

BEWONERS PLATFORM PIUSHAVEN (BPP)

Acht jaar bewonersparticipatie in het gebied van de Piushaven in Tilburg tijdens de raadsperiodes 2002-2006 en 2006-2010.

Uitgave bij gelegenheid van het begin van de raadsperiode 2010-2014, waarin opgenomen een wensenlijst voor veranderingen.

Bewoners Platform Piushaven - BPP
Secretariaat: wijkcentrum de Spil
Heikestraat 54
5021 GV Tilburg
t. 00-31-13-5425729
info@piushaven.com
www.piushaven.com

Bewoners Platform Piushaven (BPP)

Inleiding.

Een nieuwe gemeenteraad en een nieuw college van burgemeester en wethouders zijn gekozen en gereed hun werkzaamheden te beginnen voor de periode 2010-2014. Er zijn veel nieuwe raadsleden en wethouders. Het BPP denkt dat het nuttig is “de nieuwelingen” te informeren over de gang van zaken in het gebied van de Piushaven.

Om de nieuwe raadsleden in te werken heeft de gemeente een introductiemorgen over de Piushaven georganiseerd op 21 juni 2010. Het BPP heeft daarin voor 20 minuten een plaats gekregen voor presentaties en nadere kennismaking. Die tijd is natuurlijk te kort voor het geven van een overzicht van de inhoud van de plannen en het uitwisselen van gedachten en ideeën. De meeste leden van college en raad kennen de geschiedenis van de ontwikkelingen en gebeurtenissen rond de Piushaven slechts gedeeltelijk of maakten deze slechts op afstand mee. Toch zullen zij de in komende tijd belangrijke besluiten moeten nemen, waaronder het goedkeuren van deelplannen en het vastleggen van een bestemmingsplan. Enige voorkennis op hoofdlijnen is van groot belang om tot weloverwogen nadere beslissingen te komen. Het BPP heeft er daarom voor gekozen enige teksten uit te schrijven en hoopt hiermee een handreiking te bieden voor de komende raadsperiode.

Tussen de gemeente en het BPP heeft geen vooroverleg of afstemming plaats gevonden over de introductiemorgen. Wij sluiten niet uit, dat onderdelen van de informatiestromen van gemeente en BPP niet eensluidend zijn. Het BPP hoopt echter, dat er gelegenheden worden geschapen om mogelijke verschillen bespreekbaar te maken.

Het BPP wil van deze gelegenheid gebruik maken om een ombuiging te bewerkstelligen van de lastige periode van de acht jaar die achter ons liggen naar een meer hanteerbare situatie. Wij ervaren de huidige situatie op het gebied van de uitwisseling van informatie, voorlichting, beleids - en besluitvorming als warrig en amorf. Wij zijn grote voorstanders van verbeteringen van de verhoudingen van het BPP met de politiek, van verbeteringen van de procedures, van verbeteringen van de inhoud van de plannen. Met instemming hebben wij intussen kennis genomen van de zienswijzen van de gemeentelijke commissie modern bestuur om de teugels voor controle door de raad aan te trekken. Om aan een en ander meer concreet en praktisch inhoud te geven heeft het BPP ook een overzicht van wensen opgemaakt voor de komende periode. Dat wensenlijstje legt het BPP graag neer bij het college, de raad en de diverse politieke partijen. Zij in het bijzonder zullen immers de komende jaren de verdere gang van zaken in het gebied bepalen en beïnvloeden.

In dit overzicht van gebeurtenissen en ervaringen wordt in paragraaf 1 iets verteld over de ontstaansgeschiedenis van het BPP. In de uitgebreidere paragraaf 2 wordt aandacht besteed aan de inhoud van de verschillende visies, plannen en ontwikkelingen. In de daarop volgende paragrafen wordt ingegaan op de wijze waarop aan de burgerparticipatie vorm en inhoud is gegeven en worden concrete suggesties voor verbetering gegeven. Een tweetal recente artikelen is aan deze uitgave toegevoegd omdat zij een goed inzicht bieden in de betekenis die bewonersparticipatie kan hebben.

Tilburg, 21 juni 2010

Jan P van Bergen, voorzitter

1 Het Bewoners Platform Piushaven (BPP).

Het BPP is ontstaan rond de gemeenteraadsverkiezingen van 2002 als reactie op de ingrijpende en ambitieuze plannen van de gemeente voor het Piushavengebied. Die plannen behelsden een transformatie van het gebied rond de Piushaven tot een zogenoemd “centrum stedelijk leefmilieu” met meer dan 3000 woningen, grootse hoogbouw, overal “eenzelfde Piushaven uitstraling”. Als reactie op deze plannen besloten de groeperingen in dit heterogene gebied een samenwerkingsorgaan in het leven te roepen om een gesprekspartner te worden van de gemeente en tegenwicht te organiseren tegen de ambitieuze plannen van gemeente en projectontwikkelaars. In het BPP verzamelden zich onder andere de bewonersgroepen van de Armhoefse Akkers, Fatima, De Hogendries, Hoogvenne, Jeruzalem, de stichting Koningshaven, de Stichting Thuishaven Tilburg en anderen.

Het BPP komt sindsdien zo’n zes keer per jaar bij elkaar, afhankelijk van de actualiteit in het gebied en de gang van zaken in de regiegroep Piushaven. Wij maken ons daarbij vooral sterk voor een inbreng van de inwoners uit het gebied. Wij doen dat niet alleen omdat wij vinden dat we recht hebben op een stem in de inrichting van onze eigen leef- woon- en werkomgeving. Wij zijn er ook van overtuigd dat bewoners als geen ander het gebied kennen en met hun kennis en ervaring plannen goed kunnen beoordelen en dikwijls kunnen verbeteren. Bij dat alles achten wij vooral een goede communicatie met de gemeente van het grootste belang. Het gaat dan om contacten met college en raad, met politici en ambtenaren.

Met instemming heeft het BPP gelezen dat in de programma’s van alle politieke partijen en in het coalitieakkoord 2010-2014 hoog wordt opgegeven van de noodzaak van transparantie van bestuur, van betrokkenheid van burgers, en van eigentijdse serviceverlening aan inwoners. Zulke passages stonden echter ook in de programma’s en beleidsplannen van de twee vorige raadsperiodes. Van die opvattingen is in de praktijk weinig terecht gekomen. Op het gebied van communicatie, burgerparticipatie en serieus worden genomen zijn de ervaringen teleurstellend geweest, daar willen we geen doekjes om winden.

2 De inhoud van de plannen.

In de eerste plannen van de gemeente - daarin gesteund door enige grotere projectontwikkelaars - zou de transformatie van het Piushavengebied in grote lijnen moeten neerkomen op het doortrekken van de stedelijke bebouwing vanuit de binnenstad naar het Wilhelminakanaal en Moerenburg. Daarbij werd gedacht aan het bouwen van 3.000 woningen, gesitueerd zowel op de noord als op de zuidoever. Het zou vooral om hoogbouw moeten gaan en het scheppen van een “centrum stedelijke woonmilieu”. Het gebied rond de Piushaven zou “één Piushavenuitstraling” moeten krijgen.

Rond 2002 werd in politieke kringen ook de vraag aan de orde gesteld of de Heuvel weer opengesteld moest worden voor autoverkeer. Achter gesloten deuren werd een masterplan met cityring ontwikkeld, gekoppeld aan een omvangrijk verkeers- en vervoersplan. De gemeenteraad keurde dat plan goed, ondanks breed politiek en maatschappelijk verzet. In de gedachten van de plannenmakers zou een “zuidelijke inprikker” vanuit de Ringbaan Zuid, een nieuwe weg langs de Jan van Rijzewijkstraat, een brug en de Koopvaardijstraat, de toegangsmogelijkheden van auto’s tot de binnenstad moeten vergroten. Tezelfdertijd werd ook vastgehouden aan de gedachte dat de kop van het havengebied zich zou moeten ontwikkelen tot een aangename, bruisende en recreatieve zone “waar het goed toeven zou

zijn”. Men toonde zich voorstander van verdere recreatieve ontwikkelingen op en langs het water.

De opvattingen van de bewoners gingen een andere kant op. Naast een veelheid van kritieken op de gemeentelijke plannen voor de cityring en het verkeers- en vervoersplan, bepleitten bewoners en BPP een gebiedsontwikkeling rond de Piushaven waarin de “blauw-groene-wig” - symbool voor water en natuur van Moerenburg en het Wilhelminakanaal - als onderligger voor het totale plangebied zou functioneren. Vanuit het Wilhelminakanaal zou de stedelijke ontwikkeling geleidelijk meer zichtbaar moeten worden naarmate men de binnenstad naderde.

In aansluiting op de kritieken op het masterplan en verkeers- en vervoersplan, en als reactie op de gemeentelijke visie op de Piushaven, besloten de bewoners een alternatief ontwikkelingsmodel op te stellen. In het breed gedragen “Ontwikkelingsmodel Piushaven Plus” werd gesteld, dat bewoners van het plangebied ervan overtuigd zijn dat het gebied ontelbaar veel mogelijkheden in zich draagt om uit te groeien tot een aangenaam verblijfsgebied voor Tilburgers en niet-Tilburgers. Het ligt op directe loopafstand van het stadscentrum en van het landelijke Moerenburg en biedt rond en langs het water veel mogelijkheden voor verpozing en recreatie. De grotere fabrieksterreinen in het gebied bieden unieke kansen voor de ontwikkeling van nieuwe woon-en werkgebieden, waarbij een hogere bebouwing tot de concrete mogelijkheden behoort.

Buiten de grotere fabrieksterreinen doen zich daarnaast mogelijkheden voor om de aanpalende bestaande wijken en buurten nieuwe impulsen te geven door te bouwen in de stijl en op de schaal van de betreffende buurt. De bewoners zijn er voorstander van het watergebied in te richten op een wijze die in grote lijnen overeen zou komen met het bestaande “watergebruikersplan”, echter zonder de realisering van een nieuwe brug en met behoud van groene oevers. Wat betreft de beoogde nieuwbouw wezen zij hoogbouw niet als principe af. Grotere nieuwe bevolkingsconcentraties brengen echter belangrijke gevolgen met zich mee op het gebied van voorzieningen, parkeren en verkeer. Onder verwijzing naar de raadsbesluiten van 18 februari 2002 over het tegengaan van sluipverkeer en het vergroten van verkeers- en parkeerdruk binnen de bestaande woonbuurten, stelden de bewoners, dat de nieuwbouw bij voorkeur zou moeten plaats vinden op de grotere vroegere fabriekscomplexen. Hierdoor zou het mogelijk worden de bestaande infrastructuur van de buurten en wijken in stand te houden en de verkeer- en vervoersproblematiek op te lossen door een situering nabij het stelsel van de grote wegen als de Ringbaan-Zuid. De bewonersgroepen waren van mening, dat de bestaande buurten en wijken zich niet lenen voor hogere bebouwing. Zij vinden het daarnaast uit den boze om vanwege de mode en om 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 die buurt of wijk hoort.

Bewoners signaleerden een interne tegenstrijdigheid in de plannen van de gemeente. Enerzijds wil men het Piushavengebied maximaal laten aansluiten op de binnenstad. Anderzijds is men ook voorstander van de constructie van een brug en autoverkeersweg langs de kop van de haven naar het centrum. In de zienswijzen van bewoners zouden deze echter een belemmering vormen voor de beoogde goede aansluiting op de binnenstad.

In het raadsbesluit van 18 februari 2002 werden de randvoorwaarden voor de nadere inrichting van het Piushavengebied vastgesteld. De centrale elementen van dat besluit waren:

- er komen tussen de 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,
- nader 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 (een participatie-protocol)

Het “Ontwikkelingsmodel Piushaven Plus” ging ten onder in de talloze discussies over het masterplan, de cityring en het verkeers - en vervoersplan. Ook een door het BPP ingediend “burgerinitiatief” werd van de hand gewezen. In een vergelijkend onderzoek van de Technische Universiteit van Delft (1) over de plannen van de gemeente en van de bewoners werd echter over meerdere elementen van het bewonersplan positief geadviseerd. Zo zouden de oevers maximaal groen moeten blijven en zou aan de bewoners als “duurzame stakeholders” een structurele plek in de besluitvorming moeten worden gegeven in de vorm van een apart protocol.

Wat betreft de verschillende deelgebieden zou in de benadering van de bewoners het Havenkwartier verkeersluw blijven en als verblijfsruimte worden ingericht. Een knip in de Koopvaardijstraat zou dat mogelijk maken. Alleen bestemmingverkeer zou eventueel toegang moeten kunnen krijgen. Een groot gedeelte van de ontsluiting werd mogelijk geacht via de achterliggende buurt, in het bijzonder via de Galjoenstraat. Café’s, restaurants, winkeltjes e.d. zouden in afwisseling met “grachtenpanden” invulling kunnen geven aan een centrumstedelijke verblijfsklimaat rond de haven. Een markant gebouw aan de kop van de haven, als herkenningspunt, zou een extra accent kunnen geven.

De Piuskade noord-west zou volgens de bewoners een locatie kunnen zijn om een (centrum)stedelijke uitstraling te geven. Op deze locatie zouden circa 300 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 gedachte aan meer openbaar “groen” door middel van het pocketpark in dit gebied werd gesteund. Dit deelgebied zou zich bijzonder lenen 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 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 bestand natuurgroen (langs de oever) mogelijk.

De Piuskade Noordoost ligt buiten de ringbanen en behoort hierdoor niet meer bij het centrum van de stad. Daar zou volgens de bewoners een aansluitende uitbreiding van de wijk Armhoef moeten komen zonder centrumstedelijke bouw. De bewoners van deze wijk wensen meer groen en goede speelgelegenheden voor de kinderen omdat beide op dit moment ontbreken binnen de wijk. Het nieuw te ontwikkelen gebied langs het kanaal zou, in het bijzonder voor voetgangers, goed toegankelijk moeten worden vanuit de wijk. Het woningbouwprogramma zou op de betreffende locatie circa 50-100 woningen kunnen bevatten. Gesteld werd, dat de gemeente in de betreffende strook grond grondeigenaar is en daarmee de unieke kans heeft om “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. Inmiddels heeft de gemeente de gronden van De Werf verkocht aan een projectontwikkelaar

en zijn de bouwplannen in het stadium van uitvoering. Geen van de vele ingediende inspraak reacties, zienswijzen en bezwaarschriften is gehonoreerd.

Het Fabriekskwartier was in de bewonersbenadering een goede locatie voor grootschalige bouw. Vanwege de situering is dit de geëigende plaats om hoogte accenten te plaatsen omdat het Fabriekskwartier geen directe aansluiting heeft met een bestaande buurt. Inmiddels hebben de plannen in dit gebied zich gewijzigd. Er is voorzien in een grootschalig winkelcomplex en slechts enkele woningen. Het annuleren van de bouw van een brug zou extra verkeer vanuit en naar het centrum of van de noordzijde voorkomen. Het parkeren in dit gebied kan voornamelijk ondergronds. Langs de Ringbaan Zuid zou de stedenbouwkundige en architectonische uitwerking veel ambitie en uitstraling mogen hebben.

Op het Lourdeplein stagneren anno 2010 de ontwikkelingen vanwege de brand die daar plaats heeft gehad en veranderingen van grondeigendom.

De wijk Jeruzalem telt 550 woningen en is geografisch nauwkeurig omgrensd. Slechts een klein deel van deze wijk valt onder het oorspronkelijke plangebied. Hoewel er al tientallen jaren pleidooien worden gehouden voor een face lift van deze wijk ontbreekt tot heden een integraal plan van aanpak. Het BPP vindt dat voor een goede ontwikkeling van Kanaalzicht eerst moet worden bekeken wat de toekomstplannen zijn voor de Jeruzalem als geheel.

De bewoners opteren voor betaalbare (huur) woningen met meer openbaar groen en aansluiting (toegang) van de wijk op het water. De wijkbewoners zijn voor een de integratie van de bebouwing met het water en het groen. De Tilburgse woonstichting TIWOS heeft grootschalige sloop – en vervangingsplannen, maar is doende met verschillende heroverwegingen. In de opvattingen van het BPP dient in de wijk Jeruzalem een interactief proces te worden opgestart waarbij de huidige bewoners, Triborgh, Tiwos en de gemeente de belangrijkste stakeholders zijn. Er lijken meerdere mogelijkheden te zijn voor woningbouw aan de randen van deze wijk.

In 2005 is tussen de gemeente en de projectontwikkelaars een raamovereenkomst gesloten (2). Deze regelt de verdeling van de woningen in de deelgebieden en de financiële bijdragen van projectontwikkelaars en gemeente ten aanzien van de vormgeving van de publieke ruimte en gebiedspromotie. Ondanks deelname aan de regiegroep is het BPP bij deze raamovereenkomst niet betrokken. Aan de raamovereenkomst wordt thans met regelmaat gesleuteld.

Het eerdere gemeentelijke “regiedocument”, lange tijd gehanteerd als richting bepalend, is enige jaren geleden ingetrokken om redenen van gebrek aan flexibiliteit. Een jaarlijks bij te stellen stedelijke ruimtelijke visie is daarvoor in de plaats gekomen. Bij het tot stand komen daarvan speelt het BPP geen rol. Van de eerder door het BPP bepleite “sociale paragraaf” voor het plangebied wordt niets meer vernomen. Hetzelfde geldt voor het voorzieningenniveau.

In het algemeen leiden de verkeersafwikkeling in het gebied, het parkeervraagstuk en de daarmee samenhangende luchtverontreiniging in veel gevallen voor onrust. In samenhang met de inhoud van de plannen van gemeente en projectontwikkelaars heeft deze situatie geleid tot een veelheid van inspraakreacties, zienswijzen en bezwaarschriften (3). Naast individuele burgers hebben de planteam van de deelgebieden, de BPP-leden van de regiegroep en het BPP hierin een rol gespeeld. Het “centrum stedelijk gebied”, uitgedrukt in aantallen woningen en hoogbouw, lijkt anno 2010 meer buiten dan binnen de ringbanen te worden gerealiseerd.

3 De besluitvormingsstructuur, inspraak en burgerparticipatie.

Er is vanaf 2003 veel discussie geweest over de vraag of bewoners een plaats konden krijgen in de regiegroep Piushaven en op welke wijze zij konden worden betrokken bij het beleid en de besluitvorming. Uiteindelijk werden voor het BPP twee plaatsen ingeruimd in de regiegroep, afgedwongen door de gemeenteraad.

Met het functioneren van de regiegroep heeft het BPP van meet af aan moeite gehad. De BPP vertegenwoordigers kregen steeds meer de indruk dat zij voornamelijk werden gebruikt als legitimering van gemeente en projectontwikkelaars voor “goede samenwerking met de burgers”. Achter voor het BPP gesloten deuren werden echter de werkelijke beslissingen en besluiten genomen. Het BPP heeft ondanks een constructieve inbreng in de regiegroep nooit het gevoel gehad dat er serieus werd geluisterd, laat staan gediscussieerd over de inbreng van de bewoners. Na ampele interne discussies hebben de BPP - vertegenwoordigers in 2009 besloten zich terug te trekken uit de regiegroep. Het afvaardigen van een “waarnemer” zou het mogelijk moeten maken nog enigszins op de hoogte te blijven van het besprokene. Op dit voor het BPP moeilijke en lastige besluit tot vertrek hebben de regiegroep zelf en de politiek niet gereageerd. Ook over het afhaken van plangroepen van burgers op deelplanniveau is in de regiegroep en in de politiek nooit gesproken. Van de toegezegde periodieke rapportages van de regiegroep en de volgcommissie Piushaven aan de commissie fysiek en raad is de laatste jaren niets meer vernomen. De BPP-klachten bij de Nationale Ombudsman over de zwijgende houding van de politiek zijn nooit verder gekomen. De Ombudsman treedt namelijk pas op nadat de klachtenprocedure in de eigen gemeente is doorlopen. De gemeente Tilburg heeft tot heden de ingediende klachten niet in behandeling willen nemen. Ook dient opgemerkt, dat de verschillende deelplannen noch in de gemeenteraad, noch in de cie fysiek aan de orde zijn gesteld. Dat geldt ook het plan De Werf dat in de laagbouwbuurt Armhoefse Akkers ligt en waar veel discussie was en is over de in het plan gesignaleerde knelpunten.

De onlustgevoelens van het BPP beperken zich niet tot het functioneren van de regiegroep en het ontbreken van communicatie met de politiek. Zij hebben ook te maken met de inhoud van deelplannen, het ontbreken van een actief gemeentelijke voorlichtingsbeleid en het niet nakomen van afspraken en negeren van termijnen. Naast dit alles doet het pijn te moeten vaststellen, dat aan het zogenaamde kwaliteitsteam een nagenoeg absolute vrijheid wordt gegeven. Dit k-team werkt achter gesloten deuren en contacten met de regiegroep verlopen langs onnaspeurlijke lijnen. Het k-team lijkt alle meer publieke contacten te mijden. Het met enige regelmaat gedane verzoek van het BPP om ook bewoners een plek te geven in het k-team is tot heden afgewezen.

Over het meest recente knelpunt heeft het BPP college en raad enige weken geleden gerapporteerd (4). Dat ging over een bouwplan in de Galjoenstraat, waar 24 i.p.v. 12 woningen gaan komen en waar geen enkel overleg met buurtbewoners en/of BPP aan vooraf is gegaan. Dat plan blijkt door het kwaliteitsteam en door de welstandscommissie al te zijn goed gekeurd. Dat een aanpak zoals in de Galjoenstraat kan plaats vinden in de zesde stad van het land anno 2010 gaat het begrip van het BPP te boven.

4 Lijst van wensen voor de periode 2010-2014.

De wereld rondom ons is de laatste tien jaar sterk veranderd, ook in Tilburg en ook in het Piushavengebied. Vanaf 2002 zijn veel nieuwe ervaringen opgedaan en is op alle fronten sprake van voortschrijdend inzicht. Een bestemmingsplan Piushaven is echter nog steeds niet voorhanden. Momenteel beleven we een ernstige economische crisis en Tilburg staat voor diep insnijdende bezuinigingsoperaties. Het BPP denkt dat het de hoogste tijd is de plannen en procedures voor de Piushaven opnieuw tegen het licht te houden. Wij zijn nog steeds van mening dat het Piushavengebied unieke kansen biedt voor Tilburg op het gebied van wonen, leven, werken en recreëren. Het gebied heeft een fantastische potentie. Wij zijn ervan overtuigd, dat goede onderlinge communicatie en samenwerking tussen de verschillende betrokken partijen in het gebied meerwaarde geeft aan kwaliteit, en frustraties en teleurstelling kan voorkomen. Alleen duidelijke onderlinge afbakeningen van verantwoordelijkheden en bevoegdheden en het gewetensvol nakomen van afspraken kunnen leiden tot goede resultaten. Als BPP willen we daaraan van harte meewerken. Om een en ander concreet en praktisch te maken hebben we een lijst van mogelijke verbeterpunten samengesteld. Deze ziet er als volgt uit.

- Met stip op nummer één staat het opstarten van communicatie met het college, de raad, de lokale politieke partijen. Wij denken daarbij onder meer aan periodieke rapportages, werkbezoeken, inspreekmogelijkheden, gestructureerd en periodiek wederzijds informatief overleg tussen het projectbureau Piushaven en het BPP, agendering van deelplannen in de raadscommissie fysiek en raad, uitnodigingen voor inspraak van de betrokken bewonersgroep en/of het BPP.
- Herinrichting van de organisatiestructuur voor het Piushavengebied is dringend gewenst. De huidige regiegroep zou kunnen worden omgezet tot een groep waarin vertegenwoordigers van de gemeente, projectontwikkelaars, onderwijsinstellingen (UVT, Avans, Fontys, ROC) en BPP elkaar periodiek treffen. Zij zullen de gang van zaken in het gebied voortdurend monitoren en daarover via notulering verslag uitbrengen. Finale besluitvorming over het gebied en zijn deelplannen zal plaats vinden door raad en college na peiling van de meningen in de regiegroep. De regiegroep zal op korte termijn ook inhoudelijk de momentele situatie doorlichten in het licht van de huidige economische crisis, de op handen zijnde bezuinigingen, voortschrijdend inzicht, en inmiddels opgedane ervaringen. Hoewel de praktijk heeft geleerd dat het door de sterk versnipperde eigendomsposities van projectontwikkelaars niet mogelijk is tot een allesomvattende benadering van het gebied rond de Piushaven te komen, zal getracht worden een bonte verzameling van postzegelplannen te voorkomen. De verantwoordelijkheden en bevoegdheden van ambtenaren, politici, consultants, projectontwikkelaars, bewonersgroepen en college zullen door de raad worden bepaald. Het BPP geeft in overweging de gemeentelijke volggroep Piushaven op te heffen. Deze uit twee personen bestaande groep blokkeert rechtstreekse contacten met de raad en raadscommissie fysiek inzake het proces in de Piushaven. De volggroep heeft in de jaren van zijn bestaan geen relevante bijdragen geleverd. Wat betreft het kwaliteitsteam is het BPP van mening, dat deze dient te worden uitgebreid met een vertegenwoordiging van het BPP. Het k-team zou voor de dagelijkse gang van zaken een verbindingsfunctie kunnen vervullen tussen de regiegroep, het Piushavenbureau en het college.

- De tussen de gemeente en de projectontwikkelaars gesloten raamovereenkomst over de aantallen te bouwen woningen en de gebiedsverdeling wordt heroverwogen en/of geactualiseerd. Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar het progressief geleiden van groen en water van oost naar west (het vorm geven aan de “blauw-groene wig”) en naar evenwichtigheid in bouwvolumes tussen de noord en de zuidoever van het Piushavenkanaal. De bouw van appartementen zal worden beperkt ten gunste van grondgebonden woningen. Serieuze aandacht zal uitgaan naar duurzaamheid en milieu in de meest brede zin van het woord (5).
- Er zal scherp worden toegezien op een correcte en tijdige beantwoording door raad en college van brieven en e-mails van bewoners en groeperingen. Het klachtenreglement zal strikt worden nageleefd (6) .
- Het BPP wil graag worden betrokken bij nadere discussies over de in het coalitieakkoord genoemde verdunning en aansluiting bij de binnenstad. Daarbij zal de bescherming van Moerenburg tegen onder meer visuele aantasting door hoogbouw, mede worden gezien.
- De bewoners van deelgebieden in het Piushavengebied zullen vroegtijdig en van meet af aan worden betrokken bij deelplannen en projecten.
- Bijzondere aandacht zal uitgaan naar de verkeers- en vervoersproblematiek in het Piushavengebied, mede vanwege toenemende luchtverontreiniging. Hierbij is inbegrepen een heroverweging van de argumenten aangaande een brug over de Piushaven (7).
- De gemeente zal het opstarten van een bewonersgroep Hoogvenestraat faciliteren.
- Een integrale benadering zal worden nagestreefd van de renovatie en nieuwbouwproblematiek van Jeruzalem en toekomstige besluitvorming over het droge en het natte gedeelte van het plangebied (8).

5 Voetnoten en verduidelijkingen.

- (1) In het onderzoek van de TU van Delft werd “om verkoop-technische redenen” steun uitgesproken voor grootschalige hoogbouw aan het water. De uitkomst van deze vergelijkende studie komt anno 2010 in een opvallend licht te staan vanwege de later opgetreden economische recessie en de Tilburgse huizenmarkt met zijn surplus aan appartementen.
- (2) Volgens de raamovereenkomst betaalt elke projectontwikkelaar € 7500,= per 100m² woningoppervlakte om de plannen voor de woonomgeving, haven en extra wegen mogelijk te maken. De projectontwikkelaars en de gemeente betalen € 250,= per woning voor “gebiedspromotie”. 15% van alle woningen worden sociale huurwoningen en 5% van alle woningen worden sociale koopwoningen. In het totaal heeft de gemeente 20 miljoen beschikbaar voor het totale Piushavenplan. De projectontwikkelaars zullen het regiedocument gebruiken voor de verdere plannen die ze gaan maken. Voor nader aangegeven locaties zijn de aantallen woningen genoemd. Gesteld wordt, dat de 15% sociale huurwoningen na 15 jaar mogen worden verkocht. De toegestane huurprijzen worden aangegeven.

Het openbaar gebied bij elk deelplan zal door de projectontwikkelaar worden betaald en aangelegd. Daarvoor wordt nog een apart Regiedocument Openbare Ruimte gemaakt door de gemeente. De gemeente wordt daarna verantwoordelijk voor dat openbare gebied. Als een deelplan gereed is gekomen zal de gemeente de herinrichting van het aangrenzende openbare gebied aanleggen.

Als een projectontwikkelaar zich niet aan de fasering van de plannen houdt, eindigt de raamovereenkomst met die projectontwikkelaar. Alleen de gemeente mag akkoord gaan met eventuele verlenging van de fasering. Ook als de gemeente het bestemmingsplan niet op tijd klaar heeft of dat een bouwvergunning niet door een bestuursrechter wordt verleend mag de projectontwikkelaar zich terugtrekken uit de raamovereenkomst. Schade of kosten hoeven dan niet betaald te worden.

- (3) De inspraakreacties, zienswijzen en het bezwaarschrift van de Havenmeester betroffen de hoogbouw in een laagbouwwijk, de hoekoplossing Lancierstraat-Havendijk, het aantal woningen, het oprekken van de toren van 30 naar 60 meter, de veiligheid en verkeers en parkeerproblematiek, milieuaspecten.

De inspraakreacties, zienswijzen en het bezwaarschrift van De Werf gingen over het verdwijnen van speelplaats De Holle Boom, de verkeersontsluiting met name aan de westzijde van het plan, het dertien hoog tellende appartementencomplex op de hoek van het Piushavenkanaal en het Wilhelminakanaal.

De inspraakreacties, zienswijzen en het bezwaarschrift tegen de brug hadden ontwikkelingsmogelijkheden t.o.v. de binnenstad en waterrecreatie, het verlies van aansluitingsmogelijkheden op de binnenstad, het milieu (luchtverontreiniging, flora en fauna).

- (4) Zie brief BPP aan college en raad van 20 mei 2010.

- (5) In de loop van de jaren heeft op meerdere plaatsen in het gebied verwijdering van vervuilde gronden plaats gehad. Daarover is nooit publiekelijk gerapporteerd en verantwoording afgelegd. De luchtvervuiling in het gebied neemt toe mede vanwege de nabije ligging van de Ringbanen. Meerdere ecologische onderzoeken en verkenningen hebben plaats gevonden. In het gebied van de Werf heeft onderzoek uitgewezen dat er zich unieke species van flora en fauna aan de oevers bevonden en dat deze bescherming verdienen volgens de Europese flora en fauna regelgeving. Bulldozers en graafmachines hebben in 2009 en 2010 alle groen en biotopen in dat deelgebied vernietigd. Onderzoek langs het Piushavenkanaal heeft ook aangetoond dat aldaar levende beschermde vleermuizen geen licht verdragen als zij zich 's nachts voeden in hun foerageergebieden. In de discussies over de aanbesteding van een brug zijn de elementen flora en fauna niet aan de orde geweest.

- (6) Lopende klachten zouden alsnog in behandeling moeten worden genomen. Over de bouwplannen voor de Werf heeft op 22 februari 2010 een hoorzitting plaats gevonden, maar daarna heeft het BPP niets meer vernomen. Met de bouw is gestart.

- (7) De argumenten voor en tegen de aanleg van een brug zijn in de loop van de jaren steeds veranderd, evenals de bouwplannen voor de noord en de zuidoever. De aantallen te realiseren woningen anno 2010 zijn geheel anders dan anno 2004. Daarmee verandert uiteraard de betekenis van een mogelijke brug. Op de zuidoever komen immers aanzienlijk minder woningen dan eerder voorzien. Een toegangsweg vanuit de Ringbaan Zuid via de brug naar het centrum is niet meer aan de orde. Het smalle wateroppervlak van haven en kanaal zou door de aanleg van een brug worden gefragmenteerd. Het handhaven van zichtlijnen blijft echter van belang voor een aantrekkelijk totaal panorama. Duidelijk is, dat het simultaan openen van de lage brug over het kanaal en een nieuwe brug tot onmogelijke situaties zou leiden zowel voor weg als voor waterverkeer. De voorziene brug zou bovendien fysieke aansluiting bij

de binnenstad bemoeilijken. Last but not least moet in herinnering worden gebracht, dat het overgrote deel van de bewoners ernstige problemen voorziet, gezien ook de 2.000 aangeboden handtekeningen.

- (8) Ontwikkelingen in en “op het water” en “op het land” worden tot heden gescheiden benaderd bij beleidsvoorbereidingen, besluiten en uitvoering. Deze scheiding belemmert een integrale ontwikkeling van het gebied. Het verdient voorkeur de relatie tussen beiden in het oog te houden.