

VERSLAG OMGEVINGSDIALOOG

Project: **Crossroads – Bosscheweg 236-240**

Datum: **21 juli 2023**

Initiatiefnemer: **Maatschap Crossroads – dhr. J. Roskam**

Beschrijving plan:

De huidige eigenaar van de percelen gaat stoppen met zijn bedrijfsvoering op hetzelfde terrein, een bedrijf in automaterialen. De bestaande bebouwing op de percelen van Bosscheweg 236-240 wordt gesloopt en maakt plaats voor een nieuwbouwontwikkeling met een mix van woningen en een bedrijfsruimte.

Het ontwerp is opgezet als een ensemble van 'fabrieksgebouwen' rond een binnenplaats. De uitstraling van de verschillende bouwblokken verschilt van elkaar, maar vormt in kleur en materialisatie een familie. Het karakter van een fabriekstypologie wordt doorgevoerd in materialisering, gevelgeleding, detaillering, en buitenruimte.

In basis bestaat het bouwplan uit drie bouwlagen met plat dak. Aan de Bosscheweg is de derde bouwlaag voorzien van een setback om aan te sluiten op de maat en schaal van het straatbeeld. Op de kruising Bosscheweg-Wilhelminakanaal wordt een hoogteaccent van vier bouwlagen gerealiseerd als hoekmarkering van het kruispunt met het Wilhelminakanaal. Aan de achterzijde, parallel aan de verhoogde spoorlijn, wordt het bouwblok verhoogd naar vier bouwlagen en opgetild, zodat de woningen over de spoordijk uitkijken op het landschapspark Moerenburg. De ruimte onder het gebouw wordt gebruikt voor het parkeren.

De hoofdentree van het woongebouw is gelegen aan de Lovense Kanaaldijk, onder het uitkragende deel van het opgetilde bouwblok. Voor de nieuwe ontwikkeling worden op eigen terrein ca. 58 parkeerplaatsen aangelegd onder het gebouw en tussen de nieuwbouw en de spoordijk. Deze parkeervoorziening is ontsloten via de Lovense Kanaaldijk, zodat de doorstroming van de Bosscheweg niet wordt gehinderd.

In totaal worden 49 woningen en een bedrijfsruimte gerealiseerd. De woningen bestaan uit 15 middeldure huur appartementen, 28 vrije sector appartementen (koop en huur) en 6 beneden-bovenwoningen. Met deze mix wil de initiatiefnemer invulling geven aan de vraag vanuit de woningmarkt naar betaalbare huurwoningen, woningen voor senioren en woningen voor starters en doorstromers.

Procedure:

In verband met de bestemmingsplanherziening voor bovenstaand project is een omgevingsdialoog gevoerd. De dialoog is op te splitsen in twee fases. In het voortraject zijn informele gesprekken gevoerd met de direct aangrenzende burens, zoals gemeente, ProRail en de bewoners van Bosscheweg 226, 228 en 234 over het beoogde initiatief. Hierin zijn onderwerpen besproken zoals woonprogramma, gebouwtypologie, aansluitingen op de openbare ruimte, groenstructuren, geluidsoverlast, erfafscheiding, erfdienstbaarheden en veiligheidscontouren. Deze informatie is meegenomen in de ontwerpfase, waarbij de verschillende belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Dit heeft geresulteerd in een definitief ontwerp.

Vervolgens is door de initiatiefnemer een uitnodiging gestuurd naar omwonenden in een straal van ca. 100 meter voor een informatieavond op 29 juni 2023 in Café Zomerlust op Oisterwijksebaan 15. In de uitnodiging is ingegaan op het initiatief, het bouwplan, de reden waarom de omwonenden de uitnodiging ontvangen, het vervolgtraject, de wijze waarop ze meer informatie kunnen ontvangen en op welke wijze ze een reactie kenbaar kunnen maken aan de initiatiefnemer. De uitnodiging is toegevoegd als bijlage 1 en de aangeschreven adressen zijn toegevoegd als bijlage 2 van dit verslag.

De informatieavond

De informatieavond is gehouden op 29 juni 2023 in Café Zomerlust van 19.00-20.30 uur. In totaal waren er 10 genodigden aanwezig. ProRail, eigenaar van Spoordijk 9, heeft vooraf schriftelijk laten weten, niet aanwezig te zullen zijn bij de informatieavond. Vanuit de gemeente was een toehoorder aanwezig.

Onderstaande adressen hebben gegevens achtergelaten om op de hoogte gehouden te worden:

- Bosscheweg 212, 220, 234, 250-05 en 250-06

Na een korte inleiding en uitleg over de aanpak en vorm van de omgevingsdialoog is het initiatief en het ontwerp toegelicht. Historie, visie, architectuur, materialisatie, (woon)programma, parkeren en landschappelijke inpassing zijn hierbij aan bod gekomen. Middels visualisaties en tekeningen is vanuit verschillende invalshoeken een beeld gegeven van de (nieuw)bouwplannen. De presentatie is toegevoegd als bijlage 3 van dit verslag. In de zaal waren tevens panelen opgesteld met de visualisaties en een plattegrond van het plan in de omgeving.

Na de presentatie zijn omwonenden in de gelegenheid gesteld tot het stellen van vragen over het plan in zijn algemeenheid of op basis van individuele situaties specifiek. Hieronder een korte samenvatting van de besproken onderdelen.

1. De bewoner van Bosscheweg 220 heeft aangegeven dat met deze ontwikkeling haar privacy in het geding is, haar uitzicht op een groene omgeving verloren gaat, zorgen te hebben over parkeermogelijkheden in de straat, een toename te verwachten van de verkeersdruk, het plan niet vindt passen in het straatbeeld van de Bosscheweg en een te fors programma/bouwvolume wordt gerealiseerd op deze locatie. Daarnaast heeft ze aangegeven niet de meerwaarde te zien van deze ontwikkeling voor haar als omwonende en vindt ze het jammer dat ze niet eerder is geïnformeerd over / betrokken is geweest bij de planvorming.

In de dialoog is door architect en initiatiefnemer uitleg gegeven over hoe in het plan rekening is gehouden met bovenstaande aspecten. Er is ingegaan op de oriëntatie van woningen, waarbij de woonkamers zich richten op het openbaar gebied of de binnentuin en niet naar de omringende percelen. Door afstand te creëren tussen de bestaande en nieuwe woningen wordt rekening gehouden met het uitzicht en de privacy van bewoners. Ten aanzien van verkeer wordt aangegeven dat wordt voldaan aan de parkeernormering van de gemeente Tilburg, het parkeerterrein en de in- en uitrit bewust aan de Lovense kanaaldijk is gelegd om de Bosscheweg te ontlasten en dat er een verkeersonderzoek is uitgevoerd waaruit volgt dat de ontwikkeling geen belemmering vormt voor de doorstroming van het verkeer. Stedenbouwkundig wordt aangesloten op de Bosscheweg met twee bouwlagen + setback, maar architectonisch is een bewuste keuze gemaakt voor een 'fabrieksensemble' als verbijzondering op het kruispunt en gezien de historie passend bij de locatie aan het kanaal. Het programma/bouwvolume is tot stand gekomen door met een carré-vorm een woonomgeving te creëren met een goed woon- en leefklimaat op deze alzijdige geluidsbelaste locatie, het 'fabrieksensemble' tot uiting te laten komen door te variëren in bouwvolumes, 30% middeldure huur te integreren in het plan en een financieel haalbare opgave te realiseren. De meerwaarde voor omwonenden is ondermeer een afname in geluidsoverlast, doordat een geluidsmuur in de vorm van een gebouw wordt gemaakt om het geluid van het spoorviaduct naar de bestaande woningen aan de Bosscheweg tegen te houden, de toevoeging van meer groen in de straat, zowel aan de Bosscheweg als de Lovense Kanaaldijk en het transformeren van een vervallen, in de avonduren sociaal onveilige bedrijfslocatie naar een aantrekkelijke woonomgeving. In het voortraject zijn de direct aangrenzende percelen benaderd en niet alle omwonenden die voor deze avond zijn uitgenodigd, omdat is geoordeeld dat de impact op de overige percelen relatief beperkt is. De input uit het voortraject is verwerkt in een ontwerp, dat nu wordt gepresenteerd aan alle omwonenden.

De bewoner geeft aan dat ondanks de toelichting haar zorgen blijven bestaan. Ze wil het plan laten bezinken en later met een formele reactie komen met haar bevindingen. Van de inhoud van deze reeds ontvangen bezwaarbrieven is kennis genomen. Een bezwaar kan niet behandeld worden als er nog geen sprake is van een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Het bezwaar wordt wel beschouwd als reactie op de omgevingsdialoog en maakt daarmee onderdeel uit van de verslaglegging.

2. De bewoner van Bosscheweg 250-06 uit zijn zorgen over inkijk in zijn tuin en woonkamer aan de overzijde van het kanaal. Daarnaast verwacht hij een toename aan (verkeers)lawaai door de ligging van het parkeerterrein aan de andere kant van het water. In de huidige situatie is ook sprake van geluidsoverlast van het bedrijventerrein.

Ten aanzien van inkijk wordt aangegeven dat de afstand van ontwikkeling tot tuin ca. 80 meter bedraagt. Dit voldoet ruimschoots aan de wettelijke eisen voor privacy, wat niet wegneemt dat iemand zich bekeken kan voelen. Uit onderzoek (Jan Gehl) blijkt dat op een afstand van boven de 25 meter geen gezichtsuitdrukkingen meer waargenomen kunnen worden en boven de 50 á 70 meter personen niet meer herkent worden. In bijlage 5 een fragment uit de publicatie *Cities for People*. Bij de woningen langs het kanaal fungeren de verglaasde balkons met gesloten borstwering bovendien als extra buffer, waardoor zicht vanuit de woonkamers op omliggende woningen nog meer wordt beperkt.

Dat het aantal parkeerbewegingen toeneemt is evident, al is dit relatief en is de verwachting dat de geluidsoverlast van het parkeerterrein niet groter is dan die van het huidige bedrijventerrein. Een deel van het parkeerterrein ligt onder / achter de bebouwing. Bovendien maakt een vervallen bedrijfslocatie met in de avonduren obscure praktijken plaats voor een aantrekkelijke woonomgeving. Overlast in algemene zin zal afnemen.

3. De bewoner van Bosscheweg 250-05 wil graag weten aan welke doelgroep de woningen verhuurd worden en of de woningen niet verhuurd worden aan arbeidsmigranten? Daarnaast is hij benieuwd naar de beoogde functies van de commerciële ruimte.

De doelgroep zijn senioren, starters en doorstromers. Het betreft zowel huur- als koopwoningen, waarvan 30% middeldure huur. Dat zijn géén sociale huurwoningen, maar woningen in de midden categorie. De overige woningen worden aangeboden in de vrije sector. De woningen zijn niet bedoeld voor arbeidsmigranten.

De commerciële ruimte is bedoeld voor bedrijven t/m categorie 2 en zakelijke dienstverlening. Qua bedrijvigheid kan je denken aan een ijsmakerij. Zakelijke dienstverlening houdt in dat bedrijven producten of diensten verlenen aan andere bedrijven. Denk hierbij aan het verkopen van bedrijfskleding. De hoofdfunctie detailhandel is niet toegestaan op deze locatie. De gemeente wil alle detailhandel ten westen van het kanaal huisvesten.

4. De bewoner van Bosscheweg 234 ziet de ontwikkeling als positief en is blij dat er iets wordt gedaan met het vervallen bedrijventerrein, waarvan hij overlast ervaart. De steeg langs zijn woning is nu ongeveer 2,5 meter breed en hij is benieuwd of hij met zijn bus straks nog steeds op het achterterrein kan komen? Daarnaast wil hij weten op welke wijze de fabriekssteeg wordt afgesloten?

De fabriekssteeg krijgt dezelfde breedte als in de bestaande situatie. Het recht van overpad blijft bestaan. De bewoner kan ook in de toekomstige situatie met zijn bus naar het achtererf. Wij stellen voor om aan het begin van de steeg een demontabele/inzinkbare verkeerspaal te plaatsen om auto's uit de steeg te weren. Bezoekers en bewoners kunnen de fabriekssteeg wel te voet of met de fiets betreden. Deze levendigheid vergroot de sociale controle in het plan. De steeg volledig afsluiten met een hekwerk zou ons inziens de verkeerde indruk wekken. De bewoner stemt hier mee in.

5. Bewoners van Bosscheweg 212 hebben geen verdere opmerkingen of toevoegingen, vinden het een mooi plan en geven aan het een goede ontwikkeling te vinden voor deze locatie.
6. Gedurende de informatieavond zijn nog enkele algemene onderwerpen aan bod gekomen.
 - a. Wat is de wijze van funderen, wordt er geheid?
 - i. In verband met de ligging van het plangebied in de bebouwde kom en de nabijheid van het spoor, wordt er niet geheid, maar worden boorpalen toegepast.
 - b. Wie betaald de kosten als er scheuren ontstaan door de bouwactiviteiten?
 - i. Voor aanvang van de sloop-/bouwwerkzaamheden wordt een nulmeting uitgevoerd. Hierbij wordt vastgesteld of er reeds schade aanwezig is aan de woningen. Indien door toedoen van de sloop- / bouwwerkzaamheden schade ontstaat aan uw woning, kan een schadevergoeding geëist worden bij de hoofdaannemer.
 - c. Is rekening gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor?
 - i. Ja, de bebouwing is buiten het plasbrandaandachtsgebied geplaatst. Een veiligheidscontour die de brandweer hanteert langs transportroutes met gevaarlijke stoffen.
 - d. Is de grond vervuild?
 - i. In de zuidoostelijke hoek zit vervuiling van metalen. Waarschijnlijk een gevolg van de vormenfabriek die op deze locatie heeft gestaan. Omvang ca. 800 m3 in de bovenste meter van de bodem. Dit zal volledig worden gesaneerd.

Aan het einde van de avond is aangeboden om een reactie achter te laten op het reactieformulier of binnen twee weken na de informatieavond toe te sturen per post of per mail. Uiteindelijk zijn twee reacties ontvangen en toegevoegd aan dit verslag in bijlage 4. Het verslag wordt aan alle adressen op de intake lijst verzonden ter informatie.

Een-op-een gesprek

Gezien de gestelde vragen van de bewoners Bosscheweg 220, 250-05 en 250-06 ten aanzien van de beoogde ontwikkeling heeft de initiatiefnemer een week na de informatieavond deze bewoners uitgenodigd voor een een-op-eengesprek. Doel van zo'n gesprek is om te informeren of de zorgen reeds zijn weggenomen, de situatie van de bewoners ter plekke te bekijken en/of om te onderzoeken op welke wijze invulling gegeven kan worden aan de bepaalde bezwaren. De bewoner van Bosscheweg 220 heeft de uitnodiging niet geaccepteerd. De bewoners van Bosscheweg 250-05 en 250-06 zijn wel ingegaan op de uitnodiging.

Tijdens dit gesprek hebben de bewoners van Bosscheweg 250-05 en 250-06 aangegeven dat op de informatieavond op een aantal punten de zorgen zijn weggenomen. Wat in hun ogen bezwaarlijk blijft zijn het verlies van vrij uitzicht, de inblik in hun tuin / woning en de mogelijke overlast van (spoorweg)geluid door weerkaatsing over het water. De initiatiefnemer heeft aangeboden om door middel van visualisaties en / of berekeningen inzichtelijk te maken wat de impact van de ontwikkeling op deze punten is. Daarnaast zijn oplossingen aangedragen van vergroening op de erfafscheiding en vergroening in de openbare ruimte tussen de woningen als buffer en voor een aantrekkelijker en groener uitzicht. Zowel voor het inzichtelijk maken van de situatie als voor oplossingen in de vorm van vergroening staan de bewoners niet open, omdat ze de ontwikkeling gewoonweg liever niet gerealiseerd zien.

Register nr. 1.070315.006

KvK Tilburg 77272285

BTW nr. NL859189879801

IBAN nr. NL83 RABO 0370836545

Conclusie

Er is een omgevingsdialoog gevoerd voor de ontwikkeling aan Bosscheweg 236-240. Dit bestond uit voorgesprekken met aangrenzende burens, een informatieavond voor omwonenden en een uitnodiging voor een een-op-eengesprek met omwonenden die tijdens de informatieavond hun zorgen hebben uitgesproken.

Tijdens de informatieavond is een concrete toewijzing gedaan t.a.v. de toegankelijkheid van de fabriekssteeg. Op verzoek van de directe burens wordt hier een demontabele/inzinkbare verkeerspaal geplaatst om te voorkomen dat auto's te pas en te onpas de steeg gebruiken.

Na de informatie avond heeft de initiatiefnemer omwonenden die hun zorgen hebben geuit, uitgenodigd voor een een-op-eengesprek. Alleen de bewoners van Bosscheweg 250-05 en 250-06 hebben de uitnodiging geaccepteerd, maar tot wijzigen van het plan heeft dit niet geleid.

Uiteindelijk zijn er twee schriftelijke reacties ontvangen van Bosscheweg 220 en 250-06. Van de inhoud van de schriftelijke reacties is kennis genomen. Een bezwaar kan niet behandeld worden als er nog geen sprake is van een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Het bezwaar wordt wel beschouwd als reactie op de omgevingsdialoog en maakt daarmee onderdeel uit van de verslaglegging.

Als bezwaarmaker kunt u gebruik maken van het recht om zienswijze in te dienen op het moment dat de gemeente een ontwerp bestemmingsplan / omgevingsvergunning ter inzage legt.

Bijlagen

- + Bijlage 1: Uitnodiging informatie avond
- + Bijlage 2: Participatiegebied
- + Bijlage 3: Presentatie informatieavond
- + Bijlage 4: Ingezonden reacties
- + Bijlage 5: Fragment Cities for people – Jan Gehl

Bijlage 1: Uitnodiging informatie avond

Bijlage 2: Participatiegebied

Bijlage 3: Presentatie informatieavond

Bijlage 4: Ingezonden reacties

Bijlage 5: Fragment Cities for people – Jan Gehl

Bijlage 1: Uitnodiging informatie avond

Tilburg, 9 juni 2023

Geachte heer, mevrouw,

Graag willen wij u informeren over onze plannen omtrent de herontwikkeling van de locatie autohandel Roskam in Tilburg.

De bestaande bebouwing op de percelen van Bosscheweg 236-240 wordt gesloopt en maakt plaats voor een nieuwbouwontwikkeling met 49 appartementen en een bedrijfsruimte voor dienstverlening. Het ontwerp is opgezet als een ensemble van 'fabrieksgebouwen' rond een binnenplaats. In basis bestaat het bouwplan uit drie bouwlagen met plat dak. Op de kruising Bosscheweg-Wilhelminakanaal is een hoogteaccent van vier bouwlagen en parallel aan de verhoogde spoorlijn een bouwblok van vijf bouwlagen voorzien. De hoofdentree van het woongebouw is gelegen aan de Lovense Kanaaldijk. Voor de nieuwe ontwikkeling worden op eigen terrein ca. 58 parkeerplaatsen aangelegd tussen de nieuwbouw en de spoordijk. Deze parkeervoorziening is ontsloten via de Lovense Kanaaldijk.

Wij hebben conform de geldende regelgeving een herziening van het geldende wijziging bestemmingsplan aangevraagd bij de gemeente Tilburg. Wij willen u graag uitnodigen voor een informatieavond waar wij een toelichting zullen geven onze plannen. U bent welkom op donderdag 29 juni 2023 van 19.00 tot 20.30 uur bij Café Zomerlust, Oisterwijksebaan 15.

Tijdens deze bijeenkomst is er ook gelegenheid voor het stellen van vragen. De gemeente verwacht dat wij een verslag maken van de bijeenkomst waarin wij uw reacties op nemen. Dit verslag maakt deel uit van de toelichting op het plan.

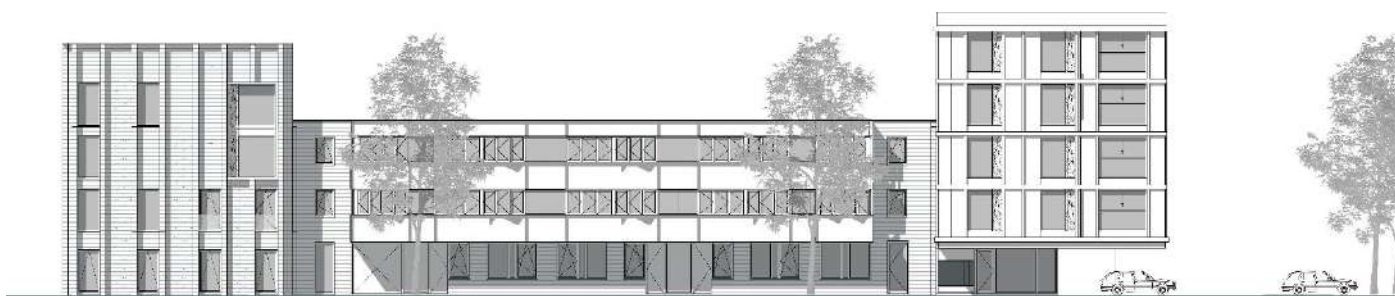
In een later stadium wordt het plan als ontwerp voorgelegd aan het College van Burgemeester en Wethouders. Het ontwerpbesluit wordt vervolgens ter visie gelegd en kunt u uw zienswijzen kenbaar maken. De gemeente informeert u hierover middels een bewonersbrief.

Indien u vragen heeft naar aanleiding van deze brief, kunt u die aan ons kenbaar te maken door een schriftelijke reactie te sturen naar onderstaand adres. Op de informatieavond heeft u de mogelijkheid om een reactieformulier in te vullen dat daar beschikbaar zal worden gesteld. Reacties die binnen twee weken na de informatieavond zijn ontvangen, nemen we op in een verslag waarbij wij u laten weten wat er met uw opmerkingen wordt gedaan. Het verslag maakt onderdeel uit van de toelichting op het bestemmingsplan. Kunt u niet bij de informatiebijeenkomst zijn? Dan kunt u binnen 2 weken na het ontvangen van deze uitnodiging uw opmerkingen of vragen naar ons sturen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien u graag terug op de informatieavond.

Met vriendelijke groeten,

Dhr. J. Roskam
Maatschap Crossroads
Parklaan 1
5061 JV Oisterwijk
crossroads@roskamtilburg.nl



Aanzicht Lovense Kanaaldijk



Aanzicht Bosscheweg

Bijlage 2: Participatiegebied



ADRESSEN:

- Ten oosten van het Wilhelminakanaal
- Bosscheweg 207, 209, 209a, 213 t/m 229, 235, 243 en 245 (oneven)
 - Bosscheweg 200a, 200 t/m 222, 226, 228, 232, 234 (even)
 - Duncanhof 5
 - Lovense Kanaaldijk 94
 - Spoordijk 9, 30 en 30a

- Ten westen van het Wilhelminakanaal
- Bosscheweg 247, 247a, 247b, 247c (oneven)
 - Bosscheweg 250-01 t/m 250-29
 - Lovense Kanaaldijk 165

Aandachtspunten

Moestuinen op perceelnummers V942, V1138 en V1139 zijn waarschijnlijk eigendom van Bosscheweg 226 en/of 228
Deel van de moestuinen liggen op grond van Spoordijk 9

Perceelnummer V1140 is waarschijnlijk eigendom van Bosscheweg 200a

Perceelnummer V870 is waarschijnlijk eigendom van Bosscheweg 213

Perceelnummer V9490, V9491 en V9492 zijn waarschijnlijk eigendom van Bosscheweg 250



KADASTRALE GEGEVENS PLANGEBIED
Gemeente: Tilburg
Sectie: V
Perceelnummers: 107, 108, 313, 418, 717 en 718

Crossroads Bosscheweg

21441

Bijlage 3: Presentatie informatieavond



CROSSROADS

INHOUD

- Welkom en voorstellen
- Achtergrond omgevingsdialoog
- Toelichting op het ontwerp
- Inrichting terrein en openbare ruimte
- Vragen en dialoog
- Evaluatie en afsluiting

ACHTERGROND OMGEVINGSDIALOOG

DOEL

- Het eindresultaat van de ontwikkeling en de omgeving optimaliseren.
- Inwoners en bedrijven informeren over nieuwe ontwikkelingen in de buurt.

DEFINITIEFASE

- Belanghebbenden:
 - ❖ Gemeente
 - ❖ ProRail
 - ❖ Direct aangrenzende omwonenden
- Inventariseren wensen belanghebbenden bij transformatie plangebied naar woningbouw.
- Afwegen van de belangen.

INFORMATIE AVOND

- Informeren van belanghebbenden en omwonenden.
- We horen graag wat u van de plannen vindt.
- Inventariseren eventuele zorgen en onderzoeken of deze weggenomen kunnen worden.



ADRESSEN:

Ten oosten van het Wilhelminakanaal

- Boscheweg 207, 209, 209a, 213 t/m 229, 235, 243 en 245 (oneven)
- Boscheweg 200a, 200 t/m 222, 226, 228, 232, 234 (even)
- Duncanhof 5
- Lovense Kanaaldijk 94
- Spoordijk 9, 30 en 30a

Ten westen van het Wilhelminakanaal

- Boscheweg 247, 247a, 247b, 247c (oneven)
- Boscheweg 250-01 t/m 250-29
- Lovense Kanaaldijk 165

Aandachtspunten

Moestuinen op perceelnummers V942, V1138 en V1139 zijn waarschijnlijk eigendom van Boscheweg 226 en/of 228. Deel van de moestuinen liggen op grond van Spoordijk 9.

Perceelnummer V1140 is waarschijnlijk eigendom van Boscheweg 200a.

Perceelnummer V870 is waarschijnlijk eigendom van Boscheweg 213.

Perceelnummer V9490, V9491 en V9492 zijn waarschijnlijk eigendom van Boscheweg 250.



KADASTRALE GEGEVENS PLANGEBIED
Gemeente: Tilburg
Sectie: V
Perceelnummers: 107, 108, 313, 418, 717 en 718

TOELICHTING OP HET ONTWERP

AANLEIDING

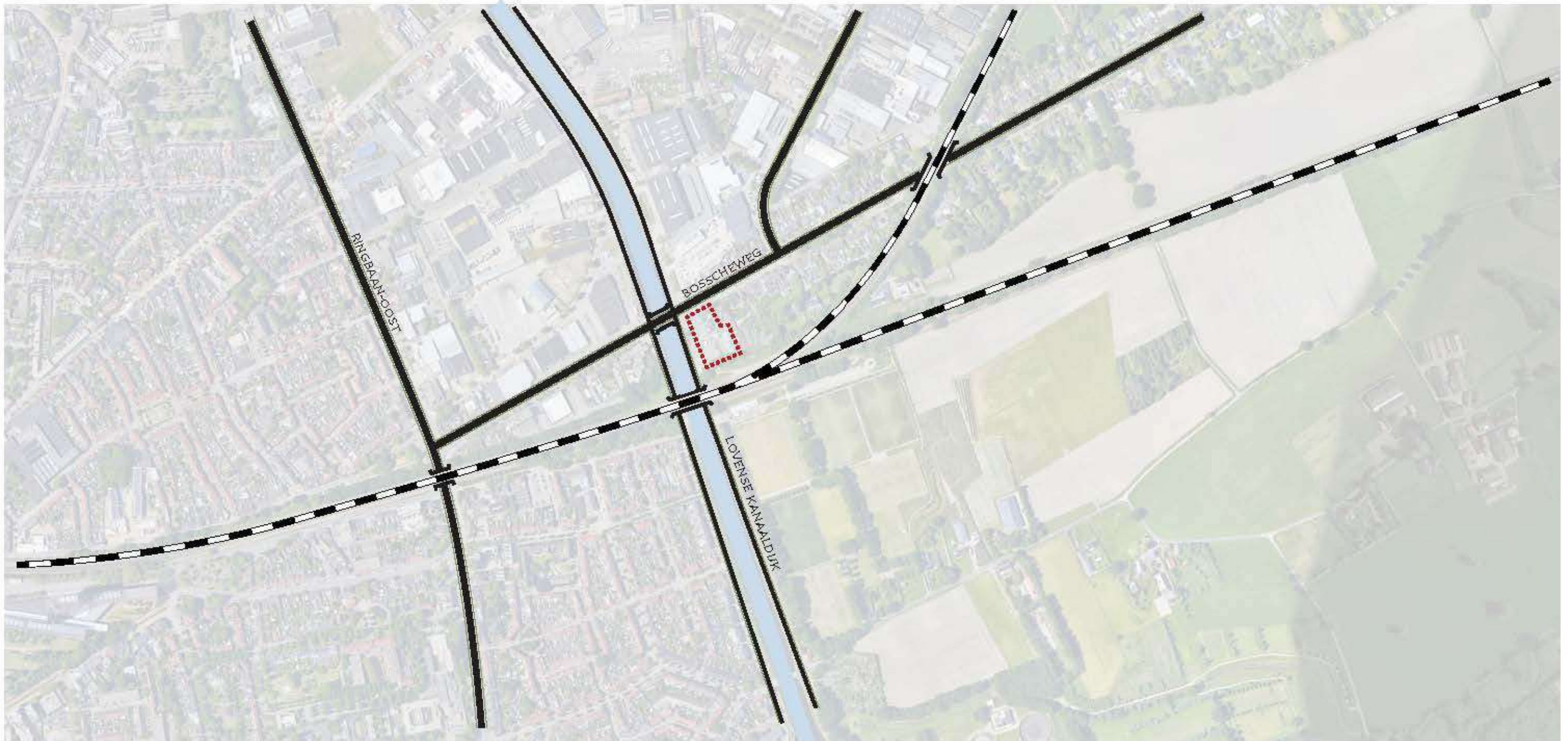
- Initiatiefnemer gaat stoppen met bedrijfsvoering.
- Er is behoefte aan woningen en kleinschalige bedrijfsruimte.
- Unieke woonlocatie aan het kanaal!

“Stedenbouwkundig gezien is de transformatie wenselijk. De huidige invulling van het bedrijfsperceel is niet hoogwaardig en aan de zijde van het kanaal zelfs rommelig te noemen. Herontwikkeling van dit perceel geeft een kans op een flinke kwaliteitsslag op een zichtbare plek.”

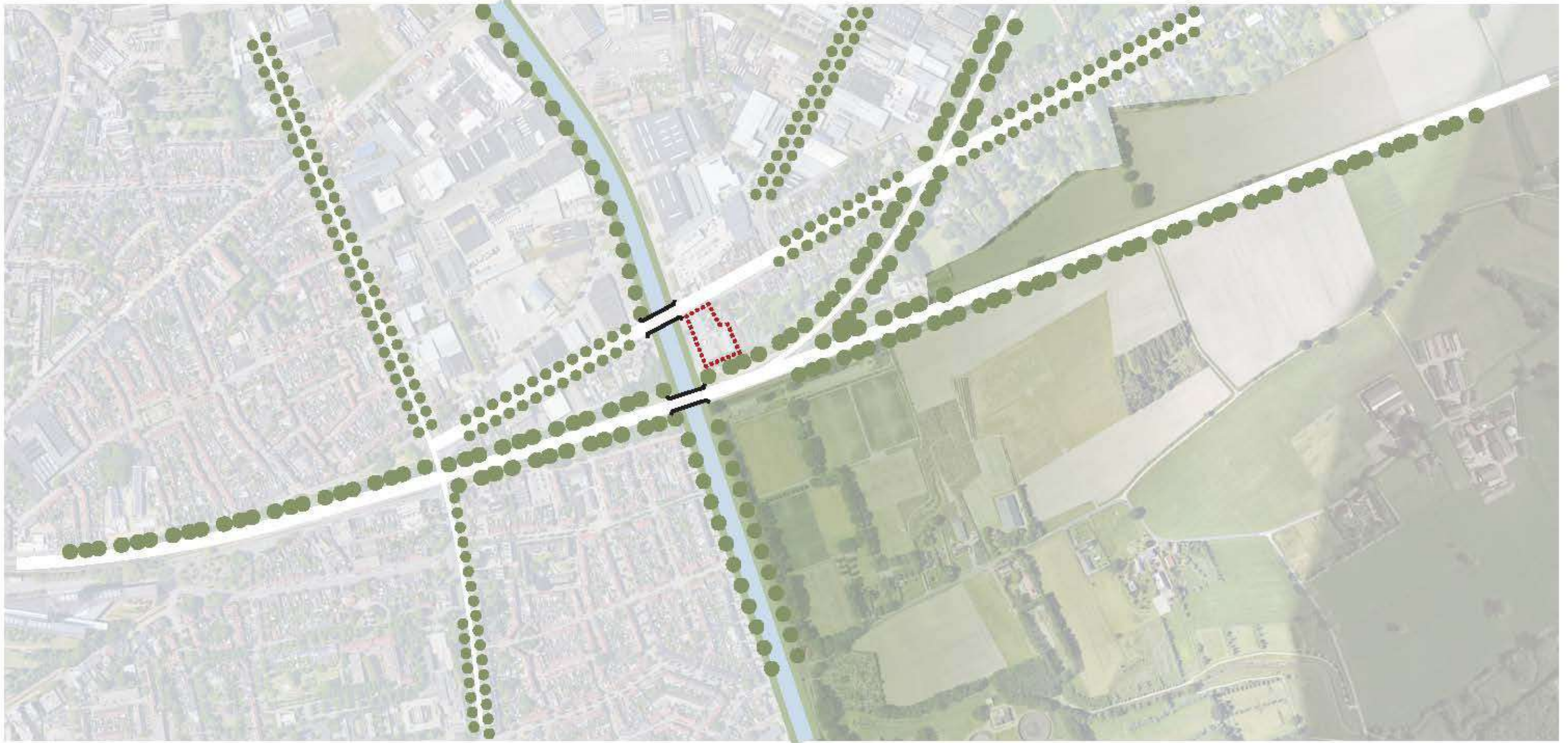
LOCATIE



INFRASTRUCTUUR

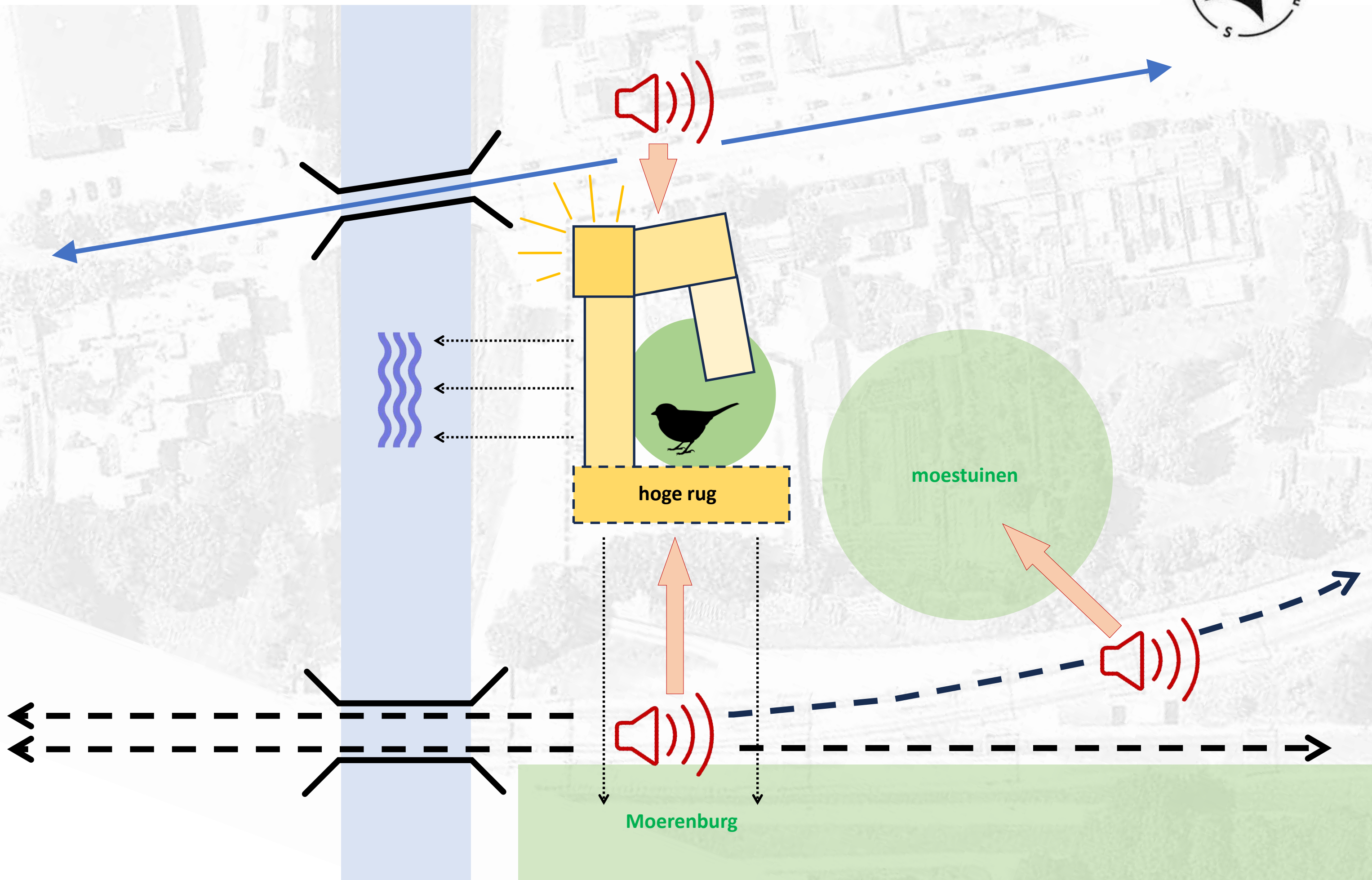


GROENSTRUCTUUR





CONCEPT



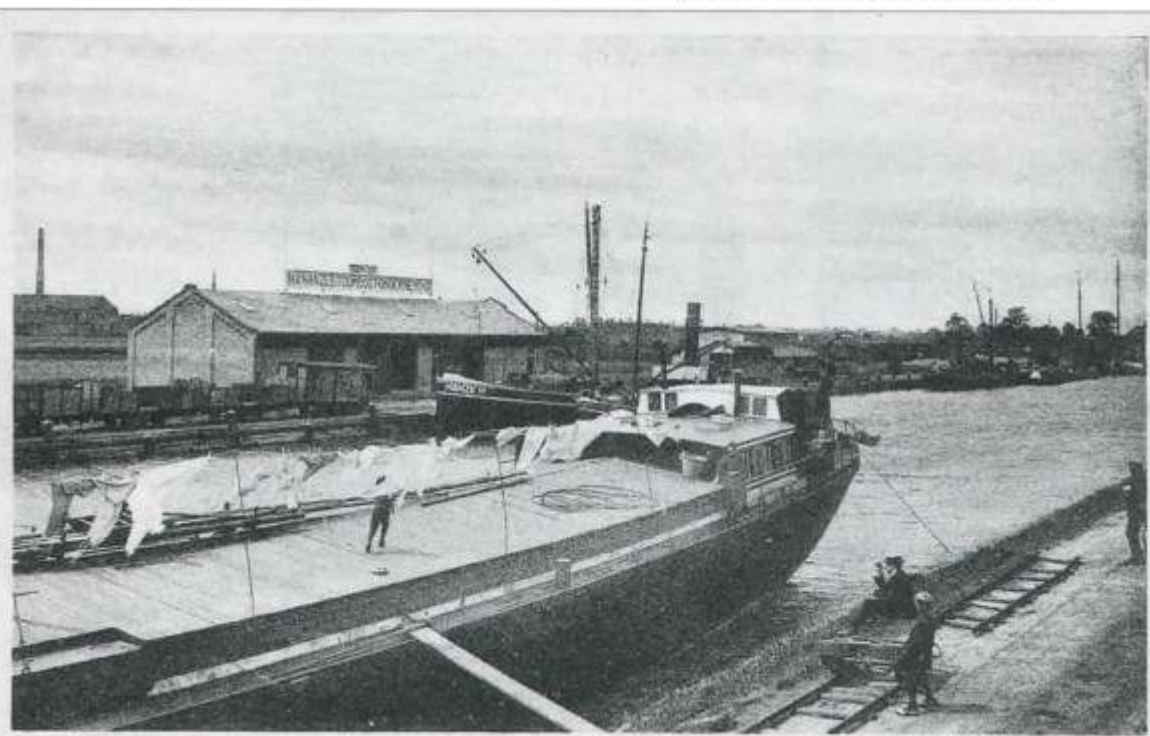


De loswal aan de Dongensekanaaldijk (foto Frans van Ameijde, anno 2000).

huisstraat een transformatorhuisje, met daaraan een halfrond urinoir. Dit is een van de weinige nog aanwezige openbare urinoirs.

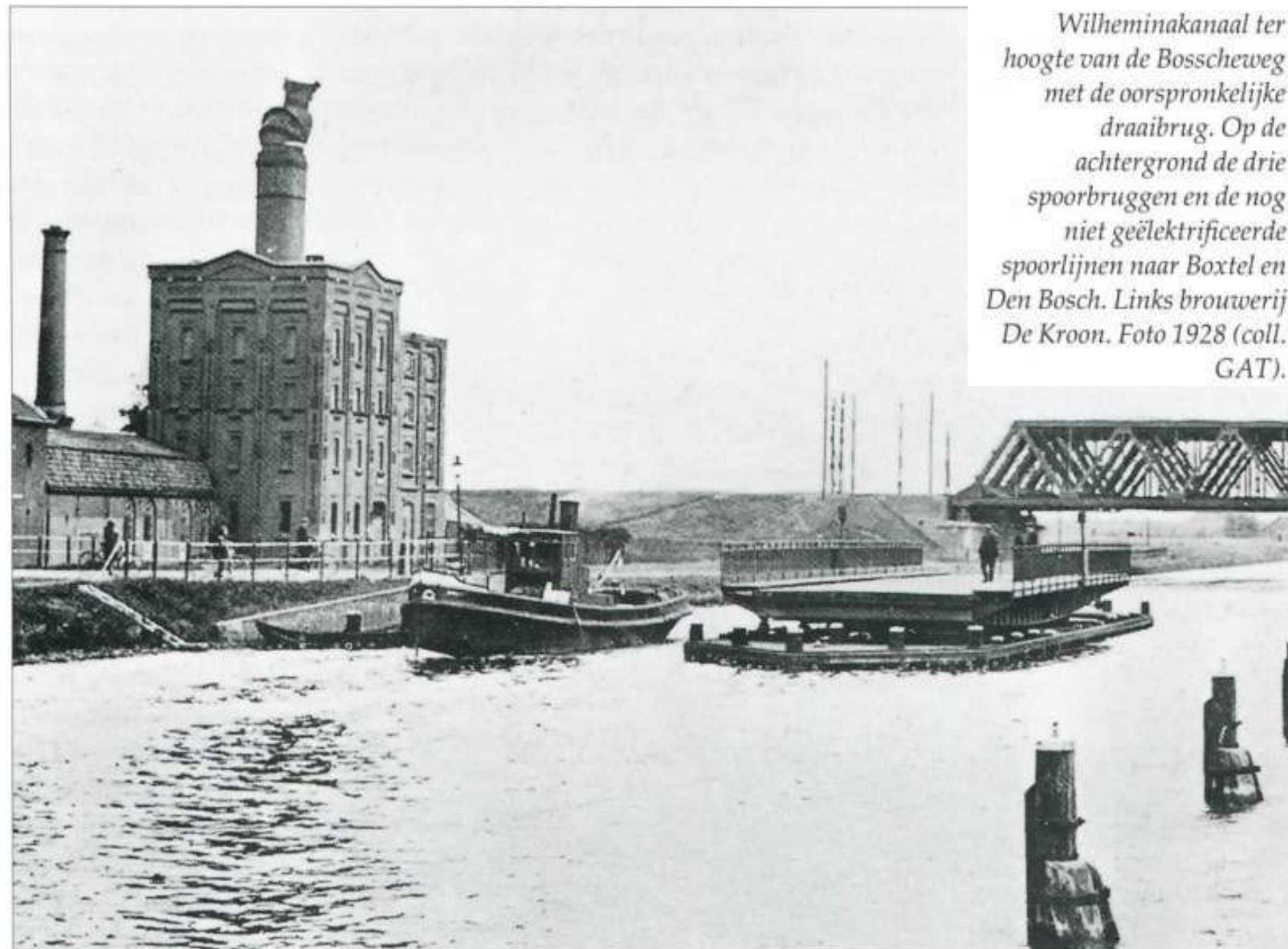
Aanlegplaats Goirkekanaaldijk omstreeks 1922. Hier was mogelijk om goederen over te laden van of naar de tram Het gebouw van de N.V. Hanze Stoomboot-Onderneming bestaat thans nog steeds (coll. GAT).

Iets verderop aan de Lovensekanaaldijk stond de Tilburgse Katoenspinnerij (TKT). Dit bedrijf, opgericht in 1920, bood werk aan meer dan 500 werknemers. In 1969 viel definitief het doek. In het voormalige fabrieksgebouw vestigden zich later enkele andere bedrijven, waaronder een meubelzaak. In januari 1995 brandde het complex tot de grond toe af.



HAVEN WILHEMINAKANAAL

TILBURG



Wilhemina kanaal ter hoogte van de Bosscheweg met de oorspronkelijke draaibrug. Op de achtergrond de drie spoorbruggen en de nog niet geëlektrificeerde spoorlijnen naar Boxtel en Den Bosch. Links brouwerij De Kroon. Foto 1928 (coll. GAT).



- groentedrogerij
- bierbrouwerij
- vormenfabriek
- kunstwolmalerij
- gloeilampfabriek
- grammofoon(fabriek)
- kunstatelier
- autogarage / autohandel





Meelfabriek Rotterdam



Cacaofabriek Helmond



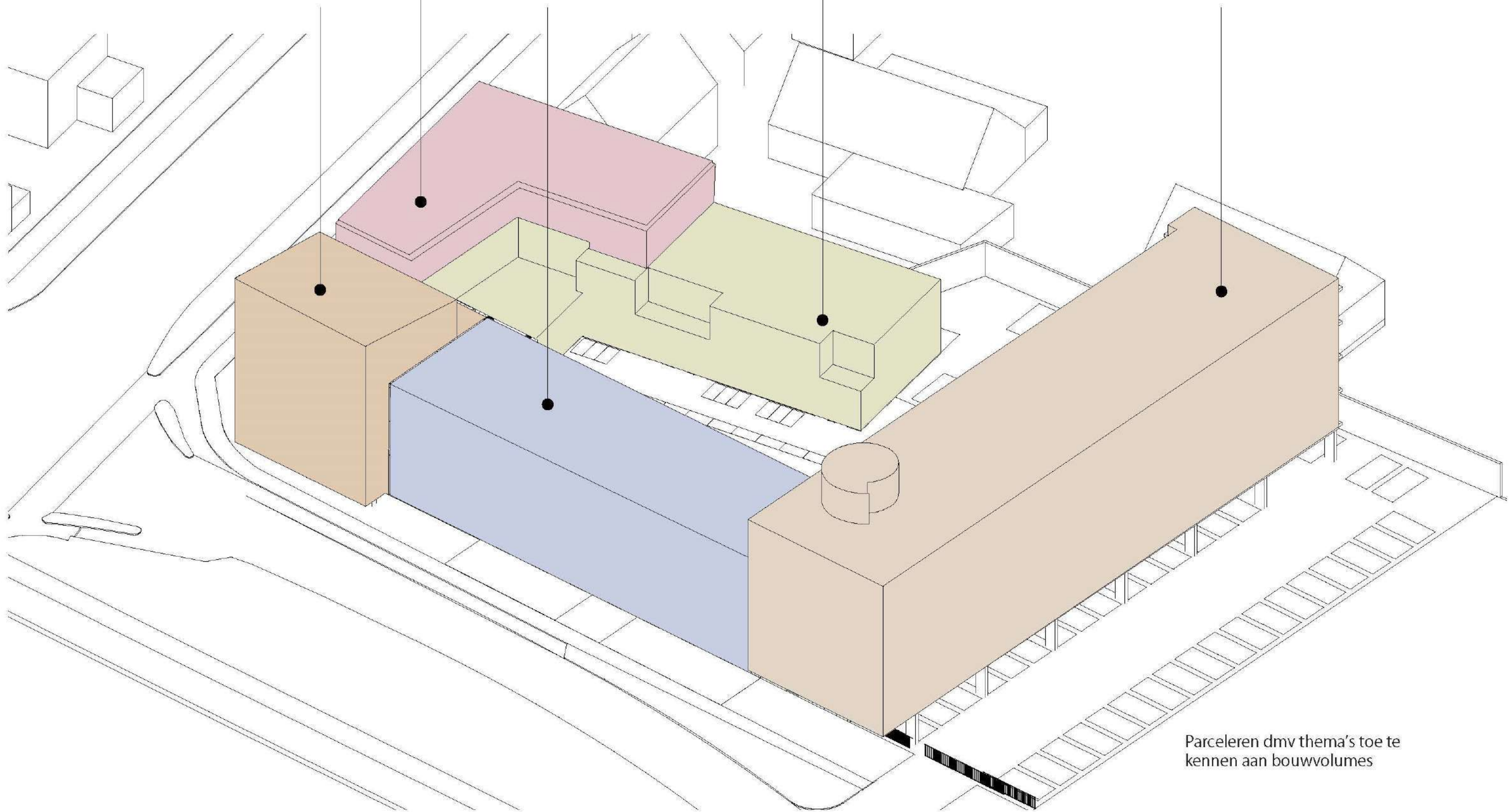
Zeepfabriek Amersfoort



Textielfabriek Enschede

PARCELERING

energiehuis directiekamers laboratorium werkplaats fabriekshal



Voormalige mouterij Wijnegem



Voormalig destilleerderij Milaan



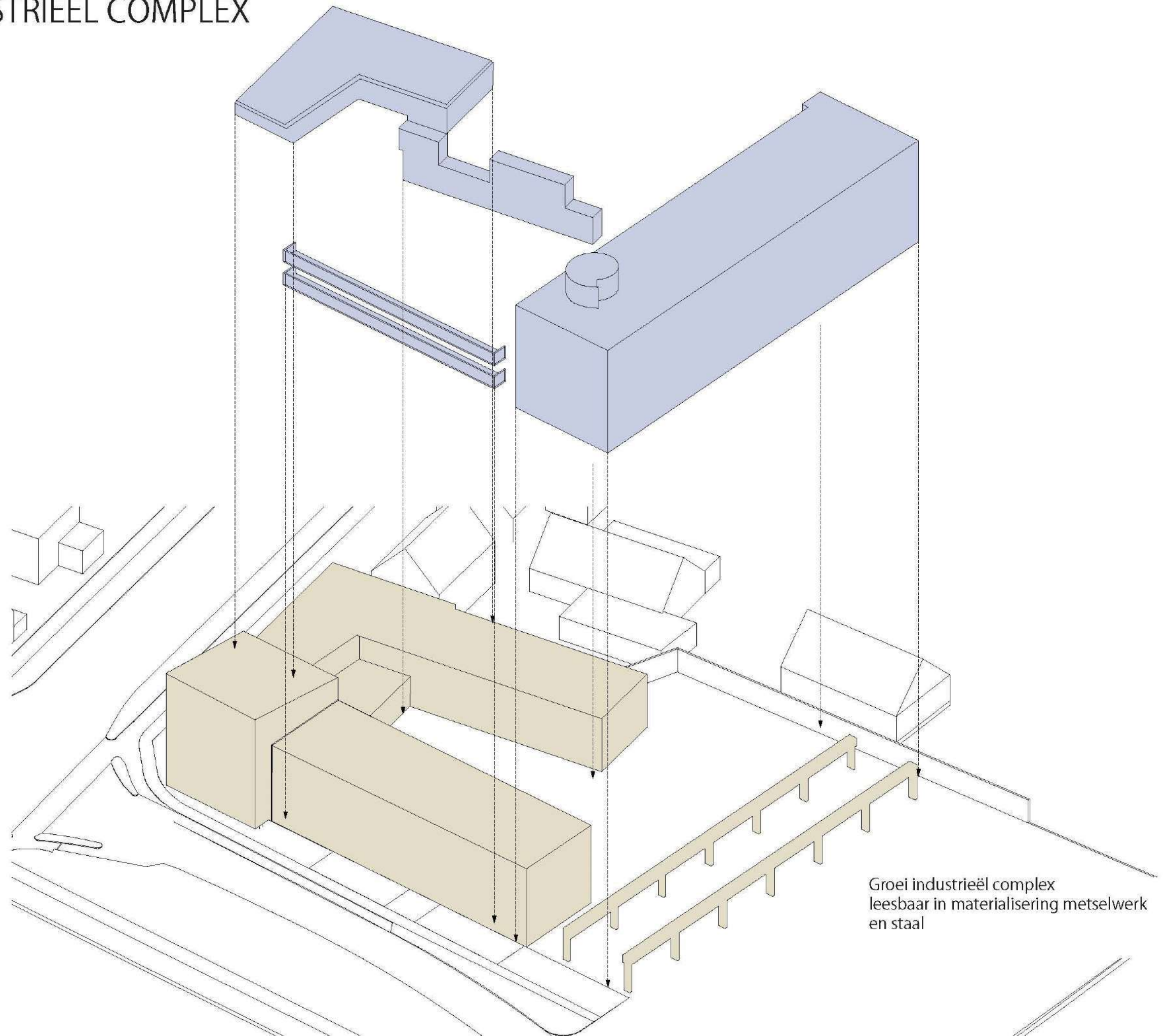
Voormalig zeepfabriek Brussel



ONTWIKKELING INDUSTRIEËL COMPLEX

alle 'toevoegingen' in staal

'origineel' industrieel gebouw
uitgevoerd in metselwerk en
kraanbaan



Groei industrieel complex
leesbaar in materialisering metselwerk
en staal









Deppe 1581 - wasserstrich



Ral 6013 - rietgroen



Ral 1020 - olijfgeel



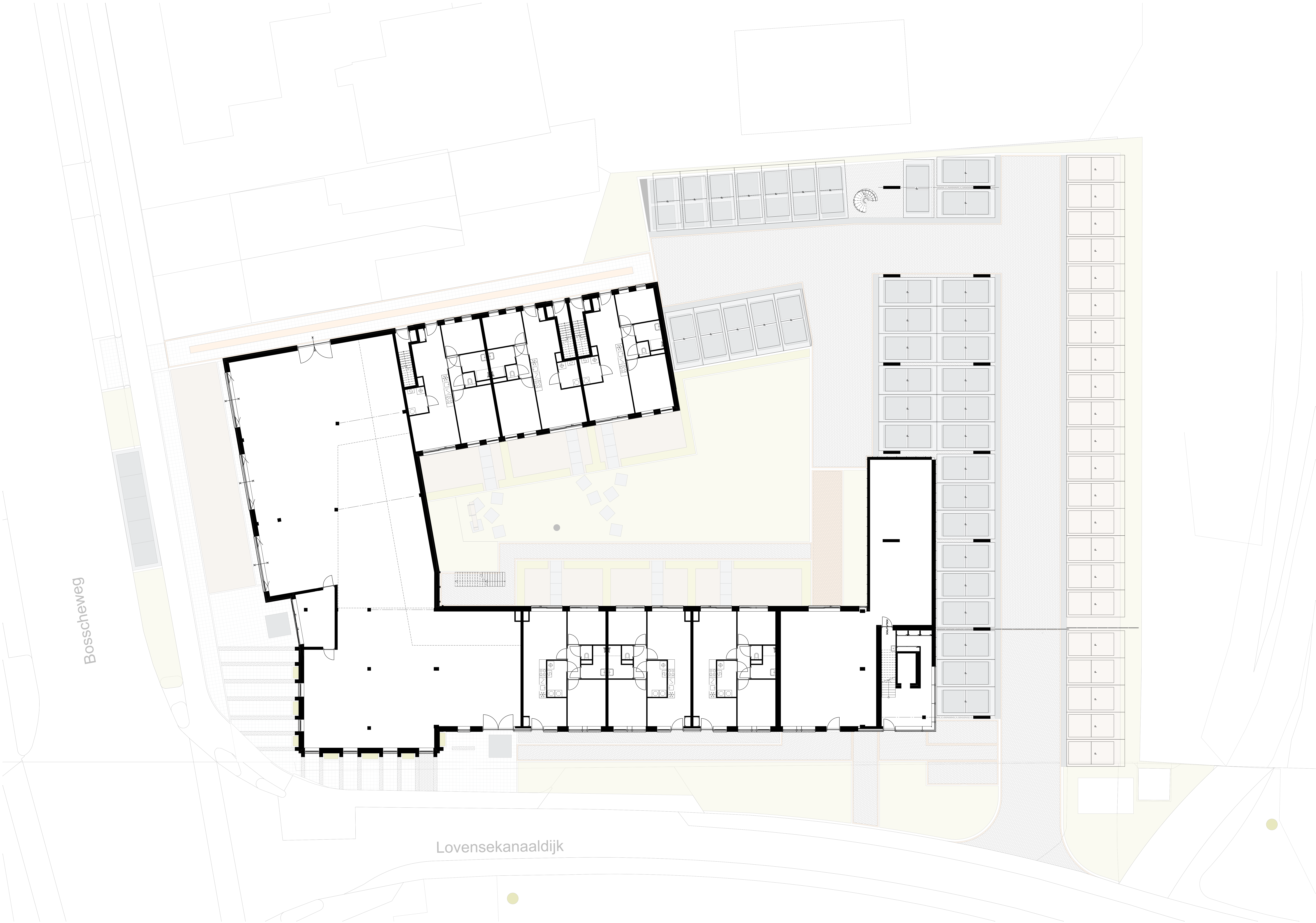
Ral 1002 - zandgeel

PROGRAMMA

- 49 woningen
 - 15 middeldure huur appartementen (30%)
 - 28 vrije sector woningen (mix van koop en huur)
 - 6 beneden-bovenwoningen
- Bedrijfsruimte in de plint aan de Bosscheweg

Boscheweg

Lovensekanaaldijk



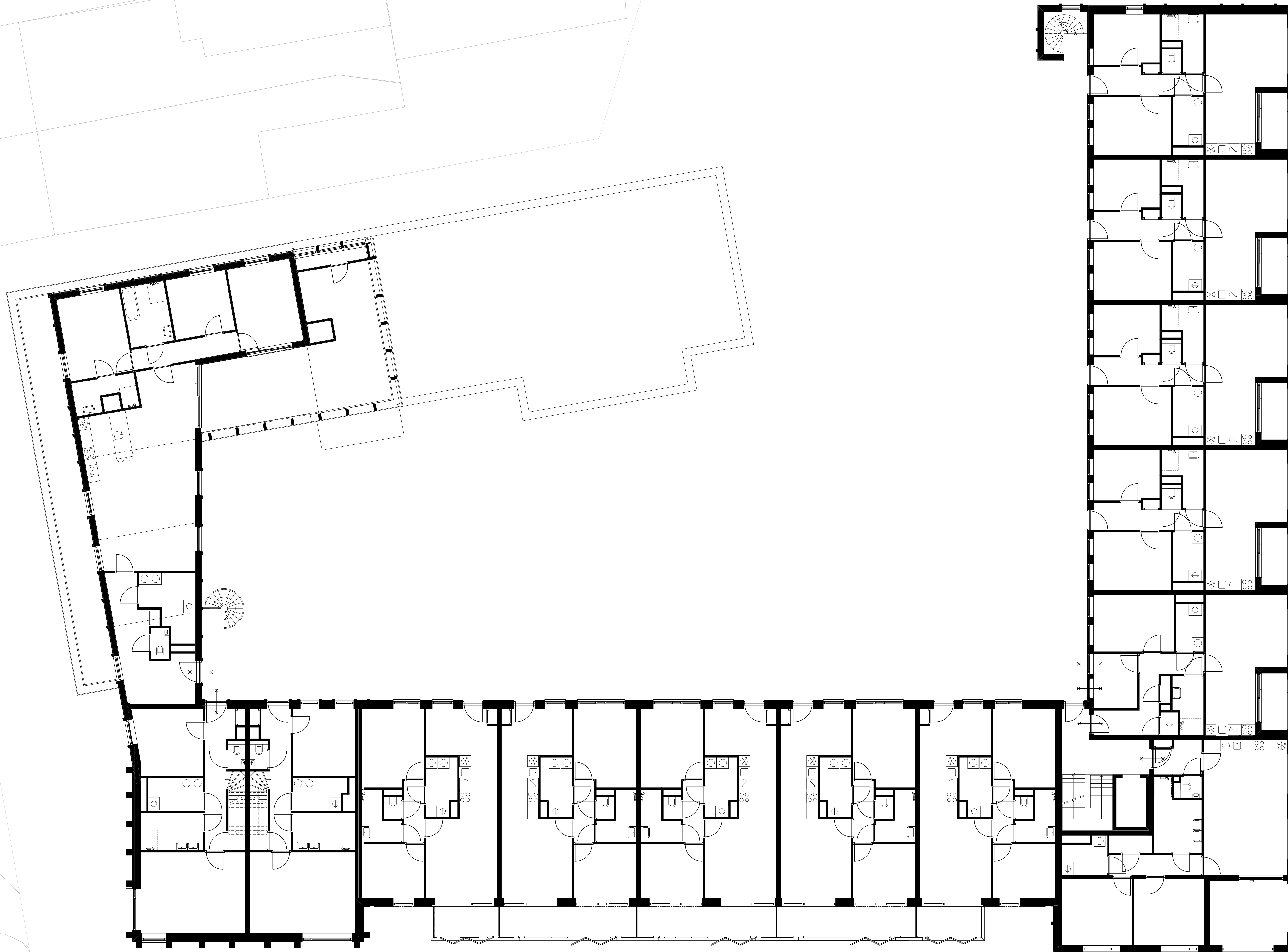
Boscheweg

Lovensekanaaldijk



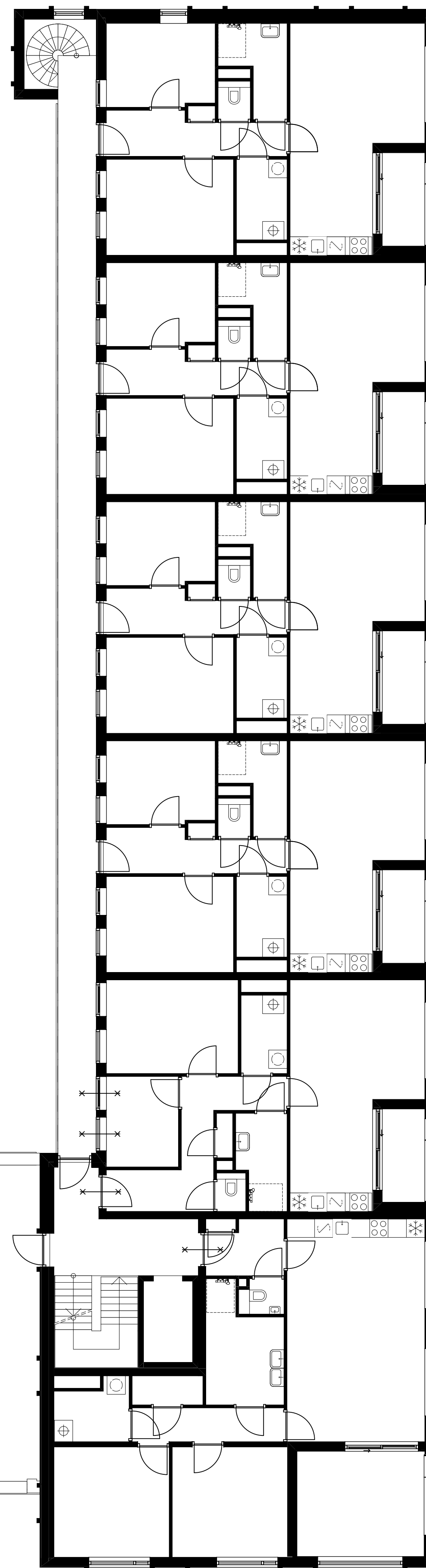
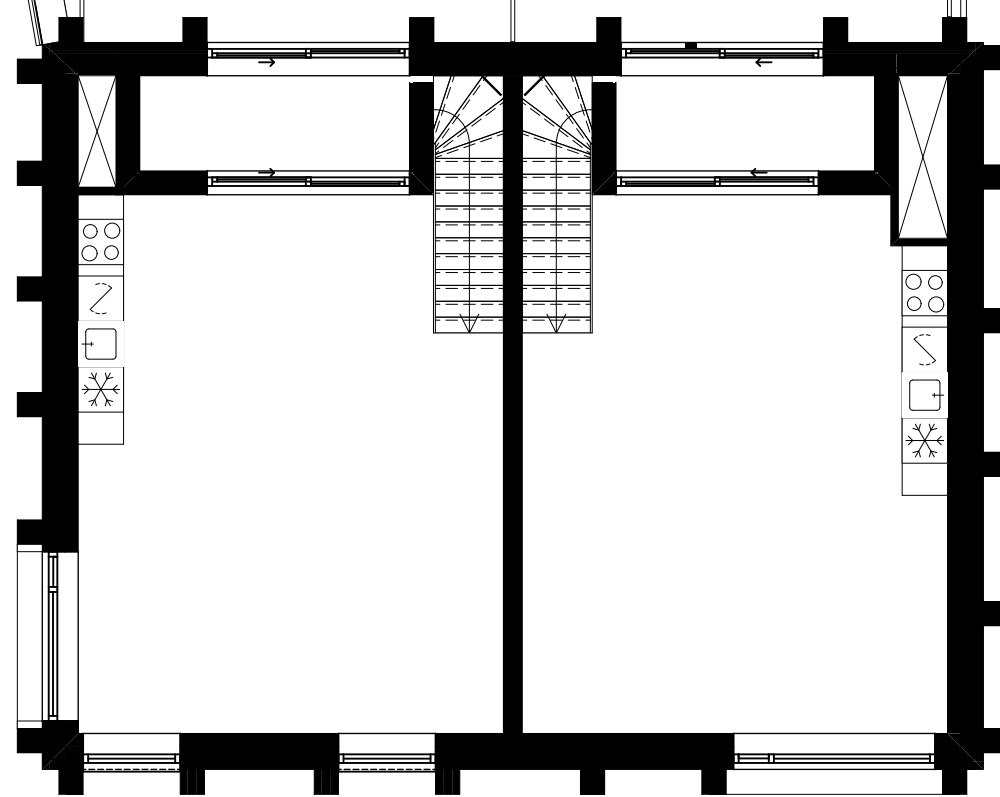
Boscheweg

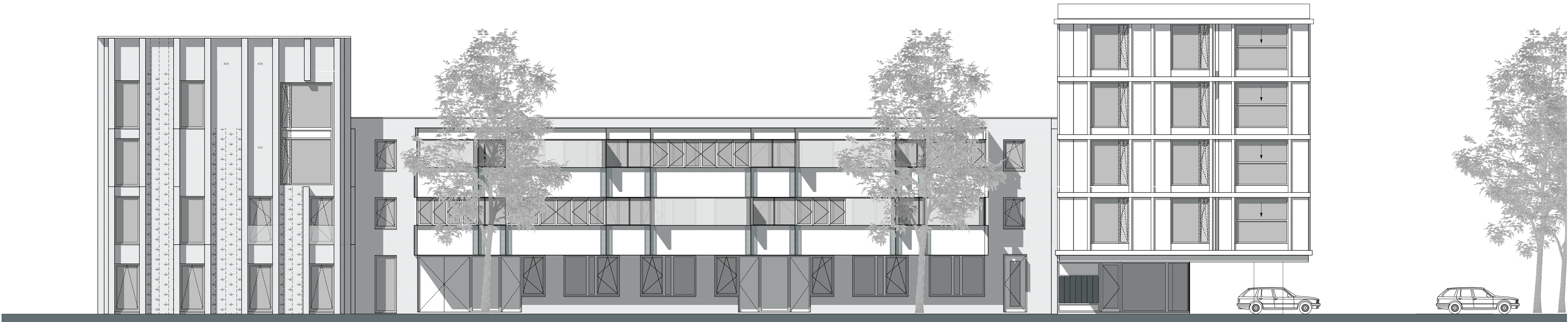
Lovensekanaaldijk



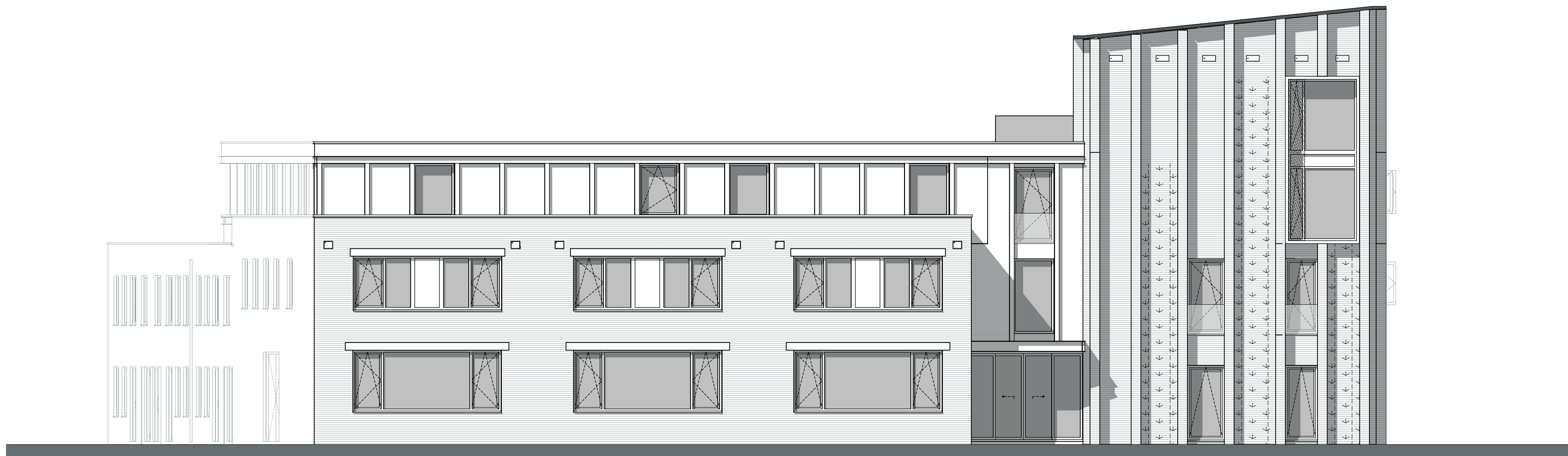
Boscheweg

Lovensekanaaldijk

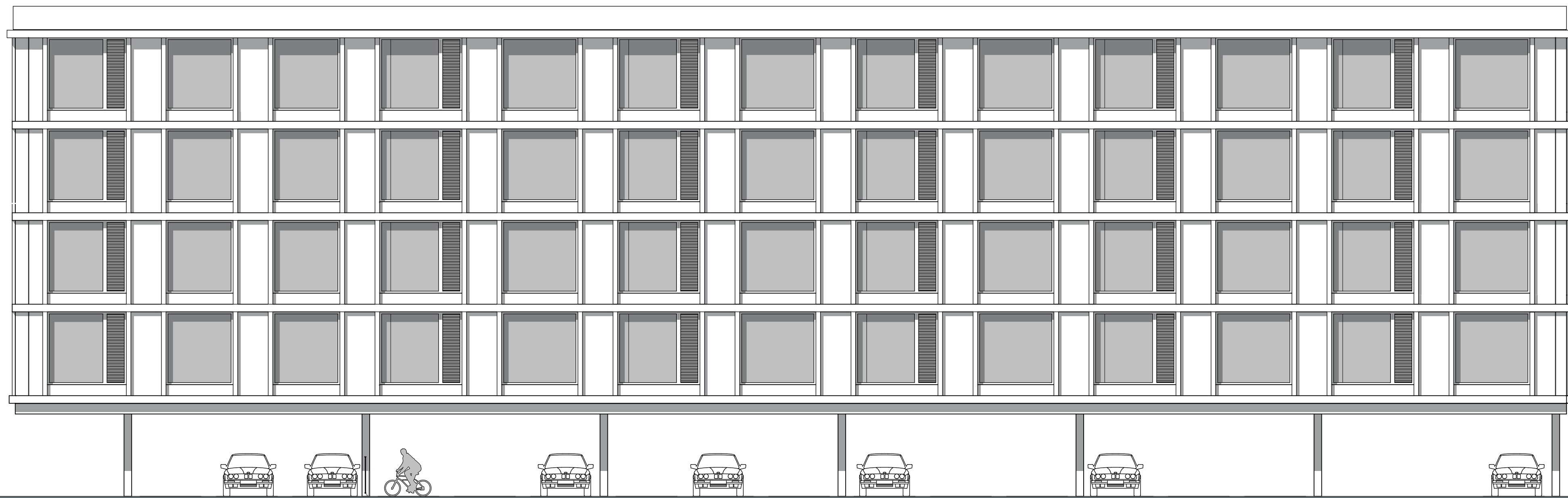




Voorgevel Kanaaldijk



Voorgevel Bosscheweg



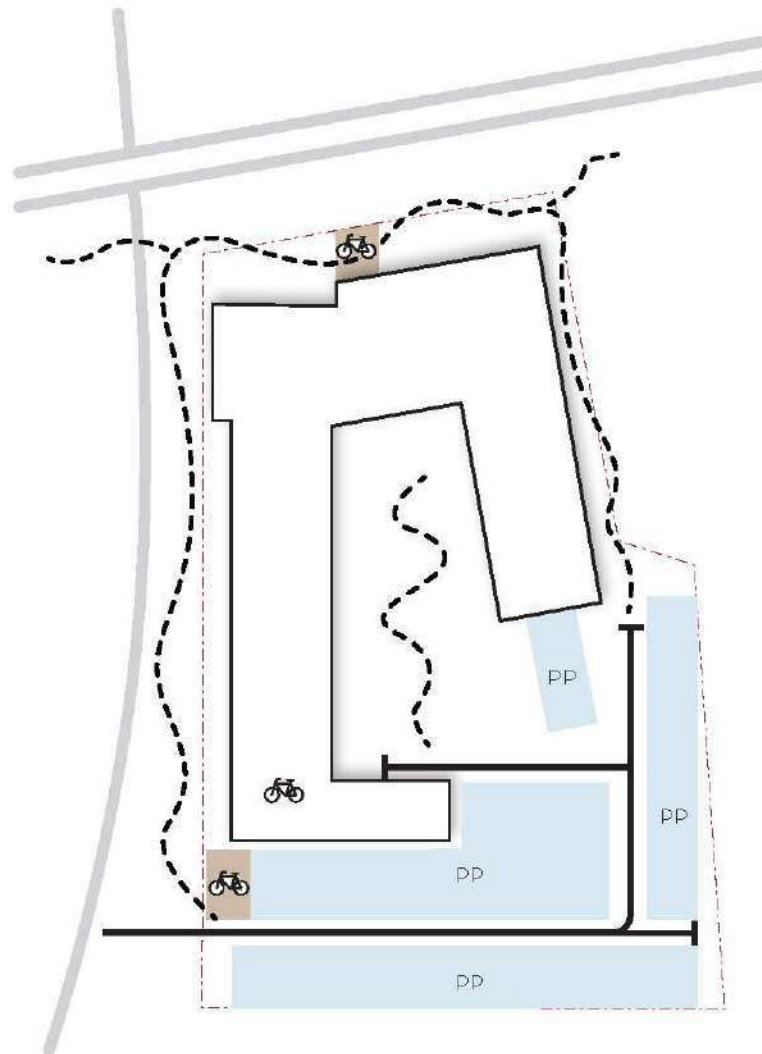
Voorgevel spoor



Achtergevel binnentuin

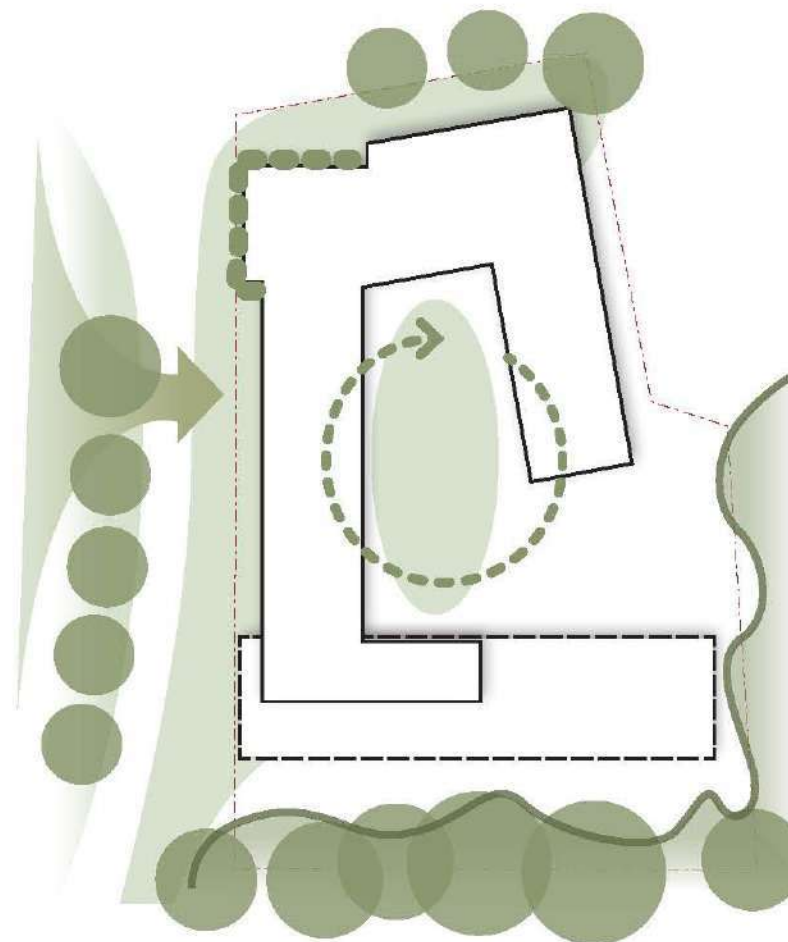
INRICHTING TERREIN EN OPENBARE RUIMTE

CONCEPT



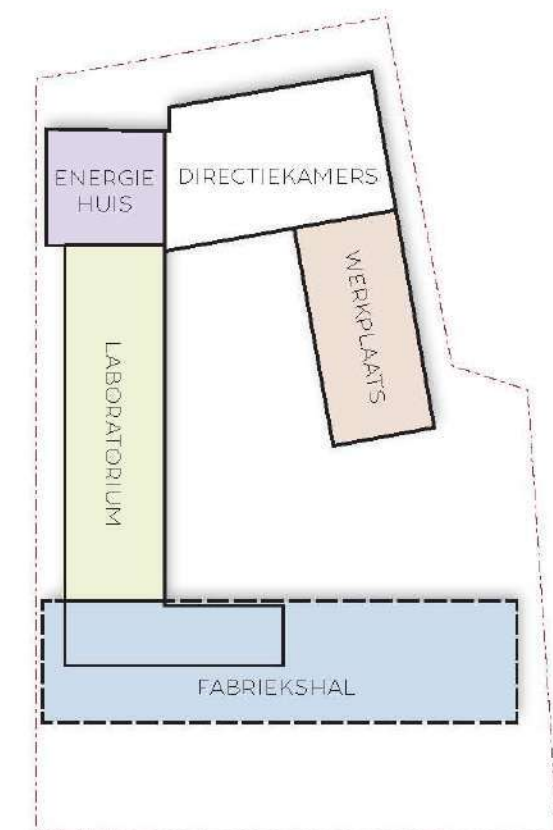
INFRASTRUCTUUR

- bereikbaar voor de auto vanaf Lovense Kanaaldijk - parkereergelegenheid aan achterzijde terrein
- mogelijkheid tot het maken van een rondje binnentuin autoluwe zone
- recht van overpad voor de buren in de steeg



GROENSTRUCTUUR

- doorzetten natuurlijke karakter van het kanaal
- groene presentatie aan belangrijke verkeersader
- binnentuin als beleefruimte voor de bewoners
- natuurlijk dicht struweel aan de achterzijde
- bestaande bomen handhaven waar kan
- groene kop aan Bosscheweg



RUIMTELIJK KARAKTER

- architectuur is geïnspireerd op industriële verleden van de plek
- commerciële ruimte aan de Bosscheweg
- materialisatie ontwerp buitenruimte inzetten om het industriële karakter te versterken

BOMEN

LEGENDA

-  **Bestaande boom:**
Te handhaven
-  **Bestaande boom:**
Te verwijderen, 2 stuks totaal
-  **Nieuwe boom:**
Enkelstam
-  **Nieuwe boom:**
Meerstam
-  **Bomen Bosscheweg:**
Quercus robur, 1e grootte
-  **Bomen oeverzone:**
Tilia cordata, 1e grootte
-  **Bomen parkeerplaats**
Malus toringo 'Brouwers Beauty', 3e grootte
-  **Bomen binnentuin:**
Gymnocladus dioica, 1e grootte
-  **Perceelsgrens**
-  ***** Realisatie, eigendom en beheer door gemeente Tilburg

Groeiplaatsverbetering voor bomen in de verharding:
1e grootte: 40m³
2e grootte: 30m³
3e grootte: 20m³



LEGENDA

- Bloem- en kruidenrijke grasberm:**
Extensief beheer, inzaaien met inheems bloemenmengsel
type G5 Bloemrijke bermen, Cruydhoeck
- Bloem- en kruidenrijke gazon park:**
Extensief beheer, inzaaien met M5 Nectar onder het maaien.
Cruydhoeck
- Natuurdak**
standaard dakopbouw,
type natuurdak Optigruien
inzaaien met D2 Dakbegroeiing.
Cruydhoeck
- Gemengde haag, erfafscheiding:**
Natuurlijk, 1,5m hoog

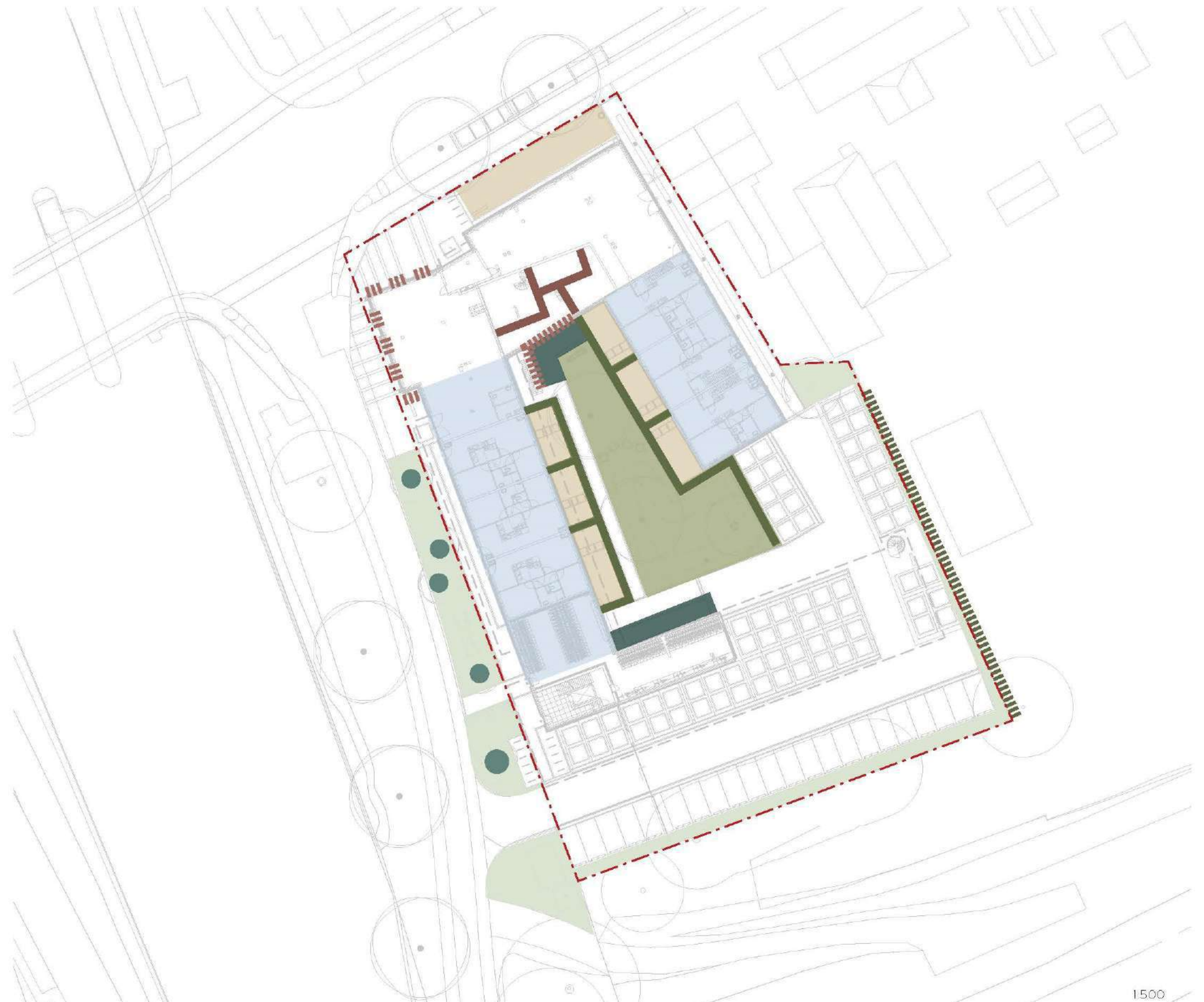
20% Acer campestre
20% Cornus mas
20% Carpinus betulus
20% Ligustrum vulgare
20% Viburnum opulus
- Gemengde haag, daktuin:**
Natuurlijk, 1,5m hoog (incl. 50cm bak)

50% Acer campestre
50% Carpinus betulus
- Gemengde klimplanten:**
Natuurlijk, gemengd, voornamelijk
windend

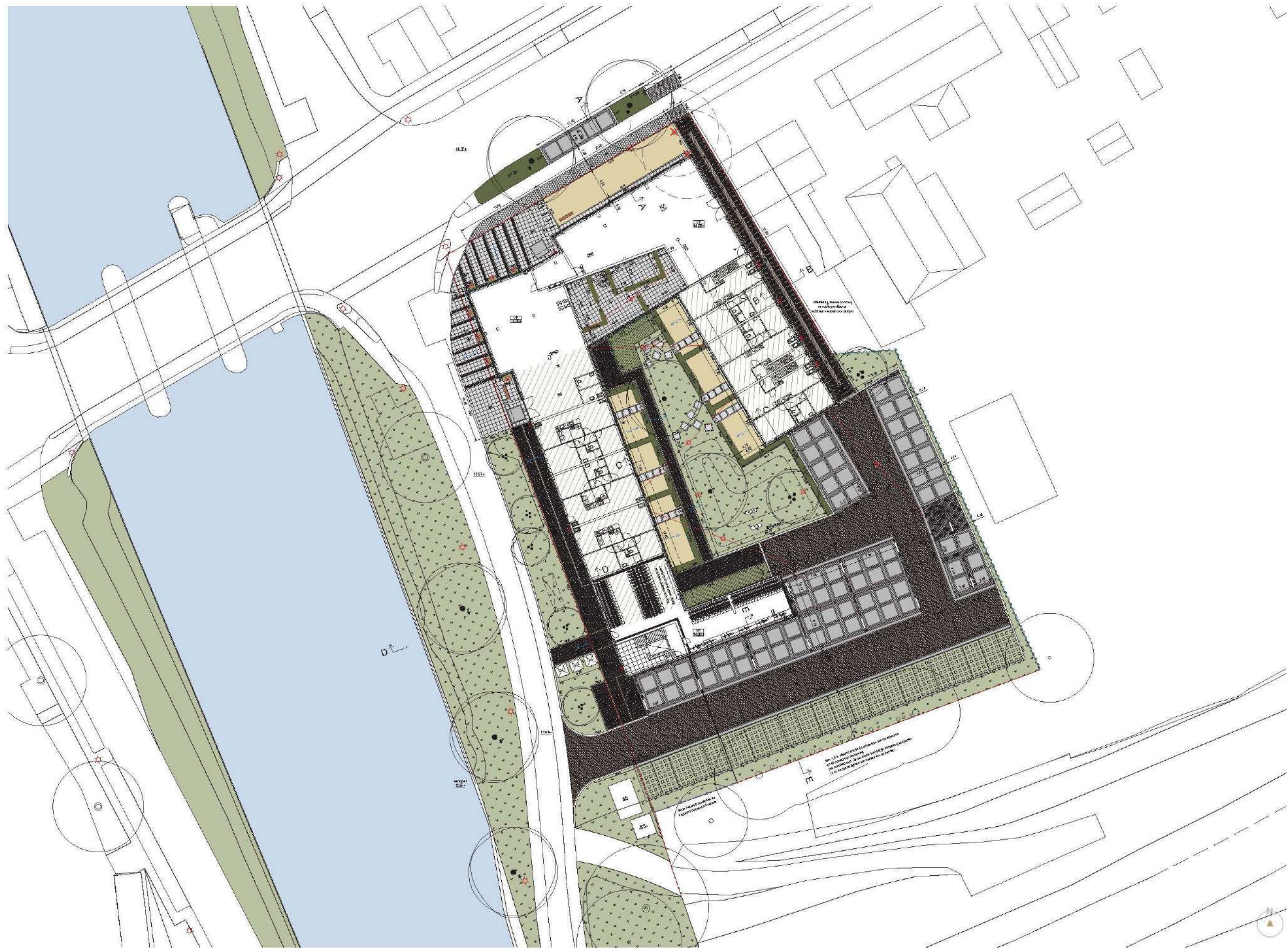
Akebia quinata
Clematis vitalba
Lonicera henryi
Wisteria sinensis 'Prolific'
- Klimplanten erfgrans:**
Wintergroen

Hedera hibernica
- Tuin en bedrijfstuin:**
inzaaien met inheems bloemenmengsel
type N1 - bijenmengsel, Cruydhoeck
- Struiken, solitair:**
Amelanchier lamarckii
Euonymus alatus
Hamamelis x intermedia 'Diane'
- Natuurlijke bosschage:**
25% Frangula alnus
25% Viburnum opulus
25% Philadelphus virginial
25% Buddleja alternifolia
- Perceelsgrens**

BEPLANTING



VOORONTWERP INRICHTINGSPLAN



VRAGEN EN DIALOOG



EVALUATIE EN AFSLUITING

Bijlage 4: Ingezonden reacties

[REDACTED]
Bosscheweg 220

5015 AG Tilburg

Datum 11 juli 2023

[REDACTED]
Maatschap Crossroads

Parklaan 1

5061 JV Oisterwijk

E-mail: [REDACTED]

Betreft: Bezwaar tegen voorgestelde herontwikkeling van de locatie autohandel Roskam in Tilburg

Geachte heer Roskam,

Hierbij wil ik mijn formele bezwaar kenbaar maken tegen de voorgestelde herontwikkeling van de locatie autohandel Roskam die gepland staat om plaats te vinden in Tilburg. Ik ben bezorgd over de potentiële gevolgen van deze ontwikkeling voor onze omgeving en wil graag de volgende punten onder de aandacht brengen:

Milieueffecten

Ik maak me zorgen over de mogelijke negatieve impact van de nieuwbouwontwikkeling op het lokale ecosysteem en de natuurlijke omgeving. Een gedetailleerde milieueffectrapportage moet worden uitgevoerd om de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit, bodemgesteldheid, waterhuishouding en biodiversiteit in kaart te brengen. Daarnaast dienen passende maatregelen te worden genomen om deze effecten te minimaliseren en te compenseren, zoals de implementatie van groene ruimtes, behoud van bestaande bomen en planten, en de bevordering van duurzame energiebronnen in het project.

Verkeerscongestie

Een van mijn belangrijkste zorgen met betrekking tot de voorgestelde nieuwbouwontwikkeling is het potentiële effect op het verkeer in ons gebied. De huidige infrastructuur is mogelijk niet berekend op de toename van het verkeer dat deze ontwikkeling met zich meebrengt. De extra verkeersstromen kunnen leiden tot ernstige congestie, vertragingen en verhoogde reistijden voor zowel bewoners als pendelaars. Bovendien kan de verhoogde verkeersdruk leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties, vooral in de nabijheid van scholen, woonwijken, sportverenigingen en andere drukke gebieden. De

verkeersveiligheid van onze gemeenschap komt mogelijk in gevaar, met name voor voetgangers en fietsers. De bestaande wegen en straten zijn mogelijk niet geschikt om de extra verkeersstroom veilig te kunnen accommoderen, wat kan resulteren in een verhoogd risico op verkeersongevallen.

Het huidige wegennet en de bestaande infrastructuur zijn mogelijk niet in staat om deze extra verkeersstromen adequaat te verwerken. Er dient een grondige verkeersanalyse te worden uitgevoerd om de verwachte impact op de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid en de geluidsoverlast te beoordelen. Eventuele mitigatiemaatregelen, zoals de aanleg van nieuwe wegen, verbeterde openbaar vervoersverbindingen of de implementatie van verkeersbeheersingsmaatregelen, moeten serieus worden overwogen om de negatieve gevolgen van de ontwikkeling op het verkeer te minimaliseren.

Esthetisch en historisch belang

Het grote contrast in architectuur tussen het voorgestelde moderne appartementencomplex en de bestaande traditionele rijtjeshuizen in onze buurt baart mij zorgen. Dit kan een aanzienlijke verstoring veroorzaken in het stedenbouwkundig en planologisch aspect van onze omgeving. Het is van essentieel belang om de visuele harmonie en de historische waarde van onze buurt te behouden. Ik verzoek met klem om het heroverwegen van het ontwerp van het appartementencomplex, zodat het beter aansluit bij de bestaande architectuur en de karakteristieke kenmerken van onze buurt. Daarnaast dienen er maatregelen te worden genomen om de overgang tussen de verschillende bouwstijlen te verzachten, zoals het integreren van passende gevelmaterialen, kleuren en architectonische elementen.

Privacy verlies

Een punt van grote zorg voor mij is het potentiële verlies van privacy als gevolg van de nieuwbouwontwikkeling. Het geplande appartementencomplex zou directe inblik in mijn eigendom veroorzaken, wat een aanzienlijke inbreuk zou betekenen op mijn persoonlijke levenssfeer. Dit kan leiden tot een gevoel van ongemak en een verstoring van mijn dagelijkse activiteiten. Ik verzoek met klem om maatregelen te nemen om de privacy van de omliggende woningen te waarborgen. Dit kan worden gerealiseerd door het implementeren van groene bufferzones, het plaatsen van afschermende panelen of het aanpassen van de oriëntatie en de hoogte van het gebouw.

Waardeverlies van mijn woning

Ik ben bezorgd over het mogelijke waardeverlies van mijn woning en de negatieve impact op de huizenprijzen in onze buurt als gevolg van de nieuwbouwontwikkeling. Het grote contrast in architectuur en de verstoring van het straatbeeld kunnen potentiële kopers afschrikken en de waarde van bestaande woningen verminderen. Ik verzoek met klem om een gedegen economische analyse uit te voeren om de mogelijke waardevermindering in kaart te brengen en passende maatregelen te nemen om de impact te beperken. Het behoud van de waarde van bestaande woningen is essentieel om de financiële belangen van de bewoners te beschermen.

Verstoring van stedenbouwkundig en planologisch aspect

De voorgestelde nieuwbouwontwikkeling zou een opvallende breuk vormen in het uniforme karakter van onze buurt, gekenmerkt door de traditionele rijtjeshuizen. Dit contrast in architectuur kan de harmonie en visuele aantrekkelijkheid verstoren, en de historische en culturele waarden van onze omgeving aantasten. Ik dring erop aan om rekening te houden met het behoud van de stedenbouwkundige en planologische consistentie en maatregelen te nemen om de samenhang in het straatbeeld te waarborgen. Dit kan worden gerealiseerd door het heroverwegen van het ontwerp van het complex, het integreren van passende architectonische elementen en het bevorderen van een meer geleidelijke overgang tussen de verschillende bouwstijlen.

Op basis van de bovengenoemde punten verzoek ik u met klem om mijn bezwaren serieus te nemen en de plannen voor de voorgestelde nieuwbouwontwikkeling te heroverwegen. Ik vraag om een grondige beoordeling van de potentiële milieueffecten, verkeerscongestie, privacy verlies, waardeverlies van woningen en verstoring van het stedenbouwkundig en planologisch aspect. Daarnaast roep ik op tot het organiseren van een openbaar overleg waarin bewoners de gelegenheid krijgen om hun zorgen te uiten en actief deel te nemen aan de besluitvorming.

Hierbij verzoek ik u ook om nieuwe informatie avond(en) te houden met duidelijke inhoudelijke toelichting gericht op de direct omwonenden.

Ik vertrouw erop dat u mijn bezwaren zorgvuldig zult overwegen en uw verantwoordelijkheid zult nemen om de leefbaarheid, de kwaliteit van de omgeving en de belangen van de bewoners te beschermen.

Daarnaast verzoek ik u vriendelijk om mij op de hoogte te houden van verdere ontwikkelingen met betrekking tot mijn bezwaar. Mocht er behoefte zijn aan aanvullende informatie of een persoonlijke toelichting op mijn bezwaren, dan ben ik graag bereid om hieraan bij te dragen.

Ik zie uw spoedige reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,



REACTIEFORMULIER HERZIENING BESTEMMINGSPLAN

Project: Crossroads

Datum informatieavond: 29 juni 2023

Reactieformulier in het kader van de (nieuw)bouwplannen omtrent de locatie Bosscheweg 236-240.

U kunt op 29 juni 2023 een reactie aan ons kenbaar maken via dit formulier of u kunt tot en met 13 juli 2023 reageren per e-mail / post naar het adres onderaan dit formulier.

Naam: [REDACTED]

Straatnaam en huisnummer: Bosscheweg 250-06

Postcode en woonplaats: [REDACTED]

Telefoonnummer: [REDACTED]

E-mailadres: [REDACTED]

Uw reactie op de voorgenomen plannen:

privacy (inblik in huiskamer)
Geluid (Galwen over het water)
Uitzicht Rechtstreeks (Zon verlies)
Mauzden (arbeidsplaatsen)

Gehel legen bouw



Dhr. J. Roskam
Maatschap Crossroads
Parklaan 1
5061 JV Oisterwijk
crossroads@roskamtilburg.nl

Bijlage 5: Fragment Cities for people – Jan Gehl

2.1

Senses and scale

a linear, frontal, horizontal
mammal walking at max 5 km/h
– 3 mph

The natural starting point for the work of designing cities for people is human mobility and the human senses because they provide the biological basis for activities, behavior and communication in city space.

Twenty-first century urban pedestrians are the result of an evolution over millions of years. Man has evolved to move slowly and on foot, and the human body is linear in orientation.

While our feet can walk or run forward with ease, they move backwards or sideways with great difficulty. Our senses have also developed to allow slow, forward movement on largely horizontal surfaces.

Our eyes, ears and nose face forward to help us sense danger and opportunities on the route ahead. The rods and cones in the photoreceptor layer of the eye are organized to match our horizontal, earth-bound field of experience.

We can see clearly ahead, peripherally to the sides, downward to some extent and much less upwards. Our arms also point forward and are well positioned for touching something or pushing branches aside along our route. In short, *Homo sapiens* are a linear, frontal, horizontally oriented upright mammal. Paths, streets and boulevards are all spaces for linear movement designed on the basis of the human locomotor system.

One of the most memorable moments in life is the day a child stands upright and starts walking: now life is about to start in earnest.

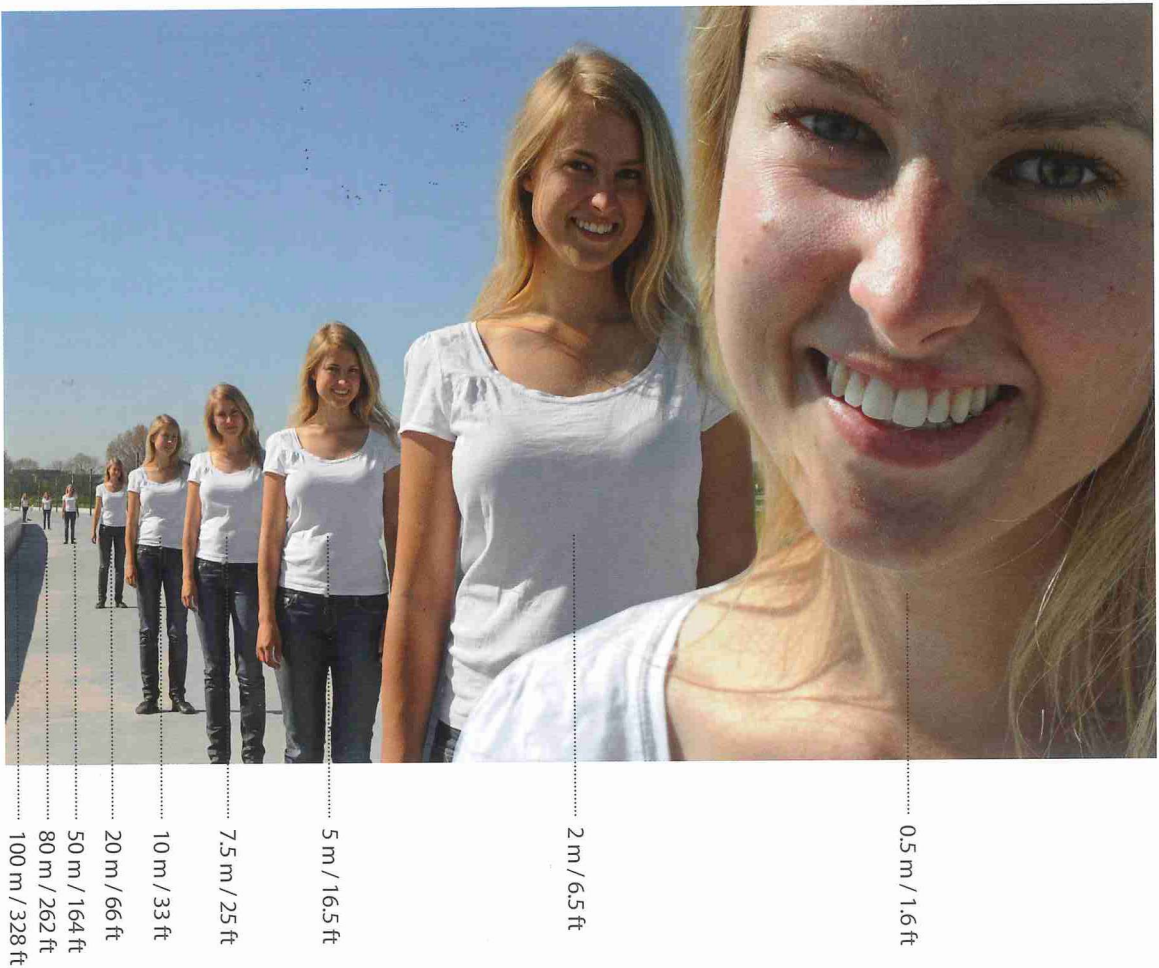
So here is our client, a pedestrian with all his attributes, potential and limitations. Basically, working with the human scale means providing good city spaces for pedestrians that take into account the possibilities and limitations dictated by the human body.

distance and perception

In his books *The Silent Language* (1959) and *The Hidden Dimension* (1966), the American anthropologist Edward T. Hall has provided an excellent survey of human evolutionary history and an introduction to human senses, their features and importance.¹

Sensory development is closely tied to evolutionary history and can be simply classified into the “distance” senses: seeing, hearing and smelling, and the “close” senses: feeling and tasting, which are related to the skin and muscles and thus the ability to feel cold, heat and pain as well as texture and shape. In contact between people, the senses come into play at highly disparate distances.

Sight is the most highly developed of our senses. First we register an-



We can see people 100 meters/328 feet away, and if the distance is shortened, we can see a bit more. But the experience only becomes interesting and exciting at a distance of less than 10 meters/33 feet, and preferably at even closer ranges where we can use all our senses.²

other human being as a dim shape in the distance. Depending on the background and light, we can identify people as human rather than animals or bushes at a distance of 300 to 500 meters (330 to 550 yards).

Only when the distance has been reduced to about 100 meters (110 yards) can we see movement and body language in broad outline. Gender and age can be identified as the pedestrian approaches, and we usually recognize the person at somewhere between 50 and 70 meters (55 and 75 yards). Hair color and characteristic body language can also be read from this distance.

At a distance of about 22 – 25 meters (24 – 27 yards), we can accurately read facial expression and dominant emotions. Is the person happy, sad, excited or angry? Increasingly more detail becomes visible as the person comes closer, with the viewer's field of vision being directed to the upper body, then to the face only and finally only to parts of the face. In the meantime, the person has long been within hearing distance: At 50 – 70 meters (55 – 75 yards) we can hear shouts for help. At 35 meters (38 yards)

one-way communication can be conducted in a loud voice like that used from the pulpit, stage or auditorium. At a distance of 20 to 25 meters (22 to 27 yards), short messages can be exchanged, but genuine conversation is not possible until people are within seven meters (7.5 yards) of each other. The shorter the distance in the range from seven meters (7.5 yards) to half a meter (19.5 inches), the more detailed and articulated the conversation can be.³

The other senses also come into play as distance lessens: we can smell sweat or perfume. We can sense temperature differences on the skin, an important means of communication. Blushing, affectionate glances and white-hot anger are exchanged close up. Physical affection and touching are naturally also relegated to this intimate sphere.

social field of vision

We can summarize these observations about distance, senses and communication by saying that very little happens at distances from 100 to about 25 meters (110 to 27 yards), after which richness of detail and communication intensify dramatically meter by meter (yard by yard). Finally, between seven to zero meters (7.5 to 0 yards), all of the senses can be used, all details experienced and the most intense feelings exchanged.

In an urban planning context, where the relationship between the senses, communication and dimensions is an important theme, we speak of a social field of vision. The limit of this field is 100 meters (110 yards), the point at which we can see people in motion.

Twenty-five meters (27 yards) is another significant threshold, the one at which we can start decoding emotions and facial expressions. Not surprisingly, these two distances are key in many physical settings where the focus is on watching people.⁴