

1922-33

Bestemmingsplan Spoorzone

CODE: 2007-00

voorontwerp: 18 september 2007

ontwerp:

vaststelling:

goedkeuring:

in werking:

onherroepelijk:

Bestemmingsplan Spoorzone

Toelichting en bijlagen.

CODE: 2007-008

voorontwerp: 18 september 2007

ontwerp:

vaststelling:

goedkeuring:

in werking:

onherroepelijk:

Bestemmingsplan Spoorzone	1
Toelichting en bijlagen	1
1. Inleiding.	4
1.1 Aanleiding tot planontwikkeling.	4
2. Beschrijving gebied.....	4
2.1 Ligging plangebied.....	4
2.2 Positionering van de Spoorzone in een groter verband.....	5
2.3 Huidige situatie.	5
2.3.1 Functies.	5
2.3.2 Verkeer.	5
2.4 Historie.....	7
2.5 Juridisch-planologische situatie.....	7
3. Beleidskader ontwikkeling Spoorzone.	9
3.1 Algemeen.....	9
3.2 Structuurplan Spoorzone.	9
3.3 Cultuur.	11
3.4 Algemeen Beleidsplan College (ABC) 2006-2010.....	11
3.5 Hoogbouwzone.	12
4. Het plan.....	13
4.1 Ambitie.....	13
4.2 Het programma.....	15
4.2.1 De Spoorzone, onderscheid in deelgebieden.	15
4.2.2 Invulling per programmathema.....	16
4.3 Het stedenbouwkundig ontwerp.....	19
4.3.1 De stedenbouwkundige structuur.....	19
4.3.2 Deelgebieden met een eigen identiteit.....	20
4.3.3. Bouwhoogte.	22
4.3.4 Openbare ruimte.....	23
4.3.5 Bereikbaarheid	25
4.4 Juridische opzet.....	27
4.4.1 De gehanteerde planvorm.	27
4.4.2 Inleidende bepalingen.....	27
4.4.3 De bestemmingen.....	27
4.4.4 Algemene bepalingen	29
4.4.5 Overgangs- en slotbepalingen	29
4.5 Overige sturingsinstrumenten.....	30
5. Cultuurhistorische paragraaf.	31
5.1. Algemeen.....	31
5.2 Cultuurhistorisch waardevolle objecten.....	31
5.3 Archeologie.....	33
6 Milieuparagraaf.....	35
6.1 Milieueffectrapport - algemeen.....	35
6.2 Inhoud milieueffectrapport - planMER.....	36
6.2.1 Varianten.	36
6.2.2 Milieueffecten.....	36
6.2.3 Conclusie planMer.....	37
6.3 Bedrijvigheid (inrichtingen Wet Milieubeheer).....	37
6.4 Duurzaam bouwen	38
6.5 Energie.....	38
6.6 Geluid.....	40
6.7 Luchtkwaliteit.....	41
6.8 Bodem.....	42
6.8.1 Locaties.....	42
6.8.2 Financiële paragraaf.....	44
6.9 Externe veiligheid.....	45
6.9.1 Inleiding.....	45
6.9.2 Risico's in en rond de spoorzone.....	46

6.9.3 Risicosituatie spoorzone Tilburg.....	46
6.10 Water.....	54
6.11 Ecologie, flora en fauna.....	54
7. Waterparagraaf.....	55
7.1 Bestaande watersysteem.....	55
7.2 Watertoets.....	57
8. Financiële paragraaf.....	58
8.1 Algemeen:.....	58
8.2 Oppervlakteanalyse:.....	58
8.3. Economische uitvoerbaarheid van de deelplannen en het kerngebied.....	59
8.3.1 Economische uitvoerbaarheid van het kerngebied.....	59
8.3.2 Economische uitvoerbaarheid van de deelplannen.....	60
9. Bevolkingscontact.....	61
10. Overleg.....	61
Bestemmingsplan Spoorzone	62
Voorschriften.....	62
1 Inleidende bepalingen.....	63
Artikel 1 Begripsbepalingen.....	63
Artikel 2 Wijze van meten	74
2 Bestemmingsbepalingen.....	76
Artikel 3 Centrum 1a(u), 1b(u) en 1c(u), 2(u), 3b(u), 3c(u) en 3d(u) - Uit te werken.....	76
Artikel 4 Centrum 3a.....	76
4.1 Bestemmingomschrijving.....	76
Artikel 5 Gemengd 1a(u), 2a(u), 2b(u), 2c(u) en 2d(u) - Uit te werken.....	78
Artikel 6 Gemengde 1b.....	79
Artikel 7 Verkeer - hoofdwegen.....	80
Artikel 8 Verkeer - verkeer en verblijf.....	82
Artikel 9 Verkeer - railverkeer (u) - Uit te werken.....	83
Artikel 10 Verkeer - railverkeer.....	84
Artikel 11 Belemmeringenzones.....	85
3 Algemene bepalingen.....	87
Artikel 12 Anti dubbeltelbepaling.....	87
Artikel 13 Gebruik.....	87
Artikel 14 Algemene stedenbouwkundige bepalingen.....	88
Artikel 15 Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening.....	90
Artikel 16 Algemene vrijstellingsbevoegdheid.....	90
Artikel 17 Algemene wijzigingsbepalingen.....	91
Artikel 18 Aanlegvergunningen.....	92
Artikel 19 Algemene procedurebepalingen.....	92
4 Overgangs- en slotbepalingen.....	94
Artikel 20 Strafbepaling.....	94
Artikel 21 Overgangsbepalingen.....	94
Artikel 22 Slotbepaling.....	94
Bijlagen.....	95
- Plankaarten.....	95
- planMER.....	95
- Schema's uitwerkingsregels bestemmingen Centrum, Gemengd en Verkeer - railverkeer	95
- Staat van bedrijfsactiviteiten	95
- Staat van bedrijfsactiviteiten gericht op beroep aan huis.....	95
Toelichting bij Staat van bedrijfsactiviteiten.....	96

1. Inleiding.

1.1 Aanleiding tot planontwikkeling.

In november 1992 is de Structuurvisie Stationszone vastgesteld als leidraad voor de verdere planvorming voor de Stationszone. De Structuurvisie is verder uitgewerkt en bijgesteld in het Ontwikkelingsplan Stationszone.

Met vaststelling van het Masterplan 'Binnenstad Totaal' in december 2003 heeft de raad haar ambitie uitgesproken tot herontwikkeling van de locatie Spoorzone. Hiertoe heeft de raad in maart 2005 het structuurplan Spoorzone vastgesteld.

De Spoorzone wordt omgevormd tot een gebied waar een hoogwaardige stedenbouwkundige en ruimtelijke ontwikkeling wordt nagestreefd en waar belangrijke infrastructurele elementen zijn toebedacht. In de Spoorzone wordt een centrumgebied met kantoren, woningbouw, diverse stedelijke - en grootstedelijke voorzieningen en (bijbehorende) parkeerplaatsen ontwikkeld.

Teneinde tijdig te kunnen beschikken over de gronden, noodzakelijk voor de uitvoering van het plan heeft de raad de een Voorkeursrecht gemeenten (WVG) op het gebied gevestigd (op basis van het Structuurplan). Teneinde dit voorkeursrecht niet te laten verlopen dient uiterlijk 21 maart 2008 een ontwerpbestemmingsplan ter inzage te liggen. Het bestemmingsplan legt nu niet meer vast dan mogelijk en wenselijk is, vooruitlopend op een meer integrale planvorming. De omvang, complexiteit en loopduur van het project leiden er toe dat een geheel uitgewerkt gedetailleerd bestemmingsplan nog niet aan de orde kan zijn.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een planMER opgesteld.

Overige aanleidingen

Daarnaast zijn er inmiddels beschikkingen van VROM (op grond van de regeling BIRK) en van V&W (spoorse doorsnijdingen) welke een aantal voorwaarden kennen ten aanzien van de planrealisatie. Hiervoor dienen zowel de planologische uitgangspunten als procedures ter hand genomen te worden. Teneinde ook de met name voor de openbare ruimte-/voorzieningen benodigde eigendommen veilig te stellen dient er in samenhang gewerkt te worden aan een bestemmingsplan/ onteigeningsplan voor de nog te verwerven percelen.

Eind januari 2007 is de intentieovereenkomst getekend inzake de verplaatsing van de werkplaats van NedTrain naar de bedrijvenlocatie Loven-Noord I. Het terrein van Nedtrain zal op termijn dus vrijkomen voor herontwikkeling. De milieucontouren van die werkplaats belemmerden een wenselijke intensieve ontwikkeling voorzien voor het gebied Spoorzone.

2. Beschrijving gebied.

2.1 Ligging plangebied.

De Spoorzone is onderdeel van een gebied dat zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld tot een grootschalige verstedelijkingszone met bovenstedelijke functies. Dit totale gebied betreft het gebied ten zuiden van het spoor tussen de Universiteit van Tilburg in het westen tot aan de Ringbaan Oost in het oosten.

Het plangebied van het bestemmingsplan wordt globaal begrensd door de Spoorlaan, de St. Ceciliastraat, de Jan Heijnsstraat, de achterzijde van de percelen gelegen ten zuiden van de Philips Vingboonsstraat, de Lange Nieuwstraat, de Atelierstraat, de Besterdring en het NS-plein. Die aangehouden begrenzing wijkt af van het gebied dat is opgenomen in het Structuurplan Spoorzone van 21 maart 2005.

Het plangebied van het door de raad vastgestelde structuurplan Spoorzone behelst een groter gebied. In dat gebied zijn namelijk ook locatie Vormenfabriek, de locatie Van Gend en Loos en het noordelijk deel van het Pieter Vreedeplein (het deel gelegen tussen dat plein en de Spoorlaan) opgenomen. Dat die locaties buiten het bestemmingsplan (en dus buiten het planMER) worden gehouden heeft te maken met het feit dat op die locaties geen voorkeursrecht op grond van de WVG is gelegd. Daarnaast wordt de ruimtelijk en maatschappelijke betekenis van de Spoorzone in belangrijkste mate bepaald door het centraal gelegen deel. Een integrale planbenadering is hier essentieel, de ander genoemde locaties

kunnen meer separaat ontwikkeld worden, uiteraard wel in nauwe samenhang met het nu voorliggende bestemmingsplan Spoorzone.

2.2 Positionering van de Spoorzone in een groter verband.

Tilburg maakt onderdeel uit van het stedelijk netwerk Brabantstad. Belangrijk aspect van het stedelijk netwerk is de onderlinge bereikbaarheid en daarmee gepaard gaande knooppuntontwikkeling. Knooppunten zijn plekken met infrastructuur waar kansen liggen om de stedelijkheid van de steden te vergroten door bijvoorbeeld toevoeging of modernisering van woon- en werklocaties. De stations zijn de belangrijkste knooppunten van het stedelijke netwerk Brabantstad. Elke stad heeft zijn eigen opgave bij de transformatie van stationsomgevingen. De spoorzone van Tilburg als onderdeel van een knooppunt heeft een belangrijke transformatieopgave. Door het knooppunt een capaciteitsimpuls te geven zal de bereikbaarheid binnen Brabantstad verbeteren en krijgt het openbaar vervoernetwerk in Brabant een kwalitatieve impuls.

2.3 Huidige situatie.

2.3.1 Functies.

In het gebied van de Spoorzone is de woonfunctie op dit moment maar beperkt aanwezig. Met name aan de Hart van Brabantlaan, de Spoorlaan, Gasthuisring en Fraterstraat is de woonfunctie aanwezig. Deze bestaat grotendeels uit appartementen. Voor de locatie Fraterhuis aan de Gasthuisring is een bouwplan in uitvoering voor een woonzorgcentrum voor ouderen.

Op het gebied van werken is de spoorzone een gemêleerd gebied. Het gebied ten noorden van het spoor heeft met de werkplaats van NedTrain een overwegend industrieel karakter. Ook het rangeeremplacement (het Van Gend & Loosterrein) en de Vormenfabriek ten zuiden van de Spoorlaan hebben een industrieel karakter. Ten oosten van het Van Gend & Loosterrein en ten zuiden van het spoor voert de (zakelijke) dienstverlening de boventoon. Rond het Pieter Vredeplein is de werkgelegenheid vooral gericht op detailhandel.

Medio 2007 is op de hoek van de Spoorlaan en de Gasthuisring de bouw en de inrichting van het openbaar gebied van het Haestrechtkwartier op het voormalige Knegtelterrein voltooid. Het plan omvat woonruimte, kantoren, commerciële voorzieningen en een parkeergarage. Deze parkeergarage is te gebruiken door zowel werknemers van de kantoorpanden als binnenstad-bezoekers.

Vanaf het station vormt de Spoorlaan de entree naar de binnenstad. Het station ligt dichtbij de binnenstad, maar dit wordt nu nauwelijks ervaren. De redenen hiervoor zijn het barrière-effect van de Spoorlaan met zijn zware verkeersstroom en de onduidelijke positie van de ingangen naar het centrum van de binnenstad. Om duidelijke relaties tussen het station en de binnenstad te creëren wordt het verblijfsklimaat van de Spoorlaan verhoogd. Meer ruimte voor voetgangers, oplossen van conflicten tussen langzaam en snelverkeer, ruimte voor aantrekkelijke functies en een hoge kwaliteit van nieuwe bebouwing en openbare ruimte zijn hierbij aandachtspunten. Het versterken van de groenstructuur speelt hierin ook een belangrijke rol. De route van het station naar het centrum wordt zodoende een vanzelfsprekendheid in de beleving van de bezoeker van de binnenstad. De eerste fase van de herinrichting van de Spoorlaan is inmiddels voltooid.

Ten noorden van het spoor ligt de werkplaats van NedTrain. Deze werkplaats heeft een bovenregionale functie. Samen met het spoor zorgt de werkplaats voor een ruimtelijke en functionele scheiding in de stad. De milieucontouren van de werkplaats met betrekking tot externe veiligheid en geluid belemmerden tot op heden een wenselijke, intensieve ontwikkeling.

Door de ligging van de werkplaats is de aansluiting van Oud-Noord op de binnenstad gering; er is geen directe verbinding met het station en de bestaande onderdoorgangen liggen één kilometer van elkaar verwijderd. De verplaatsing van de werkplaats biedt de kans om de Spoorzone als integraal onderdeel van de stad te laten functioneren, om een betere relatie te creëren tussen de nu door het spoor gescheiden noordelijke en zuidelijke stadsdelen en om de bereikbaarheid van het station vanuit Oud-Noord te verbeteren.

2.3.2 Verkeer.

Autoverkeer.

In de loop der tijd heeft het verkeerssysteem in Tilburg zich ontwikkeld tot een ringwegen-structuur met drie ringen: de Cityring, de Ringbanen en de tangenten. Voor de afwikkeling van het verkeer in de Spoorzone zijn met name de Cityring en de Ringbanen van belang.

In het verleden werd de Cityring in sterke mate benut door verkeer dat geen directe bestemming in het stadscentrum heeft (het gebied binnen de Cityring en de gebieden direct grenzend aan de Cityring). Doorgaand verkeer, dus tussen de Ringbaan West en de Ringbaan Oost dat geen bestemming heeft binnen de ringbanen, is er echter ook zeer beperkt van omvang. In de huidige situatie is nauwelijks sprake van problemen in de verkeersafwikkeling. In de ochtendspits en op zaterdagmiddagen zijn momenteel wel enkele afwikkelingsproblemen die zich met name voordoen op en rond enkele grote kruisingen, zoals Bosscheweg – Ringbaan Oost – Spoorlaan en het kruispunt van de Heuvelring en de Spoorlaan. Met de toevoeging van de Spoorzone-ontwikkelingen en de verdere groei van de automobiliteit zal de bestaande structuur op termijn wel tot capaciteitsproblemen leiden.

In het Masterplan Binnenstad Totaal is daarom een structuur voor de Cityring vastgesteld uitgaande van een rechtsomdraaiende eenrichtingsstructuur voor autoverkeer. Hiermede wordt de afwikkelingscapaciteit, met name op knopen voor de toekomst vergroot. Deze structuur is inmiddels ook onderdeel gemaakt van het Tilburgs verkeers en vervoersplan voor de stad als geheel. Momenteel is de eerste fase van van de City Ring in uitvoering. De eerste fase van het deel van de Spoorlaan tussen het station en de Heuvelring is inmiddels klaar. In de komende 2-3 jaar wordt fasegewijs de overige delen van de City Ring uitgevoerd.

Het busstation ligt nu aan de zuidzijde van het station en is voor bussen alleen via de Spoorlaan bereikbaar. De constante stroom van openbaar vervoer, die in de toekomst alleen maar groter wordt, levert een zware belasting voor de Spoorlaan. Omgekeerd ondervindt het busverkeer in de huidige situatie op een aantal plekken hinder van overig verkeer, waardoor de doorstroming wordt belemmerd. De verblijfskwaliteit en begrijpbaarheid van het huidige busstation zijn onvoldoende. Ook de capaciteit en de functionaliteit vragen om een aanpassing van het huidige busstation bij invoering van de nieuwe lijnvorming conform het Tilburgs Openbaar VervoerPlan. Het bestaande busstation is in zijn huidige vormgeving en zonder ruimtelijke aanpassingen in de openbare ruimte niet geschikt om de voorspelde groei van het aantal OV-passagiers te accommoderen.

De interne situatie van het bestaande NS-station is niet ideaal, vooral als we naar de toekomst kijken. De bestaande reizigerstunnel heeft niet de geschikte maten om toekomstige passagiersgroei te kunnen accommoderen op een veilige en aangename wijze. Ook de hal biedt weinig kwaliteit voor de reizigers.

De geconstateerde problemen bij de afwikkeling van autoverkeer en openbaar vervoer betekenen ook dat de afwikkeling van het fietsverkeer problematisch is. Knelpunten in de afwikkeling van het fietsverkeer doen zich in het bijzonder voor op enkele grote kruispunten, namelijk het kruispunt Spoorlaan - Heuvelring en op het NS-plein.

Op de Spoorlaan was de veiligheid voor fietsers een punt van zorg. Enerzijds door het nog ontbreken van echt vrijliggende fietspaden over een groot deel van het tracé (noordzijde) en anderzijds door conflict situaties tussen fiets en auto en met name ook busverkeer ter hoogte van het NS-station en busstation. Dit is opgelost door de aanleg van vrijliggende fietspaden.

Daarnaast is het bewaakt en onbewaakt stallen van fietsen bij het Station zowel kwalitatief als kwantitatief onder de maat, daarom moet dit in toekomstige plannen opgelost worden.

Parkeren in het algemeen

In de huidige situatie bestaat voor bezoekers van het centrum een tekort aan parkeerplaatsen. Door het (tijdelijk) wegvallen van de parkeervoorziening op het Pieter Vreedeplein is dit tekort opgelopen, vanaf einde 2007 is aldaar een garage van bijna 800 plaatsen beschikbaar. De omvang van de totale taakstelling is nog afhankelijk van nader te maken keuzen in relatie tot het parkeren op afstand en de beïnvloeding van vervoermiddelkeuze. De structurele oplossing voor de opvang van het parkeertekort wordt gezocht in het toevoegen van parkeercapaciteit binnen de Spoorzone..

Taxistellingen /Kiss and Ride

In de huidige situatie is de ruimte voor deze plaatsen voor het station beperkt. Dit gaat ten koste van de beleving van de voetgangersruimte. Bij het ontwerp van het nieuwe OV-knooppunt moet de afstemming van deze voorzieningen beter worden ten opzichte van de voetgangersruimte rond het station.

Het langparkeren vindt nu plaats op het P&R-terrein ten oosten van het station. De toekomstige P&R voorzieningen moeten binnen de Spoorzone beter worden ingepast.

2.4 Historie.

Met de Spoorzone bezit Tilburg een uniek stadsdeel dat een zeer goed beeld geeft van de ontwikkeling van agrarische nederzettingen tot industriële stad. Veel aspecten in het gebied zijn nog herkenbaar en eventueel in te zetten bij de verdere ontwikkeling van het gebied.

De Spoorzone is doorweven met grote en kleine elementen die de ontwikkelingsgeschiedenis afleesbaar hebben gehouden. Dit betreft niet alleen de voormalige gehuchten, verbonden door een uitgebreid stelsel van wegen en paden, maar ook de tussen de nederzettingen gelegen akkers en weilanden. Bijzonder is dat van deze middeleeuwse situatie binnen het plangebied nog een aantal elementen aanwezig is en zelfs als regisseur diende voor "moderne" inpassingen, zoals de aanleg van de Cityring (omstreeks 1960) die zich ook voegde in dit patroon. Het belangrijkste element in de huidige structuur is de van oost naar west gelegen spoorlijn, die bepalend was voor de verdere ontwikkelingen in het gebied. De spoorlijn bevestigde in fysieke zin ook de uit de zeventiende eeuw daterende bestuurlijke parochiale "opdeling" van de stad in "Noord" en "Zuid". In het plangebied is deze scheiding herkenbaar in de stedenbouwkundige invulling van de beide delen.

Met name de Spoorlaan, met zijn architectonisch rijke invulling, is als daadwerkelijke maar vooral uiterlijke begrenzing van de Heuvelse Akkers een beeldbepalende factor in het plangebied. Bovendien vormt de brede boulevardachtige uitleg een belangrijk stedenbouwkundig gegeven. Zoals ook destijds bedoeld, is de Spoorlaan door zijn ligging bij de uitgang van het station een belangrijk "visitekaartje" van de stad. De opbouw en invulling van de Spoorlaan wijkt sterk af van het gebied ten noorden van de spoorlijn waar bedrijfsbebouwing wordt afgewisseld met kleinschalige woningbouw.

Het complex NS-werkplaats heeft cultuurhistorische waarde als uitdrukking van de sociaal-economische en geografische ontwikkeling, namelijk de aanleg van de spoorverbinding door Tilburg en de ontwikkeling van een grote lijnwerkplaats voor het zuiden van Nederland. Het is tevens van belang voor de typologische ontwikkeling van de lijnwerkplaatsen. Het heeft architectuurhistorisch belang als voorbeeld van de uiterst sobere en doelmatige vormgeving van spoorwegwerkplaatsen, het toont een staalkaart van de stijlontwikkeling van een eeuw spoorwegarchitectuur en is tevens van belang door de bijzondere samenhang van ex- en interieur. Het heeft ensemblewaarde als onderdeel van de stedelijke ontwikkeling van Tilburg, in het bijzonder de ontwikkeling tot een industrieel spoorwegknooppunt. Een aantal bijzondere elementen op de NS-werkplaats zijn cultuurhistorisch waardevol.

Voorts is er aandacht voor het stationscomplex, dat bestaat uit een aantal min of meer losstaande volumes van staal en glas die deels onder en op de drie perrons zijn gebouwd. Het geheel is op een opvallende wijze overkapt met twaalf grote, aaneengeschakelde luifels, zogenaamde hypparschalen van 21 bij 21 meter. Dit "zwevend" dak wordt geschraagd door schuin opgestelde, stalen kolommen aan de voor- en achterzijde en betonnen steunpunten op de perrons. Naast en los van het stationsgebouw staat een markante, uit baksteen opgetrokken 'wasknijper': de stationstoren met klok.

2.5 Juridisch-planologische situatie.

Voor het plangebied van het bestemmingsplan Spoorzone gelden thans diverse bestemmingsplannen:

- Voor het westelijke deel vanaf de Gasthuisring geldt het bestemmingplan De Soey.
- Voor de locatie van de Fraters aan de Gasthuisring geldt voor een klein deel het Uitbreidingsplan verspreide terreinen Oude Stad en voor het overige deel is, vanwege het ontbreken van een bestemmingsplan, de Bouwverordening van toepassing.

- Bedoeld uitbreidingsplan is ook van toepassing op de werkplaats van NedTrain.
- Voor de herontwikkeling van het Knegtelterrein aan de Spoorlaan is een afzonderlijk bestemmingsplan ontwikkeld: het bestemmingsplan Knegtelterrein. Ook is er een wijzigingsplan opgesteld.
- In maart 2005 heeft de raad het structuurplan Spoorzone vastgesteld. Dit is een op de Wet op de Ruimtelijke Ordening gebaseerd plan. Tot slot wordt nog vermeld dat op het plangebied een voorkeursrecht gelegd is op grond van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten.

3. Beleidskader ontwikkeling Spoorzone.

3.1 Algemeen.

In april 2000 is het "Ontwikkelingsperspectief Spoorzone" (van bureau BVR/Riek Bakker) in het College behandeld. Dit perspectief heeft als strategisch raamwerk voor latere planstudies en planontwikkelingen gediend, zoals voor de "Visie Spoorzone Tilburg" (september 2002) van het Atelier van de Rijksbouwmeester.

Aanleidingen om tot een herontwikkelingsvisie op de Spoorzone te komen liggen ondermeer in de volgende gesignaleerde knelpunten:

- Het openbaar vervoerknooppunt beschikt over onvoldoende ruimte om het groeiend aantal passagiers en materieel per spoor en weg te kunnen verwerken;
- Er bestaat een spanning tussen het transformeren van de Spoorlaan tot een stadsboulevard met een aantrekkelijk verblijfsmilieu enerzijds en het behoud van de verkeersfunctie (auto, bus en vrijliggende fietspaden) anderzijds;
- De rommelige en verouderde ruimtelijk functionele structuur van de Spoorzone;
- Het spoor en aanverwante functies zijn een barrière tussen de noordelijke en de zuidelijke stadsdelen;

Daarnaast biedt de Spoorzone een aantal kansen en potenties om een wezenlijke bijdrage te leveren aan de identiteit van Tilburg, de sociaal-economische structuur. Ook kan met de Spoorzone invulling gegeven worden aan beleidsdoelstellingen van hogere overheden op gebied van mobiliteit en het versterken van stedelijke knooppunten.

Tegelijk met de opstelling van de Visie Spoorzone Tilburg liep een aantal andere planvormingsprojecten die met de bepaling van de stedenbouwkundige invulling van het plangebied in sterke wisselwerking hebben gestaan. Twee belangrijke beleidsnota's in dit kader zijn:

Het Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan (TVVP)

Op 15 december 2003 is het TVVP door de raad vastgesteld. In het TVVP is het stedelijk beleid met betrekking tot verkeer en vervoer uitgewerkt en wordt de toekomstige gewenste stedelijke verkeersinfrastructuur aangegeven.

De ontwikkelingen in de spoorzone spelen een belangrijke rol bij het verwezenlijken hiervan, met name met betrekking tot de inrichting van de openbaar vervoersknoop en de verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad.

Masterplan Binnenstad

Op 15 december 2003 is eveneens het Masterplan Binnenstad door de Raad vastgesteld. Het Masterplan Binnenstad geeft richting aan dit structuurplan. In het Masterplan wordt de toekomst van de binnenstad geformuleerd vanuit een samenhangende visie. De vertaling van die visie in plannen en maatregelen vormt vervolgens een geïntegreerd geheel, resulterend in een totaalconcept voor de toekomstige binnenstad. Aan het Masterplan Binnenstad liggen diverse studies ten grondslag.

3.2 Structuurplan Spoorzone.

In aansluiting op de onder 3.1 beschreven plannen is het Structuurplan Spoorzone door de raad vastgesteld. Dit plan heeft de status van een wettelijk structuurplan op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Het structuurplan sluit ook aan op de kaders die Tilburg voor haar stedelijke ontwikkeling heeft opgesteld, zoals:

De *Ruimtelijke Structuurvisie Tilburg 2020 (2004)* is de ruimtelijke vertaling en onderlinge afstemming van de ambities van de gemeente Tilburg tot het jaar 2020 op de gebieden wonen, werken, voorzieningen, recreatie, mobiliteit, natuur, water en landbouw.

"Tilburg, stad van contrasten" vormt het leidende thema voor de ruimtelijke ontwikkeling; contrasten tussen stad en landschap, tussen de stad en de omliggende dorpen, maar ook

tussen de stedelijke en de dorpse elementen in de stad. De ruimtelijke contrasten die Tilburg karakteriseren maken de kwaliteiten van de stad zichtbaar. Kiezen voor het benutten en versterken van deze kwaliteiten betekent een verbijzondering van Tilburg ten opzichte van de andere grote steden in Noord-Brabant.

Primair wordt de invulling van de verstedelijkingsopgave gezocht in het bestaand stedelijk gebied. Op enkele plaatsen in de stad wordt op verantwoorde wijze geïntensiveerd, zoals bijvoorbeeld in de spoorzone. Voor de Spoorzone geeft de structuurvisie aan dat, vooral na verplaatsing van de NS-werkplaats, deze zal transformeren tot een locatie met een centrumstedelijk plus milieu: veel functiemenging en een hoge dynamiek. Een substantieel deel van het woningbouwprogramma voor de bestaande stad kan hier worden gerealiseerd. Samen met de binnenstad zal in dit gebied een samenballing plaatsvinden van kwalitatief hoogwaardige voorzieningen. Dit betekent bouwen in hoge dichtheden, een multifunctioneel karakter en stadsoverstijgende functies.

In de beleidsnota *Hoofdpijnen economisch beleid 2001 - 2010* is als één van de speerpunten opgenomen de aandacht in het economische beleid van de industrie te verbreden naar de overige economische sectoren als de (zakelijke) dienstverlening.

In de *nota(s) Ruimte voor Kantoren (1998, 2001)* is de Spoorzone aangewezen als één van de locaties voor nieuwe kantoren. Gedacht wordt hierbij met name aan grotere kantoorgebruikers met veel administratief personeel in de sectoren bank- en verzekeringswezen, overheid en semi-overheid en aan kleinere kantoorgebruikers die veel waarde hechten aan de vestiging in een stedelijke ambiance.

De *nota Ruimte voor Detailhandel (2002)* en de *voortgangsrapportage detailhandel (2007)* gaat niet expliciet in op de Spoorzone. Wel wordt er een versterking van de detailhandelsfunctie in de binnenstad voorzien, met name in de categorie recreatief winkelen. Het grootste gedeelte van de nieuwe winkelruimte in de binnenstad tot 2010 zal op het Pieter Vreedeplein worden gerealiseerd. Daarnaast richt de nota zich op versterking van kleine en bijzonder winkels in het dwaalgebied.

In de *horecanota "Over smaak valt best te twisten (2005)"* wordt de Spoorzone gekenmerkt als dé locatie in Tilburg waar (eventueel) één of enkele "stand alone" horecavestigingen (zoals megadisco's en/of nachtclubs) kunnen worden gerealiseerd (horeca III). Voorts voorziet de nota in het beperkt ontwikkelen van functieondersteunende horeca (gerelateerd aan bijvoorbeeld cultuurfuncties of aan het knooppunt van openbaar vervoer) in de categorie I en II. Ook zal ruimte worden geboden aan het beperkt ontwikkelen van horeca in de categorie I en II die bijdragen aan de verlevendiging van het gebied.

De *Woonvisie 2002* woonmilieubenadering (gecontinueerd in de *Woonvisie 2006 -2010*) ziet de Spoorzone als de locatie in de stad waar een "Centrum Stedelijk Plus" woonmilieu dient te worden gerealiseerd. Een dergelijk woonmilieu kenmerkt zich door een zeer hoge dichtheid, sterke menging van functies, een hoog en bijzonder voorzieningenniveau (detailhandel, recreatie, dienstverlening, stedelijke functies), centrale ligging en optimale (OV) bereikbaarheid.

De *nota Hoger Onderwijs 2003 - 2006* geeft aan dat bij de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de Spoorzone het hoger onderwijs zeker zal worden betrokken.

Het *wijkplan Oud-Noord (2004)* geeft aan dat de ontwikkelingen in de spoorzone kunnen een waardevolle bijdrage leveren aan de inrichting en leefbaarheid van Oud-Noord. Er liggen kansen, maar ook een aantal opgaven uit het wijkplan om rekening mee te houden:

- Barrière tussen Oud-Noord en het centrum slechten.
- Het imago van Oud-Noord kan een positieve impuls krijgen door nieuwe, hoogwaardige bebouwing die in directe relatie staat met de stad.
- De knooppunten bij het NS-plein en de aansluiting van de Besterdring en de Gasthuisring kunnen door ontwikkeling van de Spoorzone verbeterd worden, zowel in de openbare ruimte als in de bebouwing.
- Een "cultuurlaan" langs het traject Gasthuisring – Goirkestraat kan de kwaliteit van het De Pont museum voor moderne kunst en het Textielmuseum meer voor het voetlicht brengen. Om een hoogwaardige en ononderbroken cultuurlaan te realiseren is het wenselijk om de toekomstige Noordlaan niet aan te haken op de kruising Gasthuisring – Spoorlaan, maar deze door te trekken tot de St. Ceciliastraat.

- De kwaliteit van het openbaar vervoer in Oud-Noord, en dan met name Theresia, kan toenemen met de transformatie van de Spoorzone van "gemiddeld" nu, naar "zeer goed" in de toekomst.
- Uit de wijkanalyse blijkt dat er in Oud-Noord weinig openbaar groen is. Met de aanleg van nieuwe openbare groenvoorzieningen biedt de Spoorzone kansen om hier verbetering in te brengen.
- In Oud-Noord is al enige jaren behoefte aan een aantal sociale voorzieningen. In de spoorzone kan wellicht een plaats gecreëerd worden voor dergelijke voorzieningen.

Het Wijkplan Oud-Noord noemt verder nog de volgende aandachtspunten voor de buurt:

- De Noordlaan mag geen barrière vormen.
- Zorg dragen voor een sociaal veilige stationsomgeving.
- Tegengaan van verloedering tijdens planfase en realisatiefase.
- Nieuw te vestigen detailhandel in de Spoorzone mag niet in concurrentie zijn met de bestaande detailhandel in Oud-Noord.

Het Structuurplan Spoorzone past tevens in het beleid dat is verwoord in het provinciale Streekplan (2002), de Nota Belvédère (1999) en de Nota Ruimte (2004) van het Rijk.

Naast het hierboven aangehaalde beleid zijn er na het Structuurplan Spoorzone nog enkele mede voor de ontwikkeling van de Spoorzone relevante beleidsstukken opgesteld, zijnde de nota Cultuur en het Algemeen Beleidsplan College. Verder is nog van belang om te wijzen op de visie op de ontwikkeling van hoogbouw in Tilburg en in het bijzonder de Spoorzone.

3.3 Cultuur.

In de *nota Cultuur 2005 - 2010 "Kunstenmakers"* wordt voorzien in vier "cultuurkwartieren" in de stad, waarvan de vierde in de Spoorzone dient te worden ontwikkeld. Het cultureel kwartier in de Spoorzone is een locatie waar gedurende de dag allerlei activiteiten plaatsvinden op het terrein van de beeldende kunst, cultureel erfgoed, theater, film, muziek en dans. De centrale locatie vormt een groot gebouw met expositieruimte, filmzalen, toneelzalen, ruimte voor debat en een centrale ontmoetingsplek met horecafunctie. Ook 'T-SPOOR', een inspirerend, educatief en dynamisch centrum kan in deze locatie gevestigd worden. Daarnaast biedt het cultureel kwartier ook ruimte voor creatieve bedrijvigheid. Het cultureel kwartier is niet alleen "Eat, Drink, Dance and Art" maar ook "Shop" en vooral ook "Work".

Ten aanzien van de afstemming met de ontwikkeling van het cultuurkwartier Veemarktkwartier heeft het college in december 2006 besloten dat bij de ontwikkeling van het Veemarktkwartier het accent wordt gelegd op de maakfunctie (werkplaatsen) en minder op de publieksfunctie, mits niet concurrerend met de Spoorzone-ontwikkeling. Voor publieksfuncties wordt het accent gelegd bij de Spoorzone. Naast deze accentlegging wordt een complementaire ontwikkeling van beide projecten voor gestaan, die geborgd wordt door een programmasturing vanuit de gemeente organisatie.

3.4 Algemeen Beleidsplan College (ABC) 2006-2010.

In het ABC 2006 - 2010 staat een aantal uitspraken die richtinggevend zijn voor de planontwikkeling en het gewenste programma van de Spoorzone. Hieronder staan deze letterlijk en integraal opgenomen:

- 'Voor de stedelijke ontwikkeling en inrichting van de stad is de Spoorzone van eminent belang, en niet alleen als volwaardig openbaar vervoersknooppunt voor stad, regio en het nationaal stedelijk netwerk BrabantStad'
- 'De Spoorzone kan de identiteit van Tilburg versterken door een goede programmering van stedelijke voorzieningen, woningbouw en kantoren. Dat kan ook door het thematiseren van deelplangebieden voor (nieuwe) culturele activiteiten en voor (startende) bedrijvigheid die gelieerd is aan de in Tilburg aanwezige kennisinstituten (met name de Universiteit van Tilburg).'

- ‘Het in het gebied aanwezige industrieel erfgoed wordt beschouwd als één van de kwaliteitsdragers van het gebied. Om hergebruik daarvan mogelijk te maken wordt zonodig een beroep gedaan op de RGI (Fonds Grootschalige Investerings).’
- ‘Onderzocht wordt welke mogelijkheden er zijn om in de Spoorzone te komen tot de oprichting van een “Huis van de Wereld”. Een centrum waar de (zestig) Tilburgse organisaties voor mondiale bewustwording, de vele migrantenorganisaties, en andere initiatieven een plek vinden en waar nieuwe verbindingen ontstaan.’
- ‘De kennisinfrastructuur en de studentenidentiteit in de stad willen we versterken. Universiteit en hogescholen zouden zich ook meer in de stad kunnen profileren. Op dit moment gebeurt dat eigenlijk alleen met het Kunstcluster. Kennis kan worden gedeeld met de stad door het houden van lezingen (Studium Generale) op locaties in de binnenstad. Hoogtijdagen zoals de opening van het Academisch Jaar zouden ook in de binnenstad gevierd kunnen worden. Vestiging van een Huis van de Studenten in het Veemarktkwartier of de Spoorzone zou dynamiek brengen in de binnenstad, maar zou ook de zichtbaarheid van de onderwijsinstellingen een grote impuls geven. De Universiteit en de andere onderwijsinstellingen worden uitgenodigd om daarvoor met ons initiatieven te ontwikkelen.’
- ‘Tilburg heeft op verschillende locaties, bijvoorbeeld de Spoorzone, ruimte voor kantoorbedrijvigheid. De stad levert op diverse terreinen hoogwaardige kennis en kenniswerkers: juristen, economen, fiscalisten. Die combinatie willen wij benutten met een incubatorprogramma voor afgestudeerden en met de werving van regiokantoren van landelijke spelers.’
- ‘Onderzocht wordt of het realiseren van een “Huis van de Stad” (inclusief huisvesting van bestuur en ambtelijk apparaat) in de Spoorzone een goede katalysator kan zijn voor een hoogwaardige ontwikkeling van het gebied.’

3.5 Hoogbouwzone.

De Spoorzone is onderdeel van een gebied dat zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld tot een grootschalige verstedelijkingszone met bovenstedelijke functies. Het betreft het gebied ten zuiden van het spoor tussen de Universiteit van Tilburg in het westen tot aan de Ringbaan Oost. De betekenis van deze oost-westas als hoogbouwzone groeit, ingezet met onder andere het kantoorgebouw van Interpolis met een hoogte van 95 meter en het appartementengebouw Westpoint met een hoogte van ruim 140 meter. Recente bouwontwikkelingen sluiten hierop aan met markante hoogbouwelementen, onder andere het Hollandterrein en het Haestrechtkwartier. Deze zone zal zich verder ontwikkelen tot een gebied met bovenstedelijke functies, een hoge dynamiek en een grote verstedelijkingsgraad, dat ruimtelijk gezien in positieve zin zal contrasteren met de rest van de stad.

4. Het plan.

4.1 Ambitie.

In het vastgestelde Structuurplan Spoorzone is aangegeven dat de Spoorzone een nieuw stadsgebied zal opleveren. Het gebied zal een kwalitatieve bijdrage leveren voor de direct omliggende gebieden en een hoogwaardig knooppunt vormen voor het openbaar vervoer.

Een nieuw stadsgebied

Met de ontwikkelingen in de Spoorzone realiseert Tilburg een gebied dat een extra impuls kan geven aan het hart van Tilburg. Het nieuwe stedelijke stadsdeel wordt een uitbreiding van de bestaande binnenstad met grootstedelijke allure, en een hoogwaardige uitstraling. Het centrum van Tilburg bestaat dan als het ware uit twee complementaire polen: een nieuw en een oud centrum. De ontwikkeling van dit gebied midden in de stad met al haar faciliteiten biedt een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor diverse functies voor de stad en de regio vanwege haar goede auto-ontsluiting, goede aanhaking op het openbaar vervoer en vanwege de nabijheid van de binnenstad. Een kwalitatieve en kwantitatieve toevoeging van woningen en dienstverlenende functies (zoals bijvoorbeeld kantoren, hotel, congres- en vergaderfaciliteiten, maatschappelijke voorzieningen en cultuur) gaat de aantrekkelijkheid van het Tilburgse centrumgebied versterken.

Kwalitatieve bijdrage.

De transformatie van de spoorzone biedt een kans om van dit gebied een integraal stadsdeel te maken. De spoorzone heeft een toegevoegde waarde voor omliggende wijken. Dat vertaalt zich in wijkvoorzieningen voor Oud-Noord, goede verbindingen tussen de wijken ten noorden en ten zuiden van het spoor, en een goede verbinding tussen het station en het winkelgebied rond het Pieter Vreedeplein via een brede stadsboulevard op de Spoorlaan.

Hoogwaardig verkeersknooppunt.

Door de ontwikkeling van de Spoorzone wordt deze een volwaardig onderdeel van de knooppunten in het stedelijk netwerk Brabantstad. De Spoorzone wordt een knooppunt met hoogwaardig openbaar vervoer, vanwaar stedelijke voorzieningen goed bereikbaar zijn met de fiets, de auto en het openbaar vervoer. De verkeerscirculatie in de binnenstad en de parkeervoorzieningen worden op peil gebracht.

Het gebied als geheel krijgt een heterogeen karakter waar woon-, werk- en recreatieactiviteiten een plek vinden. Er vindt een grootstedelijke dynamiek plaats. Tussen de Binnenstad en de Noordelijke gebieden wordt de Spoorzone de verbindende schakel. Met de transformatie van het nieuwe station krijgt Theresia niet alleen een directe verbinding met het OV-knooppunt, maar ook met de binnenstad door de realisatie van een nieuwe onderdoorgang voor voetgangers en eventueel fietsers. Deze verduidelijkt en vergemakkelijkt de relaties tussen Noord en Zuid.

Voor de integratie van de stadsdelen in het grotere geheel is een zekere continuïteit van de morfologische structuur een voorwaarde. Door het verlengen van de aanwezige stedenbouwkundige structuur van het Noordelijke gebied binnen de Spoorzone kan een natuurlijke overgang ontstaan tussen bestaand en nieuw gebied. De doorlopende straten zullen de doorstroming van langzaam verkeer richting het station en de spoorzone faciliteren.

Aan de noordzijde is de Noordlaan het cruciale ruimtelijke element. De Noordlaan koppelt de Spoorzone logisch aan het stadsnetwerk. De uiteinden aan de oost- en westzijde worden belangrijke ankerpunten in de stedelijke structuur, die de toegang naar het nieuwe gebied markeren. Het zijn de schakelpunten met de aangrenzende gebieden en deze worden ook als zodanig vormgegeven: een bijzondere openbare ruimte, een bijzondere functionele invulling of de aanwezigheid van landmarks. Aan de zuidzijde van het spoor ontstaat een stedelijke boulevard, die onderdeel is van de stedelijke verkeersstructuur. Een bijzondere ruimte waar verschillende activiteiten plaatsvinden en die zorgen voor levendigheid. Het is de voorruimte van het station en de entree naar de binnenstad.

Eigen identiteit.

De Spoorzone is op te delen in een aantal verschillende zones met elk een eigen identiteit. De identiteit van de verschillende zones is afhankelijk van de ligging van de verschillende beeldbepalende plekken in het plangebied en de positie van de belangrijke gebieden in de directe omgeving. De identiteit is bepalend voor de verdeling van het programma. Dit komt tot uitdrukking in de mix van verschillende functies en in de mate van stedelijkheid en dynamiek.

Grote kans.

De ontwikkeling van de Spoorzone biedt een *grote kans* voor Tilburg. De kans om - gezien de lange termijn waarop deze ontwikkeling zich afspeelt (ca. 25 jaar) - maatschappelijke tendensen als vergrijzing, toename vrije tijd en klimaatverandering op een evenwichtige wijze binnen het stadslichaam te incorporeren. Het biedt de kans om de stad om te vormen naar het Tilburg van de 21^e eeuw.

Netwerk Brabantstad.

Met de Spoorzone zal Tilburg zich stevig positioneren als één van de centrale steden binnen het *netwerk Brabantstad*. De functies en voorzieningen die zich in de Spoorzone zullen zich niet alleen op lokaal en regionaal niveau richten, maar dienen ook hun betekenis te hebben op het niveau van het tweede stedelijk netwerk van Nederland. Binnen Brabantstad dient afstemming plaats te vinden voor vestiging van een aantal topvoorzieningen in de Spoorzone.

Een sprong over (onder)het spoor.

Met de ontwikkeling van de Spoorzone wordt fysiek en mentaal "*een sprong over (onder) het spoor*" bewerkstelligd. Niet door het uitbreiden of verplaatsen van het stadscentrum, maar door het realiseren van een gebied met een geheel eigen identiteit, dat in samenhang met de huidige binnenstad een wezenlijke versterking van de centrumpositie van Tilburg zal betekenen. De sprong over het spoor betekent eveneens dat het noordelijk gedeelte van de Oude Stad nadrukkelijker binnen het gehele stadslichaam zal worden gepositioneerd. Door verbeterde verbindingen (eveneens fysiek en mentaal) en door het openen van het OV-knooppunt aan de noordzijde worden de (boven)stedelijke parels van Oud Noord als Wilhelminapark, De Pont, Goirkekwartier als centraal-stedelijke voorzieningen aan de stad vast geklonken.

Verrassend, vernieuwend en experimenteel.

De krachten van Tilburg; *verrassend, vernieuwend en experimenteel*, dienen in de Spoorzone (en met name in het centrale Werkplaatsgebied) ten volle tot uitdrukking te komen. Hiermee wordt de Spoorzone het strategisch uithangbord voor Tilburg. De nu nog veelal verborgen kwaliteiten dienen hier voor het voetlicht te komen.

Centraal stedelijk en multifunctioneel.

De Spoorzone wordt een *centraal-stedelijk* gebied. Hierbij past een stedelijk programma. De Spoorzone wordt ook een *multi-functioneel* gebied. In de gehele Spoorzone zal géén functie de boventoon voeren; het wordt dus niet een kantoren-, winkel- of woongebied. Hierbij dient gezocht te worden naar functies die elkaar aanvullen en versterken en die door hun fysieke nabijheid samen iets extra's brengen.

Reuring.

Van belang is dat er veel *reuring* is in het gebied. Er moet in het gebied van 's-ochtends tot 's-avonds laat iets te doen zijn. Voor een belangrijk deel hangt dit af van de functionele invulling van het gebied. Zorg voor een goede mix van functies, die opeenvolgend op elkaar van dag tot avond actief zijn. Ook de functies zelf dienen aan deze reuring hun bijdrage te geven. Er dient een aantal stedelijke publiekstrekkingen van formaat in het gebied aanwezig te zijn. Ook wonen en werk (kantoor)-functies kunnen door hun aanwezigheid aan het gewenste (drukke-) beeld bijdragen. Voor het middengebied (werkplaats) vormt het OV-knooppunt een belangrijk bronpunt van drukte (onder voorwaarde van een noordelijke ontsluiting van het station). Hier wordt gebruik van gemaakt door passanten en overstappers te interesseren voor activiteiten in het gebied zelf. "Dode" functies dienen gemeden te worden. Dit geldt in sterke mate voor het Werkplaatsgebied.

Openbare ruimte.

De Spoorzone is een levendig gebied. Van strategische belang hierbij is de inrichting en het gebruik van de *openbare ruimte*. Bezien vanuit de voetganger is met name de inrichting van het

maaiveldniveau belangrijk. De plint van de bebouwing dient gevuld te zijn met kleinschalige, publiekstrekkende functies, als horeca en themagerichte detailhandel. Het is aan te raden (vanuit marktpotentie) deze levendigheid te bundelen op routes en strategische plekken. Elders in het gebied mag het wel luwer zijn.

De kwaliteit van de openbare ruimte dient door het gehele Spoorzonegebied heen hoogwaardig te zijn. Groen in de (openbare) ruimte dient maximaal te worden benut. Hierbij kan ook gedacht worden aan experimentele vormen, zoals (openbaar toegankelijk) groene daken (daktuinen) of ook de vergroening inpandig in één van de te behouden gebouwen (cf. Estación Atocha, Madrid). Parkeren (blik) dient uit de openbare ruimte verbannen te zijn en liefst ondergronds.

Historie als inspiratie.

In met name het Werkplaatsgebied is het bijzondere cultuurhistorische (industriële) erfgoed een zeer belangrijke asset, dat één van de pijlers dient te vormen voor de nieuwe identiteit van het gebied. Het historisch erfgoed kan in drie lagen worden geïnterpreteerd. Ten eerste op het niveau van de fysieke artefacten; bijzondere bouwvormen en -constructies, bouwhistorie, sporen in de openbare ruimte. Ten tweede op het niveau van beleving en sfeer; enclave in de stad (verborgen stad), alles gericht op spoor en treinen. En ten derde op het niveau van het verhaal; als pars-pro-toto voor het industriële verleden van Tilburg enerzijds en anderzijds binnen de uniciteit van het Werkplaatsverleden (arbeiders van boven de rivieren, 'rood' vakbondsverleden, sterke binding van oud-werknemers).

Deze historie zal identiteitsdrager van het Werkplaatsgebied dienen terug te komen. Hierbij wordt uitdrukkelijk niet de richting gekozen van puur behoud (conserveren). Er zullen gebouwen gesloopt kunnen worden en er kan ook worden bijgebouwd en verdicht. Echter, in sfeer, beleving, in het zijn van het Werkplaatsgebied zal deze historie duidelijk en onmiskenbaar tot uitdrukking komen.

Duurzaamheid als voorwaarde en opgave.

In het huidig tijdsgewricht van klimaataanpassing is een duurzame ontwikkeling eigenlijk een vanzelfsprekendheid. Maar dit constaterende betekent niet dat dit automatisch zal gaan. Hier is sprake van een opgave, waarbij we de lat hoog leggen. De Spoorzone draagt bij aan de verduurzaming op de drie kapitalen (ecologie, economie en sociaal). Van belang hierbij is duurzaamheid als leidend thema van meet af aan in de planontwikkeling voor de gehele Spoorzone in te bakken en dit niet projects- en deellocatiegewijs op te pakken.

4.2 Het programma.

In de programmaopzet worden vier deelgebieden binnen het Spoorzonegebied onderscheiden. Daaraan gekoppeld wordt vervolgens per programmathema een verdere uitwerking gegeven.

4.2.1 De Spoorzone, onderscheid in deelgebieden.

Zowel in ruimtelijke termen, maar ook bezien in programma en identiteit en ook in ontwikkelingsstrategie, is de Spoorzone geen uniform gebied. Op hoofdlijnen kunnen we drie deelgebieden onderscheiden:

- Westelijke deelgebieden
- Noordrand tussen Werkplaats en Theresia
- Werkplaatsgebied

De westelijke deelgebieden:

Vormenfabriek, Hart van Brabantlaan, Lochtstraat Zuid en Noord en de voormalige drukkerij Zwijssen kennen in ontwikkelingstermen ieder een eigenstandige ontwikkeling. Elke locatie heeft of krijgt een eigen ontwikkelaar, waarbij vanuit planexploitatie deze locaties voor de gemeente kostenneutraal tot ontwikkeling dienen te komen (inclusief afdracht exploitatie-overeenkomst). De locaties zullen een hoge gebruiks- en bebouwingsintensiteit kennen, in aansluiting op reeds ontwikkelde locaties in dit deelgebied (Haestrechtkwartier, Hollandterrein). Binnen dit geheel neemt de Gasthuisring een bijzondere plaats in. De continuïteit van dit oude lint deint gewaarborgd c.q. hersteld te worden.

Noordrand tussen Werkplaats en Theresia.

Ten noorden van het Werkplaatsgebied (inclusief MTS-terrein) wordt de overgang naar de wijk Theresia vormgegeven. Zowel ruimtelijk (vormtaal, bebouwingshoogte) als ook qua programma is deze aansluiting leidend voor de opgave. Van belang hierbij is de inpassing van de Noordlaan. Ook dient deze overgangszone als aangrijpingspunt voor de te vormen route(s) naar de bijzondere gebieden in het stadsdeel Oud Noord, zoals de museumroute via het Stedekegebied.

Werkplaatsgebied.

Het Werkplaatsgebied zelf vormt het hart van de Spoorzone en de ontwikkeling(s)richting hiervan is op meerdere fronten strategisch voor het slagen van de gehele Spoorzone-missie. De hierboven opgesomde "algemene noties" gelden stuk voor stuk in optima forma voor dit gebied. Hier kan géén water bij de wijn worden gedaan!

4.2.2 Invulling per programmathema.

Hieronder wordt per onderdeel van het programma een nadere inhoudelijke invulling gegeven. Hierbij wordt voortgebouwd op reeds vastgesteld beleid. De algemene noties geven hier verdere richting aan. Waar mogelijk en aan de orde zal per onderscheiden deelgebied worden gedifferentieerd.

Cultuur.

Cultuur is voor de Spoorzone-ontwikkeling zowel de voorloper als trekker. Met name voor het hart van de ontwikkeling, het Werkplaatsgebied, is cultuur het leidend programmatisch thema. Er dient een goede mix te zijn van 'high' en 'low' culture. Kern en trekker van cultuur binnen de Spoorzone (Werkplaats) is het cultureel kwartier, waarvan het de voorkeur heeft deze te vestigen in de hallen van de Werkplaats aan het NS-plein. Hiermee krijgt de Spoorzone aan oostelijke zijde een duidelijke en herkenbare entree en wordt tevens een (figuurlijke) brug geslagen met het Veemarktkwartier. Daarnaast vormt ook in het overige Werkplaatsgebied cultuur een leidend thema, veelal gerelateerd en gekoppeld aan andere functies (creatieve bedrijvigheid, thema-detailhandel, bijzondere horeca, onderwijs en kennis). Het "Huis van de Wereld", een geconcentreerde vestigingsplaats voor de organisaties die zich bezig houden met multi-culturele aangelegenheden, integratie en ontwikkelingssamenwerking, kan hieraan ook een belangrijke bijdrage leveren, als deze voorziening gepaard gaat met publiekstrekkende activiteiten.

Ook kan op het gebied van low-culture een koppeling worden gemaakt met een leisure functie op het Werkplaatsgebied, waarmee ook de regionale band (Efteling) mogelijk wordt gemaakt.

Cultuur is met name leidend thema binnen de programmatische mix op het Werkplaatsterrein. In de overige deelgebieden zal haar aandeel bescheiden zijn.

Economie.

Op het gebied van dienstverlening (kantoren) vormt de Spoorzone één van de strategische locaties om de voorgestane groei van werkgelegenheid mogelijk te maken. Dit betekent dat er in het gehele Spoorzonegebied een behoorlijk kantoorvolume zal worden gerealiseerd, overigens zonder dat er in enig deelgebied echt sprake zal zijn van een puur kantorenlocatie.

Zelfstandige grootschaliger kantoorvolumes vinden bij voorkeur hun plaats in de westelijke deellocaties en niet op het Werkplaatsgebied, vanwege het gevaar van verstoring van het gewenste sfeerbeeld daar. Kantoorachtige werkgelegenheid op het Werkplaatsterrein is gekoppeld aan een daar te realiseren bijzondere voorziening (congresfaciliteit). Dit bij voorkeur in de vorm van een multi-user gebouw (met shared facilities).

Kleinere kantoorgebruikers, die kiezen voor een centrumstedelijke uitstraling en voorkeur hebben voor een individuele uitstraling met een eigen gebouw, zouden goed een plaats kunnen krijgen in het deelgebied ten noorden van het Werkplaatsgebied. Als begeleiding van de hier in te plannen Noordlaan, zouden hier kleinschaliger kantoorpanden gerealiseerd kunnen worden.

De creatieve sector krijgt ruim plaats binnen de Spoorzone, met name in het Werkplaatsgebied. Tilburg heeft in deze sector een forse groeipotentie, gezien het bijzondere culturele klimaat, die binnen de Spoorzone nog steviger wordt aangezet (zie ook recente Atlas van Gemeenten). Binnen het Werkplaatsgebied is voorts plaats voor themagerichte detailhandel en horeca (in de plinten van de gebouwen), die bij dienen te dragen aan de levendigheid van het gebied.

Buiten het Werkplaatsgebied zullen aan de Noordlaan in de plinten van gebouwen op strategische plaatsen detailhandel en/of horeca gevestigd zijn (overigens op meer bescheiden schaal dan binnen het Werkplaatsgebied).

In de beleidsnota Hoofdpijnen economisch beleid Tilburg 2001-2010 (oktober 2001) is geconstateerd dat Tilburg haar toekomstige beleid moet richten op het verder verbeteren van haar vestigingsklimaat door onder andere:

- Het scheppen van een gevarieerd en kwalitatief hoogwaardig aanbod van bedrijventerreinen en kantorenlocaties;
- De aandacht voor de industrie te verbreden naar andere sectoren als de zakelijke dienstverlening en daarop een flinke acquisitie-inspanning plegen.

De gemeente zal op meerdere fronten tegelijk actief zijn om als vestigingsplaats aantrekkelijker te worden voor de zakelijke dienstverlening. Het beoogd resultaat is een aantoonbare imagoverbetering van Tilburg als kantorenstad en tot 2010 een meer dan landelijke groei van de sector.

De Spoorzone is in de nota Ruimte voor Kantoren uit 1998 aangewezen als wenselijke lokale en regionale kantorenlocatie in Tilburg. Voor deze zone kan gedacht worden aan grotere kantoorgebruikers met veel administratief personeel in de sectoren bank - en verzekeringswezen, overheid, zorg en onderwijs en semi-overheid en voor kleine kantoorgebruikers die veel waarde hechten aan de vestiging in een stedelijke ambiance.

In het Meerjaren Investerings- en OntwikkelingsProgramma (1999) was de ambitie voor de stationszone opgenomen voor de ontwikkeling van 100.000 m² bvo, mede gebaseerd op de ontwikkeling bij de projecten Klipper, Knegtelterrein, Hollandterrein, Interpolis en Vormenfabriek en de potenties op een aantal andere locaties binnen het gebied. Op de korte en middellange termijn biedt vooral de zuidzijde van het station en op de lange termijn de noordzijde mogelijkheden. Deze laatste optie is afhankelijk van het verplaatsen van de NS-werkplaats.

Het beleid voor toerisme en recreatie is gericht op een betere benutting van het recreatief-toeristisch potentieel. Om dat te bereiken moet flink geïnvesteerd worden in de toeristisch-recreatieve infrastructuur, de producten en stadspromotie.

Beoogd resultaat is een vergroting van het aantal bezoekers en verblijfstoerisme in Tilburg, leidend tot een bovengemiddelde groei van de sector. De spoorzone kan hierin een rol van betekenis spelen.

Het uitgangspunt van het gemeentelijke detailhandelsbeleid (nota Ruimte voor Detailhandel, 2002 en de actualisering 2007) is een bijdrage te leveren aan versterking en verbreding van de detailhandel in de buurten, de wijken, de dorpen, de binnenstad en de werkgebieden. Doel daarvan is de werkgelegenheid te versterken en de inwoners van stad en regio een winkelaanbod te bieden dat past bij de status van Tilburg als zesde stad van het land.

In deze verzorgingsstructuur wordt een drieslagmodel gehanteerd. Dit model legt een relatie tussen het koopgedrag van consumenten en de in het winkelgebied aanwezige soorten winkels en branches. In het model neemt de Spoorzone de positie in van centrum voor recreatief winkelen. Het drieslagmodel onderscheidt drie typen winkelgebieden:

- Centra voor recreatief winkelen, meestal gevestigd in stadscentra en stadsdeelcentra waarbij veel functiemenging plaatsvindt tussen winkelen, cultuur, horeca en leisure. De Spoorzone zal hoofdzakelijk in dit segment voorzien.
- Gemakscentra voor dagelijkse artikelen. Deze gemakscentra zijn veelal gevestigd in wijk- en buurtcentra, maar als gemakswinkel ook daarbuiten en als solitaire supermarkt ook te vinden aan belangrijke verkeersassen, het accent ligt op de dagelijkse behoeften van de consumenten.
- Centra voor doelgerichte aankopen. Hieronder worden concentraties detailhandel verstaan gelegen buiten het stadscentrum en buiten de woongebieden, goed bereikbaar per auto, met grote vestigingen, het accent ligt op volumineuze artikelen.

Het toevoegen van nieuwe winkelruimte dient zodanig gefaseerd, ruimtelijk gepland en thematisch benoemd te worden dat er geen verdringing (leegstand en verloedering in de nabijheid) optreedt. Om de ontwikkeling van het Pieter Vreedeplein niet te frustreren moet er een nauwkeurige afstemming (onder andere branchering) plaatsvinden met de ontwikkeling van

andere locaties, waaronder de spoorzone. Voor de detailhandel in de binnenstad, waar de spoorzone onderdeel van uitmaakt, zijn de volgende elementen op het gebied van recreatief winkelen van belang:

- Diversificatie in branchering en kwaliteit.
- Differentiatie in winkelmilieus.
- Voldoende mogelijkheden voor vergelijkend winkelen.
- Aanwezigheid van zowel grootschalige als kleinschalige winkels.
- Voldoende zelfstandige ondernemers als tegenhangers voor de filialen van landelijk opererende winkelketens.
- Aanwezigheid van speciaalzaken.
- Functiemenging (winkelen, wonen, werken, recreëren, horeca, cultuur).
- Evenementen.

Het geheel moet uiteraard bereikbaar zijn voor auto, fiets en openbaar vervoer en veilig zijn voor ondernemers, bezoekers en consumenten.

Wonen.

Woonmilieutypering.

Tilburg kent ten opzichte van de vraag op de woningmarkt een groot tekort aan Centrumstedelijke woonmilieus. Uitbreiding van de binnenstad is dan ook gewenst. Als absolute hart van de stad dient de Spoorzone zich te ontwikkelen tot een "Centrum Stedelijk Plus" (woon)milieu. Een dergelijk woonmilieu kenmerkt zich door een zeer hoge dichtheid, sterke menging van functies, een hoog en bijzonder voorzieningenniveau (detailhandel, recreatie, dienstverlening, stedelijke functies), centrale ligging en optimale (OV) bereikbaarheid. Daarmee wijkt de Spoorzone dus af van andere uitbreidingen van het stadscentrum zoals de Piushaven.

Ontwikkelingscondities.

Het plangebied van de Spoorzone kan op basis van kwaliteiten en potenties onderverdeeld worden in drie woonomgevingen: de Noordrand, het Cultuurcluster/Werkplaats en de Westelijke deellocaties. Ieder deelgebied kent daarbij een eigen karakter en kenmerken en zal op basis daarvan aantrekkelijk zijn voor andere doelgroepen.

De Noordrand moet de overgang vormen tussen de woonwijken van Oud Noord en de Tilburgse binnenstad en de relatie tussen deze twee gebieden verbeteren. In aansluiting op bestaande bebouwing van Oud Noord en de Lange Nieuwstraat in het bijzonder bestaat dit gebied hoofdzakelijk uit woningbouw in de vorm van individuele eengezinswoningen met circa drie bouwlagen (eventueel met kap). Gedacht moet worden aan royale woningen in de koopsector met een bijzondere uitstraling en uitrustingsniveau, gericht op welgestelde huishoudens (stadswoningen). Combinatie van wonen en werken op pandniveau is een optie. De mogelijkheid tot eigenbouw (particulier opdrachtgeverschap) verdient hier bijzondere aandacht. Het wonen in de Cultuurcluster/Werkplaats kenmerkt zich door een hoge mate van functiemenging. Naast wonen en werken kent dit gebied een hoog voorzieningenniveau; winkels, horeca, cultuur, onderwijs etc. Het wonen in deze dynamische omgeving typeert zich als 'wonen om te slapen' enerzijds en 'wonen als luxe product' anderzijds. Het richt zich dan ook respectievelijk op jonge huishoudens (studenten en net-afgestudeerden) en yuppen. Deze locatie voorziet daarmee vooral in een (boven) stedelijke woonbehoefte. Afgestemd op de doelgroep kent het cultuurcluster zowel betaalbare appartementen met een basis uitrustingsniveau als grote luxueuze appartementen in de dure koopsector. Ook is er aandacht voor specifieke woonvormen zoals bijvoorbeeld een woonhotel (short-stay).

De Westelijke deellocaties kennen weliswaar een duidelijke menging van wonen en werken (kantoren), op het niveau van het blok en/of het gebouw is sprake van scheiding. Het wonen in deze woonomgeving is dan ook meer gericht op de eigen woning en directe woonomgeving. Een goede privé als openbare buitenruimte is daarbij van belang. De woningbouw bestaat hoofdzakelijk uit appartementen. Het deelgebied kent daarbinnen een brede differentiatie in prijsklasse, eigendomsvorm en kwaliteitsklasse waardoor het ook voor veel doelgroepen aantrekkelijk wonen is. De locatie moet daarmee met name voorzien in de woonbehoefte vanuit de omringende woonwijken (Oud Noord). In het bijzonder geldt voor de Westelijke deellocaties

echter dat het sterker georiënteerd is op wonen in combinatie met zorg. De ligging ten opzichte van zorgcentra speelt hierbij een rol. Naast levensloopbestendige appartementen betekent dit oog voor zorg- en dienstverlening. Ook bijzondere doelgroepen in de zorg verdienen bijzondere aandacht in dit gebied.

Product-/Programmakwaliteit.

- 100% Aanpasbaar bouwen niveau 'bezoekbaar', minimaal 40% levensloopbestendig / multireden-woningen.
- 100% Politiekeurmerk Veilig Wonen

Onderwijs.

Het is de uitdrukkelijke wens van de gemeente (zie het Algemeen Beleidsplan College) om de sterkte van de onderwijsfunctie(s) in en van de stad meer zichtbaar te maken en om stad en hoger onderwijs meer met elkaar te verbinden. Ook bij de hoger onderwijsinstellingen (UvT, Fontys en Avans), wordt dit gevoelen steeds prominenter, temeer ook daar de keuze van studenten voor onderwijsinstellingen voor een sterk deel afhangt van het imago als studentenstad, met alle voorzieningen die daarbij horen.

Met betrekking tot vestiging in de Spoorzone is er heden sprake van een concreet initiatief. Met OMO heeft de gemeente in een convenant vastgelegd dat de mogelijkheden zullen worden onderzocht de "Nieuwste School" in definitieve vorm in de Spoorzone te vestigen. De zichtbaarheid van het Hoger Onderwijs verhogen zou zeer wel in de Spoorzone bewerkstelligd kunnen worden. Hierbij zal niet in eerste instantie worden gedacht aan de vestiging c.q. overplaatsing van grootschalige onderwijsfaciliteiten c.q. - faculteiten.

Meer voorkeur verdienen experimentele vormen van onderwijs, liefst in de meer creatieve disciplines (bijvoorbeeld kunstonderwijs, voor zover niet al voorzien in Kunstcluster). Ook onderwijs/kennis gelieerde activiteiten, kennisinstituten, studiecentrum (wellicht in combinatie met bibliotheek) studentenvoorzieningen en -verenigingen, studentenhuisvesting, zouden zeer wel binnen de Spoorzone domicilie kunnen vinden.

Voorts is er de wens om samen met hoger onderwijs een debat/congresfaciliteit in de Spoorzone te realiseren, gekoppeld aan een hotel (hogere prijssegment).

4.3 Het stedenbouwkundig ontwerp.

4.3.1 De stedenbouwkundige structuur.

Zowel ruimtelijke als programmatische aspecten hebben invloed op de stedenbouwkundige structuur. Voor wat betreft de programmatische invulling zijn er in hoofdlijnen twee type gebieden te onderscheiden:

- Gebieden die door hun positie als verbindende schakel tussen binnenstad en oud-noord een centrumachtige, gemengde invulling krijgen.
- Gebieden waar minder het accent ligt op de realisatie van een gemengd milieu.

Dit heeft geleid tot een planopzet waar identiteitsgebieden en structuurlijnen de hoofdstructuur van het plan bepalen. Op een hoger schaalniveau ontstaan een aantal structuurdragers die voor verbinding (continuïteit), samenhang en identiteit zorgen. De Noordlaan is de belangrijkste ontsluitingsweg van het gebied en daardoor ook beeldbepalend. Op de Noordlaan wordt het eerste beeld gevormd van de bezoeker van het gebied. Daarom staat hier het creëren van een positieve beeld voor de verschillende gebruikers centraal.

Door de realisatie van een aantal nieuwe onderdoorgangen voor voetgangers en eventueel fietsers in het verlengde van belangrijke noord-zuid routes, wordt de relatie tussen het huidige centrumgebied en de Spoorzone versterkt. In het verlengde van de Willem II straat ontstaat een directe verbinding van de Spoorzone met de binnenstad. Met de transformatie van het NS station krijgt Theresia een directe verbinding met het OV-knooppunt. Ook bij het station en in het verlengde van de Fraterstraat moet de mogelijkheid bestaan om noord-zuid verbindingen te realiseren.

Door het verlengen van de aanwezige stedenbouwkundige structuur van Oud Noord tot in de Spoorzone, kan een natuurlijke overgang ontstaan tussen het bestaande en het nieuwe gebied. De doorlopende straten zullen de doorstroming van langzaam verkeer richting het nieuw

centrumgedeelte en het station faciliteren. Het NS-werkplaatsgebied wordt het hart van de gehele ontwikkeling en de schakel tussen Noord en Zuid.

Het gebied in zijn geheel krijgt een heterogeen karakter. Dit wordt bepaald door verschillende identiteitsgebieden die zich van elkaar onderscheiden. Het gebied NS-Werkplaats wordt als de meest bijzondere van deze identiteitszones gezien. De toekomstige ontwikkelingen in dit gebied zullen recht moeten doen aan de bijzondere kenmerken die dit gebied verbijzonderen, daarom zal dit gebied zoveel fysiek als functioneel zich onderscheiden in de stad. Het werken met de cultuurhistorische basis die op de locatie ligt zal als inspiratie voor nadere uitwerking dienen. De andere deelgebieden zoeken aansluiting met de omliggende stadsdelen.

Ook langs de sporen zullen verschillende identiteitszones ervaren worden. Belangrijk hier is dat de Spoorzone ook voor treinpassagiers als visitekaartje van de stad wordt gepositioneerd en niet als 'achterzijde' ervaren worden. Hiervoor zullen de sporen bij uitwerking van de stedenbouwkundige plannen als integraal onderdeel van het plan meegenomen moeten worden. Dit betekent dat er een relatie gelegd wordt tussen de gebieden aan weerszijden van het spoor, eventueel met gebruik van visuele middelen.

De planopzet wordt in hoofdlijnen gedefinieerd/bepaald door identiteitsgebieden en structuurdragers in de vorm van openbare ruimtes. In de volgende hoofdstukken worden deze thema's nader beschreven.

4.3.2 Deelgebieden met een eigen identiteit.

De verschillende stedenbouwkundige eenheden worden onderscheiden op basis van o.a. huidige karakter van de gebieden, cultuurhistorisch achtergrond, de positie in de stad, relatie met omliggende gebieden en de toekomstige betekenis in de stad. Belangrijk uitgangspunt daarbij is de consistentie en logica van de gebieden zelf.

NS werkplaats (C1a):

De bestaande identiteit -het industrieel erfgoed en de bestaande railinfrastructuur - neemt een prominente positie bij de uitwerkingsplannen. Dit thema dient als inspiratie voor de transformatie van het gebied. De NS werkplaats wordt als een eenheid gezien en zal in morfologische zin afwijken van de omliggende gebieden. Het gebied zal als een heldere ensemble blijven bestaan. Er ontstaat hier een nieuw stedelijk gebied dat ruimtelijke gezien sterk in contrast blijft met Theresia en de binnenstad.

Voor de integratie van het gebied met de stad maar wel mét behoud van het contrast, zal bijzondere aandacht geschonken worden aan het ontwerp en detaillering van de nieuwe bebouwing en de niet-bebouwde ruimte. Voor dit laatste is een goede aansluiting met het stedelijk netwerk op voetgangersniveau van belang.

Bij het OV knooppunt zal een entree naar het noorden gerealiseerd moeten worden. Een aantal hieraan gerelateerde voorzieningen zullen binnen dit gebied opgelost moeten worden.

Op dit moment wordt voor het werkplaatsgebied een nader bouwkundig-cultuurhistorisch onderzoek uitgevoerd. Deze studie zal meer inzicht moeten geven in de aanwezige waarden en bijzonderheden in het gebied die meegenomen kunnen worden in de uitwerkingsplannen voor dit gebied.

Spoorlaan.

Het vormgeven van de zgn 'Sunset boulevard' heeft als hoofddoel de verbetering van de relatie tussen het NS-station en het stadshart. De herinrichting van de Spoorlaan wordt op dit moment uitgevoerd.

Spoorlaan Oost (C1b).

Ruimtelijk gezien blijven de stationskap en wasknijper een prominente positie in de ruimte houden. Het eerste perron wordt als balkon naar de stad gezien. Dit betekent dat bij eventuele toevoeging van bouwmassa's in de lengte van de sporen, ook het zicht vanuit de trein richting de gevels van de Spoorlaan en de prominente gebouwen in NS werkplaats, van belang is.

Belangrijk hier is ook de ambitie om commerciële functies te kunnen realiseren op straatniveau in de gehele lengte van de Spoorlaan richting de binnenstad.

Spoorlaan West-Busstation (C1c).

Op deze locatie zal voorlopig het busstation gehandhaafd moeten blijven en eventueel zich moeten kunnen uitbreiden. Nog nader onderzocht wordt de mogelijkheid om alsnog het busstation definitief op deze plaats te handhaven.

Vanwege de positie van deze locatie in het geheel en in relatie met het NS-station is het vanzelfsprekend dat bepaalde voorzieningen hier ook een plek zouden kunnen vinden. Bij eventuele herontwikkeling van dit gebied gelden dezelfde principes als hierboven beschrijven bij Spoorlaan (algemeen en Oost)

Overgang Binnenstad-Oud Noord (C.2).

Door de realisatie van een groene zone in het verlengde van het huidige Theresiapark richting NS-werkplaats, ontstaat een bijzondere opening die Theresia en de Spoorzone met elkaar verbindt. De bijzondere positie van deze zone als ontmoetingsmoment tussen verschillende stedenbouwkundige eenheden in Oud Noord, wordt door een meer open bebouwingstypologie geaccentueerd. In dit gebied zal de planontwikkeling door middel van een open bebouwings-opzet de transparantie tussen het nieuwe binnenstadsgedeelte en Oud Noord gaan benadrukken. Het is ook de bedoeling dat dit gebied in functionele zin samen met NS - werkplaats verbijzonderd wordt door de introductie van functies met betekenis voor de buurt en de stad.

De verhouding tussen bestaande en nieuwe bebouwing verdient hier aandacht, net als de relatie tussen de gebouwen en de onbebouwde ruimte.

Spoorzone West (C3).

In dit gebied zullen de ontwikkelingen die Tilburg heeft ingezet in de Spoorzone ten zuiden en ten noorden van het spoor worden afgemaakt met een vergelijkbare stedelijkheid, volume en programmatisch profiel.

De continuïteit van de Tilburgse linten, i.c. de Gasthuisring, is een essentieel thema bij de planvorming in Spoorzone-West. Hierbij gaat het met name om het vraagstuk hoe om te gaan met het gedeelte van de Gasthuisring ten zuiden van de toekomstige Noordlaan, waarbij ook de relatie met de Tilburgse Binnenstad aan de orde is.

Belangrijke aandachtspunten bij uitwerking zullen verder zijn:

- relatie bebouwing - openbare ruimte, waarin de overgang tussen de schaal van de stad en de bebouwing op een waardevolle manier wordt gerealiseerd.
- relatie met de sporen, waarin nieuwe ontwikkelingen een waardevol beeld vanuit en naar de sporen moeten opleveren.

Overgang Spoorzone West- Soey (GD1).

Het gegeven dat het hier om een zeer groot perceel gaat is belangrijk om te beseffen dat deze locatie niet louter een bebouwingsvlek kan zijn. Hier zal ruimte gereserveerd moeten worden ten behoeve van het structureren van de ontwikkeling in het gebied zelf en de aansluiting van deze nieuwe ontwikkeling op het stedelijke netwerk van openbare ruimtes.

Elementen die bepalend zijn voor toekomstige plannen op deze locatie zijn:

- de positie tussen de laagbouw in de woonbuurt en de nieuwe grootschalige ontwikkeling van de Spoorzone, waardoor bij uitwerking het verschil in schaal de mogelijkheden van de locatie zal bepalen.
- de positie aan het lint Gasthuisring waarin de kenmerkende schaal van de bebouwing bepalend is voor mogelijkheden op de locatie)

Overgang NS-werkplaats -Theresia(GD2).

De noordzijde van het gebied wordt gezien als de overgangzone tussen de NS Werkplaats en Theresia. Dit gebied bestaat uit een langgerekte zone vanaf de Besterdring tot aan de Fraterstraat. Kenmerkend voor dit gebied is het verlengen van de aanwezige straten als looproute naar de nieuwe ontsluitingstructuur van de Spoorzone en de bebouwing die als een wand deze structuur begeleidt.

Belangrijke aandachtspunten bij uitwerking zijn:

- omgaan met het lint Besterdring, waarin de kenmerkende schaal van de bebouwing bepalend is voor mogelijkheden op de locatie
- relatie bebouwing - openbare ruimte, waarin de overgang tussen de schaal van de stad en de bebouwing op een waardevolle manier wordt gerealiseerd.
- relatie nieuwe bebouwing met bestaande bebouwing, waar privacy en schaduw op de achterliggende percelen aandachtspunten zijn.

Het station (VR).

Het vervoersknooppunt is een van de motoren van het gebied. De goede integratie van het station in de ruimtelijke omgeving is van fundamenteel belang, zowel voor het functioneren van het vervoersknooppunt als voor de direct aangrenzende stadsdelen. Belangrijke stedenbouwkundige aandachtspunten bij uitwerking zijn:

- *De stations(kap)* als opvallend element: Bij de nieuwe ontwikkelingen rond en in het station zal gezorgd worden dat de stationskap (ook mogelijke uitbreiding) nog als opvallend en zichtbaar element blijft.
- *Doorgangsruimte als hoogkwalitatieve stadsverbinding:* De passage moet aan de functionele eisen ten behoeve van het OV vervoersknooppunt voldoen, maar moet ook als langzaam verkeersverbinding tussen stadsdelen kunnen dienen. De stationspassage moet een herkenbare, duidelijke en overzichtelijke verbindingroute zijn waar door duidelijke interne en externe zichtrelaties, voldoende ruimte en goede verlichting een aantrekkelijk en sociaal veilig klimaat ontstaat. Dit betekent ook dat een logische hoogte-breedteverhouding een punt van aandacht is voor de ruimtelijke kwaliteit van de passage.
- *Stadspleinen – Station* Het NS-station dient zowel vanuit noord als zuid vindbaar en beter bereikbaar te zijn: aan beide zijden van het station dienen de stationspleinen een ruimtelijke kwaliteit te leveren, zowel voor het station zelf als voor de omgeving. Deze ruimtes dienen vrij van storende elementen te zijn maar wel met allerlei functies eromheen. De onderdoorgang zal op een natuurlijke manier op beide stationspleinen aangesloten worden. Aan beide zijden moet het verkeerssysteem zodanig worden vormgegeven dat de verschillende stromen in en uit het station minimaal gehinderd worden.
- *Functies:* De aanwezigheid van verschillende voorzieningen in het station (en de doorgangspassage als onderdeel hiervan) verhogen het gemak, comfort, sociale veiligheid en beleving op het station. Ze zijn gewenst zolang ze de transferruimtes niet onoverzichtelijk maken en ze logisch bestemd en gepositioneerd zijn in relatie met de in- en overstapstromen, zonder belemmering voor de transferfunctie.

4.3.3. Bouwhoogte.

Basis bouwhoogte.

De bouwhoogtes binnen het plangebied hebben een directe relatie met de verschillende karakters van de identiteitsgebieden. Met deze hoogtes wordt de maximale basis bebouwingsenvelop per vlak aangegeven.

NS werkplaats (C1).

Hier is het beeld van aanwezige industrieel erfgoed bepalend voor toekomstige invulling. De grote bouwvolumes van het aanwezige industrieel erfgoed maken het mogelijk dat nieuwe bebouwing zich aan deze schaal kan meten. Er wordt hier uitgegaan van een algemene maximale hoogte van 25 m voor het gehele plangebied.

Spoorlaan (C1b).

Het verlengde van het perron, gezien als balkon naar de stad, is bepalend voor de bebouwingshoogte van 5 m. De mogelijkheid bestaat om onder voorwaarden (zie omschrijving locatie) tot 21 m hoog te bouwen.

Overgang Binnenstad- Oud Noord (C2).

De maximale basis bouwhoogte van 15 m past bij de overgangspositie van dit gebied tussen de binnenstad en Oud Noord. Met deze hoogte wordt tevens aansluiting gezocht met de andere overgangsgebieden.

Spoorzone West (C3).

De bebouwing zal een gemiddelde hoogte van 20 meter hebben, met de mogelijkheid om hoger te bouwen tot 45 m.

Overgang Spoorzone West- Soey (GD1).

De algemene basisbouwhoogte in dit gebied van 12 m zorgt voor een goede aansluiting op de lintbebouwing en de bebouwing in de omliggende woonbuurt. Aan de zuidzijde zal de bouwhoogte in aansluiting op de overige ontwikkelingen in het westelijk deel van de Spoorzone tot 20 m hoog mogen worden. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om tot 45 m hoog te bouwen om een goede aansluiting te krijgen op de ontwikkeling in de Spoorzone.

Overgang NS werkplaats -Theresia (GD2).

De bouwmogelijkheden in dit gebied worden beperkt door de beperkte diepte van de percelen en de nabijheid van de woningen van de Lange Nieuwstraat. De maximale hoogte op deze locaties zal 15 m zijn. De uitwerking vraagt om zorgvuldigheid ten opzichte van de privacy en mogelijke schaduw van de omliggende woningen. Deze bouwhoogte creëert een stedelijke wand naar de Noordlaan, tegelijkertijd ontstaat, zoals gewenst, contrast tussen dit gebied en NS werkplaats. Aan de zijde van de Lange Nieuwstraat is een bouwhoogte van 10m mogelijk.

Bijzondere hoogbouw

Door hoogbouw in de Spoorzone mogelijk te maken wordt aangesloten op het hoogbouwbeleid zoals omschreven in de Ruimtelijke Structuurvisie Tilburg 2020. Uit planologisch en ruimtelijk oogpunt passen hoogbouwelementen heel goed in de Spoorzone. Tevens worden hiermee de visuele relaties tussen Oud en Zuid versterkt. Met hoogbouw in de Spoorzone zou zowel de afronding van de oost-west hoogbouw als vormgegeven worden als de hoogbouwing rondom de binnenstad. Vanwege de cultuurhistorische betekenis van NS werkplaats en de ambitie om de menselijke schaal in dit gebied te willen waarborgen zullen de positionering en bouwhoogte van mogelijke bouwaccenten nader onderzocht worden.

In hoofdlijnen wordt hoogbouw in de Spoorzone als volgt gezien:

Bijzonder hoge toren > 100 m.

Vanwege de centrale positie in de stad en de betekenis in het regionale netwerk in verband met de nabijheid van het OV knooppunt, wordt nader onderzocht of de realisatie van een toren hoger dan binnen het plangebied 100 m haalbaar is. De voorkeurszone voor deze toren ligt in de nabijheid van het OV knooppunt doch zal mede bepaald worden hoe verantwoording hiervan in het kader van de richtlijn externe veiligheid mogelijk is.

Andere hoogbouw elementen:> 45 m.

Bij uitwerking van stedenbouwkundige plannen zal een verfijning plaatsvinden van de relatie van mogelijke hoogbouw met de directe omgeving. De mogelijkheid voor de realisatie van andere hoogbouwelementen tot 70 m hoog moet ook bij uitwerking nader onderzocht worden.

Betere inzichten in de cultuurhistorische waarden van het gebied en het effect van hoogbouw op de totale planontwikkeling en op locatieniveau, zou kunnen leiden tot het niet wenselijk achten van hoogbouwelementen binnen dit deelgebied. In de plankaart worden echter toch de zoekgebieden voor dergelijke elementen aangewezen. Deze zoekgebieden zijn bepaald op basis van de visuele verbindingen die gelegd kunnen worden tussen verschillende stadsdelen.

Westelijke gebieden (C3 en GD1).

In deze deelgebieden wordt de nieuwe bebouwingstypologie die aan de Hart van Brabantlaan/ Fraterhuis is ontstaan doorgezet. Naast een aangegeven basishoogte kan ook op blok/gebouw niveau hogere bebouwing gerealiseerd worden. Torens tot max. 45m kunnen in de vorm van schijven verschijnen.

4.3.4 Openbare ruimte.

De opbouw en leesbaarheid van de openbare ruimte zijn van groot belang voor de samenhang van het gebied. In de Spoorzone ontstaan in hoofdlijnen twee type ruimtes:

Structuren die een link met de stad leggen, bovenlokale verbindingen.

De Noordlaan.

Deze koppelt de verschillende deelgebieden aan elkaar en de gehele Spoorzone logisch aan het stadsnetwerk. Aan de oostelijke zijde vormt de Noordlaan een begrenzing tussen het bijzondere gebied van NS werkplaats en de rand van Theresia. Aan het westelijke gedeelte zal de Noordlaan een meer symmetrisch en minder contrasterend profiel hebben dan aan de oostelijke zijde, waar NS werkplaats een bijzondere plaats inneemt ten opzichte van de omgeving.

Het verkeersprofiel van de weg is medebepalend voor het beeld van deze verkeersader. Het is hier echter zeker zo belangrijk dat de Noordlaan als een aangename openbare ruimte voor voetgangers ingericht wordt. De diversiteit van het beeld langs de Noordlaan wordt bepaald door de verschillende stedenbouwkundige identiteitsgebieden langs de gehele lengte van deze straat.

De Spoorlaan.

Aan de zuidzijde van het spoor ontstaat een stedelijke boulevard die onderdeel is van de stedelijke verkeersstructuur van de Cityring, een bijzondere ruimte waar verschillende activiteiten plaatsvinden die zorgen voor levendigheid. Het is de voorruimte van het station en de entree naar de binnenstad.

De Cityring zal als herkenbaar element van de stad een eigen verschijningsvorm krijgen. Er wordt uitgegaan van een continu beeld. De ruimtelijke verschijningsvorm zal vooral door een bomenrij een groene uitstraling krijgen. Door de introductie van functies op de begane grond van de bebouwing zal de levendigheid en aantrekkelijkheid van deze route verhoogd worden.

Aanwezige Noord - zuid verbindingen.

Deze verbindingen worden behouden. Hieronder vallen de lintstructuren Gasthuisring en Besterdring.

Nieuwe Noord- zuid verbindingen.

In het verlengde van de Willem II straat wordt de nieuwe interwijkverbinding tussen de Binnenstad en de wijken ten noorden van het spoor via de NS werkplaats gerealiseerd.

Het is wenselijk dat de nog te realiseren stationonderdoorgang als noord-zuid verbinding zou kunnen dienen en dat ter hoogte van de Fraterstraat de mogelijkheid voor een eventuele noord-zuid verbinding niet gehinderd wordt.

Park en Looproutes tussen Theresia en de Spoorzone.

Door het straatpatroon van Theresia tot diep in de Spoorzonegebied te brengen ontstaat een sterke link (wisseling) tussen oud en nieuw. De toegang voor autoverkeer wordt hier beperkt, dus het zal een karakter van een voetgangersgebied hebben. Het meest bijzondere contact tussen de twee stadsdelen vindt plaats bij het (bestaande) park dat uitgebreid wordt tot de Noordlaan.

De interne ruimtes binnen het gebied, met een meer lokale betekenis.

Binnen NS - Werkplaats.

In dit gebied zullen ruimtes ontstaan die zowel op stedelijk als op lokaal niveau een rol spelen. Ze vormen een integraal onderdeel van het netwerk aan ruimtes van de binnenstad en zullen gebruik kunnen worden voor activiteiten die voor deze schaal bedoeld zijn. Bij uitwerking van de openbare ruimte van dit gebied wordt verwacht dat deze bijdraagt aan het bewaken van de eenheid en cultuurhistorische betekenis.

Westelijke gebieden

Hier ontstaan ondergeschikte openbare gebieden. Kleinschalige ruimtes, straten of hoven, met een eigen sfeer, die qua inrichting een eigen karakter hebben. De Tilburgse traditie van verborgen verrassende binnenruimtes wordt op deze manier in het nieuwe gebied gemanifesteerd. De eventuele semi-openbare tuinen binnen de bouwblokken dienen op een logische manier aan elkaar gekoppeld te worden.

Groen.

Uitgangspunt voor de groenvoorzieningen is de ambitie zoals verwoord in de Visie Spoorzone (Raad, 2003) met het plan van Atelier Rijksbouwmeester als onderlegger. Hierin waren voor 27.000 m² openbaar groen vlekken opgenomen in de verkaveling (naast 6.500 m² ten noorden van de Lange Nieuwstraat (gelegen buiten het gebied van zowel het structuur- als het bestemmingsplan)

De realisatie van nieuwe plannen in het Spoorzone gebied moeten een bijdrage leveren aan de vergroening van de stad. In de Structuurvisie voor de Spoorzone wordt veel belang gehecht aan de realisatie van openbaar groen. Vanwege het hoogstedelijke profiel van het gebied zijn de mogelijkheden om veel grote openbare groene ruimtes te realiseren beperkt. De locaties waar substantieel openbaar groen voor ogen staat zijn de gebieden NS-werkplaats en het gebied overgang Binnenstad-Oud Noord.

In de totale ontwikkeling zal altijd per deelgebied ruimte gereserveerd moeten worden voor openbare en semi-openbare ruimtes die ook ruimte voor groen zullen bieden, zoals bijvoorbeeld binnenpleinen, patio's en dergelijke. De hoofdstructuren leveren ook een belangrijke bijdrage aan het groene beeld van het gebied. Hiervoor is de aanplant van bomen van groot belang waarbij het aantal soorten beperkt wordt ter vergroting van de eenduidigheid en herkenbaarheid.

Daarnaast wordt verwacht dat ook op bouwplanniveau groen een prominente positie inneemt. Denk bijvoorbeeld in de privésfeer aan serre's en daktuinen/terrassen, zodat buitenkamers ontstaan die een meerwaarde geven aan elke ontwikkeling.

Bij uitwerking van de deellocaties zal nader vastgelegd worden op welke wijze er in lijn van de structuurvisie van het atelier ARBM (Coenen) en de betreffende raadsuitspraak 27.000 m² groen in het plan gerealiseerd zal worden.

4.3.5 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is een belangrijk en ook mede- identiteitsbepalend onderdeel voor het gebied. Dit heeft vooral te maken met de locatie van het OV-knooppunt van Tilburg middenin het plangebied. Hiermee – en door de ontsluiting van het treinstation naar de noordzijde - vormt de Spoorzone (meer in bijzonder het Werkplaatsgebied) tezamen met het stadscentrum de entree van Tilburg voor de treinreiziger. Voor de Spoorzone zelf vormt het OV-knooppunt een zeer belangrijk bronpunt. De ontwikkelingen in het openbaar (trein) vervoer gaan snel. In de toekomst zal Tilburg onderdeel uitmaken van een metro-achtig vervoersnetwerk tussen de steden van Brabantstad, Randstad en via HSL-shuttle naar Antwerpen-Brussel. Tevens zullen nachttreinen zijn ingevoerd. Hiermede zal een belangrijke voorwaarde zijn ingevuld voor de aantrekkelijkheid van de Spoorzone voor functies die op bovenstedelijk schaalniveau opereren en die voor een groot deel van dag en avond (nacht) reuring bieden.

Van belang is een goed vormgegeven entree naar het nieuw te ontwikkeling gebied ten noorden van het spoor, NS-Werkplaats in het bijzonder. Met name het stationsplein en de functies die hieraan liggen dienen OV-reizigers het gebied binnen te lokken, óók reizigers die niet met een specifiek doel in het gebied hoeven te zijn.

De positie van het busstation hierbij zal nader onderzocht worden. Vanwege de afbreuk die een dergelijk grootschalige infrastructurele voorziening ten noorden van het spoor doet ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit van o.a. de historische werkplaatsomgeving zal toch ook het handhaven van het busstation aan de zuidzijde nog onderzocht worden. en een keuze gemaakt worden.

De ontsluiting.

Voor de Spoorzone zijn aanpassingen nodig in het huidige verkeersnet om het toekomstig stedelijk gebied goed te ontsluiten en het verkeer op een vanzelfsprekende wijze naar de nieuwe gebiedsfuncties te leiden. De basis van de aanpak wordt gevormd door het creëren van een gesloten cityring in één richting, waarbij de tegenrichting vanuit het oosten via de Noordlaan zal doorgaan. De Noordlaan vormt de centrale ontsluitingsas voor het nieuwe plangebied. Daarnaast vervult de Noordlaan een ondergeschikte functie als wijkontsluitingsweg voor Oud-Noord. Aan de oostzijde wordt de Noordlaan aangesloten op de City-ring via het NS-plein. Voor de Westzijde wordt nog ander onderzocht of dit via de Lochtstraat-Jan-Heijnsstraat zal geschieden of deels via het zuidelijk deel van de Gasthuisring. Dit is mede afhankelijk van de

uiteindelijke keuze voor de definitieve plaats van het busstation. In de bestemmingsplan wordt rekening gehouden met beide opties.

Hoofdontsluiting.

De Spoorlaan.

De eerste fase van de Spoorlaan als onderdeel van de City Ring is gereed. Na aanleg van de Noordlaan wordt de Spoorlaan voor autoverkeer volledig éénrichtingverkeer (van West naar Oost).

De Noordlaan.

De Noordlaan wordt een herkenbare drager voor het plangebied en zal de (regionale) bereikbaarheid van de nieuwe functies garanderen. De Noordlaan gaat ook een belangrijke functie vervullen voor de afwikkeling van het busverkeer. Het nieuw te ontwikkelen programma in de Spoorzone zal goed door het openbaar vervoer worden bediend.

De inrichting van de Noordlaan moet voldoende verkeersafwikkelingscapaciteit hebben, maar zodanig zijn vormgegeven dat barrièrewerking minimaal is. Oversteekbaarheid is hierbij belangrijk.

Op basis van nader onderzoek door bureau Goudappel en Coffeng zal de precieze dimensionering van de Noordlaan verder plaats vinden: op grond van voorgaand beschreven functionaliteit zal de Noordlaan ongeveer 6.000 motorvoertuigen in west-oost richting te verwerken krijgen en 10.000 motorvoertuigen per etmaal in oost-west richting. Hier zal de maatvoering op afgestemd worden (waarschijnlijk twee rijstroken in oost-west richting en 1 rijstrook in west-oost richting). Om te voorkomen dat er teveel verkeer via de Kwaadeindstraat (Oud-Noord) zijn weg naar de Spoorzone zoekt zullen hier, in lijn met het TVVP, maatregelen voor getroffen worden. Te denken valt aan het éénrichtingverkeer maken van de westelijk deel van de Noordlaan (Lochtstraat) en het laten lopen van de westelijke toegang voor de Spoorzone via de Hart van Brabantlaan en de Gasthuisring . (alleen in Noord-Zuidrichting). Daarmee wordt de aanhechting van de Noordlaan en het kerngebied van de Spoorzone op binnenstad en Cityring ook beter. In dit model kan het busstation zowel aan de Noord- als aan de zuidzijde van het Spoor zijn plaats krijgen. De diverse door Goudappel onderzochte modellen zijn ook nader beoordeeld in het kader van het MER. Bij uitwerking van de Openbare Ruimte van de Spoorzone moet de verkeersstructuur nader vastgesteld worden

Parkeren

Bij toekomstige ontwikkelingen moeten voorzien worden in voldoende parkeercapaciteit. Binnen het TVVP Tilburgs Verkeers en Vervoers Plan zijn daarvoor vastgestelde parkeernormen opgenomen. Deze zijn van toepassing voor het gebied van de Spoorzone.

Het is hier van belang dat bij nieuwe ontwikkelingen rekening gehouden wordt met de behoefte vanuit het centrum

Openbaar Vervoer.

In de komende jaren moet zowel het bus- als het treinstation worden aangepast om de voorspelde groei van openbaarvoorzieningen en - passagiers te kunnen accommoderen. Het wordt tot een hoogwaardig knooppunt getransformeerd. Het station wordt beter bereikbaar vanuit de verschillende stadsdelen, het koppelt de verschillende vervoersstromen en dient tegelijkertijd als verbindingsselement tussen Noord en Zuid.

Momenteel wordt onderzocht aan welke zijde van het spoor het nieuwe busstation moet komen. Bij situering op de huidige locatie zal een deel van de bebouwing aan de westzijde moeten worden aangepast vanwege de noodzakelijke uitbreiding. De configuratie van het visgraatmodel naar zaagtandmodel is dan mogelijk. Aan de noordzijde is voldoende ruimte beschikbaar om een inpassing mogelijk te maken. De consequenties van deze varianten worden onderzocht. Op basis daarvan wordt een uiteindelijke keuze gemaakt.

Fietsverkeer.

Uitvoering van het plan Spoorzone betekent een sterke verbetering voor zowel de kwaliteit als de kwantiteit met betrekking tot voorzieningen voor de fiets. Zowel aan de nieuw ingerichte Spoorlaan als aan de te realiseren Noordlaan komen fietsvoorzieningen van "sternetkwaliteit".

De noord-zuidfietsverbindingen onder het spoor blijven gesitueerd bij de onderdoorgangen Gasthuisring en NS-plein.

Met de vernieuwing van het OV-knooppunt, en met name ook de tweezijdige ontsluiting hiervan ontstaat de ruimte om ook het programma ten aanzien van de fietsvoorzieningen op een kwalitatief adequate wijze in te passen. Hierbij wordt uitgegaan van een min of meer gelijke verdeling van het programma (zowel bewaakt als onbewaakt) ten noorden en ten zuiden van het spoor.

4.4 Juridische opzet.

4.4.1 De gehanteerde planvorm.

Het bestemmingsplan dient, zoals reeds is aangegeven, enerzijds niet meer vast te leggen dan mogelijk is vooruitlopend op een meer integrale planvorming en anderzijds juridisch houdbaar te zijn vanuit de belangen op gebied van grondposities en het behoud van het gevestigde voorkeursrecht op grond van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten.

De ontwikkelingen van de Spoorzone hebben een looptijd tot 2020. Gezien dit lange ontwikkelingstraject en de gewenste differentiatie in functies dient het bestemmingsplan een zeer grote mate van flexibiliteit te bevatten. Geopteerd is dan ook voor het merendeel voor globale uit te werken bestemmingen. Een directe bestemming is opgenomen voor de thans bekende onmisbare ruimtelijke elementen, zoals de Noordlaan en voorts voor de bestaande verkeersstructuur die wordt gevormd door de Spoorlaan, het NS-plein, de Gasthuisring en de Jan Heijnsstraat/St. Ceciliastraat en de spoorlijn met het station. Ook liggen er in het plangebied twee reeds ingevulde locaties, zijnde het Haestrechtkwartier (voormalige Knegtelterrein) aan de Spoorlaan en de locatie van de Fraters aan de Gasthuisring. Vanwege de overzichtelijkheid zijn die twee locaties meegenomen in het bestemmingsplan Spoorzone.

4.4.2 Inleidende bepalingen

Hoofdstuk 1 bevat de "Inleidende bepalingen". Dit hoofdstuk omvat twee artikelen: een artikel met een aantal noodzakelijke begripsomschrijvingen en een artikel regelende de wijze van meten.

4.4.3 De bestemmingen.

Hoofdstuk 2 bevat de "Bestemmingsbepalingen". In dit hoofdstuk komen de verschillende bestemmingen met bijbehorende bouwvoorschriften en gebruiksvoorschriften aan bod.

Op de bestemmingsplankaart worden voor de verschillende deelgebieden bestemmingen aangegeven. In hoofdlijnen worden twee type functionele gebieden onderscheiden, namelijk gebieden met een centrumkarakter, waar menging van functies en de ontwikkeling van stedelijke voorzieningen centraal staat en gebieden waar dit minder belangrijk wordt geacht, maar niet wordt altijd of helemaal uitgesloten. Dit onderscheid komt terug in de bestemmingsaanduidingen.

Bestemmingsomschrijvingen.

Per bestemmingsvlak is er sprake van een differentiatie qua functie en bouwmassa. In hoofdlijnen worden de bebouwingsmogelijkheden in het bestemmingsplan aldus vertaald in een drietal aspecten: bouwhoogte, bebouwingsindex en percentage onbebouwde ruimte.

bebouwingsindex:

De bebouwingsindex is de verhouding tussen het te bebouwen bruto vloeroppervlak en het (uitgeefbare) grondoppervlak. De bebouwingsindex wordt hoofdzakelijk bepaald door het gewenste stedenbouwkundig beeld, maar ook milieu- en financiële aspecten spelen hier een rol.

Hoewel de realisatie van ondergrondse parkeergarages uit stedenbouwkundige oogpunt gewenst is, is in de bebouwingsindex alleen gerekend met de bovengrondse bebouwingsmassa. Het ondergronds bouwen wordt hierdoor niet beperkt.

bouwhoogte

De toegestane bouwhoogtes van de verschillende deelgebieden zijn op de plankaart aangegeven. Deze zijn bepaald op basis van de ruimtelijke kenmerken van het deelgebied en de relatie met (bestaande) omliggende gebieden. De basisbouwhoogte is bedoeld als maximale bouwhoogte van de basis bouwvelop.

Naast de basis bouwhoogte is in sommige bestemmingsvlakken de realisatie van hogere bebouwing mogelijk, e.e.a. aangegeven op de plankaart. Hiervoor is een vrijstelling nodig waaraan nadere eisen gesteld worden zoals omschreven in de Nota Hoogbouw.

Percentage onbebouwde ruimte.

De realisatie van de Spoorzone als een gebied met een zeker groen karakter stond centraal bij het vaststellen van de Structuurplan Spoorzone. Omdat deze ambitie in stand blijft zal bij uitwerking van verschillende bestemmingsvlekken rekening gehouden moeten worden met de realisatie van ruimtes met een groen karakter. Dit wordt gewaarborgd door middel van de percentage onbebouwde ruimte. Dit is ruimte die op begane grond, of in directe relatie met de begane grond, een betekenis heeft voor de groene beleving van het gebied.

Per vlak wordt aangegeven hoeveel oppervlakte vrij van bebouwing moet blijven op begane grondniveau, dit om een goede overgang vanaf de stedelijke openbare ruimte en de al bebouwde omgeving tot het gebouw/complex niveau te kunnen garanderen. Deze oppervlakte wordt gemeten buiten de in acht te nemen (veiligheids)contouren welke bijvoorbeeld als gevolg van het plaatsgebonden risico nog nader bepaald zullen worden bij uitwerking van het bestemmingsvlak.

In het NS werkplaatsgebied en het overgangsgebied naar Theresia zullen ruimtes ontstaan die een meer stedelijk karakter zullen krijgen en waar een grote hoeveelheid mensen kan verblijven. Om deze reden zal de te reserveren openbare ruimte hier niet altijd hoofdzakelijk groen zijn. Voor de andere gebieden geldt in principe dat de aangegeven percentage onbebouwde ruimte op de begane grond altijd gereserveerd moet worden voor groen. Er bestaat een mogelijkheid voor vrijstelling voor de realisatie van minder onbebouwde openbare ruimte, mits de overgang vanaf de stedelijke openbare ruimte tot de nieuwe bebouwing goed opgelost wordt en dat in het bebouwing de realisatie van gezamenlijke ruimtes met een groen karakter gewaarborgd blijft.

De bestemmingen Centrum en Gemengd.

Deze bestemmingen betreffen voor het merendeel uit te werken bestemmingen. Deze zijn vanwege het lange ontwikkelingstraject en de daarmee samenhangende gefaseerde uitvoering van het totale project Spoorzone afzonderlijk benoemd.

Voor de deelgebieden direct ten zuiden en ten noorden van het spoor is de bestemming Centrum opgenomen. Voor overgangszone naar de bestaande woonwijk Theresia is gekozen voor de bestemming Gemengd.

In de bestemmingsvlakken Centrumdoeleinden is zowel ten noorden als ten zuiden van het spoor de mogelijkheid geschapen voor realisatie van een busstation in directe relatie met het op te waarderen NS-station.

De uit te werken bestemmingen zijn vanwege de overzichtelijkheid in schema's opgenomen. Er zijn algemene uitwerkingregels aangegeven en bijzondere uitwerkingsregels specifiek gericht op het betreffende deelgebied.

Er is een bouwverbod opgenomen. Dit bouwverbod kan via een vrijstelling worden doorbroken voor bebouwing die past in het concept-uitwerkingsplan. Om binnen de uitwerkingsgebieden bestaande passende (en te handhaven) bebouwing niet te bevriezen door het bouwverbod is ook een vrijstellingsregeling opgenomen, die een uitbreiding van die bebouwing - zonder het uitwerkingsplan - mogelijk maakt.

Een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om kleine delen van de bestemmingen Centrum en Gemengd te wijzigen in de bestemming Verkeer -hoofdwegen ten behoeve van een optimalisering van het tracé van de Noordlaan.

Een directe bestemming is gelegd op de locatie van het Haestrechtkwartier (het voormalige Knegtelterrein) aan de Spoorlaan en de locatie van de Fraters aan de Gasthuisring. Eerstbedoelde locatie is inmiddels geheel ontwikkeld. De regeling opgenomen in de vigerende bestemmingsplan Knegtelterrein en het wijzigingsplan Knegtelterrein. De methodiek die is aangehou-

den in het bestemmingsplan Knegtelterrein met betrekking tot de functie per bouwlaag is overgenomen in het bestemmingsplan op een detailplankaart.

De bestemming Verkeer - railverkeer.

De bestemming Verkeer - railverkeer betreft niet alleen de sporen, maar ook de huidige stationslocatie (stationsgebouw met kantoorruimten, perrons, ondergeschikte detailhandel en (ongeschikte) horeca. Een drietal nieuwe passages is mogelijk binnen de bestemming en dit is met een aanduiding aangegeven op de plankaart.

De bestemming Verkeer - hoofdwegen.

Deze bestemming betreft het tracé van de Noordlaan, de Spoorlaan, het NS-plein, een deel van de Gasthuisring de Jan Heijnsstraat/ St. Ceciliastraat.

Een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om in geval van een mogelijke versmalling van het geprojecteerde tracé van de Noordlaan delen van vrijkomende gronden binnen die bestemming te betrekken bij de aangrenzende bestemming Centrum.

Nadere eisen en vrijstellingen.

Per bestemming heeft het college de bevoegdheid om met in achtneming van de daarvoor geldende procedures nadere eisen aan bouwplannen te stellen of vrijstelling van de bouwvoorschriften te verlenen. Voor het verlenen van vrijstellingen gelden steeds een aantal voorwaarden. Deze zijn in het betreffende artikellid opgesomd.

4.4.4 Algemene bepalingen

Hoofdstuk 3 betreft de "Algemene bepalingen". Dit hoofdstuk bevat voorschriften die voor alle gronden van toepassing zijn, ten aanzien van de volgende aspecten:

Algemene juridische en stedenbouwkundige bepalingen.

Opgenomen is de z.g. anti-dubbeltelbepaling ter voorkoming van onbedoeld gebruik van de voorschriften. Ook is opgenomen een aantal algemene stedenbouwkundige bepalingen die voor alle bestemmingsvlakken van toepassing zijn. Het gaat hierbij om de verhouding tussen bouwvlakken en aanduidingen, de situering van de hoofdtoegang voor woningen, een regeling voor onbebouwde terreinen bij woningen en bij overige gebouwen, een regeling over de ruimte tussen gebouwen en een regeling voor het bouwen nabij op de plankaart aangeduide bomen.

Ook is aangegeven voor welke aspecten de bouwverordening aanvullend is op dit bestemmingsplan.

Algemene vrijstellingsbevoegdheid.

Een algemene vrijstellingsbevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders met betrekking tot geringe afwijkingen van de voorschriften van het plan (maten, geringe afwijkingen van het bestemmingsvlak, utiliteitsvoorzieningen (kleiner dan 50 m²), geringe afwijking van de toegelaten milieucategorie van (bedrijfs)activiteiten.

Algemene wijzigingsbevoegdheid.

Een algemene wijzigingsbevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders met betrekking tot wijziging van de bestemmingsgrenzen en het toelaten van utiliteitsvoorzieningen met een oppervlak groter dan 50 m² etc.

Algemene nadere eisenregeling.

Naast een aantal nadere eisen per bestemming is het college ook bevoegd om een aantal algemene nadere eisen te stellen.

Algemene aanlegvergunningen.

Algemene bepalingen over het toelaten van werkzaamheden waarvoor een aanlegvergunning vereist is, bijvoorbeeld bij werkzaamheden nabij waardevolle bomen.

Procedurevoorschriften.

Er gelden procedurevoorschriften bij het gebruik maken van vrijstellingsbevoegdheden, wijzigingsbevoegdheden en de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen.

4.4.5 Overgangs- en slotbepalingen

Het laatste hoofdstuk bevat de "Overgangs- en slotbepalingen". Dit zijn algemene bepalingen betrekking hebbend op het overgangsrecht. Bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan bestaan (of die kunnen worden opgericht volgens een voor dit tijdstip aangevraagde bouwvergunning) mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. Tot slot een strafbaarheidsbepaling en de titel van het bestemmingsplan.

4.5 Overige sturingsinstrumenten.

De gebiedsomschrijving en de bestemmingsbepalingen zijn als instrument niet voldoende om het hoogwaardige ontwikkeling die de stad ambieert in de Spoorzone te garanderen. Daarom worden naast het bestemmingsplan andere instrumenten ontwikkeld om de kwaliteit van de toekomstige ontwikkelingen te waarborgen.

- Ambitie document: doet nadere uitspraken over stedenbouwkundige samenhang en architectonische kwaliteiten en zal als stedenbouwkundige leidraad dienen bij verdere planuitwerkingen
- Beeldregieplan, door de raad vast te stellen, als welstandskader voor de uit te werken deelplannen
- Openbare ruimte plan voor de hoofdstructuren: Alle bovenlokale verbindingen zullen worden uitgewerkt
- Openbare ruimte plan voor bijzondere deelgebieden C1a en C2: De openbare ruimte voor deze deelgebieden wordt met bijzondere aandacht verder uitgewerkt.
- Privaatrechtelijke instrumenten: In exploitatieovereenkomsten worden o.a de stedenbouwkundige ambities, programmatische en financiële uitgangspunten vastgelegd op basis van het Ambitie document.
- OV - knooppunt uitwerking: De vervoersterminal is van essentieel belang voor de stad en voor dit gebied. Structurele ingrepen hier zullen alleen aan de hand van een integraal toekomstbestendig uitgewerkt plan plaats mogen vinden.

5. Cultuurhistorische paragraaf.

5.1. Algemeen.

Om de cultuurhistorische waarden van het gebied duidelijk in beeld te brengen worden vier aspecten uitgewerkt:

- historische geografie en ontwikkeling van het landschap;
- archeologie;
- objecten en structuren (monumentale objecten, ensembles en gebieden);
- richtlijnen en voorwaarden.

Al naar hun belang en de beschikbare informatie worden deze aspecten nader belicht. Tevens wordt aangegeven welke aspecten onder enige vorm van beschermende wet- en regelgeving vallen.

Naar aanleiding van de ontwikkelingen in de Spoorzone is en wordt cultuurhistorisch en archeologisch onderzoek uitgevoerd. Deze rapporten vormen de belangrijkste bron voor de cultuurhistorische paragraaf. In de onderstaande paragrafen wordt kort ingegaan op de inhoud van die onderzoek, de kwaliteiten van het gebied en de destijds gestelde voorwaarden. Er wordt volstaan met een globale beschrijving. Voor gedetailleerde informatie wordt verwezen naar de desbetreffende rapporten. Er loopt nog een bouwhistorisch onderzoek waarvan de resultaten zullen worden meegenomen bij de planuitwerking.

Beleidskader:

- Monumentenwet 1988;
- Monumentenverordening Tilburg;
- Gemeentelijk monumentenbeleid en interim archeologiebeleid;
- Monumentenlijst Tilburg;
- Belvedereproject Spoorzone, 't Nieuwe Atelier.

Bronnen:

- BILAN RAPPORT 2004/2 Tilburg -Spoorzone, Cultuurhistorische Verkenning
- BILAN rapport (2006/47) Spoorzone Tilburg Het nieuwe atelier (CHER)
- Spoorzone 't Nieuwe Atelier, Tilburg een me(e)ting van cultuurhistorie - ontwerpgegevens - maatschappij, Tilburg, oktober 2006

5.2 Cultuurhistorisch waardevolle objecten.

In hoofdstuk 2, 'Beschrijving gebied' is reeds ingegaan op de historische kwaliteiten van het Spoorzonegebied. Volstaan wordt in deze paragraaf dan ook met een beschrijving van de bijzondere elementen in het gebied.

Het complex NS-werkplaats heeft cultuurhistorische waarde als uitdrukking van de sociaal-economische en geografische ontwikkeling, namelijk de aanleg van de spoorverbinding door Tilburg en de ontwikkeling van een grote lijnwerkplaats voor het zuiden van Nederland. Het is tevens van belang voor de typologische ontwikkeling van de lijnwerkplaatsen. Het heeft architectuurhistorisch belang als voorbeeld van de uiterst sobere en doelmatige vormgeving van spoorwegwerkplaatsen, het toont een staalkaart van de stijlontwikkeling van een eeuw spoorwegarchitectuur en van constructietechnieken, en is tevens van belang door de bijzondere samenhang van ex- en interieur. Het heeft ensemblewaarde als onderdeel van de stedelijke ontwikkeling van Tilburg, in het bijzonder de ontwikkeling tot een industrieel spoorwegknooppunt. Een aantal bijzondere elementen op de NS-werkplaats zijn cultuurhistorisch waardevol:

- Locomotiefstelplaats en wagenmakerij uit 1870;
- Schrijnwerkerij en wagenmakerij uit 1902;

- Draaischijf uit 1930;
- NUTS-gebouw aan de Lange Nieuwstraat 168-170;
- Stoomketelfabriek aan de Lange Nieuwstraat 172-174;
- Locomotiefstelplaats en ketelherstelplaats uit 1933;
- Polygonale locomotiefloods uit 1930;
- Stoomketelfabriek aan de Lange Nieuwstraat 172-174 uit 1884;
- Ook deloods in de noordwestelijke hoek van het terrein is van historische betekenis.

Het stationscomplex is in 1957 ontworpen door architect K. van der Gaast en gerealiseerd in 1965. Het is de vervanging van het station uit 1863. Het complex bestaat uit een aantal min of meer losstaande volumes van staal en glas die deels onder en op de drie perrons zijn gebouwd. Het geheel is op een opvallende wijze overkapt met twaalf grote, aaneengeschakelde luifels, zogenaamde hypparschalen van 21 bij 21 meter. Dit "zwevend" dak wordt geschraagd door schuin opgestelde, stalen kolommen aan de voor- en achterzijde en betonnen steunpunten op de perrons. Naast en los van het stationsgebouw staat een markante, uit baksteen opgetrokken 'wasknijper': de stationstoren met klok. Hoewel het dak veel aandacht trekt, is vanuit cultuurhistorisch oogpunt het gehele stationscomplex (samenhang tussen perrons, gebouwen, toren/schoorsteen, parkeerdek en kap) van belang en dus behoudenswaardig.

Van hoge cultuurhistorische waarde is verder de gehele infrastructuur op het terrein van de NS-Werkplaats. Het stelsel van rails en transportlijnen is een van de belangrijkste identiteitdragers binnen dit complex, een industrieel landschap.

De historische ontwikkeling en cultuurhistorische waarden in de Spoorzone zijn vastgelegd in enkele specifieke rapportages.

Ontwikkelingen en beleid.

De aanwezigheid van de cultuurhistorische waarden in de spoorzone biedt mogelijkheden en inspiratiebronnen om nieuwe ontwikkelingen hierbij te laten aansluiten. Dit kan door het behoud en de inpassing van bestaande elementen of door aan te sluiten bij of voort te gaan op een in het verleden ingeslagen weg. Met het integreren van de waardevolle elementen in de transformatieplannen kunnen deze naar het bijzondere verleden van het gebied blijven verwijzen. De elementen en hun samenhang zijn medebepalend voor de identiteit van het gebied en ze kunnen bijzondere stedelijke activiteiten huisvesten. De specifieke invulling van de bestaande elementen moet nog onderzocht worden.

Openbare functies, culturele activiteiten en andere uitgaansfuncties kunnen de functionele diversiteit van het gebied verrijken en zouden goed bij de gebouwen kunnen passen.

Voor het plangebied is in 2003/2004 een cultuurhistorisch verkennend onderzoek verricht (Tilburg – Spoorzone, Cultuurhistorische verkenning, Bilanrapport 2004/2). In het kader van het Belvédère-project 'Spoorzone' is nader onderzoek verricht naar de relatie tussen het ambitieniveau van de gemeente, de cultuurhistorische verkenning en de mogelijkheden die daardoor worden geboden. De resultaten van het Belvédère-project zullen meegenomen worden in het ontwerpproces. Juist in dit kader zal duidelijk worden welke bedreigingen er zijn, maar vooral ook welke kansen de beschreven cultuurhistorische waarden bieden.

Cultuurhistorie.

Het in het gebied aanwezige industrieel erfgoed wordt beschouwd als één van de kwaliteitsdragers van het gebied. Hergebruik zou mogelijk gemaakt moeten worden.

Hiertoe dient tijdig archeologisch vervolgonderzoek voor het hele plangebied plaats te vinden; Ook zal nagegaan worden welke historische structuren een rol kunnen spelen in de nieuwe ontwikkelingen;

In elk geval moeten de rijksmonumenten en de (voorgenomen) gemeentelijke monumenten worden behouden (zie bijlage 1). Bovendien moeten deze objecten en ensembles een goede plaats krijgen in de nieuwe ontwikkelingen (zowel ruimtelijk als functioneel);

De meest opvallende cultuurhistorische objecten en het omliggende gebied moeten zorgvuldig in de nieuwe ontwikkelingen worden ingepast (NS-werkplaats, station). Ze kunnen beschouwd worden als belangrijke dragers in het gebied;

Een klein deel van het plangebied ligt in het toekomstig rijksbeschermd stadsgezicht. Ook hier zal de cultuurhistorische factor en de uitstraling van nieuwe ontwikkelingen een belangrijk afwegingsaspect zijn;

Voor wat betreft de niet formeel beschermde objecten (Monumenten Inventarisatie Projecten e.d.) kan gezocht worden naar behoud waardoor de beeldkwaliteit kan worden behouden of versterkt;

Enkele gebouwen op de NS-werkplaats zoals hierboven beschreven zijn waardevol en dienen bij de planontwikkeling een belangrijke betekenis toegekend te krijgen.

De infrastructuur (rails, transportlijnen, logistiek) vormt een belangrijke cultuurhistorisch waardevol fenomeen (een identiteitdrager) en dient bij de verdere planontwikkeling een belangrijke betekenis toegekend te krijgen.

Ook het stationscomplex is waardevol en dient een belangrijke betekenis te krijgen bij de verdere planontwikkeling: het stationscomplex met zijn bijzondere stationskap. Het dak vormt samen met de bijbehorende klokkentoren en andere onderdelen een zeer herkenbaar ensemble en moet in toekomstige plannen een plaats krijgen.

In de omgeving van het plangebied bevinden zich ook diverse monumenten: in de planvorming zal hier ook rekening mee gehouden moeten worden (bijvoorbeeld het klooster aan de Lange Nieuwstraat 191, villa's aan de Lange Nieuwstraat en diverse panden aan de Spoorlaan).

Resultaten van het lopende Belvédère project worden meegenomen bij de verdere planontwikkeling. Op basis daarvan kunnen nog aanvullende randvoorwaarden worden gesteld.

Resultaten van het lopende, bouwhistorisch onderzoek van de NS-Werkplaats moeten worden verwerkt in de planvorming.

5.3 Archeologie.

De noordoostelijke hoek van het plangebied wordt ingenomen door bebouwing die overwegend bestaat uit woonhuizen. Woonhuizen die werden opgetrokken vóór circa 1920 werden doorgaans ondiep gefundeerd. Vaak gaat de fundering niet dieper dan de vorstgrens (ca. 60 cm - mv) terwijl het esdek er veel dikker is. De vloeren in deze huizen werden niet diep uitgegraven en liggen direct op 'het zwarte zand'.

Eventuele archeologische waarden kunnen hier dan ook nog aanwezig zijn. Het terrein tussen Gasthuisring en Fraterstraat maakte ooit deel uit van het open akkercomplex van de Heuvelse Akkers en de Havervelden tussen de Heuvel en Veldhoven.

De terreinen van de Fraters hebben vanaf ca. 1830 een actieve bouwgeschiedenis ondergaan. De bebouwing op de locatie is de laatste 160 jaar meermaals gesloopt, uitgebreid, aangepast en herbouwd. Door de bebouwingsgeschiedenis is de archeologische informatie in het bodemarchief hoogstwaarschijnlijk grotendeels uitgewist.

Enige uitzondering hierop wordt gevormd door de parktuin ten oosten van het Fraterhuis, waarvan de oostelijke helft door de jaren heen onbebouwd is gebleven. Het bodemarchief is hier diensgevolge mogelijk onverstord.

De Lange Nieuwstraat is aangelegd in 1870 ten noorden van de Heuvelse Akkers door de Havervelden, een groot aaneengesloten open akkercomplex zonder bebouwing. Het St. Josephgesticht werd aan de zuidzijde van de Lange Nieuwstraat gebouwd omstreeks 1890. In 1963 verhuisde het gesticht naar de Kievitshorst aan de Beneluxlaan waarna het gebouw langs de Lange Nieuwstraat nog enkele jaren dienst deed als MTS. De gebouwen werden uiteindelijk gesloopt in 1977. Tijdens deze periode bleef het westelijk deel van de locatie onbebouwd en deed dienst als moestuin voor het gasthuis van de fraters. Na 1963 raakte deze tuin verwilderd. In de noordwesthoek stonden enkele panden met ommuurde tuin. De panden zijn gesloopt medio 20^{ste} eeuw waarna de percelen opgenomen zijn in de tuinen.

Aangezien het hier gaat om een tot voor kort agrarisch terrein dat tot op heden ten dele onbebouwd is gebleven en tot eind 19^{de} eeuw in gebruik is geweest als akkercomplex en later als moestuinen is de kans op een ongestoord bodemarchief op deze locatie hoog. Over de aard of datering van eventuele archeologische waarden is verder niets bekend.

Van de wegen en straten in het plangebied wordt aangenomen dat het bodemarchief hier geheel is verstord. De Spoorlaan is in de afgelopen eeuw meermaals heringericht waarbij ook

vaak de kabels, leidingen en riolering is verlegd. Dit gebeurde op een zodanige wijze dat de ondergrond als verstoord moet worden beschouwd. Er is dan ook geen archeologische verwachting meer voor dit gebied.

Indien op één van hierboven beschreven locaties bodemverstorende ingrepen gepland worden dient een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd te worden om uit te sluiten dat met de bodemingrepen archeologische waarden worden vernietigd. Dit onderzoek bestaat uit een bureauonderzoek en een waarderend booronderzoek conform de eisen beschreven in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie en de onderzoekseisen van de gemeente Tilburg. Voor het overige deel van de spoorzone bestaat geen archeologische verwachting.

Overigens kan voor het hele gebied de aanwezigheid van archeologische resten of sporen op basis van de verwachting nooit geheel uitgesloten worden. Bij het aantreffen van archeologische vondsten of structuren, dient men, conform de Monumentenwet 1988, hiervan binnen drie dagen melding te maken bij de bevoegde instanties.

6 Milieuparagraaf.

6.1 Milieueffectrapport - algemeen.

Op grond van de oude regeling bestond de verplichting tot het opstellen van een MER voor een aantal met name genoemde activiteiten dan wel het uitvoeren van een MERbeoordeling, d.w.z. een beoordeling om te bezien of er overgegaan moet worden tot de opstelling van een mer. Een dergelijke beoordeling heeft plaatsgevonden ten behoeve van het Structuurplan Spoorzone. Op 27 september 2004 heeft de raad op basis van het uitgevoerde beoordelings-onderzoek besloten dat voor de realisatie van de ontwikkelingsplannen voor de Spoorzone geen MER behoefde te worden opgesteld.

Inmiddels is er sprake van gewijzigde regelgeving en is het noodzakelijk gebleken om in het kader van het op te stellen bestemmingsplan Spoorzone wederom naar een MERprocedure te kijken. Op 27 juni 2001 is er een Europese richtlijn vastgesteld voor de milieubeoordeling van bepaalde plannen en projecten, genaamd de strategische milieubeoordeling (SMB). Deze richtlijn moest worden geïmplementeerd in de Nederlandse milieuwetgeving. Dit is gebeurd op 29 september 2006. Toen is de Wet milieubeheer en het hieraan gekoppelde Besluit MER gewijzigd. Als gevolg van deze wetswijziging bestaan er nu twee soorten milieueffectrapportages: een planMER, te beschouwen als de strategische milieubeoordeling als bedoeld in de Europese richtlijn en een projectMER, te zien als de milieu-effectrapportage, zoals we die kende op grond van het oude Besluit MER.

In het geval van de Spoorzone is een tweetal activiteiten van belang genoemd in het Besluit MER:

De bouw van woningen.

Voor deze activiteit is bij 2000 of meer woningen binnen de bebouwde kom een planmer en/of een beoordeling voor het opstellen van een projectmer in beeld (de noodzaak tot het verplicht opstellen van een projectmer bestaat bij 4000 of meer woningen).

De uitvoering (dan wel de wijziging of uitbreiding van de uitvoering) van een stadsproject.

Een stadsproject is een project waarbij naast de bouw van woningen ook andere stedelijke ontwikkelingen plaatsvinden, zoals de bouw van scholen, ziekenhuizen, parkeerterreinen en bedrijfsruimten (kantoren en winkelcentra). Het moet dan gaan om een locatie met een oppervlakte van 100 ha of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Bij de bepaling van de bedrijfsvloeroppervlakte moet worden uitgegaan van de bruto- bedrijfsvloeroppervlakte. Daarbij moet worden gedacht aan de totale som van de netto vloeroppervlakte en de bij de bedrijven behorende oppervlakte van b.v. geluidszonering, veiligheidszonering en infrastructuur.

Bezien is op grond van de laatste inzichten met betrekking tot het programma voor het gebied Spoorzone wat er indicatief in het plangebied gerealiseerd gaat worden aan kantoren, voorzieningen, detailhandel, woningen en gebouwde parkeerplaatsen. Reeds uitgevoerde projecten dan wel projecten waarvoor reeds een planologische procedure is doorlopen behoeven niet te worden meegeteld bij die beoordeling. Het gaat nu om het eerste vastgestelde ruimtelijke plan dat voorziet in de mogelijke uitvoering, wijziging of uitbreiding van een project.

Bedoeld programma gaat uit van 2111 woningen en een bedrijfsvloeroppervlakte van 261.846 m² inclusief voorzieningen. Dus qua activiteit - bouw woningen en stadsproject met een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer - wordt voldaan aan de voorwaarden van het Besluit MER. De oppervlakte van de totale locatie is minder dan 100 ha. Dus dit criterium is niet in beeld.

Vervolgens is de vraag aan de orde of aan de overige vereiste voor het opstellen van een planMER en/of projectMER op grond van het Besluit MER wordt voldaan.

Voor de beide activiteiten (bouw van woningen en stadsproject) geldt dat de opstelling van een planMER vereist is bij een kaderstellend plan, dit kan b.v. een structuurplan zijn, maar ook een bestemmingsplan. Aangezien er voor de Spoorzone reeds wordt beschikt over een vastgesteld structuurplan is dus het te ontwikkelen bestemmingsplan nu het eerste plan wat bepalend is. De keuze voor een (voor het merendeel) uit te werken bestemmingsplan - dus een kaderstellend plan - voor de Spoorzone maakt het opstellen van een planMER noodzakelijk. Voor het

uitwerkingsplan of - plannen is vervolgens te zijner tijd dan nog een projectMERbeoordeling noodzakelijk. Echter hiervoor kan dan in belangrijke mate als basis het planMER dienen.

6.2 Inhoud milieueffectrapport - planMER

6.2.1 Varianten.

In het planMER wordt een beschrijving gegeven van de mogelijk nadelige milieugevolgen van de ontwikkeling van de Spoorzone in Tilburg. Het planMER is een hulpmiddel bij de besluitvorming over het bestemmingsplan Spoorzone en is een bijlage bij het bestemmingsplan Spoorzone.

Basis voor het planMER en het bestemmingsplan vormt de hoofdstructuur van de Spoorzone, zoals deze is vastgelegd in het Structuurplan Spoorzone. De ruimtelijke en programmatische onderlegger voor dit plan is de stedenbouwkundige structuurvisie van het Atelier Rijksbouwmeester van september 2002. Bij verdere uitwerking van deze hoofdstructuur is een aantal nadere varianten uitgewerkt voor het nu vast te stellen bestemmingsplan. Deze varianten richten zich op de hoofdverkeersstructuur, omdat deze in een directe bestemming vastgelegd wordt in het bestemmingsplan en de milieueffecten in het plangebied en studiegebied vooral veroorzaakt zullen worden door de verkeersaantrekkende werking van de Spoorzone. Dit heeft met name gevolgen voor de milieuaspecten geluid en luchtkwaliteit.

In het planMER zijn de volgende varianten onderzocht:

Varianten.

- Variant 1 (zoals wordt vastgelegd in het bestemmingsplan): betreft aanleg van de Noordlaan conform het Structuurplan Spoorzone en stedenbouwkundige visie van het Atelier Rijksbouwmeester, zonder maatregelen om ongewenste effecten op het Stadsdeel Oud Noord te beperken.
 - Alternatief 1a: betreft de situering van het busstation aan de zuidzijde van het spoor in plaats van de geplande ligging te noorden van het NS-station.
 - Alternatief 1b: dit alternatief gaat uit van dezelfde principes als variant 1a, echter vanwege de sterke toename van de verkeersbelasting op de Gasthuisring in alternatief 1a wordt bij deze variant de Noordlaan niet geheel ingekort.
- Variant 2: gaat uit van het knippen van de Noordlaan in twee afzonderlijke routes naar het plangebied (vanuit het oosten en vanuit het westen in twee richtingverkeer voor autoverkeer).
- Variant 3: in deze variant wordt de optie onderzocht om daar waar mogelijk wegverkeer en railverkeer fysiek te bundelen om daarmee de geluidseffecten van weg- en railverkeerslawaai op de nieuwe functies minder belastend te laten zijn.

6.2.2 Milieueffecten.

Geluid: railverkeer.

Het gebied wordt hoog belast door railverkeer en wegverkeer waarbij railverkeer de meest bepalende geluidbron is. Uit de berekeningsresultaten volgt dat de milieukwaliteit in alle deelgebieden slecht tot ruim onvoldoende is als gevolg van de belasting door railverkeerslawaai. Aanvullende maatregelen zoals schermen langs het spoor en raildempers hebben een positief effect, maar verbetert de milieukwaliteit in het gebied weinig. In deelgebieden Hart van Brabant en Spoorlaan zal het realiseren van woningen daarom moeilijk zijn binnen de wettelijke kaders van dit moment. Op deze locaties kunnen geluidsgevoelige bestemmingen alleen met bouwkundige voorzieningen in de vorm van dove gevels en wintertuinen of geluidsluwe binnen ruimten gerealiseerd worden.

Geluid: wegverkeer.

Uit de berekeningen blijkt dat het plangebied zwaar belast wordt door wegverkeerslawaai. Nergens kan voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De verschillende verkeersvarianten hebben een marginaal effect op de geluidbelasting in het plangebied. Ook het effect op de wegen in het studiegebied is marginaal.

Door de wegen in het **plangebied** te voorzien van een geluidsarm asfaltdeklaag verbetert de milieukwaliteit in het plangebied. Er wordt alleen nog niet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan. Voor de woningen zal een hogere waarde procedure gevolgd moeten worden. Dit is mogelijk tot een maximum van 63 dB in stedelijk gebied. Binnen het noordelijk deel van het plangebied bepaalt de nieuw aan te leggen Noordlaan de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeer. De verkeersintensiteiten op de Noordlaan variëren voor de beoordeelde varianten tussen de 12.070 en de 15.720 motorvoertuigen per etmaal. Dit levert een variatie van ten hoogste 1,1 dB op. Berekend is variant 1. De conclusies zijn voor de andere varianten vergelijkbaar. Variant 3 heeft vanuit akoestisch oogpunt de voorkeur, omdat deelgebieden Lochtstraat en Zwijssen dan slechts vanaf één zijde met geluid belast wordt. Het wordt hierdoor gemakkelijker om in dit gebied stille plekken te creëren.

De gevolgen in het **studiegebied** zijn beperkt. De varianten 2 en 3 zijn vergelijkbaar met variant 1. De geluidsbelasting is maximaal 0,8 dB hoger, maar bij de meeste wegen lager. Bij variant 1, alternatief 1a is de toename langs de Gasthuisring en Hart van Brabantlaan, deel Gasthuisring en St. Ceciliastraat, meer dan 1,5 dB. Dit is een reconstructie zoals bedoeld in de Wgh. Door het gemeentelijk beleid om op hoofdwegen bij het onderhoud het asfalt te vervangen door geluidsarm asfalt, zal de geluidsbelasting op alle locaties op termijn afnemen. Er zal dan nog wel voor alle woningen een hogere waarde moeten worden aangevraagd. Om de geluidskwaliteit in het gebied te verbeteren zijn maatregelen doorgerekend. Naast geluidsarm asfalt zijn dat afscherming door gebouwen met een niet-geluidsgevoelige functie, bouwen van woningen rondom geluidluwe binnenhoven en zoneren van functies.

Luchtkwaliteit.

Alle varianten, uitgezonderd variant 1, alternatief 1a en variant 1, alternatief 1b leveren een vergelijkbare luchtkwaliteit op. Voor variant 1, alternatief 1a geldt dat de luchtkwaliteit op de Gasthuisring weliswaar aan de normen voldoet maar aanzienlijk verslechtert ten opzichte van de autonome situatie. Tevens geldt voor variant 1, alternatief 1a dat luchtkwaliteit op een deel van de Hart van Brabantlaan net onder de wettelijke normen zit. Voor variant 1, alternatief 1b geldt hetzelfde maar dan in mindere mate.

Externe veiligheid.

De ontwikkeling van de Spoorzone resulteert in een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Dit geldt voor alle doorgerekende scenario's. Om inzicht te krijgen in de toename van het groepsrisico zijn verschillende berekeningen uitgevoerd, waarbij gevarieerd is met zowel brongegevens (bijvoorbeeld separaat goederenspoor) als de inrichting van de Spoorzone. Door te kiezen voor een minder intensief programma (variant 1) dan de zogenaamde geboden Noordlaan variant uit 2006 is de toename van het groepsrisico enigszins beperkt. Er is echter nog steeds sprake van een toename van het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde. In het bestemmingsplan zijn randvoorwaarden op het gebied van externe veiligheid opgenomen voor de verdere uitwerking van de plannen.

6.2.3 Conclusie planMer.

De planMER resulteert niet in een eenduidige keuze voor een variant. De verschillende varianten leveren voor de aspecten geluid (wegverkeer) en luchtkwaliteit vergelijkbare effecten op. Variant 3 heeft vanuit akoestisch oogpunt de voorkeur omdat deelgebieden Lochtstraat en Zwijssen dan slechts vanaf één zijde met geluid belast wordt. Het wordt hierdoor gemakkelijker om in dit gebied stille plekken te creëren. Door het opschuiven van de bebouwing naar het noorden door de zuidelijke ligging van de Noordlaan zal dit tevens een positief effect hebben op de hoogte van het groepsrisico (externe veiligheid). Vanuit verkeerskundig oogpunt gaat de voorkeur uit naar de Noordlaan als een doorgaande weg met een verkeersfunctie tussen NS-plein en Gasthuisring / Jan Heijnstraat, variant 1, alle andere varianten leiden tot problemen of op de Veldhovenring of op de Spoorlaan of op beiden.

6.3 Bedrijvigheid (inrichtingen Wet Milieubeheer)

Bedrijven in de nabijheid van woningen kunnen de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden ten aanzien van geur, stof, geluid en gevaar. Voorkomen moet worden dat bedrijven hinder veroorzaken naar de omgeving, vooral indien het woongebieden of andere gevoelige bestemmingen betreft. Daarnaast moeten bedrijven zich kunnen ontwikkelen en eventueel uitbreiden. Om dit bereiken is het van belang dat bedrijven en gevoelige bestemmingen

ruimtelijk goed gesitueerd worden zodat de bedrijven zo min mogelijk overlast opleveren en woongebieden de bedrijven zo min mogelijk beperken in hun bedrijfsuitvoering.

De mate en de ernst van de invloed van een bedrijf is mede afhankelijk van het type en de omvang van het bedrijf. In de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" uitgegeven door de VNG is per bedrijfstype een globale indicatie gegeven van het invloedsgebied voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. De uiteindelijke afstemming tussen de hinder van het bedrijf en de omgeving wordt geregeld in het kader van de Wet Milieubeheer.

Binnen de spoorzone komen de volgende bedrijfsmatige functies voor: Detailhandel, Kantoren, Maatschappelijke instellingen, Horeca I en II, binnenrecreatie en -sport, zorg- en dienstverlening (zakelijk en persoonlijk) en (gebouwde) parkeer- en stallingsvoorzieningen. Behalve deze activiteiten zijn er ook woningen binnen het gebied gepland. Het is dus belangrijk dat er een goede afstemming is tussen de woonfunctie en de bedrijvigheid. De inrichting van het gebied is nog niet nader uitgewerkt. Het is dus nog niet duidelijk of de bedrijven en woningen fysiek van elkaar gescheiden worden of dat ze door elkaar heen gerealiseerd gaan worden. Omdat beiden opties mogelijk zijn is ervoor gekozen om gebruik te maken van de bedrijvenlijst voor functiemenging uit "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG (uitgave van 16 april 2007) Zie bijlage. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten die aanpandig gerealiseerd kunnen worden (categorie A) en activiteiten die bouwkundig afgescheiden moeten worden (categorie B en C). De menging van deze functies met woningen moet wel voldoen aan de volgende randvoorwaarden:

- het gaat om kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- productie en/of laad- en loswerkzaamheden vinden alleen in de dagperiode plaats;
- de activiteiten (inclusief opslag) geschieden hoofdzakelijk inpandig;
- activiteiten uit categorie C beschikken daarnaast over een goede aansluiting op de hoofdinfrastructuur.

De lijst is aangepast aan de functies uit de bestemmingsplanbepaling. De activiteiten die niet passen binnen de beschrijving zijn verwijderd. Ook is lijst aangepast op de Externe Veiligheid paragraaf. Daarvoor zijn de bestemmingen die niet in het gebied gewenst zijn zo veel mogelijk uit de lijst verwijderd. Alleen de SBI code's 8512/8513 (Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven) blijven wel in de lijst staan om bijvoorbeeld tandarts- en fysio-praktijken in het gebied toe te kunnen staan.

Voor de bestemming Railverkeer (u) is daarnaast een uitzondering gemaakt. Dit gebied betreft het treinstation. Binnen deze bestemming is naast de staat van bedrijfsactiviteiten ook een station (SBI: 601-1) toegestaan. Verder is het nog niet duidelijk waar het busstation wordt gevestigd. Daarom is voor bestemming C1a, b of c naast de staat van bedrijfsactiviteiten ook een busstation toegestaan (SBI 6021.1) Voor deze uitzonderingen geldt wel dat bij de verdere uitwerking goed moet worden gekeken naar de positionering ten opzichte van woningen. Om de leefbaarheid van de woningen te waarborgen moeten de woningen afgeschermd worden van deze activiteiten.

6.4 Duurzaam bouwen

De gemeente Tilburg hecht aan een duurzame ontwikkeling van de stad. Dat betekent dat bij de (her)ontwikkeling van (binnen)stedelijke locaties duurzaamheidsprincipes mede leidend zullen zijn. Voor het gebied Spoorzone zal per deelgebied een milieuprofiel worden gemaakt waarin voor de verschillende milieuthema's de basiskwaliteit en de gebiedsambities aangegeven zullen worden. Ook het thema duurzaam bouwen zal in deze milieuprofielen meegenomen worden. Bij de planontwikkeling van het vastgoed in het gebied Spoorzone zal het berekeningsinstrument GPR Gebouw gebruikt worden. De minimaal te behalen score binnen de GPR Gebouw methodiek zal in ieder geval een 7 voor elke module zijn. Afhankelijk van de uitkomsten van het milieuprofiel voor elk deelgebied zal voor diverse thema's een hogere score gevraagd worden.

6.5 Energie

Er dient zich een veelheid van redenen aan om voor de planontwikkeling van de Spoorzone Tilburg veel meer aandacht te besteden aan de energievoorziening dan tot dusverre gebruikelijk was in dit soort plangebieden, zoals:

- De stroomversnelling in de inzichten op het gebied van klimaatverandering als gevolg van energiegerelateerde CO2-emissies (noodzaak tot mitigatie én adaptatie)
- De toenemende twijfels over de continuïteit van de beschikbaarheid van de huidige, nog steeds relatief goedkope, fossiele energiebronnen en als gevolg daarvan de verminderde leveringszekerheid van energie op lange termijn.
- De sterk gestegen energieprijzen en het perspectief op verdere prijsstijgingen (vooral voor olie en gas) op de langere termijn
- De snelle technologische (én economische) ontwikkelingen op het gebied van diverse duurzame energievoorzieningsopties
- De versnelde (deels nog te verwachten) aanscherpingen in (nationale en Europese) normen en regelgeving op het gebied van energievoorziening (zowel ten aanzien van energiebesparing als duurzame energie als ten aanzien van CO2-emissies (o.a. uitbreiding handelssysteem naar gebouwde omgeving))
- De liberalisering van de energiemarkt en de nieuwe mogelijkheden die dit biedt door de toegenomen concurrentie tussen energieleveranciers
- De synergievoordelen die te behalen zijn door de met de energievoorziening samenhangende aspecten als luchtkwaliteit (en in mindere mate bodemkwaliteit en geluid) integraal aan te pakken.

Veel van deze aspecten raken de belangen van betrokken stakeholders op korte dan wel langere termijn, direct dan wel indirect, enerzijds in de financieel-economische sfeer (toenemende jaarlijkse energiekosten dan wel hogere kapitaallasten) anderzijds in de sfeer van de continuïteit van hun bedrijfsvoering.

Daarbij kenmerkt de ontwikkeling van een omvangrijk en complex plangebied als de Spoorzone zich door een lange vollooptijd (10-15 jaar) en eveneens een zeer lange gebruik- en beheerfase (50 jaar of meer), die de tijdhorizon van de nu gangbare energievoorziening verre overschrijdt.

Gelet op bovenstaande factoren is het belangrijk om in het (lange termijn) belang van de gebruikers van de Spoorzone te zorgen voor een robuuste en toekomstvaste locatieontwikkeling door:

- Expliciete en vérgaande duurzaamheidsdoelstellingen op te nemen in een Programma van Eisen (PvE) om te voorkomen dat reële (toekomst)mogelijkheden over het hoofd worden gezien bij de verdere planontwikkeling
- Een functioneel PvE op te stellen dat anticipeert op bovengenoemde (lange termijn) ontwikkelingen en aanstuurt op CO2-neutraliteit o.a. door nu al veel verdergaande, geleidelijk aanscherpende eisen te stellen dan nu gebruikelijk is volgens de vigerende regelgeving (bijvoorbeeld via de EPL (Energieprestatie op Locatie) die zich specifiek voor Spoorzone Tilburg tussen nu en 2012 in enkele stappen ontwikkelt van 7 naar 10) en daarmee betrokken stakeholders een concreet handelingsperspectief te bieden waarop ze kunnen anticiperen.
- Integratie van energieaspecten in het stedenbouwkundig plan door vroegtijdig een energiebalans (verwarming, koeling en elektriciteit en uitwisselingsmogelijkheden) voor de gehele Spoorzone en de deellocaties daarbinnen op te stellen
- Nauwe samenwerking, overleg en overeenkomsten met betrokken stakeholders in een zo vroeg mogelijk stadium van de planontwikkeling.

De gemeente Tilburg zal -waar nodig- extra instrumenten zoals voorlichting, overleg, convenanten en/of (locale) subsidies inzetten om haar ambitieuze doelstellingen ten aanzien van een duurzame energie energievoorziening te realiseren. De gemeente Tilburg streeft er daarbij onder andere naar dit project in aanmerking te laten komen voor landelijke (financiële) ondersteuning door de Spoorzone Tilburg als “Lokaal EnergieTransitie Plan” mee te laten lopen in het kader van de “DOEN-projecten” van het Platform Energietransitie Gebouwde Omgeving (PEGO).

Om (toekomstige) inpassing van duurzame energie en maximale energiebesparing niet op voorhand in de weg te staan zullen in de planontwikkeling van de Spoorzone Tilburg minimaal

de juiste randvoorwaarden worden geschapen door op stedenbouwkundig niveau de volgende, nader uit te werken voorschriften te hanteren:

- Maximaal mogelijke zuidoriëntatie van de gebouwen, dakhellingen, nokrichtingen en onderlinge oriëntatie van de gebouwen
- Ruimtereserveringen voor installaties voor (collectieve) energievoorziening (installaties voor warmte-/koudelevering, bio-energie, gebouwgebonden windenergie, etc.).
- Compact bouwen en hogere bouwdichtheden om de economische haalbaarheid van collectieve energievoorziening –voor zover die meerwaarde biedt- te bevorderen
- Een streven naar CO2-neutraliteit door op een nader vast te stellen termijn (zeg 2012) een EPL van 10 te eisen bij de realisatie van de energievoorziening van de verschillende deellocaties én voor het geheel van de Spoorzone.

6.6 Geluid.

Randvoorwaarden geluid.

In alle bestemmingen zijn de geluidsgevoelige functies woningbouw en scholen mogelijk. In de bestemmingen Centrum (C1 en C2) en Gemengd (GD1) zijn maatschappelijke instellingen toegestaan. Hieronder vallen ook ziekenhuizen, klinieken, verzorgingstehuis, verpleegtehuizen, inrichtingen voor geestelijk en/of lichamelijke gehandicapten en kinderdagverblijven. Dit zijn geluidsgevoelige bestemmingen. Voor alle bestemmingen overschrijdt de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarden voor zowel weg- als railverkeer. Voor deze gebieden moet een hogere waarde worden verleend. Er worden geen hogere waarden verleend voor die gebieden waar de maximale ontheffingswaarde, zoals genoemd in het Besluit geluidhinder, worden overschreden. Voor de geluidsgevoelige bestemmingen moet ook de binnenniveau's uit het Besluit geluidhinder in acht worden genomen.

Railverkeer.

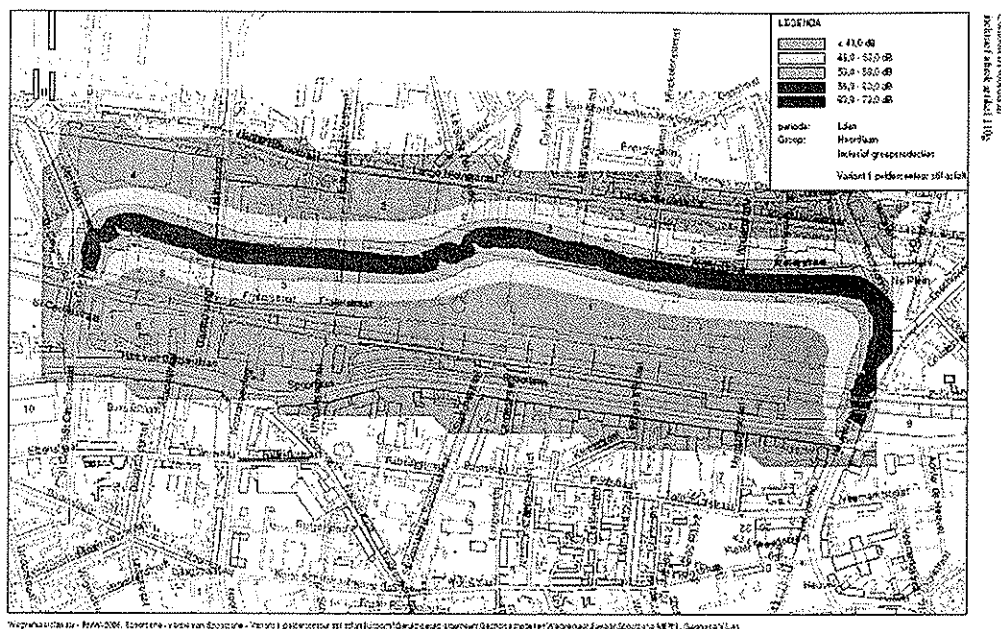
Gezien het globale karakter van het bestemmingsplan is de invulling van het gebied nog niet concreet. Hierdoor is er nog een grote bandbreedte van geluidsniveau's mogelijk. Hierdoor in het in dit stadium niet mogelijk hogere waarden te verlenen. Het hogere waarde besluit wordt gelijktijdig de vaststelling van het uitwerkingsplan genomen. Hiervoor wordt in een nadere uitwerking de haalbaarheid van bron- en overdrachtsmaatregelen uitgezocht. Onderzocht worden:

- het aanbrengen van raildempers,
- het plaatsen van een geluidsscherm binnen de externe veiligheidsrandvoorwaarden, overeenkomstig het rapport "Richtlijn voor de uitvoering van geluidsscherm en toegangsdeuren Betuweroute. Brandweereisen." van de Nibra uit november 2002, en
- aanpassing van het station zodanig dat het een geluidsafschermdende werking krijgt.
- De hogere waarden moeten passen binnen het dan geldende wettelijk kader en gemeentelijk geluidsbeleid.

Wegverkeer.

De Noordlaan heeft een directe bestemming als verkeer- en vervoersvoorziening t.b.v. wegverkeer. Langs de weg vindt in een gedeelte van de aanliggende bestemmingen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB plaats. De geluidsbelastingcontouren (inclusief de aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wet geluidhinder) zijn in onderstaande figuur A weergegeven. Voor deze gebieden wordt een ontwerp hogere waarde besluit opgesteld dat gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Figuur A: geluidscontouren wegverkeerslawaaï Noordlaan met geluidsaarm asfalt ($C_{wegdek} = -3$ dB), ontvangerhoogte 4,5 m, inclusief 5 dB aftrek ex artikel 110c Wet geluidhinder



Bij het verlenen van de hogere waarden zal, conform het door de gemeente gevolgd beleid ten aanzien hogere waarden worden, bij aangegeven geluidsbelastingen van meer dan 53 dB, aanvullende eisen gesteld.

Deze eisen houden in dat van elke woning tenminste 1 verblijfsruimte aan een geluidsluwe gevel is gelegen. Dit is een gevel met een geluidsbelasting lager dan 48 dB wegverkeerslawaai en 55 dB railverkeerslawaai. Daarnaast moet een eventueel aanwezige buitenruimte geluidsluw zijn.

Scholen moeten hun moeten al hun leslokalen aan een geluidsluwe gevel situeren. Op een buitenspeelplaats mag het geluidsniveau niet meer dan 55 dB zijn.

Om de doelstellingen van de wettelijke regelingen volledig tot hun recht te komen is meer nodig dan een formele toetsing. Ook de achterliggende gedachten vormgegeven met milieugezondheidskwaliteit moet meewegen. Hierdoor moet meer aandacht zijn voor het terugbrengen van de geluidsbelasting in de leefomgeving in het hele spoorzonegebied door bron- en overdrachtsmaatregelen en het stellen van duidelijke randvoorwaarden waaraan nieuw te ontwikkelen geluidsgevoelige bestemmingen moeten voldoen.

Uit de planMER blijkt dat de milieugezondheidskwaliteit in het gebied ruim onvoldoende is. De kwaliteit kan worden verbeterd door bij de inrichting van het gebied gebruik te maken van de afschermende werking van kantoren en culturele voorzieningen. Bij de nadere uitwerking van de bestemmingen geldt dit als uitgangspunt.

Daarnaast wordt bij het ontwerpen van geluidsgevoelige bestemmingen ook geluidsluwe gebieden gecreëerd. Bij de uitwerking zal worden aangegeven waar en hoe deze gebieden gerealiseerd worden. Dit kan door bijvoorbeeld door het maken van openbare binnentuinen.

Als desondanks de milieugezondheidskwaliteit op gebied van geluid onvoldoende blijft worden, overeenkomstig NEN1070(1999), extra eisen gesteld. Bij een geluidsniveau van 63-68 dB moeten de woningen voldoen aan kwaliteitsklasse II en bij geluidsniveaus van meer dan 68 dB moeten de woningen voldoen aan kwaliteitsklasse I. Bij combinaties van verschillende functies moet extra aandacht geschonken aan gemeenschappelijke scheidingswanden en (technische) voorzieningen. Afspraken hierover worden gemaakt in de exploitatieovereenkomst.

6.7 Luchtkwaliteit.

Randvoorwaarden luchtkwaliteit.

De luchtkwaliteit in het spoorzonegebied wordt bepaald door het wegverkeer. Om aan de luchtkwaliteitsnormen te kunnen voldoen moet het voornemen om milieuzone uit te bereiden tot de ringbanen, uiterlijk in 2010 gerealiseerd zijn.

Daarnaast moet bij de uitwerking van de bestemmingen rekening gehouden worden met onderstaande randvoorwaarden.

De bebouwing langs de Noordlaan mag geen streetcanyon vormen. Als vuistregel kan worden gehanteerd dat de hoogte van de gebouwen langs de Noordlaan lager moet zijn dan 1,5 maal de breedte van het wegprofiel en dat gemiddeld per 100 m tenminste 20% open moet zijn.

Daarnaast is het van belang dat aantal de doorstroomsnelheid voldoende groot is. Afremmende en optrekkende (vracht)auto's hebben een veel hogere uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Dit houdt in dat op de Noordlaan, de Hart van Brabantlaan en de Spoorlaan het verkeersontwerp zo moet zijn dat het verkeer op maximaal 3 plaatsen moet stil staan.

Bij het toepassen van groen moet het ontwerp zodanig zijn dat positieve effecten (afvangen luchtverontreinigende stoffen) worden benut en de negatieve effecten (belemmering verspreiding door tunnелеffect) worden voorkomen. Deze maatregelen en randvoorwaarden zijn noodzakelijk om bij de Noordlaan aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen.

Voor scholen en verzorgings- en verpleeghuizen is een zorgvuldig gekozen locatie, vanwege de aanwezigheid van gevoelig groepen, van groot belang. Gezien de onderzoeksresultaten met betrekking gezondheidkundige aspecten van luchtverontreiniging moet erna gestreefd worden om de concentraties aan verontreinigende stoffen zo laag mogelijk te houden. De concentraties aan luchtverontreinigende stoffen mogen bij deze bestemmingen de in het gebied aanwezige achtergrondconcentratie met niet meer dan 20% verhoogd worden.

Ook fietsers kunnen door hun grotere zuurstofopname tot gevoelige groepen gerekend worden. Uit gezondheidkundig oogpunt zijn vrijliggende fietspaden gewenst. Hoe groter de afstand tussen rijbaan en fietspad hoe beter. Hier wordt met de inrichting van de Noordlaan rekening mee gehouden.

6.8 Bodem.

Als gevolg van jarenlange bedrijvigheid zijn ter plaatse van een groot deel van de spoorzone bodemverontreinigingen ontstaan. Daarom is voor het gebied de spoorzone een onderzoek naar bodemverontreinigingen uitgevoerd (Spoorzone Tilburg, Bepaling saneringskosten ten behoeve van herontwikkeling, 201970, Grontmij, 24 april 2006). Uit dit onderzoek is op te maken waar op en nabij de locatie grond en grondwaterverontreinigingen (zouden kunnen) zijn en wat hiervan de saneringskosten zijn.

De mate waarin de bodemverontreiniging verwijderd moet worden, hangt af van de aard van aanwezige bodemverontreiniging en van de toekomstige inrichting van het terrein.

De wijze waarop de locatie in de toekomst wordt ingericht is van grote invloed op de totale kosten van de bodemsanering. Momenteel is er nog geen definitieve invulling van de herontwikkeling bekend. Ook is het inzicht in de aard en omvang als mede de saneringsmogelijkheden van de aanwezige bodemverontreiniging nog niet exact bekend zijn. Hierdoor is bij het ramen van de saneringskosten een zeker bandbreedte aangehouden.

Bij de financieel economische berekeningen voor de economische uitvoerbaarheid is rekening gehouden met de geraamde saneringskosten en mogelijke subsidies hiervoor.

6.8.1 Locaties.

Uit het rapport blijkt dat de volgende locaties met bodemverontreiniging liggen binnen het gebied de spoorzone:

NS revisie terrein.

Het NS revisie terrein is circa 14 ha groot en omvat hiermee een groot deel van de spoorzone. Op dit terrein is een grootschalige grond en grondwaterverontreiniging aanwezig. Op 28 januari 1998 is een beschikking afgegeven voor het saneren van het NS terrein naar gebruiksfunctie industrieterrein. De sanering is in 1998 opgestart en loopt nog. De aanwezige verontreinigingen zijn: PAK, minerale olie, aromaten, VOCL en zware metalen. Op het gehele terrein is een ondergronds saneringssysteem aangelegd. Nagegaan moet worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert.

Spoorlaan 21,

Op deze locatie is een benzine servicestation gevestigd geweest. Twee HBO-tanks zijn reeds verwijderd. Zintuiglijk is de bodemverontreiniging gesaneerd. Er dient een controle onderzoek uitgevoerd te worden of er geen bodemverontreiniging is achtergebleven die mogelijk een belemmering kan vormen voor de toekomstige ontwikkelingen.

Spoorlaan 175.

Op de locatie is een benzine servicestation gevestigd geweest. De tanks zijn in 1999 verwijderd. Na de grondwatersanering is een restverontreiniging met minerale olie en vluchtige aromatische koolwaterstoffen tot aan de interventiewaarde achtergebleven deze wordt momenteel gemonitord. Nagegaan moet worden of de restverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling.

Atelierstraat 130.

Op de locatie is een grondwaterverontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen aangetroffen. Het betreft geen geval van ernstige bodemsanering (80 m³). Nagegaan moet worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling.

Hart van Brabantlaan 15 t/m 29.

Op de locatie is een grond en grondwaterverontreiniging aangetroffen met vluchtige chloorkoolwaterstoffen. Een nader onderzoek is nodig voor het inkaderen van de verontreiniging. Nagegaan moet worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling.

Atelierstraat 95, 107, 109 en 111.

Op deze locaties is een bodemverontreiniging met zware metalen en PAK aangetroffen in de vorm van een ophooglaag. Een nader onderzoek is nodig voor het inkaderen van de verontreiniging. Nagegaan moet worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling.

Gasthuisring 58.

Op de locatie is een lichte grondwaterverontreiniging met vluchtige chloorkoolwaterstoffen aangetroffen. Een nader onderzoek is nodig voor het inkaderen van de verontreiniging. Nagegaan moet worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling.

Op de ontwikkelingslocatie zijn lijnbronnen (voornamelijk slootdempingen) aanwezig die nog niet onderzocht zijn op bodemverontreiniging (zie hiervoor het rapport). Hier moet onderzoek naar plaatsvinden. Verder dient nagegaan te worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling.

Hieronder zijn de locaties met bodemverontreiniging vermeld die buiten het gebied van de spoorzone liggen maar wel van belang kunnen zijn voor de herontwikkeling.

Utrechtsestraat/spoorlaan 438/442.

Voormalige BBA terrein. Op deze locatie heeft in het verleden een benzine installatie gestaan welke een grond en grondwaterverontreiniging met minerale olie en vluchtige aromatische koolwaterstoffen heeft veroorzaakt. Grondsanering is reeds uitgevoerd. Hierbij is een restverontreiniging achtergebleven. Grondwaterverontreiniging is nog aanwezig. Laatste aanvullend onderzoek is uitgevoerd in 1987. Een nader onderzoek is nodig voor het inkaderen van de verontreiniging. Nagegaan moet worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling.

Heuvelring 94.

Op de locatie is een grond en grondwaterverontreiniging met minerale olie en BTEXN aanwezig. De verontreiniging wordt momenteel gesaneerd. De sanering stagneert door mogelijk nog aanwezig tanks onder het gebouw. De bodemverontreiniging ligt niet in het locatiegebied maar mogelijk wel in het invloedsgebied van de herontwikkeling. Nagegaan moet worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling.

Lange Nieuwstraat, voormalig GEB terrein.

Op de locatie is een bodemverontreiniging met minerale olie, BTEXN, zware metalen, cyanide, PAK en VOCL aanwezig. De verontreiniging wordt momenteel gesaneerd. De bodemverontreiniging ligt niet in het locatiegebied maar mogelijk wel in het invloedsgebied van de herontwikkeling. Nagegaan moet worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling.

Heuvelring 51.

Op de locatie is een bodemverontreiniging met lood en zink aanwezig. Een nader onderzoek is nodig voor het inkaderen van de verontreiniging. Nagegaan moet worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling.

Spoorlaan 334.

Op de locatie is een bodemverontreiniging aanwezig afkomstig van een verffabriek. De ernstig en spoedeisendheid is nog niet bepaald, mogelijk is de verontreiniging groter. Een nader onderzoek is nodig voor het inkaderen van de verontreiniging. Nagegaan moet worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling.

Heuvelring 41.

Op de locatie is een bodemverontreiniging met minerale olie aangetroffen. Een nader onderzoek is nodig voor het inkaderen van de verontreiniging. Nagegaan moet worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling.

Magazijnstraat 3-5.

Machiefabriek voor textiel en kledingindustrie, sterke bodemverontreiniging geen geval van ernst. Nagegaan moet worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling.

Op de volgende locaties; Gasthuisring 28-32, St. Ceciliastraat 23, Spoorlaan 425/426, Telegraafstraat/Magazijnstraat, Hart van Brabantlaan 301 t/m 735, St. Ceciliastraat 1, Philips Vingboonsstraat, Spoorlaan 336/338, zijn bodemverontreinigingen aangetroffen. Nagegaan moet worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling.

Buiten deze locaties zijn er ook nog een 100-tal locaties die potentieel verdacht zijn van bodemverontreiniging. Deze locaties liggen zowel binnen als nabij de spoorzone. De locaties moeten nog onderzocht worden op bodemverontreiniging. Vervolgens moet nagegaan worden of de bodemverontreiniging een belemmering oplevert voor de toekomstige ontwikkeling. Bij een belemmering moeten de saneringskosten worden bepaald.

Voor het verkrijgen van een bouwvergunning is het van belang dat een ter plaatse aanwezige bodemverontreinigingen in beeld moet zijn. Als de bouw invloed heeft op een nabij gelegen bodemverontreiniging moet aangegeven worden hoe in het kader van de Wet bodembescherming hiermee om moet worden gegaan. Bodemonderzoeksrapporten mogen hierbij niet ouder zijn dan 5 jaar voor onverdachte locaties en 2 jaar voor verdachte locaties.

Bodemverontreiniging met asbest.

Voor het gebied de Spoorzone is een onderzoek uitgevoerd naar de kans dat asbest in de bodem aanwezig is. (Pilot Asbestkansenkaart gemeente Tilburg, Spoorzone en kouwenberg/Rugdijk, Geofox Lexmond, 27 februari 2007, 20060231/SROI). Voor een inschatting van de kosten voor het saneren van de mogelijk aanwezige asbest is het volgende onderzoek uitgevoerd, Pilot kostenraming asbestbodemproblematiek, gemeente Tilburg Spoorzone en Kouwenberg/Rugdijk, Geofox Lexmond, 27 februari 2007, 20060231/SROI).

Uit het eerste onderzoek komt naar voor dat de volgende locaties verdacht zijn voor asbest.

De post, Hart van brabantlaan/St. Ceciliastraat, Lochtstraat, Ahold terrein, uitgeverij Zwijzen, MTS terrein, NS revisie terrein Spoorlaan, busstation/NS station, terrein Nedtrain, Atellierstraat en overige locaties in de spoorzone.

6.8.2 Financiële paragraaf

Op basis van het historisch bodemonderzoeksrapport zijn ramingen gemaakt van te verwachten saneringskosten en de totale saneringskosten in het slechtste geval (Worst case scenario)

Deze kosten liggen tussen € 26 milj en € 56 milj. Niet alle verontreinigingen zijn echter even ernstig en urgent en daarmee belemmerend voor de gewenste ontwikkeling. Maatwerk in tijd en strategische invulling van de locaties (bijvoorbeeld waar wel en waar niet ondergronds bouwen) kunnen de kosten aanzienlijk beperken. Daarnaast vindt nader onderzoek plaats naar de aanvullende subsidies voor het saneren van aangetroffen verontreinigingen. In de grondexploitatieberekeningen zijn stelposten voor saneringen opgenomen.

Opgemerkt dient te worden dat de saneringskosten afhankelijk zijn van de aard, omvang en situering van de herinrichting. Factoren die hierbij een rol spelen zijn onder andere; al dan niet verdiept parkeren plaats en omvang van het programma grondgebonden woningen. Indien deze aspecten van de herinrichting bekend zijn, kunnen de kosten van sanering van de afzonderlijke grond en grondwaterverontreinigingen in onderlinge samenhang beoordeeld worden. Dit zal leiden tot een aanzienlijke afname van de totale saneringskosten.

6.9 Externe veiligheid.

6.9.1 Inleiding.

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Voor beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het externe veiligheidsbeleid is neergelegd in twee hoofddocumenten. De regelgeving voor bedrijven wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de daaraan gekoppelde ministeriële regeling. Het beleid voor transportroutes is beschreven in de Circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen, welke grotendeels is gestoeld op de benadering van het Bevi. Beide stukken zijn in 2004 van kracht geworden.

Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Het beleidskader voor externe veiligheid langs het spoor is vervat in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen uit augustus 2004. Deze circulaire is gebaseerd op de systematiek uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Het externe veiligheidsbeleid wordt uitgedrukt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar op overlijden van een onbeschermd individu naar aanleiding van een bepaalde activiteit. Het PR wordt weergegeven met contouren. Voor het PR zijn getalsnormen vastgesteld. Voor nieuwe situaties is de maximale toelaatbare overlijdenskans van een persoon 1 op 1.000.000 (1 op een miljoen). Dit betekent dat bij nieuwe situaties de grenswaarde wordt overschreden als zich woningen of andere kwetsbare objecten tussen de 10^{-6} risicocontour en de inrichting of transportroute bevinden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} contour als richtlijn. Dit betekent dat bij voorkeur geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour opgericht worden maar dat een gemeente indien gemotiveerd hiervan af mag wijken.

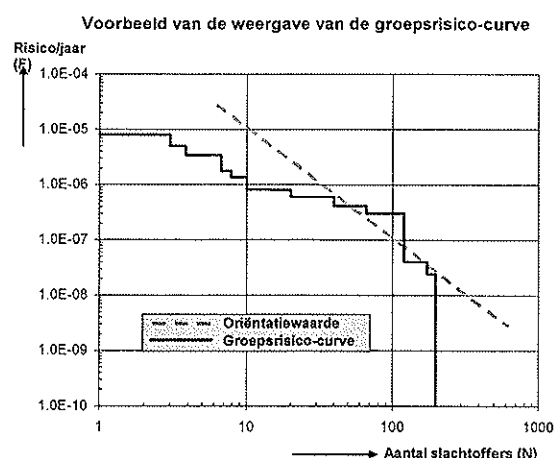
Groepsrisico.

Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans per jaar dat tenminste een aantal mensen het slachtoffer wordt van een ongeval. Het GR is niet ruimtelijk weer te geven met contouren maar wordt uitgedrukt in een grafiek waarin de groepsgrootte van aantallen slachtoffers wordt uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval: de fN-curve (zie grafiek 1).

Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit gebied wordt begrensd door de 1% letaliteitgrens, ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden.

Verantwoordingsplicht.

Het GR kent geen vaste norm, maar een oriëntatiewaarde. In het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen', dat in oktober 2004 van kracht is geworden, en de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' is de verantwoordingsplicht opgenomen. Deze verantwoordingsplicht, houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd en verantwoord door het bevoegd gezag. Dit geldt ook wanneer het



Grafiek 1: groepsrisico met fN-curve en oriëntatiewaarde.

resultaat onder de oriëntatiewaarde blijft. De verantwoordingsplicht voor transportsituaties is verbonden aan "de Circulaire".

6.9.2 Risico's in en rond de spoorzone.

Externe veiligheid speelt een rol bij ruimtelijke ontwikkelingen. Ten eerste omdat nieuwe functies beschermd dienen te worden tegen risico's vanuit de omgeving. Maar ook dient de omgeving beschermd te worden tegen eventuele risico's die de nieuwe ontwikkeling met zich mee brengt.

De (her)ontwikkeling van de spoorzone voorziet in de nieuw vestiging van onder andere woningen, kantoren en diverse voorzieningen. Dit zijn functies welke in het externe veiligheid beleid zijn gedefinieerd als (beperkt) kwetsbaar en verdienen bescherming. Rond de spoorzone zijn een tweetal potentiële risicobronnen aanwezig. Het spoorwegemplacement van ProRail en de spoorlijn Breda-Tilburg.

Nieuw vestiging risicobronnen.

Het bestemmingsplan spoorzone staat vestiging van nieuwe risicobronnen niet toe. Dit betekent dat bedrijven welke risicovolle activiteiten uitvoeren niet zijn toegestaan en tevens dat wordt zorg gedragen dat de lokale routing gevaarlijke stoffen niet door het plangebied loopt.

Spoorwegemplacement ProRail.

Ten zuiden van de spoorlijn, ten westen van het plangebied is het spoorwegemplacement van ProRail gelegen. Op het emplacement wordt niet structureel met gevaarlijke stoffen gerangeerd, en is derhalve niet relevant voor de externe veiligheid van de spoorzone.

Spoorlijn Breda - Tilburg.

Het plangebied Spoorzone ligt rond de spoorlijn Breda-Tilburg. Over deze spoorlijn worden gevaarlijke stoffen vervoerd. De intensiteiten staan in tabel 1. De spoorzone ligt binnen het invloedsgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het doorgaand spoor.

Tabel 1 Transportintensiteit gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Breda - Tilburg (bron: "Vervoer gevaarlijke stoffen per spoor; een beleidsvrije marktprognose", ProRail, 2003)

Stofcategorie	Soort stof	Intensiteit [aantal wagens/jaar]
A	Brandbare gassen	4400
D3	Giftige vloeistoffen	1150
D4	Zeer giftige vloeistoffen	300

Rampscenario's.

Voor de uitwerking van de verantwoordingsplicht (zie verderop) is het van belang te weten welke mogelijke ramptypen zich kunnen voordoen. Voor een beschrijving van deze ramptypen wordt verwezen naar de PlanMER welke in de bijlage is opgenomen.

6.9.3 Risicosituatie spoorzone Tilburg

Plaatsgebonden risico.

Uit onderzoek van ingenieursbureau Oranjewoud¹ blijkt dat rond het spoor te Tilburg het plaatsgebonden risico (10^{-6} /jaar) 0 meter bedraagt. Bij deze PR berekening is uitgegaan van de laatste inzichten. Dit wil zeggen dat gebruik is gemaakt van de prognoses van ProRail uit 2003. Nieuwe kwetsbare objecten zijn niet toegestaan binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} /jaar.

¹ referentieontwerp Spoorzone Tilburg, Externe veiligheid in relatie tot ontwikkeling stationsgebied", Oranjewoud maart 2007

Koersen op Veilig, Beleidsnota Externe Veiligheid.

In de beleidsnota Koersen op Veilig uit 2002, welke is aangenomen door het college op 21 mei 2002, is vastgelegd dat rond de spoorzone in Tilburg een PR contour wordt gehanteerd van 29 meter voor nieuwe situaties langs het spoor, gemeten vanuit het hart van de spoorbaan die het dichtstbij de kwetsbare bestemming is gelegen.

Basisnet discussie.

In Nederland circuleren verschillende concepten van het basisnet. In deze concepten wordt gesproken over het aanwijzen van een zone rond spoorwegen welke vrij moet blijven van kwetsbare objecten. De omvang van deze zone is nog niet bekend.

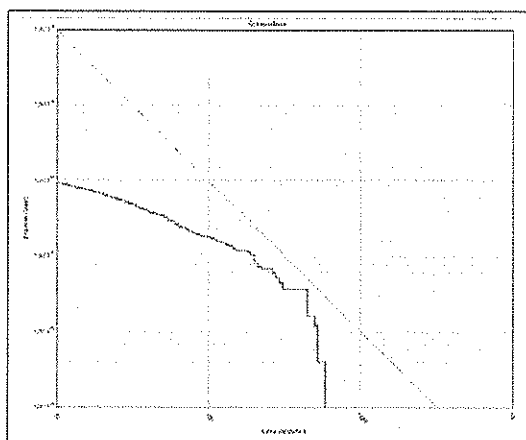
Bij uit te werken bestemmingen zullen in principe geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan worden binnen de bovengenoemde PR contour van 29 meter. Gezien de huidige ontwikkelingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft de Gemeente Tilburg besloten om tijdens het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan opnieuw af te wegen hoe groot de zone zal zijn welke vrij blijft van (beperkt) kwetsbare objecten. Tot die tijd zijn uitzonderingen op deze zone alleen toegestaan op basis van een collegebesluit, gestoeld op een gedegen onderzoek externe veiligheid waarin de consequenties voor het plangebied uiteen zijn gezet.

Groepsrisico.

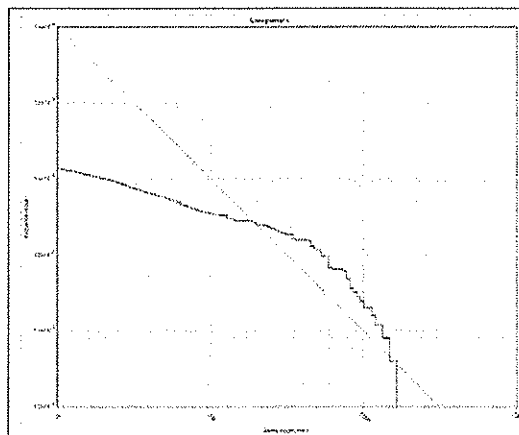
Uit de rapportage "referentieontwerp Spoorzone Tilburg, Externe veiligheid in relatie tot ontwikkeling stationsgebied" blijkt dat het groepsrisico rond de spoorzone in de uitgangssituatie onder de oriëntatiewaarde ligt (figuur X.1).

(Her)ontwikkeling van de spoorzone betekent dat het aantal personen binnen het invloedsgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen toeneemt. Het groepsrisico neemt hierdoor toe. Voor het onderzoek externe veiligheid is gerekend met het Programma Masterplan spoorzone Tilburg (gebogen Noordlaan augustus 2006). Dit is een bouwprogramma dat ongeveer overheen komt met het bouwprogramma dat het bestemmingsplan Spoorzone mogelijk maakt. In figuur X.2 is de fN curve van het groepsrisico weergegeven dat hoort bij dit scenario. In de groepsrisicoberekening is uitgegaan dat de afstand van het spoor tot de geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten 30 meter bedraagt.

Figuur 6.9.1: Groepsrisico huidige situatie.



Figuur 6.9.2 groepsrisico toekomstige situatie



Groepsrisico nader beschouwd

Om inzicht te krijgen in de toename van het groepsrisico zijn verschillende berekeningen uitgevoerd, waarbij is gevarieerd met zowel brongegevens als inrichting van de spoorzone. Hiervoor wordt verwezen naar de PlanMER en de onderzoeken in de bijlage.

Samengevat tonen deze onderzoeken aan dat de volgende maatregelen een gunstige invloed kunnen hebben op de hoogte van het groepsrisico

- Realisatie separaat goederenspoor.
- Verlagen van de personendichtheid in het gebied
- Afstand creëren tussen de bron en de ontvangers
- Grote concentraties personen (hoogte accenten) op grote afstand van het spoor plaatsen.

De verantwoording van het groepsrisico

In het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi), dat in oktober 2004 van kracht is geworden, is de verantwoordingsplicht van het groepsrisico opgenomen. Volgens het Bevi dient advies gevraagd te worden aan de Regionale Brandweer. In de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is de verantwoordingsplicht overgenomen. In meer adviserende bewoordingen is hierin eveneens aangegeven dat de regionale brandweer om advies moet worden gevraagd.

In artikel 13 van het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' zijn criteria gegeven die bij invulling van de verantwoordingsplicht in acht moeten worden genomen indien het plangebied is gesitueerd binnen het invloedsgebied van een risicobron.

De in deze paragraaf opgenomen informatie biedt een basis voor de besluitvorming van het college van burgemeester en wethouders. Het is aan burgemeester en wethouders om te besluiten of het restrisico bestuurlijk aanvaardbaar wordt geacht. Voor deze afweging dienen de onderstaande categorieën A t/m F behandeld te worden:

- a. Ligging groepsrisico t.o.v. oriëntatie waarde.
- b. Toename groepsrisico t.o.v. nulsituatie.
- c. De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking.
- d. De mogelijkheden van hulpverlening.
- e. Nut en noodzaak van de ontwikkeling.
- f. Het tijdsaspect.

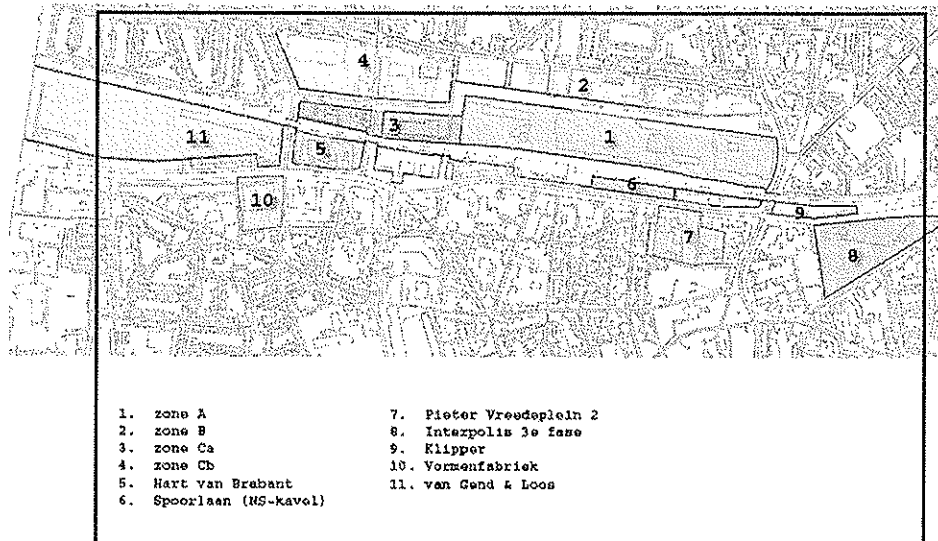
De beoordeling is bewust kwalitatief en niet kwantitatief. Beoordeeld wordt per afzonderlijk criterium. Het onderling verrekenen van de beoordelingen past niet binnen deze systematiek omdat de criteria onderling niet of moeilijk met elkaar te vergelijken zijn.

Bij de invulling van de verantwoordingsplicht is aansluiting gezocht bij de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico van de ministeries van VROM en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Invulling verantwoordingsplicht- het proces.

De inhoud van deze tekst is mede gebaseerd op diverse besprekingen tussen vertegenwoordigers van de gemeente Tilburg (lokale brandweer, stedenbouw, ruimtelijke ordening, milieu) en de regionale brandweer. In een projectgroep welke bestond uit ondermeer brandweer en diverse vertegenwoordigers van de gemeente Tilburg is geïnventariseerd welke maatregelen in de inrichting van de spoorzone kunnen worden doorgevoerd om het gebied veiliger te maken. Aan de hand van de verschillende criteria wordt per zone aangegeven aan welke randvoorwaarden ontwikkelingen op het gebied van externe veiligheid in ieder geval moeten voldoen. Bij elk uitwerkingsplan zal daarnaast de verantwoordingsplicht opnieuw worden ingevuld.

Spoorzone Tilburg



De hoogte van het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde en de toename/verandering van het groepsrisico

De verandering van het groepsrisico en personendichtheid wordt uitgedrukt ten opzichte van de uitgangssituatie. Ten opzichte van de bestaande situatie neemt het aantal personen binnen het invloedsgebied toe. De spoorzone kenmerkt zich in de uitgangssituatie voornamelijk door bedrijvigheid aan de noordzijde van het spoor en kantoren aan de zuidzijde. Deels zijn deze kantoren nog niet gerealiseerd maar al wel bestemd. Dit betekent dat in de uitgangssituatie hier reeds rekening mee gehouden dient te worden. De functie wonen komt in het huidige gebied nauwelijks voor.

Het bestemmingsplan Spoorzone voorziet in de ontwikkeling van woningen, kantoren en diverse voorzieningen. Het maximale aantal vierkante meters bruto vloer oppervlak wat is bestemd bedraagt circa 355.000 m². Dit komt neer op een toename van ongeveer 11.500 personen binnen het invloedsgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. In het onderzoek van Oranjewoud is uitgegaan van een toename van 10.950 personen. Het aantal personen is vastgesteld door het aantal toe te voegen b.v.o. om te rekenen met behulp van aannames uit de PGS 1 en de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico.

Het bestemmingsplan spoorzone is een globaal bestemmingsplan waarbinnen een vijftal deelgebieden worden onderscheiden. Het verschil tussen de uitgangssituatie en de nieuwe situatie is dat rond het spoor een grote concentratie personen aanwezig is wat een toename van het groepsrisico met zich meebrengt.

De berekeningen tonen aan dat het groepsrisico in de uitgangssituatie onder de oriëntatiewaarde ligt. De oriëntatiewaarde wordt in de nieuwe situatie overschreden.

Elk uitwerkingsplan zal gepaard gaan met een onderzoek naar consequenties van het betreffende plan op de hoogte van het groepsrisico.

Maatregelen ter beperking van het groepsrisico bij de bron

Het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft een risicobron waarbij de bedrijfsvoering buiten de invloedssfeer van de gemeente Tilburg is gelegen. Het doorgaand transport van gevaarlijke stoffen is -anders dan de handelingen op spoorwegemplacements- grotendeels afhankelijk van (inter)nationale regelgeving voor het vrij verkeer van goederen. Beperkende maatregelen zijn hier vaak mee in tegenspraak.

Op landelijk schaalniveau wordt momenteel gesproken over een verdere regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor; het zogenaamde Basisnet-spoor. De gemeente Tilburg praat hierover mee in B5-verband (het samenwerkingsverband tussen de vijf grote Brabantse steden).

Uit berekeningen blijkt dat het realiseren van een separaat goederenspoor een gunstige uitwerking heeft op de hoogte van het groepsrisico.

Beide maatregelen liggen buiten de beslissingsbevoegdheid van de Gemeente Tilburg. Wel is besloten met ProRail te gaan praten over de mogelijkheden van een goederenspoor door Tilburg, temeer omdat de berekeningen aantonen dat dit een grote invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico.

Alternatieven en maatregelen ter beperking van het groepsrisico.

Het besluit om tot ontwikkeling van de spoorzone over te gaan is het resultaat van een brede maatschappelijke discussie geweest welke een lange historie kent. Hoe de ontwikkeling van de spoorzone past binnen het gemeentelijk en provinciaal beleid staat uitvoerig beschreven in andere hoofdstukken van dit plan.

Randvoorwaarden inrichting Spoorzone.

De precieze invulling en inrichting van het gebied spoorzone is nog niet bekend. Dit bestemmingsplan geeft de kaders aan waarbinnen in een later stadium de ontwikkeling van de spoorzone per deelgebied zal worden uitgewerkt. Verschillende mogelijkheden voor een ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico zijn onderzocht. De rapportages van Ingenieursbureau Oranjewoud welke als bijlage zijn toegevoegd geven hier inzicht in.

Zone 1, 3, 5.

De bestemmingen in zone 1,3 en 5 betreffen Centrum 1a t/m c en 3 at/m d. Deze zones grenzen direct aan het doorgaand spoor. Het bestemmingsplan biedt ruimte om in deze zones woningen, kantoren en voorzieningen te realiseren. In eerdergenoemde projectgroep is gesproken over inrichtingsmogelijkheden met een gunstig effect op de hoogte van het groepsrisico:

Nieuwe kwetsbare objecten zijn niet toegestaan binnen een afstand van 29 meter uit het hart van de aangelegde spoorbaan. Deze zone kan dan gebruikt worden voor de bereikbaarheid van het spoor door de Brandweer. Tevens kan de zone ingevuld worden met niet gevoelige functies als: Parkeergarages en groenvoorzieningen/ waterpartijen.

Het aantal verdiepingen binnen deze zones afstemmen op de tijd om binnen 20 minuten buiten een afstand van 200 meter te komen. De brandweer geeft aan dat dit neer komt op 6 verdiepingen langs het spoor.

Op basis van deze gegevens zullen de volgende randvoorwaarden gesteld worden bij nadere uitwerking van de bestemmingsvlakken, welke direct of indirect een gunstig effect hebben op de hoogte van het groepsrisico

Binnen de PR contour van 29 meter zoals vastgelegd in de beleidsnota Koersen op Veilig zijn ontwikkelingen met nieuwe kwetsbare objecten niet toegestaan. Uitzonderingen op deze zone zullen alleen toegestaan worden op basis van een collegebesluit, gestoeld op een gedegen onderzoek externe veiligheid waarin de consequenties voor het plangebied uiteen zijn gezet.

Binnen de zones is de bouwhoogte gelimiteerd op 20 meter of 5 meter (c1b), tenzij uit nadere verantwoording een hoogte van 25 meter acceptabel wordt geacht.

Zone 2 en 4.

De bestemmingen in zone 2 en 4 betreffen Centrum 2 en Gemengde doeleinden 1 a t/m b en 2 a t/m d. Deze zones zijn gelegen op een grotere afstand van het spoor. Aan de ontwikkeling van het gebied worden ondermeer vanuit de externe veiligheid de volgende randvoorwaarden gesteld:

De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 12 meter in zone 2 en 20 meter in zone 4.

Zoekgebieden hoogbouw.

Op de bestemmingsplan kaart zijn enkele zoekgebieden opgenomen voor het realiseren van bijzondere bouwaccenten van meer dan 60 meter. Vanuit de externe veiligheid zijn dergelijke hoogteaccenten niet gewenst en zijn alleen mogelijk na een zorgvuldig onderzoek naar de consequenties van deze accenten op de externe veiligheid. Daarnaast geldt voor deze zoekgebieden de volgende randvoorwaarde:

Binnen de PR contour van 29 meter zoals vastgelegd in de beleidsnota Koersen op Veilig zijn ontwikkelingen met nieuwe kwetsbare objecten niet toegestaan.

Station.

Op de plankaart is naast bovengenoemde bestemmingen de bestemming VR(U) opgenomen, ook wel bekend als station. Vanwege de ligging van dit gebied direct aan de spoorbaan hebben ontwikkelingen in dit gebied grote invloed op de hoogte van het groepsrisico. De bestemming VR (U) ligt deels de bestaande situatie vast, maar maakt tevens nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Ontwikkeling van dit gebied is wenselijk om zo het gebied ten zuiden van de spoorlijn te verbinden met het gebied aan de noordzijde. Om het groepsrisico te beperken gelden bij uitwerking tenminste de volgende randvoorwaarden:

- Kwetsbare objecten zijn niet toegestaan.
- Hoogteaccenten zijn niet toegestaan
- Boven de spoorrails zijn ontwikkelingen met beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan

De in deze paragraaf genoemde randvoorwaarden dienen in ieder geval in acht genomen te worden. Voor alle zones geldt verder dat in het uitwerkingsplan moet worden aangetoond en verantwoord welke maatregelen nog meer in het plan zijn doorgevoerd om het groepsrisico te beperken.

De mogelijkheden van zelfredzaamheid.

De zelfredzaamheid van de bevolking gaat over de mogelijkheid van personen die zich in het invloedsgebied bevinden om zichzelf in veiligheid te brengen door schuilen of vluchten. Van belang hierbij is onder andere:

- Mobiliteit van de aanwezigen
- Vluchtroutes en andere ontvluchtingseigenschappen
- Ontsluiting van gebouwen (en interne logistiek)
- Communicatie en informatie, alarmering

De spoorzone is opgedeeld in meerdere zones. Per zone zijn randvoorwaarden opgesteld voor de invulling van het stedenbouwkundig ontwerp. In deze paragraaf staan uitsluitend de randvoorwaarden vermeld welke invloed hebben op de mogelijkheden van zelfredzaamheid.

Zone 1, 3, 5.

Voor ontwikkeling van de zones direct langs het spoor gelden de volgende randvoorwaarden:

- De wegenstructuur is haaks op het spoor georiënteerd teneinde een vluchtweg van het spoor af te garanderen.
- Functies bestemd voor niet zelfredzame personen zijn niet toegestaan. Hieronder wordt in ieder geval verstaan:
 - Medische of paramedische voorzieningen zoals, ziekenhuis, kliniek, gezondheidscentrum, centrum voor dagbehandeling, consultatiebureaus.
 - Welzijnsvoorzieningen, zoals verzorgingshuis, verpleeghuis, inrichtingen voor geestelijk en/of lichamelijk gehandicapten,
 - Basisonderwijs en speciaal onderwijs
 - Voorzieningen t.b.v. kinderopvang
 - Zorg- / oudereninstellingen
- Langs het spoor is de bouwhoogte gelimiteerd op 20 meter ten einde te garanderen dat mensen tijdig het gebouw en het gebied kunnen ontvluchten.

Daarnaast overweegt de gemeente Tilburg voor de zones A, Ca en Hart van Brabant aan het stedenbouwkundig een aantal eisen te stellen welke niet direct in het bestemmingsplan verankerd kunnen worden. Er zal nog nader onderzocht worden hoe dit precies vorm gaat krijgen.

Zone 2 en 4.

Zone B en Cb zijn gelegen op een grotere afstand van het spoor. Aan de ontwikkeling van het gebied worden ondermeer vanuit de externe veiligheid de volgende randvoorwaarden gesteld:

- De wegenstructuur is haaks op het spoor georiënteerd teneinde een vluchtweg van het spoor af te garanderen.
- Nieuwe Functies met niet zelfredzame personen zijn in principe niet toegestaan.

Station.

Voor ontwikkeling van de zones direct langs het spoor gelden de volgende randvoorwaarden:

- De wegenstructuur is haaks op het spoor georiënteerd teneinde een vluchtweg van het spoor af te garanderen.
- Functies bestemd voor niet zelfredzame personen zijn niet toegestaan. Hieronder wordt in ieder geval verstaan:
 - Medische of paramedische voorzieningen zoals, ziekenhuis, kliniek, gezondheidscentrum, centrum voor dagbehandeling, consultatiebureaus.
 - Welzijnsvoorzieningen, zoals verzorgingshuis, verpleeghuis, inrichtingen voor geestelijk en/of lichamelijk gehandicapten,
 - Basisonderwijs en speciaal onderwijs
 - Voorzieningen t.b.v. kinderopvang
 - Zorg- / oudereninstellingen

De in deze paragraaf genoemde randvoorwaarden dienen in ieder geval in acht genomen te worden. Voor alle zones geldt verder dat in het uitwerkingsplan moet worden aangetoond en verantwoord welke maatregelen nog meer in het plan zijn doorgevoerd om de zelfredzaamheid te bevorderen.

Communicatie, informatie en alarmering.

Zelfredzaamheid ontstaat door de mogelijkheid om tijdig het bedreigde gebied te verlaten dan wel een goede mogelijkheid tot schuilen te creëren. Een goede alarmering is hierbij noodzakelijk. De gemeente Tilburg beschikt over een WAS (waarschuwing – en alarmeringssysteem). Eigenaar van dit systeem is het Ministerie van Binnenlandse Zaken; de beheerder is de Regionale Brandweer Midden en West Brabant. Het Ministerie draagt er zorg voor dat binnen het plangebied het akoestisch bereik van sirenes zodanig is dat deze buiten hoorbaar zijn.

Zelfredzaamheid bij toxische vloeistoffen wordt bevorderd door het schuilen van personen binnen gebouwen. De blootstelling aan toxische concentraties wordt hierdoor vertraagd. Bij situaties met toxische stoffen is communicatie naar omwonenden van groot belang. De gemeente Tilburg voert nog geen actieve risico-communicatie, dit vormt onderdeel van de Omgevingsvisie Externe Veiligheid Tilburg, welke thans wordt opgesteld.

De woningen zullen beschikken over individuele systemen (voor rookmelding en ventilatie).

De mogelijkheid van hulpverlening en bestrijding van een calamiteit.

De maatgevende scenario's in deze casus zijn het optreden van een BLEVE en de verspreiding van toxische gassen, gevormd uit een toxische vloeistofplas. Zie eerder voor een toelichting.

Bij het optreden van een koude BLEVE is het directe effect door de snelheid niet effectief te bestrijden. Een warme BLEVE kan worden voorkomen indien de brandweer tijdig ter plaatse is om de externe brand te blussen. Inzet dient gericht te zijn op bestrijding van secundaire branden/effekten.

De bereikbaarheid en inzetijd voor het gebied zijn een aandachtspunt voor de Brandweer Tilburg. Dit houdt in dat de brandweer in veel gevallen niet in staat is om in geval van een calamiteit met brandbare gassen aan bronbestrijding te doen (voorkomen van een BLEVE). In veel gevallen zal dit inhouden dat er materieel wordt opgesteld om een spoorketelwagen te koelen en dat manschappen zich daarna in veiligheid brengen (door afstand te nemen of

beschutting te zoeken). Bestrijdbaarheid houdt in dit geval in dat er sprake is van bestrijden van de effecten van een calamiteit (slachtoffers, secundaire branden, schade aan gebouwen e.d.).

Randvoorwaarden.

De spoorzone is opgedeeld in meerdere zones. Per zone zijn randvoorwaarden opgesteld voor de invulling van het stedenbouwkundig ontwerp. In deze paragraaf staan uitsluitend de randvoorwaarden vermeld welke invloed hebben op de mogelijkheid van hulpverlening en bestrijding van een calamiteit.

Zone 1, 3, 5, station.

Ontwikkeling van de zones 1,3 en 5 zal aan de volgende randvoorwaarden moeten voldoen:

- De bereikbaarheid van het spoor door hulpdiensten dient gegarandeerd te zijn.
- Met vertegenwoordigers van de lokale en regionale brandweer is besproken hoe deze bereikbaarheid vorm gegeven kan worden. De voorkeur gaat uit naar een bebouwingsvrije zone aan beide zijden van het spoor geschikt voor hulpverleningsvoertuigen. Indien dit op een locatie niet gerealiseerd kan worden vanwege reeds aanwezige bebouwing kan volstaan worden met een dergelijke zone aan 1 zijde van het spoor. De gemeente Tilburg heeft aangegeven zoveel mogelijk tegemoet te willen komen aan deze wensen van de brandweer. De uitwerkingsplannen van deze zones zullen in nauw overleg met vertegenwoordigers van de regionale en lokale brandweer worden opgesteld.
- Daarnaast overweegt de gemeente Tilburg voor de zones A, Ca en Hart van Brabant aan het stedenbouwkundig een aantal eisen te stellen welke niet direct in het bestemmingsplan verankerd kunnen worden. Er zal nog nader onderzocht worden hoe dit precies vorm gaat krijgen. Deze eisen zullen zijn:
- In de spoorzone dient om de 225 meter (langs het spoor) 100m³ bluswater voor directe inzet voorhanden te zijn.

Naast bovengenoemde eisen en randvoorwaarden zijn de volgende punten wenselijk vanuit externe veiligheid:

- De gebouwen in de eerste linie langs het spoor uitvoeren met een blinde gevel.

De in deze paragraaf genoemde randvoorwaarden dienen in ieder geval in acht genomen te worden. Voor alle zones geldt verder dat in het uitwerkingsplan moet worden aangetoond en verantwoord welke maatregelen nog meer in het plan zijn doorgevoerd om de bestrijdbaarheid te bevorderen.

Nut en Noodzaak van de Ontwikkeling.

Voor de nut en noodzaak van de (her) ontwikkeling van de spoorzone wordt verwezen naar andere hoofdstukken in dit bestemmingsplan.

Tijdsaspect.

Het beleid omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is volop in ontwikkeling. Tijdens het opstellen van dit voorontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente Tilburg gekozen om bij de berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico alsmede het stellen van de randvoorwaarden aan de inrichting van het gebied de prognoses van ProRail uit 2003 en vrijgegeven door het ministerie van V&W als uitgangspunt te nemen. Op landelijk niveau wordt thans hard gewerkt aan het opstellen van het basisnet. Dit zal consequenties hebben voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor door Tilburg en de risico's voor de nieuwe gebruikers van de spoorzone. De gemeente Tilburg volgt deze ontwikkelingen op de voet en heeft er tevens voor gekozen om in onderhavig bestemmingsplan enkele randvoorwaarden op te nemen maar tevens om in een later stadium in het proces het plan af te stemmen op de nieuwste inzichten en daar voor de uitwerking consequenties aan te verbinden.

Conclusie.

Uit het vorenstaande worden de volgende conclusies getrokken;

- Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Breda-Tilburg. De nieuwbouwplannen resulteren in een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

- Maatregelen aan de bron hebben de grootste invloed op de hoogte van het groepsrisico. Deze maatregelen liggen buiten de invloedssfeer van de gemeente Tilburg.
- Door te kiezen voor een minder intensief programma dan de zogenaamde gebogen Noordlaan variant uit 2006 is de toename van het groepsrisico enigszins beperkt. Er is echter nog steeds sprake van een toename van het groepsrisico tot boven de oriëntatiewaarde.
- De gemeente stelt in het bestemmingsplan enkele randvoorwaarden aan de uitwerking van de deelgebieden. De randvoorwaarden zijn zo mogelijk vertaald in de voorschriften van het bestemmingsplan.
- In de bestemmingsplan voorschriften te regelen dat:
 - Risicovolle inrichtingen niet zijn toegestaan
 - Nieuwe maatschappelijke instellingen bedoeld voor niet zelfredzame personen zijn uitgesloten
 - Vluchtroute haaks op het spoor gegarandeerd is
 - De bereikbaarheid van het spoor door hulpverlening gegarandeerd is
 - Binnen de indicatieve PR contour van 29 meter uit het hart van de aangelegen spoorbaan nieuwe kwetsbare objecten niet zijn toegestaan conform de op 21 mei 2002 aangenomen Beleidsnota Externe Veiligheid, Koersen op Veilig. Slechts op grond van besluiten van het college van burgemeester en Wethouders, gestoeld op een gedegen onderzoek externe veiligheid, waarin de consequenties voor het plangebied uiteen zijn gezet, kunnen uitzonderingen toegelaten worden.
- Bij de uitwerkingsplannen van de deelgebieden dient een onderzoek naar de externe veiligheid te zijn uitgevoerd en dient tenminste in de toelichting te zijn opgenomen:
 - Nieuwste inzichten vervoer gevaarlijke stoffen over het doorgaand spoor
 - Vaststelling plaatsgebonden risico en de doorwerking hiervan in het uitwerkingsplan
 - Consequenties uitwerkingsplan op de hoogte van het groepsrisico
 - Invulling verantwoordingsplicht van het groepsrisico
 - Welke maatregelen de gemeente Tilburg in het gebied heeft genomen om de hoogte van het groepsrisico te beperken en de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid te bevorderen
 - Advies van de regionale brandweer.

6.10 Water.

In een afzonderlijke waterparagraaf opgenomen.

6.11 Ecologie, flora en fauna

De Spoorzone wordt ontwikkeld in het midden van het centrum. Er zijn geen effecten te verwachten op flora, fauna en landschap. Uitzondering vormt het rangeerterrein aan de Hazelaaarstraat. Dit terrein valt echter buiten het plangebied van het bestemmingsplan. Uit onderzoek op andere rangeerterreinen in Nederland blijkt dat zich daar bijzondere flora en fauna bevinden. In mei 2004 is een quick scan naar natuurwaarden uitgevoerd. Geconcludeerd is dat de ontwikkeling van dit gebied geen negatief effect heeft op de gunstige staat van instandhouding van soorten op lokaal, regionaal, provinciaal of landelijk niveau.

7. Waterparagraaf.

7.1 Bestaande watersysteem.

Het plangebied is gelegen in het stroomgebied van de Beneden Dommel en Zandleij en behoort zowel kwalitatief als kwantitatief tot het beheergebied van Waterschap de Dommel.

De Spoorzone heeft een bruto oppervlakte van circa 65 Ha. Deze oppervlakte is als volgt grof in te delen: een oppervlakte van ongeveer 10 Ha hoort bij het transformatiegebied Rangeerterrein / Van Gend & Loos-terrein; de dakoppervlakte van te handhaven gebouwen bedraagt ongeveer 9 Ha; circa 18 Ha is bestaand of wordt verhard openbaar gebied; en in ruim 18 Ha wordt nieuwbouw gepleegd. De resterende 10 Ha horen bij de spoorweg, busstation, onverharde oppervlakten e.d.

Het terrein in het plangebied ligt ongeveer op dezelfde hoogte, namelijk gemiddeld 14,50 m + NAP, met lokale verschillen die variëren tussen 13,80 m + NAP in de noordoostelijke kant en 15,40 m + NAP in de zuidwestelijke kant. De spoorweg ligt ongeveer op 18,00 m + NAP en snijdt het gebied in twee gebieden, die met elkaar in verbinding staan via drie onderdoorgangen met een maaiveldhoogte op ca. 13,20 m + NAP en een viaduct over de spoorweg, in de Ringbaan West.

Recentelijk is in de spoorzone bodemonderzoek gedaan in verband met de reconstructie van de Spoorlaan en ter voorbereiding van dit structuurplan. Daaruit blijkt de bodemopbouw hoofdzakelijk te bestaan uit zwak tot sterk ziltig, matig fijn zand vanaf onderkant verharding tot een diepte van tussen één en twee meter onder het maaiveld. Daaronder is in het merendeel van de boringen zwak tot sterk zandig (aantal) leemlagen aangetroffen, met een variërende dikte van tussen één en twee meter. Dieper dan deze leemlagen komt weer zwak tot sterk siltig fijn zand voor. Dat geldt niet voor het westelijk gebied: daar is zuidelijk van de spoorweg geen spoor gevonden van leem.

De bodem is matig doorlatend, met heel uiteenlopende waarden: bij de Spoorlaan bedraagt de gemiddelde K-waarde nauwelijks 1 m/dag; sommige metingen bedragen slechts enkele honderdste m/dag. In de Hart van Brabantlaan bedraagt de doorlatendheid gemiddeld ruim 6 m/dag, met uitschieters van circa 10 m/dag. De doorlatendheid bij de noordelijke toekomstige Noordlaan en plein varieert gemiddeld tussen 1,5 en 2,0 m/dag.

De regionale grondwaterstroming in het eerste watervoerende pakket ter plaatse van het plangebied, is overwegend noordoostelijk. Uit beschikbare gegevens, blijkt de gemiddelde grondwaterstand te variëren tussen circa 11,50 m + NAP, in het zuidelijke rand, en circa 11,20 m + NAP, ten noorden van de spoorweg. De maatgevende grondwaterstand varieert tussen circa 11,80 m + NAP, in het zuidoostelijke deel, tot circa 12,20 m + NAP, in het westelijke deel. Met maatgevende grondwaterstanden ruim 2,00 m onder het maaiveld, is de ontwatering in de bestaande situatie voldoende.

De grondwaterkwaliteit wordt momenteel in beeld gebracht. Men weet dat er in en rondom de spoorzone veel bodem en grondwaterverontreinigingen bestaan. Zie hiervoor de bodemparagraaf.

Er bevindt zich geen oppervlaktewater in of in de nabijheid van het plangebied. In de bestaande situatie ligt riolering van het gemengde stelsel in en rond het plangebied. Van het westelijke deel stroomt het afvalwater af naar de afvalwaterzuiveringinstallatie Tilburg-Noord; het oostelijk deel voert af naar de afvalwaterzuiveringinstallatie Tilburg-Oost, beiden in beheer van waterschap De Dommel.

Duurzaam stedelijk water.

De bovengenoemde onderzoeken en de ontwikkelingen in het plangebied zijn gehanteerd voor het verkennen van de kansen om duurzaam om te gaan met hemelwater, zoals omschreven in het gemeentelijke waterplan (GWP) en zijn vertaling in het Waterstructuurplan (WSP), het gemeentelijk rioleringsplan (GRP-2) en de vierde nota waterhuishouding (NW4). Ook andere afwegingen zijn betrokken bij de overweging, zoals het niet doorvoeren van fase drie van het overslagriool in de Wandelboslaan.

Uit geohydrologisch onderzoek in de Spoorzone, blijkt de bodem in de Spoorzone geschikt voor infiltratie, mits aanvullende maatregelen: de bodemopbouw en -doorlatendheid zijn matig

gunstig; de grondwaterregime is wel zeer gunstig. Afkoppelen in de Spoorzone is dan ook technisch haalbaar. Bij het ontwerpproces dient nader onderzoek gedaan te worden, om de aanvullende maatregelen precies te kunnen vaststellen.

Het infiltreren van hemelwater in de bodem heeft een gering effect op de grondwaterverontreinigingen, gezien het betreft een 'passieve' infiltratiewijze, waarbij het water in de bodem geleidelijk percoleert in de onverzadigde zone.

De financiële haalbaarheid wordt met name bepaald door de mogelijkheid tot beperking van de bergingsinhoud van de infiltratievoorziening: het infiltratiesysteem wordt ontworpen op een overstortfrequentie van eens in de twee jaar. Dit betekent dat ongeveer 98% van de neerslag wordt geïnfiltreerd. Het overtollig water wordt afgevoerd richting het gemengde stelsel: in eerste instantie wordt de bergingscapaciteit in het bestaande overslagriool Wandelboslaan benut. Omwille van de veiligheid, beschikt het infiltratiesysteem in diverse punten in de Spoorzone, over escapes op het gemengde stelsel, als de capaciteit in het bergingsriool volledig benut wordt.

Het overslagriool 'Wandelboslaan' is aangelegd om hoofdzakelijk de gevallen van wateroverlast in Tilburg West en het vuiluitworp terug te dringen. Het niet doorvoeren van fase drie van het overslagriool in de Wandelboslaan leidde tot een aanzienlijke kostenbesparing. Om geen afbreuk te doen aan de hydraulische capaciteit van de bestaande rioolstelsels, is het afkoppelen van verharde oppervlakten in de Spoorzone een noodzakelijk alternatief.

Het infiltreren van hemelwater in de bodem draagt bij aan de optimalisatie van de waterketen en het herstellen van een natuurlijk, veerkrachtig watersysteem. In het Waterstructuurplan wordt hiervoor aandacht besteed aan de grote reconstructies en herstructureringen in het bestaande stedelijk gebied, onder andere de Spoorzone: deze reconstructies '...vormen het aanknopingspunt voor maatregelen die bijdragen aan de optimalisatie van de waterketen, koude-warmte opslag en het herstel van het watersysteem (afkoppeling door infiltratie van hemelwater)'.

Op grond van de bovengenoemde studies, beleidsdocumenten en afwegingen, zijn vervolgens in overleg met de waterbeheerder de bouwstenen vastgelegd voor het nieuwe watersysteem.

In het plangebied en voor rekening van de ontwikkelende partij(en), dienen de volgende randvoorwaarden in acht genomen te worden bij het herontwikkelen van het plangebied:

- het vuil- en het hemelwater worden per perceel gescheiden verzameld;
- het vuilwater van bestaande en nieuwe bouwwerken wordt verder afgevoerd richting de zuiveringsinstallatie via het bestaande gemengde stelsel of via aan te leggen vuilwaterriolering;
- het hemelwater afkomstig van bestaande daken wordt afgekoppeld van het gemengde stelsel, verzameld, en apart aangeboden voor een andere bestemming dan directe afvoer richting het gemengde stelsel;
- het hemelwater afkomstig van daken van nieuwe bebouwing en relatief schone verharde oppervlakten in privé terrein wordt verzameld en bij de perceelgrens aangeboden voor een andere bestemming dan directe afvoer richting het gemengde stelsel;
- hergebruiken van hemelwater: per plan wordt de meest efficiënte manier onderzocht om het verzamelde hemelwater afkomstig van daken op te slaan en te benutten voor, bijvoorbeeld, toiletspoeling. Overtollig hemelwater kan bij de perceelgrens aangeboden worden;
- in het openbaar gebied wordt een hemelwaterriool aangelegd dat het hemelwater overneemt vanaf de perceelgrens. Deze leidingen zijn doorlatend en combineren de functie van verzamelen, transport, berging en infiltratie;
- het hemelwater afkomstig van verharde oppervlakten in openbaar gebied, wordt afgevoerd via het bestaande gemengde stelsel of via aan te leggen vuilwaterriolering;
- de nieuwe situatie watert volgens grove schattingen ongeveer 28 Ha af richting het infiltratiestelsel;
- de infiltratie in de bodem vindt plaats via de doorlatende riolen en, indien nodig, aanvullende centrale infiltratievoorzieningen in de beschikbare ruimtes. Het infiltratiesysteem wordt ontworpen op een maximale overstortfrequentie van eens in de twee jaar;

- op basis van de bovengenoemde geschatte 28 Ha afvoerende oppervlakte, zou in de Spoorzone, volgens theoretisch, globale berekeningen, minstens 2.340 m³ nodig zijn, oftewel 4.650 m doorlatende leiding met een diameter van 800 mm. Rekentechnisch wordt dit getoetst met de 25 jaar-regenreeks, bij het ontwerp van de rioolvoorzieningen, waarbij de overstortfrequentie wordt bepaald;
- het overtollige water stort over op het bestaande overslagriool Wandelboslaan, nabij de Ringbaan West. De drempelhoogte wordt niet lager dan 12,00 m + NAP. Omwille van de veiligheid wordt het infiltratiestelsel voorzien van een aantal escapes naar het gemengde stelsel, via een overstort plus een terugslagklep. Deze overstorten mogen niet lager zijn dan de drempel op het overslagriool.

7.2 Watertoets.

Het waterbeleid van de gemeente Tilburg is vastgelegd in het Waterplan (1997) en verder uitgewerkt en ruimtelijk vertaald in het Waterstructuurplan (2002). In het Waterplan zijn algemene doelstellingen geformuleerd op de lange termijn, gebaseerd op de duurzaamheidgedachte. Het Waterstructuurplan² koppelt het actieprogramma uit het Waterplan aan ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en geeft hiermee onder andere invulling aan water als ordenend principe. In het waterstructuurplan zijn de volgende hoofddoelstellingen voor het gemeentelijk waterbeleid opgenomen:

- streven naar een duurzaam en veerkrachtig watersysteem;
- optimalisatie van de waterketen; zuinig en efficiënt gebruik van water;
- vergroten van de belevings-, ecologische, economische en recreatieve waarde van water.

De hoofddoelstellingen zijn vertaald in lange termijn doelstellingen voor de verschillende compartimenten van het watersysteem. De paragraaf waterhuishouding en riolering is gebaseerd op het gemeentelijk waterbeleid en het concept is eerst voorgelegd aan de waterbeheerders.

Het structuurplan Spoorzone is voorgelegd aan de waterbeheerder, *in casu*, waterschap De Dommel, tijdens het overleg d.d. 16 februari 2004, waarbij is overeengekomen onderzoek te doen naar de mogelijkheden om duurzaam om te gaan met water.

Recentelijk is grondonderzoek gedaan ten behoeve van een deel van het plangebied in verband met de reconstructie van de Spoorlaan (Fugro's 'In-situ doorlatendheidsonderzoek a/d Spoorlaan, te Tilburg', d.d. 10 februari 2004) en in de rest van de spoorzone ter voorbereiding van deze waterparagraaf (Geofox-Lexmond 'Geohydrologisch onderzoek voor het gebied Spoorzone, te Tilburg', d.d. 29 juli 2004). Aan de hand van deze studies zijn de afkoppel- en infiltratiekansen verkend in samenwerking met het waterschap De Dommel, tijdens het overleg van 24 augustus 2004. Op basis van deze gegevens en de in het overleg vastgestelde uitgangspunten, is een conceptparagraaf opgesteld. Waterschap De Dommel leverde op- en aanmerkingen/een wateradvies aan, als reactie op het concept. Deze opmerkingen zijn verder verwerkt in de definitieve waterparagraaf.

Waterschap De Dommel stemt in met deze waterparagraaf, onder voorwaarde dat het verstrekte wateradvies wordt verwerkt en het beschreven watersysteem wordt gerealiseerd aan de hand van de vastgestelde uitgangspunten en dat zij, in periodiek overleg, betrokken blijven bij het uitwerken en ontwerpen van de verschillende deelplannen.

8. Financiële paragraaf

8.1 Algemeen:

In het onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid zijn drie gebieden onderscheiden, welke zijn weergegeven op de plankaart, zie bijlage. Het betreft de volgende gebieden:

- A: Kerngebied. Het betreft het gebied rondom het station.. De realisering van dit gebied is essentieel voor de ontwikkeling van het geheel en zal door de gemeente bij voorrang worden geëntameerd.
- B: De gebieden, die al gerealiseerd zijn en/of waar geen veranderingen in gebruik en bestemming (meer) plaatsvinden. Het betreft de ontwikkelingen van het Fraterterrein, Haestrechtkwartier en het pand Spoorlaan 21-29 (ten zuiden van het spoor en oostelijk van het station). Op deze gebieden wordt hieronder niet verder ingegaan, daar de uitvoerbaarheid hiervan uiteraard verzekerd is.
- C: Verscheidene deelplannen. Het betreft de resterende gebieden waar de bestemming wijzigt.

Gelet op de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), met daaraan gekoppeld de Grondexploitatiewet, ligt het in de bedoeling voor het gehele plangebied een exploitatieplan ex artikel 6.12 Wro vast te stellen. Conform de wettelijke mogelijkheden zal dit exploitatieplan de basis zijn voor het kostenverhaal, waarbij (globaal) inzicht zal worden gegeven hoe de kosten worden verdeeld, de wijze van verevening van die kosten binnen het plangebied en de wijze waarop die kosten worden verhaald. Daarnaast zal het exploitatieplan locatie-eisen omvatten ten behoeve van het plangebied, voor onder meer de woningdifferentiatie, beeldkwaliteitseisen en de inrichting van de openbare ruimte. Een ontwerp-exploitatieplan (dat zal worden opgesteld) maakt deel uit van de economische uitvoerbaarheid. Vaststelling van het exploitatieplan zal geschieden nadat de nieuwe Wro met Grondexploitatiewet in werking is getreden.

8.2 Oppervlakteanalyse:

Het totale grondgebied is 39 ha groot. De plankaart geeft de stedenbouwkundige mogelijkheden voor de bebouwing. Daarnaast zijn er nog kwaliteitseisen en bouweisen, die de bouwmogelijkheden bepalen. In de volgende tabel zijn de grondoppervlakten van de verschillende te bebouwen gebieden weergegeven, alsmede de bruto te realiseren vloeroppervlakten. Bij de economische uitvoerbaarheidsberekeningen is uitgegaan van onderstaande oppervlaktegegevens. Mogelijk dat door toevoeging van hoogteaccenten het bruto vloeroppervlakte in het kerngebied toeneemt.

Oppervlakteanalyse Spoorzone

	functie	grond- oppervlakte	bruto vloer- oppervlakte
Kerngebied:			
Ten zuiden van het spoor			
Spoorlaan deel tussen treinstation en kantoorgebouw	C1-b(u)	6.456 m ²	6.456 m ²
Ter plaatse van het huidige ov-knooppunt			
Busstation en treinstation	C1c(u) en CV	55.874 m ²	10.946 m ²
Ten noorden van het spoor:			
MTS	GD2a(u)	7.737 m ²	12.075 m ²
Overgang Spoorzone-Theresia, deel gemeentebezit	C2(u)	14.315 m ²	7.575 m ²
Atelierstraat west	GD2b(u)	3.963 m ²	6.600 m ²
Atelierstraat oost	GD2c(u)	4.825 m ²	8.100 m ²
NS Werkplaats	C1a(u)	92.699 m ²	170.657 m ²
Totaal kerngebied ten noorden van het spoor:		123.539 m ²	205.007 m ²

Deelplannen:

Ten zuiden van het spoor			
Hart van Brabantlaan:	C3d(u)	12.628 m ²	30.000 m ²
Spoorlaan deel hoek NS-plein	C1b(u)	2.041 m ²	2.041 m ²
Ten noorden van het spoor:			
Luchtstraat	C3c(u)	8.301 m ²	24.000 m ²
AH	GD1(u)	27.598 m ²	40.000 m ²
Zwijssen	C3b(u)	10.694 m ²	25.000 m ²
Overgang Spoorzone-Theresia, deel geen gemeentebezit	C2(u)	3.224 m ²	4.000 m ²
Besterd	GD2d(u)	4.241 m ²	8.500 m ²

8.3. Economische uitvoerbaarheid van de deelplannen en het kerngebied.

8.3.1 Economische uitvoerbaarheid van het kerngebied.

De kosten en dekkingsmiddelen voor de gewenste ontwikkelingen (inclusief kleine aanpassingen aan de Spoorlaan in verband met de planontwikkelingen Spoorzone) zijn hieronder weergegeven. De aanpassingen van de Spoorlaan in het kader van het reconstructieproject Cityring zijn opgenomen in de kostenramingen van dat werk.

De kosten en opbrengsten zijn voorzover niet anders aangegeven, weergegeven op prijspeil 1-1-2006 en exclusief btw.

Exploitatiekosten (excl. bouw commercieel vastgoed):

Verwervingen	€	81.350.000
Bouw- en woonrijpmaken gebied	€	45.500.000
in deelgebieden, inclusief realisering Noordlaan en plein bij station		
inclusief sloop en bodemsaneringskosten hele kerngebied		
Aanpassingen treinstation (incl. traverse)	€	33.200.000
Aanpassingen busstation	€	4.900.000
Spoordoorsnijdingen excl. traverse station	€	13.700.000
Bijkomende kosten	€	17.750.000
Rente en inflatie effecten	€	900.000
Totale exploitatiekosten:	€	197.300.000

Dekkingsmiddelen:

Grondverkoop	€	57.950.000
Bijdragen overheden - NS		
Gemeente	€	41.100.000
VROM: Birk-subsidies	€	13.800.000
V&W: Spoorse Doorsnijdingen	€	27.200.000
VROM: Integrale gebiedssanering	€	10.000.000
Bijdrage Prorail in aanpassing stationsgebouw	€	12.000.000
Provincie Noord-Brabant	€	-
principe toekenning	€	18.400.000
in aanvraag	€	11.600.000
Bodemsaneringssubsidie	€	5.000.000
Grondexploitatie resultaat	€	250.000
Totale dekkingsmiddelen:	€	197.300.000

Opmerkingen bij de berekeningen:

De globale randvoorwaarden ten aanzien van bebouwingscapaciteiten maken een budgettair neutrale uitvoering ten opzichte van de eerdere projectbegroting in het kader van de Beleidsanalyse Grondexploitatie mogelijk.

De grondopbrengsten van commerciële functies zijn geraamd aan de hand van zich thans voordoende grondopbrengsten voor dit soort functies in het centrum van Tilburg.

Gezien de pioniersfunctie van een aantal functies voor nieuwe ontwikkelingen in de Spoorzone is te verwachten dat deze opbrengsten in het begin mogelijk iets lager liggen en later iets hoger. Daarmee is te verwachten dat de geraamde grondopbrengsten uiteindelijk haalbaar zijn. Voor de bijzondere openbare en bijzondere functies in het gebied zijn grondprijzen gehanteerd zoals deze in het grondprijzbesluit van de gemeente als richtprijs voor deze functies in uitbreidingsgebieden zijn aangegeven.

Bij de dekkingsmiddelen uit overheidsbijdragen is zo veel mogelijk aangesloten bij de al bekende en in aanvraag zijnde beschikkingen. Een uitzondering hierop vormt de bijdrage van de gemeente, welke beschikbaar is gesteld per valutatatum 1-1-2003. Dit bedrag is opgebouwd uit het beschikkingsbedrag (€ 35 mln.) en de omslagrente hierover tot 1-1-2006 zoals deze door de gemeente is toegepast.

De invloed van de rente- en inflatie-effecten is beperkt. Dit is mogelijk daar reeds toegezegde overheidsbijdragen voor een groot deel beschikbaar en/of inflatievast beschikbaar zijn gesteld. Daarnaast is ervan uitgegaan dat overige bijdragen gelijktijdig met de uitvoering van de werken beschikbaar zullen zijn.

Enige bijdragen in de ontwikkeling van het OV-knooppunt zijn nog onzeker. De ontwikkeling van de gewenste kwaliteit van het OV-knooppunt is dus nog afhankelijk van te verkrijgen bijdragen.

Ten aanzien van het spoor en de passages van het verkeer onder het spoor door zijn de volgende voorzieningen in de exploitatie opgenomen:

- een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Willem II-sstraat,
- een verbreding van de onderdoorgang bij het treinstation, alsmede het openbaar maken van deze onderdoorgang
- de niet in de Cityring opgenomen kosten voor de noodzakelijke opwaardering van de kruising van de Ringbaan-West met het spoor.

In het kerngebied bevinden zich enige monumentale gebouwen op het terrein van de voormalige werkplaats. In de berekeningen is ervan uitgegaan dat twee van deze gebouwen gebruikt worden voor openbare en bijzondere functies.

8.3.2 Economische uitvoerbaarheid van de deelplannen.

Uitgangspunt voor ontwikkeling van de deelplannen is een boventrendmatige stijging van de opbrengsten door verhoging van de kwaliteit. Deze wordt in belangrijke mate bepaald door het realiseren van de ambities voor het kerngebied. Recente ontwikkelingen en afgesloten overeenkomsten bevestigen het ontwikkelingsperspectief voor deze locaties (ondermeer overeenkomst voor de locatie Lochtstraat).

Met in achtneming van de stijgende waarden voor het nieuw te ontwikkelen vastgoed en de normale grondexploitatiekosten (incl. bijdragen Reserve Bovenwijkse Voorzieningen, bijdragen in de tekorten/ontwikkelingen elders in het plangebied (kerngebied), bijdrage plan- en apparaatskosten, kosten bouw- en woonrijpmaken, verwervingen) zijn de deelplannen economisch uitvoerbaar, zoals uit onderstaande berekeningen blijkt.

Momenteel lopen een aantal concrete ontwikkelingen in de deelplannen in samenwerking tussen de gemeente en risicodragende particulieren.

Op welk tijdstip alle ontwikkelingen in deze zullen hebben plaatsgevonden is naast de fasering als gevolg van de marktopnamecapaciteit vooral afhankelijk van de exacte invulling van het kerngebied, gemeentelijke en particuliere initiatieven in de deelplannen, alsmede van de gemeentelijke ontwikkelingen in en rondom het kerngebied.

Hieronder zijn de te verwachten exploitatiekosten en -opbrengsten globaal weergegeven voor de deelplannen. De prijzen zijn gebaseerd op prijspeil 1-1-2006 en exclusief btw weergegeven.

Grondexploitatie:

Kosten:

Verwervingen:	€ 34.750.000
Bouw- en woonrijpmaken	€ 16.750.000
Bijkomende kosten	€ 7.000.000
Saldo rente- en inflatie-effecten	€ 1.250.000
Totale kosten:	€ 59.750.000

Opbrengsten uit te geven gronden: € 59.750.000

9. Bevolkingscontact.

P.m.

10. Overleg.

P.m.

Bestemmingsplan Spoorzone

Voorschriften.

CODE: 2007-008

voorontwerp: 18 september 2007

ontwerp:

vaststelling:

goedkeuring:

in werking:

onherroepelijk:

1 Inleidende bepalingen.

Artikel 1 Begripsbepalingen.

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

1 aan huis verbonden beroep

Beroepsactiviteiten die kunnen worden beschouwd als "aan huis verbonden", zijnde beroepsactiviteiten van tenminste één bewoner, plaats vindend in de betrokken woning, waarbij:

- a. geen sprake is van een activiteit die is vermeld in de categorieën 2 t/m 5 zoals opgenomen in Bijlage 10 Staat van Bedrijfsactiviteiten of die behoort tot de categorieën van inrichtingen als bedoeld in artikel 41 van de Wet Geluidhinder, uitgewerkt in het Inrichtingen- en Vergunningenbesluit Milieubeheer (Stbl. 1993,50);
- b. geen sprake is van een ontoelaatbare publieks- of verkeersaantrekkende, mede in verband met eventueel reeds in de directe nabijheid aanwezige beroepsvestigingen;
- c. voldoende is of kan worden voorzien in parkeergelegenheid voor werknemers en bezoekers;
- d. de beroepsuitoefening naar omvang ondergeschikt is aan het wonen, d.w.z. niet meer dan 40% van de vloeroppervlakte van de woning (inclusief bijgebouw) en totaal niet meer dan 80 m² in beslag neemt;
- e. de beroepsuitoefening in zijn uiterlijke verschijningsvorm ondergeschikt is aan de woning en de woonomgeving;
- f. geen detailhandel plaatsvindt, anders dan in ter plaatse vervaardigde goederen en;
- g. op geen enkele andere wijze overlast wordt veroorzaakt.

2 aanbouw

Uitbreiding van een gebouw bestaande uit één bouwlaag welke direct ten dienste staat van het gebouw doch niet één open ruimte vormt met de rest van het gebouw, dat zowel qua bouwmassa als verschijningsvorm ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

3 afhankelijke woonruimte

Een aanbouw of bijgebouw dat qua ligging een ruimtelijke eenheid vormt met de woning en waarin een gedeelte van de huishouding uit een oogpunt van mantelzorg gehuisvest is.

4 afschuiningshoek

Hoek die gevormd wordt door een schuin en een horizontaal vlak die elkaar snijden op de goothoogte.

5 bebouwd erf

Een op de plankaart aangegeven vlak, waarmee gronden zijn aangeduid waarop aan- en/of uitbouwen, bijgebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

6 bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

7 bebouwingsfront

Een op de plankaart aangeduide lijn, aanvullend op de voorgevelrooilijn waarop de voorgevel van de hoofdbebouwing georiënteerd dient te zijn.

8 bebouwingspercentage

Het percentage dat per bouwperceel aangeeft welk deel van het op de plankaart aangegeven hoofdbebouwingsvlak of bebouwd erf ten hoogste mag worden bebouwd.

9 bedrijfsgebouw

Een gebouw dat dient voor de uitoefening van één of meer bedrijfsactiviteiten.

10 bedrijven

Het bedrijfsmatig verrichten van activiteiten die liggen op het vlak van industrie, handel en groothandel met eventueel bijbehorende ondergeschikte showroom (derhalve géén detailhandel daaronder te begrijpen), ambacht, nijverheid, productie, distributie, logistiek, vervoer, opslag, reparatie (waaronder autoreparatiebedrijven), e.d. Tevens worden hiertoe gerekend bijbehorende kantoorruimten en installaties.

Niet tot "bedrijven" worden gerekend: "kantoren", "horeca", "(perifere) detailhandel", "nutsvoorzieningen", "tank- en servicestation", "autowasplaats", "zorg- en dienstverlening", "recreatie en sport", "agrarisch bedrijf" en "maatschappelijke instellingen". Onder "bedrijven" worden bedrijfspompen, zijnde pompen die in hoofdzaak zijn bedoeld voor de eigen brandstoffenvoorziening, eveneens niet begrepen.

("Bedrijf" is de technische eenheid van "onderneming", met dit laatste begrip is de "economische" eenheid bedoeld).

11 beroep aan huis

Beroepsactiviteiten die kunnen worden beschouwd als "aan huis verbonden beroep", zijnde beroepsactiviteiten van tenminste één bewoner, plaatsvindend in de betrokken woning, waarbij:

1. er sprake is van een activiteit die is vermeld in de categorie 1 van de bijgevoegde Staat van Bedrijfsactiviteiten - beroep aan huis;
2. of die behoort tot de categorieën van inrichtingen als bedoeld in artikel 41 van de Wet Geluidhinder, uitgewerkt in het Inrichtingen- en Vergunningenbesluit Milieubeheer (Stbl. 1993,50);
3. er geen sprake is van een ontoelaatbare publieks- of verkeersaanrekkende, mede in verband met eventueel reeds in de directe nabijheid aanwezige beroepsvestigingen;
4. voldoende is of kan worden voorzien in parkeergelegenheid voor werknemers en bezoekers;
5. de beroepsuitoefening naar omvang ondergeschikt is aan het wonen, d.w.z. niet meer dan 40% van de vloeroppervlakte van de woning (incl. bijgebouw) en totaal niet meer dan 80m² in beslag neemt;
6. de beroepsuitoefening in zijn uiterlijke verschijningsvorm ondergeschikt is aan de woning en de woonomgeving;
7. geen detailhandel plaatsvindt, anders dan in ter plaatse vervaardigde goederen;
8. er op geen enkele andere wijze overlast wordt veroorzaakt.

12 bestemmingsgrens

Een op de plankaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bestemmingsvlak.

13 bestemmingsplan

Document zoals omschreven in de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, afdeling 3 (1985), samengesteld uit voorschriften, plankaart(en) en toelichting.

14 bestemmingsvlak

Een op de plankaart aangegeven vlak met eenzelfde bestemming.

15 bijgebouw

Een vrijstaand gebouw ten dienste van en behorende bij het hoofgebouw bestaande uit maximaal één bouwlaag, dat zowel qua bouwmassa als verschijningsvorm ondergeschikt is aan het hoofgebouw.

16 binnenrecreatie en -sport

Onder "binnenrecreatie en -sport" wordt verstaan:

- a. het geheel, c.q. een complex van voorzieningen en activiteiten t.b.v. sportbeoefening welke geheel of overwegend binnen plaatsvindt zoals: tennishal, ijsbal, sporthal, gymnastiekzaal, manege, overdekt zwembad, klimwand e.d.;
- b. dag-, verblijfs- en sportieve recreatie welke geheel of grotendeels binnen plaatsvindt zoals: bowlingcentrum, fitnesscentrum/sportschool, schietbaan, biljart- en snookercentrum,

kartbaan, skicentrum, jeugdherberg/kampeerboerderij, dansschool, geluidsstudio voor repetities, yogacentrum, sauna, scouting, miniatuurracebaan e.d;

- c. incidenteel, kortstondig gebruik (enkele dagen) van sporthallen e.d. t.b.v. evenementen zoals rommelmarkten, antiek-, huishoud-, en computerbeurzen, tentoonstellingen, bedrijvencontactdagen e.d. mits men in bezit is van een evenementenvergunning.

17 bouwblok

Door openbare ruimte omsloten geheel van percelen (al dan niet -reeds- bebouwd), dat te beschouwen is als een stedenbouwkundige eenheid.

18 bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

19 bouwhoogte

Onder "bouwhoogte" wordt verstaan:

- a. De hoogte van gebouwen, met uitzondering van lift- en trappenhuisen, lichtkappen en ondergeschikte onderdelen van gebouwen zoals schoorstenen, masten en delen van ventilatie-installaties, gemeten uit het hoogste punt boven het (straat-)peil.
- b. De hoogte van bouwwerken die geen gebouw zijn, gemeten uit het hoogste punt boven het (straat-)peil.

20 bouwlaag

Een deel van een gebouw, dat bestaat uit één of meer ruimten, waarbij de bovenkant van de afgewerkte vloeren van twee aan elkaar grenzende ruimten meer dan 1,50 meter in hoogte verschillen, zulks met uitzondering van een onderbouw of zolder.

21 bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing zijn toegelaten.

22 bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

23 bruto vloeroppervlakte (b.v.o.)

De som van de buitenwerks en horizontaal gemeten oppervlakten van de in pandige vloeren - horizontale vlakken ter plaatse van trappen, hellingen en vides daaronder begrepen - voor zover de ruimten waarbinnen de vloeren zich bevinden een grotere inwendige hoogte hebben dan 1,50 meter.

24 calamiteit

Gehele of gedeeltelijke vernieling van een bouwwerk door overmacht: brand, overstroming, aardbeving en dergelijke.

25 detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop / ter gebruik aanbieden van goederen (waaronder begrepen uitstalling voor verkoop / gebruik), het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die deze goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Concreet zal deze functie voorkomen in de vorm van winkel / - passage, warenhuis, supermarkt en dergelijke. Deze functie omvat alle branches / assortimenten.

Tot detailhandel worden tevens gerekend winkelondersteunende (d.w.z. op winkelend publiek gerichte) horecavoorzieningen die een onderdeel uitmaken van -en zich bevinden binnen- winkelwarenhuizen of in pandig gesitueerd zijn in besloten winkelpassages en waarvoor de reguliere winkelsluitingstijden worden aangehouden. Ook ambulante handel in de vorm van de wekelijks terugkerende markten op diverse locaties in de stad moet worden aangemerkt als detailhandel. Voor wat betreft de verkoop van consumentenvuurwerk dient hetgeen binnen de vrijstelling in artikel "" is opgenomen, in acht te worden genomen.

Uitgezonderd zijn postorderbedrijven, internetbedrijven etc.

26 dienstwoning

Een woning in of bij een gebouw of op een terrein, bedoeld voor de huisvesting van (het huishouden van) een persoon wiens huisvesting daar met het oog op de bedrijfsvoering, gelet op de bestemming van de grond ter plaatse van het gebouw of terrein, noodzakelijk moet worden geacht.

27 erotisch gerichte horeca

Een bedrijf dat tot doel heeft het geven van voorstellingen en/of vertoningen van erotische aard en tevens bedrijfsmatig ten behoeve van verbruik ter plaatse verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken.

28 escortbedrijf

Het op bedrijfsmatige wijze bemiddelen in de totstandkoming van contacten tussen een prostituee en degene die van zijn/haar diensten gebruik wil maken.

29 functionele eenheid

Onder "functionele eenheid" wordt verstaan:

- a. Een samenstel van activiteiten dat, gelet op de aard en de organisatie van die activiteiten alsmede op de plaats waar die activiteiten worden verricht, als een eenheid moet worden beschouwd.
- b. Het complex van bebouwde en onbebouwde gronden waarop de hiervoor bedoelde activiteiten worden verricht.

30 gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijk, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

31 geprojecteerd kwetsbaar object

Nog niet aanwezig kwetsbaar object dat op grond van het voor het betrokken gebied geldende bestemmingsplan toelaatbaar is.

32 gestapelde woning

Een woning onderdeel uitmakende van een gebouw dat twee of meer geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen omvat en uit twee of meer bouwlagen bestaat.

33 goothoogte

Hoogte waarop zich de snijlijn bevindt van een verticaal en een hellend vlak, waarbij die vlakken de begrenzing zijn van het toegestane bouwvolume.

34 groenvoorzieningen

het geheel van grootschalige voorzieningen en activiteiten t.b.v. groenaanleg zoals buurt-, wijk- en stadsparken met bijbehorende voorzieningen, zoals verhardingen, waterpartijen, waterberging, watergangen en sloten, speel- en trapveldjes, bruggen en andere kunstwerken, speelplaatsen, straatmeubilair, etc.

35 grondgebonden woning

Een met de grond verbonden woning bedoeld voor de huisvesting van één huishouden, daaronder begrepen beroep aan huis, met een zelfstandige ontsluiting op de begane grond en niet zijnde een gestapelde woning.

36 groothandel

Het bedrijfsmatig te koop of ter gebruik aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ter verkoop / gebruik, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

37 het plan

Het onderhavig bestemmingsplan 'Spoorzone', van de gemeente Tilburg.

38 hoofdbebouingsvlak

Een op de plankaart aangegeven vlak, waarmee gronden zijn aangeduid waarop hoofdbebouwen waarvan het gebruik in overeenstemming is met de bijbehorende bestemming zijn toegelaten, alsmede eventuele bijbehorende aan- en/of uitbouwen, bijgebouwen en bouwwerken geen gebouw zijnde.

39 hoofdbouw of hoofdbebouwing

Een gebouw of bebouwing ten dienste van de bestemming van de betreffende gronden, dat/die op een bouwperceel door zijn constructie of afmetingen als het belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

40 hoogspanningslijn

Een leiding of kabel met een nominale elektrische spanning van 1000 volt of meer.

41 horeca I (h I)

Tot horeca I worden gerekend (eet)café, restaurant, brasserie, lunchroom, cafetaria, snackbar e.d. met een netto vloeroppervlak (n.v.o.) van ten hoogste 150 m². Tevens worden tot horeca I gerekend winkelondersteunende (d.w.z. op winkelend publiek gerichte) horecavoorzieningen die een onderdeel uitmaken van winkelwarenhuizen of in pandig gesitueerd zijn in besloten winkelpassages en waarvoor de winkelsluitingstijden worden aangehouden.

42 horeca II (h II)

Tot horeca II worden gerekend dezelfde horecagelegenheden als onder horeca I, maar dan met een netto vloeroppervlak (n.v.o.) van 150 m² tot maximaal 500 m² n.v.o., alsmede partycentra tot maximaal 500 m² n.v.o.

43 horeca III (h III)

- a. Tot horeca III worden gerekend: discotheek/bardancing, (nacht)bar, hotel, en erotisch gerichte horeca (en -voor zover deze laatste tevens wordt aangemerkt als prostitutie-inrichting, escortbedrijf, e.d.- alleen indien hiervoor vergunning is verleend ingevolge de APV);
- b. grootschalige horecagelegenheden zoals vermeld onder Horeca I of Horeca II of combinaties hiervan met een netto vloeroppervlak (n.v.o.) van meer dan 500 m².

44 horeca(inrichting)

Onder horeca wordt verstaan een onderneming die tot doel heeft het bieden van overnachtingsmogelijkheden en/of het verstrekken van maaltijden en/of dranken voor consumptie al dan niet ter plaatse.

Hiertoe worden niet gerekend kantines / restauratieve voorzieningen en overnachtingsmogelijkheden die onderdeel zijn van c.q. ondersteunend zijn voor: maatschappelijke instellingen, kantoren, bedrijven, verblijfsvoorzieningen t.b.v. railverkeer (stationsgebouw) en (openlucht-)recreatie en sport, alsmede voor vergader- en conferentiecentra, expositie-, beurs- en tentoonstellingsruimten en congresaccommodatie.

Bij horeca wordt onderscheid gemaakt in drie categorieën, te weten "horeca I (h I)", "horeca II (h II)" en "horeca III (h III)". Voor horecagelegenheden die bestaan op het moment van het in ontwerp ter inzage leggen van het plan is de categorie van toepassing waarmee deze vestigingen zijn aangegeven in het "Register Horeca" dat als bijlage aan de voorschriften is gehecht.

45 horecavestigingen met accent op verstrekking van alcoholhoudende dranken

Hiertoe worden gerekend: café, bar, eetcafé, grand café, brasserie, pool-/snookercafé e.d. alsmede hiermee gelijk te stellen: coffeeshop, theehuis e.d.

46 horecavestigingen met accent op verstrekking van maaltijden

Hiertoe worden gerekend: restaurant, partycentrum, cafetaria, snackbar, shoarmazaak, grillroom, lunchroom, broodjeszaak e.d.

47 hotel

Een bedrijf dat tot hoofddoel heeft het op commerciële basis bieden van overnachtingsmogelijkheden met als nevenactiviteiten het verstrekken van maaltijden en/of dranken voor consumptie ter plaatse.

48 houtopstand

Houtachtige overblijvende gewassen zoals struiken, heggen en bomen.

49 huishouden

Een alleenstaande, dan wel twee of meer personen die een duurzame gemeenschappelijke huishouding voeren of willen voeren, waarbij de volgende maxima zijn opgenomen:

- a. kamerverhuur/studentenhuisvesting: maximaal 5;
- b. beschermd wonen: maximaal 12;

50 inrichtingen art 40 Wet Geluidhinder

Inrichtingen genoemd in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en Vergunningenbesluit Milieubeheer (IVB) van 5 januari 1993 houdende aanwijzing van categorieën inrichtingen, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, zoals bedoeld in artikel 40 van de Wet Geluidhinder.

51 kantoor

Een samenstel van activiteiten, waarbij het accent ligt op het verrichten van administratieve handelingen t.b.v. het voeren of leiden van een onderneming of organisatie, het verlenen van diensten waaronder zakelijke dienstverlening (o.a. informatie- en computertechnologie, computerservice, communicatieverkeer), het verrichten van onderzoek, welke in een geheel van ruimten die zijn ondergebracht in een specifiek daarvoor ingericht (administratie)kantoor (kantoorgebouw, -vleugel, -laag, e.d.).

52 kleinschalige gemakswinkels

Winkels die een aanvulling vormen op de bestaande verzorgingsstructuur waarbij snel een boodschap kan worden gedaan. Deze winkels komen voor op locaties met veel passanten (NS station, benzinestations e.d.), grote werklocaties (bedrijventerreinen, kantoorlocaties, universiteit e.d.) en bij grote voorzieningen (ziekenhuizen, seniorencomplexen e.d.).

53 kortstondig

Aansluitende tijdsperiode van maximaal 12 uur.

54 kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (mb.t. externe veiligheid)

Onder kwetsbare object wordt verstaan:

- a. woningen, niet zijnde woningen als bedoeld in onderdeel, onder a;
- b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, waaronder in ieder geval:
 - a. ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
 - b. scholen, of
 - c. gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waaronder in ieder geval,
 - a. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object,
 - b. complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m² bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m² per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd, en
- d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen;

Onder beperkt kwetsbaar object wordt verstaan,

- a. verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare, en dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- b. kantoorgebouwen, voor zover zij niet onder de definitie van kwetsbaar object vallen.
- c. hotels en restaurants, voor zover zij niet onder de definitie van kwetsbaar object vallen
- d. winkels, voor zover zij niet onder de definitie van kwetsbaar object vallen
- e. sporthallen, zwembaden en speeltuinen;
- f. sport- en kampeerterreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet onder de definitie van kwetsbaar object vallen
- g. bedrijfsgebouwen, voor zover zij niet onder de definitie van kwetsbaar object vallen
- h. objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten geen kwetsbare objecten zijn,

- i. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voor zover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval;

55 langzaam verkeer

Voetgangers- en (snor)fietsverkeer.

56 logiesgebouw

Een verblijfsgelegenheid waarbij het bieden van recreatief verblijf of tijdelijk onderdak aan mensen centraal staat.

57 maatschappelijke instellingen I en II

Onder "maatschappelijke instellingen I " wordt verstaan:

- a. medische of paramedische voorzieningen, zoals ziekenhuis, kliniek, gezondheidscentrum, centrum voor dagbehandeling, consultatiebureau, e.d.;
- b. welzijnsvoorzieningen, zoals verzorgingstehuis, verpleeghuis, inrichtingen voor geestelijk en/of lichamelijk gehandicapten, tehuis voor daklozen, e.d.;
- c. educatieve voorzieningen, zoals basis- en speciaal onderwijs,
- d. voorzieningen t.b.v. kinderopvang zoals kindercrèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf en (naschoolse) kinderopvangcentrum, al dan niet commercieel;

Onder "maatschappelijke instellingen II " wordt verstaan:

- a. sociaal-culturele voorzieningen zoals schouwburg, theater, buurt- en clubhuis, sociëteit, bibliotheek, volksuniversiteit, e.d.;
- b. culturele voorzieningen zoals musea, atelierruimten voor kunstenaars e.d.;
- c. educatieve voorzieningen, zoals voortgezet en wetenschappelijk onderwijs, beroepsonderwijs, kunstonderwijs, muziekschool, volksuniversiteit, cursuscentrum, onderwijsinstituten t.b.v. specifiek onderwijs e.d.;
- d. openbare en bijzondere instellingen waaronder overheidsinstellingen zoals stadskantoren, politiekantoor, brandweerkazerne e.d.;

Tot maatschappelijke instellingen worden niet gerekend de zogenaamde "andere gezondheidszorggebouwen" (blijkens hun constructie en inrichting bestemd voor doeleinden van medische verpleging, verzorging of behandeling dan wel van medisch onderzoek) zoals bedoeld in de het Besluit Geluidhinder en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen.

58 mantelzorg

Het bieden van zorg aan eenieder die hulpbehoevend is op het fysieke, psychische en/of sociale vlak en hiervoor een medische indicatie heeft, op vrijwillige basis en buiten organisatorisch verband.

59 monumentale boom of houtopstand

Een boom of houtopstand die is opgenomen in de gemeentelijke lijst van monumentale bomen zoals die geldt op het moment van het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan en als zodanig is aangeduid op de plankaart.

60 natuurwaarde van een gebied

De aan een gebied toegekende waarde gekenmerkt door geologische, geomorfologische, bodemkundige en biologische elementen, zowel afzonderlijk als in hun onderlinge samenhang.

61 netto vloeroppervlak (n.v.o.)

De som van de binnenwerks gemeten oppervlakten van de voor publiek toegankelijke verblijfsruimten binnen een horecavoorziening I, II of III, zoals café- en barruimte (inclusief bar), eetzaal, foyer, dansvloer / podium, entree e.d, met uitzondering van oppervlakten t.b.v. keuken, toiletgroepen, garderobe, opslag, dienstruimten e.d.

62 nutsvoorzieningen

Voorzieningen ten behoeve van openbaar nut in ruime zin zoals: voorzieningen / installaties ten behoeve van gas, water en elektriciteit, signaalverdeling, telecommunicatieverkeer, waterzuivering, waterbeheersing, waterhuishouding, vuil- en afvalverwerking, compostering, wijkverwarming, milieuvoorzieningen e.d.

63 onbebouwd erf

Een op de plankaart aangegeven vlak, waarmee gronden zijn aangeduid waarop geen bebouwing is toegestaan.

64 onderbouw

Een gedeelte van een gebouw, dat wordt afgedekt door een vloer waarvan de bovenkant minder dan 1,20 meter boven peil is gelegen.

65 onzelfstandige woonruimte

Een (complex van) woonruimte(n) waarbij:

- a. men wezenlijke voorzieningen (keuken en/of toilet) gemeenschappelijk moet gebruiken en,
- b. van een prive-vertrek, waarvan de deur uitkomt op een gemeenschappelijke (verkeers)-ruimte de deur niet (van twee zijden) afsluitbaar is.

66 openlucht- en sportieve recreatie

het geheel van voorzieningen en activiteiten t.b.v. dag-, verblijfs- en sportieve recreatie welke geheel of grotendeels in de openlucht plaatsvindt, zoals speeltuinen, kinderboerderijen, volkstuincomplex, trim- / fitnessparcours, jongerenhangplek, e.d.;

67 peil (straatpeil)

Hieronder wordt verstaan:

- a. Voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan de straat grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang.
- b. Voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw.

68 perceel

Zie: "bouwperceel".

69 perifere detailhandel

Detailhandel welke behoort tot specifieke hierna genoemde branches waarvan de vestiging behalve binnen daarvoor aangewezen perifere locaties is toegestaan.

Branches die in aanmerking komen voor perifere vestiging zijn:

- a. bedrijven die op grond van milieuoverwegingen, de afwezigheid van een bepaald verzorgingsgebied en concurrentie voor het hiërarchisch winkelapparaat en het volumineuze karakter van de goederen een plaats kunnen krijgen buiten bestaande winkelcentra, te weten:
 1. detailhandel in brandbare en/of gevaarlijke stoffen;
 2. postorderbedrijf zonder afhaalmogelijkheden voor de consument;
 3. verkoop van motorvoertuigen;
 4. onderdelen voor motorvoertuigen in combinatie met montage, waarbij de ruimte die voor montage in beslag wordt genomen minimaal 50% van de totale ruimte moet beslaan;
- b. bedrijven in branches die voorkomen in bestaande winkelcentra maar daarin niet noodzakelijk zijn en grootschalige bedrijven, die in principe thuishoren in winkelcentra en binnen welke branches de assortimentsgroepen vrijelijk mogen worden uitgewisseld. Hiertoe worden gerekend:
 1. tuincentra al dan niet gecombineerd met teeltbedrijf en tuinmeubelspeciaalzaken van minimaal 1000 m² verkoopvloeroppervlak;
 2. branches behorende bij de branchegroep ijzerwaren, verf, hout en sanitair (waaronder bouwmarkten) van minimaal 1000 m² verkoopvloeroppervlak. Hiertoe worden gerekend:
 - I. sanitair speciaalzaken;
 - II. speciaalzaken in ijzerwaren en tuingereedschappen;
 - III. doe-het-zelf zaken, overwegend hout en bouwmaterialen;
 - IV. keukens speciaalzaken;

- V. speciaalzaken in verf, glas en behang;
- VI. speciaalzaken in wandbekleding
- c. branches behorende bij de branchegroep woninginrichting waaronder meubelen en vloerbedekking (ook als solitaire vestiging), met een verkoopvloeroppervlak van in principe minimaal 1000 m². Hiertoe worden gerekend:
 - I. detailhandel in woningtextiel en woninginrichting;
 - II. beddenspeciaalzaken
 - III. meubelzaken.
- d. zonweringsartikelen met een minimale verkoopvloeroppervlakte van 1000 m².

Tot perifere detailhandel worden tevens gerekend winkelondersteunende (d.w.z. op winkelend publiek gerichte) horecavoorzieningen die een onderdeel uitmaken van -en zich bevinden binnen- winkelwarenhuizen of in pandig gesitueerd zijn in besloten winkelpassages en waarvoor de reguliere winkelsluitingstijden worden aangehouden.

70 plangrens

Een op de plankaart aangegeven lijn, die de grens van het plan aanduidt.

71 plankaart

De kaart of kaartenset, met bijbehorende verklaring, waarop de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden zijn aangegeven, of op het plangebied betrekking hebbend planologisch beleid voor een groter gebied vertaald is.

72 productiegebonden detailhandel

Detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, gerepareerd en/of toegepast in het productieproces, waarbij de detailhandelsfunctie ondergeschikt is aan de productiefunctie.

73 prostitutieinrichting

Inrichting waar tegen betaling seksuele omgang te hebben met anderen (ook: bordeel).

74 publieksgerichte dienstverlening

Baliefuncties van banken en van nadere kantoren en andere vormen van dienstverlening met overwegend een baliefunctie en aan detailhandelverwante dienstverlening, zoals reis - en uitzendbureau's, hypotheekwinkels anders dan is aangegeven onder kleinschalige zakelijke (commerciële) dienstverlening (zie begripsbepaling zorg - en dienstverlening). Onder publieksgerichte dienstverlening is hier geen detailhandel en horeca begrepen.

75 randhoogte

De bestaande hoogte van gebouwen gemeten op bovenkant goot, boeihoofd of druiplijn, gemeten boven het gemiddelde peil van het aansluitende afgewerkte terrein.

76 recreatie

Het geheel, cq een complex van voorzieningen en activiteiten ten behoeve van sportbeoefening welke geheel of overwegend indoor.

77 recreatief medegebruik en evenementen

Onder "recreatief medegebruik en evenementen" wordt verstaan:

- a. incidenteel, kortstondig gebruik (enkele dagen) van complexen/voorzieningen t.b.v. evenementen zoals rommelmarkten, antiek-, huishoud-, en computerbeurzen, tentoonstellingen, bedrijvencontactdagen e.d. mits men in het bezit is van een evenementenvergunning.
- b. incidenteel -jaarlijks- gebruik gedurende een aantal dagen van wegen, pleinen, stadsparken etc. t.b.v. zomeractiviteiten, -spelen, theater, festival e.d.

78 register horeca

De lijst van binnen het plangebied gelegen horeca(inrichting)en die volgens Bijlage 9 "Register Horeca" deel uitmaakt van deze voorschriften en waarin de indeling in de categorieën "horeca I (h I)", "horeca II (h II)" en "horeca III (h III)" voor bestaande bedrijven nader is aangegeven.

79 religieuze instellingen

Voorzieningen van kerkelijke, religieuze of levensbeschouwelijke aard, zoals kerken, gebedsruimten, kloosters, e.d.

80 rijstrook

Gemarkeerd gedeelte van de verkeerdragende baan dat voldoende plaats biedt aan een enkele rij motorvoertuigen op meer dan twee wielen.

81 risicovolle inrichtingen

Inrichtingen genoemd in artikel 2.1 van het Besluit extreme veiligheid inrichtingen van 27 mei 2004.

82 speelvoorzieningen

Voorzieningen ten dienste van recreatief sport en spel.

83 sportvoorzieningen

Het geheel van voorzieningen t.b.v. sportbeoefening, zoals: ijsbaan/hal, (openlucht)zwembad, sportvelden, atletiekbaan, basketbalveld, handbalveld, jeu de boulesbaan, tennisbaan /-complex, sporthal, alsmede bijbehorende bebouwing zoals kleedruimten, clubhuis/verenigingsgebouw, opslagruimten, technische ruimten e.d.

84 stalling en parkeren

Onder "stalling en parkeren" wordt verstaan:

- a. grootschalige (openbare) gebouwde parkeer- en stallingsvoorzieningen met de daarbij behorende voorzieningen. Hier wordt in ieder geval onder verstaan: parkeergarages, -kelders en -dekken, fietsenkelders en -stalling, stallingsgebouw, verhuur- en reparatie-inrichting, alsmede bijbehorende in- en uitritten, routing, in- en uitgangen, hellingbanen, trappenhuisen, liften, portier- c.q. bewakingsloge, betaalautomaten, vitrines, e.d;
- b. voorzover deze terreinen onbebouwd blijven: niet-gebouwde parkeer- en stallingsvoorzieningen, alsmede bijbehorende in- en uitritten, routing, in- en uitgangen, portier- c.q. bewakingsloge, betaalautomaten, vitrines, e.d;
- c. verkeer- en straatmeubilair.

85 straatpeil/straatniveau

Zie peil (straatpeil).

86 tank- en servicestation / tank- en servicestation +

Een brandstofverkoopspunt met één of meerdere tappunten, al dan niet voorzien van een reparatiewerkplaats en/of een autowasplaats met bijbehorende kiosk / serviceshop (met een verkoopvloeroppervlak (v.v.o.) van maximaal 100 m²), luifels, opslag van motorbrandstoffen e.d. Bij de aanduiding "+" is tevens opslag en verkoop van LPG toegestaan.

87 uitbouw

Uitbreiding van een gebouw welke direct ten dienste staat van het gebouw, één ruimte vormt met de rest van het gebouw en is uitgevoerd in één bouwlaag en dat zowel qua bouwmassa als verschijningsvorm ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

88 veiligheidsafstand

Afstand die met het oog op de kwaliteit van het milieu voor zover het betreft externe veiligheid tenminste moet zijn gelegen tussen een inrichting als bedoeld in de artikelen 2.2.1, 2.2.2 en 3.2.1 van het Vuurwerkbesluit, of een onderdeel van een zodanige inrichting, dan wel een zodanige inrichting waarvoor het geldende bestemmingsplan verlening van een bouwvergunning toelaat enerzijds en kwetsbare objecten en geprojecteerde kwetsbare objecten anderzijds.

89 vergunning ingevolge Wet Milieubeheer

Milieuvergunning voor inrichtingen (bedrijven) volgens het "Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer" (staatsblad 50, 1993) , zonder welke het niet toegestaan is een inrichting op te richten, te veranderen, in werking te hebben of de werking te veranderen.

90 verkeer- en vervoervoorzieningen t.b.v. wegverkeer

Onder "verkeers- en vervoersvoorzieningen t.b.v. wegverkeer" wordt verstaan het (openbaar) wegverkeers- en wegvervoersgebied waarbij de nadruk ligt op de gebiedsontsluitingsfunctie voor gemotoriseerd en langzaam verkeer met alle bijkomende en ondersteunende voorzieningen en kunstwerken. Daarnaast vindt parkeren en stallen plaats. Het betreft hier hoofdverzamelwegen, verzamelwegen en wijkstraten.

91 verkeer-, vervoer- en verblijfsvoorzieningen t.b.v. railverkeer

Onder "verkeers-, vervoers- en verblijfsvoorzieningen t.b.v. railverkeer" wordt verstaan het (openbaar) railverkeers-, railvervoers- en verblijfsgebied ten behoeve van personen- en

goederenvervoer via spoorwegen met alle bijkomende en ondersteunende voorzieningen en kunstwerken, waaronder voorzieningen die liggen op het gebied van andere -op spoorwegen aansluitende- soorten van vervoer, logistieke, distributieve en communicatieve voorzieningen e.d. Daarnaast vindt parkeren en stallen plaats. Hiertoe worden gerekend:

- a. spoorwegemplacement waaronder spoorlijnen, rangeerterrein, perrons, overkappingen, opslag- en overslagruimten, wegen, (fiets-)paden, bermen, berm sloten, taluds e.d., kunstwerken zoals tunnels, bruggen, viaducten, traverses, spoorwegmeubilair, geluidsschermen e.d.;
- b. stationsgebouwen t.b.v. spoorwegen met bijkomende en ondersteunende voorzieningen zoals restauratieve voorzieningen, winkels, videotheek, kiosken, beautysalon, ballies, kantoorruimten e.d.;
- c. parkeer- en stallingsvoorzieningen met bijbehorende voorzieningen zoals in- en uitritten, hellingbanen, in- en uitgangen, trappenhuizen, liften, portiers- c.q. bewakingsloge, betaalautomaten, fietsverhuur- en reparatie-inrichting, e.d.

92 verkeersvoorzieningen t.b.v. wegverkeer en verblijf

Onder "verkeersvoorzieningen t.b.v. wegverkeer en verblijf" wordt verstaan: het openbaar wegverkeers- en verblijfsgebied waarbij de nadruk ligt op de erftoegangsfunctie (geleider van het bestemmingsverkeer) voor gemotoriseerd en langzaam verkeer en/of de verblijfsfunctie voor voetgangers met alle bijkomende en ondersteunende voorzieningen en kunstwerken. Daarnaast vindt parkeren en stallen plaats. Het betreft hier buurtstraten, woonstraten, woonerven, winkelerven en voetgangersgebied inclusief bijbehorende kunstwerken.

93 verkoopvloeroppervlak (v.v.o.)

De oppervlakte van de geheel of grotendeels voor publiek toegankelijke ruimte die is bestemd en feitelijk ingericht voor de verkoop van goederen, waaronder begrepen showroom, uitstallingsruime, kassa's, e.d. met uitzondering van magazijn, opslagruimte, kantoor, e.d.

94 voorgevelrooilijn

De naar het openbaar gebied toegekeerde lijn die het hoofdbebouwingsvlak begrenst en aansluit aan het onbebouwd erf c.q. openbaar gebied.

95 weg

Alle voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande wegen of paden daaronder begrepen de daarin gelegen bruggen en duikers, de tot de wegen of paden behorende bermen en zijkanalen, alsmede de aan de wegen liggende en als zodanig aangeduide parkeerterreinen.

96 Wet Geluidhinder

De wet van 16 februari 1979, staatsblad 99 (1979), houdende regels inzake het voorkomen of beperken van geluidhinder.

97 Wet Milieubeheer

De wetstekst (van de Wet Milieubeheer) zoals geplaatst in het staatsblad 551 (1992). Deze wet is in werking getreden op 1 maart 1993.

98 wonen

Onder "wonen" wordt verstaan:

- a. het geheel van aan huis gebonden activiteiten van huishoudens die plaatsvinden in al dan niet gestapelde woningen, al dan niet zelfstandige wooneenheden, woongebouwen e.d. annex tuin en directe omgeving, ten dienste van het verblijven door mensen. Niet tot wonen behoort het verblijf in recreatieve dagverblijven;
- b. kamerverhuur, studentenhuysvesting, huisvesting van ouderen, verzorgingstehuis, gezinsvervangende huisvesting en dergelijke, alsmede bijbehorende gemeenschappelijke voorzieningen (en ruimten) c.q. verzorgingsfaciliteiten;
- c. beroepsactiviteiten die kunnen worden beschouwd als "aan huis verbonden beroep", zijnde beroepsactiviteiten van tenminste één bewoner, plaatsvindend in de betrokken woning (zie verder bij begripsbepaling beroep aan huis).

99 woning

Een (gedeelte van een) gebouw dat krachtens zijn indeling geschikt en bedoeld is voor de huisvesting van niet meer dan één huishouden, daaronder begrepen een aan huis verbonden beroep.

100 woongebouw

Een complex van ruimten dat krachtens zijn indeling geschikt en bedoeld is voor de huisvesting van meerdere huishoudens, daaronder begrepen aan huis verbonden beroep.

101 woonwagen

Een woonwagen als bedoeld in artikel 1 van de Woonwagenwet, zoals die geldt op het tijdstip van het ter visie leggen van het ontwerp van dit plan.

102 woonwagenlocatie

Een locatie waarbinnen de functie "wonen" wordt uitgeoefend binnen een op de plankaart aangegeven maximaal aantal standplaatsen voor woonwagens met bijbehorende voorzieningen.

103 zolder

De bovenste verdieping onder het schuine dak van een gebouw.

104 zorg- en dienstverlening

Onder zorg- en dienstverlening (persoonlijk en zakelijk) wordt verstaan:

- a. persoonlijke zorg- en dienstverlening die niet kan worden aangemerkt als sociale c.q. welzijnsvoorziening en niet of niet alle kenmerken heeft van beroep aan huis. Hiertoe worden gerekend: huisartsenpraktijk, tandartsenpraktijk, praktijk voor fysiotherapie, kinderopvangcentrum, kapsalon, pedicure, manicure, massagesalon, tattooshop, schoonheidssalon, zonnestudio e.d.;
- b. kleinschalige zakelijke (commerciële) dienstverlening die niet of niet alle kenmerken heeft van beroep aan huis. Hiertoe worden gerekend: uitzendbureau, kleine bank / postkantoor (postagentschap), assuratiekantoor, copy-shop, notariskantoor, makelaarskantoor, advocatenkantoor, architectenbureau, deurwaarderskantoor, hypotheek verstrekkers en -adviseurs, etc.

Artikel 2 Wijze van meten**1 De dakhelling**

Langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2 De goothoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeiboord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

3 De inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

4 De bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het (straat)peil tot het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwdelen.

5 De oppervlakte van een bouwwerk

- a de oppervlakte van een bouwwerk buitenwerks gemeten boven het peil met uitzondering van de oppervlakte van:
 - 1 een ondergeschikt bouwdeel (zoals open buitentrapp, hellingbanen, e.d.) waarvan de verticale projectie op het horizontaal vlak kleiner is dan 4 m² óf
 - 2 een uitkragend constructiedeel (zoals entree-overkapping, dakoverstekken, niet beweegbare zonweringconstructies e.d.) waarvan de breedte van de verticale projectie op het horizontale vlak kleiner is dan 0,75 meter;
- b de oppervlakte van een onbebouwd gedacht terrein, gemeten binnen de grenzen van dat terrein.

6 Lengte, breedte en diepte van een bouwwerk

Tussen (de lijnen, getrokken door) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van gemeenschappelijke scheidsmuren).

7 Afstand tot zijdelingse perceelgrens

Tussen de zijdelingse grenzen van een perceel en enig punt van het op dat perceel voorkomend (hoofd-)gebouw, waar die afstand het kortst is.

2 Bestemmingsbepalingen.

Artikel 3 Centrum 1a(u), 1b(u) en 1c(u), 2(u), 3b(u), 3c(u) en 3d(u) - Uit te werken

3.1 Bestemmingsomschrijving en uitwerkingsregels.

Zie bijgaande schema's (opgenomen in de bijlagen).

3.2 Bouwverbod.

Op de gronden met een bestemming die wordt uitgewerkt mag niet worden gebouwd zolang een uitwerkingsplan voor het betreffende bestemmingsvlak nog niet is in werking is getreden c.q. onherroepelijk is.

3.3 Vrijstelling bouwverbod.

Burgemeester en wethouders kunnen met inachtneming van de procedurevoorschriften als bedoeld in artikel 18 vrijstelling verlenen van het bepaalde onder 3.2 voor bebouwing die in overeenstemming is met een concept-uitwerkingsplan, mits van Gedeputeerde Staten de verklaring is ontvangen dat zij tegen het verlenen van de vrijstelling geen bezwaar hebben.

3.4 Afwijking bouwverbod en vrijstellingsmogelijkheid.

In afwijking van het bepaalde in 3.2 en 3.3 kan het college van burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen voor:

- a. de uitbreiding van bestaande gebouwen (hoofdgebouwen, aan - en uitbouwen en bijgebouwen) met maximaal 10% van de oppervlakte van de bebouwing ten tijde van de tervisie legging van het plan;
- b. de bouw van kleine vrijstaande bijgebouwen met een oppervlakte van maximaal 30 m² per bouwperceel en een bouwhoogte van maximaal 3 meter bij een platte afdekking. De goot hoogte bij een schuine kap mag maximaal 3 meter bedragen en de bouwhoogte maximaal 4,5 meter waarbij de afschuiningshoek 45° mag bedragen.

3.5 Wijzigingsbevoegdheid.

Het college van burgemeester en wethouders kan met inachtneming van de procedurevoorschriften als bedoeld in artikel 19 een deel van de gronden opgenomen binnen de bestemmingen Centrum 1a (u) en 3c (U) - en welk deel als zodanig is aangegeven op de plankaart - wijzigen in de bestemming Verkeersdoeleinden ten behoeve van de optimalisering van het tracé van de Noordlaan en zijn aansluitingen.

Artikel 4 Centrum 3a.

4.1 Bestemmingomschrijving.

4.1.1 Functies.

De op de plankaart voor "Centrum 3a" aangegeven gronden zijn bestemd voor:

- a. detailhandel, in ten hoogste 2 vestigingen met een verkoopvloeroppervlakte van maximaal 500 m² per vestiging;
- b. kantoren;
- c. publieksgerichte dienstverlening, tot een gezamenlijke brutovloeroppervlakte van 6.500 m²;
- d. wonen - gestapeld, inclusief aan huis verbonden beroep;
- e. (gebouwde) parkeer- en stallingsvoorzieningen,

met dien verstande dat elke functie of voorziening in overeenstemming moet zijn met hetgeen per bouwlaag in de aanduiding "functie per bouwlaag" op de plankaart - detailkaart is aangegeven ten aanzien van het betreffende deel van het bestemmingsvlak en in geval in dat vlak op de plankaart - detailkaart een scheidingslijn is aangegeven met dien verstande dat de in die aanduiding aangegeven functies per bouwlaag onder straatniveau uitsluitend zijn toegestaan ter

plaats van de op de plankaart aangegeven aanduiding "gebied met functies onder straatniveau".

- f. groen - en speelvoorzieningen;
- g. bouwwerken van algemeen nut.

4.1.2 Bijbehorende voorzieningen.

De op de plankaart voor "Centrum 3a" aangewezen gronden zijn tevens bestemd voor:

- a. kantines/restauratieve voorzieningen;
- b. aan- en uitbouwen en bijgebouwen;
- c. tuinen en erven;
- d. objecten voor beeldende kunst;
- e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

voor zover deze behoren bij en ondergeschikt zijn aan de onder 4.1.1 genoemde functies.

4.2 Bebouwingsvoorschriften.

4.2.1 Gebouwen.

- a. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het op de plankaart aangegeven bebouwingsvlak worden gebouwd.
- b. Het op de plankaart aangegeven bebouwingsvlak mag geheel worden bebouwd..
- c. Het aantal bouwlagen mag niet meer bedragen dan op de plankaart - detailkaart is aangegeven.
- d. Toegangen en bergingen mogen in alle bouwlagen ten behoeve van functies en voorzieningen in hogere bouwlagen worden gerealiseerd.
- e. Ondergeschikte delen van gebouwen, zoals balkons, luifels, reclamevoorzieningen e.d., mogen boven de begane grondlaag tot 3 meter buiten de bestemmingsgrens - binnen de bestemming Verkeer en Verblijf - worden gebouwd.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

- a. De hoogte van erf - en terreinafscheidingen mag niet meer bedragen dan 2 meter met dien verstande dat de hoogte van die afscheidingen vóór de voorgevelrooilijn dan wel vóór de naar de weg gekeerde gevel niet meer dan 1 meter mag bedragen.
- b. De hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.

4.3 Vrijstellingen.

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd met inachtneming van de procedureregels in artikel 19 vrijstelling te verlenen van:

- a. het bepaalde in 4.2.2 onder a voor de hoogte van erf- en terreinafscheidingen tot maximaal 3 meter;
- b. het bepaalde in artikel 4.2.2 onder b voor de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde die naar hun aard en functie toelaatbaar zijn binnen de bestemming zoals zend- en ontvangstinrichtingen, sirenes, lichtmasten, luifels, reclametekens e.d.

De genoemde vrijstellingen kunnen slechts worden verleend, indien:

- a. het stedenbouwkundige beeld niet onevenredig wordt geschaad;
- b. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden niet worden beperkt;

- c. de sociale veiligheid niet onevenredig wordt aangetast;
- d. de verkeersveiligheid niet onevenredig wordt aangetast.

4.4 Nadere eisen.

Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd, met inachtneming van de procedurevoorschriften in artikel 19 nadere eisen te stellen ten aanzien van:

- a de situering en afmeting van gebouwen, bouwwerken van algemeen nut en bouwwerken geen gebouw zijnde ten behoeve van:
 - 1. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
 - 2. een goede landschappelijke inpassing;
 - 3. de verkeersveiligheid;
 - 4. de sociale veiligheid;
 - 5. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden.
 - 6. externe veiligheid.
- b. werken ten behoeve van nutsvoorzieningen (waaronder kabels en leidingen), verkeers- en vervoersvoorzieningen en groenvoorzieningen;

Artikel 5 Gemengd 1a(u), 2a(u), 2b(u), 2c(u) en 2d(u) - Uit te werken.

5.1 Bestemmingsomschrijving en uitwerkingsregels.

Zie bijgaande schema's (opgenomen in de bijlagen).

5.2 Bouwverbod.

Op de gronden met een bestemming die wordt uitgewerkt mag niet worden gebouwd zolang een uitwerkingsplan plan voor het betreffende bestemmingsvlak nog niet in werking is getreden c.q. onherroepelijk is.

5.3 Vrijstelling bouwverbod.

Het college van burgemeester en wethouders kan met inachtneming van de procedurevoorschriften als bedoeld in artikel 19 vrijstelling verlenen van het bepaalde onder 5.2 voor bebouwing die in overeenstemming is met een concept-uitwerkingsplan, mits van Gedeputeerde Staten de verklaring is ontvangen dat zij tegen het verlenen van de vrijstelling geen bezwaar hebben.

5.4 Afwijking bouwverbod en vrijstellingsmogelijkheid.

In afwijking van het bepaalde in 5.2 en 5.3 kan het college van burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen voor:

- c. de uitbreiding van bestaande gebouwen (hoofdgebouwen, aan - en uitbouwen en bijgebouwen) met maximaal 10% van de oppervlakte van de bebouwing ten tijde van de tervisie legging van het plan;
- d. de bouw van kleine vrijstaande bijgebouwen met een oppervlakte van maximaal 30 m² per bouwperceel en een bouwhoogte van maximaal 3 meter bij een platte afdekking. De goot hoogte bij een schuine kap mag maximaal 3 meter bedragen en de bouwhoogte maximaal 4,5 meter waarbij de afschuiningshoek 45° mag bedragen.

5.5 Wijzigingsbevoegdheid.

Het college van burgemeester en wethouders kan met inachtneming van de procedurevoorschriften als bedoeld in artikel 19 een deel van de gronden opgenomen binnen de bestemming Gemengd 1a (U) en Gemengd 2d (u) en welk deel als zodanig is aangegeven op de plankaart - wijzigen in de bestemming Verkeersdoeleinden ten behoeve van de optimalisering van het tracé van de Noordlaan en zijn aansluitingen.

Artikel 6 Gemengde 1b.

6.1 Bestemmingsomschrijving

6.1.1 Functies.

De op de plankaart voor "Gemengde Doeleinden 1b" aangegeven gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen- gestapeld, inclusief aan huis verbonden beroep;
- b. maatschappelijke instellingen;
- c. zorg- en dienstverlening (zakelijk en persoonlijk);
- d. parkeervoorzieningen;
- e. groen - en speelvoorzieningen;
- f. bouwwerken van algemeen nut.

6.1.2 Bijbehorende voorzieningen.

De op de plankaart voor "Gemengde Doeleinden 1b" aangewezen gronden zijn tevens bestemd voor:

- a. kantines/restauratieve voorzieningen;
- b. aan- en uitbouwen en bijgebouwen;
- c. tuinen en erven;
- d. objecten voor beeldende kunst;
- e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

voor zover deze behoren bij en ondergeschikt zijn aan de onder 3.1.1 genoemde functies.

6.2 Bebouwingsvoorschriften.

6.2.1 Gebouwen.

- a. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het op de plankaart aangegeven bebouwingsvlak worden gebouwd.
- b. Het op de plankaart aangegeven bebouwingsvlak mag geheel worden bebouwd.
- c. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven.
- d. Ondergronds bouwen binnen het bebouwingsvlak is toegestaan beperkt tot één bouwlaag.
- e. Het op de plankaart aangegeven bebouwd erf mag voor maximaal 40% worden bebouwd.
Gebouwen mogen een bouwhoogte hebben van maximaal 3 meter bij een platte afdekking.
De goothoogte bij een schuine kap mag maximaal 3 meter bedragen en de bouwhoogte maximaal 4,5 meter waarbij de afschuiningshoek 45° mag bedragen.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

- a. De hoogte van erf - en terreinafscheidingen mag niet meer bedragen dan 2 meter met dien verstande dat de hoogte van die afscheidingen vóór de voorgevelrooilijn dan wel vóór de naar de weg gekeerde gevel niet meer dan 1 meter mag bedragen.
- b. De hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.

6.3 Vrijstellingen.

Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd met inachtneming van de procedure-regels in artikel 19 vrijstelling te verlenen van:

- a. het bepaalde in 6.2.2 onder a voor de hoogte van erf- en terreinafscheidingen tot maximaal 3 meter;
- b. het bepaalde in artikel 6.2.2 onder b voor de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde die naar hun aard en functie toelaatbaar zijn binnen de bestemming zoals zend- en ontvangstinrichtingen, sirenes, lichtmasten e.d.

De genoemde vrijstellingen kunnen slechts worden verleend, indien:

- a. het stedenbouwkundige beeld niet onevenredig wordt geschaad;
- b. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden niet worden beperkt;
- c. de sociale veiligheid niet onevenredig wordt aangetast;
- d. de verkeersveiligheid niet onevenredig wordt aangetast.

6.4 Nadere eisen.

Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd, met inachtneming van de procedure-voorschriften in artikel 19 nadere eisen te stellen ten aanzien van:

- a. de situering en afmeting van gebouwen, bouwwerken van algemeen nut en bouwwerken geen gebouw zijnde ten behoeve van:
 1. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
 2. een goede landschappelijke inpassing;
 3. de verkeersveiligheid;
 4. de sociale veiligheid;
 5. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
 6. externe veiligheid.
- b. werken ten behoeve van nutsvoorzieningen (waaronder kabels en leidingen), verkeers- en vervoersvoorzieningen en groenvoorzieningen;

Artikel 7 Verkeer - hoofdwegen.

7.1 Bestemmingsomschrijving.

7.1.1 Functies.

De op de plankaart voor "Verkeer - hoofdwegen" aangewezen gronden zijn bestemd voor: verkeers- en vervoersvoorzieningen ten behoeve van wegverkeer, met dien verstande dat: het aantal rijstroken binnen de bestemming 2 of meer bedraagt;

- b. kunstwerken (viaducten, tunnels);
- c. parkeervoorzieningen;
- d. groenvoorzieningen;
- e. gebouwen van openbaar nut.

7.1.2 Aanduidingen.

Ter plaatse van de op de plankaart aangegeven aanduiding Railverkeer zijn de voor Verkeer - hoofdwegen aangewezen gronden mede bestemd voor de daarbij aangegeven functies.

7.1.3 Bijbehorende voorzieningen.

De op de plankaart voor "Verkeer - hoofdwegen" aangewezen gronden zijn tevens bestemd voor:

- a. voorzieningen ter verbetering van het microklimaat (geluidhinder, windhinder, regen e.d.) waaronder wallen, schermen, luifelconstructies e.d.;
 - b. terrassen, sanisettes, (wekelijkse) markten, standplaatsen voor kramen, alsmede voor incidentele activiteiten, zoals kermis, circus, (sport)evenementen, rommelmarkten, braderieën, buurtfeesten, fancy fairs, festivals, stadspromotionele activiteiten (bv. Tilburg culinair, winterpark/kerstmarkt) e.d.;
 - c. objecten voor beeldende kunst;
 - d. bouwwerken, geen gebouw zijnde,
- voor zover deze ondergeschikt zijn aan de onder 7.1.1 genoemde functies.

7.2 Bouwvoorschriften.

7.2.1 Gebouwen.

Voor het bouwen van gebouwen van openbaar nut gelden de volgende bepalingen:

- de maximale hoogte van bouwwerken van algemeen nut bedraagt 3.5 meter;
- de maximale oppervlakte van bouwwerken van algemeen nut bedraagt 50 m².

7.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde.

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde ten dienste van deze bestemming (zoals bouwwerken ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer) mag niet meer bedragen dan hiervoor op aantoonbare wijze noodzakelijk is;
- b. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- c. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde mag ten hoogste 3 meter bedragen.

7.3 Vrijstellingen.

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd met inachtneming van de procedureregels in artikel 19 vrijstelling te verlenen van:

- a. het bepaalde in artikel 7.2.3 onder b voor de hoogte van erf- en terreinafscheidingen tot maximaal 3 meter;
- b. het bepaalde in artikel 7.2.3 onder c voor de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde die naar hun aard en functie toelaatbaar zijn binnen de bestemming zoals zend-en ontvangstinrichtingen, sirenes, lichtmasten e.d.

De genoemde vrijstellingen kunnen slechts worden verleend, mits:

- a. het stedenbouwkundige beeld niet onevenredig wordt geschaad;
- b. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden niet worden beperkt;
- c. de sociale veiligheid niet onevenredig wordt aangetast;
- d. de verkeersveiligheid niet onevenredig wordt aangetast.

7.4 Nadere eisen.

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, met inachtneming van de procedurevoorschriften in artikel 19 nadere eisen te stellen ten aanzien van:

- a de situering en afmeting van gebouwen, bouwwerken van algemeen nut en bouwwerken geen gebouw zijnde ten behoeve van:
 - 1. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
 - 2. een goede landschappelijke inpassing;
 - 3. de verkeersveiligheid;

4. de sociale veiligheid;
 5. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
 6. externe veiligheid.
- b werken ten behoeve van nutsvoorzieningen (waaronder kabels en leidingen), verkeers- en vervoersvoorzieningen en groenvoorzieningen.

7.5 Toegestaan afwijkend gebruik.

Incidenteel - gedurende een aantal dagen per jaar - afwijkend gebruik t.b.v. kermis, (sport)activiteiten, zomeractiviteiten, spelen, theater, festival e.d. is toegestaan.

7.6 Wijzigingsbevoegdheid.

Het college van burgemeester en wethouders kan met inachtneming van de procedurevoorschriften als bedoeld in artikel 19 als gevolg van een mogelijke versmalling van het geprojecteerde tracé van de Noordlaan de betreffende gronden binnen de bestemming Verkeer - hoofdwegen wijzigen in de bestemming Centrum. Op die gronden zijn dan de uitwerkingsregels van toepassing aangegeven in de betreffende bestemmingen Centrum - Uit te werken.

Artikel 8 Verkeer - verkeer en verblijf.

8.1 Bestemmingsomschrijving.

8.1.1 Functies.

De op de plankaart voor "Verkeer - verkeer en verblijf" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verhardingen voor voetgangers, fiets - en autoverkeer en parkeervoorzieningen;
- b. verkeersvoorzieningen t.b.v. wegverkeer, met dien verstande dat het aantal rijstroken ten hoogste 2 bedraagt;
- c. groenvoorzieningen;
- d. gebouwen van openbaar nut.

8.1.2 Bijbehorende voorzieningen.

De op de plankaart voor "Verkeer - verkeer en verblijf" aangewezen gronden zijn tevens bestemd voor:

- a. voorzieningen ter verbetering van het microklimaat (geluidhinder, windhinder, regen e.d.) waaronder wallen, schermen, luifelconstructies e.d.;
- b. terrassen, sanisettes, (wekelijkse) markten, standplaatsen voor kramen, alsmede voor incidentele activiteiten, zoals kermis, circus, (sport)evenementen, rommelmarkten, braderieën, buurtfeesten, fancy fairs, festivals, stadspromotionele activiteiten (bv. Tilburg culinair, winterpark/kerstmarkt) e.d.;
- c. objecten voor beeldende kunst;
- d. bouwwerken, geen gebouw zijnde,

voor zover deze ondergeschikt zijn aan de onder 8.1.1 genoemde functies.

8.2 Bouwvoorschriften

8.2.1 Gebouwen.

Voor het bouwen van gebouwen inclusief gebouwen van openbaar nut gelden de volgende bepalingen:

- a. er mogen uitsluitend gebouwen worden opgericht die naar hun aard en functie toelaatbaar zijn binnen de bestemming;
- b. de maximale hoogte van bouwwerken bedraagt 3,5 meter;

- c. de maximale oppervlakte van bouwwerken bedraagt 30 m².

8.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde.

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde ten behoeve van de geleding, beveiliging en regeling van het verkeer mag niet meer bedragen dan hiervoor op aantoonbare wijze noodzakelijk is;
- b. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 1 meter bedragen;
- c. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde mag ten hoogste 5 meter bedragen.

8.3 Vrijstellingen.

Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd met inachtneming van de procedure-regels in artikel 19 vrijstelling te verlenen van:

- a. het bepaalde in artikel 8.2.2 onder b voor de hoogte van erf- en terreinafscheidingen tot maximaal 3 meter;
- b. het bepaalde in artikel 8.2.3 onder c voor vrijstaande reclamevitruines;
- c. het bepaalde in artikel 8.2.3 onder c voor reclametoestellen en draagconstructies voor reclame;
- d. het bepaalde in artikel 8.2.3 onder c voor de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde dien naar hun aard en functie toelaatbaar zijn binnen de bestemming zoals zend- en ontvangstinrichtingen, sirenes, lichtmasten e.d.

De genoemde vrijstellingen kunnen slechts worden verleend, mits:

- a. het stedenbouwkundige beeld niet onevenredig wordt geschaad;
- b. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden niet worden beperkt;
- c. de sociale veiligheid niet onevenredig wordt aangetast;
- d. de verkeersveiligheid niet onevenredig wordt aangetast.

8.4 Nadere eisen.

Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd, met inachtneming van de procedurevoorschriften in artikel 19 nadere eisen te stellen ten aanzien van:

- a. de situering en afmeting van gebouwen, bouwwerken van algemeen nut en bouwwerken geen gebouw zijnde ten behoeve van:
 - 1. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
 - 2. een goede landschappelijke inpassing;
 - 3. de verkeersveiligheid;
 - 4. de sociale veiligheid;
 - 5. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
 - 6. externe veiligheid.
- b. werken ten behoeve van nutsvoorzieningen (waaronder kabels en leidingen), verkeers- en vervoersvoorzieningen en groenvoorzieningen;

Artikel 9 Verkeer - railverkeer 1.

9.1 Bestemmingsomschrijving.

9.1.1 Functies.

De op de plankaart voor "Verkeer - railverkeer" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeer- en vervoersvoorzieningen ten behoeve van railverkeer;

- b. (ondergrondse) passages;
- c. groenvoorzieningen;
- d. gebouwen van openbaar nut.

9.1.2 Bijbehorende voorzieningen.

De op de plankaart voor "Verkeer - railverkeer" aangewezen gronden zijn tevens bestemd voor:

- a. voorzieningen ter verbetering van het microklimaat (geluidhinder, windhinder, regen e.d.) waaronder wallen, schermen, luifelconstructies e.d.;
- b. reclametoestellen, draagconstructies voor reclame, sanisettes, e.d.;
- c. objecten voor beeldende kunst;
- d. bouwwerken, geen gebouwen zijnde,

voor zover deze ondergeschikt zijn aan de onder 9.1.1 genoemde functies.

9.2 Bouwvoorschriften.

9.2.1 Gebouwen.

- a. Binnen de bestemming mogen gebouwen worden opgericht die naar hun aard en functie toelaatbaar zijn binnen de bestemming inclusief gebouwen van openbaar nut, met bouwhoogte van maximaal 3,5 meter en een oppervlakte van maximaal 30 meter.
- b. Binnen de bestemming mag daar waar dit met een aanduiding op de plankaart is aangegeven een (ondergrondse) passage met een breedte van maximaal 8 meter worden gebouwd. De situering van de passage mag maximaal 10 meter worden verschoven in westelijke - of oostelijke richting.

9.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde.

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het railverkeer mag niet meer bedragen dan hiervoor op aantoonbare wijze noodzakelijk is;
- b. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- c. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde mag ten hoogste 5 meter bedragen.

9.3 Vrijstellingen.

Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd met inachtneming van de procedure-regels in artikel 19 vrijstelling te verlenen van:

- a. het bepaalde in artikel 9 onder b voor de hoogte van erf- en terreinafscheidingen tot maximaal 3 meter;
- b. het bepaalde in artikel 9.2.2 onder c voor de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde die naar hun aard en functie toelaatbaar zijn binnen de bestemming zoals zend- en ontvangstinrichtingen, sirenes, lichtmasten e.d.

De genoemde vrijstellingen kunnen slechts worden verleend, mits:

- a. het stedenbouwkundige beeld niet onevenredig wordt geschaad;
- b. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden niet worden beperkt;
- c. de sociale veiligheid niet onevenredig wordt aangetast;
- d. de verkeersveiligheid niet onevenredig wordt aangetast.

9.4 Nadere eisen.

Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd, met inachtneming van de procedure-voorschriften in artikel 19 nadere eisen te stellen ten aanzien van:

- a. de situering en afmeting van gebouwen, bouwwerken van algemeen nut en bouwwerken geen gebouw zijnde ten behoeve van:
- b. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
- c. een goede landschappelijke inpassing;
- d. de verkeersveiligheid;
- e. de sociale veiligheid;
- f. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- g. werken ten behoeve van nutsvoorzieningen (waaronder kabels en leidingen), verkeers- en vervoersvoorzieningen en groenvoorzieningen.
- h. externe veiligheid.

Artikel 10 Verkeer - railverkeer 2 (u) - Uit te werken

10.1 Bestemmingsomschrijving en uitwerkingsregels.

Zie bijgaande schema's (opgenomen in de bijlagen).

10.2 Bouwverbod.

Op de gronden met een bestemming die wordt uitgewerkt mag niet worden gebouwd zolang een uitwerkingsplan voor het betreffende bestemmingsvlak nog niet is in werking is getreden c.q. onherroepelijk is.

10.3 Vrijstelling bouwverbod.

Burgemeester en wethouders kunnen met inachtneming van de procedurevoorschriften als bedoeld in artikel 19 vrijstelling verlenen van het bepaalde onder 3.2 voor bebouwing die in overeenstemming is met een concept-uitwerkingsplan, mits van Gedeputeerde Staten de verklaring is ontvangen dat zij tegen het verlenen van de vrijstelling geen bezwaar hebben.

10.4 Afwijking bouwverbod en vrijstellingsmogelijkheid.

In afwijking van het bepaalde in 10.2 en 10.3 kan het college van burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen voor de uitbreiding van bestaande gebouwen (hoofdgebouwen, aan - en uitbouwen en (vrijstaande) bijgebouwen) met maximaal 10% van de oppervlakte van de bebouwing ten tijde van de tervisielegging van het plan;

Artikel 11 Belemmeringenzones.

11.1 Hoofdtransportleidingen (dubbelbestemming).

De op de kaart voor "hoofdtransportleidingen" aangewezen gronden zijn, naast de voor de aldaar voorkomende onderliggende bestemmingen (basisbestemmingen), tevens bestemd voor:

- a. de aanleg, instandhouding en bescherming van ondergrondse hoofdtransportleidingen met bijbehorende voorzieningen, waarbij aan de op de plankaart aangeduide soorten hoofdtransportleidingen de volgende functies zijn toegekend:
- b. watertransportleiding (leidingwater), inclusief een strook grond van m aan weerszijden van deze leiding;
- c. een aardgasleiding (leiding-gas) 8 inch/12 inch, inclusief een strook grond van 4 m aan weerszijden van de as van deze leiding;
- d. rioolpersleiding respectievelijk afvalwaterriool (leiding-riool), inclusief een strook grond van 5m aan weerszijden van de as van deze leiding;

- e. een hoogspanningsleiding (leiding-hoogspanning), ten behoeve van het transport van elektriciteit door een ondergrondse hoogspanningsleiding, inclusief een strook grond van m aan weerszijden van de as van deze leiding;

11.2 Straalpaden (dubbelbestemming).

De op de kaart voor "Straalpaden (dubbelbestemming)" aangewezen gronden zijn, naast de voor de aldaar voorkomende onderliggende bestemmingen (basisbestemmingen), tevens bestemd voor straalpaden welke radiografische verbindingen vormen door Nederland ten behoeve van de communicatie (dubbelbestemming).

11.3 Obstakelvrij vlak (dubbelbestemming).

De op de kaart voor "Obstakelvrij vlak (dubbelbestemming)" aangewezen gronden zijn, naast de voor de aldaar voorkomende onderliggende bestemmingen (basisbestemmingen), tevens bestemd als veiligheidsvlak voor zowel in- als uitvliegende vliegtuigen van vliegveld Gilze en Rijen (in-/uitvliegfunnel).

11.4 Aanlegvergunning.

11.4.1 Verboden.

Het is verboden op de voor dubbelbestemming aangewezen gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van het college van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de navolgende werken en/of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen van hoogopgaande beplanting of bomen;
- b. het opslaan van materialen of stoffen, die onder bepaalde omstandigheden gevaar van brand of explosie kunnen opleveren;
- c. het ophogen en egaliseren, bodemverlaging of afgraven of anderszins wijzigen in maaiveld of weghoogte;
- d. het in de grond brengen van voorwerpen dieper dan 0,30 meter.

11.4.2 Uitzonderingen.

Het onder 11.4.1 vervatte verbod geldt niet voor werken en werkzaamheden:

- a. waarvoor ten tijde van het van kracht worden van het bestemmingsplan aanlegvergunning verleend is dan wel in uitvoering waren;
- b. welke betrekking hebben op normale onderhoudswerkzaamheden van geringe omvang, gericht op en noodzakelijk voor het gebruik overeenkomstig de dubbelbestemming of basisbestemming;
- c. andere werken en/of werkzaamheden noodzakelijk in het kader van het onderhoud of beheer van de aanwezige kabels c.q. leidingen.

11.4.3 Voorwaarden voor verlenen aanlegvergunning.

De onder 1 vermelde vergunning wordt slechts verleend, indien door de genoemde werken en/of werkzaamheden geen veiligheidsrisico's ontstaan en de betreffende kabel c.q. leiding niet wordt aangetast. Dienaangaande vragen burgemeester en wethouders advies van de betreffende kabel- c.q. leidingbeheerder.

3 Algemene bepalingen.

Artikel 12 Anti dubbeltelbepaling.

Geen bouwwerk of complex van bouwwerken mag worden opgericht, indien daardoor een ander bouwwerk of complex van bouwwerken met het daarbij horend perceel hetzij niet langer zou blijven voldoen aan, hetzij in grotere mate zou gaan afwijken van het plan.

Artikel 13 Gebruik.

13.1 Gebruiksverbod.

Het is verboden de in dit plan begrepen gronden en bouwwerken te gebruiken, in gebruik te geven of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de gegeven bestemming, behoudens vrijstellingen die op grond van deze voorschriften zijn verleend.

13.2 Strijdig gebruik.

Tot een gebruik van gronden en bouwwerken als bedoeld in 3.3.1, strijdig met de bestemmingen Centrum en Gemengd wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van (vrijstaande) bijgebouwen als zelfstandige woning en als afhankelijke woonruimte;
- b. de uitoefening van enige bedrijfsmatige activiteit, behoudens daar waar dit op grond van dit plan is toegestaan;
- c. het storten van puin en afvalstoffen, tenzij deze ter realisering en/of handhaving van de bestemming is;
- d. opslag van gerede of ongerede goederen, zoals vaten, kisten bouwmaterialen, werktuigen, machines en onderdelen hiervan, tenzij deze ter realisering en/of handhaving van de bestemming is;

13.3 Vrijstelling voor meest doelmatig gebruik

Burgemeester en wethouders verlenen met inachtneming van de procedureregels in artikel 19 vrijstelling van het bepaalde in 13.1 indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

13.4 Tijdelijk kortstondig of incidenteel (afwijkend) gebruik van de bestemming.

Tijdelijk, kortstondig of incidenteel (afwijkend) gebruik binnen bestemmingen is toegestaan ten behoeve van:

- a. het gebruik van het openbaar gebied ten behoeve van kermissen, weekmarkten, rommelmarkten, kerstmarkten, (sport)evenementen, circussen, buurt - en straatfeesten, braderieën, festivals, stadspromotionele activiteiten e.d., maar ook terrassen, steigers, bouwketen, containers, verkoopstandplaatsen e.d.;
- b. het gebruik van particulier terrein ten behoeve van evenementen (muziekfestival, zeskamp, occasionshows e.d.);
- c. zeer incidenteel gebruik van sportcomplexen (zowel binnen als buiten) voor beslotenfeestactiviteiten in verenigingsverband (bijv. een toernooi met feesttent, levende muziek c.s.);
- d. incidenteel gebruik van sportcomplexen, groenvoorzieningen, sporthallen, e.d. ten behoeve van evenementen zoals rommelmarkten, antiekbeurzen, huishoudbeurzen, computerbeurzen, tentoonstellingen, bedrijvencontactdagen e.d.

Artikel 14 Algemene stedenbouwkundige bepalingen.

Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende algemene stedenbouwkundige bepalingen:

14.1 Verhouding bestemmingsvlak en aanduidingen.

Een aanduiding bevindt zich te allen tijde binnen een gebied waarop een bestemmingsvlak van toepassing is, met dien verstande dat de bouwvoorschriften uitsluitend van toepassing zijn op de bestemming behorende bij de op de plankaart aangegeven aanduiding.

14.2 Hoofdtoegang woningen

14.2.1 Situering

De hoofdtoegang van grondgebonden woningen, bovenwoningen en een complex van gestapelde woningen dient in de voor- of zijgevel van het gebouw te worden gesitueerd.

14.2.2 Vrijstelling

Burgemeester en wethouders kunnen, met inachtneming van de procedurevoorschriften in artikel 19 en indien er geen sprake is van grondgebonden woningen, vrijstelling verlenen van het bepaalde in 14.2.1, mits:

- a. situering als bedoeld in 14.2.1 op redelijke en aantoonbare wijze niet mogelijk is;
- b. een andere situering van de hoofdtoegang op redelijke wijze aansluiting vindt bij het openbaar gebied, waarbij de afstand tot het openbaar gebied niet meer mag bedragen dan 30 meter;
- c. de brandveiligheid niet onevenredig wordt aangetast;
- d. de sociale veiligheid niet onevenredig wordt aangetast;
- e. de ruimtelijke inpasbaarheid is aangetoond.

14.3 Onbebouwd terrein bij gebouwen

14.3.1 Onbebouwd terrein bij woningen en woongebouwen

Bij een woning of woongebouw moet - gelet op de kwaliteit van de woonomgeving, zowel gezien vanuit de woning c.q. het woongebouw als vanuit de belendende percelen en de omgeving - een onbebouwd terrein aanwezig zijn dat tenminste een strook grond omvat die over de volle breedte van het gebouw aansluit aan de achtergevel en een diepte heeft van - gemeten vanaf het verst achterwaarts gelegen deel van het hoofdgebouw inclusief een eventuele aanbouw - tenminste 5 meter.

14.3.2 Onbebouwd terrein bij overige gebouwen

Achter een gebouw, waarvan geen deel tot woning anders dan als dienstwoning is bestemd, moet een bij het gebouw behorend onbebouwd gedeelte van het bouwperceel aanwezig zijn ter diepte van tenminste 2 meter achter het verst achterwaarts gelegen deel van het gebouw en wel over de volle breedte daarvan.

14.3.3 Vrijstellingen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd met inachtneming van de procedureregels in artikel 19 vrijstelling te verlenen van:

- a. het bepaalde in 14.3.1, voor wat de aanwezigheid van het onbebouwd terrein betreft, indien andere functies dan wonen in het bestemmingsvlak zijn toegestaan en de eerste bouwlaag niet voor bewoning gebruikt wordt;
- b. het bepaalde in 14.3.1, indien een gunstige andere indeling van het bouwperceel aanwezig is en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken niet onevenredig worden beperkt;

- c. het bepaalde in 14.3.2, indien dit geen beletsel vormt voor de bestemming van het gebouw en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken niet onevenredig worden beperkt.

14.4 Ruimte tussen bouwwerken.

14.4.1 Begrenzing perceelsgrenzen.

Wanneer de zijdelingse begrenzing van een bouwwerk niet in de zijdelingse grens van het bouwperceel wordt gebouwd, moet het bouwwerk zodanig zijn gelegen dat de ruimte tussen dit bouwwerk en de zijdelingse grens van het bouwperceel over de breedte van 1 meter met een minimale hoogte van 2,2 meter vrij toegankelijk is. Bebouwing van ondergeschikte aard wordt hierbij buiten beschouwing gelaten.

14.4.2 Vrijstelling.

Het college van burgemeester en wethouders kan met inachtneming van de procedurevoorschriften in artikel 19 vrijstelling verlenen van het bepaalde in 14.4.1, indien voldoende mogelijkheid aanwezig is voor reiniging en onderhoud van de vrij te laten ruimte.

14.5 Bouwen in nabijheid van bomen.

Voor het bouwen van bouwwerken in de nabijheid van bomen gelden de volgende algemene bepalingen.

14.5.1 Bebouwingsafstand.

Ter plaatsen van de op de plankaart aangegeven aanduiding "monumentale boom" of "waardevolle boom" mag de afstand van enig bouwwerk tot het hart van deze boom of houtopstand gemeten op een hoogte van 1.30 meter vanaf het maaiveld niet minder bedragen dan:

- a. 12 meter, indien sprake is van de aanduiding "monumentale boom";
- b. 8 meter, indien sprake is van de aanduiding "waardevolle boom".

14.5.2 Toegestane bebouwing.

Het in bepaalde in 14.5.1 is niet van toepassing indien:

- a. binnen de genoemde afstand van 12 meter of 8 meter reeds bebouwing voorkomt en na sloop van deze bestaande bebouwing nieuwe bebouwing wordt opgericht met een zelfde afstand tot de boom en een zelfde goot- en bouwhoogte, mits daarbij zodanige maatregelen te worden getroffen, dat de betrokken houtopstand / boom niet wordt geschaad;
- b. een kapvergunning is verleend;
- c. de boom om andere, van overmacht getuigende redenen reeds eerder is geveld, danwel door een calamiteit teniet is gegaan.

14.5.3 Vrijstelling.

Het college van burgemeester en wethouders kan met inachtneming van de procedurevoorschriften in artikel 19 vrijstelling verlenen van het bepaalde in 13.5.1 indien zodanige maatregelen worden getroffen dat het voortbestaan van de betrokken houtopstand / boom wordt gewaarborgd. Als voorwaarde voor deze vrijstelling kan het college van burgemeester en wethouders een bomeneffectanalyse van een onafhankelijk boomtechnisch adviesbureau eisen. Deze analyse wordt in ieder geval vereist indien:

- a. er sprake is van de aanduiding "monumentale boom";
- b. er gegronde vermoedens bestaan dat het bouwwerk of de bouwwerkzaamheden het voortbestaan van de betreffende boom of houtopstand/boom in gevaar kunnen brengen.

Artikel 15 Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening.

De voorschriften van de Bouwverordening ten aanzien van de onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9 lid 2 van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende onderwerpen:

- a. de bereikbaarheid van de gebouwen voor wegverkeer;
- b. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
- c. de parkeergelegenheid en de laad- en losmogelijkheden.

Artikel 16 Algemene vrijstellingsbevoegdheid.

16.1 Geringe afwijkingen van maten.

Het college van burgemeester en wethouders is, met inachtneming van de procedureregels in artikel 19 bevoegd vrijstelling te verlenen ten behoeve van een afwijking van de in het plan genoemde maten en afmetingen met ten hoogste 10%. Deze vrijstelling wordt slechts verleend indien:

- a. de met behulp van die toepassing toegestane bebouwing geacht kan worden in overeenstemming te zijn met de voor desbetreffende bestemming nagestreefde doeleinden;
- b. gelet op de omringende bebouwing geen overwegende stedenbouwkundige bezwaren bestaan;
- c. gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken niet onevenredig worden aangetast.
- d. voldaan is aan de volgende voorwaarden:
 1. de vrijstellingsmogelijkheid mag niet cumulatief worden gebruikt;
 2. de vrijstellingsmogelijkheid mag niet tot gevolg hebben dat een nieuwe bouwlaag ontstaat.

16.2 Geringe afwijkingen van grenzen.

Het college van burgemeester en wethouders is, met inachtneming van de procedureregels in artikel 19 bevoegd vrijstelling te verlenen van het plan ten behoeve van het in geringe mate afwijken van een vastgesteld onderdeel van een grens van een bestemmingsvlak en/of een deelvlak indien bij het definitief ontwerp, bij definitieve uitmeting o.d. blijkt dat enige geringe afwijking in het belang van een bebouwing of inrichting is. Deze vrijstelling wordt slechts verleend indien:

- de met behulp van die toepassing toegestane bebouwing geacht kan worden in overeenstemming te zijn met de voor desbetreffende bestemming nagestreefde doeleinden;
- gelet op de omringende bebouwing geen overwegende stedenbouwkundige bezwaren bestaan;
- gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken niet onevenredig worden aangetast.

16.3 Vrijstelling voor overschrijdingen van de toegelaten bouwhoogten.

Het college van burgemeester en wethouders kan met inachtneming van de procedurevoorschriften in artikel 19 vrijstelling verlenen van het plan ten behoeve van:

- a. bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten dienste van utiliteitsvoorzieningen;
- b. vrijstaande schoorstenen, minaretten en soortgelijke bouwwerken.

16.4 Beroep aan huis in bijzondere gevallen.

Burgemeester en wethouders zijn, met inachtneming van de procedurevoorschriften zoals bedoeld in artikel 19, bevoegd vrijstelling te verlenen van het plan voor wat betreft de voorwaarden waaronder overeenkomstig artikel binnen de in een bestemmingsomschrijving aangegeven functie "Wonen" beroep aan huis is toegelaten, indien door de aard van de

werkzaamheden het beroep niet of bezwaarlijk anders dan aan huis of op de betreffende locatie kan worden uitgeoefend en de activiteit valt in categorie 2 de bedrijven die zijn genoemd in de bij de voorschriften behorende "Lijst van beroepen aan huis".

16.5 Afwijkend gebruik van particuliere percelen/bebouwing t.b.v. evenementen.

Burgemeester en wethouders zijn, met inachtneming van de procedurevoorschriften in artikel 19 bevoegd vrijstelling te verlenen van het plan ten behoeve van incidenteel en kortstondig afwijkend gebruik van particuliere percelen/bebouwing voor het plaatsen van tijdelijke onderkomens zoals (feest)tenten, kiosken e.d. ten behoeve van festiviteiten met een openbaar karakter (muziekfestival, zeskamp, sportwedstrijd, show/voorstelling, tentoonstelling, beurs, markt, e.d.) voor de duur van een aantal (aaneengesloten) dagen (over het algemeen 3 á 4), met dien verstande dat aan deze vrijstelling voorwaarden kunnen worden verbonden ter beperking van onaanvaardbare overlast van de (woon)omgeving, onder meer voor wat betreft parkeren, geluidhinder, situering van tijdelijke onderkomens e.d.

Artikel 17 Algemene wijzigingsbepalingen.

17.1 Wijziging bestemmingsvlakgrenzen.

Het college van burgemeester en wethouders is, met inachtneming van de procedurevoorschriften zoals bedoeld in artikel 19 bevoegd:

- a. de in het plan begrepen bestemmingen die grenzen aan gronden met de bestemming Verkeer - hoofdwegen te wijzigen voor de indeling van gronden zoals ten behoeve van een herinrichting, een asverschuiving, herinrichting kruispunten, aanleg (mini)rotondes e.d., met dien verstande dat:
 1. de bestemmingen mogen worden gewijzigd voor een verschuiving van de bestemmingsgrenzen van maximaal 15 m¹;
 2. de verwerkelijking van de in het plan begrepen bestemmingen gewaarborgd dient te blijven, dat wil zeggen dat de bestemmingen door de wijzigingen niet onevenredig mogen worden aangetast;
- b. bestemmingsgrenzen te wijzigen indien dit uit stedenbouwkundig oogpunt noodzakelijk is voor zover zulks het belang van een goede ruimtelijk ordening van het plan niet schaadt en zodanig dat de geldende oppervlakte van de bij wijziging betrokken vlakken met niet meer dan 10% wordt verkleind of vergroot.

17.2 Utiliteitsvoorzieningen.

17.2.1 Wijzigingsmogelijkheid.

Het college van burgemeester en wethouders is, met inachtneming van de procedurevoorschriften zoals bedoeld in artikel 19 bevoegd het plan te wijzigen ten behoeve van nutsvoorzieningen met een groter oppervlak dan 50 m².

17.2.2 Bouwverbod.

Op de gronden met een bestemming die wordt gewijzigd overeenkomstig 17.2.1 mag niet worden gebouwd zolang een wijzigingsplan voor het betreffende bestemmingsvlak nog niet is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten.

17.2.3 Vrijstelling bouwverbod.

Het college van burgemeester en wethouders kan met inachtneming van de procedurevoorschriften als bedoeld in artikel 19 vrijstelling verlenen van het bepaalde onder 17.2.2 voor bebouwing die in overeenstemming is met een concept-wijzigingsplan, mits van Gedeputeerde Staten de verklaring is ontvangen dat zij tegen het verlenen van de vrijstelling geen bezwaar hebben.

Artikel 18 Aanlegvergunningen.

18.1 Werken / werkzaamheden nabij monumentale en waardevolle bomen.

18.1.1 Verbod.

Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van het college van burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning) de navolgende werken en/of werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren binnen een afstand van 12 meter of 8 meter van bomen die op de plankaart zijn aangeduid als respectievelijk "Monumentale boom" en "Waardevolle boom":

- a. ontgronden, bodem verlagen of afgraven, ophogen, verdichten, verplaatsen, afgraven of egaliseren van grond, inclusief het graven van sleuven en het leggen van (ondergrondse) leidingen;
- b. het wijzigen van het grondwaterpeil;
- c. het verrichten van werken of werkzaamheden die beschadigen van wortels, stam of kroon van de betrokken boom tot gevolg kunnen hebben.

18.1.2 Buiten toepassing verklaring.

Het bepaalde in 18.1.1 is niet van toepassing indien:

- a. een kapvergunning is verleend;
- b. de houtopstand om andere, van overmacht getuigende redenen reeds eerder is geveld, danwel door een calamiteit teniet is gegaan.

18.1.3 Toelaatbaarheid.

De werken en werkzaamheden als bedoeld in 18.1.1 zijn slechts toelaatbaar indien door de uitvoering van de werken of werkzaamheden of door de gevolgen daarvan geen onherstelbare schade aan de betrokken boom toegebracht wordt. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd om:

- a. voorwaarden te verbinden aan de in 18.1.1 bedoelde aanlegvergunning ter vermindering of ter voorkoming van schade die de in 18.1.1 genoemde werken of werkzaamheden of de gevolgen daarvan aan de betrokken boom zouden kunnen toebrengen. Onder schade wordt tevens begrepen een vermindering of verslechtering van groeimogelijkheden.
- b. ten behoeve van de aanlegvergunning voor de onder 18.1.1 genoemde werken/werkzaamheden een BEA- onderzoek (= bomeneffectanalyse) van een onafhankelijk boomtechnisch adviesbureau te eisen.

Artikel 19 Algemene procedurebepalingen.

19.1 Procedurevoorschriften vrijstelling.

Indien in dit plan wordt verwezen naar dit artikel, is de volgende procedure van toepassing:

- a. het voornemen tot het verlenen van vrijstelling ligt met bijbehorende stukken gedurende twee weken voor een ieder ter inzage;
- b. het college van burgemeester en wethouders maakt de terinzagelegging tevoren bekend in één of meerdere dag- of nieuwsbladen die in de gemeente verspreid worden;
- c. de bekendmaking houdt de mededeling in van de bevoegdheid voor belanghebbenden om gedurende de termijn van de ter inzage legging schriftelijk zienswijzen tegen het voornemen in te dienen bij het college van burgemeester en wethouders;
- d. het college van burgemeester en wethouders neemt zo spoedig mogelijk na bekendmaking en ter inzage legging een beslissing. Deze beslissing is, als tegen het voornemen zienswijzen zijn ingediend, met redenen omkleed. Het college deelt haar beslissing mee aan degenen die zienswijzen hebben ingediend.

19.2 Procedurevoorschriften wijzigingsbevoegdheid.

- a. het voornemen tot het verlenen van vrijstelling ligt met bijbehorende stukken gedurende twee weken voor een ieder ter inzage;
- b. het college van burgemeester en wethouders maakt de terinzagelegging tevoren bekend in één of meerdere dag- of nieuwsbladen die in de gemeente verspreid worden;
- c. de bekendmaking houdt de mededeling in van de bevoegdheid voor belanghebbenden om gedurende de termijn van de terinzagelegging schriftelijk zienswijzen tegen het voornemen in te dienen bij het college van burgemeester en wethouders;
- d. het college van burgemeester en wethouders neemt zo spoedig mogelijk na bekendmaking en ter inzage legging een beslissing. Deze beslissing is, als tegen het voornemen zienswijzen zijn ingediend, met redenen omkleed. Het college deelt haar beslissing mee aan degenen die zienswijzen hebben ingediend;
- e. het college van burgemeester en wethouders biedt Gedeputeerde Staten haar besluit tot wijziging van het plan zo spoedig mogelijk ter goedkeuring aan, dit onder toezending van eventueel ingediende zienswijzen;
- f. indien aan sub e van dit lid toepassing is gegeven doet het college van burgemeester en wethouders mededeling van het besluit van Gedeputeerde Staten aan hen die zienswijzen hebben ingediend.

19.3 Procedurevoorschriften nadere eisen.

Indien in dit plan wordt verwezen naar dit artikel, is de volgende procedure van toepassing:

- a. het voornemen tot het stellen van nadere eisen ligt met bijbehorende stukken gedurende twee weken voor een ieder ter inzage;
- b. het college van burgemeester en wethouders maakt de terinzagelegging tevoren bekend in één of meerdere dag- of nieuwsbladen die in de gemeente verspreid worden;
- c. de bekendmaking houdt de mededeling in van de bevoegdheid voor belanghebbenden om gedurende de termijn van de terinzagelegging schriftelijk zienswijzen tegen het voornemen in te dienen bij het college van burgemeester en wethouders;
- d. het college van burgemeester en wethouders neemt zo spoedig mogelijk een beslissing. Deze beslissing is, als tegen het voornemen zienswijzen zijn ingediend, met redenen omkleed. Het college deelt haar beslissing mee aan degenen die zienswijzen hebben ingediend.

4 Overgangs- en slotbepalingen.

Artikel 20 Strafbepaling.

Overtreding van artikel 13, alsmede het bepaalde in 10.8, 17.1.1 en 20.3 wordt aangemerkt als een strafbaar feit, zoals bedoeld in artikel 1a, onder 2° van de Wet op de economische delicten.

Artikel 21 Overgangsbepalingen.

21.1 Bouwen.

Een bouwwerk, dat op het tijdstip van tervisielegging van het ontwerp van dit plan bestond of in uitvoering was, danwel is of kan worden gebouwd krachtens een bouwvergunning, waarvoor de aanvraag voor dat tijdstip is ingediend en dat afwijkt van het in dit plan -behoudens het in dit artikellid- bepaalde ten aanzien van de toelaatbaarheid van bebouwing, mag, mits de bestaande afwijkingen ook naar aard niet worden vergroot en behoudens onteigening:

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, mits dit geen algehele vernieuwing of verandering van het in aanhef bedoelde bouwwerk tot gevolg heeft;
- b. uitsluitend indien het bouwwerk door een calamiteit is teniet gedaan, geheel of gedeeltelijk worden vernieuwd, met in achtneming van de grenzen welke ten aanzien van het bouwen ter plaatse -behoudens in dit artikellid- zijn bepaald tenzij herbouw hierdoor niet zou zijn toegestaan en mits de aanvraag tot bouwvergunning is ingediend binnen 2 jaar nadat het bouwwerk teniet is gegaan;
- c. tot niet meer dan 115% van de oppervlakte van het in de aanhef bedoelde bouwwerk worden uitgebreid, met inachtneming van de grenzen welke ten aanzien van het bouwen ter plaatse -behoudens in dit artikellid- zijn bepaald.

21.2 Vrijstelling algehele vernieuwing of verandering.

Burgemeester en wethouders kunnen met inachtneming van de procedureregels zoals bedoeld in artikel 18 vrijstelling verlenen van het in 20.1 onder a bepaalde ten behoeve van een algehele vernieuwing of verandering van het in de aanhef van 20.1 bedoelde bouwwerk.

21.3 Gebruik.

Het gebruik van de gronden anders dan voor bebouwing alsmede het gebruik van zich op die gronden bevindende bouwwerken, dat in strijd is met het in dit plan -behoudens in dit artikellid- bepaalde en bestaat op het tijdstip, waarop het plan voor zover betrekking hebbend op de strijdigheid van dat gebruik van kracht wordt, mag worden voortgezet en/of gewijzigd, mits door die wijziging de strijdigheid met het plan niet wordt vergroot. Dit is niet van toepassing op gebruik dat reeds in strijd was met het tot bedoeld tijdstip ter plaatse geldende bestemmingsplan en dat tot op 3 maanden voor dat tijdstip niet bestond.

21.4 Uitzonderingen op het overgangsrecht.

- a. Artikel 20.1 is niet van toepassing op bouwwerken, die weliswaar bestaan op het tijdstip van de ter inzage legging van het ontwerp van dit plan, doch zijn gebouwd in strijd met het toen geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.
- b. Artikel 20.3 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 22 Slotbepaling.

De voorschriften en de bijbehorende bijlagen kunnen worden aangehaald als de voorschriften en bijlagen van het bestemmingsplan "Spoorzone" van de gemeente Tilburg.

Bijlagen

- Plankaarten
- planMER
- Schema's uitwerkingsregels bestemmingen Centrum, Gemengd en Verkeer - railverkeer
- Staat van bedrijfsactiviteiten
- Staat van bedrijfsactiviteiten gericht op beroep aan huis

Bestemmingsbepalingen - Centrum C1a (u), C1b (u), C1c (u)

Bestemming		C1a(u)	C1b(u)	C1c(u)
bekend als		NS Werkplaats	Spoorlaan Oost	Spoorlaan West - Busstation
Omschrijving bestemming (hoofd functie is vet gedrukt)				
Functies				
Bijbehorende voorzieningen	a detailhandel	a detailhandel	a detailhandel	a detailhandel
	b kantoren	b kantoren	b kantoren	b kantoren
	c maatschappelijke instellingen II	c maatschappelijke instellingen II	c maatschappelijke instellingen II	c maatschappelijke instellingen II
	d horeca I, II en III	d horeca I, II	d horeca I, II	d horeca I, II
	e binnenrecreatie en sport	e binnenrecreatie en sport	e binnenrecreatie en sport	e binnenrecreatie en sport
	f zorg- en dienstverlening (zakelijk en persoonlijk)	f zorg- en dienstverlening (zakelijk en persoonlijk)	f zorg- en dienstverlening (zakelijk en persoonlijk)	f zorg- en dienstverlening (zakelijk en persoonlijk)
	g bedrijven	g bedrijven	g bedrijven	g bedrijven
	h wonen-gestapeld	h wonen - gestapeld	h wonen - gestapeld	h wonen - gestapeld
	i voorzieningen voor openbaar vervoer	i voorzieningen van openbaar vervoer	i voorzieningen van openbaar vervoer	i voorzieningen van openbaar vervoer
	j (gebouwde) parkeer - en stallingsvoorzieningen	j (gebouwde) parkeer - en stallingsvoorzieningen	j (gebouwde) parkeer - en stallingsvoorzieningen	j (gebouwde) parkeer - en stallingsvoorzieningen
	k groen - en speelvoorzieningen	k groen - en speelvoorzieningen	k groen - en speelvoorzieningen	k groen - en speelvoorzieningen
	l bouwwerken van algemeen nut	l bouwwerken van algemeen nut	l bouwwerken van algemeen nut	l bouwwerken van algemeen nut
	a kantines / restauratieve voorzieningen;	a kantines / restauratieve voorzieningen;	a kantines / restauratieve voorzieningen;	a kantines / restauratieve voorzieningen;
	b aan- en uitbouwen en bijgebouwen;	b aan- en uitbouwen en bijgebouwen;	b aan- en uitbouwen en bijgebouwen;	b aan- en uitbouwen en bijgebouwen;
	c tuinen en erven;	c tuinen en erven	c tuinen en erven;	c tuinen en erven;
	d objecten voor beeldende kunst;	d objecten voor beeldende kunst;	d objecten voor beeldende kunst;	d objecten voor beeldende kunst;
	e bouwwerken, geen gebouwen zijnde;	e bouwwerken, geen gebouwen zijnde;	e bouwwerken, geen gebouwen zijnde;	e bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
	f terrassen, wekelijkse markten, standplaatsen voor kramen, alsmede voor incidentele activiteiten, zoals kermis, circus, (sport)evenementen, rommelmarkten, braderieën, buurtfeesten, fancy-fairs, festivals, stadspromotionele activiteiten e.d.,	f terrassen, wekelijkse markten, standplaatsen voor kramen, alsmede voor incidentele activiteiten, zoals kermis, circus, (sport)evenementen, rommelmarkten, braderieën, buurtfeesten, fancy-fairs, festivals, stadspromotionele activiteiten e.d.,	f terrassen, wekelijkse markten, standplaatsen voor kramen, alsmede voor incidentele activiteiten, zoals kermis, circus, (sport)evenementen, rommelmarkten, braderieën, buurtfeesten, fancy-fairs, festivals, stadspromotionele activiteiten e.d.,	f terrassen, wekelijkse markten, standplaatsen voor kramen, alsmede voor incidentele activiteiten, zoals kermis, circus, (sport)evenementen, rommelmarkten, braderieën, buurtfeesten, fancy-fairs, festivals, stadspromotionele activiteiten e.d.,
	voor zover deze behoren bij en ondergeschikt zijn aan genoemde functies.			

Uitwerkingsregels algemeen			
	C1a(u)	C1b(u)	C1c(u)
	NS Werkplaats	Spoorlaan Oost	Spoorlaan West - Busstation
Inrichting van het gebied			
functies	Bij uitwerking aan te geven per bouwlaag, deelvlak of maximale oppervlakte. Bouwlagen ondergronds alleen gericht op parkeren. Toegestane bedrijven volgens de staat van bedrijfsactiviteiten (zie bijlage)		

Uitwerkingsregels deelgebied			
	C1a(u)	C1b(u)	C1c(u)
	NS Werkplaats	Spoorlaan Oost	Spoorlaan West - Busstation
stedenbouw			
Bestemmingsvlak	Bebouwing uitsluitend binnen bestemmingsvlak		
Bouwhoogte	Maximale bouwhoogte aangegeven op plankaart		
Ondergronds bouwen	Ondergrondse bouwwerken dienen te worden gebouwd onder het maaiveld en aan de straatzijde onder het straatpeil, mits dit niet leidt tot een onevenredige aantasting van de waterhuishouding, natuurwaarden en de archeologische waarden.		
bebouwingsindex	1,8 (excl. evt. bijzondere bouwaccenten)	2,8	1,6
% onbebouwde grond	minimaal 30%	n.v.t.	n.v.t.
positie onbebouwde ruimte	Link met belangrijke routes in de stad (denk hier aan de relatie NS station-Theresia en continuïteit van Willem II straat ten noorden van de sporen)	n.v.t.	n.v.t.
Parkeren	Normen TVVP zijn van toepassing voor het gehele gebied. Afstemmen oplossen capaciteit in andere vlakken mogelijk.		
Oriëntatie naar de sporen	Sporen als integraal onderdeel meenemen		
Monumentale bebouwing en artefacten	Zorgvuldig omgaan met door cultuurhistorie als waardevol aangegeven bebouwing.	Zichtrelatie met station en stad	n.v.t.
Bouwwerken	Regeling bouwwerken geen gebouw zijnde definiëren bij uit te werken bestemming.		
bijzondere uitwerkingsregels			
Vrijstelling voor hogere bebouwing	nvt	tot 25 m	tot 25 m
Vrijstelling voor bijzondere bouwaccenten > 45 m	Vrijstelling mogelijkheid voor realisatie van torens binnen deze vlekken binnen grenzen aangegeven zoekgebieden in plankaart. Aspecten Hoogbouw Nota worden overwogen.		
vrijstelling voor bouwen gedeeltelijk boven maaiveld	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
vrijstelling functie ondergrondse bouwlaag	Mogelijkheid voor andere functies dan parkeren	n.v.t.	n.v.t.
Milieu			
externe veiligheid	Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn niet toegestaan binnen de PR 10 ⁶ . Risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan. Bereikbaarheid spoor door hulpdiensten dient gegarandeerd te worden. Wegenstructuur dient haaks op het spoor te zijn georiënteerd. Bij het uitwerkingsplan dient onderzoek externe veiligheid zijn uitgevoerd en verantwoordingsplicht te worden ingevuld.		
geluid	Geluidgevoelige bestemmingen kunnen alleen indien geluidreducerende maatregelen worden toegepast en indien gezorgd wordt voor een geluidluwe zijde. Geluidluwe openbare ruimten dienen gecreëerd te worden. Bij uitwerkingsplannen is akoestisch onderzoek verplicht.		
luchtkwaliteit	Voorkomen streef canyon. Bij bestemmingen bedoeld voor gevoelige groepen mag de achtergrondconcentratie maximaal + 20% zijn. Bij uitwerkingsplannen is onderzoek luchtkwaliteit verplicht.		

Bestemmingsbepalingen - Gebieden onder C2 (u)

Bestemming	C2(u)
bekend als	Overgang Binnenstad - Oud Noord
Omschrijving bestemming (hoofd functie is vet gedrukt)	
Functies	
Bijbehorende voorzieningen	a detailhandel (kleinschalig buurtgerelateerd)
	b kantoren
	c maatschappelijke instellingen II
	d horeca I, II en III;
	e binnenrecreatie en -sport;
	f zorg- en dienstverlening (zakelijk en persoonlijk)
	g bedrijven
	h wonen - gestapeld
	j (gebouwde) parkeer- en stallingsvoorzieningen;
	k groen - en speelvoorzieningen
	l bouwwerken van algemeen nut
	a kantines / restaurantieve voorzieningen;
	b aan- en uitbouwen en bijgebouwen;
	c tuinen en erven;
	d objecten voor beeldende kunst;
	e bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
	f terrassen, (wekelijkse markten, standplaatsen voor kramen, alsmede voor incidentele activiteiten, zoals kermis, circus, (sport)evenementen, rommelmarkten, braderieën, buurtfeesten, fancy-fairs, festivals, stadspromotionele activiteiten e.d.,
	voor zover deze behoren bij en ondergeschikt zijn aan genoemde functies.
Uitwerkingsregels algemeen	
Inrichting van het gebied	
functies	Bij uitwerking aan te geven per bouwlaag, deelvlak of maximale oppervlakte. Bouwlagen ondergronds alleen gericht op parkeren. Toegestane bedrijven volgens de staat van bedrijfsactiviteiten (zie bijlage)
stedenbouw	
Bestemmingsvlak	Bebouwing uitsluitend binnen bestemmingsvlak.
Bouwhoogte	Maximale bouwhoogte aangegeven op plankaart.
Ondergronds bouwen	Ondergrondse bouwwerken dienen te worden gebouwd onder het maaiveld en aan de straatzijde onder het straatpeil mits dit niet leidt tot een een onevenredige aantasting van de waterhuishouding, natuurwaarden en de archeologische waarden.
bebouwingsindex	1,3 (excl. evt. bijzondere bouwaccenten)
% onbebouwde grond	minimaal 30%

Uitwerkingsregels algemeen	
	C2(u)
	Overgang Binnenstad - Oud Noord
stedebouw vervolg	
positie onbebouwde ruimte	Voornamelijk als noord-zuid verbinding in continuïteit met het park van Theresia maar ook tussen de andere gebouwen door.
Parkeren	Normen TVVP zijn van toepassing voor het gehele gebied. Afstemmen oplossen capaciteit in andere vlakken mogelijk.
Monumentale bebouwing en artefacten	Zorgvuldig omgaan met door cultuurhistorie als waardevol aangegeven.
bebouwingstypologie	Moet transparantie en doorzicht tussen het oude (bestaande) en het nieuwe stadsdeel mogelijk maken.
relatie met bestaande bebouwing	De achterkanten van bestaande bebouwing verdienen hier de aandacht.
Bouwwerken	Regeling bouwwerken geen gebouw zijnde definiëren bij uit te werken bestemming.
bijzondere uitwerkingsregels	
Vrijstelling voor hogere bebouwing	nvt
Vrijstelling voor bijzondere bouwvaccanten > 45 m	Vrijstelling mogelijkheid voor realisatie van torens binnen deze vlekken binnen grenzen aangegeven zoekgebieden in plankaart. Aspecten Hoogbouw Nota worden overwogen.
vrijstelling voor bouwen gedeeltelijk boven maaiveld	n.v.t.
vrijstelling functie ondergrondse bouwlaag	Mogelijkheid voor andere functies anders dan parkeren.
Milieu	
externe veiligheid	Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn niet toegestaan binnen de PR 10-6. Risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan. Bereikbaarheid spoor door hulpdiensten dient gegarandeerd te worden. Wegenstructuur dient haaks op het spoor te zijn georiënteerd.
geluid	Geluidgevoelige bestemmingen kunnen alleen indien geluidreducerende maatregelen worden toegepast en indien gezorgd wordt voor een geluidluwe zijde. Geluidluwe openbare ruimten dienen gecreëerd te worden. Bij uitwerkingsplannen is akoestisch onderzoek verplicht.
luchtkwaliteit	Voorkomen streef canyon. Bij bestemmingen bedoeld voor gevoelige groepen mag de achtergrondconcentratie maximaal + 20% zijn. Bij uitwerkingsplannen is onderzoek luchtkwaliteit verplicht.

Bestemmingsbepalingen - Centrum C3b (u), C3c (u), C3d(u)

Bestemming	C3b(u)	C3c(u)	C3d(u)
bekend als	Zwijssen	Lochtsstraat	Hart van Brabantlaan
Omschrijving bestemming (hoofd functie is vet gedrukt)			
Functionies	a Detailhandel	a Detailhandel	a Detailhandel
	b kantoren	b kantoren	b kantoren
	d horeca I, II	d horeca I, II	d horeca I, II
	e binnenrecreatie en sport	e binnenrecreatie en sport	e binnenrecreatie en sport
	f zorg- en dienstverlening	f zorg- en dienstverlening (zakelijk en persoonlijk)	f zorg- en dienstverlening (zakelijk en persoonlijk)
	g bedrijven	g bedrijven	g bedrijven
	h wonen - gestapeld	g wonen - gestapeld en grondgebonden aan Gasthuisringzijde	g wonen - gestapeld ;
	j (gebouwde) parkeer- en stallingsvoorzieningen	j (gebouwde) parkeer- en stallingsvoorzieningen	j (gebouwde) parkeer- en stallingsvoorzieningen
	k groen - en speelvoorzieningen	j groen - en speelvoorzieningen	j groen - en speelvoorzieningen;
	l bouwwerken van algemeen nut met vrijstelling	k bouwwerken van algemeen nut met vrijstelling	k bouwwerken van algemeen nut met vrijstelling
Bijbehorende voorzieningen	a kantines / restauratieve voorzieningen;	a kantines / restauratieve voorzieningen;	a kantines / restauratieve voorzieningen;
	b aan- en uitbouwen en bijgebouwen;	b aan- en uitbouwen en bijgebouwen;	b aan- en uitbouwen en bijgebouwen;
	c tuinen en erven;	c tuinen en erven;	c tuinen en erven;
	d objecten voor beeldende kunst;	d objecten voor beeldende kunst;	d objecten voor beeldende kunst;
	e bouwwerken, geen gebouwen zijnde;	e bouwwerken, geen gebouwen zijnde;	e bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
voor zover deze behoren bij en ondergeschikt zijn aan genoemde functies.			

Uitwerkingsregels algemeen			
	C3b(u)	C3c(u)	C3d(u)
	Zwijssen	Lochtsstraat	Hart van Brabantlaan
Inrichting van functies in het gebied			
functies	Bij uitwerking aan te geven per bouwlaag, deelvlak of maximale oppervlakte. Bouwlagen ondergronds alleen gericht op parkeren. Toegestane bedrijven volgens de staat van bedrijfsactiviteiten (zie bijlage)		

Uitwerkingsregels algemeen			
	C3b(u)	C3c(u)	C3d(u)
	Zwijssen	Lochtsstraat	Hart van Brabantlaan
stedenbouw			
Bestemmingsvlak	Bebouwing uitsluitend binnen bestemmingsvlak.		
Bouwhoogte	Maximale bouwhoogte aangegeven op plankaart.		
ondergronds bouwen	Ondergrondse bouwwerken dienen te worden gebouwd onder het maaiveld en aan de straatzijde onder het straatpeil mits dit niet leidt tot een een onevenredige aantasting van de waterhuishouding, natuurwaarden en de archeologische waarden.		
bebouwingsindex	2,9	2,8	2,9
% onbebouwde ruimte	minimaal 20%	minimaal 20%	minimaal 25%
positie onbebouwde ruimte	Voornamelijk straatzijde, maar ook mogelijk in de vorm van binnenruimtes.		
Parkeren	Normen TVVP zijn van toepassing voor het gehele gebied. Afstemmen oplossen capaciteit in andere vlakken mogelijk.		
Oriëntatie naar de sporen	Sporen als integraal onderdeel van ontwerp meenemen.		
Gasthuisring	Uitspraak doen over continuïteit Gasthuisring op de locatie.		
Bouwwerken	Regeling bouwwerken geen gebouw zijnde definiëren bij uit te werken bestemming.		
bijzonder uitwerkingsregels			
Vrijstelling voor bijzondere bouwaccenten > 45 m	Vrijstelling mogelijkheid voor realisatie van torens binnen deze vlekken binnen grenzen aangegeven zoekgebieden in plankaart. Aspecten Hoogbouw Nota worden overwogen.		
Vrijstelling voor andere bouwaccenten	tot 45 m in de vorm van schijven		
vrijstelling voor bouwen gedeeltelijk boven maaiveld	Mogelijk om boven grondpeil te komen, maar niet aan de straatzijde.		
vrijstelling functie ondergrondse bouwlaag	nvt	nvt	nvt
Milieu			
externe veiligheid	Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn niet toegestaan binnen de PR 10 ⁶ . Risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan. Bereikbaarheid spoor door hulpdiensten dient gegarandeerd te worden. Wegenstructuur dient haaks op het spoor te zijn georiënteerd.		
geluid	Geluidgevoelige bestemmingen kunnen alleen indien geluidreducerende maatregelen worden toegepast en indien gezorgd wordt voor een geluidluwe zijde. Geluidluwe openbare ruimten dienen gecreëerd te worden. Bij uitwerkingsplannen is akoestisch onderzoek verplicht.		
luchtkwaliteit	Voorkomen streef canyon. Bij bestemmingen bedoeld voor gevoelige groepen mag de achtergrondconcentratie maximaal + 20% zijn. Bij uitwerkingsplannen is onderzoek luchtkwaliteit verplicht.		

Bestemmingsbepalingen - Gebieden onder GD1a (u)

Bestemming	GD1(u)
bekend als	AH
Omschrijving bestemming (hoofd functie is vet gedrukt)	
Functies	
	a Detailhandel
	b kantoren
	c maatschappelijke instellingen I, II alleen zoals op plankaart aangeven fraterhuis
	d horeca I, II
	e binnenrecreatie en -sport;
	f zorg- en dienstverlening (zakelijk en persoonlijk)
	g bedrijven
	h wonen - grondgebonden en gestapeld
	j (gebouwde) parkeer- en stallingsvoorzieningen;
	k groen - en speelvoorzieningen
	l bouwwerken van algemeen nut met vrijstelling
Bijbehorende voorzieningen	a kantines / restaurantieve voorzieningen;
	b aan- en uitbouwen en bijgebouwen;
	c tuinen en erven;
	d objecten voor beeldende kunst;
	e bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
	(met vrijstelling) terrassen, (wekelijkse markten, standplaatsen voor kramen, alsmede voor incidentele activiteiten, zoals kermis, circus, (sport)evenementen, rommelmarkten, braderieën, buurtfeesten, fancy-fairs, festivals, stadspromotionele activiteiten.
	f voor zover deze behoren bij en ondergeschikt zijn aan genoemde functies.

Uitwerkingsregels	
	GD1(u)
	AH
Inrichting van het gebied	
functies	Bij uitwerking aan te geven per bouwlaag, deelvlak of maximale oppervlakte. Bouwlagen ondergronds alleen gericht op parkeren. Toegestane bedrijven volgens de staat van bedrijfsactiviteiten (zie bijlage)

Uitwerkingsregels	
	GD1(u)
	AH
stedenbouw	
Bestemmingsvlak	Uitsluitend binnen bestemmingsvlak
Bouwhoogte	Maximale bouwhoogte aangegeven op plankkaart.
ondergronds bouwen	Ondergrondse bouwwerken dienen te worden gebouwd onder het maaiveld en aan de straatzijde onder het straatpeil mits dit niet leidt tot een een onevenredige aantasting van de waterhuishouding, natuurwaarden en de archeologische waarden.
bebouwingsindex	2, 0
% onbebouwde grond	minimaal 35%
positie onbebouwde ruimte	Aan de straatzijde aan de Noordlaan zijde en in het blok.
Parkeren	Normen TVVP zijn van toepassing voor het gehele gebied. Afstemmen oplossen capaciteit in
Monumentale bebouwing en artefacten	Aan de Gasthuisring aantal monumentale panden
bebouwingstypologie	Aan de Gasthuisring zich aanpassen aan bebouwingstypologie lint
relatie met bestaande bebouwing	Zorgvuldig omgaan met privacy en overschaduwning van bestaande bebouwing is hier van belang.
Bouwwerken	Regeling bouwwerken geen gebouw zijnde definiëren bij uit te werken bestemming
bijzondere uitwerkingsregels	
Vrijstelling voor Bijzondere bouwaccenten > 45 m	n.v.t.
Vrijstelling voor andere bouwaccenten	tot 45 m (beperkte zone in bestemmingsvlak)
vrijstelling voor bouwen gedeeltelijk boven maaiveld	niet aan de straatzijde
vrijstelling functie ondergrondse bouwlaag	n.v.t.
milieu	
externe veiligheid	
geluid	
luchtkwaliteit	

Bestemmingsbepalingen - Gebieden GD2a (u), GD2b (u), GD2c (u), GD2d (u)

Bestemming	GD2a(u)	GD2b(u)	GD2c(u)	GD2d(u)
bekend als	MTS	Atelierstraat west	Atelierstraat Oost	Besterd
Omschrijving bestemming (hoofd functie is vet gedrukt)				
Functies	a Detailhandel (kleinschalig karakter)	a Detailhandel (kleinschalig karakter)	a Detailhandel (kleinschalig karakter)	a Detailhandel (kleinschalig karakter)
	b kantoren	b kantoren	b kantoren	b kantoren
	d horeca I, II	d horeca I, II	d horeca I, II	d horeca I, II
	e binnenrecreatie en sport	e binnenrecreatie en sport	e binnenrecreatie en sport	e binnenrecreatie en sport
	f zorg- en dienstverlening	f zorg- en dienstverlening	f zorg- en dienstverlening	f zorg- en dienstverlening
	g bedrijven	g bedrijven	g bedrijven	g bedrijven
	h wonen - grondgebonden en gestapeld	h wonen - grondgebonden en gestapeld	h wonen - grondgebonden en gestapeld	h wonen - grondgebonden en gestapeld
	j (gebouwde) parkeer- en stallingsvoorzieningen	j (gebouwde) parkeer- en stallingsvoorzieningen	j (gebouwde) parkeer- en stallingsvoorzieningen	j (gebouwde) parkeer- en stallingsvoorzieningen
	k groen - en speelvoorzieningen	k groen - en speelvoorzieningen	k groen - en speelvoorzieningen	k groen - en speelvoorzieningen;
	l bouwwerken van algemeen nut	l bouwwerken van algemeen nut	l bouwwerken van algemeen nut	l bouwwerken van algemeen nut
	a kantines / restaurantieve voorzieningen;	a kantines / restaurantieve voorzieningen;	a kantines / restaurantieve voorzieningen;	a kantines / restaurantieve voorzieningen;
	b aan- en uitbouwen en bijgebouwen;	b aan- en uitbouwen en bijgebouwen;	b aan- en uitbouwen en bijgebouwen;	b aan- en uitbouwen en bijgebouwen;
	c objecten voor beeldende kunst;	c objecten voor beeldende kunst;	c objecten voor beeldende kunst;	c objecten voor beeldende kunst;
Bijbehorende voorzieningen	d bouwwerken, geen gebouwen zijnde;	d bouwwerken, geen gebouwen zijnde;	d bouwwerken, geen gebouwen zijnde;	d bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
	voor zover deze behoren bij en ondergeschikt zijn aan genoemde functies.			

Uitwerkingsregels					
Bestemming	GD2a(u)	GD2b(u)		GD2c(u)	GD2d(u)
Inrichting van het gebied					
Functies	Bij uitwerking aan te geven per bouwlaag, deelvlak of maximale oppervlakte. Bouwlagen ondergronds alleen gericht op parkeren. Toegestane bedrijven volgens de staat van bedrijfsactiviteiten (zie bijlage)				
stedenbouw					
bestemmingsvlak	Bebouwing uitsluitend binnen bestemmingsvlak.				
Bouwhoogte	Bouwhoogte tot maximum aangegeven op de plankaart.				
ondergronds bouwen	Ondergrondse bouwwerken dienen te worden gebouwd onder het maaiveld en aan de straatzijde onder het straatpeil mits dit niet leidt tot een onevenredige aantasting van de waterhuishouding,				
bebouwingsindex	2,4		2,4	2,4	2,6
% onbebouwde ruimte	minimaal 20%				
positie onbebouwde ruimte	Zodanig positioneren dat continuïteit wand Noordlaan niet wordt aangetast.				
Parkeren	Normen TVVP zijn van toepassing voor het gehele gebied. Afstemmen oplossen capaciteit in andere vlakken mogelijk.				

Uitwerkingsregels				
Bestemming	GD2a(u)	GD2b(u)	GD2c(u)	GD2d(u)
bekend als	MTS	Atelierstraat west	Atelierstraat Oost	Besterd
stedenbouw vervolg				
Besteinding	nvt	nvt	nvt	bebouwing aan Besteindingzijde aanpassen aan kenmerken locatie
Lange Nieuwstraat	Bebouwingstypologie en bouwhoogte zoals kenmerkend voor Lange Nieuwstraat			
Bouwwerken	Regeling bouwwerken geen gebouw zijnde definiëren bij uit te werken bestemming.			
bijzondere uitwerkingsregels				
Vrijstelling bouwhoogte voor bijzondere bouwaccenten > 45 m	n.v.t.			
Vrijstelling bouwhoogte voor bouwaccenten	nvt			
vrijstelling voor bouwen gedeeltelijk boven maaiveld	Mogelijkheid om boven grondpeil uit te komen, niet aan de straatzijde.			
vrijstelling functie ondergrondse bouwlaag	nvt			
Milieu				
externe veiligheid	Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn niet toegestaan binnen de PR 10 ⁵ . Risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan. Bereikbaarheid spoor door hulpdiensten dient gegarandeerd te worden. Wegenstructuur dient haaks op het spoor te zijn georiënteerd.			
geluid	Geluidgevoelige bestemmingen kunnen alleen indien geluidreducerende maatregelen worden toegepast en indien gezorgd wordt voor een geluidluwe zijde. Geluidluwe openbare ruimten dienen gecreëerd te worden. Bij uitwerkingsplannen is akoestisch onderzoek verplicht.			
luchtkwaliteit	Voorkomen street canyon. Bij bestemmingen bedoeld voor gevoelige groepen mag de achtergrondconcentratie maximaal + 20% zijn. Bij uitwerkingsplannen is onderzoek luchtkwaliteit verplicht.			

Bestemmingsbepalingen - RailVerkeer (u)

Bestemming	VR (u)
bekend als	Het station
Omschrijving bestemming (hoofd functie is vet gedrukt)	
Functionies	a Detailhandel (let op definitie kwetsbare bestemmingen vanuit externe veiligheid) b kantoren (let op definitie kwetsbare bestemmingen vanuit externe veiligheid) c d horeca I, II e binnenrecreatie en sport (let op definitie kwetsbare bestemmingen vanuit externe veiligheid) f zorg- en dienstverlening (zakelijk en persoonlijk) (let op definitie kwetsbare bestemmingen vanuit externe veiligheid) i voorzieningen voor openbaar vervoer; j (gebouwde) parkeer- en stallingsvoorzieningen; l bouwwerken van algemeen nut a kantines / restaurantieve voorzieningen; b aan- en uitbouwen en bijgebouwen; d objecten voor beeldende kunst; e bouwwerken, geen gebouwen zijnde; voor zover deze behoren bij en ondergeschikt zijn aan genoemde functies.
Bijbehorende voorzieningen	
Uitwerkingsregels	
	VR (u)
	Het station
Inrichting van het gebied	
Functionies	Bij uitwerking aan te geven per bouwlaag, deelvlak of maximale oppervlakte. Bouwwagen ondergronds alleen gericht op parkeren. Toegestane bedrijven volgens de staat van bedrijfsactiviteiten (zie bijlage)

Uitwerkingsregels	
	VR (u)
	Het station
stedenbouw	
Bestemmingsvlak	Bebouwing uitsluitend binnen bestemmingsvlak.
Bouwhoogte	Maximale bouwhoogte aangegeven op plankaart.
ondergronds bouwen	
bebouwingsindex	Nader te onderzoeken.
% onbebouwde grond	n.v.t.
positie onbebouwde ruimte	
Parkeren	
Orientatie naar de sporen	Sporen als integraal onderdeel van ontwerp mee nemen.
Monumentale bebouwing en artefacten	Zorgvuldig omgaan met door cultuurhistorie als waardevol aangegeven bebouwing.
Bouwwerken	Regeling bouwwerken geen gebouw zijnde definiëren bij uit te werken bestemming.
bijzondere uitwerkingsregels	
	VR (u)
	Het station
Vrijstelling voor Bijzondere bouwaccenten > 45 m	n.v.t.
Vrijstelling voor hogere bebouwing	nvt
vrijstelling voor bouwen gedeeltelijk boven maaiveld	n.v.t.
vrijstelling functie ondergrondse bouwlaag	mogelijkheid voor andere functies anders dan parkeren
Milieu	
externe veiligheid	Nieuwe kwetsbare objecten zijn niet toegestaan. (Met name van belang voor kantoren nietgroter dan 1500 m ³ , detailhandel, recreatie en sportvoorzieningen.) Niet boven/op rails. Geen bouwaccenten hoger dan 45 meter in de zone, in ieder geval niet binnen 30 m.
geluid	
luchtkwaliteit	

Toelichting bij Staat van bedrijfsactiviteiten.

Bedrijven in de nabijheid van woningen kunnen de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden ten aanzien van geur, stof, geluid en gevaar. Voorkomen moet worden dat bedrijven hinder veroorzaken naar de omgeving, vooral indien het woongebieden of andere gevoelige bestemmingen betreft. Daarnaast moeten bedrijven zich kunnen ontwikkelen en eventueel uitbreiden. Om dit bereiken is het van belang dat bedrijven en gevoelige bestemmingen ruimtelijk goed gesitueerd worden zodat de bedrijven zo min mogelijk overlast opleveren en woongebieden de bedrijven zo min mogelijk beperken in hun bedrijfsuitvoering.

De mate en de ernst van de invloed van een bedrijf is mede afhankelijk van het type en de omvang van het bedrijf. In de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" uitgegeven door de VNG is per bedrijfstype een globale indicatie gegeven van het invloedsgebied voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. De uiteindelijke afstemming tussen de hinder van het bedrijf en de omgeving wordt geregeld in het kader van de Wet Milieubeheer.

Binnen de spoorzone kunnen bedrijven worden gevestigd. Behalve deze activiteiten zijn er ook woningen binnen het gebied gepland. Het is dus belangrijk dat er een goede afstemming is tussen de woonfunctie en de bedrijvigheid. De inrichting van het gebied is nog niet nader uitgewerkt. Het is dus nog niet duidelijk of de bedrijven en woningen fysiek van elkaar gescheiden worden of dat ze door elkaar heen gerealiseerd gaan worden. Omdat beiden opties mogelijk zijn is ervoor gekozen om gebruik te maken van de bedrijvenlijst voor functiemenging uit 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG (uitgave van 16 april 2007). Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen (bedrijfs)activiteiten die aanpandig gerealiseerd kunnen worden (categorie A) en activiteiten die bouwkundig afgescheiden moeten worden (categorie B en C). De menging van deze functies met woningen moet voldoen aan de volgende randvoorwaarden:

- het gaat om kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- productie en/of laad- en loswerkzaamheden vinden alleen in de dagperiode plaats;
- de activiteiten (inclusief opslag) geschieden hoofdzakelijk inpandig;
- activiteiten uit categorie C beschikken daarnaast over een goede aansluiting op de hoofdinfrastructuur.

De lijst is aangepast aan de functies uit de bestemmingsplanbepaling. De activiteiten die niet passen binnen de beschrijving zijn verwijderd. Ook is lijst aangepast op de Externe Veiligheid paragraaf. Daarvoor zijn de bestemmingen die niet in het gebied gewenst zijn zo veel mogelijk uit de lijst verwijderd. Alleen de SBI code's 8512/8513 (artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven) blijven wel in de lijst staan om bijvoorbeeld tandarts- en fysio-praktijken in het gebied toe te kunnen staan.

SBI-CODE	OMSCHRIJVING	CATEGORIE
17		
17	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	Vervaardiging van textielwaren	B
176, 177	Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	B
18		
18	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	Vervaardiging kleding van leer	B
20		
20	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.	
203, 204, 205	Timmerwerfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m2	B
205	Kurkwaren-, riet- en vlechtwerfabrieken	B
22		
22	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
221	Uitgeverijen (kantoren)	A
222.6	Kleine drukkerijen en kopieerinstallaties	B
2223	Grafische afwerking	A
2223	Binderijen	B
2224	Grafische reproductie en zetten	B
2225	Overige grafische activiteiten	B
223	Reproductiebedrijven opgenomen media	A
26		
26	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUKTEN	
2615	Glasbewerkingsbedrijven	B
262, 263	Aardewerfabrieken:	
262, 263	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	B
267	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	- indien p.o. < 2.000 m²	B
2681	Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	B
28		
28	VERVAARD. VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)	
281	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m2	B
284	Smederijen, lasinstallaties, bankwerkerijen e.d., p.o. < 200 m2	B
2852	Overige metaalbewerkende industrie, in pandig, p.o. < 200 m2	B
287	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; in pandig, p.o. < 200 m2	B
30		
30	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	Kantoomachines- en computerfabrieken	B
36		
36	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	Meubelstofeerderijen b.o. < 200 m2	A
362	Fabricage van munten, sieraden e.d.	B
363	Muziekinstrumentenfabrieken	B
3661.1	Sociale werkvoorziening	B
40		
40	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	- < 10 MVA	B
40	Gasdistributiebedrijven:	
40	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A	A
40	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	B
40	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	- blokverwarming	B
50		
50	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	B
503, 504	Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	B
51		

SBI-CODE	OMSCHRIJVING	CATEGORIE
51	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
511	Handelsbemiddeling (kantoren)	A
52		
52	DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN	
52	Detailhandel voor zover n.e.g.	A
5211/2,5246/9	Supermarkten, warenhuizen	B
5222, 5223	Detailhandel vlees, wild, gevogelte, met roken, koken, bakken	A
5224	Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel	A
5231, 5232	Apotheken en drogisterijen	A
5249	Detailhandel in vuurwerk tot 10 ton verpakt	A
527	Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	A
55		
55	LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING	
5511, 5512	Hotels en pensions met keukens, conferentie-ruimten en congrescentra	A
553	Restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.	A
554	Café's, bars	A
554	Discotheken, muziekcafé's	B
5551	Kantines	A
5552	Cateringbedrijven	B
61, 62		
61, 62	VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT	
61, 62	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	A
63		
63	DIENTVERLENING T.B.V. HET VERVOER	
6321	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	C
6322, 6323	Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	A
633	Reisorganisaties	A
634	Expediteurs, cargadoors (kantoren)	A
64		
64	POST EN TELECOMMUNICATIE	
642	Telecommunicatiebedrijven	A
642	zendinstallaties:	
642	- FM en TV	B
642	- GSM en UMTS-steunzenders	B
65, 66, 67		
65, 66, 67	FINANCIELE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN	
65, 66, 67	Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen	B
70		
70	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED	
70	Verhuur van en handel in onroerend goed	A
72		
72	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIE TECHNOLOGIE	
72	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	A
72	Switchhouses	B
74		
74	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
74	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	A
75		
75	OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSDIENSTEN, SOCIALE VERZEKERINGEN	
75	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	A
80		
80	ONDERWIJS	
802	Scholen voor algemeen voortgezet onderwijs	B
803, 804	Scholen voor beroeps-, hoger en overig onderwijs	B
85		
85	GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG	
8512, 8513	Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	A

SBI-CODE	OMSCHRIJVING	CATEGORIE
-		
8514, 8515	Consultatiebureaus	A
9001	rioolgemalen	B
91		
91	DIVERSE ORGANISATIES	
9111	Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	A
9131	Kerkgebouwen e.d.	B
9133.1	Buurt- en clubhuizen	B
92		
92	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE	
9213	Bioscopen	C
9232	Theaters, schouwburgen, concertgebouwen, evenementenhallen	C
9234	Muziek- en balletscholen	B
9234.1	Dansscholen	B
9251, 9252	Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	A
9261.1	Zwembaden: overdekt	C
9261.2	Sporthallen	B
9261.2	Bowlingcentra	B
9262	Schietinrichtingen:	
9262	- binnenbanen: boogbanen	A
9262	Sportscholen, gymnastiekhallen	B
9271	Casino's	C
9272.1	Amusementshallen	B
93		
93	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	Wasserettes, wassalons	A
9302	Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	A
9303	Begravenisondernemingen: uitvaartcentra	A
9304	Fitnesscentra, badhuizen en sauna-baden	B
9305	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	A

Lijst beroepen aan huis

september 2007

SBI-CODE	OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS						CATEGORIE	INDICES		
	nummer	GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND			VERKEER	VISUEEL	BODEM
15	-										
15	-										
1552	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN										
1581	- consumptie-ijsfabrieken: p.o. <= 200 m²	10	0	30	0	30		2	1 G	1	
1581	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:										
1581	- v.c. < 2500 kg meel/week	30	10	30 C	10	30		2	1 G	1	
1584	Verwerking cacao's en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:										
1584	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. <= 200 m²	30	10	30	10	30		2	1 G	1	
1584	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. <= 200 m²	30	10	30	10	30		2	1 G	1	
1593 t/m 1595	Vervaardiging van wijn, cider e.d.	10	0	30 C	0	30		2	1 G	1	
18	-										
18	-										
182	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT										
20	Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30	10	30		2	2 G	2	
20	-										
2010.2	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.										
205	Houtconservingsbedrijven:										
205	Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	10	10	30	0	30		2	1 G	1	
22	-										
22	-										
221	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA										
222.6	Uitgeverijen (kantoren)	0	0	10	0	10		1	1 P	1	
2223	Kleine drukkerijen en kopieerinstellingen	10	0	30	0	30		2	1 P	1 B	
2223	A Grafische afwerking	0	0	10	0	10		1	1 G	1	
2223	B Binderijen	30	0	30	0	30		2	2 G	1	
2224	Grafische reproductie en zetten	30	0	10	10	30		2	2 G	1 B	
2225	Overige grafische activiteiten	30	0	30	10	30 D		2	2 G	1 B	
223	Reproductiebedrijven opgenomen media	0	0	10	0	10		1	1 G	1	
24	-										
24	-										
2442	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN										
2442	0 Farmaceutische productiefabrieken:										
2442	2 - verbandmiddelenfabrieken	10	10	30	10	30		2	2 G	1	
26	-										
26	-										
262, 263	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN										
262, 263	0 Aardewerkfabrieken:										
262, 263	1 - vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	10	10	30	10	30		2	1 G	1	

Lijst beroepen aan huis

september 2007

SBI-CODE	OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS						CATEGORIE	INDICES		
	nummer	GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND			VERKEER	VISUEEL	BODEM
30	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS									
30	-										
30	A	Kantoor machines- en computerfabrieken	30	10	30	10	30	2	1 G	1	
33	-										
33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN									
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d.	30	0	30	0	30	2	1 G	1	
36	-										
36	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.									
361	2	Meubelstofleverij b.o. < 200 m2	0	10	10	0	10	1	1 P	1	
362		Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10	10	30	2	1 G	1 B	
363		Muziekinstrumentenfabrieken	30	10	30	10	30	2	2 G	2	
3661.1		Sociale werkvoorziening	0	30	30	0	30	2	1 P	1	
40	-										
40	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER									
40	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:									
40	C1	- < 10 MVA	0	0	30 C	10	30	2	1 P	1 B	
40	D0	Gasdistributiebedrijven:									
40	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A	0	0	10 C	10	10	1	1 P	1	
40	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	0	0	30 C	10	30	2	1 P	1	
40	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:									
40	E2	- blokverwarming	10	0	30 C	10	30	2	1 P	1	
41	-										
41	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER									
41	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:									
41	B1	- < 1 MW	0	0	30 C	10	30	2	1 P	1	
45	-										
45	-	BOUWNIJVERHEID									
45	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. < 1000 m²	0	10	30	10	30	2	1 G	1 B	
50	-										
50	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS									
501, 502, 504		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	30	10	30	2	2 P	1 B	
5020.4	B	Autobekledingen	0	0	10	10	10	1	1 G	1	
5020.5		Autowassers	10	0	30	0	30	2	3 P	1	
503, 504		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	30	10	30	2	1 P	1	
505	0	Benzineservicestations:									

Lijst beroepen aan huis

september 2007

SBI-CODE	OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS						CATEGORIE	INDICES		
		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND			VERKEER	VISUEEL	BODEM
505	3 - zonder LPG	30	0	30	10	30		2	3 P	1	B
51	-										
51	-										
511	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING										
512	Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	10	0	10		1	1 P	1	
5134	Grth in bloemen en planten	10	10	30	0	30		2	2 G	1	
5135	Grth in dranken	0	0	30	0	30		2	2 G	1	
5135	Grth in tabaksproducten	10	0	30	0	30		2	2 G	1	
5136	Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	10	10	30	0	30		2	2 G	1	
5137	Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	30	10	30	0	30		2	2 G	1	
5138, 5139	Grth in overige voedings- en genotmiddelen	10	10	30	10	30		2	2 G	1	
514	Grth in overige consumentenartikelen	10	10	30	10	30		2	2 G	1	
5148.7	Grth in vuurwerk en munitie:										
5148.7	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	10	0	30	10 V	30		2	2 G	1	
5148.7	- munitie	0	0	30	30	30		2	2 G	1	
5153	0 Grth in hout en bouwmaterialen:										
5153	- algemeen: b.o. <= 2000 m²	0	10	30	10	30		2	1 G	1	
5153.4	zand en grind:										
5153.4	- algemeen: b.o. <= 200 m²	0	10	30	0	30		2	1 G	1	
5154	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:										
5154	- algemeen: b.o. < 2.000 m²	0	0	30	0	30		2	1 G	1	
5155.2	Grth in kunstmeststoffen	30	30	30	30 R	30		2	1 G	1	
5156	Grth in overige intermediaire goederen	10	10	30	10	30		2	2 G	2	
5162	0 Grth in machines en apparaten:										
517	Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.)	0	0	30	0	30		2	2 G	1	
52	-										
52	-										
52	DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN										
52	Detailhandel voor zover n.e.g.										
5211/2, 5246/9	Supermarkten, warenhuizen	0	0	10	0	10		1	1 P	1	
5222, 5223	Detailhandel vlees, wild, gevogelte, met roken, koken, bakken	0	0	10	10	10		1	2 P	1	
5224	Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel	10	0	10	10	10		1	1 P	1	
5231, 5232	Apotheken en drogisterijen	10	10	10 C	10	10		1	1 P	1	
5246/9	Bouwmarkten, tuincentra, hypermarkten	0	0	0	10	10		1	1 P	1	
5249	Detailhandel in vuurwerk tot 10 ton verpakt	0	0	30	10	30		2	3 P	1	
527	Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	0	0	10	10 V	10		1	1 P	1	
55	-							1	1 P	1	

Lijst beroepen aan huis

september 2007

SBI-CODE	OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS						INDICES		
		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE	VERKEER	VISUEEL	BODEM
55	-									
5511, 5512	LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING									
553	Hotels en pensions met keuken, conferentie-orden en congressentra	10	0	10	10	10	1	2 P	1	
554	Restaurants, cafetaria's, snackbars, jissalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.	10	0	10 C	10	10	1	2 P	1	
554	1 Café's, bars	0	0	10 C	10	10	1	2 P	1	
554	2 Discotheken, muziekcafé's	0	0	10 C	10	10	1	2 P	1	
5551	Kantines	0	0	30 C	10	30 D	2	2 P	1	
5552	Cateringbedrijven	10	0	10 C	10	10 D	1	1 P	1	
60	-	10	0	30 C	10	30	2	1 G/P	1	
60	VERVOER OVER LAND									
6022	Taxibedrijven									
603	Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	30 C	0	30	2	2 P	1	
61, 62	-	0	0	30 C	10	30 D	2	1 P	1	B
61, 62	VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT									
61, 62	A Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	0	0	10	0	10	1	2 P	1	
63	-									
63	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER									
6321	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	10	0	30 C	0	30	2	3 P	1	
6322, 6323	Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	10	0	10	1	2 P	1	
633	Reisorganisaties	0	0	10	0	10	1	1 P	1	
634	Expeditieure, cargadoors (kantoren)	0	0	10	0	10 D	1	1 P	1	
64	-									
64	POST EN TELECOMMUNICATIE									
641	Post- en koeriersdiensten	0	0	30 C	0	30	2	2 P	1	
642	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10 C	0	10	1	1 P	1	
642	B0 zendinstallaties:									
642	B2 - FM en TV									
642	B3 - GSM en UMTS-steunzenders	0	0	0 C	10	10	1	1 P	2	
65, 66, 67	-	0	0	0 C	10	10	1	1 P	2	
65, 66, 67	FINANCIELE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN									
65, 66, 67	A Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen	0	0	10 C	0	10	1	1 P	1	
70	-									
70	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED									
70	A Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	10	0	10	1	1 P	1	
71	-									

Lijst beroepen aan huis

september 2007

SBI-CODE	OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS						INDICES		
	nummer	GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE	VERKEER	VISUEEL	BODEM
71	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN								
711	-	10	0	30	10	30	2	2 P	1	
714	-	10	10	30	10	30	2	2 G	2	
72	-									
72	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIE-TECHNOLOGIE								
72	A	0	0	10	0	10	1	1 P	1	
72	B	0	0	30	0	30	2	1 P	1	
73	-									
73	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK								
731	-									
732	-	30	10	30	30	30	2	1 P	1	
74	-	0	0	10	0	10	1	1 P	1	
74	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING								
74	A	0	0	10	0	10	1	2 P	1	
7481.3	-	10	0	30	10	30	2	2 G	1	B
7484.4	-	0	0	10	0	10	1	2 P	1	
75	-									
75	-	OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSDIENSTEN, SOCIALE VERZEKERINGEN								
75	A	0	0	10	0	10	1	2 P	1	
80	-									
80	-	ONDERWIJS								
802	-									
803, 804	-	0	0	30	0	30	2	1 P	1	
85	-	10	0	30	10	30	2	2 P	1	
85	-	GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG								
8512, 8513	-									
8514, 8515	-	0	0	10	0	10	1	2 P	1	
90	-	0	0	10	0	10	1	1 P	1	
90	-	MILIEUDIENSTVERLENING								
9001	A0									
9001	B	30	0	10	0	30	2	1 P	1	
9002.2	A0									
9002.2	A7	10	10	30	30	30	2	1 G	1	B
91	-									

Lijst beroepen aan huis

september 2007

SBI-CODE	OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS						INDICES		
	nummer	GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE	VERKEER	VISUEEL	BODEM
91	-	DIVERSE ORGANISATIES								
9111		Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	0	10	0	10	1	1 P	1	
9131		Kerkgebouwen e.d.	0	30	0	30	2	2 P	1	
9133.1	A	Buurt- en clubhuizen	0	30 C	0	30 D	2	2 P	1	
92	-									
92	-	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE								
921, 922		Studio's (film, TV, radio, geluid)	0	30 C	10	30	2	2 G	1	
9213		Bioscopen	0	30 C	0	30	2	3 P	1	
9232		Theaters, schouwburgen, concertgebouwen, evenementenhallen	0	30 C	0	30	2	3 P	1	
9234		Muziek- en balletscholen	0	30	0	30	2	2 P	1	
9234.1		Dansscholen	0	30 C	0	30	2	2 P	1	
9251, 9252		Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	0	10	0	10	1	2 P	1	
9261.2	B	Bowlingcentra	0	30 C	0	30	2	2 P	1	
9261.2	H	Golfbanen	0	10	0	10	1	2 P	1	
9262	0	Schietinrichtingen:			0	10	1	2 P	1	
9262	11	buitenbanen met voorzieningen: boogbanen	0	30	30	30	2	1 P	1	
9262	2	binnenbanen: boogbanen	0	10 C	10	10	1	1 P	1	
9262	F	Sportscholen, gymnastiekzalen	0	30 C	0	30	2	2 P	1	
9271		Casino's	10	30 C	0	30	2	3 P	1	
9272.1		Amusementshallen	0	30 C	0	30	2	2 P	1	
93	-									
93	-	OVERIGE DIENSTVERLENING								
9301.2		Chemische wasserijen en verven	30	30	30 R	30	2	2 G	1 B	
9301.3	A	Wasverzendinrichtingen	0	30	0	30	2	1 G	1	
9301.3	B	Wasserettes, wassalons	0	10	0	10	1	1 P	1	
9302		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	10	0	10	1	1 P	1	
9303	0	Begravenisondernemingen:								
9303	1	- uitvaartcentra	0	10	0	10	1	2 P	1	
9303	2	- begraafplaatsen	0	10	0	10	1	2 P	1	
9304		Fitnesscentra, badhuizen en sauna-baden	10	30 C	0	30	2	1 P	1	
9305	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	10 C	0	10 D	1	1 P	1	

september 2007

2

