bewonerswerkgroep Fatima
Buurtcomite Jeruzalem i.o.
Buurtraad Armhoefse Akkers
Stichting Koningshaven
Stichting Thuishaven Tilburg
Stichting i.o. "De Harde Noordkant"

Aan de bijeenkomsten van het BPP wordt ook deelgenomen door individuele belangstellende buurtbewoners.

Het BPP stelt zich ten doel een constructieve en meerjarige bijdrage te leveren aan de planontwikkeling en planrealisering van het Piushavengebied in al zijn aspecten via het inbrengen van kennis en ervaring van de bewoners. Het hoopt hiermee eveneens bij te dragen aan een versterking van de lokale democratie in Tilburg.

Het BPP neemt bij zijn werkwijze als uitgangspunt, dat ruimtelijke vraagstukken een integrale benadering vereisen en dat verantwoorde beslissingen slechts kunnen worden genomen nadat alle relevante aspecten in kaart zijn gebracht waaronder markt - en exploitatietechnische aspecten, leefbaarheid, volksgezondheid, natuur / milieu en duurzaamheids aspecten.

Het BPP komt maandelijks bijeen en heeft twee werkgroepen in het leven geroepen. De "Werkgroep Stedelijke Uitgangspunten" houdt zich bezig met ruimtelijke - en volkshuisvestingsvraagstukken op het niveau van het gehele plangebied (1) De "Werkgroep Protocol" geeft vorm en inhoud aan het gewenste protocol, sinds kort covenant genoemd (2). De leden van beide werkgroepen hebben vanaf eind 2002 incidenteel of regelmatig contact onderhouden met ambtelijke medewerkers van de gemeente Tilburg. Uitgangspunt hierbij was het bijdragen aan een "interactief proces", ook wel "open planprocedure" genoemd (3).

Het "Ontwikkelingsmodel Piushaven Plus" (OPP) is een schets en een richtingbepaling op hoofdlijnen. Deze heeft zich in de loop van de tijd verder ontwikkeld. Het gaat daarbij om de concretisering van stedelijke uitgangspunten voor de verschillende deelgebieden binnen politiek vastgestelde randvoorwaarden (structuurvisie). Elementen die thuis horen in bestemmingsplannen zijn buiten beschouwing gelaten. Voor deze laatste gelden immers andere normen, procedures en inspraakmogelijkheden. Naar de mening van het BPP horen bij de stedelijke uitgangspunten ook paragrafen thuis over de inrichting van het gebied qua sociale stoffering, volksgezondheid / milieu / natuur, duurzaamheid, economische uitvoerbaarheid en relaties tussen de voornaamste stakeholders.

Bij de planomschrijving zijn de uitgangspunten van de gemeenteraadsvergadering van 18 februari 2001 als leidraad genomen. De tekst van het betreffende raadsbesluit is integraal opgenomen in bijlage 1. Als centrale elementen van dat besluit zijn aangehouden:

- de groen-blauw-groene wig (de “groene vinger”) als onderligger voor het totale plangebied
- tussen 2.500 en 3.000 nieuwe woningen
- nauwkeurige nadere bepaling van locaties voor eventuele hoogbouw
- een centrum stedelijke omgeving met de haven als integraal onderdeel
- onderzoek natuurbehoud bij de inrichting oevers
- uitstel van de mogelijke keuze voor een brug
- geen brug als ontsluitingsmogelijkheid voor de binnenstad
- geen toenemend sluipverkeer in de bestaande wijken en buurten
- regeling van de bewonersinbreng in het planproces (protocol / convenant)

In het OPP is primair uitgegaan van de eigen opvattingen van de bewoners. Daarnaast worden op enkele plaatsen plannen en inzichten van de bewoners vergeleken met de opvattingen zoals deze leven bij de betreffende medewerkers van de gemeente Tilburg. Aan de economische haalbaarheid kon slechts zeer gedeeltelijk aandacht worden besteed. Van meerdere grote kostenposten kon zelfs bij benadering geen inschatting worden gemaakt. Onderkend wordt dat het economische gesternte van Tilburg slecht is. Er zijn tekorten, hoge ambities en ingrijpende bezuinigingen die van rijkswege worden opgelegd. Sommigen vragen zich af hoe verstandig het is onder dit gesternte tot politieke besluitvorming over te gaan over een plan waarvan nu reeds bekend is dat belangrijke delen daarvan pas over 10 of 15 jaar worden gerealiseerd.

In juni 2003 werden het Masterplan Binnenstad Tilburg en het Tilburgs Verkeer – en Vervoerplan gepresenteerd. Het college van B&W heeft besloten deze plannen / studies integraal over te nemen als beleidsvoornemens. Het BPP stelt vast dat dit voornemen voor wat betreft de zogenoemde zuidelijke inprikker en de brug over de Piushaven in strijd is met eerdere besluiten van de gemeenteraad. Via de “Notitie Tien Vragen” heeft het BPP vraagtekens geplaatst achter deze plannen en voornemens. Op zijn vergadering van 14 juli 2003 besloten het BPP, de individuele bewonersgroepen en de Stichting Thuishaven Tilburg gebruik te maken van de inspraakmogelijkheden. De inspraakreacties van het BPP zijn in bijlage 5 opgenomen.

De gemeenteraad heeft op 18 februari 2001 middelen in het vooruitzicht gesteld voor bewonersondersteuning. Hoewel daarom meerdere keren is gevraagd zijn deze niet ter beschikking gesteld. Darmee is aan het BPP de mogelijkheid onthouden het OPP te presenteren via een maquette en een ook uiterlijk professioneel ogende publicatie.

De weinig gelukkige procesgang in het Piushavengebied en het uitblijven van een protocol hebben het BPP doen besluiten gebruik te maken van het in het Reglement van Orde verankerde “Burgerinitiatief”. Op verzoek van het BPP is dat verzoek (nog) niet in behandeling genomen hangende het onderzoek van een extern onderzoeksbureau (Bijlage 2: Proces en communicatie. Bijlage 4: Burgerinitiatief)

2 ENIGE ALGEMENE KENMERKEN VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied Piushaven ligt in Zuid-oost Tilburg en wordt gekenmerkt door een grote verscheidenheid aan ruimtelijke en sociale structuren. Er zijn meerdere (delen van) wijken / buurten bij betrokken zoals de Armhoefse Akkers, Broekhoven 1, Binnenstad, Fatima, Hoogvenne, Jeruzalem. Deze gebiedsdelen hebben hun eigen karakteristieken die voor een belangrijk deel zijn te verklaren uit de voor Tilburg kenmerkende herdgangenstructuur.

De buitengrens wordt gevormd door het Wilhelminakanaal, de Oisterwijksebaan, St. Josephstraat, Piusstraat, Ringbaan Zuid en Meijerijbaan. In totaal gaat het om een oppervlakte van 245 hectaren waar circa 6.500 huizen staan en 16.000 mensen wonen.

In aansluiting op de door de gemeente aangehouden indeling kunnen in het gebied worden onderscheiden het Fabriekskwartier, de Piushaven en Kanaalarm, Kanaalzicht (Jeruzalem), Piushaven Noordoost, Piushaven Noordwest en het Lourdesplein.

Centraal in het gebied liggen de Piushaven en de Kanaalarm naar het Wilhelminakanaal. Zij vormen de langgerekte oost-west as van het plangebied.

De Haven zelf heeft verharde en verhoogde kades. Een groot deel van de Kanaalarm heeft groene oevers waar zich in de loop van het haast 100 jarig bestaan een op bepaalde plekken unieke flora en fauna heeft ontwikkeld. De groene oevers zijn zowel aan de noord als de zuidzijde slechts gedeeltelijk toegankelijk voor het publiek. Enige bedrijven, de gemeentewerf en de jachtwerf maken tot heden geen deel uit van de publieke ruimte. Sommige delen van het gebied zien er goed en welverzorgd uit. Andere maken een verwaarloosde, soms verpauperde indruk. In het gebied liggen meerdere, al jaren lang braakliggende, fabrieksterreinen. De gemeente Tilburg heeft zich voorgenomen in de komende jaren enige nog functionerende bedrijven ofwel aan te kopen ofwel deze te doen verplaatsen.

De grotere transformatiegebieden van het plangebied zijn gelegen in het gebied ten zuiden van de Kanaalarm. De eigendom van deze verschillende gebieden is verschillend. Kleinere delen zijn in handen van de gemeente Tilburg (de gemeentewerf in gebiedsdeel Piushaven Noordoost). Grotere oppervlaktes zijn eigendom van onder meer Triborgh, Sociaal Fonds Bouwnijverheid, Nagon / vdWeegen, van Schijndel Bouwgroep, BPF Bouwzicht, Peels Bouwmij

Een bijzondere positie wordt ingenomen door Triborgh. De gemeente heeft lang overwogen met deze laatste een vorm van publiek - private samenwerking (PPS) aan te gaan. Daarvoor is in april 2003 een intentieverklaring getekend. Onlangs is hiervan echter afgezien om niet precies bekende redenen.

3 DE BEWONERSVISIE - ALGEMEEN

Het plangebied is in stedelijk opzicht een gebied van allure met een groot potentieel op ruimtelijk, economisch en recreatief gebied. De bewoners van het plangebied zijn er met veel anderen van overtuigd dat het Piushavengebied ontelbaar veel mogelijkheden in zich draagt om uit te groeien tot een aangenaam woon -, werk - en verblijfsgebied voor Tilburgers en niet-Tilburgers.

Het plangebied ligt op directe loopafstand van het stadscentrum en van het landelijke Moerenburg. Rond en langs het water zijn veel mogelijkheden voor verpozing en recreatie. De grotere fabrieksterreinen bieden unieke kansen voor de ontwikkeling van nieuwe woon - en werkgebieden, waarbij hogere bouw tot de concrete mogelijkheden behoort. Buiten de grotere fabrieksterreinen doen zich daarnaast mogelijkheden voor om de bestaande wijken en buurten nieuwe impulsen te geven door te bouwen in de stijl en op de schaal van de betreffende buurt. Het Piushavengebied kan een belangrijke bijdrage leveren aan de verdere economische en recreatieve ontwikkeling van Tilburg als stad.

De bewoners vinden dat Tilburg met het bezit van stadshaven een comparatief voordeel heeft op de andere Brabantse steden. Dat voordeel zou moeten worden benut en uitgebuit waarmee een belangrijke nieuwe economische en recreatieve impuls aan de stad kan worden gegeven.

De bewoners kiezen voor een centrum-stedelijke inrichting van het gebied waarin enerzijds de Piushaven en de Kanaalarm wezenlijk deel uitmaken en anderzijds de karakteristieken van de aanliggende buurten worden gerespecteerd. De unieke geografische ligging maakt het mogelijk natuur en milieu tot diep in de stad te doen doordringen waarbij vanuit het oosten een toenemend urbane omgeving zichtbaar wordt, met name voorbij de Ringbaan Oost. Een maximaal behoud van natuur en milieu aan de noordelijke en zuidelijke oever worden essentieel geacht zowel om de waarden van flora en fauna op zich als vanwege het aantrekkelijk houden / maken van woon - werk - en leefmilieu's . De bewoners beschouwen behoud van dit gebied ook belangrijk vanwege verplichtingen die de huidige generatie heeft voor de komende geslachten.

Het BPP acht het mogelijk een conflict te vermijden tussen verstedelijking en te beschermen delen van flora en fauna, zoals gerapporteerd in de quick scan van Bureau Ecologica. De bewoners zijn er voorstander van het watergebied in te richten op een wijze die in grote lijnen overeenkomt met het "Watergebruiksplan".

De problematiek van de geleidelijke overgang van natuur naar stad en van stad naar natuur op basis van de mogelijkheden die het Wilhelminakanaal, de Kanaalarm en de Haven bieden heeft in de loop van de jaren de aanduiding gekregen van "groen - blauw - groene wig" of "groene vinger". Het BPP wil alle mogelijkheden hiervan uitbuiten. Het water moet goed toegankelijk en zichtbaar zijn. Het moet er goed toeven zijn zowel op het water als langs de waterkanten.

De bewoners willen geen extra brug, noch voor doorgaand verkeer noch voor verkeer binnen het deelgebied zelf. De toenemende bewoners aantallen in het zuidelijk plangebied hebben voldoende toegang tot het centrum via de bestaande infrastructuur. De aanleg van een brug betekent toename van het sluipverkeer tussen het centrum van de stad en de Ringbaan Zuid en een toenemende luchtvervuiling en geluidshinder. Niet op de laatste plaats wordt een nieuwe brug gezien als een obstakel voor een verdere ontwikkeling van het gebeuren op en rondom het water. Het BPP, de STT en de Bewonersorganisaties zijn ervan overtuigd dat een brug de fysieke en mentale aansluitingsmogelijkheden van het Piushavengebied op het stadscentrum onmogelijk maakt. Immers, bij de brug wordt op de noordoever een autoweg voorzien langs de haven uitmondend in de Koopvaardijstraat.

Het plangebied biedt veel mogelijkheden voor woningbouw. Deze brengen belangrijke gevolgen met zich mee op het gebied van voorzieningen, parkeren en verkeer. Onder verwijzing naar de raadsbesluiten van 18 februari 2002 betreffende het tegengaan van sluipverkeer en toenemende parkeerdruk binnen de bestaande woonbuurten vinden de bewoners, dat grootschalige nieuw - en hoogbouw bij voorkeur zou moeten plaats vinden op de grotere vroegere fabriekscomplexen. Hierdoor wordt het mogelijk (1) de groene vinger als onderligger van het Ontwikkelingsplan te handhaven, (2) de bestaande infrastructuur van de buurten en wijken in stand te houden, (3) de verkeer - en vervoersproblematiek op te lossen door een situering van nieuwe woonconcentraties nabij het stelsel van de grote wegen zoals de Ringbaan-Zuid.

Wat betreft de beoogde nieuwbouw wijzen de bewoners hoogbouw niet als principe af. De bewonersgroepen zijn echter van mening, dat de bestaande buurten en wijken zich niet lenen voor hogere bebouwing. Zij vinden het daarnaast uit den boze om vanwege redenen van stedelijk prestige hoogbouw te realiseren. Zij zijn van oordeel, dat op de geschikte plekken in of vlakbij bestaande wijken en buurten moet worden gebouwd in de stijl en op de schaal die bij de betreffende buurt of wijk hoort. Dat sluit bovendien aan bij de sociale aspecten van de herdgangenstructuur van de stad.

In het "Ontwikkelingsmodel Piushaven Plus" wordt het zwaartepunt van het door de gemeenteraad voorgestane aantal woningen van 2.500 - 3.000 gesitueerd op de grotere fabrieksterreinen en andere plaatsen dichtbij de hoofdstructuur van het gebied, met name de Ringbaan Zuid. In het bijzonder het Fabriekskwartier wordt daarvoor geschikt geacht. Een zijarm van de Piushaven aan de Zuidzijde van het plangebied bakent het nieuwe Fabriekskwartier af. Geheel in de visie van het BPP t.a.v. de verkeersafwikkeling wordt hierdoor sluipverkeer door de wijk Fatima - en dat zou gemakkelijk kunnen ontstaan in de door de gemeente voorgestelde Lange Straat - voorkomen. Ook worden extra mogelijkheden geschapen voor woningbouw aan het water. Onder de waterarm (met geringe waterdiepte) kan ook een omvangrijke parkeergarage worden gebouwd.

De invulling van de extra waterarm benadrukt de (auto)scheiding tussen verkeersluwe gebieden, havenkop en aanliggende woonwijk, en het drukke Fabriekskwartier. Zo wordt gegarandeerd dat aan het principe van (deel)gebiedsontsluiting invulling wordt gegeven.

De verkeersafwikkeling van de overige deelgebieden, aansluitend op de buurten en wijken, kan in principe plaats vinden via de bestaande infrastructuur, dit alles binnen het genoemde principe van (deel)gebiedontsluiting. Met bruggetjes voor fietsers en voetgangers kan de aansluiting met de aansluitende buurt plaatsvinden.

De ontsluiting van het centrum van Tilburg moet naar de mening van het BPP niet via de haven plaats vinden. Conform landelijk beleid dient autoverkeer naar het centrum zoveel mogelijk te worden ontmoedigd. De ervaring leert dat men in de problemen (capaciteit, geluid, luchtverontreiniging e.d.) blijft komen wanneer autobereikbaarheid tot in het hart van de stad blijvend wordt nagestreefd. Binnen het principe van loopafstanden, fietsafstanden en openbaar vervoer afstanden is het zeker mogelijk het centrum bereikbaar te houden en het beter leefbaar te maken. Wanneer uitgegaan wordt van dit principe is het mogelijk - binnen de aanwezige infrastructuur - invulling te geven aan de wens het centrum ook voor autoverkeer bereikbaar te houden.

Wanneer vastgehouden zou worden aan de wens voor een éénrichtingscircuit, dan is een belangrijke variant waarbij geen kruisend of invoegend verkeer behoeft plaats te vinden: IN vanaf de Ringbaan Zuid via de Broekhovense weg en de Piusstraat (mogelijk verkeerstechnisch enigszins aangepast). UIT via de Bisschop Zwijssenstraat en het Transvaalplein naar de Ringbaan Zuid.

Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de door de bewoners voorgestane alternatieve routes zij verwezen naar bijlage 5 waar de inspraakreacties zijn onder gebracht.

OVEREENKOMSTEN EN VERSCHILLEN

- 1 In het gemeentelijke plan (GP) wordt de idee van de groen – blauw – groene wig / groene vinger los gelaten. De verstedelijking wordt van het stadscentrum naar de rand van het landelijke Moerenburg gebracht
- 2 In het GP wordt het centrum – stedelijke woongebied ongeacht het deelgebied zowel in een oost-west als in een noord-zuid lijn zoveel mogelijk gelijkmatig bebouwd. In het bewonersplan (BP) wordt de natuur naar het stadscentrum gebracht, waarbij vanuit het oosten de verstedelijking meer zichtbaar wordt
- 3 GP wil één homogene nieuwe Piuswijk. BP kiest voor verscheidenheid en aansluiting bij karakteristieken van de buurten en wijken (behoud herdgangenstructuur)
- 4 In GP komt er een aanpassing van de infrastructuur van het gebied en een brug over de Piushaven. De bewoners wensen de ontsluitingen via de bestaande infrastructuur. Een nieuwe brug wordt niet nodig, zelfs ongewenst, geacht

- 5 GP is voorstander van een “harde noordkant” en een “zachte zuidkant”. De bewoners bepleiten een zachte groene berm langs de gehele kanaalarm, met waar mogelijk integraal behoud van de bestaande oevers
- 6 Het bloksgewijs stapelen van alle nieuw te bouwen woningen is een van de leidinggevende uitgangspunten van het GP. In het BP kiest men voor verscheidenheid en vernieuwing in architectuur
- 7 In het GP zal een nieuwe waterarm reliëf geven aan het AaBe complex. De nieuwe waterarm in het BP is functioneel zowel ten aanzien van de aangrenzende Fatimawijk als om sluipverkeer tegen te gaan
- 8 Het GP wil torenhoge bouw als blikvangers en op meerdere plaatsen verspreid in het gebied. Het BP acht torenbouw mogelijk op zorgvuldig gekozen plaatsen op de grotere vrijkomende terreinen zodanig dat deze niet als hinderlijk worden ervaren door de bewoners van de bestaande wijken en buurten

4 DE BEWONERSVISIE PER DEELGEBIED

- 1 DEELGEBIEDEN ALGEMEEN
- 2 OVEREENKOMSTEN EN VERSCHILLEN MET AMBTELIJKE INZICHTEN

4.1.1 DE PIUSHAVEN EN DE KANAALARM

De Piushaven vervult een elementaire ruimtelijke, economische en recreatieve functie voor heel Tilburg en omgeving. Deze grote stadshaven van Brabant biedt het grootste comparatieve voordeel aan Tilburg vergeleken met de andere grote Brabantse steden. Hoewel het belangrijk is blijvend aandacht te besteden aan het vergroten van de aantrekkingskracht van de Tilburgse binnenstad moet er toch rekening mee worden gehouden, dat het in dat opzicht niet gemakkelijk is de historisch bewaard gebleven binnensteden van Breda en den Bosch naar de kroon te steken.

Daar staat tegenover dat Tilburg een unieke en fraaie natuurlijke omgeving heeft waaraan de beide oevers van het Wilhelminakanaal, de Kanaalarm en de Piushaven een heel bijzonder cachet verlenen. Juist op deze punten zou Tilburg meer dan in het verleden zijn economische scores moeten zien te verhogen. Het grote belang van de haven en de uitstraling die daarvan uitgaat worden ook zichtbaar in de talrijke reacties die zijn binnen gekomen na het bekend worden van het voornemen van het Tilburgse college van B&W om een brug over de Piushaven te overwegen (zie Bijlage 6)

Voor het Piushavengebied zijn wonen, werken en recreëren de voornaamste peilers. Daarbij zijn woongenot, verblijfsgenot en levendigheid heel belangrijke kwaliteiten. In en om de Piushaven kunnen een passantenhaven, een museumhaven en een recreatieplek worden ontwikkeld zowel voor wijk - en stadsgenoten als voor anderen geïnteresseerden. De inrichting van de haven dient multifunctioneel te zijn, zodat diverse soorten evenementen op het water kunnen plaats vinden. In verband met het kunnen benutten van de maximale watercapaciteit zijn vaste steigers niet gewenst.

Passantenhaven

De Piushaven is de enige stadshaven aan het Wilhelminakanaal en in de provincie Noord Brabant. Middels de goed toegankelijke en geoutilleerde gastvrije passantenhaven - waar jachten uit heel Nederland en buitenland ontvangen worden - wordt een levendig komen en gaan gecreëerd. Het seizoen loopt van april tot oktober.

Museumhavenroute

Middels de Museumhaven wordt de bezoeker en de bewoner van dit gebied deelgenoot gemaakt van het binnenvaartverleden van de stadshaven. Een educatieve wandelroute voert door heel het gebied langs de collectie historische binnenvaartschepen die een plekje krijgen in de haven en de toeloop, maar ook langs diverse plaatsen op de wal, om zo het complete verhaal uit te beelden van de vroegere functie van de Piushaven. Het industrieel erfgoedaspect van de Piushaven wordt zo als kwaliteit in beeld gebracht. Ook zal op het water plaats zijn voor bijzondere schepen: charterschepen, bruine vloot en

andere historische schepen die overwinteren in de Piushaven. De schepen worden bij voorkeur bewoond, wegens sociale controle, verzorging en levendigheid ook in de winterperiode. Jachten worden voor stalling verwezen naar de Tilburgse Watersportvereniging.

Recreatieplek in een centrum stedelijk woonmilieu.

Voorgaande elementen maken de haven een boeiend schouwspel. Initiatieven om bezoekers op het water te krijgen zoals roeiboortverhuur zullen worden gestimuleerd. Wandelend rondom het "Waterpark Piushaven" kan ook worden genoten van bijzondere stadsnatuur. Deze heeft zich decennia lang kunnen ontwikkelen.

Op de oevers en kaden zal er meer ruimte gecreëerd worden voor wandel - en fietspaden en zal de overlast van auto's moeten worden teruggedrongen. In de havenkom aan de noordwest - zijde zal een prettig verblijfsklimaat worden gecreëerd, zowel voor de pleziervaartuigen die Tilburg bezoeken als voor recreanten op de kant. De plek bij uitstek voor kleine winkeltjes, horeca en terrasjes. Evenementen zijn een belangrijke kans voor de Piushaven. Het verblijfsklimaat mag een stedelijk karakter hebben en als uitbreiding van het centrum worden gezien.

Op 25 mei 2002 hebben de fractievoorzitters van de gemeenteraad van Tilburg verzocht om vooruitlopend op de definitieve inrichting van de Museumhaven aan een tweetal historische schepen een ligplaats uit te geven. De bestaande regelgeving (bestemmingsplan en havenverordening) maakt het nog niet mogelijk om de voorgestelde Museumhaven te realiseren. Het college van B&W heeft daarop besloten om binnen de vrijstellingsmogelijkheden van het bestemmingsplan aan een tweetal historische schepen een tijdelijke ligplaats te geven. De vrijstellingsmogelijkheden binnen het huidige bestemmingsplan zijn met het toewijzen van de twee bewoonde historische schepen volledig benut. Dat betekent dat nieuwe schepen pas een vergunning kunnen krijgen na aanpassing van het bestemmingsplan.

Ten behoeve van de nieuwe waterfuncties in de Piushaven moet ook de bestaande havenverordening worden aangepast. Deze legt het beleid vast ten aanzien van de selectie van historische schepen, waaronder het instellen van een schouwcommissie en de regels rond handhaving en gebruik van water en kades. De nieuwe havenverordening zou medio juli 2003 ter besluitvorming worden voorgelegd.

In het OPP wordt de uitwerking van de groene vinger centraal gesteld. Vanuit het oosten naar het westen krijgt de bebouwing geleidelijk een sterkere stedelijke signatuur. De natuur (groen en water) wordt daarbij de stad binnen gevoerd. Bescheiden bebouwing in de vorm van urban villa's is mogelijk. Beide oevers blijven maximaal groen en worden openbare ruimten. Andere planonderdelen worden maximaal ingevoegd in deze conceptie. Indien daarmee strijdig of onverenigbaar worden deze echter ondergeschikt gemaakt aan deze "onderlegger van het plan".

Het watergebruiksplan

In opdracht van de gemeente Tilburg heeft Bureau Vrolijks een “Watergebruiksplan” opgesteld. Daarin wordt gewezen op de grote potenties van de Piushaven zowel voor water - als voor ander toerisme. Tilburg heeft met deze haven een sterke troef in handen als het te ontwikkelen aangename verblijfsklimaat niet wordt bepaald door 'langsrazend verkeer”. In de eerdere Ontwikkelingsvisie voor het Piushavengebied wordt de Piushaven als water met zijn kades zeer centraal gesteld in de ontwikkeling van dit stadsdeel. De opgave voor het watergebruiksplan vanuit deze ontwikkelingsvisie, is het creëren van een levendig “havenkwartier” om een attractieve en levendige plek aan Tilburg toe te voegen. Het water moet een echte haven worden, met een breed aanbod aan schepen en waterfuncties. Ook de museumhaven maakt hier deel van uit. Dit levert een belangrijke bijdrage aan de verblijfskwaliteit in het gebied.

De kade moet een openbaar en nautisch verblijfsgebied zijn. Zo ontstaat een prettige recreatieomgeving waar de inwoners zelf trots op zijn en dat veel kan toevoegen aan het vestigingsklimaat. De ligging van de Piushaven dicht in het centrum van een grote stad, en het feit dat de Piushaven deel uitmaakt van een samenhangend vaarwegennetwerk zijn zeer gunstige condities. Naast de ligging in de binnenstad en de koppeling aan omliggende fiets- en wandelroutes is ook de identiteit van de haven zelf van groot belang. Het feit dat de Piushaven in een nieuw te ontwikkelen gebied ligt kan voor deze haven een onderscheidende kwaliteit betekenen.

Tilburg kiest voor een modern architectonisch profiel. Het contrast met enkele historische panden en met de museumhaven versterkt dit profiel. Havens in een historische setting komen veel voor, maar Nederland kent maar enkele havens waar eerdergenoemde kwaliteit aanwezig is. Wil de Piushaven als havengebied echt succesvol worden dan is het echter nodig dat de Piushaven onderdeel gaat uitmaken van het stedelijk toeristisch aanbod. De aantrekkelijkheid van de omliggende bebouwing en het functieaanbod zullen moeten worden verbeterd. Horeca voegt veel toe aan het verblijfsklimaat in het gebied als het gaat om voornamelijk daghoreca, met terrassen, open zicht naar binnen en naar buiten, en met een toeristische oriëntatie (geen buurtcafé's). De relatie tussen horeca en het waterprogramma is onderling versterkend, mits de horeca naar buiten gericht is met een sterke relatie met het water. Horeca “aan de overkant van de straat” zoals nu aanwezig is, voegt niets toe. Op kaden en oevers zou een aantrekkelijke ambiance gecreëerd moeten worden. Echt succes van de haven staat of valt bij de sfeer. Het moet aantrekkelijk zijn om er te verblijven. Levendigheid en diversiteit zijn steekwoorden. Een voetgangers - en fietsersbrug wordt als een waardevolle toevoeging gezien. Echter een brug voor doorgaand verkeer, wat vervolgens juist over die kade gevoerd wordt welke grenst aan de passantenhaven en tevens aansluit op het centrumgebied, wordt door de opstellers van het watergebruiksplan als nadelig zoniet funest gezien.

4.1.2 OVEREENKOMSTEN EN VERSCHILLEN

In de gemeentelijke plannen wordt over de “groene vinger” niet of nauwelijks gesproken en waar aan de orde wordt deze ondergeschikt gemaakt aan andere planonderdelen.

Vanaf de kruising van Wilhelminakanaal en Kanaalarm wordt een aaneengesloten bebouwing met hoogteaccenten voorgestaan. De noordoever wordt geheel versteend. Vanaf de zuidelijke oever zal daardoor een aaneengesloten stenen wand zichtbaar worden. Deze verstening zal ook aan de achterzijde als zodanig worden beleefd door de bewoners van de belendende Oisterwijksebaan.

De door de gemeente voorgestane bebouwing zal in visueel opzicht ernstige schade toebrengen aan het landelijke karakter van Moerenburg omdat men zich in het gemeentelijke plan voorstander toont van een “systematische en evenredige bebouwing” en een “continue inrichtingslijn” in het totale plangebied, inclusief langs de Kanaalarm.

4.2.1 HAVENKWARTIER

De bewoners willen het Havenkwartier verkeersluw maken en dit als een “aangename verblijfsruimte” toevoegen aan de bestaande binnenstad. Daarmee wordt het traditionele centrumgebied van de stad in belangrijke mate uitgebreid. Dit kan mogelijk worden gemaakt door een knip in de Koopvaardijstraat. Alleen bestemmingverkeer zou eventueel toegang moeten kunnen krijgen. Een groot gedeelte van de ontsluiting is mogelijk via de achterliggende buurt (in het bijzonder via de Galjoenstraat). Cafés, restaurants, winkeltjes e.d. kunnen in afwisseling met “grachtenpanden” invulling geven aan een centrumstedelijke verblijfsklimaat rondom de haven. Het herstellen van de tweede havenarm zou extra kunnen bijdragen aan dat beeld. Op de langere termijn kan een markant gebouw aan de kop van de haven, als herkenningspunt, een extra accent geven.

4.2.2 OVEREENKOMSTEN EN VERSCHILLEN

In de gemeentelijke benadering komt er ter hoogte van de Jan van Riezenwijkstraat een brug. Deze heeft een ontsluitingsfunctie voor de toekomstige bewoners van de zuidelijke oever (Fabriekskwartier te realiseren plus minus 2015) en een toegankelijkheidsfunctie voor de Tilburgse binnenstad. Gevreesd moet worden dat de aanleg van een brug en het éénrichtingsverkeer vanaf de brug naar de Koopvaardijstraat het investeringsklimaat ook vanuit de horecasector nadelig zal beïnvloeden.

Voor dit gebiedsdeel denkt de gemeente aan circa 105 woningen. Het BPP is van mening dat via het OPP eenzelfde aantal te bouwen woningen mogelijk zal zijn. In het OPP is sluisverkeer uitgesloten omdat er geen brug wordt voorzien.

4.3.1 PIUSKADE NOORDWEST

Piuskade Noordwest zou volgens de bewoners een locatie kunnen zijn om een (centrum) stedelijke uitstraling te geven. Op deze locatie zouden een groot aantal woningen kunnen worden gebouwd, dit in verband met een goede aansluiting op de achterliggende buurt en de bestaande verkeersinfrastructuur, in het bijzonder de Galjoenstraat. Er ligt in dit deelgebied een goede kans om ook in het hart van de stad meer groen te realiseren. De aanzet tot meer openbaar “groen” door middel van het pocketpark in dit gebied is goed. Dit deelgebied leent zich bij uitstek voor bijzondere architectonische accenten. De oever zou in deze visie vanaf de hoek van de Lancierstraat niet moeten worden verhard maar groen moeten blijven. Juist aan de noordzijde (in de zon) is het voor bewoners en recreanten wenselijk een groene oever, met groen in het water en wandelmogelijkheden te hebben. Omdat dit deelgebied nog midden in de stad ligt is een mengvorm van stedelijk groen en bestaand natuurgroen (langs de oever) mogelijk.

4.3.2 OVEREENKOMSTEN EN VERSCHILLEN

De gemeente voorziet voor dit gebiedsdeel circa 485 woningen. De bewoners denken dat niet wenselijk is.

4.4.1 PIUSKADE NOORDOOST

Piuskade Noordoost ligt buiten de ringbanen en behoort hierdoor niet meer bij het centrum van de stad. Piuskade Noordoost zou volgens de bewoners een aansluitende uitbreiding van de wijk Armhoefse Akkers moeten worden zonder centrumstedelijke bouw (max. 3 lagen). De bewoners van deze wijk wensen meer groen en goede speelgelegenheden voor de kinderen. Beide ontbreken op dit moment binnen de wijk. Het nieuw te ontwikkelen gebied langs het kanaal moet, in het bijzonder voor voetgangers, goed toegankelijk zijn vanuit de wijk. Het woningbouwprogramma zou op de betreffende locatie een beperkt aantal woningen kunnen bevatten bij voorkeur in de categorie urban villa's.

Omdat de gemeente in de betreffende strook grond grondeigenaar is heeft zij de unieke kans de “natuur” via deze (zonnige) noordoever de stad in te brengen. Langs de kanaalarm zou een boeiende fiets - en wandelverbinding naar Moerenburg kunnen worden gerealiseerd. Een loop-fietsbrug kan de verbinding tussen Armhoefse Akker en Jeruzalem tot stand brengen.

In het Ontwikkelingsmodel van de bewoners wordt dit deelgebied qua bebouwing aangesloten op de specifieke architectonische eenheid die het planmatig aangelegde deel van Armhoef ten oosten van de ringbaan Oost bezit, zoals door de gemeente zelf al eerder verwoord in de Inspraaknota (blz. 16) als reactie op de inspraak.

4.4.2 OVEREENKOMSTEN EN VERSCHILLEN

De gemeente voorziet in dit deelgebied een aaneengesloten straatwand langs de Kanaalarm met twee U-vormige blokken hoogbouw aan de beide koppen. Hiermee wordt geweld aangedaan aan het karakter van dit deel van de Armhoefse Akkers. Het aantal woningen dat de gemeente hier zou willen realiseren is 217, dat zijn er meer dan het totaal van de Oisterwijksebaan en de J.P Coenstraat tezamen. De Oisterwijksebaan wordt afgekneld. Voor de verkeersafwikkeling en het beperkte voorzieningenniveau van dit deelgebied worden geen oplossingen aangedragen. Het is zelfs de vraag of verkeersafwikkeling via de onderdoorgang bij de Ringbaan Oost fysiek mogelijk is. Van de daaraan verbonden kosten zijn geen schattingen gemaakt.

In het OPP wil men tussen het kanaal en de achterkant van de Oisterwijksebaan eenzelfde bebouwingsdichtheid en bebouwingsvorm hanteren als de huidige wijk (ééngezinswoningen). Voorts wordt deze strook gezien als belangrijk onderdeel van de Groene Vinger. De bewoners willen enig openbaar groen en speelgelegenheid voor kinderen, op geschikte niet afgelegen locaties en goed toegankelijk.

De groene oever kan een wandelverbinding vormen van de stad naar Moerenburg en vice versa.

Niet onvermeld mag blijven, dat de gemeentelijke gronden in het gebiedsdeel Piushaven Noordoost op de bodemsaneringskaart zijn aangeduid als “zwaar vervuild”.

4.5.1 FABRIEKSKWARTIER

Het Fabriekskwartier is een goede locatie voor grootschalige bouw. Vanwege de situering is dit de geëigende plaats om hoogte accenten te plaatsen. Het Fabriekskwartier heeft geen directe aansluiting met een bestaande buurt. Het verdient sterke voorkeur om eventuele hoogbouw in het midden van het fabriekscomplex te realiseren en niet aanleunend tegen de bestaande bebouwing.

In de visie van de bewoners is het wenselijk een extra “kanaalarm” te realiseren ter plaatse van de Jan van Rijzewijkstraat (in gemeentelijk jargon aangeduid als de “zuidelijke inrikker”). Een van de voordelen van deze optie is dat hiermee een directe verbinding tot stand kan worden gebracht met het Leijpark. Langs dit water kunnen mooie panden worden gebouwd langs een harde kade met extra capaciteit en mogelijkheidsvoor de haven. Hier kunnen niet-gemotoriseerde pleziervaartuigen aanmeren. Onder de kanaalarm kan een parkeergarage worden gerealiseerd. De aanleg van zo'n kanaal is daarnaast een garantie dat de verkeersafwikkeling van het Fabriekskwartier niet via de aansluitende buurten/wijken plaats kan vinden maar bij voorkeur via de Ringbaan Zuid. Het ontbreken van een (verkeers)brug voorkomt extra verkeer vanuit het centrum of van de noordzijde.

Het BPP vraagt zich af of het noodzakelijk is 20% van de geprognosticeerde toename in winkelvolumen tot 2020 hier te realiseren. De bewoners pleiten voor de opwaardering van het Fatimaplein als toekomstig winkelgebied. Het parkeren in dit gebied kan voornamelijk ondergronds (AaBe bijvoorbeeld). Langs de Ringbaan Zuid mag de stedenbouwkundige en architectonische uitwerking veel ambitie en uitstraling hebben.

Langs de oever van de bestaande kanaalarm lijkt het toepasselijk woningbouw te realiseren in de vorm van terraswoningen liggend in openbaar groen. Aan het eind van de nieuw gecreëerde kanaalarm zou een woontoren een hoogteaccent kunnen vormen indien gewenst. In dit gebied zouden de natuurwaarden van de zuidoever in stand moeten worden gehouden of vergroot.

4.5.2 OVEREENKOMSTEN EN VERSCHILLEN

De gemeente acht in het Fabriekskwartier de bouw van circa 1200 woningen mogelijk. In het OPP wordt eenzelfde aantal woningen mogelijk geacht. Het wordt niet uitgesloten dat zelfs een hogere bouwproductie tot de mogelijkheden behoort. Het BPP acht het namelijk mogelijk hier meerdere woontorens te realiseren.

4.6.1 LOURDESPLEIN

Ten aanzien van de locatie Lourdesplein is het Bewonersplatform van mening dat huisvesting voor ouderen nabij het water een goede optie is in een bebouwing met zicht op het water. Hierbij wordt het plein omgetoverd tot een groene openbare ruimte. Voor het gebied zouden de winkelvoorzieningen kunnen worden uitgebreid. Op de plaats van de huidige kerk(toren) is het mogelijk een hoogte accent te realiseren. Ook zou er zorgvuldig naar de eventuele nieuwe bestemming van de huidige Jumbo gekeken moeten worden. Een groepje bewoners is bezig aan een plan om het pand Jumbo een bestemming te geven als droogdok met een educatieve functie en horeca. Een opleidingscentrum voor herstel van (oude) schepen en aanverwante ambachten zou tot de mogelijkheden behoren.

De openbare ruimte (het plein) wordt groen en woningen zijn daarom geschakeerd met zicht op het water. De “doorkijkstructuur” zou moeten worden gehandhaafd.

In het Ontwikkelingsmodel Piushaven Plus kunnen een aanzienlijk aantal woningen op dit gebied worden gebouwd met eventueel een hoogte accent op de plaats van de huidige kerktoren. De openbare ruimte(het plein) wordt groen en woningen zijn daarom geschakeerd met zicht op het water.

4.6.2 OVEREENKOMSTEN EN VERSCHILLEN

In de gemeentelijke plannen wordt uitgegaan van circa 75 woningen. Uitgaande van het extra hoogte accent zouden hier in het bewonersmodel eventueel meer woningen kunnen worden gerealiseerd.

4.7.1 KANAALZICHT (JERUZALEM)

De wijk Jeruzalem telt 550 woningen en is geografisch nauwkeurig omgrensd. Slechts een klein deel van deze wijk valt onder het plangebied. Hoewel er al tientallen jaren pleidooien worden gehouden voor een face lift van deze wijk ontbreekt tot heden een integraal plan van aanpak. De bewoners kiezen voor betaalbare (huur) woningen met

meer openbaar groen en aansluiting (toegang) van de wijk op het water. Zij wensen een doorkijk naar het Wilhelminakanaal.

De Tilburgse woonstichting Tiwos heeft op 2 juni 2003 haar visie op dit gebied naar buiten gebracht. Men heeft grootschalige sloop - en vervangingsplannen. Tot heden heeft geen afstemming plaats gehad tussen de gemeentelijke opvattingen en die van Tiwos

Het BPP vindt dat voor een goede ontwikkeling van Kanaalzicht eerst moet worden bekeken wat de toekomstplannen zijn voor Jeruzalem als geheel. Er zou een interactief proces moeten worden opgestart waarbij de huidige bewoners, Triborgh, Tiwos en de gemeente de belangrijkste stakeholders zijn. De in juni 2003 gehouden wijkenquete bevat veel waardevolle gegevens over de inrichtingswensen van de bewoners. Deze zou een belangrijke leidraad moeten vormen voor de verdere planvorming.

4.7.2 OVEREENKOMSTEN EN VERSCHILLEN

In de gemeentelijke plannen voor dit gebiedsdeel wordt voorzien in 637 woningen op een wijk van 550 woningen. De gemeente is voorstander van stadsblokken met hoogte accenten tot circa 12 lagen (30 m). Aansluiting of afstemming met de bestaande bebouwing vindt niet plaats. De plannen van de bewoners gaan uit naar transparante bouwblokken met terraswoningen. Triborgh heeft uitgewerkte plannen voor nieuwbouw aan de kant van de Ringbaan Oost en aan het Wilhelminakanaal (terraswoningen).

Het BPP kan de gemeentelijke visie van “een heldere stadsrand aan het buitengebied” niet delen. In tegenstelling tot het plan van de ambtelijke projectgroep bepleit het BPP eerst het realiseren van een visie voor de totale wijk Jeruzalem. Waarschijnlijk ligt er nu een in verhouding tot de huidige wijk veel te groot woningbouwprogramma. Kanaalzicht zou meer openbaar groen moeten krijgen en een betere toegang tot het water. Het streven naar een “heldere stadsrand aan het buitengebied” is een theoretische boekenoptie van stedenbouwers die sterk contrasteert met de belevingswereld van de bewoners zelf. Er moet op worden gewezen dat een zware bebouwing aan de Kanaalzijde in visueel opzicht schade doet aan het landelijke karakter van Moerenburg en de Groene Mal.

5 INFRASTRUCTUUR – VERKEER, VERVOER, PARKEREN

Wat betreft de verkeersafwikkeling is het BPP er voorstander van dat elk plandeel via een lussenstructuur zijn eigen verkeersafwikkeling krijgt. Daarbij is geen plaats voor sluipverkeer richting centrum en voor ander doorgaand verkeer. In de betreffende buurten en wijken zouden daartoe passende verkeersmaatregelen moeten worden getroffen. Deze hebben alleen betrekking op autoverkeer. Deze benadering kan ertoe leiden dat het Piushavengebied een bruisend en levendig gebied wordt waar het goed wonen en werken is. De bereikbaarheid van het centrum wordt / blijft bij de voorgestelde benadering groot. In de visie van het BPP is het ook belangrijk het centrum uit te breiden en te laten aansluiten op het Piushavengebied. Het centrum begint dan bij de kop / kom van de haven. Er is dus geen noodzaak door te rijden naar het centrum.

De vraagstukken van parkeren en verkeer worden beschouwd als grote knelpunten c.q. uitdagingen van het plangebied. Naar de mening van het BPP zal het parkeren grotendeels zo niet geheel ondergronds moeten plaats vinden.

Het BPP vindt bereikbaarheid en toegankelijkheid erg belangrijk, maar stelt dat deze moeten worden gezien binnen randvoorwaarden als gezondheid en milieu (geluid, luchtverontreiniging, reductie autokilometers e.d.), veiligheid (toegankelijkheid hulpdiensten, vervoer gevaarlijke stoffen e.d.), natuur en leefbaarheid. Vanuit een visie van eerst lopen of fietsen, dan openbaar vervoer en daarna pas auto willen de bewoners invulling geven aan de plannen. Dit betekent dat een loopafstand de voorkeur heeft en dat op belangrijke punten voorzieningen moeten zijn voor fietsenstalling en openbaar vervoer. Voor gemotoriseerd verkeer zijn de ringbanen en rijkswegen belangrijk. Deze zorgen voor de ontsluiting van de stad. Uitgangspunt is dat het (verblijfs)centrum en de woonwijken zoveel mogelijk (auto)verkeersluw worden gehouden. Met de plaatsing van parkeergarages langs de ringbanen en bij de rijkswegen (in de vorm van transferia) kan hier invulling aan worden gegeven. Snelle (en goedkope) busverbindingen kunnen bezoekers naar de gewenste plaats brengen. Voor de ontsluiting van de woonwijken kan het principe van (deel)gebiedsontsluiting worden gehanteerd. Hierbij wordt bedoeld dat er geen doorgaand verkeer mogelijk is. Alles wat erin gaat moet er via dezelfde weg weer uit. Door de unieke ligging van het plangebied Piushaven zijn er goede mogelijkheden uitwerking te geven aan deze visie.

Rond de haven (het Havenkwartier) wil het BPP een verblijfsgebied realiseren waarin (auto)verkeer alleen op gezette tijden toegang heeft. Parkeergelegenheid is er uitsluitend voor bewoners en bedrijven, op eigen grond (bij voorkeur in ondergrondse parkeergarage(s)). Omdat er vanuit dit gebied aansluiting wordt gezocht met de Heuvel is het wenselijk hier een fietsenstalling te realiseren. In het Havenkwartier kunnen winkeltjes en kroegjes met terrasjes invulling geven aan een gezellige, sfeervolle en bruisende haven. Dit alles zonder de overlast van geluid, luchtverontreiniging en stank van gemotoriseerd verkeer. De Heuvel ligt op slechts een paar minuten loopafstand en zo wordt er een verbinding gecreëerd tussen beide gebieden.

Het Fabriekskwartier biedt unieke mogelijkheden een grote stroom van bezoekers op te vangen. Doordat er binnen het Fabriekskwartier een grootschalig winkel - en woonprogramma wordt gerealiseerd is het noodzakelijk voldoende parkeergelegenheid te realiseren. Dit kan grotendeels ondergronds. Hierbij wordt gedacht aan nieuw te ontwikkelen terreinen van de BBA of onder het AaBe complex. Ook onder de nieuwe waterarm kan een parkeerkelder worden gerealiseerd. Door de ligging, dicht bij de ringbaan en dicht bij het centrum (loopafstand), is het een ideale plaats hier grootschalige parkeervoorzieningen te realiseren. Een halte van openbaar vervoer en een (bewaakte) fietsenstalling kunnen van dit gebied een belangrijke uitvalsbasis maken. De dynamiek van het gebied wordt hiermee bevorderd zonder dat er afbreuk wordt gedaan aan het verblijfsklimaat rond de haven en de rust in de omliggende wijken.

Het BPP beschouwt de constructie van een brug over de Piushaven en de aanleg van een eenrichtingsverkeersweg langs de Koopvaardijstraat als een nekslag voor de verdere ontwikkeling van de haven en voor het tot stand brengen van een aangenaam verblijfsgebied dat aansluit op de binnenstad. De bewoners, bij uitstek kenners van dit gebiedsdeel van Tilburg, vrezen dat investeerders en beleggers (ook in de horeca) het zullen laten afweten. Zij vrezen bovendien dat de in gang gezette ontwikkelingen op de Korte Heuvel een nadelige invloed zullen ondervinden van toenemend autoverkeer.

De ervaring van de laatste tien jaar heeft uitgewezen, dat de aantrekkelijkheid van Tilburg als stadshaven voor een belangrijk deel wordt bepaald door de directe nabijheid van de binnenstad voor bootbezitters. Deze ontwikkeling staat pas in de kinderschoenen. De economische functie van de passantenhaven wordt in het algemeen sterk onderschat. In meerdere schriftelijke reacties van bootbezitters en andere passanten wordt erop gewezen dat een brug en autoweg velen ertoe zou kunnen brengen "Tilburg Stad" links of rechts (respectievelijk varende vanuit richting Oirschot of Dongen) te laten liggen.

De nieuw te creëren kanaalarm kan, wanneer ondiep uitgevoerd, worden onderkelderd met een parkeergarage. Hierdoor kan op een relatief goedkope manier invulling worden gegeven aan de grote behoefte aan parkeergelegenheid. Als voorbeeld hiervan kan worden verwezen naar Den Bosch waar voor de "Armada" een soortgelijke waterpartij met parkeer garage is gerealiseerd (7).

6 MILIEU, NATUUR EN DUURZAAMHEID

Het BPP is van mening, dat milieu, natuur en duurzaamheid nadrukkelijke randvoorwaarden moeten zijn bij de planontwikkeling en daarvan integraal onderdeel zouden moeten uitmaken.

Goed onderbouwd onderzoek moet in beginsel vooraf gaan aan verdere planvorming. In het kader van het Besluit Luchtkwaliteit (gebaseerd op Europese Richtlijnen) moeten gemeenten beleid ontwikkelen en de luchtverontreiniging terugdringen. Tilburg heeft hiervoor in 2002 het projectplan luchtkwaliteitsbeleid opgesteld. Daarnaast wordt er een rapportage luchtkwaliteit opgesteld. In deze rapportage worden de knelpunten aangegeven. In het Piusshavengebied heeft de gemeente voornamelijk problemen met fijn stof (PM10). De plandrempel wordt overschreden. Terugdringen van fijn stof is dus taakstellend.

Autoverkeer in het bijzonder draagt bij aan de overschrijding van de gestelde drempels en daarmee is duidelijk dat verkeersreductie moet worden nagestreefd. Het BPP kan mede daarom geen voorstander zijn van een centrum ontsluiting door het plangebied. Doelstelling dient te zijn dicht bij de Ringbaan Zuid het verkeer op te vangen en parkeergelegenheid beschikbaar te stellen. Bezoekers kunnen dan te voet of via transferia naar het centrum, waarbij het havengebied als verblijfsruimte kan worden ingericht (de Heuvel ligt op loopafstand). Op deze wijze ontstaat ook een aansluiting met de Heuvel, waardoor het centrum wordt uitgebreid. Door het verkeer buiten het centrum op te vangen wordt tevens voorkomen dat wordt rondgereden door het gebied en centrum. Dit bespaart benzine c.q. diesel en voorkomt luchtverontreiniging en geluidsoverlast. Aanvullend hierop kan een aangepast openbaar vervoer zorgdragen voor aansluiting met centrum en bijvoorbeeld station. Ook het beleid tot het terugdringen van de automobiliteit kan hierdoor worden bevorderd.

Een van de doelstellingen van het BPP is de natuur in het plan te integreren. Hiervoor dient een uitgebreid onderzoek plaats te vinden, in principe door middel van een Milieu Effect Rapportage (MER).

In het plangebied zijn diverse unieke planten en diersoorten en deze moeten in het plangebied worden geïntegreerd (Bijlage 4). Door deze integratie wordt ook het leefmilieu voor de mens vergroot. Een goede aansluiting op het buitengebied Moerenburg biedt unieke mogelijkheden om de natuur in de stad te brengen. Het water neemt hierbij een bijzondere plaats in waarbij op de oevers, de overgang tussen water en land, verdere natuurontwikkeling een kans moet krijgen.

De manier van bouwen moet milieuvriendelijk zijn (Bijlage 3). Hiermee wordt o.a. bedoeld dat maximaal gebruik dient te worden gemaakt van de zon als energiebron, bijvoorbeeld door vorm en positionering. Ook moet worden voorkomen dat door hoge bebouwing zon voor anderen wordt weggenomen. Vanuit deze invalshoek vraagt de positionering van de hoogbouw grote zorgvuldigheid en aandacht.

Het toepassen van duurzame materialen zou als randvoorwaarde voor verdere concretisering moeten worden aangehouden. Ook technieken van energiebeheer door middel van warmteopslag onder de grond - 50% energiereductie - moeten daar waar mogelijk worden toegepast. Onder andere het "Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw" kan hierbij als hulpmiddel worden gebruikt.

Het BPP bepleit maximaal ondergronds parkeren mede omdat bovengronds parkeren visueel zeer storend is. Dat wordt ook mogelijk geacht onder de in de plannen opgenomen extra waterarm.

In de besluitvorming van het college van B&W en de het college ondersteunende partijen zijn leefbaarheid, volksgezondheid, veiligheid, natuur en milieu tot heden niet meegewogen.

7 SOCIALE OMGEVING EN LEEFBAARHEID

Op 4 maart 2003 heeft het College van B&W ingestemd met de concept - wijkanalyse Zuid-Oost. Op basis hiervan wordt via nadere communicatie met betrokkenen, waaronder bewoners, een wijkplan opgesteld. Het beoogde "Wijkplan Zuid-Oost" heeft betrekking op de wijken Hoogvenne, Armhoef, Jeruzalem, Fatima en Broekhoven. Het dekt daarmee niet precies de grenzen van het sleutelproject Piushaven.

Het wijkplan moet een visie op de toekomst van Zuid-Oost Tilburg geven alsmede een maatregelenprogramma. Volgens de gemeentelijke planning zou het wijkplan eind 2002 gereed zijn. Het is echter tot heden niet beschikbaar. Sommigen vrezen dat het plan pas ter beschikking komt als er meer duidelijkheid is ontstaan over het Masterplan en de toekomst van de Piushaven.

De concept - wijkanalyse geeft een analyse van het leefklimaat in Zuid-Oost, waarbij aandacht uitgaat naar de thema's sociale omgeving, gebouwde omgeving, openbare ruimte, veiligheid, economie. Bij het thema sociale omgeving gaat het om de aanwezige voorzieningen zoals scholen, gezondheidscentra en wijkcentra.

In de analyse van de gebouwde omgeving wordt ingegaan op de woningvoorraad. Bij openbare ruimte komen zaken aan de orde als parkeren, verkeer, openbaar groen en speelplekken. Het thema veiligheid geeft aan waar overlastsituaties voorkomen en hoe die aangepakt worden. Economie tenslotte geeft inzicht in de bedrijvigheid in de wijk en ontwikkelingen hierbij (b.v. de bedrijven langs de Ringbaan Zuid).

De wijkanalyse en het wijkplan plaatsen de transformatie van het Piushavengebied in een breder kader voor zover ook de omliggende wijken en buurten erbij worden betrokken. De plannen voor omvangrijke nieuwbouw en de herinrichting van vroegere fabriekscomplexen maken het noodzakelijk op korte termijn eveneens en in het bijzonder visies te ontwikkelen op de nieuw te creëren woonmilieu's in termen van koop- en huurwoningen, hoog - en laagbouw, type woningen (o.a. senioren) en beoogde samenstelling van de wijkbevolking (leeftijdsopbouw / senioren / medeburgers met allochtone achtergrond).

8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID EN EXPLOITATIE

Bij “economische uitvoerbaarheid” en “exploitatie” zijn naast financiële gegevens (boekwaardes, grondposities, aankopen, grondverwerving, bodemverontreiniging, beschikbaarheid publieke en private middelen) ook taxaties aan de orde van uit te voeren werken, de bereidheid van investeerders en realisatoren, vereveningen, maatschappelijk draagvlak. Vanwege de aard van de zaak konden voor de economische uitvoerbaarheid van het plan van de gemeente en van de bewoners slechts in zeer beperkte mate gegevens worden verzameld. Een “maatschappelijke kosten - en batenanalyse” zou een belangrijke graadmeter kunnen zijn voor de uitvoerbaarheid van plannen.

De grootgrondposities in het Piushavengebied zijn divers. Veel grond is in handen van de gemeente zelf en van Triborgh. Andere grootgrondbezitters zijn Sociaal Fonds Bouwnijverheid, Bouwfonds, Nagon / van der Weegen, VOF Lourdesplen, van der Weegen, van der Heyden, Rijkswaterstaat. De gemeente onderhandelt met meerdere bedrijven over aankoop en / of verplaatsing. Verschillende gronden in het plangebied zijn ernstig vervuild (5)

Gedurende enige tijd heeft de gedachte geleefd een Publiek – Private - Samenwerkingsconstructies tussen de gemeente Tilburg en Triborg op te stellen. Hiervoor is in april 2002 een intentie overeenkomst getekend. Om niet geheel bekende redenen heeft de gemeente besloten van verdere pogingen tot invulling af te zien. Van de realisatiemogelijkheden van de zes deelgebieden is bekend dat het Fabriekskwartier vanwege ligging en eigendom beschouwd wordt als een lastige locatie waar wellicht pas over 10 of 15 jaar plannen kunnen worden uitgevoerd.

Om zich enig eerste inzicht te kunnen vormen van enige belangrijke kostenposten zijn onder meer kostentaxaties nodig van :

brug Piushaven (6), infrastructuur brug (aan - en afvoerwegen), onderhoud en bediening brug op jaarbasis, aanleg autoweg langs havenkom, overige verkeersaanpassingen, verharding noordoever kanaalarm, aanpassing doorgang Ringbaan Oost, meerdere bodemsaneringen, aanleg zijarm gemeentepan, aanleg zijarm OPP, aanleg parkeergarage Piushaven.

Hoewel betrouwbare taxatiekosten tot heden niet zijn gemaakt is het waarschijnlijk dat het OPP goedkoper zal zijn dan het ambtelijke plan. Immers, er wordt gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur van wegen en straten, er komt geen brug, er komt geen Havendijkroute en een slechts beperkte harde noordkant.

Inmiddels is in gemeentelijke notities gesteld, dat verevening tussen deelplannen van diverse ontwikkelende partijen niet aan de orde is. Per deelplan wordt gestreefd naar een minimaal sluitend plan. Desalniettemin zullen tekorten uiteindelijk onvermijdelijk blijken. Voor de dekking van kosten van zogenaamde meerwijkse voorzieningen dienen afspraken te worden gemaakt. De kosten van voorzieningen zijn niet of nauwelijks afhankelijk van het volume van het plan.

9 PLUSPUNTEN VAN HET “ONTWIKKELINGSMODEL PIUSHAVEN PLUS”

- 9.1 Het model / de schets voldoet in ruime mate aan de door de gemeenteraad gestelde randvoorwaarden
- 9.2 Er bestaat een breed maatschappelijk draagvlak door instemming en medewerking van alle bewonersgroepen en andere relevante groeperingen, waardoor versterking van de lokale democratie en vermindering van risico's voor projectontwikkelaars en andere realisatoren
- 9.3 Integratie van natuur en milieu in een omvangrijk centrum - stedelijk woongebied
- 9.4 Behoud van het specifieke karakter van buurten en wijken
- 9.5 Behoud en verbetering van de potenties van de Piushaven
- 9.6 Behoud van het specifiek “eigene” van Tilburg voor toekomstige generaties
- 9.7 Vermijden van conflicten tussen natuurwaarden en stedelijke herinrichting
- 9.8 Vergroting van de economische uitvoerbaarheid door het vermijden van geldverslindende infrastructurele werken en door maximalisering van het gebruik van de bestaande infrastructuur
- 9.9 Vergroting van het woon - en werkgenot van de bewoners
- 9.10 Vergroting van het centrum en volwaardige invulling aan een aangenaam verblijfsklimaat rond de haven
- 9.11 Verwachte steun van projectontwikkelaars en woningbouwcorporaties

BIJLAGEN

- BIJLAGE 1 Notulen gemeenteraadsvergadering van 18 februari 2002
- BIJLAGE 2 De procesgang t.a.v. het protocol en de communicatie
- BIJLAGE 3 Enige eerste aantekeningen over duurzaamheid en architectuur
- BIJLAGE 4 Burgerinitiatief
- BIJLAGE 5 Inspraakreacties BPP op Masterplan Binnenstad en VVPT.
- BIJLAGE 6 Inventarisatie steunbetuigingen aan het OPP (9)

VOETNOTEN

- 1 Leden: Dick Janssen, Gerard Opstelten, Willem Verschuuren, Aad van Wensen
- 2 Leden: Chris Ketelaars, Corrie Laming
- 3 Dit proces is beschreven in de voorwaarden van de regeling Stad en Milieu waarvoor het Piushavengebied is aangemeld.
- 4 In de haven en kanaalarm komen allerlei voor de stad zeer bijzondere soorten flora en fauna voor. Veel soorten wilgen en riet, kalmoes, hop etc. In de kademuur bijzondere soorten varens en andere bijzondere begroeiing. In het water zoetwaterspons, rivierkreeft, zoetwaterkwalletjes, veel vissen en insecten. Ook de ijsvogel, de kleine karekiet, de aalscholver, de watervleermuis worden aangetroffen. Zie ook Ecologica.
- 5 De in het plangebied voorkomende vervuilde plekken zijn naar categorie van ernst in kaart gebracht en kunnen substantieel van invloed zijn op de economische uitvoerbaarheid van deelplannen.
- 6 Volgens het Masterplan Binnenstad zouden de kosten voor een eventuele realisering van de brug over de Piushaven moeten worden ondergebracht bij de planexploitatie van het Piushavengebied. Daarmee zullen zij noodzakelijkerwijze worden doorberekend in de diverse woningbouw programma's. Een gotspe?
- 7 Het plan Armada in Den Bosch bevat meerdere elementen die als voorbeeld of referentie kunnen dienen
- 8 In de huidige gemeentelijke plannen bestaat het gevaar dat de "Lange Straat" als oost-west verbinding gaat functioneren en veel sluipverkeer te verwerken zal krijgen. Een ononderbroken waterstructuur heft dit gevaar volledig op
- 9 De adhaesie betuigingen zijn verzameld in twee dagen bij gelegenheid van festiviteiten. Overwogen wordt een meer systematische inzameling te houden. De tot heden ontvangen reacties uit de water- en scheepvaartwereld zijn bijgevoegd.

TILBURG

25 september 2003

Bewoners Platform Piushaven
Tijdelijk secretariaat:
Buurthuis Binnenstad
Langestraat 13
5038 BS Tilburg
Tel + 31 13 5423198
E-mail: binnenstad19@zonnet.nl