

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan "Bedrijventerrein Loven, Bosscheweg eo 2008, 6^e herziening (Oud Lovenstraat)"

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan "Bedrijventerrein Loven, Bosscheweg eo 2008, 6^e herziening (Oud Lovenstraat)" heeft ter inzage gelegen van woensdag 27 december 2023 tot en met dinsdag 6 februari 2024. Tijdens deze periode zijn er in totaal 11 schriftelijke zienswijzen ingekomen. Hierna volgt een samenvatting van de zienswijzen, het standpunt van het gemeentebestuur en de conclusie aangaande de beoordeling. Het standpunt is gebaseerd op de volledige tekst van de zienswijze, er heeft een integrale beoordeling plaatsgevonden. Zienswijzen van natuurlijke personen zijn geanonimiseerd.

2. Zienswijzen algemeen

De ingediende zienswijzen zijn bekeken en er is per reactie een afweging gemaakt. De reacties zijn grotendeels onder te verdelen in onderstaande punten.

1.		Omgevingsvisie Tilburg 2040
1.1	<i>Strijd met Omgevingsvisie Tilburg 2040</i>	De Omgevingsvisie Tilburg 2040 is voor de gemeente Tilburg volgens de toelichting in paragraaf 2.3.1 een inspiratiebron om te werken aan een fijn wonen, werken, leven en recreëren toekomst. Het bestemmingsplan is in strijd met de omgevingsvisie omdat het voor bewoners van percelen aan de Bosscheweg niet meer fijn wonen wordt omdat de vrijheid en het wonen in het buitengebied wordt aangetast. Daarbij wordt gedacht aan geluidsoverlast van toekomstige bewoners, lichtvervuiling achter de tuinen en aantasting van privacy. Daarnaast wordt gevreesd voor de veiligheid. Het terrein is nu volledig afgesloten door een hoog hek met een sloot ervoor. Dat wordt een open terrein waar een ieder die verkeerde bedoelingen heeft vrij toegang heeft en makkelijk de tuinen van de bewoners aan de Bosscheweg kunnen bereiken. Door lichtvervuiling wordt ook de leefomgeving van wilde dieren verstoord.
	<i>Standpunt gemeente</i>	De zin in de omgevingsvisie waar aan wordt gerefereerd is als algemene ambitie gesteld en kan niet zomaar worden toegespitst op de specifieke situatie van enkele individuen. Verder wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 1, waarin aangegeven is dat er geen garantie gegeven kan worden dat een bestemming voor altijd hetzelfde blijft. Tilburg staat voor een enorme woningbouwopgave. De beoogde ontwikkeling gaat uit van een vorm van co-wonen, waarbij mensen in een eigen huis wonen maar waarbij collectief gebruik wordt gemaakt van de gemeenschappelijke buitenruimte. Vormen van co-wonen worden omarmd vanwege het collectieve gedachtegoed, het sociale karakter en de mogelijkheid die het biedt voor verschillende generaties om samen te wonen. In de actuele Woonagenda 2020-2025 wordt bijzonder aandacht gevraagd voor dit soort initiatieven. Het gaat hier dan ook om een zeer wenselijk initiatief. Wat betreft de gevreesde verstoring van dieren wordt verwezen naar het uitgevoerde flora en faunaonderzoek, wat als bijlage is opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat het plan geen negatieve invloed heeft op wettelijk beschermde soorten. Het huidige gebruik is grasland. In de nieuwe situatie komt een landschappelijke inrichting met een gevarieerde vegetatie die beschutting biedt aan vogels en zoogdieren. Daarmee is aannemelijk dat de biodiversiteit op de locatie kan toenemen.

		Met betrekking tot veiligheid geldt dat het thans aanwezige hek van circa 1,70 meter hoogte door eventuele kwaadwillenden goed overklimbaar is. Er is nauwelijks sociale controle op het terrein en op dit deel van de fietsstraat. Met de bouw van de woningen blijft de locatie een privé terrein dat niet zonder meer betreden mag worden. Door de bewoning neemt de sociale controle op het terrein en op de fietsstraat toe.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2.		Koersdocument Oostflank
2.1	<i>Strijd met Koersdocument</i>	Volgens punt 2.3.1 van de toelichting maakt de planlocatie deel uit van het concept koersdocument Oostflank. Dit betreft het gebied tussen het spoor van Tilburg naar Den Bosch en de Bosscheweg en Berkel-Enschot. In het koersdocument Oostflank wordt aangegeven dat dit geen ontwikkellocatie is. De ruimtelijke adempauze tussen Tilburg en Berkel-Enschot is waardevol, dorp en stad moeten niet tegen elkaar aangroeien en daarom mag de bestemming agrarisch op dit perceel tussen het spoor, de Bosscheweg en Oud Lovensstraat niet veranderd worden.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Op 11 maart 2024 heeft de raad een eerste uitspraak gedaan over het koersdocument en zijn er ten opzichte van eerdere versies van het document verschillende aanpassingen aangebracht. De Tilburgse inbreng wordt samengevoegd met de inbreng vanuit de Oisterwijkse gemeenteraad en eind mei 2024 wordt het koersdocument definitief vastgesteld in beide gemeentes. In de door de Tilburgse raad besproken versie is in paragraaf 5.2 van het koersdocument aangegeven dat de landschappelijke spie tussen het spoor, de Oud Lovenstraat, de Bosscheweg en de tangent afvalt als stedelijke ontwikkelingslocatie. Het gebied ten westen van de Oud Lovenstraat valt daar buiten en maakt daarmee geen onderdeel uit van genoemde overwegingen in dit concept koersdocument.
	<i>Conclusie</i>	Paragraaf 2.3 van de toelichting wordt aangepast aan het aangepaste koersdocument.
3.		Wateroverlast
3.1	<i>Wateroverlast</i>	Volgens de nieuwe richtlijnen moet het regenwater wat er valt de grond in kunnen en niet afgevoerd worden door het riool. In de huidige situatie met het terrein als agrarische locatie blijft het overtollige water op de planlocatie staan en zakt door de grond met leemlagen zeer langzaam de grond in. De aansluitende tuinen van de Bosscheweg blijven droog omdat de planlocatie lager ligt als de tuinen. In de toelichting is in par 5.4 aangegeven dat de planlocatie opgehoogd moet worden, en dat er een wadi aangelegd wordt. Hierdoor komen de tuinen dus lager te liggen als het toekomstige plan waardoor gevreesd wordt dat er wateroverlast ontstaat. Als de wadi overstroomt komt dit overtollige water de tuinen in. De gemeente wordt aansprakelijk gesteld voor schade die veroorzaakt wordt door de toekomstige wateroverlast.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Eind 2023 en begin 2024 waren de grondwaterstanden op veel plaatsen zeer hoog door extreme hoeveelheden regen die gevallen is. Dit is een uitzonderingssituatie. Het bestemmingsplan voorziet in de verplichting om bij bebouwing van het perceel er zorg voor te dragen dat het hemelwater dat valt op aan te brengen verhardingen (daken en bestrating) geheel op de locatie wordt

		gebufferd en geïnfiltreerd. Hiertoe is in de regels van het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat bij het bouwen van bouwwerken met een oppervlakte van 50 m² of groter voorzien dient te worden in de aanleg van voldoende waterberging. Daarbij moet voldaan worden aan de waterbergingseis zoals neergelegd in het Programma water en riolering 2020-2023 of diens opvolger. De regenwateropgave verplicht tot het aanbrengen van regenwaterberging van 60 mm (l/m²), dat wil zeggen 60 liter per vierkante meter. Er vindt geen afvoer van hemelwater plaats op een openbare voorziening. De belasting van het aanwezige hemelwaterriool neemt dus niet toe. Het bestemmingsplan stelt eisen aan de hoeveelheid water die – overeenkomstig gemeentelijke beleid- moet kunnen worden opgevangen. Het gemeentelijk beleid sluit aan bij actuele algemeen gehanteerde maatstaven.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.2	<i>Riolering en hoogte tuinen</i>	Afwatering op de gemeentelijke riolering is niet toegestaan. Het riool is onlangs vervangen en aangepast maar niet berekend op nieuwe aansluiting van 17 huishoudens en grondafwatering. De druk van overtollig hemelwater zal toenemen na eventuele bouw van woningen op een terp of verhoging. Hiervoor is een onderzoeksrapport gemaakt welke niet duidelijk en inzichtelijk is. De kelder staat vaak blank, ondanks dat de gemeente ongeveer 20 jaar geleden in de Oud Lovenstraat voor extra afwatering heeft gezorgd middels extra putten in de weg. De huizen in de Oud Lovenstraat liggen merendeel lager dan de toekomstige planophoging van de nieuw te bouwen huizen. De druk zal ook gevolgen hebben voor de huidige huishoudens. Ook liggen de monumentale huizen aan de overkant van de Oud Lovensstraat lager dan de toekomstige planophoging. Dit punt is aangekaart op de omgevingsdialoog d.d. 26-1-2023 en hierover is niets terug te vinden in het verslag hierover, die bij de bijlages van de toelichting zitten.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Eind 2023 en begin 2024 waren de grondwaterstanden op veel plaatsen zeer hoog door extreme hoeveelheden regen die gevallen is. Dit is een uitzonderingssituatie. De bestaande riolering heeft voldoende capaciteit om 17 extra woningen aan te sluiten. In de zienswijze is aangegeven dat de tuinen van aangrenzende bewoners droog blijven omdat deze hoger liggen dan de planlocatie. Een inmeting van de planlocatie bevestigt dit: de hoogte van de locatie is thans ongeveer 12.70 + NAP en de grens met de tuinen ligt op rond 13.00 + NAP. De initiatiefnemer wil zorgdragen voor een goede waterhuishouding op de locatie door het terrein uitsluitend op te hogen op plaatsen waar bebouwing en verharding wordt gerealiseerd. Het water dat hier valt wordt rechtstreeks geleid naar een verlaagd terreindeel (een wadi) van voldoende capaciteit (92 m³), zodat dit op de planlocatie blijft. De rest van het terrein wordt niet opgehoogd maar op hetzelfde niveau in stand gehouden. Dat betekent dus dat de tuinen hoger liggen en blijven liggen dan het aansluitende plangebied. Bebouwing is volgens het bestemmingsplan vrijwel niet toegestaan nabij de aangrenzende bewoners zodat de situatie daar ongewijzigd blijft. Er vindt derhalve ook in de nieuwe situatie geen afwenteling plaats van water vanuit de planlocatie naar de aangrenzende percelen.

	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.3	<i>Zorgen waterschap</i>	Waterschap de Dommel heeft in de toelichting bij het bestemmingsplan haar zorgen geuit, maar krijgt als antwoord dat er nog geen gedetailleerd ontwerp voor de woningen en de terreininrichting is. Afgevraagd wordt hoe de gemeente dan op basis van deze zorgen op voorhand een beslissing kan nemen over de wijziging van agrarische bestemming naar woonbestemming als belangrijke gegevens ontbreken.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Wat betreft het nu nog niet beschikbaar zijn van gedetailleerde ontwerpen wordt opgemerkt dat nu op hoofdlijnen duidelijk moet zijn dat het plan haalbaar is, ook wat betreft de waterhuishouding. Dat is voldoende om in het kader van het bestemmingsplan de bestemming van agrarisch te wijzigen naar wonen. Mocht in het kader van de vergunningverlening nadere informatie nodig zijn, dat wordt dat op dat moment verder uitgewerkt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.		Veiligheid fietspad en autoverkeer
4.1	<i>Toename autoverkeer op fietspad</i>	Het fietspad Oud Lovensstraat maakt deel uit van de fietslijn Berkel-Enschot – Tilburg en wordt zeer intensief gebruikt, voornamelijk door schoolgaande jeugd en uitgaansjeugd in de nachtelijke uren. Vooral in de ochtend is het zeer druk op dit fietspad en als er dan ook nog op datzelfde fietspad tussen de 17 en 25 auto's bijkomen van de toekomstige bewoners die ook meestal op hetzelfde tijdstip naar hun werk gaan, dan levert dit meer overlast en gevaar op voor alle weggebruikers. Hierop is de huidige verkeerssituatie niet op berekend. De Oud Lovenstraat is nu een smal fietspad en een doodlopende weg die uitsluitend toegankelijk is voor autoverkeer van vijf aanwonenden welke op eigen terrein parkeren.
	<i>Standpunt gemeente</i>	We erkennen het belang van verkeersveiligheid met name op drukke fietsroutes zoals de Oud Lovensstraat. We zijn ons ervan bewust dat het toevoegen van 17 extra woningen voor één of tweepersoonshuishoudens extra verkeersbewegingen met zich mee zal brengen. Gezien dit aantal zal het extra aantal verkeersbewegingen beperkt zijn. In het verkeersrapport van adviesbureau Goudappel is een verkeersgeneratie berekend waarbij is uitgegaan van 15 woningen. Ook bij 17 woningen is de verkeersgeneratie (circa 127 motorvoertuigen gemiddeld op weekdag en circa 140 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag) nog altijd laag. Als vuistregel (volgens CROW) geldt dat 10% van het aantal motorvoertuigen per gemiddelde werkdag per spitsuur rijdt. Dat komt neer op 14 motorvoertuigen per spitsuur. Dat is in de spitsuren ongeveer elke 4 minuten een auto. Er is voldoende ruimte voor auto's en fietsers om elkaar veilig te passeren. We begrijpen de zorgen over de toename van verkeer en de druk op het fietspad maar we zijn ervan overtuigd dat de Oud Lovensstraat voldoende ruimte heeft om de beperkte toename veilig te kunnen afwikkelen. Dit ervaren we ook op andere plaatsen waar fietsstraten zijn gerealiseerd.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.2	<i>Kruising Bossheweg</i>	Bovendien moeten alle auto's ontsluiten naar de Bossheweg en dit geeft weer meer druk op het oversteek-stoplicht aan de Bossheweg, waardoor hier ook de doorstroming van verkeer wordt gehinderd. Vanuit de

		parallelweg de Oud Lovensstraat is nu al zeer goed uitkijken en als er dan ook nog extra autoverkeer komt wordt het nog gevaarlijker.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Het verkeer vanuit de nieuwe woningen zal inderdaad geleid worden naar de Bosscheweg. De aansluiting met de Bosscheweg is geregeld met verkeerslichten en de parallelweg is aangesloten met inritconstructies. Daarmee is de veiligheid ter hoogte van de parallelweg en de doorstroming van het verkeer op de Bosscheweg geborgd. In het onderzoek van adviesbureau Goudappel is de capaciteit van het oversteek stoplicht Bosscheweg meegenomen. De conclusie is dat de toename van verkeer beperkt is en het verkeer zich verdeelt in zowel de oostelijke richting als de westelijke richting op de Bosscheweg. De toename zal nauwelijks merkbaar zijn. Het verkeer komend van de Oud Lovenstraat kan wel uitrijden, de Bosscheweg op maar niet vanaf de Bosscheweg de Oud Lovenstraat inrijden, Verkeer naar het gebied maakt gebruik van de parallelstructuur. Dit heeft geen gevolgen voor de doorstroming op de Bosscheweg of de capaciteit bij het verkeerslicht.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.3	<i>Passeren auto's</i>	Twee auto's kunnen elkaar niet passeren op het fietspad Oud Lovensstraat omdat het hiervoor te smal is.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Zie de beantwoording onder a. Ter aanvulling: de breedte van de Oud Lovensstraat varieert van 4.1m - 4.5m. Dat is alleen het verharde deel van de weg. Met de bermen erbij gekeken naar de kadastrale situatie bedraagt de breedte circa 8 m. De breedte van een fietser varieert van 0,75m – 1m met vetergang (= ten gevolge van storende krachten en koerscorrecties afwijken van de rechte lijn). De breedte van een auto varieert van 1,83-2,05. De breedte van een bestelbus/vrachtwagen is maximaal 2,55m. Zoals eerder vermeld is er voldoende ruimte voor zowel auto's, bestelbus als fietsers om elkaar te passeren, ook op het smalste punt. De Oud Lovenstraat is een doorlopend straat die in een 30km/uur zone ligt en gecategoriseerd is als erftoegangsweg 30km/uur. Erftoegangswegen hebben geen functie wat betreft de doorstroming of de verkeersafwikkeling. De Oud Lovenstraat ontsluit alleen percelen en heeft verder geen verkeersfunctie. Het gemend afwikkelen van verkeer is gebruikelijk. Wat de Oud Lovenstraat wel bijzonder maakt is dat het onderdeel is van een fietsroute. Op dat aspect zijn er door adviesbureau Goudappel aanbevelingen gedaan.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.4	<i>Toename bezorgers en keren op parkeerterrein</i>	Het aantal van 17 extra woningen in de Oud Lovensstraat zal extra verkeer in de vorm van bezorgers en dergelijke genereren, wat ook weer extra gevaar op levert. Bovendien is het fietspad te smal om te kunnen keren met een auto. Deze zouden dan moeten draaien op het parkeerterrein van de woningen. De uitgang van het parkeerterrein ligt veel te dicht op de hoek van de Kapitein Hatterastraat en de Enschootsebaan waardoor de fietsers die de hoek omkomen niet gezien worden met alle gevolgen van dien. Regelmatig zijn er vrachtwagens vanaf de Enschootsebaan vast komen zitten omdat er geen ruimte is om te keren. Ook de verkeerssituatie op de Enschootsebaan vanaf fietspad Oud Lovenstraat is druk en onoverzichtelijk. Veel overstekende fietsers en autoverkeer dat via het tunneltje onder het spoor door komt in een bocht.

	<i>Reactie gemeente</i>	De toevoeging van 17 woningen zal slechts een beperkte toename van verkeersbewegingen met zich meebrengen (circa 127 motorvoertuigen gemiddeld op weekdag en circa 140 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag). Keren zal plaatsvinden op eigen parkeerterrein van de woningen. Hierdoor blijft ook de hinder en de overlast beperkt. Om risico's te verminderen wordt de toegang van het perceel zo ontworpen dat het uitrijdend verkeer voldoende zicht heeft op het (fiets)verkeer op de Oud Lovenstraat. Bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan worden de aspecten met betrekking tot uitzicht meegenomen, waarbij voldoende zicht bij de ontsluiting van het terrein dient te zijn. Wat uitzicht betreft adviseert adviesbureau Goudappel om te onderzoeken of hoge hagen op het meest zuidelijke deel van de Oud Lovenstraat nabij de Bosscheweg verder van de weg af gebracht kunnen worden. Wanneer dit teruggebracht kan worden heeft dit een positief effect op de verkeersveiligheid en uitzicht. Dit wordt in de uitvoeringsfase bekeken.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.5	<i>Middengeleider fietspad</i>	Op het midden van het fietspad aan de kant van de Enschootsebaan ligt een middenscheiding met twee paaltjes met tussenstuk om ervoor te zorgen dat er vanuit de Enschootsebaan geen auto's op het fietspad kunnen. Dit tussenstuk ligt precies op de plaats waar men in het plan de ontsluiting van de parkeerplaats heeft geplaatst. Afgevraagd hoe dit opgelost wordt.
	<i>Reactie gemeente</i>	De middengeleider op het fietspad zal worden verplaatst tot voorbij de toegang van het perceel. De aan te leggen parkeerplaats wordt toegankelijk gemaakt vanaf zuidkant van de Oud Lovenstraat. Ook in de nieuwe situatie is geen autoverkeer mogelijk tussen de Enschootsebaan en de Oud Lovenstraat.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.6	<i>Verkeersonderzoek</i>	De ontwikkelaar heeft onderzoek laten uitvoeren door bureau Goudappel, maar de resultaten van dat onderzoek zijn niet inzichtelijk gemaakt.
	<i>Reactie gemeente</i>	In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan (paragraaf 3.6.9) is aangegeven dat mobiliteit adviesbureau Goudappel onderzoek heeft gedaan naar de extra verkeersbewegingen die het plan oplevert en de gevolgen van deze toename. De conclusie is dat de toename van circa 150 motorvoertuigen per etmaal verkeerskundig gezien door de bestaande infrastructuur kan worden afgewikkeld. Het rapport wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.		Parkeren
5.1	<i>Ruimte voor parkeren</i>	Op de fietsstraat is geen ruimte om te parkeren en om te keren. Regelmatig zijn er vrachtwagens vanaf de Enschootsebaan vast komen zitten omdat er geen ruimte is om te keren.
	<i>Reactie gemeente</i>	Het plan voorziet in de aanleg van een parkeerplaats voor de 17 woningen. Het is juist dat er op dit moment geen mogelijkheid is om te keren op de Oud Lovenstraat. Dat wordt met dit plan opgelost doordat er via de ingang van het parkeerterrein voortaan gekeerd kan worden en auto's en vrachtauto's dus niet meer achteruit terug hoeven te rijden. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.2	<i>Nodig aantal parkeerplaatsen</i>	Er worden 25 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Omwonenden zijn bezorgd dat dit onvoldoende is om te voorzien in de behoeften van de bewoners. Bij feestjes zal er waarschijnlijk een tekort aan parkeerplaatsen ontstaan, waardoor bewoners hun voertuigen op de ventweg van de Bosscheweg parkeren. Dit zal niet alleen tot verkeersonveiligheid leiden, maar ook tot hinder voor het overige verkeer.
	<i>Reactie gemeente</i>	De verkeersparagraaf in de toelichting wordt aangepast aan de hand van het recent vastgestelde nieuwe parkeerbeleid. Voor dit bestemmingsplan blijkt een aantal van 22 parkeerplaatsen nodig te zijn. Er wordt daarmee voldaan aan de nieuwe parkeernota. Het plangebied is groot genoeg om parkeren op eigen terrein op te lossen. Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt getoetst aan de parkeernorm en verwacht wordt dat gezien de grootte van het terrein voldaan kan worden aan de parkeernorm.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.		Uitzicht en waardevermindering
6.1	<i>Vermindering van het uitzicht en waardevermindering woning</i>	Indieners van zienswijzen wensen geen inkijk in de tuin aan de achterzijde. De realisatie van woningen betekent een reductie van het woongenot en waardevermindering van de woning. Momenteel zijn er 5 woningen aan de Oud Lovenstraat en worden er 17 toegevoegd. Hierdoor stijgt de woondruk en daalt het woongenot. De bouwplannen hebben verstrekende gevolgen voor het uiterlijk en de uitstraling van de omgeving. Momenteel wordt uitgekeken over tuinen en de groene weide van perceel 812 vanuit de woning. Men gruwelt van de gedachte dat dit groene uitzicht zou verdwijnen en dat hiervoor in de plaats tegen woningen moet worden aangekeken.
	<i>Reactie gemeente</i>	Er kan geen garantie worden gegeven dat een bestemming voor altijd hetzelfde blijft. Tilburg staat voor een enorme woningbouwopgave. De beoogde ontwikkeling gaat uit van een vorm van co-wonen, waarbij mensen in een eigen huis wonen maar waarbij collectief gebruik wordt gemaakt van de gemeenschappelijke buitenruimte. Vormen van co-wonen wordt omarmd vanwege het collectieve gedachtegoed en sociale karakter en de mogelijkheid die het biedt voor verschillende generaties om samen te wonen. In de actuele Woonagenda 2020-2025 wordt bijzonder aandacht gevraagd voor dit soort initiatieven. Het gaat hier dan ook om een wenselijk initiatief. De maximale bouwhoogte van de woningen wordt 10 meter. De afstand van de woningen tot de perceelgrens bedraagt op de kortste afstand 10 meter. Vervolgens hebben indieners van zienswijzen aan de Bosscheweg een tuin van circa 40 m diep. Aan de achterzijde van een aantal percelen van indieners van zienswijze staat bebouwing en hoogopgaand groen. Opgemerkt wordt dat er in het algemeen geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. In verschillende uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is dat bevestigd. Zo ook in de uitspraak van 3 mei 2017 (ENCLI:NL:RVS:2017:1172) waarbij op 26 meter afstand van woningen bouwwerken van 11 meter hoog worden toegelaten. Dit leidde naar het oordeel van de Afdeling niet tot onevenredige aantasting van het uitzicht. De dichtstbijgelegen woningen van indieners van zienswijzen staan op circa 50 m afstand van de dichtstbijgelegen nieuw te bouwen woning, die maximaal 10 m hoog kunnen worden. Gezien deze afstand en de maximale bouwhoogte zou dat volgens voorgenoemde uitspraak niet tot onevenredige aantasting van het uitzicht leiden.

		Verder wordt opgemerkt dat nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek voor planschade ingediend kan worden mocht inspreker van mening zijn dat hij planschade lijdt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
7.		Monument
7.1	<i>Bouwen nabij monument</i>	Het bouwplan lijkt onvoldoende rekening te houden met het behoud van het historisch aanzicht en waardering van de nabijgelegen monumentale boerderij en bakhuis (Oud Lovenstraat 2a) en zal de cultuurhistorische waarden van de omgeving aantasten.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Aan de oostzijde van de Oud Lovenstraat zijn monumenten gelegen. Aan de westzijde zijn de afgelopen eeuw enkele woningen gebouwd. De gemeente hecht er waarde aan dat bij de bouw in de nabijheid van monumenten extra zorgvuldigheid in acht wordt genomen. Ze weegt af dat bebouwing op de planlocatie door haar schaal en groene planopzet geen afbreuk doet aan de monumentale waarde van de oostelijke panden.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
8.		Bomen
8.1	<i>(Bouw)verkeer bij beschermwaardige en monumentale bomen nabij plangebied</i>	Volgens de boomwaardekaart (bijlage 4 van regels) staan er in de Oud Lovenstraat een aantal beschermwaardige bomen en een monumentale boom. Deze bomen zijn beschermd volgens de bomenverordening Tilburg 2021 waarbij binnen een straal van 15 meter niet gebouwd mag worden en geen werkzaamheden mogen worden uitgevoerd die de boom kunnen beschadigen. Volgens de boomwaardekaart ligt de straal van deze bomen met monumentale status precies over de hele fietspad van de Oud Lovenstraat naar de overkant. Dit betekent dat er dus geen zwaar bouwverkeer als aanleverende vrachtwagens, kranen en andere benodigde machines en verkeer over het fietspad heen mogen vanaf de Bosscheweg om de wortels van deze bomen te beschermen. Volgens de boomwaardekaart staan er ook beschermwaardige bomen in de Enschootsebaan en kan er dus vanuit deze kant geen zwaar bouwverkeer komen. Bovendien kan het bouwverkeer vanuit de Enschootsebaan daar niet keren op die hoek want ze kunnen niet onder de spoorbrug door naar de Kapitein Hatterastraat. Daarnaast vormen de geplande bouwwerkzaamheden en het zware bouwverkeer een bedreiging voor de vier beschermde monumentale bomen in de Oud Lovenstraat. Deze bomen zijn niet alleen van ecologisch belang maar dragen ook bij aan het unieke karakter en identiteit van de buurt.
	<i>Reactie gemeente</i>	De bescherming houdt in dat er binnen een bepaalde afstand van de boom geen gebouwen mogen worden gebouwd en geen graafwerkzaamheden e.d. mogen worden uitgevoerd. Daar is hier geen sprake van. Het heeft geen betrekking op verkeer over een weg. Zou dat zo zijn, dan zouden vele wegen in Tilburg afgesloten moeten worden. Er wordt niet verwacht dat (bouw)verkeer nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de bomen heeft.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Zienswijzen individueel

In deze paragraaf is per zienswijze aangegeven wat er met de reactie is gedaan. Daarbij wordt verwezen naar bovenstaande punten en wordt, indien het over andere onderwerpen gaat, individueel een antwoord gegeven.

1.		Zienswijze 1 (ontvangen op 29 december 2023) (Bosscheweg 123)
1.1	<i>Agrarische bestemming achter woning</i>	Indiener van zienswijze geeft aan dat bij de aankoop van de woning in 2009 gemeld is dat het terrein achter de woning een agrarische bestemming heeft en zal houden. Dat was een belangrijk argument om de woning te kopen omdat men geen inblik wenst in de tuin aan de achterzijde. De realisatie van woningen betekent een reductie van het woongenot en waardevermindering van de woning.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan
2.		Zienswijze 2, Waterschap De Dommel (ontvangen op 24 januari 2024)
2.1	<i>Blijft zaksloot behouden?</i>	Aangegeven wordt dat de locatie bekend is met wateroverlast bij extreme buien. Gevraagd wordt om aan te geven wat er gebeurt met de zaksloot langs de Oud Lovenstraat. Deze zaksloot is belangrijk voor het opvangen van het afstromend regenwater van de Oud Lovenstraat. Kan de zaksloot behouden blijven bij ophoging van het plangebied en bij aanleg van de ontsluitingen?
	<i>Standpunt gemeente</i>	De zaksloot blijft behouden. Wel worden er enkele duikers aangelegd ten behoeve van de ontsluiting van het plangebied en aansluiting op de openbare weg.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2.2	<i>Berekening toekomstig verhard oppervlak</i>	Hoofdstuk 8 van de toelichting stelt dat aan de waterparagraaf een berekening van het toekomstig verhard oppervlak en de bijbehorende regenwaterbergingsopgave is toegevoegd. Deze berekeningen (inclusief bijbehorende toelichting) en de onderbouwing dat er voldoende ruimte is voor inpassing van de opgave in het plangebied, ontbreekt echter. Gevraagd wordt om die alsnog toe te voegen. Indien het stedenbouwkundig plan nog onvoldoende in detail is uitgewerkt, wordt geadviseerd om bij de berekeningen uit te gaan van de maximale planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.
	<i>Standpunt gemeente</i>	In bijlage 1 van de regels is het rapport over landschappelijke inpassing opgenomen. Op pagina 14 is een berekening opgenomen waaruit blijkt dat er een waterberging van 92 m3 aangelegd dient te worden. Ter verduidelijking wordt de berekening ook in de toelichting opgenomen. De technische dimensionering wordt in afstemming met de gemeente uitgewerkt.
2.3	<i>Instandhouding waterberging</i>	De instandhouding van de regenwaterberging is volgens hoofdstuk 8 geborgd in de voorwaardelijke verplichting voor regenwaterberging in de planregels. De planregels borgen echter de regenwaterberging nog onvoldoende: • De bestemming Groen — waarbinnen het parkeerterrein aangelegd wordt — bevat geen voorwaardelijke verplichting voor regenwaterberging. • De bestemming Wonen bevat wel een voorwaardelijke verplichting voor regenwaterberging, in artikel 4.2.6. Maar deze verplicht alleen de aanleg van regenwaterberging, niet de instandhouding. Daarnaast

		vraagt het waterschap om "Het bouwen van bouwwerken met een oppervlakte van 50m2 of groter" te vervangen door "Het realiseren van verhard oppervlak van 50 m2 of groter". Dan is het artikel in overeenstemming met het Programma Water en Riolerings 2024-2027 van de gemeente.
	<i>Standpunt gemeente</i>	De aanleg van de waterberging is via een voorwaardelijke verplichting in de regels vastgelegd. Dat is gedaan in de bestemming Wonen omdat in die bestemming gebouwen opgericht kunnen worden. De waterberging kan in het hele plangebied, dus ook in de bestemming Groen, worden aangelegd. De instandhouding is geregeld in het artikellid over strijdig gebruik. De redactie van de voorwaardelijke verplichting wordt beperkt aangepast aan de hand van het parapluplan waterberging en grondwaterbescherming. De voorwaardelijke verplichting wordt niet gewijzigd door ook het realiseren van verhard oppervlak er onder te laten vallen. Omdat het realiseren van verharding niet aan een vergunningplicht is gekoppeld is de voorwaardelijke verplichting indien die gekoppeld is aan het realiseren van verharding niet te handhaven en daarom zullen we deze gevraagde aanpassing niet doorvoeren.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2.4	<i>Beschrijving van beleid van provincie en waterschap</i>	Er ontbreekt een beschrijving van het provinciale waterbeleid en het beleid van het waterschap in het hoofdstuk Wateraspecten.
	<i>Standpunt gemeente en conclusie</i>	De toelichting wordt op dit punt aangevuld.
3.		Zienswijze 3 (ontvangen op 28 december 2023) (Bosscheweg 125)
3.1	<i>Strijd met Omgevingsvisie Tilburg 2040</i>	De omgevingsvisie Tilburg 2040 is voor de gemeente Tilburg volgens de toelichting in paragraaf 2.3.1 een inspiratiebron om te werken aan een fijn wonen, werken, leven en recreëren toekomst. Het bestemmingsplan is in strijd met de omgevingsvisie omdat het voor bewoners van percelen aan de Bosscheweg niet meer fijn wonen wordt omdat de vrijheid en het wonen in het buitengebied wordt aangetast. Daarbij wordt gedacht aan geluidsoverlast van toekomstige bewoners, lichtvervuiling achter de tuinen en aantasting van privacy. Daarnaast wordt gevreesd voor de veiligheid. Het terrein is nu volledig afgesloten door een hoog hek met een sloot ervoor. Dat wordt een open terrein waar een ieder die verkeerde bedoelingen heeft vrij toegang heeft en makkelijk de tuinen van de bewoners aan de Bosscheweg kunnen bereiken. Door lichtvervuiling wordt ook de leefomgeving van wilde dieren verstoord.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.2	<i>Strijd met Koersdocument Oostflank</i>	Volgens punt 2.3.1 van de toelichting maakt de planlocatie deel uit van het koersdocument Oostflank. Dit betreft het gebied tussen het spoor van Tilburg naar Den Bosch en de Bosscheweg en Berkel-Enschot. In het koersdocument Oostflank wordt aangegeven dat dit geen ontwikkellocatie is. De ruimtelijke adempauze tussen Tilburg en Berkel-Enschot is waardevol, dorp en stad moeten niet tegen elkaar aangroeien en daarom mag de bestemming agrarisch op dit perceel tussen het spoor, de Bosscheweg en Oud Lovensstraat niet veranderd worden.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.3	<i>Wateroverlast</i>	Volgens de nieuwe richtlijnen moet het regenwater wat er valt de grond in kunnen en niet afgevoerd worden door het riool. In de huidige situatie met het terrein als agrarische locatie blijft het overtollige water op de planlocatie staan en zakt door de grond met leemlagen zeer langzaam de grond in. In de bijlage bij de zienswijze zijn foto's bijgevoegd van d.d. 3-1-2024 met de situatie op de planlocatie na de hevige regenval van de afgelopen tijd. De aansluitende tuinen van de Bosscheweg blijven droog omdat de planlocatie lager ligt als de tuinen. In de toelichting is in par 5.4 aangegeven dat de planlocatie opgehoogd moet worden, en dat er een wadi aangelegd wordt. Hierdoor komen de tuinen dus lager te liggen als het toekomstige plan waardoor gevreesd wordt dat er wateroverlast ontstaat. Als de wadi overstroomt komt dit overtollige water de tuinen in. De gemeente wordt aansprakelijk gesteld voor schade die veroorzaakt wordt door de toekomstige wateroverlast. Ook liggen de monumentale huizen aan de overkant van de Oud Lovensstraat lager dan de toekomstige planophoging. Dit punt is aangekaart op de omgevingsdialoog d.d. 26-1-2023 en hierover is niets terug te vinden in het verslag hierover, die bij de bijlages van de toelichting zitten. Bovendien heeft Waterschap de Dommel in de toelichting bij het bestemmingsplan ook hierover haar zorgen geuit, maar krijgt als antwoord dat er nog geen gedetailleerd ontwerp voor de woningen en de terreininrichting is. Afgevraagd wordt hoe de gemeente dan op basis van deze zorgen op voorhand een beslissing kan nemen over de wijziging van agrarische bestemming naar woonbestemming als belangrijke gegevens ontbreken.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.4	<i>Aantasting ecologisch systeem</i>	Op de planlocatie staan een paar fruitbomen welke voor een kruisbestuiving zorgen met de fruitbomen van indieners van zienswijzen. Worden de fruitbomen op de planlocatie verwijderd dan vindt er geen kruisbestuiving plaats en zullen de fruitbomen geen vruchten produceren, waardoor dit geen voedsel meer oplevert voor de wilde dieren in de omgeving. Zodra de planlocatie wordt opgehoogd of als de doorlaatbaarheid van de toekomstige wadi veranderd wordt door de leemlaag weg te halen, dan wordt gevreesd dat dit schade op levert aan de wortels van de bomen die in de aangrenzende tuinen staan van de Bosscheweg. Deze bomen zitten met hun haarwortels zeer waarschijnlijk in de humusrijke grond. Als deze grond wordt veranderd van structuur of wordt opgehoogd, ervaren de wortels meer druk en hun wortelstructuur zal zich daaraan moeten aanpassen. Hierdoor komen de wortels losser in de grond te liggen en dat is gevaarlijk voor de stabiliteit van de boom. Bovendien staan de wortels van de bomen van indieners van zienswijzen in de tuinen van de Bosscheweg getekend in de wadi. Hierdoor krijgen de wortels van de bomen extra water te verwerken. De fijne haarwortels van de bomen kunnen daar niet tegen en zullen dus waarschijnlijk gaan afsterven, wat ook weer tot gevolg heeft dat de stabiliteit van de boom wordt aangetast. Hierdoor kunnen de bomen bij een stevige storm omvallen, met alle gevolgen van dien.
	<i>Standpunt gemeente</i>	De bestaande bomen op de planlocatie kunnen voor een deel niet gehandhaafd blijven.

		Voor een deel staan bomen op de plaats van geprojecteerde bebouwing. Verder is de kwaliteit van het groen niet optimaal en wordt met de uitvoering van het landschapsplan verbeterd. Zo worden coniferen vervangen door gebiedseigen soorten. Indiener van zienswijze is zelf verantwoordelijk voor de gewenste kruisbestuiving van zijn fruitbomen. Er is een landschapsplan opgesteld met daarin verschillende gebiedseisen soorten opgenomen, met daarin onder meer de <i>Malus sylvestris</i> (wilde appel). Mogelijk dat deze appelboom voor kruisbestuiving kan zorgen. De grond op de locatie wordt incidenteel opgehoogd zoals beschreven in 2.3. Dat gebeurt niet direct op de perceelgrens, maar gaat geleidelijk aan waardoor geen schade wordt verwacht aan bomen in aangrenzende tuinen. De wadi komt op ruim 25 m afstand te liggen vanaf de grens van het perceel van indiener van zienswijzen. Er wordt niet verwacht dat op een dergelijke afstand wortels van bomen beschadigd raken.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.5	<i>Externe veiligheid toekomstige bewoners</i>	Volgens bijlage 5 van de toelichting in het bestemmingsplan wordt gesteld dat de planlocatie in veiligheidszone II ligt. Volgens afbeelding 3 in deze bijlage staat dat er moet worden gezorgd voor 2 vluchtroutes voor de bewoners en 2 aanrijdroutes voor de hulpdiensten. In dit geval kan hier nooit voor gezorgd worden omdat de planlocatie maar aan 1 kant kan worden betreden en aan 1 kant worden verlaten namelijk de Oud Lovensstraat. Als er zich een calamiteit voordoet op het spoor van Tilburg naar Vught of aan de gasleiding dan kunnen de bewoners niet of nauwelijks wegvluchten. Ze moeten zoveel mogelijk haaks wegvluchten volgens de deskundigen in de rapportage. Volgens tekening uit bijlage 1(bij regels) definitieve verkaveling is te zien dat dit niet mogelijk is. De bewoners moeten dan door de wadi en de afgesloten tuinen vluchten wat niet mogelijk is. De enige vluchtroute is dan evenwijdig vluchten naar de Oud Lovensstraat en dan richting de Bosscheweg. De hulpdiensten zullen in het geval van een calamiteit op het spoor en de gasleiding alleen kunnen aanrijden vanaf de Bosscheweg naar de Oud Lovenststraat en komen dus in conflict met de vluchtende bewoners. Aanrijden via de hoek Kapitein Hatterastraat en de Enschootsebaan kan ook niet want dan moet de hulpverlening eerst door de calamiteit heen voor ze hulp kunnen verlenen en dat is in conflict met de regels voor hulpverlening. Er wordt dus niet voldaan aan de richtlijnen voor risicogebied zone II. Als er een calamiteit zich voordoet aan de kant van de Oud Lovensstraat dan hebben de toekomstige bewoners helemaal geen vluchtweg, vooral de bewoners die achter op planlocatie wonen. Dit omdat ze dan zijn omsloten door het talud van het spoor Tilburg-Vught en aan de andere kant door de gesloten tuinen van de bewoners van de Bosscheweg.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Aanrijden via twee routes is wel mogelijk. De brandweer heeft de situatie beoordeeld en 8 maart 2023 aangegeven wat de twee mogelijk aanrijdroutes zijn. Onderstaande is de reactie van de Brandweer opgenomen betreffende de situatie aan de Oud Lovenstraat: • Inrijden vanaf de Bosscheweg is mogelijk met een klein stukje rijden tegen de route in. Dit is voldoende opgelost. • Bij het tweezijdig aanrijden is uitgegaan van post Centrum Tilburg. Via de Enschootsebaan is een Noordelijke route mogelijk (via een omweg). Alternatief is om post Berkel-Enschoot hiervoor te alarmeren.

		In diezelfde hoedanigheid is het mogelijk voor bewoners om een calamiteit via meerdere wegen te ontvluchten. Verder wordt opgemerkt dat vanuit Externe Veiligheid er geen reden is om aan te nemen dat er een calamiteit plaatsvindt waarbij men van de Oud Lovenstraat weg zou moeten vluchten. Mocht er een hevige brand zijn aan de overkant van de Oud Lovenstraat dan kunnen bewoners van de weg af vluchten en binnen het plangebied zelf hun veiligheid waarborgen tot de hulpdiensten arriveren.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.6	<i>Veiligheid verkeerssituatie fietspad Oud Lovenstraat - veiligheid</i>	Het fietspad Oud Lovensstraat maakt deel uit van de fietslijn Berkel-Enschot – Tilburg en wordt zeer intensief gebruikt, voornamelijk door schoolgaande jeugd en uitgaansjeugd in de nachtelijke uren. Vooral in de ochtend is het zeer druk op dit fietspad en als er dan ook nog op datzelfde fietspad tussen de 17 en 25 auto's bijkomen van de toekomstige bewoners die ook meestal op hetzelfde tijdstip naar hun werk gaan, dan levert dit meer overlast en gevaar op voor alle weggebruikers.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.7	<i>Veiligheid verkeerssituatie fietspad Oud Lovenstraat – kruising Bosscheweg</i>	Bovendien moeten alle auto's ontsluiten naar de Bosscheweg en dit geeft weer meer druk op het oversteek-stoplicht aan de Bosscheweg, waardoor hier ook de doorstroming van verkeer wordt gehinderd. Vanuit de parallelweg de Oud Lovensstraat is nu al zeer goed uitkijken en als er dan ook nog extra autoverkeer komt wordt het nog gevaarlijker.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.8	<i>Veiligheid verkeerssituatie fietspad Oud Lovenstraat – passeren auto's</i>	Twee auto's kunnen elkaar niet passeren op het fietspad Oud Lovensstraat omdat het hiervoor te smal is.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.9	<i>Veiligheid verkeerssituatie fietspad Oud Lovenstraat – extra verkeer</i>	Het aantal van 17 extra woningen in de Oud Lovensstraat zal extra verkeer in de vorm van bezorgers ed. genereren, wat ook weer extra gevaar op levert. Bovendien is het fietspad te smal om te kunnen keren met een auto. Deze zouden dan moeten draaien op het parkeerterrein van de woningen. De uitgang van het parkeerterrein ligt veel te dicht op de hoek van de Kapitein Hatterastraat en de Enschootsebaan waardoor de fietsers die de hoek omkomen niet gezien worden met alle gevolgen van dien.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.10	<i>Veiligheid verkeerssituatie fietspad Oud Lovenstraat – middenscheiding</i>	Op het midden van het fietspad aan de kant van de Enschootsebaan ligt een middenscheiding met twee paaltjes met tussenstuk om ervoor te zorgen dat er vanuit de Enschootsebaan geen auto's op het fietspad kunnen. Dit tussenstuk ligt precies op de plaats waar men in het plan de ontsluiting van de parkeerplaats heeft geplaatst. Afgevraagd hoe dit opgelost wordt.

	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.11	<i>Veiligheid verkeerssituatie fietspad Oud Lovenstraat – rapport verkeerskundig adviesbureau</i>	Op de informatie avonden van Honk op 21-10-2022 en 26-1-2023 is over deze verkeersrisico's gesproken. Honk geeft aan dat er een deskundig verkeerskundig bureau naar gekeken heeft. Honk geeft aan dat na de info-avond op 26-1-2023 er nogmaals door een bureau naar gekeken is, maar maakt de naam van het bureau zwart in het omgevingsverslag bij de bijlages. Ook wordt er verwezen naar foto's uit het verleden. Deze zijn niet relevant voor de huidige situatie. Gevraagd wordt welk bureau deze onderzoeken heeft uitgevoerd en wat de resultaten zijn van deze onderzoeken, want deze onderzoeken zijn nergens terug te vinden in de wijziging van het bestemmingsplan. Wanneer is er onderzoek gedaan?
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.12	<i>Veiligheid verkeerssituatie fietspad Oud</i>	De verkeerssituatie wordt niet serieus genomen, of is er iets mee aan de hand zodat het moedwillig niet is opgenomen in de verslagen.
	<i>Standpunt gemeente</i>	De verkeerssituatie wordt weldegelijk serieus genomen. Door adviesbureau Goudappel is onderzoek gedaan naar de extra verkeersbewegingen die het plan oplevert en de gevolgen van deze toename. De conclusie is in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen en luidt dat de toename van circa 150 motorvoertuigen per etmaal verkeerskundig gezien door de bestaande infrastructuur kan worden afgewikkeld. Een verkeerskundige van de gemeente heeft het onderzoeksrapport beoordeeld en stemt in met de conclusie van het onderzoek. Het rapport wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.13	<i>Bescherming monumentale bomen</i>	Volgens de boomwaardekaart (bijlage 4 van regels) staan er in de Oud Lovenstraat een aantal beschermwaardige bomen en een monumentale boom. Deze bomen zijn beschermd volgens de bomenverordening Tilburg 2021 waarbij binnen een straal van 15 meter niet gebouwd mag worden en geen werkzaamheden mogen worden uitgevoerd die de boom kunnen beschadigen. Volgens de boomwaardekaart ligt de straal van deze bomen met monumentale status precies over de hele fietspad van de Oud Lovenstraat naar de overkant. Dit betekent dat er dus geen zwaar bouwverkeer als aanleverende vrachtwagens, kranen en andere benodigde machines en verkeer over het fietspad heen mogen vanaf de Bossheweg om de wortels van deze bomen te beschermen. Volgens de boomwaardekaart staan er ook beschermwaardige bomen in de Enschootsebaan en kan er dus vanuit deze kant geen zwaar bouwverkeer komen. Bovendien kan het bouwverkeer vanuit de Enschootsebaan daar niet keren op die hoek want ze kunnen niet onder de spoorbrug door naar de Kapitein Hatterastraat.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.14	<i>Conflict met uitbreidingsplannen pro-rail</i>	Pro-rail heeft vragen gesteld over de geluidsoverlast voor toekomstige bewoners. De gemeente stelt echter dat de woningen die gebouwd zouden worden niet te dicht op de tunnel staan, zodat er geen vergunning nodig is. Maar als pro-rail haar uitbreidingsplannen uitvoert dan komen deze woningen wel binnen de 30 meter waar een vergunning van pro-rail nodig is. De geluidsoverlast wordt dan alleen maar nog meer en zullen de gevels die tegen het spoor aan liggen doof worden uitgevoerd. Deze gevels zullen dan in de toekomst ook niet voldoende zijn om de geluidsoverlast te beperken.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Er zijn op dit moment geen concrete plannen voor spoorverbreding op het traject Tilburg – Den Bosch bekend bij de gemeente Tilburg. De woningen en bebouwing binnen dit plan liggen allemaal buiten de minimaal te respecteren beperkingenzones van het spoor en spoortunnel.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.15	<i>Strijdigheid met dubbelbestemming leiding-gas</i>	Volgens punt 5.5.1 van de regels in het bestemmingsplan is het verboden om in de buurt van de dubbelbestemming leiding-gas aangewezen gronden op te hogen, te egaliseren, te verlagen of af te graven of een wijziging van het maaiveld in verband met drukverschil op de leiding wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. Ook mag de structuur van de grond niet veranderd worden, wat ook de druk op de leiding kan veranderen. Deze regels in het bestemmingsplan zijn in strijd met de randvoorwaarden voor duurzaam watersysteem punt 5.4 in de toelichting van het bestemmingsplan, want hier adviseert de gemeente de planlocatie te verhogen met 20 cm om de wateroverlast te beperken. Volgens de dubbelbestemming leiding gas is dit verboden.
	<i>Standpunt gemeente</i>	De beoogde ophoging vindt niet plaats op de met dubbelbestemming aangewezen Leiding-Gas gronden. De geadviseerde ophoging van 20 cm betreft vloerhoogten en wordt dus (indien hiervoor wordt gekozen) uitgevoerd binnen het bouwvlak op de kavels met de enkelbestemming wonen. Het advies over de vloerhoogte betreft bovenzijde begane grondvloer welke dan 20 cm boven de aanleghoogte van de fietsstraat ligt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.		Zienswijze 4 (ontvangen op 31 januari 2024) (Oud Lovenstraat 15)
4.1	<i>Verkeersveiligheid</i>	Gevreesd wordt dat de verkeersveiligheid wordt aangetast door toename van het aantal verkeersbewegingen. Hierop is de huidige verkeerssituatie niet op berekend. De ontwikkelaar heeft onderzoek laten uitvoeren door bureau Goudappel, maar de resultaten van dat onderzoek zijn niet inzichtelijk gemaakt. Het kruispunt van het fietspad met de ventweg en Bosscheweg is nu al gevaarlijk en er zijn vaak overtredingen. Ook de verkeerssituatie op de Enschootsebaan vanaf fietspad Oud Lovenstraat is druk en onoverzichtelijk. Veel overstekende fietsers en autoverkeer dat via het tunneltje onder het spoor door komt in een bocht.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.2	<i>Toename drukte</i>	De Oud Lovenstraat is een smal fietspad en een doodlopende weg die uitsluitend toegankelijk is voor autoverkeer van vijf aanwonenden welke op eigen terrein parkeren. Het plan brengt een toename van verkeersdrukte van 5 naar 22 woningen met bijbehorende bezoekers, bezorgers, verbouwers en passanten. Er is geen parkeerruimte op de fietsstraat. Een keerplaats is er niet. Daar is geen ruimte voor. Regelmatig zijn er vrachtwagens vanaf de Enschootsebaan vast komen zitten omdat er

		geen ruimte is om te keren. Er is een toename van fietsers en wandelaars van en naar de Enschootsebaan als gevolg van nieuwbouw vanuit Berkel-Enschoot.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.3	<i>Groene buffer</i>	De Enschootsebaan is als groene buffer ingericht tussen Tilburg en Berkel Enschoot. Deze groene buffer is er om de rust en natuurbeleving te waarborgen. Het verlengde van het fietspad is Oud Lovenstraat en hier begint de natuur rustzone. Ook de bestemming agrarisch valt volgens indiener van zienswijze onder deze bescherming. Nieuwbouw en bewoning zal meer druk uitvoeren op de rust, natuur en natuurbeleving. Daarnaast geeft het koersdocument Oostflank aan dat dit geen ontwikkellocatie is. De bestemming agrarisch mag niet veranderd worden.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Het perceel bestaat uit grasland met weinig natuurwaarden (zie de uitgevoerde quickscan flora en fauna). Er is een landschapsplan opgesteld met daarin verschillende bomen, hagen en bosplantsoen. In het kader van kwaliteitsverbetering landschap betekent dit een plus voor het landschap. Wat betreft de groene buffer tussen Tilburg en Berkel-Enschoot wordt verwezen naar het concept koersdocument Oostflank en wat hierover in de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt is opgenomen.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.4	<i>Nadelige gevolgen voor natuur en woonomgeving</i>	Er worden door het plan wijzigingen verwacht voor de natuur, de passanten op de fiets en het eigen uitzicht en woonbeleving. Daarnaast wordt wijziging verwacht van rust, ruimtebeleving, toename verlichting (lichtvervuiling) en privacy. Ook wordt gewezen op de vele dieren die er leven.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Wat betreft de zienswijze over natuur en flora en fauna wordt verwezen naar het uitgevoerde onderzoek flora en fauna. Geconcludeerd wordt dat de geplande ingreep geen negatieve invloed zal hebben op wettelijk beschermde soorten. Verder is de locatie niet gelegen binnen een NatuurNetwerk, waarvan de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied niet negatief beïnvloed mogen worden. Ook met betrekking tot natura 2000 gebieden worden geen bezwaren verwacht. Wat betreft uitzicht wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.4	<i>Waardevermindering</i>	Er wordt gevreesd voor waardevermindering van het huis en perceel door wijziging van het bestemmingsplan. Hiervoor wordt de gemeente aansprakelijk gehouden.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is kan een verzoek tot planschadevergoeding worden ingediend.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.5	<i>Waterhuishouding</i>	Het weiland staat nu vaak blank. Afwatering op de gemeentelijke riolering is niet toegestaan. Het riool is onlangs vervangen en aangepast maar niet berekend op nieuwe aansluiting van 17 huishoudens en grondaftwatering. Een wadi op de locatie zal het water niet afdoende kunnen opvangen, zeker na de vastgestelde klimaatveranderingen. De druk van overtollig hemelwater zal alleen maar verhoogd worden na eventuele bouw van woningen op een terp of verhoging. Hiervoor is een onderzoeksrapport

		gemaakt welke niet duidelijk en inzichtelijk is. De kelder staat vaak blank, ondanks dat de gemeente ongeveer 20 jaar geleden in de Oud Lovenstraat voor extra afwatering heeft gezorgd middels extra putten in de weg. De huizen in de Oud Lovenstraat liggen merendeel lager dan de toekomstige planophoging van de nieuw te bouwen huizen. De druk zal ook gevolgen hebben voor de huidige huishoudens.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.6	<i>Hogere waardebesluit</i>	Er wordt zienswijze ingediend tegen het ontwerp hogere waardebesluit.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Hier wordt in een apart besluit een standpunt over ingenomen. Verwezen wordt naar dat besluit.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.		Zienswijze 5 (ontvangen op 1 februari 2024) (Oud Lovenstraat 17)
5.1	<i>Onderzoeken betaald door initiatiefnemer</i>	De onderzoeken die gedaan zijn, zijn betaald door de ontwikkelaar. Gesteld wordt dat wie betaalt, bepaalt. De onderzoeken hebben op zijn minst de schijn van mogelijke partijdigheid.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Het is gebruikelijk dat een initiatiefnemer zelf een onderbouwing aanlevert van zijn initiatief middels de nodige onderzoeken. De onderzoeken wordt uitgevoerd door gerenommeerde bureaus die onafhankelijk adviseren. Het zou ten koste gaan van de goede naam van een bureau door niet onafhankelijk te adviseren. Daarnaast worden alle onderzoeken door de gemeente door vakspecialisten gecontroleerd.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.2	<i>Ruimtelijke impact</i>	Momenteel zijn er 5 woningen aan de Oud Lovenstraat en worden er 17 toegevoegd. Hierdoor stijgt de woondruk en daalt het woongenot. De bouwplannen hebben verstrekende gevolgen voor het uiterlijk en de uitstraling van de omgeving. Momenteel wordt uitgekeken over tuinen en de groene weide van perceel 812 vanuit de woning. Men gruwelt van de gedachte dat dit groene uitzicht zou verdwijnen en dat hiervoor in de plaats tegen woningen moet worden aangekeken.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.3	<i>Groene buffer</i>	De gemeenteraad heeft recent het besluit genomen om geen woonvoorzieningen voor arbeidsmigranten aan de Enschootsebaan te bouwen. De strook van akkers aan de Enschootsebaan waarvan de laatste akker doorloopt aan de Oud Lovenstraat wordt als een belangrijke groene buffer gezien om er voor te waken dat Berkel-Enschoot en Tilburg aan elkaar groeien. Het plan is in strijd met de visie op de oostflank waarin staat: "het is een essentiële groene ademruimte tussen Tilburg en Berkel-Enschoot, waar je op de Enschootsebaan nog voelt dat je buiten bent".
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.4	<i>Geluid</i>	Een tweede argument waarom de gemeente de locatie voor arbeidsmigranten niet geschikt vond is de nabijheid van het spoor. Bij dit bestemmingsplan ligt het spoor mogelijk nog dicht bij de bebouwing zodat aanpassingen zoals dove gevels en verhoging grenswaarde nodig zijn. Verhoging van de grenswaarde voor geluidshinder zal in te toekomst,

		wanneer ProRail het containervervoer gaat uitbreiden, leiden tot verhoging en vermeerdering van de geluidshinder. Bovendien kunnen, in geval van hogere grenswaarden, bedrijven op het bedrijfsterrein aan de andere kant van het spoor vergunningen toegewezen krijgen voor activiteiten die meer geluidsoverlast zullen betekenen voor de huidige bewoners van de Oud Lovenstraat en Bosscheweg.
	<i>Standpunt gemeente</i>	In dit plan is gebruik gemaakt van de mogelijkheden die de wetgever biedt om te bouwen binnen geluidszones. Veel woningbouwplannen in Tilburg bevinden zich binnen geluidszones van wegen en spoorwegen. De wetgever biedt, onder meer door technische maatregelen, de mogelijkheid om bij een hogere geluidsbelasting woningbouw op te richten. Indien daar geen gebruik van gemaakt wordt, wordt de woningbouwopgave waar Tilburg voor staat niet haalbaar. Het hogere waardebesluit vormt een apart besluit dat genomen wordt door het college van Burgemeester en Wethouders. In het kader van de doorzendplicht volgens de Awb wordt dit onderdeel van de zienswijze betrokken bij de besluitvorming over het hogere waardebesluit. Er zijn op dit moment geen concrete plannen voor spoorverbreding op het traject Tilburg – Den Bosch bekend bij de gemeente Tilburg. De woningen en bebouwing binnen dit plan liggen allemaal buiten de minimaal te respecteren beperkingen van het spoor en spoortunnel.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.5	<i>Verkeersveiligheid</i>	Het bouwplan leidt tot een toename van verkeer wat risico's met zich meebrengt. De Oud Lovenstraat is onderdeel van het sternetwerk van fietspaden en wordt intensief gebruikt door fietsers, wandelaars, auto's van bewoners en bezorgers. Iedereen moet gebruik maken van de straat/het fietspad aangezien er geen trottoirs zijn, wat het risico verhoogd. De parkeerplaats die aan de noordzijde komt is niet bereikbaar omdat gemotoriseerd verkeer verboden is op het fietspad. Ook het afslaan vanaf het fietspad naar een parkeerplaats is verboden vanwege een doorgetrokken streep. Om het parkeerterrein te bereiken zal volgens de projectontwikkelaar de bestaande knip voor auto's in de Oud Lovenstraat richting spoor opgeschoven worden. Dat kan volgens indienen van zienswijze alleen als het bestaande tweerichtingsfietspad dat nu ter hoogte van het perceel 2a begint opgeheven wordt. Hiervan wordt geen melding gemaakt in de toelichting. Er wordt geen vergunning voor het verleggen van het fietspad aangevraagd. Er wordt nog steeds bevestigd dat de Oud Lovenstraat onderdeel is van het netwerk sternetfietsroutes.
	<i>Standpunt gemeente</i>	De Oud Lovenstraat blijft onderdeel van het sternetfietsroute. Verder wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.6	<i>Keermogelijkheid</i>	In de huidige opzet van het plan is het niet mogelijk voor verkeer, zoals pakketbezorgers en dienst- en hulpverleners om te keren binnen het plan. De geplande parkeerplaats is niet bereikbaar vanwege het tweerichtingsfietspad. Auto's busjes en vrachtwagens dienen achteruit de Oud Lovenstraat uit te rijden en eventueel te keren op de opritten van de huidige bewoners. Dit is een voor de bewoners onaanvaardbare situatie en ook gevaarlijk.
	<i>Standpunt gemeente</i>	De geplande parkeerplaats wordt bereikbaar door aanpassing van het fietspad. Door het aanleggen van een parkeerplaats komt er juist een keermogelijkheid voor auto's en vrachtwagens (waaronder de

		vuilniswagen) in de Oud Lovenstraat. Dit is een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie, waarin er geen keermogelijkheid is.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.7	<i>Verkeersonderzoek</i>	Het onderzoek van Goudappel waarbij ingegaan wordt op de verkeerstoename en fietsstructuur is niet beschikbaar gesteld aan indiener van zienswijzen. De conclusie dat door toevoeging van 17 huishoudens met 1 of 2 personen, fietsen en auto's en alle extra verkeersbewegingen het aantal verkeersbewegingen beperkt blijft en de bruikbaarheid en verkeersveiligheid niet in het geding komt wordt betwijfeld.
	<i>Standpunt gemeente</i>	In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan (paragraaf 3.6.9) is aangegeven dat adviesbureau Goudappel onderzoek heeft gedaan naar de extra verkeersbewegingen die het plan oplevert en de gevolgen van deze toename. De conclusie is dat de toename van circa 150 motorvoertuigen per etmaal verkeerskundig gezien door de bestaande infrastructuur kan worden afgewikkeld. Het rapport wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.8	<i>Milieueffecten</i>	De bouwplannen zullen van invloed zijn op de luchtkwaliteit, geluidsoverlast en groenvoorzieningen in de omgeving. Uit een quick scan flora en fauna (2022) zou blijken dat er geen marterachtigen en eekhoorns verblijven binnen het gebied. Echter in 2023 moesten kabels in auto's van indiener van zienswijzen worden vervangen welke aangevreten waren door een steenmarter. Hieruit blijkt dat tenminste één steenmarter zijn habitat in de buurt heeft. Het veldonderzoek waarbij geen sporen van marterachtigen zijn gevonden heeft eerder plaatsgevonden dan de marterschade aan de auto. Verder wordt de tuin regelmatig bezocht door tenminste twee eekhoorns.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Wat betreft luchtkwaliteit en geluid wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan en de bijlagen met onderzoeken. Wat betreft de zienswijze over flora en fauna wordt verwezen naar het uitgevoerde onderzoek flora en fauna. Geconcludeerd wordt dat de geplande ingreep geen negatieve invloed zal hebben op wettelijk beschermde soorten. Verder is de locatie niet gelegen binnen een NatuurNetwerk, waarvan de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied niet negatief beïnvloed mogen worden. Ook met betrekking tot natura 2000 gebieden worden geen nadelen verwacht. Het plangebied bestaat momenteel uit een opengrasveld. Marterachtigen, waaronder ook de steenmarter begeven zich niet ver in een open veld en hebben dus dekking nodig. Het omliggende en aan het plangebied grenzende struweel zal zeker geschikt zijn als leefgebied voor de marter. Vanuit de ontwikkeling wordt het aangrenzende struweel dan ook met rust gelaten. Voor de eekhoorn geldt dat deze met name in de bomen verblijft. In het open grasveld is weinig voedsel voor de eekhoorn te vinden. De eekhoorn kan gebruik maken van het aangrenzende en omliggende struweel waardoor er een rustzone blijft. Tot slot is de eekhoorn een cultuurvolger en zal er weinig hinder van ondervinden als er mensen in de omgeving zijn.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.9	<i>Waardevermindering, cultuurhistorische</i>	Men maakt zich zorgen over de mogelijke waardevermindering van de bestaande woningen als gevolg van de bestemmingsplanwijziging. Het

	<i>waarden en beschermde bomen</i>	bouwplan lijkt onvoldoende rekening te houden met het behoud van het historisch aanzicht en waardering van de nabijgelegen monumentale boerderij en bakhuis (Oud Lovenstraat 2a) en zal de cultuurhistorische waarden van de omgeving aantasten. Daarnaast vormen de geplande bouwwerkzaamheden en het zware bouwverkeer een bedreiging voor de vier beschermde monumentale bomen in de Oud Lovenstraat. Deze bomen zijn niet alleen van ecologisch belang maar dragen ook bij aan het unieke karakter en identiteit van de buurt.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.		Zienswijze 6 (ontvangen op 5 februari 2024) (Oud Lovenstraat 19)
6.1	<i>Noodzaak van het plan</i>	Het is indiener van zienswijze niet duidelijk waarom de beoogde ontwikkeling past binnen de visie op het gebied. De bouw van 17 woningen draagt slechts verwaarloosbaar bij aan de gemeentelijke bouwopgave. Dat weegt niet op tegen de risico's met betrekking tot verkeersveiligheid, wateroverlast en natuurschade. Een herziening is noodzakelijk indien het bijdraagt aan het algemeen belang en in het verlengde ligt van beleid van gemeente, provincie en rijk.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Tilburg staat voor een enorme woningbouwopgave. De beoogde ontwikkeling gaat uit van een vorm van co-wonen, waarbij mensen in een eigen huis wonen maar waarbij collectief gebruik wordt gemaakt van de gemeenschappelijke buitenruimte. Vormen van co-wonen wordt omarmd vanwege het collectieve gedachtegoed en sociale karakter en de mogelijkheid die het biedt voor verschillende generaties om samen te wonen. In de actuele Woonagenda 2020-2025 wordt bijzonder aandacht gevraagd voor dit soort initiatieven. Het gaat hier dan ook om een zeer wenselijk initiatief. Wat betreft de door indiener van zienswijze gestelde risico's op het gebied van water en verkeersveiligheid wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt. Het perceel bestaat uit grasland met weinig natuurwaarden (zie de uitgevoerde quickscan flora en fauna). Er is een landschapsplan opgesteld met daarin verschillende bomen, hagen en bosplantsoen. In het kader van kwaliteitsverbetering landschap betekent dit een plus voor het landschap.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.2	<i>Verkeersdruk</i>	Aan de Oud Lovenstraat staan momenteel vijf woningen. Bij een toename met 17 woningen zal de gemotoriseerde verkeersdruk en onveiligheid toenemen en meer dan verdrievoudigen.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.3	<i>Strijd met Novi</i>	Het plan draagt niet bij aan 'het voortbouwen op het bestaande landschap', aangezien de ontwikkeling buiten stedelijk gebied ligt, op thans agrarische bestemming, met onvoldoende infrastructuur en het nauwelijks bijdraagt aan de woningbouwopgave.
	<i>Standpunt gemeente</i>	De Novi is zelfbindend voor de Rijksoverheid en impliceert geen plicht voor gemeenten om alle daar genoemde ambities in alle ruimtelijke plannen toe te passen. Niettemin: de ontwikkeling ligt in het gebied dat door de provincie is aangeduid als 'stedelijke ontwikkeling afweegbaar'. Dan is woningbouw een mogelijkheid. Voor de ontsluiting van het bouwplan is

		geen aanleg van nieuwe infrastructuur nodig. Wat betreft de infrastructuur en woningbouwopgave wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorende gemeentelijk standpunt. Verder wordt opgemerkt dat de ladder duurzame verstedelijking onderbouwing vraagt en deze is gegeven in de toelichting van het bestemmingsplan, zie volgend punt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.4	<i>Strijd met ladder van duurzame verstedelijking</i>	Het gaat om nieuwe stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied, wat op grond van artikel 3.1.6 Bro betekend dat de behoefte aan en de locatie van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet worden gemotiveerd. Dat is niet gedaan.
	<i>Standpunt gemeente</i>	In de toelichting wordt in paragraaf 2.1.3 ingegaan op de ladder voor duurzame verstedelijking. Verder wordt verwezen naar paragraaf 3.4 wat ingaat op de volkshuisvestelijke aspecten.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.5	<i>Strijd met Brabantse omgevingsvisie en interim omgevingsverordening</i>	De basisopgave van de Omgevingsvisie Noord-Brabant is "Werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit". De visie noemt vijf hoofdpogaven waaraan het bouwproject niet voldoet. Het plan is in strijd met de eerste hoofdpogave 'De basis op orde'. Door de toename van gemotoriseerd verkeer op de Oud Lovenstraat en toename op het kruispunt Bosscheweg en of ventweg Bosscheweg zal een onveilige situatie ontstaan. In de interim omgevingsverordening van 25 oktober 2019 is aangegeven: "De provincie zet in op het vergroten van nabijheid als strategie om groei van de (auto)mobiliteit te beperken. Nabijheid en functiemenging van wonen, werken en voorzieningen dragen bij aan de ontwikkeling van nieuwe (en vernieuwing van) economische activiteiten.' Die inzet met tweeledige doelstelling wordt niet ondersteund door het voorgenomen project op deze locatie.
	<i>Standpunt gemeente</i>	De zinnen in de omgevingsvisie en omgevingsverordening waar naar wordt verwezen zijn in zijn algemeenheid gesteld en kunnen niet zomaar worden toegespitst op een specifieke individuele situatie. Tilburg staat voor een enorme woningbouwopgave. De beoogde ontwikkeling gaat uit van een vorm van co-wonen, waarbij mensen in een eigen huis wonen maar waarbij collectief gebruik wordt gemaakt van de gemeenschappelijke buitenruimte. Vormen van co-wonen wordt omarmd vanwege het collectieve gedachtegoed en sociale karakter en de mogelijkheid die het biedt voor verschillende generaties om samen te wonen. In de actuele Woonagenda 2020-2025 wordt bijzonder aandacht gevraagd voor dit soort initiatieven. Het gaat hier dan ook om een zeer wenselijk initiatief. Wat betreft de verkeersveiligheid wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.6	<i>Kwaliteitsverbetering landschap</i>	Aangezien de beoogde ontwikkeling is gelegen binnen het 'verstedelijking afweegbaar' speelt kwaliteitsverbetering van het landschap een rol. Echter, de realisatie van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling aan de Oud Lovenstraat gaat niet gepaard met 'een aantoonbare en uitvoerbare fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap of cultuurhistorie of van extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied waarop de ontwikkeling haar werking heeft of van het gebied waarvan de gemeente de voorgenomen ontwikkelingen

		in hoofdlijnen heeft beschreven (artikel 3.9 Verordening)'. Volgens indiener van zienswijze gaat de ontwikkeling gepaard met een verslechtering van de aanwezige kwaliteiten van bodem, water en natuur ter plekke en in de directe omgeving. Gewezen wordt op de al gemelde bezwaren over: - wateroverlast in de directe omgeving, aangezien de nieuwbouwwoningen op een terp zouden komen te staan - mogelijke schade aan de monumentale en te behouden bomen in de Oud Lovenstraat door het zware bouwverkeer, de toename in verkeersbewegingen (en parkeren in randen) en beschadiging door aanrijding (vanwege het feit dat passeren van voertuigen op de smalle weg onmogelijk is) - mogelijke schade aan beschermde diersoorten, zoals de in omgeving gehuisveste eekhoorns en aanwezige steenmarter(s). Verder wordt opgemerkt dat onvoldoende gemotiveerd is dat dit project bijdraagt aan kwaliteitsverbetering van het landschap voor alle stakeholders.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Wat betreft de verkeersveiligheid, kwaliteitsverbetering landschap en monumentale bomen wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt. Wat betreft de steenmarters en eekhoorns wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.8.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.7	<i>Archeologische waterputten</i>	In Bijlage 1 bij de Toelichting 'Archeologie proefsleuvenonderzoek' is aangegeven 'eventuele waterputten die zich nog binnen het plangebied bevinden in het kader van de bouwwerken niet te verstoren in het kader van bodemverbetering'. Binnen vindplaats 1 zijn meerdere waterputten te verwachten die nog wel goed bewaard zullen zijn (pag 25). In deze waterputten zullen ecologische resten (uit de Late Middeleeuwen) voorhanden zijn in het kader van de paleo-ecologische context (Pag. 24, 15). Op onderstaande foto is door indiener van zienswijzen het plangebied met woningen en parkeerplaatsen, geplaatst met daarnaast de schets met Vindplaats 1 (alwaar deze Laat-Middeleeuwse waterpunten zich bevinden). De waterputten bevinden zich grotendeels onder de beoogde bebouwing (parkeerplaatsen en noordelijke reeks woningen) waardoor de waterputten worden verstoord.  
	<i>Standpunt gemeente</i>	In het plangebied is archeologisch onderzoek uitgevoerd door middel van proefsleuven conform de richtlijnen van de KNA versie 4.1 en het goedgekeurde Programma van Eisen. In de proefsleuven zijn resten van twee vindplaatsen aangetroffen: overblijfselen van een huisplaats uit de

		Nieuwe tijd (vindplaats 1) en sporen van landgebruik uit de periode Late Middeleeuwen – Nieuwe tijd (vindplaats 2). Na waardering zijn beide vindplaatsen als niet-behoudenswaardig beoordeeld. Er wordt geen verder archeologisch onderzoek uitgevoerd en er is vanuit de archeologie geen bezwaar tegen de voorgenomen bouwplannen.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.8	<i>Omgevingsvisie Tilburg 2040</i>	De beoogde ontwikkeling draagt volgens indiener van zienswijzen niet bij aan de Brabantstrategie. Mogelijk effect zou kunnen zijn een minder goede verbinding tussen Den Bosch en Tilburg (Noord), vanwege de toegenomen verkeersdruk bij de stoplichten Oud Lovenstraat / Bosscheweg. Verder draagt de beoogde ontwikkeling volgens indiener van zienswijzen niet bij aan de Brabantstrategie vanwege een minder goede verbinding tussen dorp en stad, door de toegenomen verkeersdruk bij de stoplichten Oud Lovenstraat / Bosscheweg. Daarnaast zou de beoogde ontwikkeling niet aansluiten op een aantal hoofdpunten van de stadsstrategie zoals Basis op orde: wijken zijn veilig, differentiatie in woonmilieus, cultureel erfgoed, goede bereikbaarheid van wijken en buurten borgen, betere verbinding stad en buitengebied: groene inprickers.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Wat betreft de Omgevingsvisie Tilburg 2040 wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt. Wat betreft het provinciale beleid wordt verwezen naar de beantwoording onder 6.e.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.9	<i>Koersdocument Oostflank</i>	In 2023 is de gemeente Tilburg samen met de gemeente Oisterwijk gestart met visieontwikkeling voor het gebied gelegen ten oosten van Tilburg, de Oostflank, welke tot 10 oktober 2023 als ontwerp ter inzage heeft gelegen. In de conceptversie van het koersdocument wordt benoemd dat de ruimte die is omsloten door de Bosscheweg, het spoor naar Den Bosch, niet wordt ontwikkeld als stedelijke ontwikkellocatie. Beoogd wordt dat de ruimte rondom de Enschootsebaan als een groene ademruimte tussen Tilburg en Berkel-Enschoot behouden blijft. Het plangebied bevindt zich in de uiterste westpunt van deze spie. De afweging om medewerking te verlenen aan het initiatief tot ontwikkeling van het plangebied heeft de gemeente in juni 2021 gemaakt. De ontwikkeling van het plan is in strijd met het koersdocument Oostflank, ondanks het feit dat het om een kleinschalige en besloten gelegen inbreidingslocatie gaat.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Wat betreft het Koersdocument Oostflank wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.10	<i>Differentiatie in woonmilieus</i>	Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het stedelijk gebied en de beoogde woningen dragen niet bij aan de differentiatie in woonmilieus.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Het plangebied bevindt zich volgens provinciaal beleid in het gemengd landelijk gebied, waar ook de aanduiding 'verstedelijking afweegbaar' van kracht is. Binnen deze aanduiding is het mogelijk om stedelijke ontwikkeling te realiseren. In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 2.3.1 onderaan) staat dit niet goed verwoord en dit wordt aangepast.

	<i>Conclusie</i>	De zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van paragraaf 2.3.1 van de toelichting van het bestemmingsplan. Voor het overige is de zienswijze ongegrond.
6.11	<i>Cultuurhistorische waarden</i>	Direct ten oosten van het plangebied is aan de Oud Lovenstraat een als rijksmonument beschermde boerderij uit de achttiende eeuw gelegen (monumentnummer 35632). Het monument heeft enkele bijgebouwen als een bakhuisje. Tevens staan er 4 monumentale bomen. Met de beoogde planontwikkeling kan niet worden uitgesloten dat deze cultuurhistorische waarden worden aangetast of bedreigd.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.12	<i>Verkeer en parkeren</i>	Op de informatieavonden van de projectontwikkelaar op 21-10-2022 en 26-1-2023 is over de verkeersrisico's gesproken en is door de projectontwikkelaar aangegeven dat er een verkeerskundig bureau naar gekeken heeft. De naam van het bureau is zwart gemaakt in het omgevingsverslag bij de bijlages, wat doet vermoeden dat sprake is van een niet geheel onafhankelijk uitgevoerd deskundig advies/onderzoek. Ook wordt er verwezen naar verouderde foto's. Gevraagd wordt om de onderzoeksresultaten (inclusief uitvoeringsdatum) te delen en de openbaarmaking van de naam van het onderzoeksbureau. Zolang niet kan worden vastgesteld dat een onafhankelijk deskundige heeft geoordeeld dat de na realisatie substantieel toegenomen aantal motorvoertuigen op de Oud Lovenstraat en kruispunt Oud Lovenstraat-Bossheweg toelaatbaar is in het kader van verkeersveiligheid, kan de gemeente volgens indiener van zienswijzen niet akkoord gaan met de beoogde ontwikkeling c.q. de wijziging van de bestemming.
	<i>Standpunt gemeente</i>	In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan (paragraaf 3.6.9) is aangegeven dat Goudappel onderzoek heeft gedaan naar de extra verkeersbewegingen die het plan oplevert en de gevolgen van deze toename. De conclusie is dat de toename van circa 150 motorvoertuigen per etmaal verkeerskundig gezien door de bestaande infrastructuur kan worden afgewikkeld. Een verkeerskundige van de gemeente heeft het beoordeeld en stemt in met de conclusie van het onderzoek. Het rapport wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd. Wat betreft de verkeersveiligheid wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.13	<i>Tilburg fietst, de Tilburgse fietsagenda 2020</i>	De autoluwe Oud Lovenstraat met een gedeeltelijk autovrij fietspad maakt onderdeel uit van de fietsverbinding Berkel-Enschot – Tilburg van het sternetfietsrouten netwerk en is een belangrijke schakel voor fietsers tussen Tilburg en Berkel-Enschot en verder. Deze route wordt zeer intensief gebruikt door schoolgaande jeugd, uitgaansjeugd in de nachtelijke uren, recreanten en forensen. Het plan leidt tot een toename van het aantal vervoersbewegingen in de smalle straat, waar geen uitwijkmogelijkheden zijn. Hierdoor zou de ontwikkeling afdoen aan het veilig en stimulerend fietsbeleid.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Wat betreft de verkeersveiligheid wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.14	<i>Hoofdlijnennotitie Parkeren 2016</i>	Afgevraagd wordt of het plan de parkeerbehoefte op eigen terrein met 25 parkeerplaatsen afdoende oplost. Indien dit niet volledig wordt gedaan, zal

		er parkeeroverlast ontstaan. Op de Oud Lovenstraat is geen ruimte om te parkeren, wat zou betekenen dat nieuwe bewoners, bezoekers, bezorgers, zouden moeten uitwijken naar de smalle ventweg aan de Bosscheweg. Dat betekent naast parkeeroverlast van bewoners ook onveilige situaties.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Wat betreft parkeren en de verkeersveiligheid wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.15	<i>Veiligheid</i>	Het plan ligt in veiligheidszone II (volgens bijlage 5 toelichting), waarbij moet worden gezorgd voor 2 vluchtroutes voor de bewoners en 2 aanrijroutes voor de hulpdiensten. Daar kan niet voor worden gezorgd, omdat de planlocatie maar aan één kant kan worden betreden en aan diezelfde kant kan worden verlaten. Bij een calamiteit op het spoor van Tilburg-Vught/Den Bosch of aan de gasleiding, dan kunnen de bewoners niet goed wegvluchten. Volgens de 'definitieve verkaveling' dienen de bewoners bij 'haaks vluchten' door de wadi en door tuinen te gaan wat niet mogelijk is. De enige vluchtroute is dan evenwijdig vluchten naar de Oud Lovensstraat en dan richting de Bosscheweg. De hulpdiensten zullen in het geval van een calamiteit op het spoor of de gasleiding alleen kunnen aanrijden vanaf de Bosscheweg naar de Oud Lovenstraat en dan dus tegen de "stroom" met vluchtende bewoners in. Aanrijden via de hoek Kapitein Hatterastraat en de Enschootsebaan kan bij een dergelijke calamiteit niet, want dan zouden zij eerst door de calamiteit heen moeten voor ze hulp kunnen verlenen. In die gevallen wordt er dus niet voldaan aan de richtlijnen voor risicogebied zone II. Als er een calamiteit zich voordoet aan de kant van de Oud Lovensstraat dan hebben de toekomstige bewoners helemaal geen vluchtweg, vooral de bewoners die achter op planlocatie wonen, omdat ze dan zijn omsloten door het talud van het spoor Tilburg-Vught/Den Bosch en aan de andere kant door de gesloten tuinen van de bewoners van de Bosscheweg.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 3.5.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.16	<i>Wateraspecten</i>	Het regenwater van het plan mag niet afgevoerd worden door het riool. In de toelichting staat dat de planlocatie opgehoogd moet worden en dat er een wadi moet worden aangelegd. Hierdoor zouden de ten zuiden van het project liggende tuinen dus lager komen te liggen. Water stroomt natuurlijk altijd naar het laagste punt (inclusief het regenwater dat naast de wadi valt) en zal dan de lageregelegen tuinen instromen met wateroverlast, waaronder schade aan boomwortels en natuur tot gevolg. Als de wadi overstroomt komt ook dit overtollige water de tuinen in. Dit is aangekaart tijdens de omgevingsdialoog van 26-1-2023. Hierover is niets terug te vinden in het verslag. Waterschap de Dommel heeft hierover ook zorgen geuit, met als reactie dat er nog geen gedetailleerd ontwerp voor de terreininrichting is. De gemeente kan volgens indiener van zienswijzen niet instemmen met een wijziging van agrarische bestemming naar woonbestemming als dergelijke wezenlijke informatie en expliciete afspraken op dit vlak ontbreken. In paragraaf 5.4. van de toelichting adviseert de gemeente om de planlocatie te verhogen met 20 cm om wateroverlast te beperken. Echter, volgens artikel 5.5.1 van de regels is het verboden om in de buurt van de dubbelbestemming leiding-gas aangewezen gronden op te hogen in verband met drukverschil op de leiding.

	<i>Standpunt gemeente</i>	Wat betreft water wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt. Wat betreft de gasleiding wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.i.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
7.		Zienswijze 7 (ontvangen op 6 februari 2024) (Oud Lovenstraat 2)
7.1	<i>Verkeerssituatie</i>	De toevoeging van 17 woningen aan de bestaande 4 woningen zal leiden tot een aanzienlijke toename van verkeersbewegingen in het gebied. Indiener van zienswijze maakt zich zorgen over de veiligheidssituatie in de smalle doodlopende fietsstraat, vooral tijdens de spitsuren wanneer veel schoolgaande jeugd en forenzen gebruik maken van de fietsroute. Er worden vooral gevaarlijke situaties gezien bij de in- en uitrit van het project. Daarnaast zal het nog drukker worden bij het drukke stoplicht aan de Bosscheweg. Bovendien zal de toegenomen verkeersstroom niet alleen bestaan uit bewoners met auto's maar ook 17 keer pakketbezorgers, boodschappenbezorgers en onderhoudsmonteurs. Deze extra verkeersstromen zullen voor verdere congestie en mogelijk onveilige situatie leiden op de Oud Lovenstraat.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Wat betreft parkeren en de verkeersveiligheid wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
7.2	<i>Parkeervoorzieningen</i>	Er worden 25 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Indiener van zienswijze is bezorgd dat dit onvoldoende is om te voorzien in de behoeften van de bewoners. Bij feestjes zal er waarschijnlijk een tekort aan parkeerplaatsen ontstaan, waardoor bewoners hun voertuigen op de ventweg van de Bosscheweg parkeren. Dit zal niet alleen tot verkeersonveiligheid leiden, maar ook tot hinder voor het overige verkeer.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Wat betreft parkeren en de verkeersveiligheid wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
7.3	<i>Bouwperiode</i>	Indiener van zienswijze maakt zich zorgen over de gevolgen van de bouwperiode voor de verkeerssituatie en de bescherming van de monumentale bomen in de straat. Er is een beperkte toegankelijkheid voor bouwverkeer en er is geen nabije parkeergelegenheid beschikbaar voor bouwvakkers. Bij een vergelijkbaar project genaamd Moerenburcht (ook van initiator HONK), gelegen aan de overkant aan de Bosscheweg, was de veiligheid in het geding doordat het fietspad werd beschadigd en passanten zich gedurende enkele maanden een weg moesten banen door modderige omstandigheden langs grote vrachtwagens en tractoren. Bovendien kunnen de vier monumentale bomen in de Oud Lovenstraat schade ondervinden door het zware bouwverkeer dat zich door deze smalle straat zal moeten manoeuvreren.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt. Verder wordt opgemerkt dat de ontwikkelaar verantwoordelijk is voor de inrichting en veiligheid van de bouwplaats en dat deze aan de daaraan gestelde eisen voldoet. Dit wordt door de gemeente gecontroleerd. Bouwvakkers kunnen op het terrein van het plangebied parkeren ten tijde van de bouw.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.4	<i>Verzoek</i>	Indiener van zienswijze verzoekt: 1. Een grondig verkeersonderzoek uit te voeren naar de mogelijke gevolgen van de bestemmingsplanwijziging en het treffen van maatregelen om de verkeersveiligheid in de Oud Lovenstraat te waarborgen waarbij speciale aandacht wordt besteed aan de interactie tussen het extra verkeer en de fietsers op de fietsstraat en mogelijke knelpunten bij het stoplicht Bosscheweg. 2. Het opstellen van een gedetailleerd verkeers- en parkeerbeheersplan dat er voor zorgt dat de extra verkeersstromen veilig en efficiënt kunnen worden verwerkt, ook bij feestjes. Indien nodig wordt gevraagd om de parkeercapaciteit uit te breiden en maatregelen te regelen om wildparkeren op de ventweg van de Bosscheweg te voorkomen. 3. Het nemen van voorzorgsmaatregelen om de verkeersveiligheid en de bescherming van de monumentale bomen in de Oud Lovenstraat tijdens de bouwperiode te waarborgen. Gevraagd wordt om alternatieve parkeergelegenheid voor bouwvakkers te overwegen.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
7.5	<i>Inspraak</i>	Indiener van zienswijze benadrukt dat participatie en inspraak van omwonenden belangrijk zijn en verzoekt om ruimte te bieden voor inspraakmogelijkheden zodat zorgen en suggesties van belanghebbenden met betrekking tot verkeersbewegingen, veiligheid en bouwperiode serieus genomen kunnen worden.
	<i>Standpunt gemeente</i>	In het voortraject heeft initiatiefnemer meerdere keren met omwonenden gecommuniceerd en zijn er drie bewonersbijeenkomsten gehouden. Mede naar aanleiding van de reacties is het plan aangepast door onder meer het parkeren naar de noordkant te verplaatsen. Vervolgens heeft het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen waarbij eenieder de mogelijkheid is geboden om te reageren. Er zijn daarmee ruim voldoende mogelijkheden geboden om te reageren op het plan waarbij initiatiefnemer geluisterd heeft naar de reacties en daar waar mogelijk het plan op heeft aangepast.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
8.		Zienswijze 8 (ontvangen op 5 februari 2024) (Bosscheweg 113)
8.1	<i>Strijdig met gemeentelijk beleid</i>	Het bouwplan is niet in overeenstemming met het huidige bestemmingsplan en is in strijd met de strategische visie voor stedelijke ontwikkeling van de gemeente Tilburg, waarbij de strook van akkers tussen bedrijventerrein Loven en Tilburg/Berkel-Enschot wordt gezien als een belangrijke buffer. Eerder heeft de gemeenteraad besloten dat de groene zone behouden moet blijven om te voorkomen dat Tilburg en Berkel Enschtot tegen elkaar groeien.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
8.2	<i>Verkeersproblemen</i>	Het toevoegen van 17 woningen zal leiden tot een aanzienlijke toename van verkeersbewegingen en risico's voor verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers. Verwacht wordt dat op de ventweg langs de Bosscheweg dagelijks verkeersopstoppen zijn bij het verkeerslicht, waar auto's en fietsers elkaar kruisen. Voertuigen die lang moeten wachten bij het verkeerslicht kunnen impulsief zowel links als rechts de ventweg opschieten wat gevaarlijke situaties zal veroorzaken. Fietsers die vanuit Berkel Enschtot aansluiten zullen tussen de wachtende auto's doorschieten.

		De fietsstraat is veel te smal voor tweebaans autoverkeer, wat niet alleen bestaat uit woon-werkverkeer maar ook pakketbezorgers, boodschappenbezorgers en onderhoudsmonteurs die de hele dag door af en aan zullen rijden in een smalle doodlopende fietsstraat.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
8.3	<i>Parkeervoorzieningen</i>	Er is in het plan rekening gehouden met parkeervoorzieningen, maar door de hoeveelheid huizen zullen in het weekend extra auto's van bezoekers zijn. Zodra de parkeerplaatsen bezet zijn zullen mensen gaan parkeren op de ventweg langs de Bosseweg, waardoor de doorgang nog smaller wordt en het zicht verder ontnomen wordt. Dit zal de verkeersveiligheid in gevaar brengen.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
8.4	<i>Waardevermindering</i>	Indiener van zienswijzen is bezorgd over de waardevermindering van de bestaande woningen als gevolg van de planologische wijziging.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
8.5	<i>Cultuurhistorische waarde</i>	Het bouwplan mist gevoel voor het behoud van het aanzicht en de waardering van de rijksmonumenten in de nabijheid en tast de cultuurhistorische waarden van de omgeving aan. De bouwwerkzaamheden en het zware bouwverkeer zullen een directe bedreiging vormen voor de vier beschermde monumentale bomen in de Oud Lovenstraat. Deze bomen zijn niet alleen van ecologische waarde, maar dragen ook bij aan het karakter en de identiteit van onze buurt.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
8.6	<i>Verzoek</i>	Er wordt verzocht om de volgende acties uit te voeren: • Het verrichten van een uitgebreid verkeersonderzoek naar de impact van de voorgestelde wijzigingen in het bestemmingsplan, met als doel een objectieve beeldvorming te krijgen over deze situatie. Bijzondere aandacht is vereist voor de interactie tussen toegenomen verkeersdrukte en fietsers, en voor de verkeersstromen bij het verkeerslicht aan de Bosseweg. • Onafhankelijke toetsing van het verkeersonderzoek van Goudappel. Dat is wel genoemd tijdens de informatieavonden, maar lijkt nu te ontbreken • Objectief in kaart brengen van genoemde problemen qua aansluiting op de rioolvoorziening van dit perceel. • Flora en fauna plaatsen boven het realiseren van nieuwe woningen. Dit punt is uiteraard gerelateerd aan het karakter van de buurt.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Wat betreft het punt over verkeer en riolering wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt. De verkeersafwikkeling en –veiligheid zijn voldoende onderzocht. Wat betreft de gevreesde verstoring van dieren wordt verwezen naar het uitgevoerde flora en faunaonderzoek, wat als bijlage is opgenomen bij de

		toelichting van het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat het plan geen negatieve invloed heeft op wettelijk beschermde soorten.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
8.7	<i>Inspraak</i>	Indiener van zienswijze benadrukt dat participatie en inspraak van omwonenden belangrijk zijn en verzoekt om ruimte te bieden voor inspraakmogelijkheden.
	<i>Standpunt gemeente</i>	In het voortraject heeft initiatiefnemer meerdere keren met omwonenden gecommuniceerd en zijn er drie bewonersbijeenkomsten gehouden. Mede naar aanleiding van de reacties is het plan aangepast door onder meer het parkeren naar de noordkant te verplaatsen. Vervolgens heeft het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen waarbij eenieder de mogelijkheid is geboden om te reageren. Er zijn daarmee ruim voldoende mogelijkheden geboden om te reageren op het plan waarbij initiatiefnemer geluisterd heeft naar de reacties en daar waar mogelijk het plan op heeft aangepast.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
9.		Zienswijze 9 (ontvangen op 4 februari 2024) (Bosscheweg 111)
9.1	<i>Omgevingsvisie Tilburg 2040</i>	De omgevingsvisie Tilburg 2040 is voor de gemeente Tilburg volgens de toelichting punt 2.3.1 een inspiratiebron om te werken aan een fijn wonen, werken, leven en recreëren toekomst. Het bestemmingsplan is in strijd met de omgevingsvisie omdat het voor bewoners van percelen aan de Bosscheweg niet meer fijn wonen wordt omdat de vrijheid en het wonen in het buitengebied wordt aangetast. Daarbij wordt gedacht aan geluidsoverlast van toekomstige bewoners, lichtvervuiling, parkeeroverlast en verkeersbewegingen. Hierdoor wordt ook de leefomgeving van wilde dieren verstoord.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Wat betreft de omgevingsvisie wordt verwezen naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt. Wat betreft de gevreesde verstoring van dieren wordt verwezen naar het uitgevoerde flora en faunaonderzoek, wat als bijlage is opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat het plan geen negatieve invloed heeft op wettelijk beschermde soorten.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
9.2	<i>Koersdocument Oostflank</i>	Volgens punt 2.3.1 van de toelichting maakt de planlocatie deel uit van het koersdocument Oostflank. Dit betreft het gebied tussen het spoor van Tilburg naar Den Bosch en de Bosscheweg en Berkel-Enschot. In het koersdocument Oostflank wordt aangegeven dat dit geen ontwikkellocatie is. De ruimtelijke adempauze tussen Tilburg en Berkel-Enschot is waardevol, dorp en stad moeten niet tegen elkaar aangroeien en daarom mag de bestemming agrarisch op dit perceel tussen het spoor, de Bosscheweg en Oud Lovensstraat niet veranderd worden. De gemeenteraad heeft recentelijk een besluit genomen om geen woonvoorzieningen voor arbeidsmigranten aan de nabijgelegen Enschootsebaan te bouwen. De strook van akkers aan de Enschootsebaan waarvan de laatste akker doorloopt aan de Oud Lovenstraat, wordt als een belangrijke groene buffer gezien om er voor te waken dat Berkel-Enschot en Tilburg aan elkaar groeien. Het is niet in lijn met de eigen visie van de gemeente Tilburg om de bestemming van het perceel ten behoeve van bebouwing aan te passen.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.

	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
9.3	<i>Woondruk en cultuurhistorische waarde</i>	Er staan 5 woningen aan de Oud Lovenstraat. Door toevoeging van 17 woningen stijgt de woondruk en is indiener van zienswijze van mening dat dit veel invloed heeft op de woonomgeving. Verder lijkt het bouwplan onvoldoende rekening te houden met het behoud van het historische aanzicht en waardering van nabijgelegen monumentale boerderij en bakhuis (Oud Lovenstraat 2a). De bouw van 17 woningen met parkeerplaatsen zal de cultuurhistorische waarde en uitstraling van de omgeving aantasten.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
9.4	<i>Veiligheid verkeerssituatie fietspad Oud Lovenstraat</i>	1. Het fietspad Oud Lovensstraat maakt deel uit van de fietslijn Berkel-Enschot – Tilburg en wordt zeer intensief gebruikt, voornamelijk door schoolgaande jeugd en forenzen. Vooral in de ochtend is het zeer druk op dit fietspad en als er dan ook nog op datzelfde fietspad vele auto's (17 woningen en pakketdiensten etc) bijkomen, dan levert dit meer overlast en gevaar op voor alle weggebruikers. 2. Het onderzoek van bureau Goudappel is niet beschikbaar. De conclusie dat door toevoeging van 17 huishoudens met 1 of 2 personen, fietsen, auto's en alle extra bewegingen van bezoek, leveranciers en busjes van werklieden het aantal verkeersbewegingen beperkt blijft en dat de bruikbaarheid en de verkeersveiligheid niet in het geding komen lijkt indiener van zienswijzen onjuist. 3. Alle auto's worden ontsloten via de Bosscheweg en dit geeft weer meer druk op het oversteek-stoplicht aan de Bosscheweg, waardoor hier ook de doorstroming van verkeer wordt gehinderd. Vanuit de parallelweg de Oud Lovensstraat is nu al zeer goed uitkijken en als er dan ook nog extra autoverkeer komt wordt het nog gevaarlijker. 4. Twee auto's kunnen elkaar niet passeren op het fietspad Oud Lovensstraat omdat het hiervoor te smal is. Bovendien is het fietspad te smal om te kunnen keren met een auto. Deze zouden dan moeten draaien op het parkeerterrein van de woningen. De uitgang van het parkeerterrein ligt erg dicht op de hoek van de Kapitein Hatterastraat en de Enschootsebaan waardoor de fietsers die de hoek omkomen niet gezien kunnen worden. 5. Op het midden van het fietspad aan de kant van de Enschootsebaan ligt een middenscheiding met twee paaltjes met tussenstuk om ervoor te zorgen dat er vanuit de Enschootsebaan geen auto's op het fietspad kunnen. Dit tussenstuk ligt precies op de plaats waar men in het plan de ontsluiting van de parkeerplaats heeft geplaatst. Afgevraagd hoe dit opgelost wordt. 6. Al het verkeer moet over de ventweg. Pakketdiensten rijden vaak te hard over de ventweg. Het aantal verkeersbewegingen over de ventweg zal sterk toenemen en de veiligheid sterk afnemen. 7. Het doel is om 17 woningen te realiseren met maar 25 parkeerplaatsen. Hoewel dat voldoet aan de norm van de gemeente verwacht indiener van zienswijze dat dit onvoldoende zal zijn om te voorzien in de behoefte van de bewoners. Veel huishoudens hebben nu al

		2 auto's en bij feestjes zullen 25 parkeerplaatsen ruim onvoldoende zijn. Dit zal er toe leiden dat voertuigen op de ventweg van de Bosscheweg parkeren (ook voor het huis van indiener van zienswijzen) en het woongenot aantast. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. 8. Gevraagd wordt om het gebied agrarisch te laten en de voorgenomen bouwplannen niet uit te voeren.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt. Verder wordt opgemerkt dat gezien de grote woningbouwopgave waar de gemeente voor staat, geen gehoor gegeven kan worden aan het verzoek om het gebied agrarisch te laten.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
10.		Zienswijze 10 (ontvangen op 6 februari 2024) (Group of Butchers (Kapt Grantstraat 5), WNR projectontwikkeling (Kapt Grantstraat 1), Prince Tilburg (Kapt Grantstraat 11))
10.1	<i>Vergunningen bedrijven</i>	De indieners van zienswijze veronderstellen dat met het woningbouwplan de vergunningen met betrekking tot milieu, geluid en geur in de toekomst ter discussie komen te staan.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Er is gekeken naar de eventuele gevolgen van woningbouw voor omliggende bedrijven. In de toelichting in paragraaf 4.3 is dat beschreven. Verder is er in het kader van Bedrijven en Milieuzonering onderzoek gedaan, waarbij inzichtelijk gemaakt is welke richtafstanden bij invulling van het plan rekening gehouden moet worden. Uit een nadere beschouwing van de planologische situatie blijkt dat aandacht moet zijn voor het milieuaspect geluid. Daarom heeft een nadere inventarisatie van (de milieudossiers van) de aanwezige bedrijven plaatsgevonden. Op basis hiervan blijkt dat de richtafstanden voor alle milieuaspecten, waaronder geluid, van alle aanwezige bedrijven op basis van de richtafstanden uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' niet tot aan de woningen reiken. Op basis hiervan is sprake van voldoende ruimtelijke scheiding.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
10.2	<i>Ontsluiting</i>	Indiener van zienswijze ziet problemen ontstaan met de ontsluiting van de woningen en verwacht verkeershinder, wat mogelijk tot ongelukken en verkeersonveilige situaties leidt.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
10.3	<i>Groei</i>	Indiener van zienswijze ziet problemen met hun groei, uitbreiding en andere toekomstige ontwikkelingen.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Gezien hetgeen is aangegeven onder a. worden er geen problemen verwacht. Er zijn bij de gemeente geen verzoeken ingediend tot uitbreiding. Aangezien niet duidelijk is wat de toekomst brengt aan ideeën en initiatieven voor groei, uitbreiding en andere toekomstige ontwikkelingen en hoe dit zich verhoudt tot toekomstige wet- en regelgeving en hoe een en ander straks in het Omgevingsplan wordt vastgelegd, is daar nu geen uitspraak over te doen.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
10.4	<i>Woningbouw naast industriegebied</i>	Indiener van zienswijzen gaat er van uit dat de gemeente deze zorgen deelt en begrijpt dat deze woningbouw naast het industriegebied niet wenselijk is. Verzocht wordt om de herziening van het bestemmingsplan niet door te zetten.

	<i>Standpunt gemeente</i>	Gelet op de opgave voor de gemeente met betrekking tot woningbouw zijn we van mening dat woningbouw nabij bedrijven mogelijk is, mits de functies voldoende gescheiden zijn. Gezien hetgeen onder a. is aangegeven zijn we van mening dat de afstand voldoende is om tot een goed woon- en leefklimaat te komen én bedrijven niet te hinderen.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
11.		Zienswijze 11 (ontvangen op 6 februari 2024) (Oud Lovenstraat 2a)
	<i>Fietsstraat</i>	Indiener van zienswijze vraagt hoe een druk sterrennet fietspad belast kan worden met 17 huizen. De straat laat dit niet toe. Voor auto's loopt het dood vanuit de Bosscheweg en er kunnen geen twee auto's elkaar passeren. Ook kan er vanaf de Bosscheweg niet ingereden worden. Men moet via de ventweg rijden. Er ontstaat een gevaarlijke situatie bij de kruising Bosscheweg en ventweg met de Oud Lovenstraat.
	<i>Standpunt gemeente</i>	Verwezen wordt naar de algemene beantwoording in paragraaf 2 met bijbehorend gemeentelijk standpunt.
	<i>Conclusie</i>	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Wijzigingen bestemmingsplan

4.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Het plan wordt op de volgende onderdelen gewijzigd naar aanleiding van ingediende zienswijzen.

Regels

- Artikellid 4.2.6 van de regels wordt aangepast aan de hand van het parapluplan waterberging en grondwaterbescherming (zienswijze 2).

Toelichting

- In bijlage 1 van de regels is het rapport over landschappelijke inpassing opgenomen. Op pagina 14 is een berekening opgenomen waaruit blijkt dat er een waterberging van 92 m3 aangelegd dient te worden. Ter verduidelijking wordt de berekening ook in de toelichting opgenomen (zienswijze 2.b.)
- Paragraaf 2.3 van de toelichting wordt aangepast aan het gewijzigde koersdocument (zienswijze 2.c.)
- De toelichting wordt aangevuld met actueel waterschapsbeleid (zienswijze 2.d.)
- Het plangebied bevindt zich volgens provinciaal beleid in het gemengd landelijk gebied, waar ook de aanduiding 'verstedelijking afweegbaar' van kracht is. Binnen deze aanduiding is het mogelijk om stedelijke ontwikkeling te realiseren. In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 2.3.1 onderaan) staat dit niet goed verwoord en dit wordt aangepast (zienswijze 6.j.)

4.2 Ambtshalve wijzigingen

Het plan wordt op de volgende onderdelen ambtshalve gewijzigd.

Toelichting

- Op 1 januari 2024 is de nota Parkeernormen Tilburg 2023 in werking getreden. De tekst in de toelichting wordt hierop aangepast.
- Paragraaf 2.4 wordt aangevuld met het gemeentelijk beleid. Er worden paragrafen opgenomen over Programma Water en Riolerings 2024-2027 en Uitvoeringsagenda Koel Tilburg.
- In paragraaf 3.6.9 wordt ingegaan op de verkeerstoename als gevolg van dit plan en de doorrekening door Goudappel. Het rapport van Goudappel wordt als bijlage bij de toelichting opgenomen.

Regels

- In artikel 12.4 wordt de verwijzing naar de nota parkeernormen Tilburg 2017 gewijzigd in nota Parkeernormen Tilburg 2023.