







COLOFON

Tekst en inhoud

BOGDAN & VAN BROECK

Oana Bogdan, Leo Van Broeck, Marian Pocuch, Thomas Willemse

Gemeente Tilburg

Joep Frenken, Anouk Thijsen

UrbanXchange

Huub Kloosterman

Gebiedsidentiteit

UrbanXchange

Huub Kloosterman

Stedenbouwkundig Ontwerp

BOGDAN & VAN BROECK

Oana Bogdan, Leo Van Broeck, Maxime Czvek, Valentin Ionescu, Marian Pocuch,

Thomas Willemse

Gemeente Tilburg

Ludo Hermans

Beelden

BOGDAN & VAN BROECK

Gemeente Tilburg

Stadsarchief Tilburg

Jostijn Ligtvoet

Gerdien Pauw

Ernest Potters

Grafisch Ontwerp

Ivone Martínez Feria

Drukken

SNEL - België / snel.be

Papier

Fedregoni Materica Gesso 250 g/m²

Munken Polar / Rough 120 g/m²

Spoorzone Tilburg is een ontwikkeling van gemeente Tilburg, SDK Vastgoed en Van Wijnen

Copyright © SPZO13

De uitgevers hebben alles in het werk gesteld om de houders van auteursrechten op te sporen, maar indien deze over het hoofd zijn gezien, zullen wij bij de eerste gelegenheid de nodige accreditaties verlenen.

spoorzone013.nl



Koersdocument Spoorzone Tilburg

BOGDAN & VAN BROECK
URBANXCHANGE

I OPGAVE

1	INLEIDING	12
	13 Een nieuwe koers voor de Spoorzone	
	15 Werkwijze en participatie	
2	EEN PRACHTIGE ERFENIS	20
	21 Strategisch gelegen binnen Tilburg	
	22 Tilburg erft een buitenkans	
	25 Naar een bruisend stadsdeel	
3	HET VERTREK PUNT	28
	29 Stadsbrede visies	
	29 Bestuursakkoord	
	30 Omgevingsvisie Tilburg 2040	
	31 Economisch-ruimtelijke visie Binnenstad 21 ^{ste} eeuw	
	32 Hoogbouwbeleid	
	32 Beleid voor groen en klimaatadaptatie	
	34 Woonvisie	
	34 Mobiliteitsagenda	
	34 Cultuurhistorie	

II VISIE

4	EEN NIEUWE IDENTITEIT VOOR DE SPOORZONE	38
	39 Het verhaal Spoorzone in 2030	
	42 Kiezen voor een duidelijke richting	
	42 Positionering in de stad	
	51 Thema's en kernwaarden van de nieuwe identiteit	
	53 In de tussentijd	
	53 Principes voor de uitwerking	
5	DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	56
	57 De Spoorzone als een spoorweg – een metafoor	
	58 De relatie tussen de oude en nieuwe structuur	

60	Rails: Burgemeester Brokxlaan
62	Rails: Locomotiefboulevard
64	Bielzen
66	Hoogteaccenten
68	Tussenruimtes
73	Primaire gebouwkwaliteiten
79	Primaire kwaliteiten open ruimte

6 HET MOBILITEITSCONCEPT 84

85	Gericht stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer
88	Voetgangers
90	Fietsen
92	Openbaar vervoer
92	Auto's
94	De nieuwe Burgemeester Brokxlaan

7 DE STEDELIJKE PROGRAMMERING VAN DE SPOORZONE 98

99	Het programmatische concept
100	Wonen in de Spoorzone
102	Werken in de Spoorzone
108	Voorzieningen in de Spoorzone
112	Evenementen in de Spoorzone

8 GEZONDHEID EN DUURZAAMHEID 114

115	Ambitie
115	Gezonde verstedelijking
115	Een groene en klimaatadaptieve omgeving
116	Duurzame maatregelen
123	Externe veiligheid

III UITWERKING

9 DEELGEBIEDEN 126

128	Zwijzen
130	Clarissentoren
132	Stadscampus
134	Theresiazone

136	Kennisplein
138	Binnentuin
142	Young Professional Campus
146	Hall of fame / Wagenmakerij / Koepelhal

10 ONTWIKKELSTRATEGIE 148

149	Koersdocument als richtinggevend kader
149	Een fasegewijze transformatie
154	Tussentijd
154	Hoe wordt dit georganiseerd
156	Financiële kaders
156	Bestemmingsplan
158	Kwaliteitsborging
158	Communicatie en branding

IV PARTICIPATIE

11 PARTICIPATIE KOERSDOCUMENT SPOORZONE 164

165	Het participatietraject
165	De opbrengst uit de participatie
166	Ingebracht idee
167	Ingebracht idee: uitwerking in het Koersdocument
170	Geuite zorgen
171	Geuite zorgen: uitwerking in het Koersdocument

“De Spoorzone is een bijzondere plek in Tilburg. Het is een broedplaats voor kennis, ondernemerschap en sociale innovatie in het hart van Tilburg. Dat hebben we gerealiseerd met inzet van een duidelijke koerswijziging: van slopen naar behoud van industrieel erfgoed. Dit alles vanuit de overtuiging dat we door het behoud van dit industriële erfgoed met nieuwe toevoegingen een veel beter gebied kunnen maken. Het gebied biedt dan ook de uitgelezen kans om kennis en kunde van onderwijs te verbinden met ondernemerschap. Maar ook om elkaar te ontmoeten, samen te werken en nieuwe initiatieven in de stad te laten ontstaan. Als wethouder van Tilburg en betrokken projectwethouder Spoorzone ben ik dan ook bijzonder trots op deze bijzondere plek”.

PAULINA SNIJDERS / TILBURG UNIVERSITY

“Tilburg University en de gemeente Tilburg zijn nauw met elkaar verbonden en dat komt onder meer tot uitdrukking in MindLabs. Ik ben blij dat dit innovatieve project, dat kennis rond het brein met behulp van onder meer virtual reality vergroot, al een vaste plek krijgt in de Spoorzone. We hopen dat we in het vervolg nog meer mogelijkheden vinden om als Universiteit zichtbaar bij te dragen aan de ontwikkeling van dit bruisende stadsdeel”.

LEO VAN BROECK / BOGDAN EN VAN BROECK

“Het Koersdocument mikt op kwalitatieve verdichting en kernversterking, het is een handleiding voor een betere stedelijke omgeving. Als het ware een recept voor een heerlijke maaltijd die we nog samen moeten maken.”

DENNIS VAN DE VEN / SDK VASTGOED

“Tilburg toont in de Spoorzone waar het voor staat. Als ontwikkelaar is het een voorrecht om deze opgave mede vorm te geven. Een nieuw stuk stad dat verschil maakt. Afrekent met conventies. Glans geeft. Waar onorthodoxe ideeën welkom zijn. Dat ondernemingszin brengt. En een thuis biedt aan de Tilburger met initiatief”.

ARNO VAN DEN THILLART / VAN WIJNEN

“In de Spoorzone willen we graag oud en nieuw verbinden; de werkplaats met het nieuwe Spoorzone gebied. Veel mensen die in Tilburg wonen, werken en recreëren gaan via het station naar huis. Hoe leuk is het om ze daar te verleiden om langer te blijven? Dit koersdocument geeft een eerste inzicht hierin en stelt de kaders, met nog voldoende ruimte om het doel daadwerkelijk samen te bereiken.”

HUUB KLOOSTERMAN / URBAN XCHANGE

“Wat een prachtig geschenk krijgt Tilburg zeg; een bezielde en monumentale plek, recht in het hart van de stad”

RONALD HEUER / BEWONER SPOORZONE
- CLARISSENHOF

“ Spoorzone, ouderwetse
vooruitgang”

JURGEN SWAANS / ONDERNEMER SPOORZONE - MAGNEDS

“De ontwikkeling van de Spoorzone heb ik vanaf het eerste moment meegemaakt vanuit de Houtloods. Een startschot midden in de crisis getuigt van lef. En precies dat zie je terug in de Spoorzone. Een gebied dat samen met bewoners ontwikkeld is. Complimenten voor de aanpak en op naar een mooie doorontwikkeling met ruimte voor ondernemen!”

- I OPGAVE
- II VISIE
- III UITWERKING
- IV PARTICIPATIE



EEN NIEUWE KOERS VOOR DE SPOORZONE

In de Tilburgse Spoorzone gebeurt iets heel bijzonders. Op de plek die meer dan een eeuw lang de werkplaats was van de Nederlandse Spoorwegen ontstaat een compleet nieuw stadsdeel. Sinds in 2011 de hekken rond de voormalige NS-Werkplaats zijn verwijderd, heeft Tilburg 'zijn Spoorzone' ontdekt, ontwikkeld én omarmd. Het begon met pionieren en kwartier maken. Maar al snel brak de periode aan van doordacht en doortastend ontwikkelen. Met succes: in de Spoorzone wordt gebouwd en al volop gewoond en gewerkt.

“In korte tijd is het gebied al vergaand veranderd. De Spoorzone heeft zich geopend, heeft een nieuwe betekenis gekregen en heeft voor een verbinding gezorgd tussen de stad ten noorden en zuiden van het spoor.”

In korte tijd is het gebied al vergaand veranderd. De Spoorzone heeft zich geopend, heeft een nieuwe betekenis gekregen en heeft voor een verbinding gezorgd tussen de stad ten noorden en zuiden van het spoor. Het station van Tilburg is volledig verbouwd en heeft zich geopend naar het noorden. Met het Burgemeester Stekelenburgplein is een groot voorplein en entree van het station ontstaan. De meeste monumentale gebouwen hebben nieuwe bestemmingen gekregen, deels tijdelijk binnen de bestaande context en deels definitief na ingrijpende verbouwingen. Fundamenteel voor het gebied en de gehele stad is de aanleg van de hoofdinfrastructuur: de brede Burgemeester Brokxlaan voor al het verkeer (oost-west) en de twee passages voor langzaam verkeer (noord-zuid) onder het spoor die de wijk Theresia met de binnenstad verbinden (stationspassage en Willem II-passage).

De basis voor de tot nu toe uitgevoerde plannen vormt het Masterplan uit 2012. Maar sindsdien is er veel veranderd, met name in de waardering van het industriële erfgoed. Door gewijzigde marktomstandigheden en nieuwe inzichten in de ontwikkeling van de stad



heeft de gemeente in 2017 besloten een pas op de plaats te maken. Men heeft geconstateerd dat het Masterplan niet meer past bij het wensbeeld; en met name voor het behoud van het erfgoed van de spoorwegen is een herijking van de visie noodzakelijk.

De gemeente is tot de conclusie gekomen dat de Spoorzone een nieuwe koers verdient. Er is meer aandacht nodig voor een herkenbare eigen identiteit van het gebied met behoud van het culturele erfgoed als belangrijke drager. De aanvankelijke benadering gericht op projectgewijs ontwikkelen en bouwen heeft zeker tot veel dynamiek, de komst van nieuwe functies en betekenisvolle verbindingen geleid. Maar tegelijkertijd mist er nog samenhang tussen de vele projecten. Daarnaast is behoefte aan meer flexibiliteit en faseerbaarheid om ook in de toekomst in te kunnen spelen op nieuwe inzichten.

De opgave voor de Spoorzone is het creëren van een nieuwe koers die met respect voor het erfgoed en de directe omgeving voldoet aan de hoge stedelijke ambities. Tilburg is trots op de Spoorzone, want hier vindt een transformatie plaats die de hele stad omhoog tilt. Juist daarom mag de lat ook hoog liggen. De gemeente wil investeren in een gezonde en gelukkige stad – een stad die inclusief, duurzaam en vitaal is. De Spoorzone is bij uitstek de plek waar het verschil kan worden gemaakt.

Met dit Koersdocument wordt voldaan aan deze behoefte. Dit Koersdocument geeft een nieuw perspectief op dit bijzondere stuk stad. De nieuwe koers bestaat uit een lange termijn visie op de nieuwe identiteit en richtinggevende kaders voor de verdere ontwikkeling.

WERKWIJZE EN PARTICIPATIE

Het Koersdocument wordt na vaststelling door de gemeenteraad een richtinggevend beleidsdocument van de gemeente Tilburg. Nadere uitwerkingen, ontwikkelplannen en verdere planologische trajecten zullen worden getoetst aan dit Koersdocument.

Het document is een coproductie van de gemeente Tilburg en de bureaus Urban Xchange en Bogdan & Van Broeck, en is in samenwerking met gebiedspartner SDK Vastgoed (namens Werkplaats Ontwikkelingsbedrijf, de ontwikkelvenootschap van VolkerWessels voor de Spoorzone) tot stand gekomen. De nadrukkelijke wens van de gemeente was om bij de uitwerking van de plannen nauw samen te werken met belanghebbenden. Tussen mei en december 2018 heeft daarom een intensieve participatie plaatsgevonden met vele betrokkenen. Belanghebbenden zijn actief gevraagd hun meningen, verwachtingen en ideeën in te brengen, die zoveel mogelijk ook zijn meegenomen in de uiteindelijke visie.

“ Om zoveel mogelijk mensen in de stad te bereiken zijn er openbare informatieavonden geweest bij het begin en het einde van het traject.”

Het participatietraject heeft plaatsgevonden langs diverse lijnen. Om zoveel mogelijk mensen in de stad te bereiken zijn er openbare informatieavonden geweest bij het begin en het einde van het traject. Daarnaast is heel gericht met specifieke groepen gewerkt aan het maken van stappen in de totstandkoming van de visie.

In de eerste plaats is er een inspiratiegroep gevormd met een vaste groep bewoners, ondernemers en vertegenwoordigers van betrokken organisaties. Deze groep heeft op drie momenten in het traject in een ateliersetting actief inbreng geleverd in de visievorming.

In de tweede plaats is er een bijzondere groep gevormd met bewoners uit de wijk Theresia. De wijk grenst aan de Spoorzone en de impact van de ontwikkelingen is groot. Op meerdere momenten in het traject is met deze groep de voortgang van de plannen besproken, en hebben bewoners actief hun meningen en ideeën kunnen inbrengen.

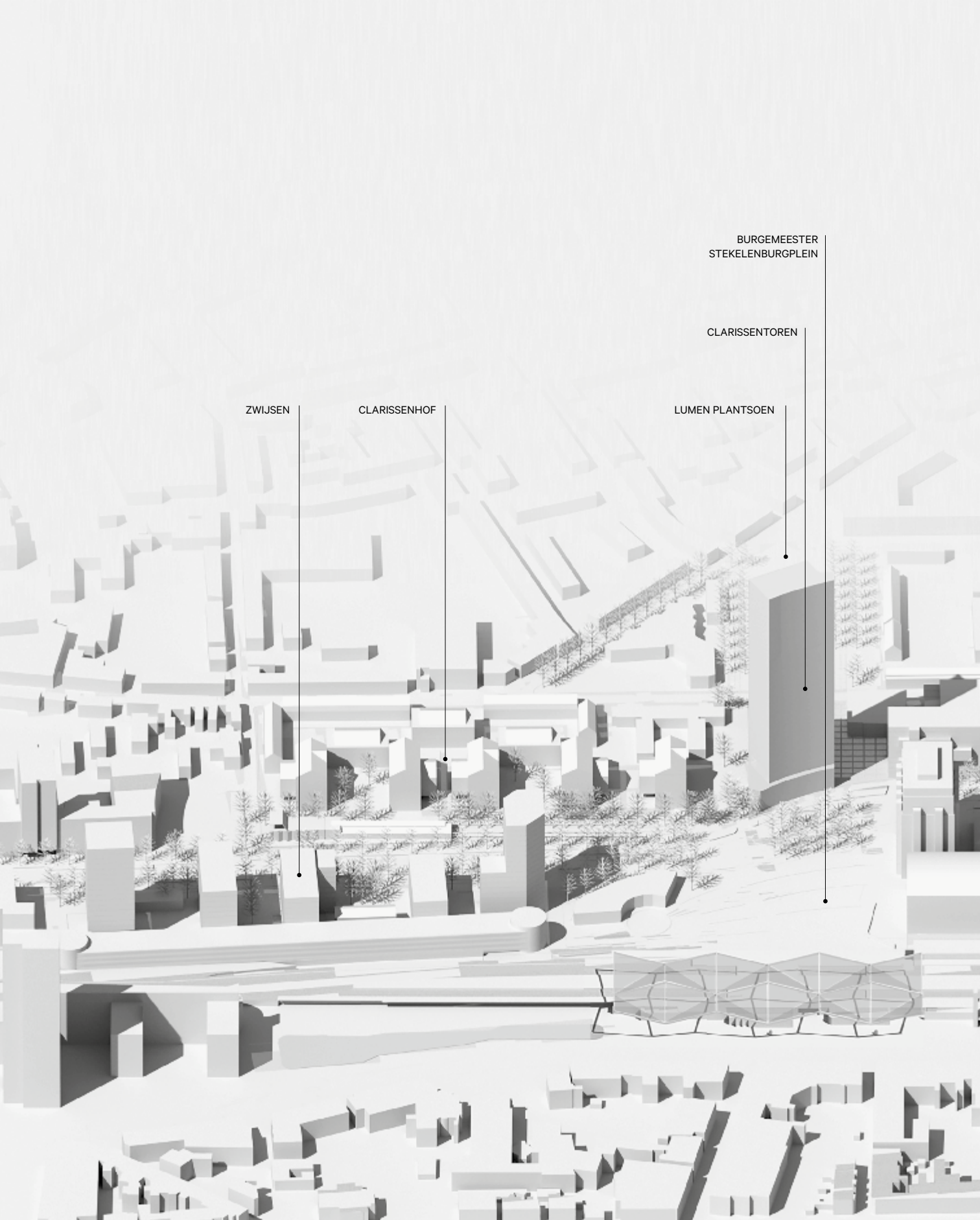
In de derde plaats is op diverse momenten in het traject nauw overleg gevoerd met partijen die vanuit een (investerend) belang of eigenaarschap betrokken zijn bij de verdere ontwikkeling van de Spoorzone (onder meer Klankbordgroep Spoorzone en de belangengroep Spoorzone Theresia).

Naast deze participatiegroepen zijn ook interviews gehouden met een tiental bewoners en vertegenwoordigers van organisaties om een beeld te vormen over hoe in de stad gedacht wordt over de Spoorzone. Voorts is gedurende het traject gericht advies ingewonnen bij externe deskundigen op het gebied van de woningmarkt, de kantorenmarkt, de openbare ruimte, mobiliteitsvraagstukken en duurzaamheid. Vanzelfsprekend zijn ook onze ontwikkelpartners SDK Vastgoed, Van de Ven Bouw en Ontwikkeling en Van Wijnen bij de totstandkoming van het Koersdocument betrokken. Onder meer tijdens inhoudelijke overleggen, ontwerpessies en ook de avonden met de inspiratiegroep en de bewoners van Theresia. Daarnaast zijn er met hen en hun adviseurs specifieke ontwerp- en themasessies gehouden.

“Om te komen tot het uiteindelijke Koersdocument is gefaseerd gewerkt van ‘breed’ naar ‘smal’. Gestart is met een (gezamenlijke) zoektocht naar wat de identiteit van de Spoorzone zou moeten zijn, en wat er ruimtelijk en programmatisch voor nodig is om dit te bereiken.”

Om te komen tot het uiteindelijke Koersdocument is gefaseerd gewerkt van ‘breed’ naar ‘smal’. Gestart is met een (gezamenlijke) zoektocht naar wat de identiteit van de Spoorzone zou moeten zijn, en wat er ruimtelijk en programmatisch voor nodig is om dit te bereiken. In de maanden mei, juni en juli is met inbreng van de participatie een nieuwe identiteit geformuleerd en zijn ruimtelijke analyses gemaakt. Vervolgens is in augustus en september de stedenbouwkundige visie uitgewerkt op papier en in een 3D maquette, en zijn onder andere de programmatische studies en inhoudelijke toetsingen uitgevoerd. Vanuit alle informatie is in oktober en november 2018 het concept Koersdocument opgesteld.





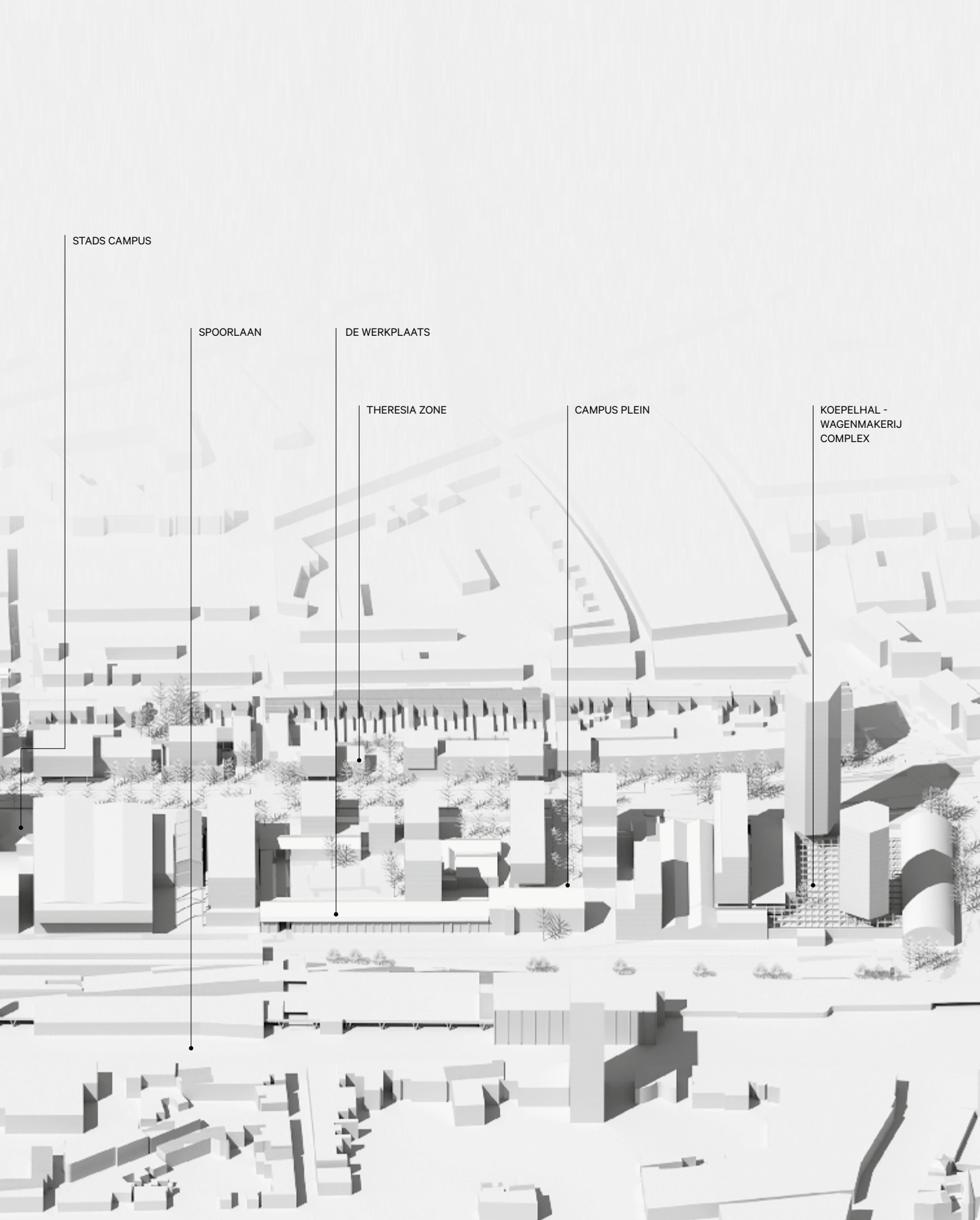
ZWIJSEN

CLARISSENHOF

LUMEN PLANTSOEN

BURGEMEESTER
STEKELENBURGPLEIN

CLARISSENTOREN



STADS CAMPUS

SPOORLAAN

DE WERKPLAATS

THERESIA ZONE

CAMPUS PLEIN

KOEPELHAL -
WAGENMAKERIJ
COMPLEX



Tilburg bouwt zijn stationsgebied om tot een moderne stadswijk. De oude spoorcultuur is daarbij smaakmaker én aanjager voor de herontwikkeling.

STRATEGISCH GELEGEN BINNEN TILBURG

Het begrip Spoorzone in Tilburg kent twee schaalniveaus. In de eerste plaats is er de langgerekte zone aan het spoor tussen de Ringbaan West en de Ringbaan Oost. Tussen de woontoren Westpoint en de kantoortoren van Interpolis bedraagt de afstand 3 kilometer, waartussen een gebied ligt van circa 75 hectare. Centraal in deze zone ligt het zogeheten kerngebied: het spoor in het zuiden, de Lange Nieuwstraat in het noorden, de Gasthuisring in het westen en het NS-Plein in het oosten. Dit is de plek van de voormalige NS-Werkplaats, en de plek waar de meest bepalende ontwikkelingen plaatsvinden. Dit kleinere schaalniveau vormt het plangebied van dit Koersdocument, een gebied van circa 13 hectare. Waar in dit document 'Spoorzone' wordt genoemd betreft het dit plangebied.

De Tilburgse Spoorzone gaat een nieuwe toekomst tegemoet. Vanaf het moment dat de NS-Werkplaats ging sluiten in 2011, is het gebied in continue ontwikkeling. De poorten van het industriële complex gingen open, pioniersactiviteiten zijn ontstaan, stedelijke functies hebben een plek gekregen en nieuwe verbindingen zijn aangelegd. De Spoorzone bevindt zich halverwege een transitie, waarbij ze wordt omgevormd tot hoogstedelijk centrummilieu.

In stapjes groeit het gebied uit tot vitaal stadsdeel, een gebied met een eigen identiteit, maar wel verweven met de rest van Tilburg. De Spoorzone wordt een organisch en logisch onderdeel van de stad. Waarbij ze de positie inneemt van een nieuw, complementair deel van het centrum. Met een ander profiel en een ander aanbod. Met de Spoorzone maakt het stadscentrum de sprong over het spoor. Beter gezegd: er onderdoor, via de Willem II-passage en de stationspassage. De Spoorzone wordt letterlijk met de binnenstad verbonden en klinkt de stad ten noorden en ten zuiden van het spoor weer aan elkaar vast.

Als nieuw 'bestemmingsgebied' met een alternatief aanbod aan centrumfuncties verkrijgt de Spoorzone een belangrijke positie op alle schaalniveaus. Voor de directe omgeving, en met name de wijk Theresia, vormt de nieuwe Spoorzone een volstrekt nieuw perspectief. De 'vergeten achterkant' is verdwenen, en de wijk is opeens verbonden met een spannende stedelijke plek aan de zuidkant waar veel te beleven valt. Op stedelijke schaal is het belangrijk dat er goede verbindingen blijven met andere kerngebieden in de stad, waaronder de binnenstad, de Piushaven, het Museumkwartier en de campussen van Tilburg University en Fontys. Op regionale schaal vormt de Spoorzone als stationsgebied een belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer. De bereikbaarheid naar alle kanten is uitstekend.

Luchtfoto van de Spoorzone in 2017.

“Voor de gemeente Tilburg is het duidelijk dat het erfgoed ook in de toekomst een belangrijke rol blijft spelen.”

TILBURG ERFT EEN BUITENKANS

Het unieke van de Spoorzone is de onovertroffen erfenis van anderhalve eeuw spoorbouwkunst. In de afgelopen jaren is de voormalige NS-Werkplaats uitgegroeid tot een spannende plek met innovatieve bedrijven en onder meer een dansclub, theater, bierbrouwerij en cultuurfabriek voor jongeren die samen zorgen voor een bruisende sfeer. Voor de gemeente Tilburg is het duidelijk dat het erfgoed ook in de toekomst een belangrijke rol blijft spelen. De historie van de plek blijft dus een prominente rol spelen in de nieuwe identiteit van de Spoorzone.

De geschiedenis van de Spoorzone begint bij de aanleg van de spoorlijn Breda-Tilburg-Eindhoven in 1863. In dezelfde periode besluit de regering om voor de Staatsspoorwegen twee grote werkplaatsen te realiseren voor de bouw en het herstel van rollend materieel: één in Tilburg voor het zuidernet en één in Zwolle voor het noordernet. In tegenstelling tot de werkplaatsen van andere spoorwegmaatschappijen werden deze in Tilburg en Zwolle vanaf het begin groot opgezet. Het complex in Tilburg wordt vanaf 1867 in gebruik genomen met twee grote werkplaatsen voor locomotieven en voor rijtuigen en wagons, en een reeks bijgebouwen (waaronder magazijn, houtloods, smederij, draaierij, Ketelhuis, metaalgietery en koperslagerij).

Met de snelle groei van de spoorwegen namen ook de werkzaamheden aan het materieel toe. Op het hoogtepunt rondom 1920 werkten er zo'n 1400 mensen in 'd'n Atteljee'. Het was een enorme bedrijvigheid, met impact op de groei van de stad zelf. Veel vakmensen kwamen niet uit Tilburg maar uit Utrecht en het noorden van Nederland. Jarenlang was de Werkplaats een verboden stad voor de gewone Tilburgers. Alleen wie er werkte kende de weg in deze industriële wereld.

In de loop van ruim 140 jaren is op het bijna 13 hectare grote terrein veel bijgebouwd, vervangen of aangepast aan de eisen van de tijd. Het complex heeft desondanks zijn samenhang behouden en kan als een staalkaart van anderhalve eeuw spoorbouwkunst worden gezien. De industriële gebouwen

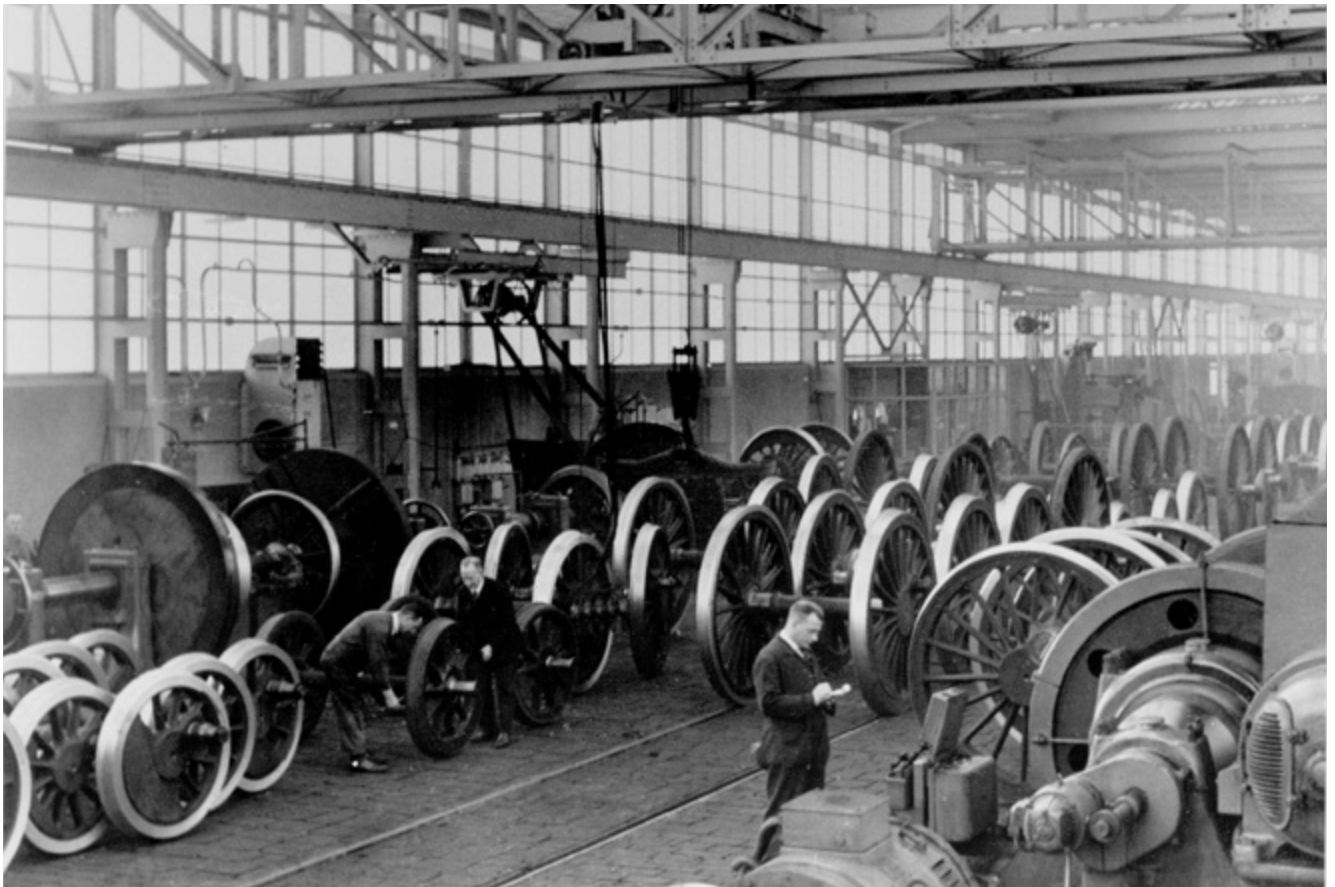
werden neergezet volgens de bouwtechnieken van dat moment. Zo kent het oudste pand, de Houtloods, nog een houten kapconstructie. De imposante LocHal uit 1933 valt op door zijn uitbundige gebruik van glas en staal.

Door herverdeling van taken gaat Tilburg zich vanaf 1932 alleen nog op het herstel van locomotieven richten. Na de Tweede Wereldoorlog worden de stoomlocomotieven vervangen door eerst diesel en later elektrisch. Dit zorgt voor een geleidelijke inkrimping van de werkzaamheden, een proces dat doorgaat tot na de eeuwwisseling. In 2009 wordt het besluit aangekondigd om de revisiewerkplaats in Tilburg te sluiten. In 2011 is de sluiting afgerond.

De gemeente heeft op dat moment het complex gekocht met als doel om de Spoorzone te transformeren naar een gemengd woon-werkgebied. Om dit te kunnen waarmaken wordt een samenwerkingsovereenkomst gesloten met gebiedsontwikkelaar VolkerWessels. In 2012 wordt een Masterplan Spoorzone gelanceerd waarin de grote lijnen voor de transformatie zijn uitgestippeld. De economische crisis van dat moment zorgt echter voor vertraging in de nieuwbouwplannen. Desondanks wordt voortvarend werk gemaakt van een aantal radicale infrastructurele ingrepen. Het station wordt naar de Spoorzone geopend en er komt nog een tweede nieuwe verbinding onder het spoor naar de binnenstad. Voor het station en in het hart van de Spoorzone wordt een groots voorplein aangelegd, het Burgemeester Stekelenburgplein. Dwars door het plangebied wordt de Burgemeester Brokxlaan aangelegd, waarmee de Spoorzone onderdeel wordt van de vergrote Cityring.

Om de cultuurhistorische waarde niet te verliezen is al in 2000 met de NS een convenant gesloten om vooruitlopend op mogelijke herbestemming zes karakteristieke gebouwen te behouden, waaronder de LocHal, Koepelhal, Smederij en Polygonale Loods. Conform het Masterplan zouden veel andere historische gebouwen moeten plaatsmaken voor grootschalige kantoren en appartementengebouwen. Ondertussen gaat in afwachting van concrete nieuwbouwplannen het gebied open en mogen creatieve ondernemers de lege hallen en loodsen in gebruik nemen. Met vernieuwende activiteiten en evenementen kan het gebied bij de Tilburgers op hun mentale kaart worden gezet. Die missie slaagt en in korte tijd groeit het voorheen afgesloten gebied uit tot een geliefde en spannende plek in de stad waar andere dingen plaatsvinden dan elders.





Door het succes van deze smaakmakers dient de gemeenteraad eind 2014 een motie in om een groter deel van de Werkplaats te behouden en definitief een culturele of maatschappelijke functie te geven. De oude Houtloods is dan al succesvol verbouwd tot café-restaurant, en het Ketelhuis is van voortijdige sloop gered. Het stadsbestuur staat open voor een andere aanpak. Ze beseft dat de tijdelijke initiatieven de identiteit van Tilburg versterken. Aan het behoud van het spoorerfgoed hangt wel een stevig prijskaartje. De opbrengsten uit toekomstige vastgoedontwikkeling zijn al in de grondexploitatie verwerkt. De stad besluit haar verlies te nemen en heeft ruim 22 miljoen euro afgeboekt op het project.

NAAR EEN BRUISEND STADSDEEL

Nadat de gemeente de Werkplaats had overgenomen van de Nederlandse Spoorwegen is direct begonnen met pionieren en kwartier maken. Snel daarna brak een periode aan van het realiseren van een aantal drastische ontwikkelingen. Nieuwe verbindingen naar de binnenstad hebben bijgedragen aan het succes. Het gebied is open, de openbare ruimte is ingericht. Er wordt ontspannen, gedanst en gefeest. Er wordt gewoond en gewerkt. De Spoorzone is 'anders' maar wel voor iedereen. Het industriële maakt het gebied een tikkeltje rauw en tegendraads, maar het kleurrijke en uitnodigende karakter spreekt velen aan. De stad is trots op de Spoorzone.

Tilburg heeft ingezien dat grootschalige sloop- en nieuwbouw niet de beste manier is om een gevarieerde stadswijk te ontwikkelen. Het is juist een kans om de unieke gebouwen van de Werkplaats in te kunnen zetten om nieuwe initiatieven uit het onderwijs en het midden- en kleinbedrijf te faciliteren. Dat past bij de Tilburgse identiteit als creatieve maakstad.

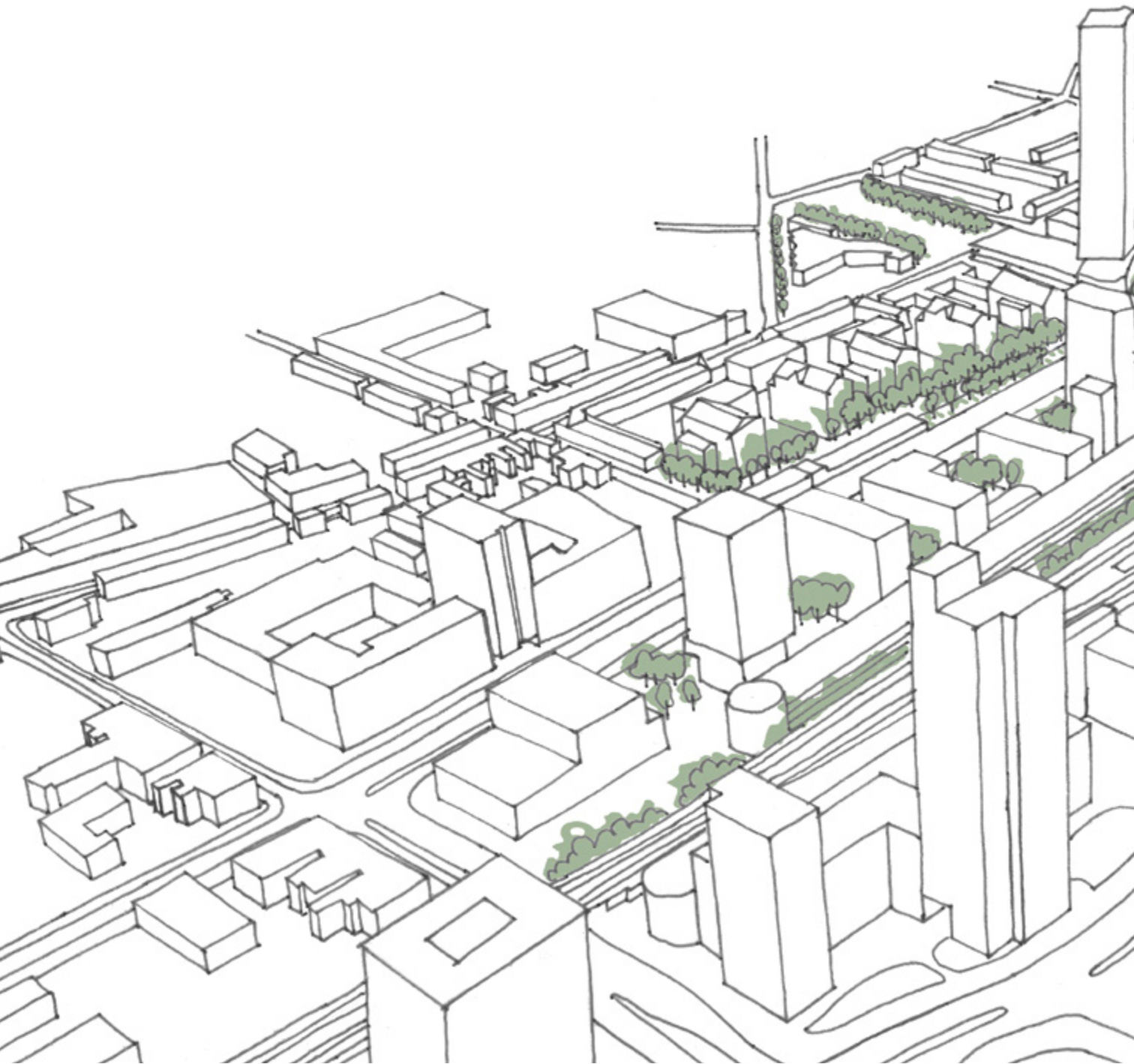
De strategie is dat een aantal beeldbepalende gebouwen een prominente publieke functie in de stad krijgen. De Polygonale Loods heeft een horecabestemming gekregen. De LocHal is begin 2019 geopend en is de nieuwe huiskamer van de stad met onder meer de Bibliotheek van de Toekomst, Kunstloc en een vestiging van het werk- en vergaderconcept Seats2Meet. De naastgelegen Hal 70 wordt verbouwd tot campusgebouw Mind-Labs waar onderwijs en ondernemerschap elkaar ontmoeten. De Koepelhal blijft in de toekomst in gebruik als evenementenlocatie.

Voor de kleinere panden onderzoekt de stad of ze met een low budget opknapt toegankelijk

kunnen blijven voor broedplaatsachtige bedrijfjes. Sommige tijdelijke voorzieningen zijn inmiddels een belangrijke functie in de stad gaan vervullen. Die wil Tilburg graag behouden.

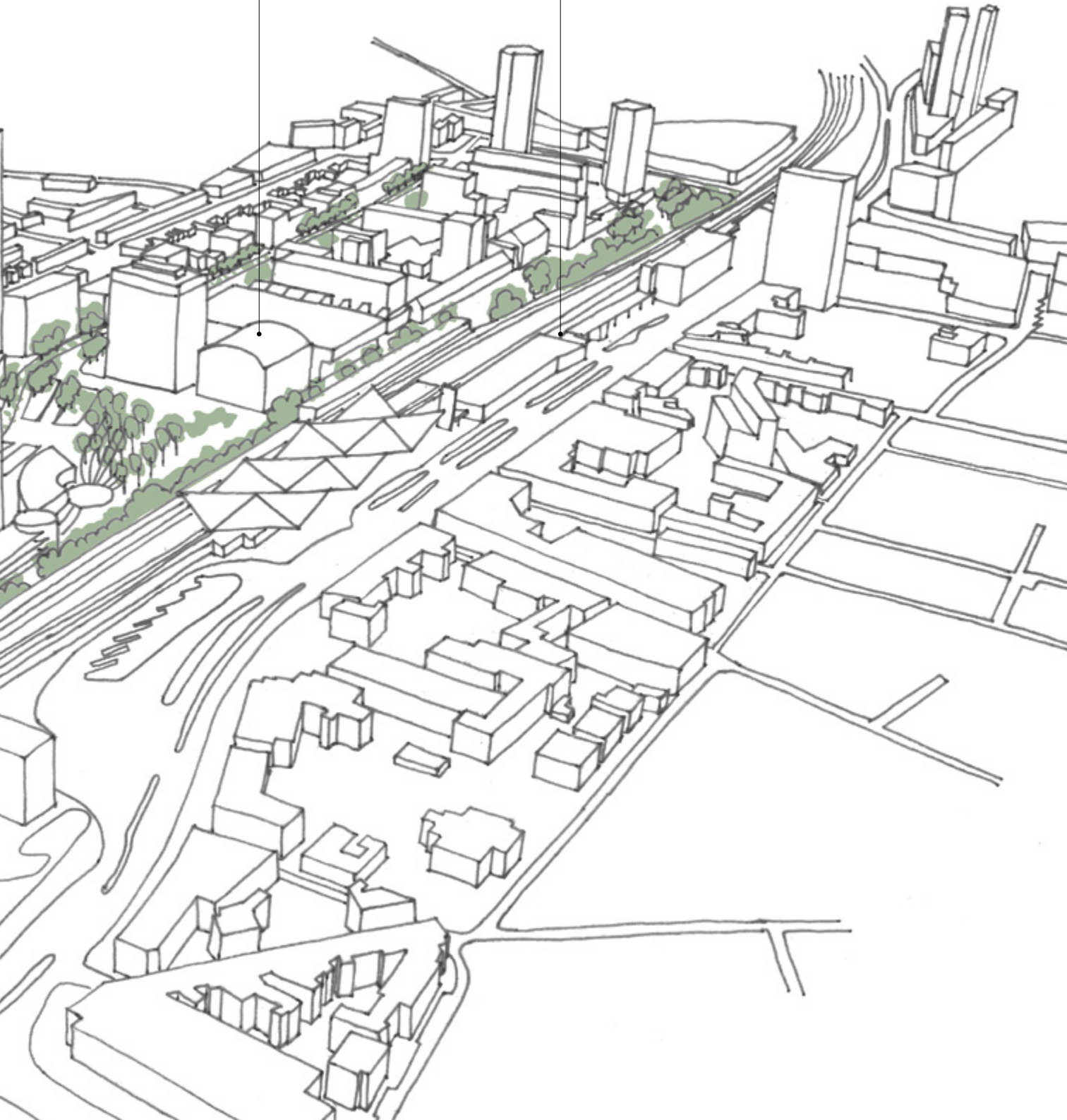
Naast de wens om het industriële erfgoed te behouden en er nieuwe betekenissen aan te geven binnen de stedelijke context, zijn er meer inzichten ontstaan over de Spoorzone. De onvoorspelbaarheid van gebeurtenissen vraagt om meer flexibiliteit in de planvorming. Het kompas voor de herontwikkeling moet niet een gefixeerd ruimtelijk plan zijn, maar veeleer een wensbeeld van wat de Spoorzone als 'plek in de stad' zou moeten zijn. Dat gaat dus meer over een 'nieuwe identiteit' voor het gebied waarbinnen alle ruimte is voor veranderende ideeën. In de vele gesprekken met bewoners, bezoekers, ondernemers en andere belanghebbenden leren we veel over hoe het gebied nu functioneert. Het geeft nieuwe inzichten. In de ontwikkeling van de stad als geheel en de positie van de Spoorzone daarbinnen. In waar het nu goed gaat en fijn is, en waar het wellicht beter kan. In de wens om het gebied meer vanuit de voetganger en de fietser te bekijken. In de ambities voor een gezonde leefomgeving.

Het heeft geleid tot een herijking van de plannen. Het resultaat is dit Koersdocument, ontstaan vanuit een nieuwe kijk op de positie van de Spoorzone. De koers wordt gevormd door de 'nieuwe identiteit' van de Spoorzone – waarbij het vooral gaat over de gewenste sfeer en beleving. Deze identiteit werkt als het richtinggevende kompas voor de verdere herontwikkeling. Daarbij past dus ook een stedenbouwkundige visie die op een aantal cruciale punten is gewijzigd ten opzichte van eerder.



BURGEMEESTER
BROKXLAAN

LOCOMOTIEFBOULEVARD





STOOM OTJES
KOFFIE EN KOEK

STADSBREDE VISIES

Het uitzetten van een nieuwe koers voor de Spoorzone begint natuurlijk niet bij 'nul'. Het toekomstperspectief wordt immers grotendeels bepaald door wat er de afgelopen jaren al in gang is gezet. Dat is aanzienlijk, de transformatie is al gaande. De nieuwe koers gaat over meer 'richting geven' aan de verdere herontwikkeling door keuzes te maken en kaders te stellen.

Voor een deel zijn de keuzes voor de Spoorzone al gemaakt door de gemeente Tilburg. Die vormen in feite het vertrekpunt voor dit Koersdocument. Het gaat hierbij om stadsbrede visies. Deze beleidsuitspraken bestaan deels uit richtlijnen voor concrete maatregelen en deels uit ambities die nader vorm moeten krijgen. De Spoorzone is als grootste transformatiegebied in de stad bij uitstek de plek waar ambities tastbaar gemaakt kunnen worden.

BESTUURSAKKOORD

Bij de vorming van het nieuwe stadsbestuur is in juni 2018 het Bestuursakkoord 'Gezond en gelukkig in Tilburg' voor de periode 2018-2022 gelanceerd. De titel verwijst naar de belangrijkste waarden waardoor het stadsbestuur zich wil laten leiden. De hoofdlijn in het akkoord is om de koers vast te houden van de reeds ingezette transitie van de stad, met als doel een stad te zijn waar je gezond en gelukkig kunt zijn. Tilburg richt zich daarbij op het zijn van een inclusieve, duurzame en vitale stad. Deze focus geeft aanleiding tot gerichte acties en, waar nodig, versnellingen. De uitdagingen die hier uit voortvloeien gelden natuurlijk ook voor de Spoorzone. En juist omdat hier 'nieuwe stad' wordt gemaakt kun je ook verschil maken.

Inclusieve stad

Bij het streven naar een inclusieve stad gaat het om een stad te zijn waar iedereen ertoe doet. En waar kwetsbare groepen ook mee kunnen doen. Dit vertrekpunt geeft richting aan de nieuwe Spoorzone. Een belangrijke keuze is om wonen en werken niet 'exclusief' voor één doelgroep, maar juist 'inclusief' voor bredere groepen te ontwikkelen. Het doel is een stadsdeel te zijn die 'anders' is maar wel bedoeld voor iedereen.

Voor wonen betekent het dat er voldoende aanbod moet komen voor alle doelgroepen, en dat binnen het te realiseren woonprogramma ruimte gaat zijn voor specifieke groepen. Voor werken betekent het onder meer ook aandacht voor betaalbaarheid en het bieden van ruimte aan ondernemerschap, vakmanschap, startups en talentontwikkeling. De gemeente wil de broedplaatsfunctie versterken. Het bestaande erfgoed wordt hier grotendeels voor ingezet. Voor de voorzieningen betekent het dat er een breed aanbod is dat uitnodigt tot sociaal contact. Onderzocht wordt op welke wijze de Hall of Fame als ontmoetingsplek voor jongeren een definitieve plek in de Spoorzone kan krijgen.

Duurzame stad

Bij het streven naar een duurzame stad gaat het bijvoorbeeld om de energietransitie, duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie en het vergroenen van de buitenruimte. De Spoorzone kan bij uitstek hierin voorop. Door slimme ingrepen kan immers veel worden bereikt. Denk hierbij aan vernieuwende keuzes in de nieuwbouw, het versterken van groen en de biodiversiteit, en een slim mobiliteitsconcept.

“In 2015 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Tilburg 2040 vastgesteld. Dit is een stadsbrede visie met ambities en strategieën voor de lange termijn.”

Vitale stad

Bij het streven naar een vitale stad gaat het onder meer om de leefomgeving, de economische vitaliteit en het culturele aanbod. In het verrijken van de stad kan de Spoorzone veel betekenen. Onder meer door het creëren van plekken voor ontmoetingen, sporten en spelen. En door een stedelijk programma voor cultuur en evenementen, waarbij het erfgoed een andersoortige plek kan bieden. Maar ook door ruimte te bieden aan de stedelijke kenniseconomie. De Spoorzone heeft alles om hiervoor het economische brandpunt te worden. Naast een mix van vestigingslocaties die het aantrekkelijk maakt voor verschillende bedrijven gaat het om ruimte voor onderwijs- en kennisinstellingen in de Spoorzone. Het streven is om crossovers te laten ontstaan tussen inwoners, bedrijven, starters, studenten en onderwijsinstellingen.

Samen en dichtbij met impact

De gemeente zet in op samenwerking in de stad. Grote opgaven als de Spoorzone doet de stad niet alleen, maar nadrukkelijk met de mensen in de wijken. De Spoorzone is in korte tijd een geliefde plek in de stad geworden, waar veel bewoners en betrokken organisaties trots op zijn. Het verder uitbouwen van de Spoorzone begint en eindigt bij de mensen die samen Tilburg maken.

OMGEVINGSVISIE TILBURG 2040

In 2015 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Tilburg 2040 vastgesteld. Dit is een stadsbrede visie met ambities en strategieën voor de lange termijn. In deze visie is een doorkijk gegeven naar Tilburg over 20, 30 jaar vanuit bepalende trends op zeer uiteenlopende vlakken. Van daaruit zijn drie strategieën benoemd; de Brabantstrategie (gericht op Tilburg binnen een groter (internationaal) netwerkverband van steden), de Regiostrategie (gericht op Tilburg binnen de regio Hart van Brabant) en de Stadsstrategie (Tilburg als prettig leefbare stad voor alle inwoners).

De Spoorzone wordt gepositioneerd als onderdeel van de Binnenstad van de 21e eeuw, die gezien wordt als bouwsteen van de Brabantstrategie. In deze strategie wordt Tilburg bekeken

vanuit het grotere netwerkverband van steden in de Noordwest-Europese Delta. Om op het internationale speelveld een rol van betekenis te spelen en de internationale concurrentiepositie te verstevigen is metropoolvorming nodig. Daarom zet Tilburg in op een schaa sprong. Samen met de andere Brabantse steden wil Tilburg de agglomeratiekracht van het stedelijk netwerk BrabantStad versterken: de Brabantstrategie.

Om de benodigde schaa sprong te kunnen maken wil Tilburg duurzaam investeren in concurrentiekracht, bereikbaarheid en een aantrekkelijke omgeving. Tilburg kent twee belangrijke economische dragers wanneer het gaat om duurzame concurrentiekracht: smart industries en kennis & creativiteit. De Binnenstad van de 21e eeuw wordt gezien als een strategische plek voor kennis & creativiteit. Kennis & creativiteit zijn voor de moderne economie de sleutels voor economisch succes. De kennisinfrastructuur is in Tilburg uitstekend en de stad heeft een krachtig profiel opgebouwd in het vinden van slimme oplossingen (in proces, organisatie en toepassing van technologieën) voor maatschappelijke vraagstukken. De ambitie is om naar de toekomst kenniswerkers en creatief talent beter te binden aan de stad. Daarvoor wil de stad werk maken van aantrekkelijke woon- en werkmilieus en het aanbod aan topvoorzieningen. In het bijzonder zijn hiervoor de campussen en het hoogstedelijke milieu van de Binnenstad van de 21e eeuw de aangevozen plekken.

De Spoorzone wordt in de Omgevingsvisie 2040 gezien als een hoogstedelijk gebied met een belangrijk kenniscluster, commerciële bedrijvigheid, ondernemerschap en vrijetijdsbesteding. In een karakterschets loopt het Dwaalgebied over in de Spoorzone, met levendigheid op straatniveau, aantrekkelijke routes en specifieke functies in een nieuwe setting van industrieel erfgoed en nieuwbouw. In de Binnenstad van de 21e eeuw is de oude binnenstad versmolten met de Spoorzone. Een goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten is een vereiste, waaronder het hoogwaardige railsysteem. Door het gebied verder te ontwikkelen wordt het aantal bewoners, bedrijven, bezoekers vergroot. De Spoorzone wordt gezien als kansrijke plek voor kennis en onderwijs waarbij kruisbestuivingen met bedrijven kunnen worden gelegd. In het bijzonder is de Spoorzone een omgeving die uitnodigt tot ontmoeting en uitwisseling van ideeën, talent en expertise waarbij de kwaliteiten van het cultuurhistorisch erfgoed essentieel zijn. Ten slotte wordt de ambitie uitgesproken om de Spoorzone goed doorwaadbaar te maken en publiektoegankelijke plekken te realiseren.



LocHal

ECONOMISCH-RUIMTELIJKE VISIE BINNENSTAD 21^{STE} EEUW

De economisch-ruimtelijke visie voor de Binnenstad van de 21ste eeuw is een uitwerking van de Omgevingsvisie Tilburg 2040. In de visie wordt nadrukkelijk gekozen voor de volgende generatie en de 'next economy'. Deze economische strategie wordt Tilburg Next genoemd en kent vier pijlers die fungeren als vliegwiel voor de nieuwe economie.

De eerste is een compacte en complete binnenstad die als een magneet blijft werken voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Binnen het complete aanbod van de binnenstad heeft de Spoorzone een eigen profiel. Wat de Spoorzone betreft gaat het dan om een levendig en gemengd gebied met horeca, vrijetijdsvoorzieningen, cultuur en evenementen. Een groene omgeving en levendige ontmoetingsplekken maken daar ook onderdeel van uit.

De tweede is talent en de ontwikkeling van de kenniseconomie. Deze komt voort uit het besef dat het bedrijfsleven, het hoger onderwijs en ondernemerschap samen de motor vormen voor de economische dynamiek in de binnenstad. De binnenstad is een sterke economische locatie omdat het dé plek is voor ontmoeting en interactie en een uitstekende

bereikbaarheid kent. De roep om hoger opgeleiden groeit, de vorm van werken verandert. Dit vraagt plekken waar zowel ruimte is voor kleinschaligheid (inclusief start-ups) als voor groeiende en middelgrote bedrijven. De Spoorzone heeft door het industriële karakter, de betaalbare ruimtes en de levendige mix een bijzondere betekenis voor de stedelijke kenniseconomie. Van 'placemaking-locatie' groeit het gebied uit tot een volwaardig economisch brandpunt.

De derde is cultureel en creatief ondernemerschap. De cultuursector is een belangrijke pijler van het stedelijke karakter. Cultuur is een kernwaarde van Tilburg en zorgt voor een aantrekkelijke en bruisende binnenstad. Voor nieuwe bedrijvigheid en het binden van talenten is dit cruciaal. Creatief ondernemerschap is gelieerd aan de culturele sector. Via cross-overs zijn er verbindingen met het brede bedrijfsleven. De Spoorzone heeft in korte tijd een cruciale positie verworven als bijzonder plek voor cultuur en creativiteit. De ambitie van de stad is om uitnodigend te zijn voor bijzondere concepten en functies, en het creatieve ondernemerschap zichtbaar en vindbaar te maken.

De vierde is wonen voor de volgende generatie. De Tilburgse binnenstad is ook een stedelijk woongebied waar diverse leefstijlen wonen in verschillende typen woonmilieus – ook betaalbaar en



Willem II-passageway

ook gezinswoningen. De Spoorzone wordt een nieuw centrumstedelijk gebied met een eigen karakter die eveneens voor verschillende doelgroepen aantrekkelijk dient te zijn.

Al met al zet de Visie Binnenstad 21e eeuw in op een transformatie van de Spoorzone naar een stoere stedelijke mix. Tilburg kan hier echt 'stad' worden en het verschil maken met innovatieve concepten en de samenwerking tussen functies en activiteiten. Dit is een plek waar stedelijk wonen en stedelijke economische activiteiten (kenniseconomie, zakelijke dienstverlening en creatieve economie) samengaan met onderwijs, cultuur, horeca en voorzieningen. Het industriële erfgoed vormt het decor voor een nieuwe stedelijkheid. En goed verbonden met stad, regio en land.

HOOGBOUWBELEID

Tilburg heeft een herkenbaar hoogbouwsilhouet met hoge torens zoals Westpoint (142 m), Stadsheer (101 m) en Interpolis (92 m). In 2017 heeft de gemeente een nieuw hoogbouwbeleid vastgesteld. Dit nieuwe beleid was nodig omdat de vastgestelde richtlijnen uit 2007 niet meer voldeden. Zo was er meer behoefte aan sturing. Het uitgangspunt blijft dat de stad terughoudend wil zijn in hoogbouw. Er wordt

niet meer gewerkt met een kaartbeeld omdat dit speculatie en overaanbod in de hand werkt.

Het nieuwe beleid gaat uit van maatwerk. Er wordt per situatie gekeken of hoogbouw wenselijk of niet wenselijk is. Zo kan een gebouw bijvoorbeeld bijdragen aan de vestiging van een bepaalde doelgroep of functie of bijdragen aan een bepaalde sfeer of voorziening in een gebied. De gemeente maakt een stedenbouwkundige analyse en ieder initiatief wordt programmatisch en stedenbouwkundig beoordeeld op basis van de onderbouwing door de initiatiefnemer. Er wordt ook gekeken naar aspecten zoals veiligheid, sfeer en parkeren.

Voor de binnenstad hanteert de gemeente een structuurbeeld. Hoge torens (>100 meter) onderstrepen de oost-west as tussen de binnenstad en de universiteit. Gebouwen van 70 meter markeren de entrees van een belangrijk gebied (zoals het Kernwinkelgebied en de Spoorzone). En binnen zo'n gebied zijn er verder hooguit enkele verspreide torens van maximaal 60 meter.

BELEID VOOR GROEN EN KLIMAATADAPTATIE

De gemeente Tilburg heeft een actief groenbeleid, onder meer vastgelegd in het

“Het gaat er juist om dat de natuur in de stad onderdeel is van het stedelijke gebied. De overtuiging daarbij is dat dit goed samen kan gaan.”

Uitvoeringsprogramma Groen en Biodiversiteit (2012-2025) en de Agenda Groen in de Stad. In het Uitvoeringsprogramma wordt de Spoorzone aangemerkt als gebied waar de ecologische waarden versterkt moet worden. Uitgangspunten die hierbij gelden zijn:

- Behouden van ecologische waarden
- Creëren van een ecologische structuur
- Vergroten van de mogelijkheden voor gebruik en beleving
- Natuurinclusief bouwen

Er zijn hiervoor diverse inrichtingsbouwstenen aangereikt die de leefomgeving van mensen, planten en dieren moeten verbeteren (zie verder het Uitvoeringsprogramma).

De Agenda Groen in de Stad is in 2016 vastgesteld. Aanleiding voor deze Agenda was de

De Wagon



constatering dat groen in het relatief versteende gebied van Tilburg in het verleden geen hoge prioriteit had gekregen. Veelal ging het slechts om een decoratieve functie met een monotone uitstraling waarbij groen als restpost van de openbare ruimte behandeld werd.

Belangrijk onderdeel van de Agenda Groen in de Stad is de kaart ‘Stadsnatuur 2040’. Op deze kaart staan de ‘ecologische verbindingzones’ in de stad. Dit betekent niet dat hier alleen maar natuur kan en verstedelijking niet. Het gaat er juist om dat de natuur in de stad onderdeel is van het stedelijke gebied. De overtuiging daarbij is dat dit goed samen kan gaan. Voorts geldt het motto ‘biodiversiteit tot aan de voordeur’, waarbij het idee is dat bomen, struiken en ander groen letterlijk tot aan de voordeur/voortuin worden aangeplant. Om een bijdrage te leveren aan de biodiversiteit (o.a. nestgelegenheid, schuilgelegenheid en voedsel) dient zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van autochtoon plantmateriaal en een aanvulling van soorten.

De Spoorzone is voor Tilburg een belangrijk gebied voor groen en biodiversiteit. Er dient daarom in ruimte mate groen aanwezig te zijn die kan bijdragen aan de biodiversiteit, maar ook voor de beleving en klimaatadaptatie. In dit verband is het van waarde dat de gemeente Tilburg de Green Deal Infranaatuur heeft ondertekend. Deze Green Deal richt zich op het benutten van de ecologische potentie om meer biodiversiteit te realiseren rond infrastructuur werken (waaronder spoorwegen). Het rapport ‘Ecologisch Netwerk Spoorzone Tilburg’ geeft richtlijnen voor de Spoorzone. Belangrijk onderdeel daarvan is het advies om langs het spoor een doorlopende groene zone aan te leggen ten behoeve van insecten en kleine zoogdieren. Ook bomen zijn van grote waarde. Het uitgangspunt is altijd om bestaande bomen te behouden. In de Spoorzone staat een aantal monumentale bomen. De monumentale bomenlijst wordt op dit moment geactualiseerd.

Ten slotte wordt ook actief werk gemaakt van klimaatadaptatie. In het Bestuursakkoord is de ambitie uitgesproken om stapsgewijs toe te werken naar een klimaatbestendige stad. Een stad waar de bewoners van Tilburg in een prettige en gezonde omgeving wonen en waarbij overlast als gevolg van de klimaatverandering tot een minimum wordt beperkt. Het gaat hierbij onder meer om het omgaan met toenemende weersextremen zoals wateroverlast, hittestress en droogte.

Op dit moment wordt gewerkt aan een beleidsnotitie en uitvoeringsprogramma over klimaatadaptatie (als vervolg op het Plan van Aanpak



Burgemeester
Stekelenburgplein

Klimaatadaptatie uit 2016). De Spoorzone is gevoelig voor de weersextremen maar hier kan juist door de verdere inrichting van het gebied veel aan worden gedaan. Om het gebied klimaatbestendig te maken moet worden gezorgd voor voldoende groen (in de buitenruimte maar ook op daken), voldoende 'koel spots' om af te koelen, infiltratie van regenwater op de plek waar het valt en voldoende bergingsruimte om extreme buien op te vangen.

WOONVISIE

De gemeente heeft in 2015 de kadernota 'Woonvisie 2015' vastgesteld en daarnaast in 2018 een geüpdatete 'Stedelijke ontwikkelingsstrategie wonen'. Hier wordt inzicht geboden in de ontwikkelingen in vraag en aanbod van woonruimte in Tilburg en wat dit onder meer betekent voor de woningbouwopgave de komende jaren. In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan wat de uitgangspunten voor het woonprogramma in de Spoorzone zullen zijn.

MOBILITEITSAGENDA

De gemeente heeft in 2017 de 'Mobiliteits Agenda013' opgesteld. Hierin wordt beschreven hoe via verschillende sporen een transformatie kan plaats vinden naar een meer duurzame mobiliteit in

de stad. Aanleiding zijn veranderende inzichten op het gebied van de stedelijke mobiliteit en de wens van de gemeente om antwoord te kunnen geven op de gevolgen hiervan voor ontwikkelingen in de stad op het vlak van verkeer, ruimte en milieu. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de betekenis hiervan voor het mobiliteitsconcept in de Spoorzone.

CULTUURHISTORIE

De Werkplaats is cultuurhistorisch gezien een uniek complex vanuit meerdere perspectieven:

- Het complex is meer dan een verzameling industriële gebouwen en is vooral bijzonder als totaal-complex met een eigen logica. Het betrof een transversale werkplaats waar via sporen in een oost-westrichting het te reviseren materieel binnenkwam en via dwarse bewegingen (kranen/rolbanen) de treinen naar hun echte reparatiebestemming gebracht werden.
- Het complex geeft een unieke staalkaart van industriële bouwstijlen door de jaren heen, met op enkele plaatsen nog zeer bijzondere bouwmethoden en-technieken.
- Het complex bood ook op sociaal-cultureel gebied een bijzonder en onderscheidend werkmilieu ten opzichte van de destijds alom aanwezige textielwerkgelegenheid in Tilburg. De sociaaldemocratische arbeidersbeweging in Tilburg en ook de culturele beweging "de Stijl" hebben wortels in de Werkplaats.

Belangrijke delen van de Werkplaats zijn inmiddels aangewezen als gemeentemonument. In 2019 zal nader bepaald worden welke van de nog niet aangewezen gebouwen eveneens de status van gemeentemonument zullen krijgen.



- I OPGAVE
- II **VISIE**
- III UITWERKING
- IV PARTICIPATIE



HET VERHAAL SPOORZONE IN 2030

Dit is het fascinerende verhaal van de Spoorzone, de trots van Tilburg.

De Spoorzone is een van de meest tot de verbeelding sprekende gebiedsontwikkelingen in Nederland. Met de erfenis van de indrukwekkende NS-Werkplaats in het hart van de stad heeft Tilburg een uniek cadeau gekregen. Waar meer dan honderd jaar werd gewerkt aan locomotieven en treinstellen ligt nu een nieuw bruisend stadsdeel. Tussen de wijk Theresia en het spoor, pal naast de binnenstad, is een kleurrijk stedelijk transformatiegebied ontstaan met een stoer en eigenzinnig karakter.

De nieuwe identiteit bouwt voort op het industrieel verleden: een oorspronkelijke, eigenstandige en ongepolijste plek in de stad. Maar anders dan destijds opent het gebied zich nu naar buiten en verbindt zich met de omgeving. Dit is in stappen gegaan. Met het vrijmaken van het erfgoed voor andersoortige gebruikers en het realiseren van ingrijpende verbindingen met het station en de binnenstad kreeg Tilburg in de eerste plaats een rauwe, spannende en creatieve plek. Met het verder uitbouwen van de Spoorzone en het toevoegen van ontwikkelingen voor nieuwe doelgroepen is het gebied uitgegroeid naar een levendige diversiteit. Nu heeft de stad een vrolijke, extraverte omgeving met een aantrekkelijke, alternatieve en ondernemende stadscultuur. Een jonge en hippe plek met een onconventionele levensstijl die iets nieuws toevoegt aan Tilburg.

Zichtbepalende trots van de Spoorzone is het Werkplaatscomplex met zijn imponerende reeks van rauwe industriële monumenten. De bedrijfspanden, hallen en loodsen vormen het inspirerende decor van een ongedwongen wereld waar van alles gebeurt. Dit is het kloppende hart van de Spoorzone. Opgestart door de echte pioniers, is het erfgoed

Polygonale loods
E.V.E: de nieuwe
identiteit bouwt voort
op het industriële
verleden.

inmiddels omgevormd tot een attractieve broedplaats met een mix aan alternatieve horeca, culturele voorzieningen, urban sports, creatieve werkruimten, vooruitstrevend onderwijs en non-conformistische publieksevenementen.

De stad geeft hier letterlijk de ruimte aan het laten groeien van een nog ongekend innovatiemilieu. Door betaalbaarheid te bieden, ondernemerschap te bevorderen, tijd te geven aan experimenten, en verbindingen te creëren met onderwijs is een broedplaats ontstaan van bevlogen initiatiefnemers.

RAW



Op, aan en naast het erfgoed is de Spoorzone met uiteenlopende nieuwe ontwikkelingen uitgegroeid tot een trendy en levendig stadsdeel. Het is een nieuw type omgeving geworden in een vorm van stedelijkheid die er niet eerder was in Tilburg. Direct naast het station is hier een hoogstedelijke bouwdichtheid ontstaan met een gevarieerde mix van wonen, werken, onderwijs, stadscultuur en aanvullende voorzieningen. Oud en nieuw zijn daarbij geen gescheiden werelden. De zone tussen Theresia en het spoor heeft in zijn gebruik, ruimtelijkheid en uitstraling een herkenbare samenhang gekregen. Van de Gasthuisring tot het NS-Plein beleef je de overkoepelende identiteit van dit nieuwe stadsdeel.

In de Spoorzone word je uitgedaagd om op ontdekking te gaan en je kans te grijpen. De Spoorzone onderscheidt zich door een levendig programma met nieuwe concepten, producten en diensten. Goede ideeën krijgen in deze omgeving écht een kans en worden in deze experimentele omgeving versterkt. De Spoorzone verrast en daagt uit waarbij het geheel hier meer is dan de som der delen.

Het ontdekken van de Spoorzone gebeurt in het bijzonder door te dwalen langs pleinen en binnentuinen, door hallen en gebouwen. De samenhang komt immers tot uiting in de opeenvolging van onverwachte plekken in de openbare ruimte, elk met een eigen karakter. De op het oog besloten wereld van het industriële complex en de stedelijke nieuwbouw zorgt voor verwondering omdat het gebied heel poreus en doorwaadbaar blijkt. Die publieke toegankelijkheid is fijn want binnen en buiten valt er van alles te beleven. Het stelsel van plekken zorgt voor betrokkenheid bij de bewoners en de gebruikers, en nodigt uit tot onderlinge interactie en ontmoetingen. Als bezoeker kun je zo de diversiteit en vitaliteit ervaren van dit eigenwijze stukje stad.

De Spoorzone loopt voorop in het verwezenlijken van een gezonde en gelukkige stad. Welbewust is hier een duurzame leefomgeving gecreëerd met keuzes die een gezonde leefstijl bevorderen. Als centrumstedelijk gebied hebben voetgangers hier de prioriteit. De ligging in het hart van de stad en naast het station maakt de locatie uiterst comfortabel voor het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. De auto is hier te gast en wordt waar mogelijk vervangen door slimme toepassingen. De ruimtelijke inrichting stimuleert beweging en ontspanning, onder meer met groene verbindingen en sportelementen in de buitenruimte. Vanzelfsprekend is ingezet op duurzame oplossingen voor energie, materialen, water en hittebestendigheid.

Al met al is sprake van een indrukwekkende metamorfose die de hele stad omhoog tilt. Met de nieuwe Spoorzone is Tilburg een stoer en kleurrijk stadsdeel rijker; een bezielde en monumentale plek in het hart van de stad. Met recht de trots van Tilburg.

KIEZEN VOOR EEN DUIDELIJKE RICHTING

De opgave voor de Spoorzone is het creëren van een nieuwe koers die met respect voor het erfgoed en de directe omgeving voldoet aan de hoge stedelijke ambities. De nieuwe koers bestaat uit een lange termijn visie op de nieuwe identiteit, en richtinggevend kaders in ruimte, programma, mobiliteit en duurzaamheid voor de verdere ontwikkeling.

In dit hoofdstuk wordt de nieuwe identiteit uiteengezet. De identiteit vormt het wenkende toekomstbeeld dat het kompas gaat zijn voor alle inhoudelijke keuzes bij de verdere inrichting en vormgeving van de Spoorzone. De identiteit gaat over de essentie van wat het gebied straks gaat 'zijn'.

Het masterplan uit 2012 voorzag in een planmatige en projectgewijze ontwikkeling van het gebied. Waar het plan niet in voorzag was dat in korte tijd omstandigheden kunnen veranderen en daarmee ook de kijk op wat het gebied zou moeten bieden. Steden bewegen continu en een strak keurslijf is voor een stedelijk gebied in transitie niet erg bruikbaar. De Spoorzone is volop in beweging, en bij elke nieuwe ontwikkeling en intrede van nieuwe gebruikers verandert het gebied van kleur. Dit is vanzelfsprekend een doorgaand proces, ook morgen en overmorgen. Het is besef is daar dat de keuzes van het moment in sterke mate de toekomst van het gebied bepalen.

De Spoorzone ligt in het hart van Tilburg, en vormt door de centrale ligging, de erfenis van de Werkplaats en de grote betrokkenheid in de stad een uiterst complexe gebiedsontwikkeling. De transformatie is een langjarig traject en verloopt geleidelijk in stappen. Onvoorspelbaarheid en afhankelijkheid van onzekere gebeurtenissen is hierbij de praktijk is. Het betekent dat er volop ruimte moet zijn voor adaptatie, flexibiliteit en nieuwe initiatieven. Een gefixeerd eindbeeld met een planmatige vastgoedontwikkeling voldoet daarbij dus niet. Het gericht ontwikkelen van een gecompliceerd gebied als de Spoorzone vereist daarom een geheel ander denkkader en planningsbenadering.

Om toch richting te kunnen geven aan de ontwikkeling van het gebied is de Spoorzone gebaat bij een helder toekomstperspectief en een overtuigend geformuleerde en gedragen identiteit. De praktijk leert dat gebieden met een sterke identiteit in staat zijn betekenis te geven aan gebruikers, en mee te kunnen bewegen met de toekomst. Een gemeenschappelijk gedragen gebiedsidentiteit werkt als een

kompas, een koers voor de gewenste ontwikkelrichting. Met het vizier op dat kompas kunnen nieuwe ontwikkelingen de ruimte krijgen – zolang ze passen bij de gewenste identiteit en deze gaan versterken.

Een nieuwe identiteit is dus 'kiezen voor een richting', en gaat over de essentie van het gebied.

Deze komt echter niet 'zomaar' uit de lucht vallen, en is ook niet 'zomaar' op de tekentafel bedacht. Een nieuwe gebiedsidentiteit bouwt in de eerste plaats voort op wat er al is – fysiek natuurlijk, maar ook in de beleving van betrokkenen. Vanzelfsprekend is hier de geschiedenis en het aanwezige erfgoed van belang. En uiteraard de vele gebruikers en ook nieuwe invullingen in het gebied, die op diverse plekken al in vergaande mate de sfeer en het karakter bepalen. Ook wat er in de directe omgeving gebeurt, en de beeldvorming in de stad hebben invloed.

In de tweede plaats wordt de identiteit bepaald door bouwontwikkelingen die al in gang zijn gezet. Het Koersdocument is een herijking, maar bepaalde ontwikkelingen zijn nu eenmaal lopende trajecten van eerder gemaakte ontwikkelingsafspraken.

In de derde plaats wordt de identiteit bepaald door keuzes over de toekomstrichting. Een deel van die keuzes is al gemaakt op stadsniveau. Zo zijn bepaalde beleidskeuzes en gemeentelijke ambities die raakvlakken hebben met de Spoorzone richtinggevend. Denk hierbij aan thema's als een gezonde en duurzame verstedelijking, een gevarieerd woonprogramma en de visies op de binnenstad en veranderende mobiliteit. Andere keuzes hebben meer betrekking op bepaalde kernwaarden die het gebied moet gaan uitdragen, en de verdere invulling van de identiteit. Deze zijn voornamelijk tot stand gekomen na vele gesprekken met betrokkenen en gerichte participatie met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Ze raken een reeks van onderwerpen met betrekking tot het toekomstige gebruik, het toekomstig karakter en de toekomstige ruimtelijke inrichting.

De nieuwe identiteit van de Spoorzone wordt hierna beschreven, en is tot stand gekomen door in de genoemde interactie met uiteenlopende betrokkenen 'wensen' voor de toekomst te delen en te 'kiezen'.

POSITIONERING IN DE STAD

Als NS-Werkplaats deed de afgesloten zone ten noorden van het station voor een lange tijd niet mee in het stedelijke weefsel. Daarmee was het gebied een flinke barrière tussen de wijk Theresia en de binnenstad. Inmiddels is dit volledig veranderd en is



BELANGRIJKE
KEUZES DIE DE
BASIS VORMEN
VOOR DE
IDENTITEIT VAN DE
SPOORZONE ZIJN:

- 1 Hergebruiken van het erfgoed voor uiteenlopende gebruikers en functies;
 - 2 Behouden van het industriële karakter: rauw, stoer en ongepolijst;
-
- 3 Tijd en ruimte geven aan de vorming van de broedplaats;
-
- 4 Ruimte bieden aan startups, ondernemerschap en onderwijs;
 - 5 Brandpunt worden van de stedelijke kenniseconomie;



E.V.E



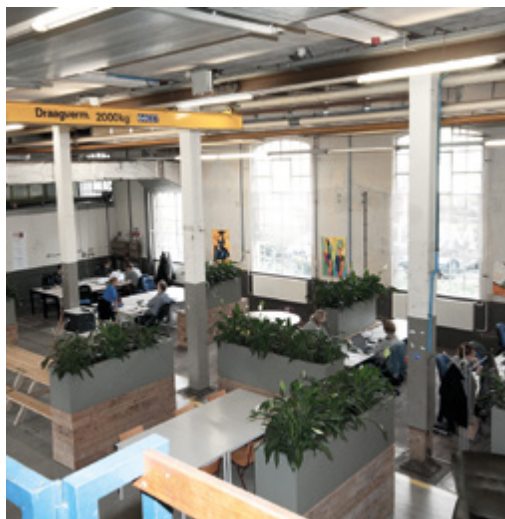
Wagenmakerij

3



Ontdekstation

4 → 5



Broedplaatsen



Werkplaats Houtloods

6 Creëren van een inclusieve en gevarieerde mix van doelgroepen en woonmilieus;

7 Bieden van plekken voor ontmoetingen en interactie, zowel in de buitenruimte als in binnentuinen en in gebouwen;

8 Bieden van een alternatieve bestemming ten opzichte van de binnenstad en de Piushaven, met passende stadscultuur, horeca en publieksevenementen;

9 Creëren van een gezonde en duurzame leefomgeving en bijpassend mobiliteitsconcept;

10 Verbinden met de binnenstad, het museumkwartier en de universiteitscampus.



Clarissenhof

7 → 8



Binnentuin Smederij



Club Smederij

9 → 10

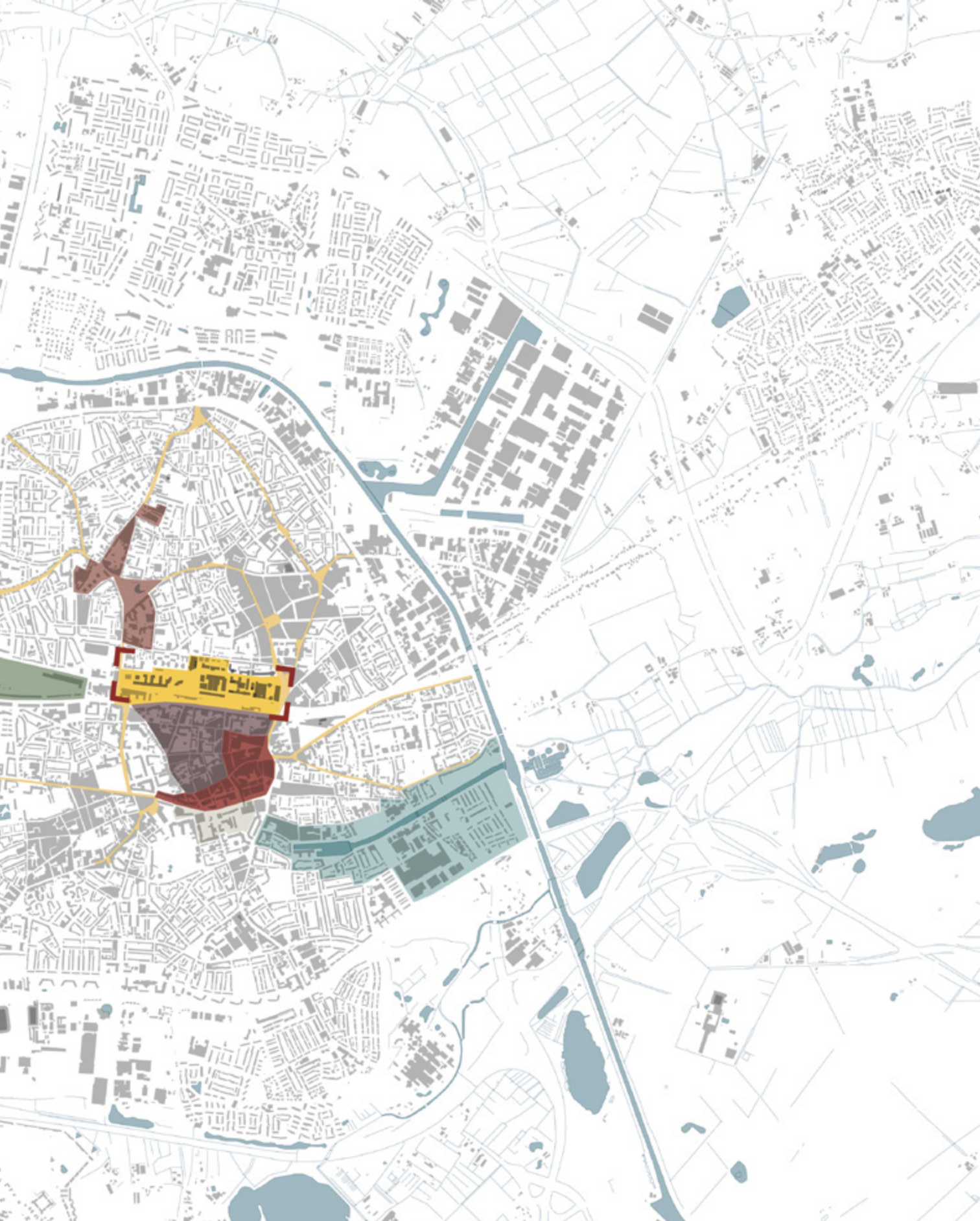


Burgemeester Brokxlaan vanaf Clarissenhof



Stationsplein Spoorlaan







“De Spoorzone positioneert zich als de exponent van de nieuwe stad en neemt een belangrijke positie in binnen de transitie van Tilburg.”

Werkruimte
Houtloods

de Spoorzone juist een bestemmingsgebied en een betekenisvol onderdeel van de Tilburgse binnenstad geworden.

De Spoorzone positioneert zich als de exponent van de nieuwe stad en neemt een belangrijke positie in binnen de transitie van Tilburg. In de afgelopen jaren is hier een nieuwe stedelijke hotspot ontstaan met activiteiten en functies die trendy en alternatief zijn. Met de verdere ontwikkeling van de Spoorzone grijpt Tilburg de kans om zich als stad te vernieuwen en te versterken.

De huidige positie is grotendeels het resultaat van placemaking waarbij pioniers hippe, spannende en creatieve invullingen hebben gegeven aan het rauwe industriële complex. Het gebied is succesvol op de kaart gezet: de Spoorzone is geliefd in de stad en weet veel aandacht van buiten te trekken, een plek waar met trots over wordt gesproken.

De ontwikkeling van de Spoorzone is inmiddels een nieuwe fase ingegaan. Hierbij blijven de spontane activiteiten als verworven kwaliteiten maar worden ook grootschalige investeringen gedaan in het erfgoed die het gebied ingrijpend zullen veranderen. Met name de LocHal en Mind Labs zullen zorgen voor een nieuwe stedelijke dynamiek. De positie van de Spoorzone als hotspot in de stad zal zich hiermee versterken – de komst van hoger onderwijs en de stadsbibliotheek zorgt voor de intrede van nieuwe doelgroepen. Daarnaast wordt ingezet om de Werkplaats als creatieve broedplaats een positie te geven binnen de stedelijke economie. De gemeente wil de vestiging en groei van startups en kleinere bedrijven in de binnenstad bevorderen, en ziet de Spoorzone als kansrijk gebied.

Het erfgoed, het hart van de Spoorzone, krijgt dus steeds meer invullingen en betekenis. Maar dat is niet alles. De komende jaren zal op forse schaal nieuwe stedelijkheid worden toegevoegd. Niet alleen ernaast maar ook tussen en op het industriële complex. Dan volgt dus weer een nieuwe ontwikkelfase die mogelijk nog ingrijpender gaat zijn in de positionering binnen Tilburg. De Spoorzone zal daarmee uitgroeien tot een nieuw type woon-werk-leefgebied met een eigen identiteit.

Al met al zullen de opeenvolgende ontwikkelingsfasen ervoor zorgen dat de Spoorzone als een vernieuwend transformatiegebied in het hart van de stad een bijzondere positie inneemt in Tilburg. Voor de stad is het daarbij belangrijk de Spoorzone goed te verbinden met de andere brandpunten – zoals de binnenstad, de Piushaven, het Museumkwartier en de Universiteitscampus. Met name voor voetgangers en fietsers is het weefsel op stedelijke schaal belangrijk voor het functioneren van de stad van morgen.

Naast deze nieuwe positie op stedelijke schaal is het tevens relevant oog te houden voor de situering in de bestaande context. Met name de relatie met de omliggende wijken Theresia en Loven-Besterd is van groot belang. De Spoorzone is per slot van rekening ook een gebied omzoomd door bestaande relatief rustige wijken, grotendeels bestaande uit eengezinswoningen. Vooral voor de bewoners van Theresia hebben de ontwikkelingen in de Spoorzone grote gevolgen gehad en ook in Loven-Besterd ervaart men de nabijheid van de veranderende Spoorzone.

De ontwikkelingen in de komende fasen zullen onvermijdelijk eveneens grote gevolgen gaan hebben voor de aangrenzende wijken. Met de uitbouw van de Spoorzone is het belangrijk om de

twee gebieden goed met elkaar te blijven verbinden en de balans te blijven zoeken tussen de nieuwe ontwikkelingen en potentie voor de stad als geheel en de kansen en bedreigingen voor de aangrenzende woonwijken. Het maken van goede en veilige verbindingen, het voorkomen van verkeershinder en parkeeroverlast in de wijken, maatwerk bij de stedenbouwkundige schaa sprong juist aan de zijde van de bestaande wijken en aandacht voor de wijken bij de programmering van functies en evenementen (onder meer ter voorkoming van geluids-overlast) spelen hierbij een rol.

THEMA'S EN KERNWAARDEN VAN DE NIEUWE IDENTITEIT

De uiteindelijke gebiedsidentiteit van de Spoorzone zal tot uitdrukking komen in een gedeelde beleving van alles wat zich in het gebied manifesteert. Om dit te kunnen vangen in woorden zijn de onderliggende thema's en waarden van toepassing.

Thema's gaan over de tastbare inhoud in het gebied: wat gaat de Spoorzone bieden? Misschien nog meer bepalend zijn de niet-tastbare waarden die betekenis en gewicht geven aan de thema's: wat wil de Spoorzone vertellen?

Waarden worden sterker wanneer ze door meer mensen worden gevoeld en gedeeld. De Spoorzone zal ook meer relevantie krijgen wanneer meer mensen zich er mee gaan identificeren: bewoners en ondernemers die trots zijn op hun plek, en bezoekers die er ook graag deel van uitmaken. De gebruikers in het gebied zijn dus belangrijk bij het versterken van de identiteit. Of ze nu dagelijks aanwezig zijn of sporadisch op bezoek komen. Zij zijn immers degenen die de waarden uitdragen en zorgen voor vertelkracht.

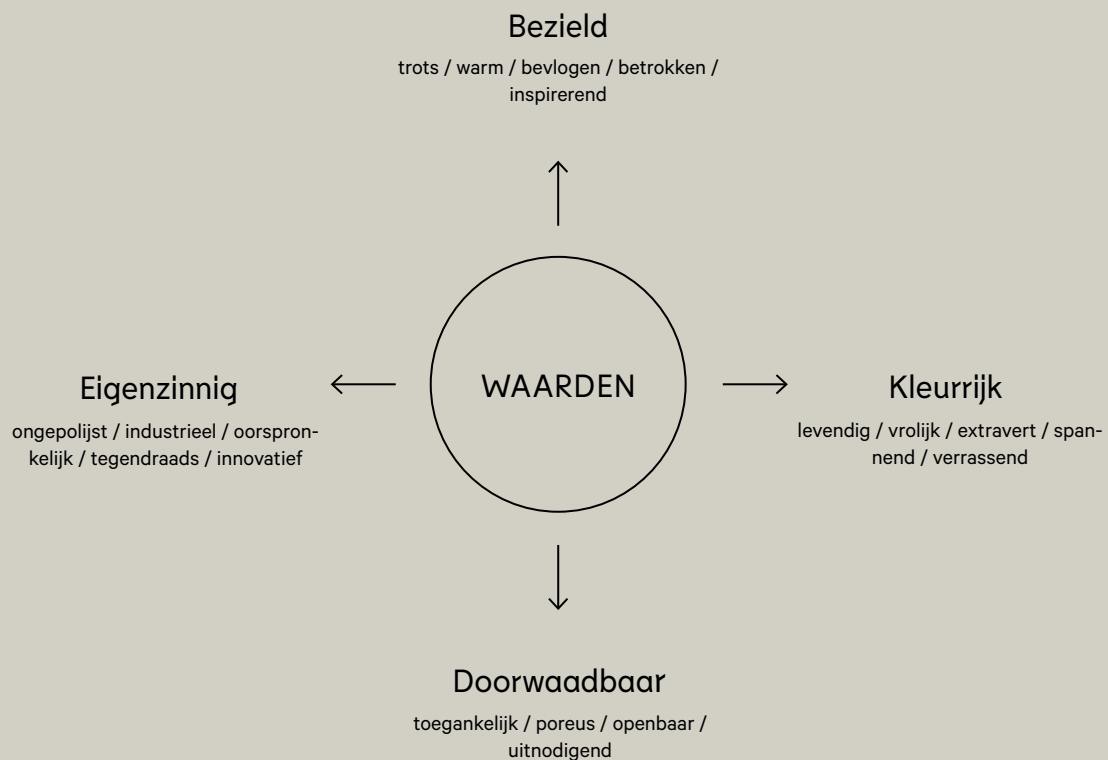
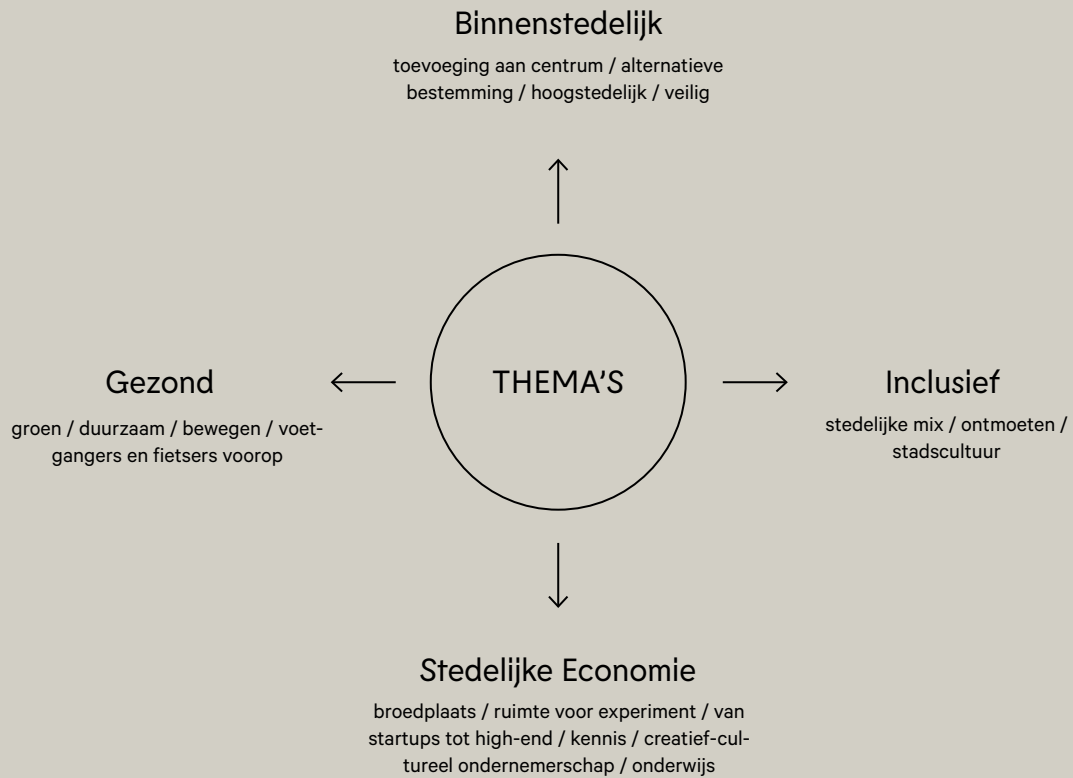
Voor de stad krijgt een gebied als de Spoorzone meer betekenis wanneer het toegevoegde waarden biedt, waarden die elders in de stad niet gevonden worden. Zo kan een plek een bijzondere positie in de stad innemen.

De huidige Spoorzone heeft in korte tijd veel betekenis gekregen. Het gebied is stevig op de kaart gezet door pioniers en inmiddels omarmd door veel Tilburgers. Met name het cachet van het erfgoed en de onconventionele sfeer heeft gezorgd voor iets wat de stad nog niet eerder had. Omdat de Tilburgers juist dit authentieke karakter waarderen is het wezenlijk om dit dan ook te behouden en van daaruit verder te versterken.

De toekomstige identiteit zal dus voortbouwen op het fundament wat nu is ontstaan. Met het verder ontwikkelen van het gebied zullen nieuwe thema's worden toegevoegd, en daarmee

LocHal







Hall Of Fame

zal de betekenis van de Spoorzone groeien. De toekomstige identiteit moet overtuigen, mensen en bedrijven weten te binden. Om de nieuwe identiteit van de Spoorzone beter over het voetlicht te kunnen brengen is het verhaal van de Spoorzone beeldend opgesteld. De bijbehorende thema's en waarden staan weergegeven in het schema.

IN DE TUSSENTIJD

Het 'verhaal' geeft een perspectief op de identiteit van de Spoorzone in 2030. Dat is een wenkend perspectief, een richting van het kompas waar naartoe wordt gekoerst. Het koersen zélf gebeurt in de tussentijd. Die tussentijd is dus minstens zo belangrijk in het realiseren van de nieuwe identiteit als die stip op de horizon. De Spoorzone is een 'levend gebied' waar al heel veel gebeurt. Er is inmiddels een mix ontstaan van pioniers, tijdelijk en blijvend, nieuwe intreders, bewoners van gerealiseerde nieuwbouw, grote instituten die hun komst hebben aangekondigd en ga zo maar door. Met het oog op het 'verhaal' is het belangrijk na te denken over de tussentijd en hoe bestaande 'spelers' en nieuwe initiatiefnemers een rol krijgen in het verwezenlijken van de gewenste identiteit. In de hoofdstukken over het programma en de ontwikkelstrategie wordt verder ingegaan op de invulling van de tussentijd.

PRINCIPES VOOR DE UITWERKING

In dit hoofdstuk is de nieuwe identiteit voor de Spoorzone beschreven. Deze identiteit vormt de 'stip op de horizon' voor het gebied, een belofte die de stad maakt voor de toekomst op de lange termijn. Zo'n belofte heeft uiteraard vergaande consequenties voor de verdere invulling en inrichting van het gebied. Keuzes voor doelgroepen, programma, hergebruik van het erfgoed, broedplaatsstrategie, ruimtelijke principes, openbare ruimte, verkeersstructuur, duurzaamheid en ontwikkelstrategie starten bij de nieuwe identiteit. In feite gaat het bij al deze onderwerpen om een uitwerking daarvan. Samen vormen ze de 'pijlers' die de identiteit gaan dragen.

Waar nodig gebeurt dit al behoorlijk precies, zoals in het ruimtelijke raamwerk en de verkeersstructuur. Deze moeten nu al worden vastgelegd omdat veel andere uitwerkingen daarop gebaseerd zullen zijn. Daarnaast geldt het besef dat de Spoorzone een gebied is dat al volop in beweging is. Bepaalde bouwontwikkelingen vinden nu plaats, en er zullen op korte termijn nieuwe volgen. In de tijd bezien vragen de ontwikkelingen op de korte termijn ook nu om precisie in de afwegingen.

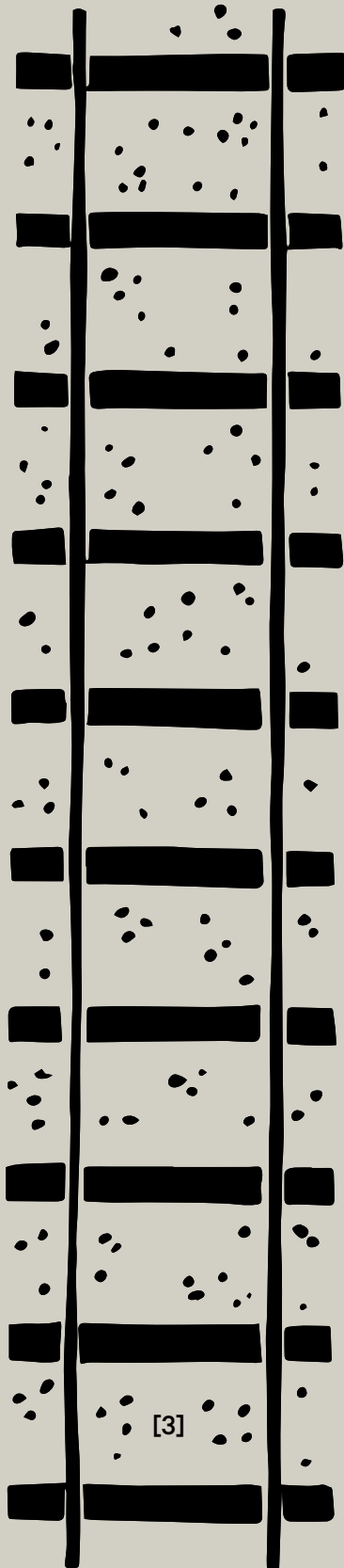
Waar mogelijk zijn uitwerkingen juist globaal gehouden. Met name wanneer ontwikkelingen verder in de tijd liggen is het niet verstandig om deze nu al ruimtelijk en programmatisch te fixeren. In een tijdspanne van een aantal jaren kan er immers veel veranderen in de omgevingsfactoren en in marktomstandigheden. Flexibiliteit en aanpasbaarheid van de plannen zijn dus onontbeerlijk. Het komt dus aan op een goed evenwicht – het Koersdocument biedt als richtinggevend kompas de essentiële principes, en daarbinnen is er een grote mate van vrijheid voor de verdere invulling.

In de navolgende hoofdstukken worden de principes van de identiteit per onderwerp uitgewerkt – waar nodig precies, en waar mogelijk globaal.





[1]



[2]

[3]

DE SPOORZONE ALS EEN SPOORWEG – EEN METAFOOR

De ruimtelijke figuur van de Spoorzone kan gezien worden als een spoorweg bestaande uit twee rails, dwarse bielzen en de tussenruimtes tussen de bielzen.

Die ruimtelijke figuur heeft de ambitie om één overkoepelende identiteit te geven van Koepelhal tot Zwijsen met daarin een stelsel van plekken met eigen karakters – de tussenruimtes. De ruimtelijke structuur van de Spoorzone is uniek binnen de stad, komt voort uit haar geschiedenis en gaat hand in hand met de gewenste identiteit.

[1] DE RAILS

De rails worden gevormd door de zone langs het spoor – de Locomotiefboulevard – en de Burgemeester Brokxlaan, zij verbinden de hele Spoorzone. Beide banen maken bewegingen in de lengterichting mogelijk, net zoals vroeger de spoorbewegingen. Het Stekelenburgplein vormt hierin een scharnierpunt dat beide verbindt via één grote openbare ruimte. De Locomotiefboulevard en de Burgemeester Brokxlaan zijn beide publieke groene aders die de Spoorzone samenhouden en waaraan (semi-)publieke groene buitenruimtes liggen.

[2] DE BIELZEN

De biels is een ander woord voor de dwarsligger die de rails van een spoor ondersteunt. De historische gebouwen van de Werkplaats zijn dwars op de sporen gebouwd. Door ook de nieuwe gebouwen dwars op de 'rails' van de Locomotiefboulevard en de Burgemeester Brokxlaan te plaatsen ontstaat een heel open rand aan deze rails. De ambitie is om de Spoorzone en de Theresiawijk te verbinden met de binnenstad en geen continue en gesloten muur van gebouwen neer te zetten. De dwarse bielzen zorgen voor toegankelijkheid, zodat de Spoorzone doorwaadbaar wordt.

[3] DE TUSSENRUIMTES

De tussenruimte is een omschrijving voor de plek tussen de dwarsliggers van een spoor waar met de tijd groen tevoorschijn komt. De tussenruimtes tussen de gebouwen van de Spoorzone – zoals de binnentuin – zijn de plekken die identiteit geven aan de Spoorzone. De compositie van nieuwe gebouwen zorgt voor meer van zulke plekken, elk met een eigen karakter door de specifieke configuratie van het bestaande en het nieuwe. Deze diversiteit aan tussenruimtes maakt van de Spoorzone ook een uniek weefsel binnen de stad.

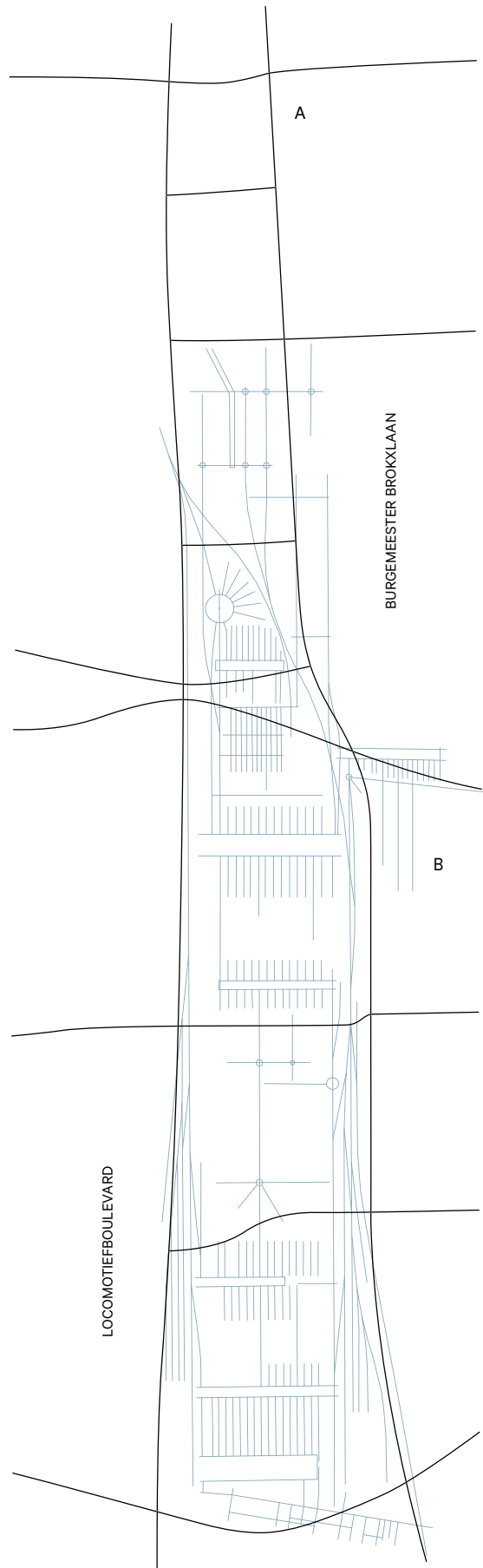
DE RELATIE TUSSEN DE OUDE EN NIEUWE STRUCTUUR

De ruimtelijke structuur van de nieuwe Spoorzone is gebaseerd op het functioneren van de voormalige Werkplaats van de spoorwegen. Tussen 1868 en 2009 werd hier gewerkt aan het herstel en onderhoud van locomotieven en treinstellen. Het gebied kende een reeks van oost-west georiënteerde (rangeer)sporen naar en door hallen, loodsen, werkplaatsen en andere gebouwen.

Aan weerszijden van de Werkplaats – langs de spoorbaan en de huidige Burgemeester Brokxlaan – lagen rails die voorzagen in het lengtetransport. Tussen deze twee rails waren de opeenvolgende hallen dwars geplaatst (in noord-zuid richting). Hier bewogen de locomotieven transversaal door het productieproces. Het huidige Burgemeester Stekelenburgplein vormde het scharnierpunt om de locomotieven op de juiste plek te brengen.

Deze ruimtelijke bewegingen van destijds krijgen hun reflectie in de nieuwe structuur die nog steeds deze organisatie volgt. Naast de fysieke ruimte wordt ook tijd – en dus verandering – als context genomen. Flexibiliteit en permanente aanpasbaarheid worden daarom primaire kwaliteiten van de gebouwen die in de tijd ook verder kunnen doorontwikkelen. Hierbij wordt in hoofdzaak de hoofdstructuur en omtrek behouden, maar worden er ook nieuwe elementen aan toegevoegd of (waar nodig) oude elementen weggenomen om plaats te maken voor nieuwe ontwikkelingen met een nieuw programma.





- [A] Oude stedelijke verbindingen
- [B] Oude railstructuren Werkplaats



RAILS:
BURGEMEESTER
BROKXLAAN

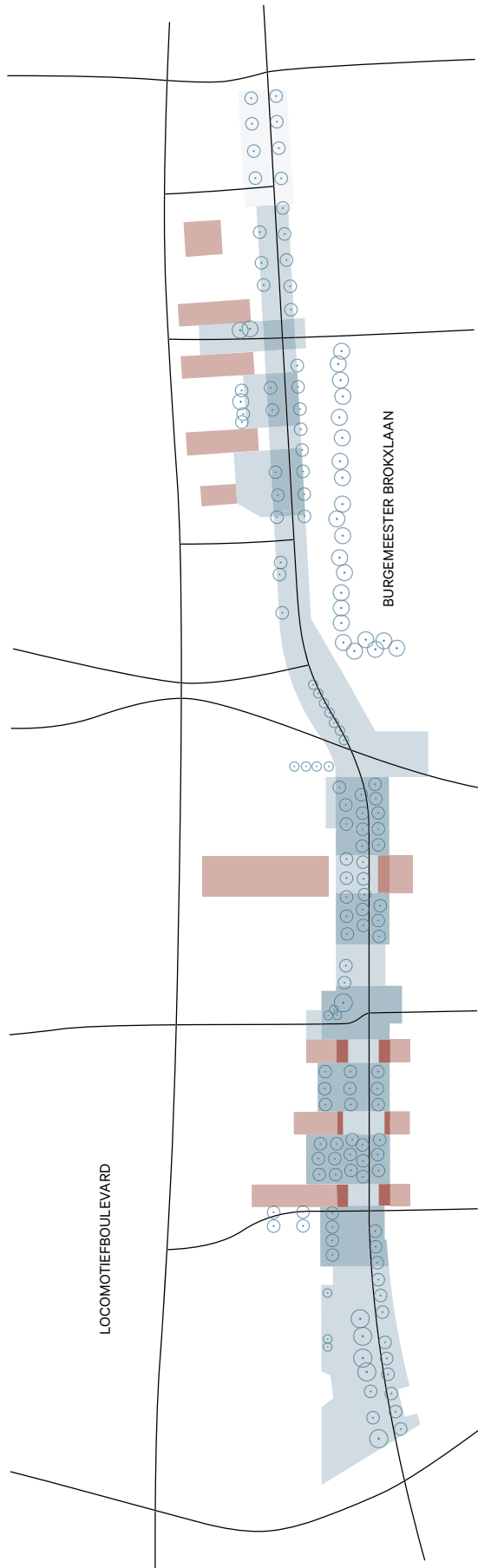
De verbindende dragers van de Spoorzone: de Burgemeester Brokxlaan en de Locomotiefboulevard.

De Burgemeester Brokxlaan vormt de belangrijkste verbindinglijn door de Spoorzone en geeft toegang tot de tussenruimtes binnen de Werkplaats, de Zwijsen locatie, enz. De dwarse 'bielzen' geven de Burgemeester Brokxlaan een ritme waar tussen de gebouwen doorzichten en relaties naar de binnengebieden, pleinen en hoven ontstaan. In tegenstelling tot een lange continue en ononderbroken gevel ontstaat er zo een open stadsstraat die de dwarse verbindingen met de binnenstad stimuleert. Om de scheidende werking van de laan op te heffen en de werelden aan beide zijden te hechten is voorts een herinrichting van het profiel van de Burgemeester Brokxlaan essentieel. Door het downscalen van de Burgemeester Brokxlaan wordt dit gevoelsmatig een kleinere straat en komen de werelden dicht bij elkaar. Concreet wordt in de eerste plaats ingezet op een aantal overkragingen ter hoogte van de Werkplaats die de sequentie benadrukken en de afstand tussen beide zijden verkleint. In de tweede plaats wordt ingezet op een compositie van de bebouwing die nieuwe tussenruimtes creëert. In de derde plaats wordt ingezet op het aanpakken van de oversteekbaarheid – met name ter hoogte van de dwarse verbindingen – zodat de voetgangers de prioriteit krijgen en de auto zich er te gast voelt.



Passaig de Saint Joan, Barcelona
Hafencity, Hamburg

Hafencity, Hamburg
Auguste Perret / Tours résidentielles, Le Havre



RAILS: LOCOMOTIEFBOULEVARD

De Locomotiefboulevard is de brede zone langs het spoor vanaf het NS-plein tot aan de geplande nieuwe bebouwing op de locatie Zwijsen. Deze zone vormt grotendeels een groene en zachte verbinding, in dialoog met de Spoorlaan aan de andere zijde van het spoor. De Locomotiefboulevard verleidt bezoekers en gebruikers vanaf de OV-knoop met de daaraan gekoppelde publieke functies om het gebied te ontdekken.

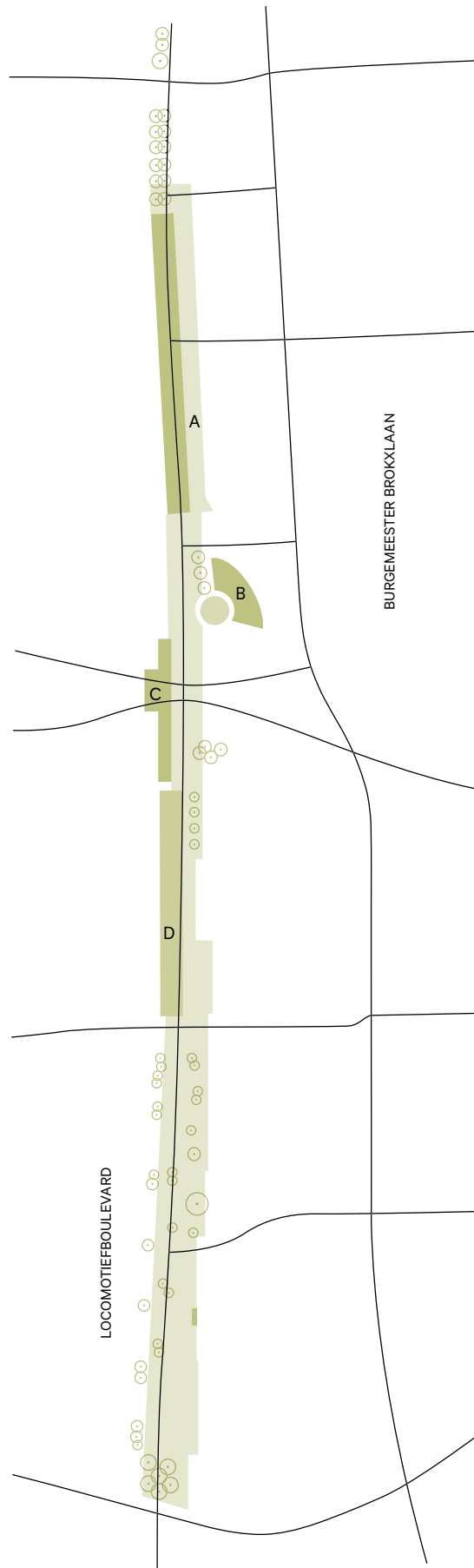
Tussen het NS-Plein en de Willem II-passage is de strook van de Locomotiefboulevard het breedst. Naast ruimte voor stads-natuur (in het talud en aan de spoorwegberm) is hier ruimte voor gebruiksgroen. Vanwege de ligging en de ruimte is de Locomotiefboulevard de uitgelezen plek om bewegen en sporten te stimuleren en om evenementen te organiseren in wisselwerking met de gebouwen en de functies van de Spoorzone.

Vanaf de Willem II-passage tot en met Zwijsen staat de Locomotiefboulevard ook in het teken van een aantal mobiliteitsfuncties. Tussen de passage en het station ligt de nieuwe fietsenstalling van de OV-knoop. Vervolgens ligt prominent aan het Burgemeester Stekelenburgplein het NS-station. Ten slotte ligt in het verlengde de nieuwe parkeergarage langs de Zwijsen-ontwikkelingen waar mogelijk ook andere activiteiten aan kunnen worden toegevoegd.



Alive Architecture, Taktik / Parc Farm, Brussel
ARM / Friche la belle de mai, Marseille

Studio Secchi Vignano / Park Spoor Noord, Antwerpen
Westerpark, Amsterdam



- [A] Gebiedsparking Zwijzen
- [B] Polygonale loods
- [C] Station
- [D] Fietsenparking NS



BIELZEN

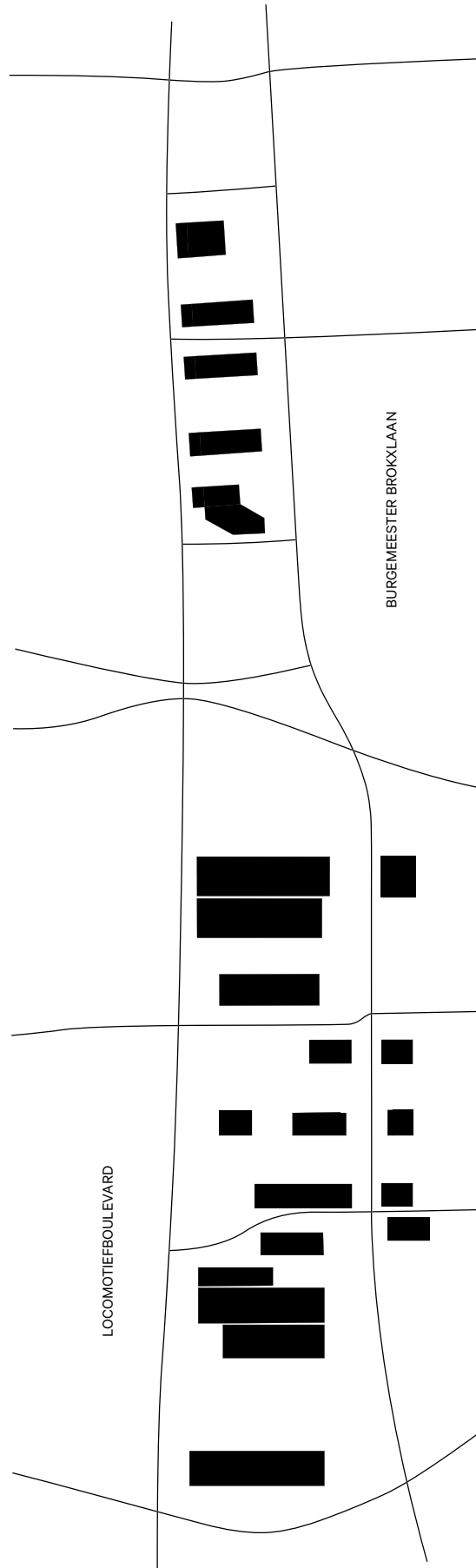
De bielzen – de dwarse gebouwen – zijn gebaseerd op de dwarse structuur van de Werkplaats.

Door in lijn met de geschiedenis van de Werkplaats ook de nieuwbouw loodrecht op de Spoorzone te bouwen wordt het gebied leesbaar qua oriëntatie en wordt verder karakter gegeven aan het gebied. De wooneenheden hebben een optimale oost-west oriëntatie en de situering van de gebouwen maken de tussenruimtes binnen de Spoorzone makkelijk toegankelijk. Op het maaiveld gaan de nieuwe gebouwen in dialoog met de bestaande gebouwen. Door de plaatsing van de gebouwen ontstaan er in combinatie met de bestaande gebouwen nieuwe (semi-)publieke plekken. Deze plekken zijn openbaar toegankelijk en krijgen elk een eigen identiteit die mede gevormd wordt door de verschillende aanpalende functies.



EnEn / Blok 61, Eindhoven
Auguste Perret / Tours résidentielles, Le Havre

Vauban, Freiburg
Zanderroth / Berlijn



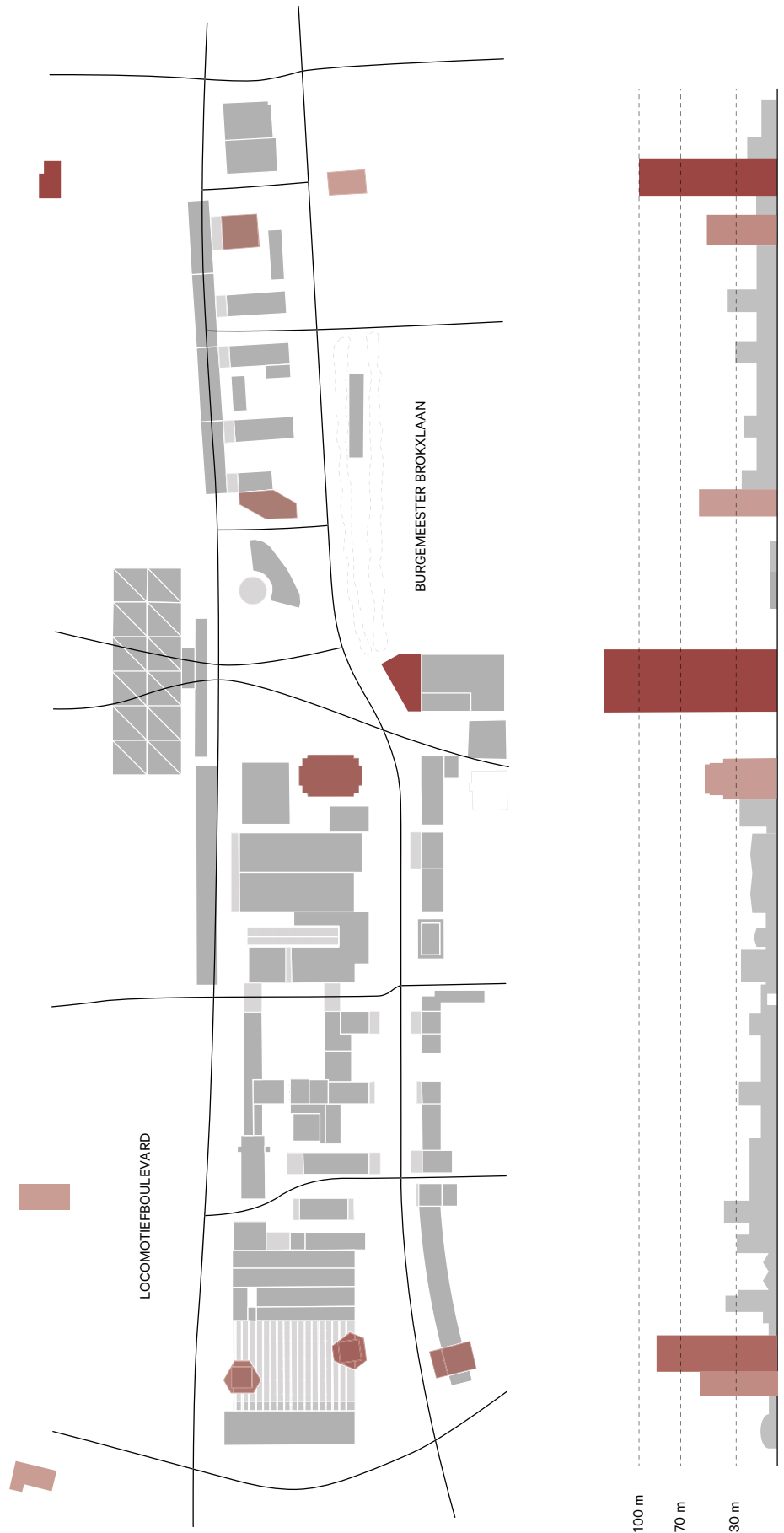
Zoals de oude schoorstenen de Werkplaats van Tilburg aankondigden vanuit de trein, zo ook kondigen de nieuwe hoogteaccenten de Spoorzone aan. De hoogteaccenten geven stedelijkheid aan het gebied en zorgen voor herkenbaarheid en oriëntatie.

Er kunnen drie niveaus voor de hoogteaccenten worden onderscheiden:

- [1] HOOGBOUW 100M EN MEER: De Clarissentoren tegenover het station op het Burgemeester Stekelenburgplein. Dit is het uitnodigende plein waar Tilburg de regio ontvangt, gereflecteerd in de omvangrijke schaal van het plein en de grootstedelijke functies die het plein omzomen. Deze plaats is het centrale scharnierpunt tussen de Burgemeester Brokxlaan en het Burgemeester Stekelenburgplein. De hoogte van de toren – tot 120m hoog – wordt hier ingeplant om vorm te geven aan het plein en aan de regionale poortfunctie. De Clarissentoren maakt deel uit van de transversale as – Spoorlaan/station tot Lumenplantsoen. Door toevoeging van de Clarissentoren ontstaat een gebiedsaanduiding op stadsniveau – Stadsheer, Interpolis en Clarissentoren – dat de Spoorzone insluit en bindt aan de binnenstad.
- [2] HOOGBOUW 70M TOT 90M: Het tweede niveau omvat hoogbouw van 70 tot 90 meter hoogte. Deze markeren de entree naar de Spoorzone, zoals de geplande woontorens bij de Wagenmakerij en maken ook een visuele verbinding met de binnenstad en de Heuvel.
- [3] HOOGBOUW 30M TOT 60M: Voorts zijn er nog hoogteaccenten tussen 30 en 60 meter die de centraliteit weergeven en rond het Stekelenburgplein zijn gelegen. Samen met de Clarissentoren geven deze vorm aan dit centrumstedelijk plein en dragen met hun levendige plinten bij aan de levendigheid van het plein. Ten slotte markeren ook een aantal hoogteaccenten op dit derde niveau de entree van de Spoorzone.

Naast de symbolwaarde in de ruimtelijke lay-out van de stad heeft de keuze voor hoogbouw in de Spoorzone ook een fundamentele beweegreden vanuit het gebruik. De Spoorzone in het hart van de stad is bij uitstek dé plek om te verdichten, niet in de laatste plaats omdat het ontwikkelgebied pal naast het station ligt. Door hier hoogteaccenten toe te voegen wordt de gewenste verdichting mogelijk gemaakt en tegelijkertijd de ingenomen ruimte voor nieuwe ontwikkelingen (door de kleinere voetafdruk) beperkt. Mede hierdoor lukt het om het historische erfgoed van de Werkplaats te behouden.





TUSSENRUIMTES

De tussenruimtes zijn de ruimtes die ontstaan tussen de gebouwen – zoals de binnentuin – of zelfs onder de gebouwen door of bovenop gebouwen.

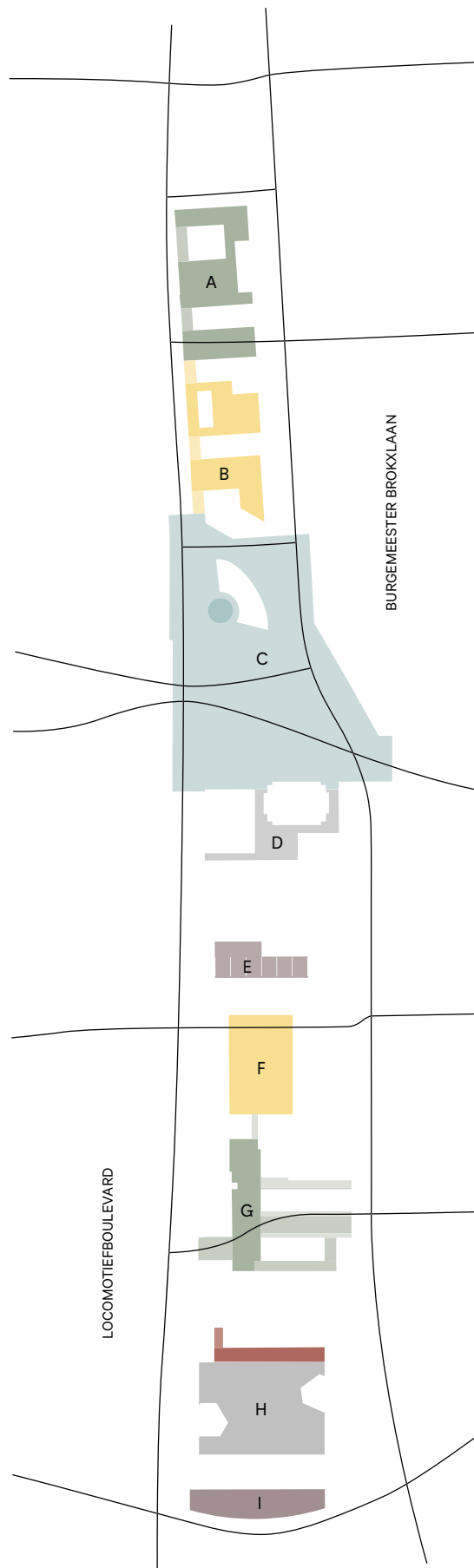
Elke tussenruimte heeft een eigen karakter door de omringende gebouwen en door de activiteiten in deze gebouwen. Hierdoor krijgt elke tussenruimte een eigen atmosfeer en identiteit. De hele Spoorzone is zo een aaneenschakeling van tussenruimtes met een hiërarchie van zeer publieke en levendige plekken met allerhande activiteiten tot erg intieme en collectieve (semi-private) plekken waar rustig aan gewoond kan worden en waar kinderen een plek vinden om te spelen.

Deze tussenruimtes hebben een informeel karakter en vormen zo een voedingsbodem voor het onverwachte. Het zijn plekken die zowel ruimte kunnen geven aan het alledaagse als aan uitzonderlijke functies en evenementen. Er is geen vooropgezet protocol voor de inrichting en het gebruik van de tussenruimtes. Dat zeggende heeft elke plek wel een duidelijk eigen karakter en identiteit. Zo ontstaat een samenhangend stelsel van tussenruimtes die samen de beleving van de Spoorzone gaan inkleuren. De caleidoscoop aan plekken – elk met een ander kleurtje als het ware – maakt de Spoorzone de levendige toevoeging aan de binnenstad. De sequentie tussen de verschillende tussenruimtes geeft differentiatie aan de ene zijde, maar anderzijds ook een eenheid aangezien de hele Spoorzone een aaneenrijging is van de tussenruimtes tussen de twee rails.



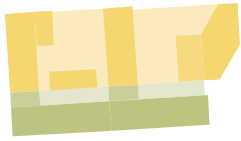
Westerpark, Amsterdam
Strijp S, Eindhoven
David Chipperfield / Joachimstrasse, Berlijn

Burgemeester Strakelenburgplein, Tilburg
Pakt, Antwerpen



- [A] Hoven Zwijsen I
- [B] Hoven Zwijsen II
- [C] Burgemeester Stekelenburgplein
- [D] Patio Stadscampus
- [E] Kennisplein
- [F] Binnentuin
- [G] Campusplein
- [H] Wagenmakerijplein
- [I] Voorplein Koepelhal





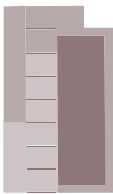
Zwijzen



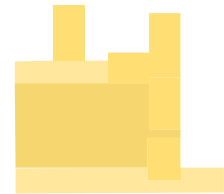
Burgemeester Stekelenburgplein



Theresia



Kennisplein



Binnentuin

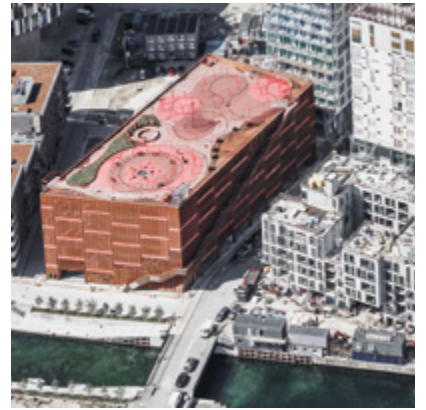


Hall Of Fame





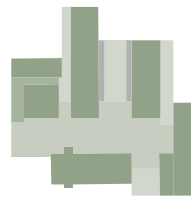
Clarissatoren



Westflank



LochHal



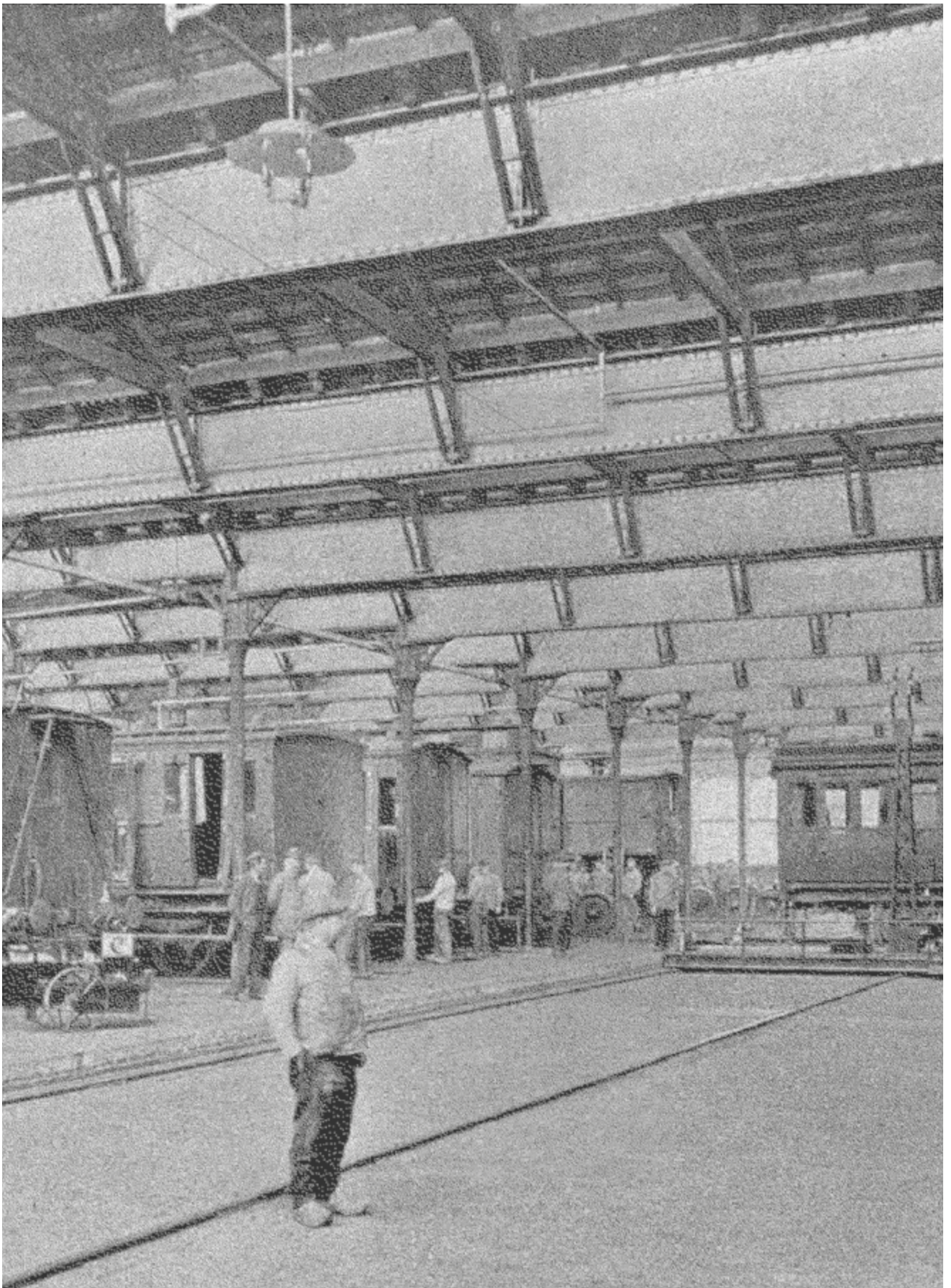
Campuspleintje



Wagenmakerij

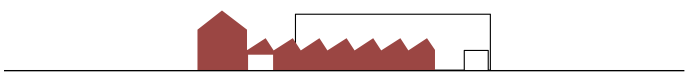


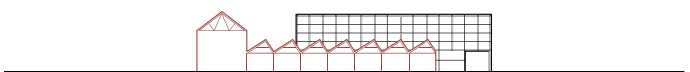
Koepelhal

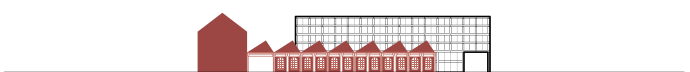


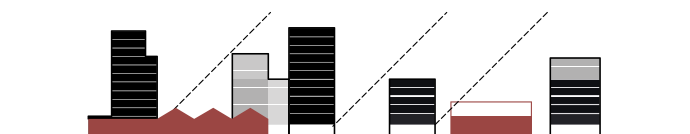
PRIMAIRE GEBOUWKWALITEITEN


De genereuze kwaliteiten die we vandaag terugvinden in de oude gebouwen van de Werkplaats willen we ook terugvinden in de nieuwe gebouwen. Daarbij is het niet de ambitie om het beeld strak en definitief te bepalen, maar eerder de logica te duiden die deze kwaliteiten heeft gegenereerd. Op deze manier ontstaat een flexibel kader waarbinnen nieuwe behoeften van de stad eenvoudig kunnen worden opgenomen tijdens de continue transformatie van de Spoorzone, nu en binnen 50 jaar.

- 

1 ICONISCHE GEBOUWEN ALS PRIMA DONNA
- 

2 INGENIEURSLOGICA
- 

3 SERENE ARCHITECTUUR
- 

4 LICHTTOETREDING
- 

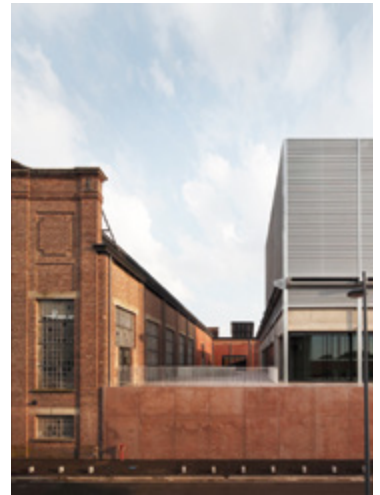
5 ACTIEVE PLINT

1 ICONISCHE GEBOUWEN ALS PRIMA DONNA

De bestaande iconische gebouwen en groene buitenruimtes vormen de prima donna van de Spoorzone. Deze worden behouden en komen op de eerste plaats. Nieuwe gebouwen passen zich in het bestaande ensemble zonder eruit te springen.



Piarch / Gucci HQ, Milan



51N4E / C-Mine, Genk

2 INGENIEURSLOGICA

De bestaande gebouwen van de Werkplaats kunnen vandaag makkelijk en flexibel herbestemd worden omdat ze flexibele structuren hebben. De nieuwe gebouwen dienen ook deze ingenieurslogica te hebben zodat ook zij in de toekomst eenvoudig een nieuwe bestemming kunnen krijgen. Er ontstaat als het ware een "intelligente ruïne", de duurzame structuur blijft behouden, maar de invulling is flexibel.



Werkplaats, Tilburg



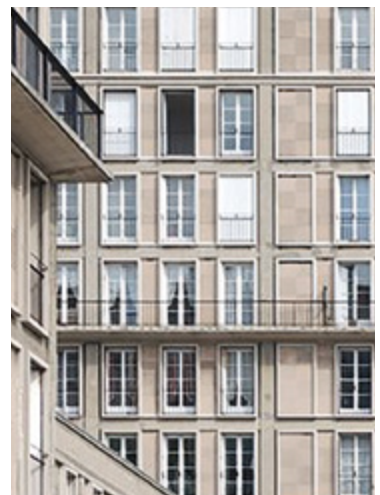
Koepelhal, Tilburg

3 SERENE ARCHITECTUUR

De flexibiliteit van de structuur vertaalt zich ook in de gevel en is geen letterlijke weergave van de huidige functie of het programma, zodat de gevel zou moeten veranderen. De nieuwe volumes hebben een serene architectuur aansluitend bij het bestaande erfgoed. Dit wil uiteraard niet zeggen dat de gevel niet verfijnd is, de gevel heeft reliëf, terrassen, groen en kwaliteiten voor wonen en werken.



Winhov / Galenkop, Amsterdam



Auguste Perret / Le Havre



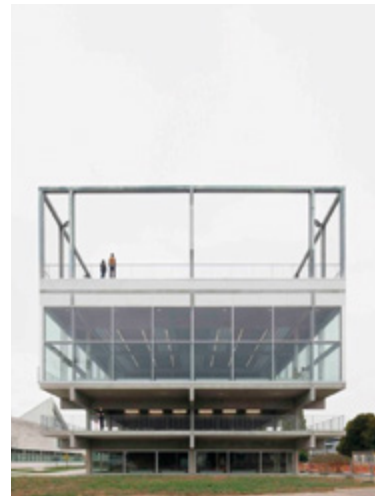
David Chipperfield / Pancras Square



OMA / Prada, Milan



Lacaton Vassal / School of Architecture, Nantes



Muoto / Lieu de vie, Saclay, Paris



Duggan Morris / R7 Kingscross, London



Antonini Darmon / Social Housing, Nantes

4 LICHTTOETREDING

Er is een relatie tussen de hoogte van de gebouwen en de afstand tussen de gebouwen. In het bijzonder in de Werkplaats voegen de nieuwe gebouwen zich uiteraard naar de historische gebouwen. Hoe hoger de gebouwen, hoe groter de afstand tot het volgende gebouw. Zo is er zeker telkens voldoende lichttoetreding. Dit resulteert in variabele hoogtes van de gebouwen.



Adrian Streich / Letzibach, Zurich



Auguste Perret / Le Havre

5 ACTIEVE PLINT

De beleving van het huidige gebruik van de historische gebouwen van de Werkplaats komt vooral voort uit de aanwezige functies op de begane grond die allerhande activiteiten genereren die je ervaart als je door het gebied wandelt. Ook de nieuwe gebouwen kunnen de plekken van de Spoorzone opladen door in te zetten op een open en actieve plint. De plint bestaat uit een flexibele structuur die gemakkelijk herbestemd kan worden omwille van een hogere verdiepingshoogte en een zeer open gevel. Zo wordt de publieke ruimte een sociale, veilige en aangename plek.



Caruso St. John / Europaallee Baufeld, Zurich



Gigon Guyer / Lowenbrau, Zurich



EnEn / Blok 61, Eindhoven



David Chipperfield / Pancras Square, London

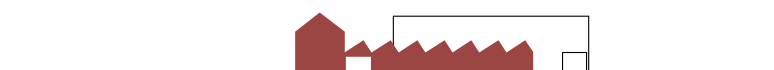


Pakt, Antwerpen



PRIMAIRE KWALITEITEN OPEN RUIMTE

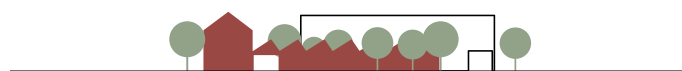
Het bijzondere karakter van de Spoorzone is niet alleen te vinden in de gebouwen, maar zeker ook in de open ruimte die een bijzondere structuur heeft van verschillende plekken met elk een heel eigen identiteit.



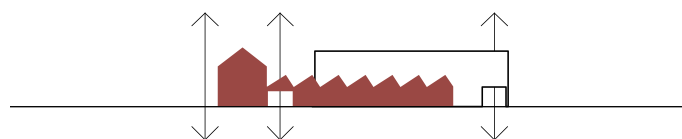
1 IDENTITEIT



2 TOE-EIGENEN VAN OPEN RUIMTE



3 STADSNATUUR EN STADSLANDBOUW



4 DOORWAADBAARHEID



5 TUSSENRUIMTES OP VERSCHILLENDE NIVEAUS

1 IDENTITEIT

bestaat uit de diversiteit aan verschillende plekken die er aanwezig zijn: van het grote open plein voor het station tot de besloten binnentuin tot de langgerekte strook langs de sporen. De verschillende plekken hebben een duidelijk karakter en identiteit die je niet elders in de stad terugvindt. Dit maakt de Spoorzone uniek. De tussenruimtes worden bepaald door hun randen en plinten en krijgen hierdoor ook karakter. Bij de verdere ontwikkeling van de Spoorzone moet deze diversiteit aan tussenruimtes centraal staan, zowel bij de aanvullingen aan bestaande ensembles als bij de ontwikkeling van volledig nieuwe delen – kleurrijke, levendige, extraverte, rustige, verrassende plekken. De rijkdom aan diverse plekken kan gekoesterd en aangevuld worden.



Burgemeester Stekelenburgplein, Tilburg

2 TOE-EIGENEN VAN OPEN RUIJMTE

De activiteiten van het broedplaatsmilieu vinden ook buiten de bestaande gebouwen plaats, en mixen in de open ruimte. De diverse functies maken gebruik van de ruimte voor hun gebouw waar er ontmoetingen kunnen plaatsvinden, waar mensen hen kunnen ontdekken, enzovoort. Dit willen we stimuleren. De actieve plint gaat samen met het toe-eigenen van de open ruimte voor alle functies. Rustige, meer residentiële zones van de Spoorzone kunnen zo collectieve tuinen hebben, broedplaatsfuncties kunnen met hun activiteiten letterlijk naar buiten komen, synergie wordt mogelijk etc. Een actieve publieke plint gaat hand in hand met actieve publieke ruimte om een aangename en veilige stadsomgeving te creëren.



Museums quartier, Vienna



Westerpark Westergasfabriek, Amsterdam

3 STADSNATUUR EN STADSLANDBOUW

Het ruige karakter van Spoorzone verdraagt ook een uitbundigere groene buitenruimte of robuuste stadsnatuur. Er is volop plaats voor meer groen, het behouden van bestaande monumentale bomen en het toevoegen van natuurlijke groenruimtes. Daarnaast kunnen ook tussenruimtes gebruikt worden om moestuintjes toe te voegen, zoals er vandaag al een tijdelijke versie aanwezig is in de Theresiazone, of om deze zelfs op daken te installeren. De open ruimte is ook een groene ruimte die mee vorm geeft aan de identiteit van de plekken.



Zanderroth / BIGyard, Berlin



RAW, Tilburg



Smederij Spoorzone, Tilburg



Westpol / FHNW Campus, Basel



Westerpark Westergasfabriek, Amsterdam



Westerpark Westergasfabriek, Amsterdam



Renzo Piano / Rue De Meaux, Paris



Groenevalleipark, Gent



Eden, Bucharest

4 DOORWAADBAARHEID

Sinds de muren rondom de Werkplaats zijn verdwenen kan het gebied ontdekt worden door er doorheen te fietsen, te wandelen of zelfs door de gebouwen te verkennen. Deze doorwaadbaarheid vormt deel van de identiteit van het gebied en moet onderhouden worden. Ook nieuwe delen moeten toegankelijk en poreus zijn. De tussenruimtes moeten een openbaar karakter hebben met een uitnodigende begane grond.



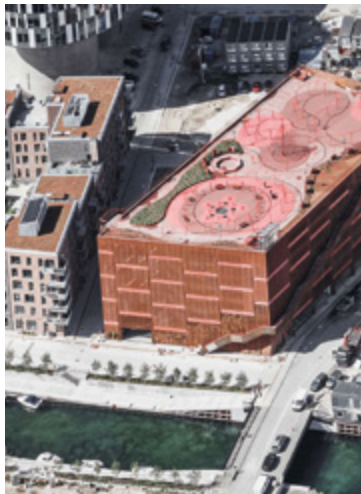
Willem II-passage, Tilburg



RAW, Tilburg

5 TUSSENRUIMTES OP VERSCHILLENDE NIVEAUS

Daken vormen ook open ruimtes. Deze zullen (deels) ingezet worden voor duurzame energievoorziening (PV-panelen). Daarnaast kan een aantal als een tussenruimte worden ingericht met een heel eigen karakter. Daken van parkeergarages kunnen bijvoorbeeld gebruikt worden om te sporten of om een tijdelijk rooftop-terras te organiseren. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met al bij aanvang te realiseren zwaardere constructies. Er kunnen collectieve tuinen op hoogte worden voorzien, tussenruimtes kunnen zich overal manifesteren in allerlei vormen.



Jajaarchitects / Parknplay, Copenhagen



ARM architecture / Friche Belle de Mai, Marseille



Pakt, Antwerpen



Werkplaats, Tilburg



ARM architecture / Friche Belle de Mai Rooftop, Marseille



Pakt, Antwerpen

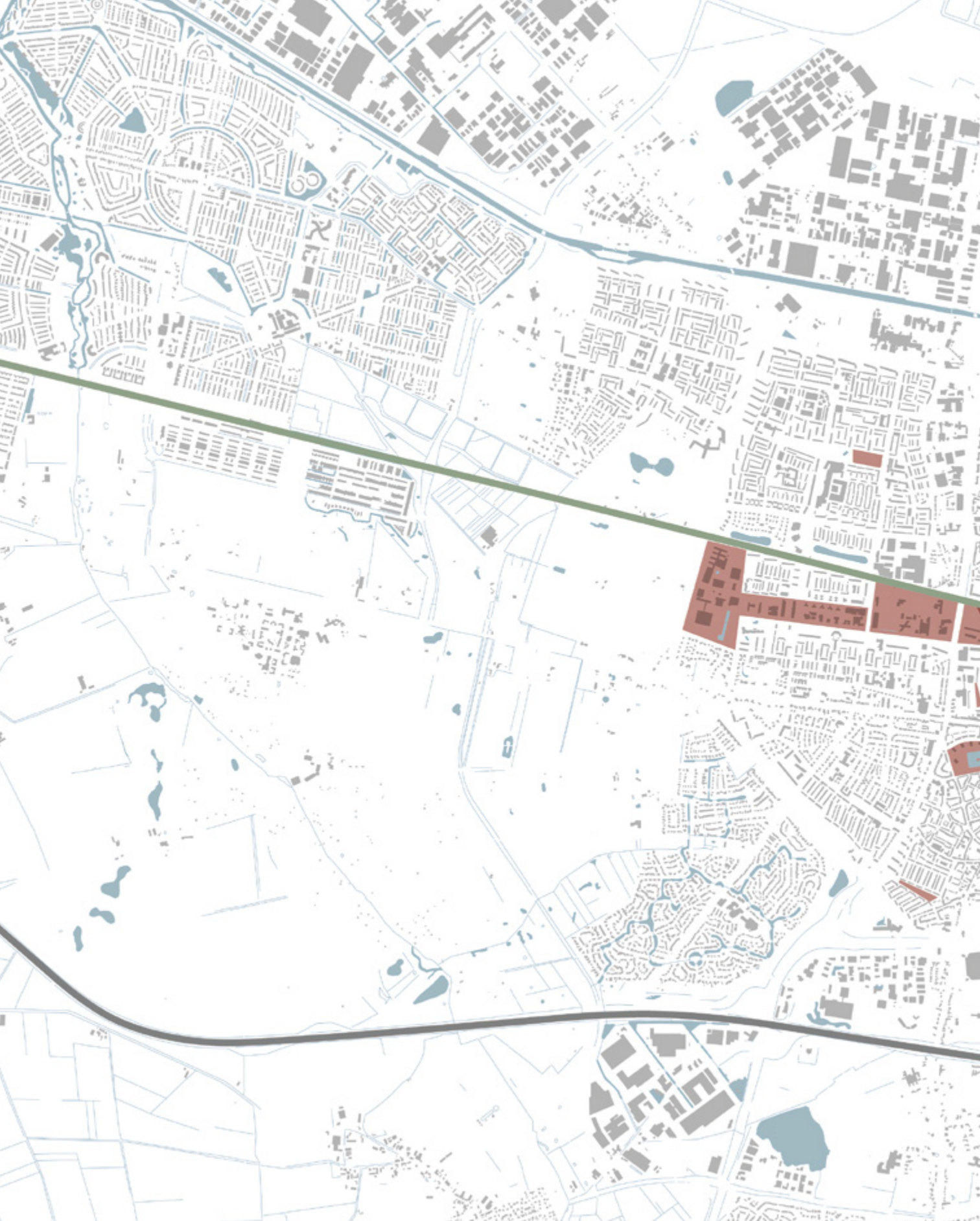


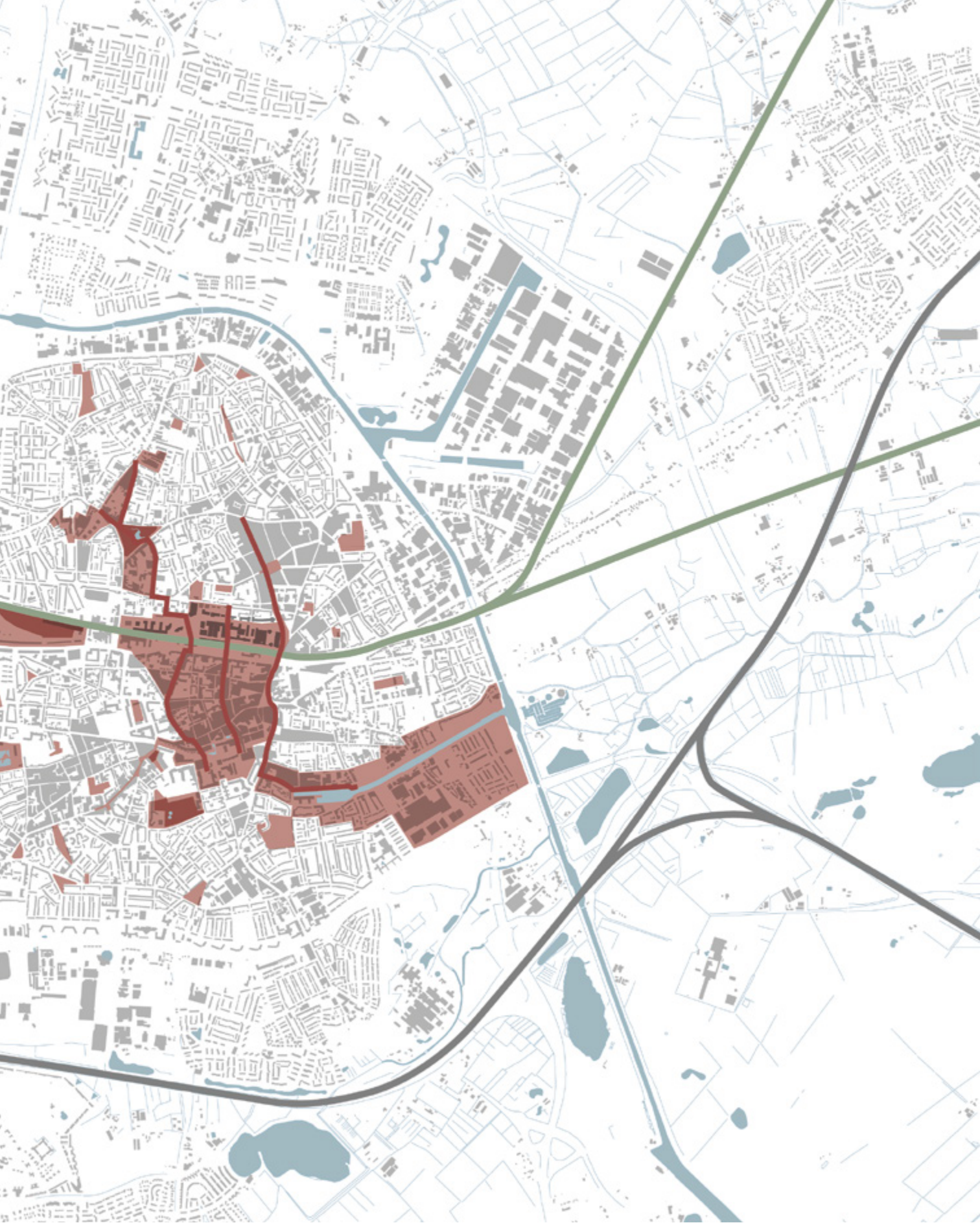
GERICHT STIMULEREN VAN LOPEN, FIETSEN EN OPENBAAR VERVOER

De situering midden in de stad en pal naast het station maakt dat er bij de verdere ontwikkeling van de Spoorzone met een frisse blik naar mobiliteit kan worden gekeken. Tilburg streeft naar een gezonde verstedelijking en beseft dat juist hier veel kan worden bereikt. Bij een gezonde leefomgeving past het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Het verminderen van autobezit en autogebruik betekent voor veel mensen een gedragsverandering, en kan vaak alleen wanneer er goede alternatieven voorhanden zijn. En die zijn hier. Geen andere plek in Tilburg heeft zo'n gunstige uitgangssituatie voor veranderend mobiliteitsgebruik als de Spoorzone.

De bereikbaarheid van de Spoorzone is uitstekend. De Spoorzone is onderdeel van de binnenstad van Tilburg. Veel bestaande voorzieningen zoals het kernwinkelgebied en het uitgaanscentrum liggen dan ook op loopafstand. Voor fietsers is de toegankelijkheid goed, vooral sinds de aanleg van de Willem II-passage. Heel wezenlijk voor de bereikbaarheid is natuurlijk dat het plangebied grenst aan het treinstation. Het nieuwe busstation ligt aan de zuidzijde van het station. Voor auto's is de bereikbaarheid ook goed. De Burgemeester Brokxlaan is onderdeel van de Cityring en ontsluit het gebied vanaf beide zijden.

De voorgenomen transformatie van het gebied naar een hoogstedelijke mix van wonen, werken en allerlei stedelijke voorzieningen vraagt om heldere mobiliteitskeuzes. De uitdaging is om een weldoordacht mobiliteitsconcept te ontwikkelen dat past bij de nieuwe identiteit, de nieuwe doelgroepen en bij de ambities voor een gezonde stad. Per modaliteit wordt dit nader uitgewerkt.



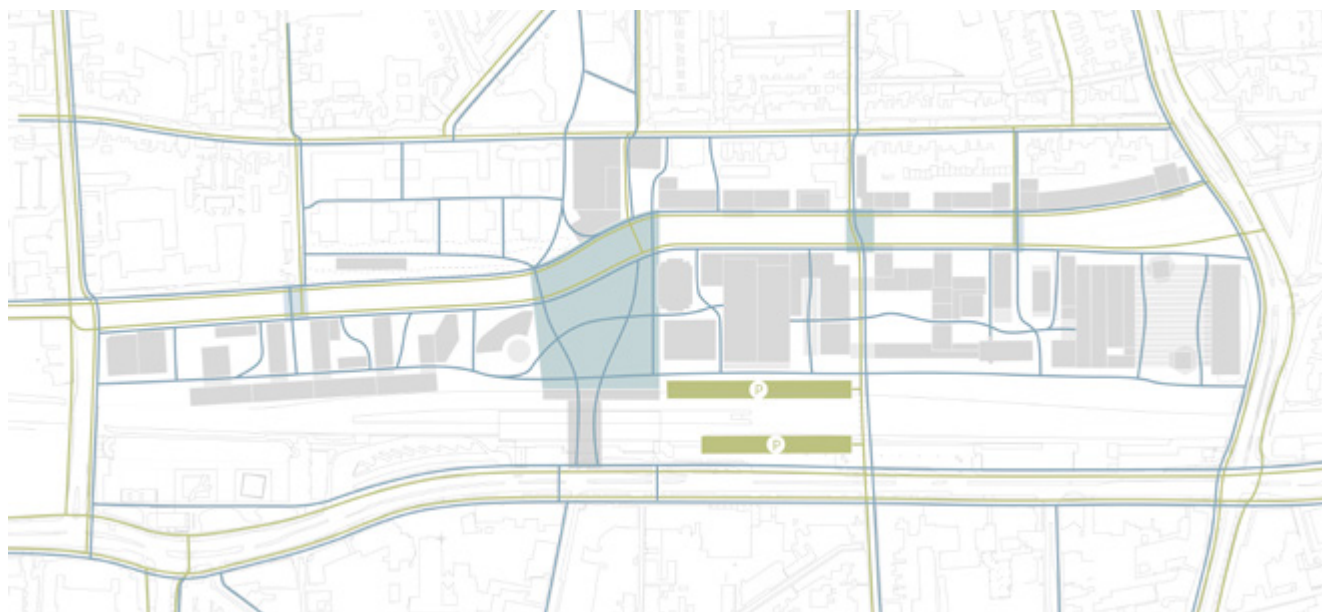


■ WATERWEG

■ SPOORWEG

■ SNELWEG

■ ROUTES EN



VOETGANGERS

De Spoorzone groeit uit tot een centrumstedelijk gebied met hoge dichtheden. Daarbij zijn voetgangers het uitgangspunt. De Spoorzone is ook ideaal voor voetgangers doordat alles op loopafstand ligt. Het stedenbouwkundige raamwerk en de inrichting van de buitenruimte stellen daarom voetgangers centraal. Het betekent dat voetgangers alle ruimte krijgen om door het gebied te waden, te wandelen, te spelen of te sporten. Naast vrije voetgangerspaden betekent het ook dat voetgangers voorrang krijgen bij oversteekplekken over de Brokxlaan. Onder meer kan dit bereikt worden door middel van een doordachte bestrating in de openbare ruimte met het effect dat autogebruikers gaan voelen dat zij 'te gast' zijn. Dit is vooral van waarde bij het Burgemeester Stekelenburgplein.

Ten slotte is het belangrijk om de Spoorzone goed te verbinden met de directe omgeving en op de routes naar bijvoorbeeld het kernwinkelgebied, het dwaalgebied, de Piushaven en het Museumkwartier.

Looproutes door het gebied

Het ruimtelijke raamwerk met rails, bielzen en tussenruimtes geeft voetgangers alle gelegenheid om overal te komen. Het hele gebied is doorwaadbaar. De doorgaande looproutes naar het station, de binnenstad en de Theresiawijk gaan net als de fietsroutes langs de formele routes van rails (oost-west) en bielzen (noord-zuid). De tussenruimtes zijn onderling verbonden met meer informele

voetgangerspaden, waardoor te voet alle plekken te bereiken zijn. Het publieke karakter van de Spoorzone vraagt waar mogelijk zelfs om een doorwaadbaarheid door de gebouwen. Met name geldt dit voor de aaneenschakeling van de gebouwen binnen de Werkplaats.

Voetgangersverbindingen met de omgeving

Door aanleg van de stationspassage en de Willem II-passage zijn directe voetgangersverbindingen ontstaan naar de Stationsstraat en de Willem II-straat. Dit zijn voor voetgangers belangrijke verbindingstraten naar de binnenstad en verder zuidoostwaarts naar de Piushaven. In dit Koersdocument wordt een verdere en logische doorverbinding van deze twee voetgangersverbindingen voorzien via respectievelijk het Burgemeester Stekelenburgplein en de Binnentuin naar het Museumkwartier en Oud-Noord. Dit betekent bovenal dat ter plekke de oversteeken over de Burgemeester Brokxlaan verbeterd zullen worden – op een wijze dat de voetgangers het primaat krijgen. Daarnaast zal in het kader van de stedelijke mobiliteitsagenda ook gewerkt gaan worden aan het verbeteren van de voetgangersverbindingen vanaf het gebied naar de binnenstad en het Museumkwartier.

In oost-westrichting zullen voetpaden aan weerszijden langs de Burgemeester Brokxlaan voor formele verbindingroutes zorgen. De groen in te richten Locomotiefboulevard wordt vanaf het NS-plein tot het Stekelenburgplein een informele



route vanuit Heuvel-Veemarktkwartier. Ten slotte wordt door de gehele Spoorzone – en met name in de oost-westrichting – een fijnmaziger netwerk van informele voetgangersverbindingen gerealiseerd die via de diverse tussenruimten inclusief de hoven gaat lopen.

FIETSEN

Fietsen is heel belangrijk voor het mobiliteitsconcept van de Spoorzone. Met goede verbindingen en voorzieningen is de fiets voor kortere ritten een goed alternatief voor de auto. Fietsen past bij de ambities voor een gezonde stad. In een stad als Tilburg zijn veel voorzieningen ook goed te bereiken per fiets. In de Spoorzone wordt daarom volop ingezet op het stimuleren van fietsgebruik.

Fietsverbindingen

Goede fietsverbindingen zijn essentieel om het fietsgebruik te bevorderen. Tilburg kent een uitgebreid fietsnetwerk met routes van verschillende betekenis: snelfietsroutes, sternetroutes en secundaire fietsroutes. De Spoorzone is goed bereikbaar per fiets. De fietspaden langs de Burgemeester Brokxlaan maken deel uit van een oost-west georiënteerde

lange afstand snelfietsroute. In de noord-zuid richting is de Spoorzone eveneens goed ontsloten via de stedelijke sternetroutes die aan de oost- en westzijde van het plangebied lopen. De directe fietsverbinding van de Spoorzone met de binnenstad loopt via de Willem-II passage. Deze passage zorgt in combinatie met de sternetroute op de Spoorlaan ook voor een goede bereikbaarheid van de nieuwe fietsstallingen bij het Station. In het kader van de stedelijke mobiliteitsagenda zal daarnaast ook verder gewerkt worden aan een logische voortzetting van deze routes op het, buiten de Spoorzone gelegen, fietsnetwerk.

Fietsstallingen

Goede en veilige fietsstallingen zijn onontbeerlijk. Het aantal fietsen in de Spoorzone zal sterk toenemen zowel van bewoners en bezoekers van het plangebied zelf als van treingebruikers. Voor treingebruikers worden bij het station twee fietsstallingen aangelegd aan zowel de noordoostzijde (circa 4000) als de zuidoostzijde (circa 3700) van het station. Degene aan de noordoostzijde valt binnen het plangebied van de Spoorzone en is gesitueerd tussen het spoor en de LochHal.



SNELFIETSRUTE

SNELFIETSRUTE IN ONDERZOEK

STERNEFIETSRUTE

FIETSRUTE BINNENSTAD

SECUNDAIRE FIETSRUTE

De basis voor het fietsparkeren ligt in de MobiliteitsAanpak Tilburg 2040 (november 2016). Daarin is ook het uitgangspunt dat de Spoorzone primair het domein is van voetgangers en fietsers. Hiermee samenhangend is het fietsparkeren van groot belang. Het fietsparkeren is afgestemd op de gebruikersbehoefte tijdens piekmomenten.

In november 2017 is de nota Parkeernormen Tilburg 2017 vastgesteld. Hierin wordt verwezen naar de Leidraad Fietsparkeren van het CROW, die de richtlijn vormt bij het vaststellen van de fietsparkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen. Het voorzien in de fietsparkeerbehoefte is onderdeel van de toetsing van de vergunningsaanvraag. Voorzieningen en omstandigheden, zoals de aanwezigheid van een mobiliteitsplan waarin een organisatie het fietsen stimuleert of de locatie van een ontwikkeling, zijn van invloed op de parkeerbehoefte. De fietsparkeerbehoefte hangt samen met de autoparkeerbehoefte, het aandeel voetgangers en het gebruik van openbaar vervoer. Het goed voorzien in voorzieningen om fietsen te stallen is een van de middelen om bij te dragen aan het beperken van de automobiliteit in het gebied.

In grote lijn zijn er vier functiegroepen aanwezig in de Spoorzone:

[1] Woningen:

- Bewoners: fietsparkeren vindt inpandig plaats, waar de (brom)fiets overdekt en afgesloten staat geparkeerd. Bijvoorbeeld een berging in de plint van een appartementencomplex;
- Bezoekers van woningen: fietsparkeren vindt plaats in de openbare ruimte, bijvoorbeeld met blauwe vakken of beugels;

[2] Bedrijven en maatschappelijke functies, winkels, horeca en hotels:

- Werknemers: fietsparkeren vindt inpandig plaats, waar de (brom)fiets overdekt en afgesloten staat geparkeerd;
- Bezoekers van bedrijven en maatschappelijke functies: fietsparkeren vindt plaats in de openbare ruimte of in een centrale voorziening;

[3] Onderwijsinstellingen:

- Werknemers: fietsparkeren vindt inpandig plaats, waar de (brom)fiets overdekt en afgesloten staat geparkeerd;

- Leerlingen/studenten: fietsparkeren vindt plaats op eigen terrein of inpandig, waar de (brom)fiets overdekt staat geparkeerd;

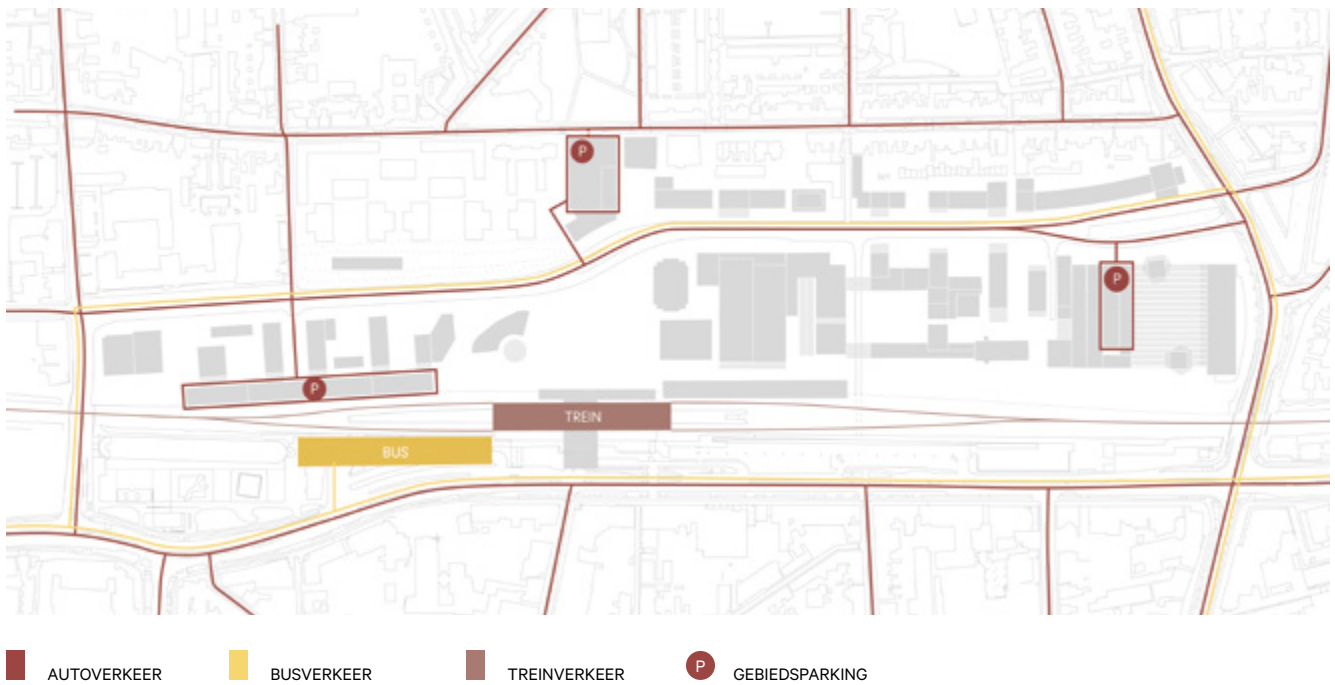
[4] Evenementen:

- Hiervoor worden tijdelijke fietsparkeerplaatsen ingezet.

Kortdurend fietsparkeren vindt plaats in de openbare ruimte. Dit zijn bezoekers van bijvoorbeeld woningen, horeca en de bibliotheek. Het fietsparkeren in de openbare ruimte is een ontwerpogave. De hoogstedelijke omgeving vraagt namelijk om zorgvuldige inpassingen, bijvoorbeeld door vernieuwende stallingconcepten te ontwikkelen. Onderdeel van deze ontwerpogave is het aansluiten van fietsparkeerplaatsen op de fietsroutes, waardoor ze logisch komen te liggen ten opzichte van de aanrijdroutes en het kruisen van voetgangersstromen wordt voorkomen. Een aparte opgave hierbij vormt het stallen in de omgeving van het Station; naar analogie met de binnenstad zal met separate vakken voor kortparkeren gewerkt gaan worden.

Fietsvoorzieningen

Aanvullende fietsvoorzieningen zijn belangrijk om het gebruik van de fiets gemakkelijk, zorgvrij en aantrekkelijk te maken. Ideeën zijn bijvoorbeeld: een fietsservice voor reparatie en onderhoud, deelfietsen (ook voor bakfietsen, elektrische fietsen en steps) en lease fietsen inclusief onderhoud en verzekering. Specifiek voor elektrische fietsen is het belangrijk dat er oplaadstations komen op plekken als fietsenstallingen en fietsdeelplekken. De elektrische fiets is sterk in opkomst en kan ook voor langere afstanden de auto vervangen.



OPENBAAR VERVOER

De Spoorzone grenst aan het treinstation en het busstation, waardoor verbindingen op alle schaalniveaus eenvoudig te maken zijn met het openbaar vervoer. Tilburg ligt op twee intercity lijnen, namelijk Eindhoven-Tilburg-Breda-Rotterdam-Den Haag en Zwolle-Arnhem-Nijmegen-Den Bosch-Tilburg-Breda-Roosendaal. En daarnaast rijden er sprinters naar Eindhoven, Breda en Tilburg Universiteit die op de tussenstations stoppen. Het recent grondig gerenoveerde NS-Station is al voorbereid op een verdere capaciteitsverruiming. Binnen enkele jaren zal aan de noordzijde een extra perron aangelegd worden. Bij realisatie op termijn van een extra treinstation Berkel-Enschot kan het spoor ook een belangrijke interwijkverbinding binnen Tilburg vervullen van Reeshof tot aan Berkel-Enschot/Udenhout v.v.

Het nieuwe busstation aan de Spoorlaan ligt op loopafstand. Over de Burgemeester Brokxlaan loopt een aantal lokale en regionale buslijnen.

AUTO'S

Het mobiliteitsconcept in de Spoorzone is erop gericht om het autogebruik en het autobezit te verlagen. Het levert winst op voor de stad: minder autoverkeer zorgt voor minder uitstoot van CO₂ en fijnstof, meer rust in de buitenruimte en meer fietsgebruik (en dus meer bewegen). Dit zijn positieve effecten op het bereik van een gezonde leefomgeving.

Het gaat hierbij om een samenstel van maatregelen; van het aantrekken van de juiste doelgroepen tot een doordachte parkeerstrategie tot het bieden van slimme concepten.

Doelgroepen

De Spoorzone is vanzelfsprekend de plek in Tilburg waar veel resultaat te behalen is, omdat er bij voorbaat al veel alternatieven voorhanden zijn waaronder natuurlijk de trein. En met aanvullende maatregelen (denk aan goede fietsvoorzieningen en aanvullende nieuwe concepten als mobility as a service) kan het comfort daarbij nog verder toenemen. Meer doelgroepen dan voorheen hebben een leefstijl waarbij de auto niet of nauwelijks nodig is. Het gaat daarbij veelal om liefhebbers van stedelijk wonen en werken. Dit zijn doelgroepen die onmiskenbaar interessant zijn voor de Spoorzone. Het binden van deze doelgroepen biedt de gelegenheid om het autogebruik te verminderen en het autobezit te verlagen.

In het verlengde van deze ambitie heeft de Spoorzone baat bij een doordachte en flexibele parkeerstrategie. Ter voorkoming van het realiseren van teveel parkeerareaal (en dus onzorgvuldig ruimtegebruik) wordt in de Spoorzone 'met de vraag mee' gebouwd. Omdat de verwachting is dat de parkeervraag lager zal zijn dan de huidige parkeernormen wordt niet standaard de theoretische norm gerealiseerd. Om niet voor verrassingen te staan wanneer de vraag alsnog hoger zou blijken te zijn wordt de parkeervraag middels monitoring in de gaten gehouden vanuit het principe "van norm naar nodig".

Het merendeel van het parkeren in de Spoorzone (bewoners, bedrijven en bezoekers) zal plaatsvinden in drie gebiedsbrede collectieve parkeergarages. Vanuit ruimtegebruik is dit heel doelmatig omdat hierdoor maximaal dubbelgebruik mogelijk is, en voorkomen wordt dat er leegstaande parkeerplaatsen zijn gedurende de dag. Daarnaast worden auto's hiermee zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken. Voordat de gebiedsbrede garages zijn gebouwd, worden er tijdelijke maaiveldparkeerterreinen gerealiseerd om voldoende parkeerplekken te garanderen.

In Tilburg is parkeren in het centrum onlosmakelijk verbonden met betaald parkeren. In de Spoorzone wordt dus ook betaald parkeren toegepast. Er kunnen in de Spoorzone geen parkeervergunningen worden aangevraagd voor straatparkeren, omdat alles wordt opgelost in centrale voorzieningen. Bewoners en bedrijven in de Spoorzone kunnen een abonnement afnemen om ergens in de Spoorzone te kunnen parkeren. Dit abonnement is niet gekoppeld aan één vaste parkeerplek, maar biedt wel garantie op een plek ergens in de Spoorzone. Om dit collectieve 'gebiedsparkeren' optimaal in te zetten zijn de geplande centrale voorzieningen verspreid over het gebied gesitueerd.

De drie collectieve parkeergarages zullen gerealiseerd worden bij de nieuw te bouwen Clarissentoren, langs het spoor naast het deelgebied Zwijzen en binnen de contouren van de Werkplaats nabij de Hall of Fame. Op deze locaties is gezamenlijk plek voor ongeveer 1075 parkeerplaatsen. Naar verwachting dekt dit aantal parkeerplaatsen de daadwerkelijke toekomstige parkeervraag in de Spoorzone. De toekomst rondom mobiliteit laat zich echter nog niet zo precies voorspellen. Daarom houdt de gemeente het Klipperterrein aan als strategische reservelocatie. In de tijd gezien wordt de locatie Clarissenhof II als eerste gerealiseerd. Het bouwen van de andere twee parkeergarages zal pas plaatsvinden wanneer de vraag zich voordoet. In de tussentijd wordt de parkeervraag opgelost op maaiveldterreinen of in tijdelijke demontabele parkeergarages in het plangebied.

Omdat het autogebruik in de toekomst mogelijk gaat afnemen (en daarmee dus de vraag naar parkeerplekken) is flexibiliteit gewenst. Bij de parkeergarage langs het spoor naast Zwijzen en binnen de contouren van de Werkplaats wordt ingespeeld op een eventuele afnemende vraag. In de eerste plaats door de parkeergarages transformeerbaar te maken. Dat wil zeggen dat in ieder geval de plinten op de begane grond een dusdanig ontwerp krijgen dat ze eenvoudig zijn om te vormen naar andere functies. In de tweede plaats geldt dat bewust gekozen is voor

een solitaire garage langs het spoor, los van de vastgoedontwikkeling op de Zwijzenlocatie. Vanwege de mogelijkheid om een solitaire ontwikkeling ook weer te kunnen wegnemen is een eventueel overschot aan parkeerplaatsen in de toekomst eenvoudiger op te lossen. De lege plek die dan zou ontstaan zou vervolgens onderdeel kunnen worden van de groene zone van de Locomotiefboulevard – en aldus een voortzetting van deze groene zone betekenen (mits er een alternatieve geluidwerende voorziening voor de woningbouw op Zwijzen en Clarissenhof wordt gemaakt).

Mobility as a Service

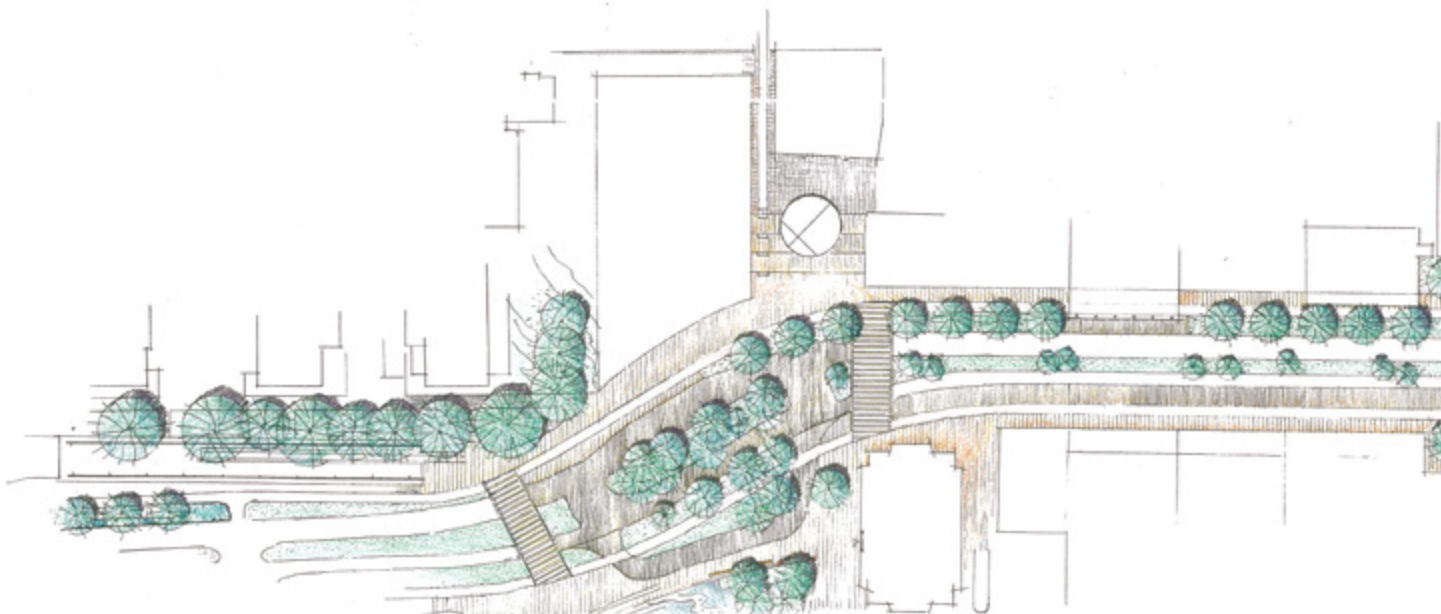
Mobility as a Service (MaaS) staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoop in plaats van te investeren in vervoersmiddelen. Het vervoersmiddel is dan geen eigendom meer van de gebruiker; er wordt alleen voor het gebruik ervan betaald. Doordat hierbij vervoersmiddelen worden gedeeld kunnen meerdere personen gebruik maken van dezelfde auto, fiets of scooter. Met het afnemen van het eigen bezit wordt zo het aantal auto's, fietsen en scooters dus verminderd.

Voor wat betreft het autovervoer zal door autodelen niet alleen het bezit maar ook het gebruik afnemen. Mensen worden bewuster wanneer ze betalen voor het gebruik.

Er zijn diverse concepten denkbaar bij autodelen. Onderscheid kan worden gemaakt naar autodelen op het niveau van het plangebied en op het niveau van wooncomplexen.

Op het niveau van het plangebied gaat het om een aantal vaste parkeerplaatsen in de openbare ruimte of in publieke parkeergarages. In de afweging om zelf geen auto meer te bezitten is het veelal gewenst dat er wel 'elk moment' een auto ter beschikking is. Het initiatief hiertoe wordt overgelaten aan de marktpartijen die de ontwikkelingen gaan realiseren.

In de Spoorzone is gestart met autodelen op het niveau van het plangebied in de vorm van een pilot, zodat proefondervindelijk kan worden onderzocht of dit inderdaad werkt. Hierbij wordt ingezet op elektrische deelauto's.



DE NIEUWE BURGEMEESTER BROKXLAAN

Meteen na openstelling van de voormalige Werkplaats voor de stad is begonnen met de ontsluiting van het gebied. Dit om van de tot dat moment 'Verboden Stad' te komen tot een nieuw stuk stad waar iedereen welkom is. Toegankelijkheid en vindbaarheid van het gebied waren essentiële voorwaarden voor de fase van placemaking in de opstartfase.

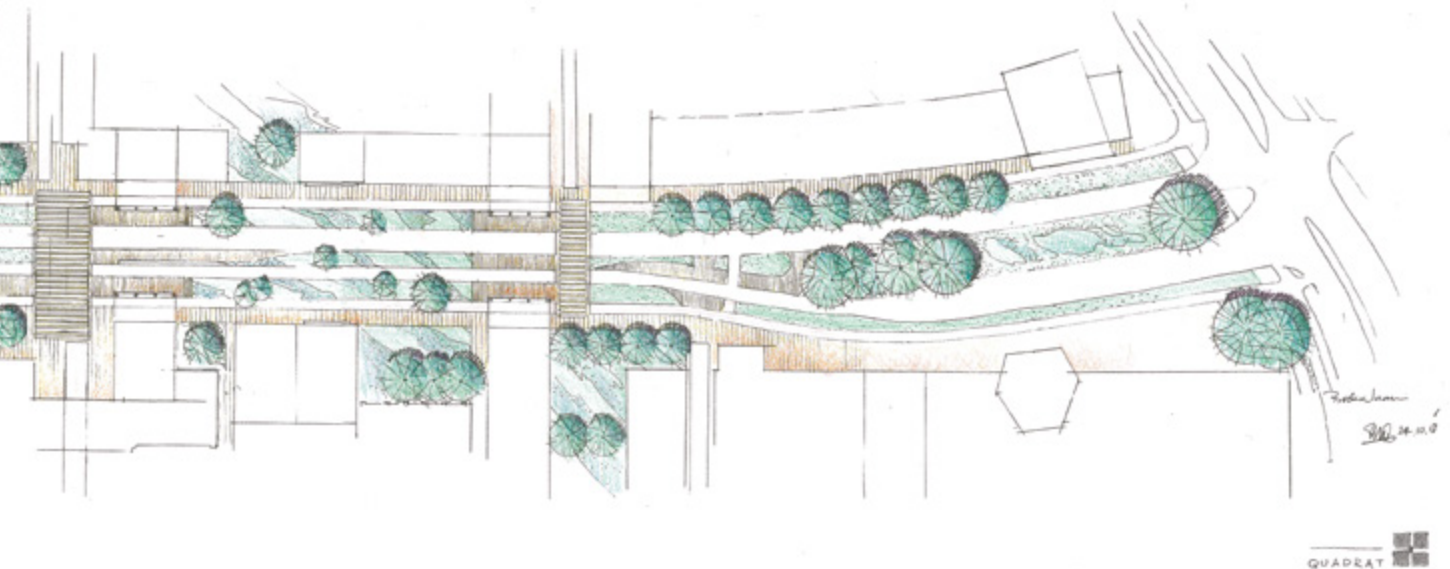
De eerste ruimtelijke en programmatische visies voor de Spoorzone zetten in op een locatie voor grootschalig werken en wonen. De Burgemeester Brokxlaan werd daarbij ontworpen als riante stadsboulevard met allure. De Burgemeester Brokxlaan maakte daarnaast ook deel uit van de grotere binnenstedelijke bereikbaarheidsstructuur voor auto's. De weg dient daarbij een compenserende/ontlastende functie te vervullen voor de versmalde Spoorlaan en de omliggende wegen in Oud-Noord.

Inmiddels zijn de inzichten en de omstandigheden drastisch gewijzigd. Door economische veranderingen zal de stedenbouwkundige structuur van het gebied niet meer gedomineerd worden door grote kantoren. Het erfgoed van de voormalige Werkplaats, de gemengde stedelijkheid en het creatieve karakter van bedrijvigheid bepalen meer de identiteit van het gebied. De gewijzigde kijk op wat de identiteit van de Spoorzone zou moeten zijn in termen van beleving en gebruik heeft grote

impact op de ruimtelijke vormgeving. Dit heeft ook gevolgen voor het gedifferentieerder omgaan met de openbare ruimte voor wat betreft de schaal, de omvang en de inrichting van de verschillende verblijfsgebieden. Niet in de laatste plaats heeft dit gevolgen voor het denken over de Burgemeester Brokxlaan.

Belangrijk onderdeel van de nieuwe kijk is een gewijzigd inzicht over de verkeersbelasting van de Burgemeester Brokxlaan. De verwachting is dat de uiteindelijke verkeersbelasting lager zal zijn dan berekend bij aanleg van de laan. De reden hiervoor is dat het autoverkeer ten gevolge van de Cityring andere routes kiest, en dat het ingezette beleid ter vermindering van automobiliteit in de stad effecten genereert. Hoe hoog de verkeersbelasting daadwerkelijk gaat zijn is nog niet bekend. Nader onderzoek in samenhang met de ontwikkelingen op de Cityring en de gevolgen voor de omliggende wegen in Oud-Noord zullen duidelijk maken welke capaciteit de laan in de toekomst nodig heeft.

Bij dit nadere onderzoek dient rekening gehouden te worden met aanvullende maatregelen. In lijn met de vergroeningsopgave voor de binnenstad zullen ook voorstellen uitgewerkt gaan worden voor het beperken van de autodominantie op de Burgemeester Brokxlaan ten gunste van de verblijfskwaliteit. Ook nieuwe mobiliteitsconcepten als 'Mobility as a Service' en een scherper parkeerbeleid



zullen ingezet worden om de automobiliteit terug te dringen ten gunste van voetgangers en fietsers en het verhogen van de omgevingskwaliteit.

Een nieuwe inrichting van de Burgemeester Brokxlaan, waarbij verharding voor parkeren/service stroken/uitvoegstroken herschikt gaan worden, zal ruimte opleveren voor meer groen en bomen. Deze ingrepen dragen bij aan een aangenamer klimaat. Omwille van flexibiliteit naar de toekomst en het voorkomen van kapitaalvernietiging voor al aangelegde kavels en leidingen zullen de rooilijnen van de geplande bebouwing gehandhaafd blijven. Door vervolgens op de bovenverdiepingen te werken met gevels die 'naar voren komen' (overkragingen) wordt de brede, lang gerekte zichtlijn doorbroken. Hierdoor kunnen langs de Burgemeester Brokxlaan 'plekken' met een grotere intimiteit ontstaan.

Met het herontwerp kan tegelijkertijd de oversteekbaarheid van de Burgemeester Brokxlaan voor voetgangers en fietsers verbeterd worden. Naar analogie van de inrichting op de Spoorlaan zal bij het Burgemeester Stekelenburgplein en de Willem-II passage de inrichting van het plein en de fietspassage doorgetrokken worden tot aan de overzijde van de Brokxlaan. Daarmee wordt op deze plaatsen de auto te gast in een ander verkeersmilieu. Bekeken zal worden waar vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en rijnsnelheid meer oversteekmogelijkheden voor voetgangers mogelijk zijn.

Bij het doorbreken van de langgerekte autoboulevard en het creëren van meerdere, kleinere plekken zal ook gekeken worden naar het vervangen van de formele laanbeplanting (rijbomen en strakke hagen) door meer gedifferentieerde beplanting. Hiermee wordt meteen een hogere bijdrage geleverd aan gewenste biodiversiteit.







HET PROGRAMMATISCHE CONCEPT

Met 'programma' wordt hier bedoeld op al datgene wat hier een functie heeft voor de (toekomstige) gebruikers. In de Spoorzone gaat dat dus over de functionele invulling van bestaande gebouwen (van de NS-Werkplaats), nieuwe gebouwen, tijdelijke functies en de gebruikersfuncties van de openbare ruimte.

De Spoorzone in 2030 is een stoer en kleurrijk stadsdeel, een bezielde en monumentale plek in het hart van de stad. Dit toekomstperspectief staat beschreven in hoofdstuk 4. Om daar te komen is een omvangrijke metamorfose van het gebied nodig. De Spoorzone zal het komende decennium uitgroeien tot een hoogstedelijk centrumgebied, een bijzondere en spannende toevoeging aan de binnenstad. Met het karaktervolle erfgoed is de Spoorzone een plek met een ziel, een plek ook waar nieuwe betekenissen worden bijgeplaatst met de realisatie van nieuwe ontwikkelingen. De wens daarbij is dat er een 'samenhangend programma' wordt ontwikkeld dat stedelijk en divers is. Zodat hier een jonge stedelijke omgeving gaat ontstaan waar het bruist en draait om nieuwe ideeën, ongewone activiteiten, kruisbestuivingen en ondernemerschap.

Het bijbehorende programmatische concept bestaat uit het creëren van een stedelijke en samenhangende mix van wonen, werken, onderwijs, cultuur, sport, horeca en andere voorzieningen. Deels is die er al, vooral binnen het erfgoed. Met de toevoeging van nieuwbouw zal echter een complete gedaanteverwisseling gaan ontstaan.

De verschillende ontwikkelingen die er gaan komen zullen als vastgoedproject misschien wel op zichzelf (kunnen) staan, maar als concept maken ze onderdeel uit van het grotere geheel. De nieuwe gebiedsidentiteit vormt als het ware de paraplu waaronder de fysieke en niet-fysieke ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Dit geldt dus zowel voor de kleinschalige en tijdelijke initiatieven als voor de grootschalige en permanente projecten.

Cruciaal in die nieuwe identiteit is het realiseren van een samenhangend stelsel van 'plekken' – deelgebieden rondom 'tussenruimtes'. Die plekken zullen elk een eigen karakter gaan krijgen. Ze variëren in omvang, ruimtelijkheid, doelgroepen en programmatische samenstelling. De openbare ruimte en de wisselwerking met de begane grond van gebouwen is hierin heel bepalend. De samenhang in het gebied wordt immers vooral ondervonden vanuit de beleving van de buitenruimte en de plinten van gebouwen (de stad op ooghoogte). Levendige plinten zijn niet alleen een kwestie van een goed ontwerp, maar ook van de juiste functie op de juiste plek.

Daarbij is het figuurlijke 'eigenaarschap' essentieel. Om betrokkenheid, ontmoetingen en sociale veiligheid te verkrijgen binnen dat stelsel van plekken is het onmisbaar dat er door de bewoners en andere gebruikers een 'toe-eigening' van de buitenruimte tussen de gebouwen gaat ontstaan.

Sommige van die plekken zijn grotendeels al gevormd en hebben vanuit de betrokkenheid van de gebruikers met de buitenruimte ook op die manier een eigen

“De Spoorzone in 2030 is een stoer en kleurrijk stadsdeel, een bezielde en monumentale plek in het hart van de stad.”

karakter gekregen. Andere deelgebieden zullen op korte termijn gaan ‘ontstaan’ waarbij de puzzel van de juiste functie op de juiste plek de huidige realiteit is. Nog weer andere deelgebieden zullen pas veel later aan bod komen. Het is niet de bedoeling dat dit Koersdocument nu gaat voorschrijven wat voor soort karakter die deelgebieden dan moeten gaan krijgen. En dus ook niet welke exacte functies er dan passen (al dan niet in de plint). Het gebied is groot en vraagt om flexibiliteit en aanpasbaarheid. Zeker wanneer het gaat om plekken die later in de tijd ontwikkeld gaan worden. Wel is steeds belangrijk om dit soort plekken in samenhang te blijven zien – in samenhang op de kleine schaal van de beleving op die plek en in samenhang met het grotere geheel van de gebiedsidentiteit.

In hoofdstuk 9 wordt verder ingegaan op de deelgebieden. Hierna volgt per functie een beschrijving van het programma.

WONEN IN DE SPOORZONE

In de Spoorzone zal stedelijk worden gewoond. De diversiteit in het gebied en de stedenbouwkundige opzet geeft ruimte aan verschillende samenhangende woonomgevingen en woontypen. De wens is immers dat de Spoorzone aantrekkelijk gaat zijn voor uiteenlopende doelgroepen die als overall kenmerk hebben dat ze graag stedelijk willen wonen. Het betekent dat er een mix van woningen nodig is die varieert naar uiterlijk, inhoud, omvang en karakter. Deze mix past ook bij

het gemeentelijke beleid om te streven naar een inclusieve stad waa bij verschillende doelgroepen en leefstijlen met elkaar samenleven. Het betekent onder meer specifieke aandacht voor het realiseren van woningen in de sociale huursector en middeldure woningen, een goede mix van huur en koop, aantrekkelijke en veilige woonmilieus, en de kwaliteit, duurzaamheid en levensloop-bestendigheid van woningen.

Uitgevoerd regionaal woningbehoefteonderzoek en onderzoek naar woondoelgroepen in de Spoorzone wijst uit dat de omstandigheden om woningen te realiseren in de Spoorzone gunstig zijn. Tilburg groeit gestaag, waarbij er een toenemende interesse is in stedelijk wonen. Op korte termijn groeit Tilburg met meer dan 1.000 huishoudens per jaar. Ook na 2020 blijft de stad groeien, al neemt de groei geleidelijk af tot circa 550 huishoudens per jaar in 2030. Tot 2030 groeit het aantal huishoudens in de stad in totaal met 10.000 huishoudens. Deze groei vertaalt zich in een vraag naar woningen. Hierbij is het van belang niet alleen te kijken naar de kwantitatieve vraag naar woningen maar ook naar het soort woningen waaraan behoefte is, afhankelijk van huishoudensamenstelling, inkomens en leefstijl.

Door het bijzondere karakter van de Spoorzone liggen hier ook kansen voor het creëren van een woonomgeving die onderscheidend is. Die Tilburg nog niet heeft. Gekoerst wordt op het creëren van een hoogstedelijke omgeving waar het wonen gemengd is met andere functies. Het gebied is groot genoeg om daarbinnen te kunnen variëren naar woonmilieus zodat er voor veel verschillende doelgroepen een plek is. Waarbij de wens is om homogene buurten te creëren in een heterogene omgeving. Voor het verkrijgen van een zo groot mogelijke afzet van woningen is het creëren van deelgebieden met een eigen sfeer essentieel.

INDICATIEF ONTWIKKELPROGRAMMA SPOORZONE VANAF 2019

Wonen	195.000 m ² bvo
Werken / zakelijke en commerciële dienstverlening	50.000 m ² bvo
Kennis / cultuur	25.000 m ² bvo
Vrije tijd / horeca / hotel	15.000 m ² bvo
TOTAAL	285.000 m² bvo



Stedelijk wonen is in trek, maar de vraag komt vanuit verschillende doelgroepen en leefstijlen. Het is dus belangrijk dat er variatie in woonmilieus aangeboden worden. De vraag naar stedelijk wonen in een (relatief) rustige kwalitatief hoogwaardigere omgeving is zeker zo van belang als het wonen in een echt hoogdynamisch binnenstadsmilieu. Naast plekken in de Spoorzone voor wonen in een omgeving met veel reuring zullen daarom ook milieus komen waar meer in de luwte kan worden gewoond.

Een groot deel van de huidige vraag naar woningen in Tilburg richt zich op het goedkope en het middensegment, vooral in de huursector. Om een zo groot mogelijke vraag aan te spreken wordt in dit Koersdocument uitgegaan van een goede mix aan huur- en koopwoningen in verschillende segmenten van goedkoop, middelduur en duur' (met een indicatieve verhouding van twee derde huur versus één derde koop).

Vanuit de ambitie om een inclusieve stad te zijn zal in de Spoorzone minimaal 20% van de woningen onder de aftoppingsgrenzen worden gerealiseerd, bij voorkeur te verhuren door een van de vier Tilburgse woningcorporaties. Taakstellend zullen er nog 185 sociale huurwoningen worden gebouwd

buiten de 216 sociale huurwoningen die al eerder in Clarissenhof fase 1 zijn gerealiseerd. Met de bij de Spoorzone betrokken ontwikkelaars zullen hier nadere afspraken over worden gemaakt.

Daarnaast geldt een doelstelling om 15% van de woningen te realiseren in het (lage) middeldure huursegment. Onderzocht zal worden hoe deze doelstelling gerealiseerd kan worden. Uitgangspunt hierbij is dat de prijs-kwaliteitverhouding van de te realiseren woningen past binnen de door de gemeente te hanteren 'prijs-productdifferentiatie 2018'.

Een kleiner deel van de vraag richt zich op het duurdere segment, in zowel koop als huur. De Spoorzone biedt een kans om ook voor deze doelgroep een onderscheidende kwaliteit te maken, waarbij vooral gedacht wordt aan de omgeving rond het Burgemeester Stekelenburgplein en de indrukwekkende Clarissentoren.

Een belangrijk deel van de stedelijke vraag bestaat uit eengezinswoningen. Vanuit de wens om hier een inclusieve omgeving te ontwikkelen is de komst van gezinnen ook van grote betekenis. Dit is een interessante opgave. De Spoorzone wordt een hoogdynamisch centrumstedelijk gebied met een



Deprez-gebouw,
Spoorzone, Tilburg

hoge bebouingsdichtheid. Hierbij passen geen grondgebonden eengezinswoningen. Bij de ontwikkeling van de deelgebieden zal onderzocht worden waar en hoe ook aan de behoefte naar gezinswoningen kan worden voorzien. Hierbij zal het gaan om nieuwe vormen van gezinswonen, passend bij de gewenste woningaantallen en dichtheden.

Ten slotte biedt de Spoorzone een aantrekkelijke omgeving voor de vestiging van kennis- en onderwijsfuncties en daarbij passende huisvesting van studenten en pas afgestudeerden (starters op de woningmarkt). Tilburg zet in op het verder uitbreiden van de kenniseconomie waarbij het behouden van afgestudeerden een prioriteit heeft. Deze opgave zal nader worden uitgewerkt waarbij de omvang van dit segment mede wordt bepaald door de ontwikkelingen bij Tilburg University en ontwikkelingen op de kennisas TiU-campus - stadscentrum.

WERKEN IN DE SPOORZONE

Als voormalige NS Werkplaats liggen de wortels van de Spoorzone in het werken. Met de transformatie tot een centrumstedelijk gebied met een mix van functies in en rondom het erfgoed groeit de Spoorzone uit tot een bijzondere plek waar mensen ook in deze tijd graag willen werken. Door de centrale ligging naast het station en het onderscheidende industriële karakter positioneert de Spoorzone zich als één van de belangrijkste werklocaties in de stad.

Marktvraag

Onderzocht is waar behoefte naar is. In opdracht van de gemeente is een marktonderzoek voor werken in de Spoorzone uitgevoerd (Bureau Buiten,

2018). Uit dit onderzoek komt naar voren dat er marktruimte is voor het ontwikkelen van werklocaties in de Spoorzone. Juist de locatie (de ligging en de specifieke identiteit) creëert kansen. Het overall beeld voor Tilburg is dat de toekomstige vraag zich meer richt op het centrum dan op de randen en de invalswegen.

De speelruimte is echter wel beperkt. Dit komt vooral omdat Tilburg een kleinere kantorenstad is dan bijvoorbeeld Eindhoven of Den Bosch, onder meer vanwege het bescheiden aantal grote kantoorgebruikers. De stad kent ook relatief weinig zakelijke dienstverlening, en het aantrekken van kantoorgebruikers van buiten de stad is lastig. Een explosieve groei van de vraag naar kantoren is dan ook niet te verwachten. Ondanks dat kent Tilburg wel een continue vraag naar kantoren als gevolg van de economische groei. De voorspellingen liggen in bandbreedtes (hoge en lage groeiscenario's).

Wat hiervan uiteindelijk 'landt' in de Spoorzone is mede afhankelijk van het aanbod elders in de stad. Ook buiten de Spoorzone zijn er plannen voor nieuwe kantoren. Voorts is ook de kwaliteit van het aanbod essentieel. Leegstaande panden bieden veelal niet een oplossing voor de specifieke vraag. Ze zijn vaak verouderd of staan op de verkeerde plek. Zo is er steeds minder vraag naar single tenant gebouwen aan de snelweg, en steeds meer vraag naar (gunstig geprijsde) kleinere kantoren en verzamelpanden in mixmilieus en rondom OV-knooppunten.

Het marktonderzoek concludeert dat de Spoorzone binnen de Tilburgse kantorenmarkt een uitstekende uitgangspositie heeft. Met name voor bepaalde doelgroepen is de Spoorzone een gewilde omgeving. Specifiek zijn dit vier doelgroepen: startende bedrijven in de creatieve industrie; doorgroeiende in de creatieve industrie; progressieve zakelijke dienstverleners; en onderwijsinstellingen. Bij die laatste gaat het om cross-over concepten gericht op ondernemerschap zoals MindLabs.

Deze vier doelgroepen passen in een gemengd creatief centrummilieu nabij een treinstation. Dit zijn ook de doelgroepen waar de werkgelegenheid de komende jaren naar verwachting zal groeien, met functies die duurzaam zijn en doorgaans worden ingevuld door hoger opgeleiden. Met ruimte voor deze doelgroepen wordt een boost gegeven aan de kenniseconomie van Tilburg.

Programma

Het totale programma voor werken in de Spoorzone bedraagt circa 50.000 m² bvo. Dit programma wordt

gefaseerd in de tijd ontwikkeld, oplopend met de jaarlijkse vraag naar kantoren. Hiermee kiest Tilburg ervoor om een omvangrijk deel van de toekomstige kantoorbehoefte voor het gehele centrum in de Spoorzone te realiseren.

Het aantal vierkante meters is substantieel. Omdat de mix aan functies juist een belangrijke positieve factor is voor bedrijven om zich hier te willen vestigen is gekozen voor een spreiding van het volume over het plangebied.

Binnen het programma 'werken' gaat het om kantoren. Er is geen ruimte voor industriële functies. Binnen 'kantoren' gaat het om een divers palet aan ruimtes; naast kantoren ook studio's, co-werkplekken, werkateliers, aan onderwijs gelieerde ruimtes en al wat daar tussenin ligt. In de huidige tijd is de variatie groot in de manier waarop gewerkt wordt – en de typen ruimtes die daarvoor gevraagd worden variëren mee. Dit moet niet alleen tot uitdrukking komen in de initiële plannen voor de werkruimtes, maar ook in de plooibaarheid ervan. Een veerkrachtige omgeving vraagt immers om flexibiliteit; de aanpasbaarheid van gebouwen, en een mentale souplesse van betrokken partijen om mee te kunnen bewegen met de toekomst.

Broedplaats

Wat de creatieve industrie betreft: een specifieke ambitie van de gemeente Tilburg is om in de Spoorzone ruimte te bieden aan de 'broedplaats'. Bedoeld wordt om ruimte te bieden aan startend/

creatief ondernemerschap in een prikkelende, inspirerende, ongepolijste en uitnodigende omgeving. De industriële panden van de Werkplaats zijn hier in het bijzonder voor geschikt. De stad wil een nieuwe generatie creatieve en kennisintensieve ondernemers de mogelijkheden bieden om hun talenten om te zetten in bedrijvigheid. De Spoorzone is bij uitstek het gebied waar Tilburg zijn ambities kan verwezenlijken op het vlak van vernieuwingen en experimenten. Indien de ruimtes betaalbaar blijven (een randvoorwaarde voor startende ondernemers) nodigt het industriële karakter en de levendige mix uit tot vestiging van zzp-ers, startups en doorgroeiers. In beperkte mate is dit milieu nu al aanwezig, maar om de substantie van een blijvende community te verkrijgen is uitbreiding van het aantal vierkante meters nodig.

De gemeente zet in op een volume van circa 2.000 m² (gefaseerd aan te bieden) in kleine units van 20-75 m². De doelgroep bestaat uit tegendraadse, vernieuwende ondernemers met groeipotentie in de kenniseconomie en creatieve industrie. Om ze betaalbaar te houden worden de units op basisniveau geleverd en met tijdelijke huurcontracten tot 3-5 jaar. Daarnaast wil de gemeente een aantal bewezen concepten die bijgedragen hebben aan de identiteit van de Spoorzone langdurig een plek bieden.

Bron: Bureau Buiten 2018

DOELGROEP	KANTOOR
Startende bedrijven <hr/> Creatieve industrie	<ul style="list-style-type: none"> • low-end afgewerkte kantoren • met kleine units [20-150 m²] • waarin voorzieningen gedeeld worden • voor een lage prijs
Doorgroeiers <hr/> Creatieve industrie	<ul style="list-style-type: none"> • low-tot mid-end afgewerkte kantoren • met iets grotere units [100-200 m²] • iets meer zelfstandigheid / eigen uitstraling dan in een starter-spand • voor een lage prijs
Progressieve zakelijke dienstverleners	<ul style="list-style-type: none"> • mid-tot high-end afgewerkte kantoren • met vrij grote units [200-1.000 m²] • met een eigen 'smoel' (green 13-in-een-dozijn architectuur) aansluitend bij gebied • voor een marktconforme prijs • vestiging in de Spoorzone als onderdeel van de identiteit / uitstraling van onderneming.

ZWIJSSSEN 1
 Wonen: 14.000 m² BVO
 Werken/commercieel:
 5.500 m² BVO
 Parkeren (plaatsen): 330
TOTAAL: 19.500 m² BVO

**CLARISSENHOF 1
(GEREED)**
 Wonen: 36.250 m² BVO
 Werken: 625 m² BVO
 Vrijetijd vermaak: 325 m² BVO
TOTAAL: 37.200 m² BVO

CLARISSENHOF TOREN
 Wonen: 27.800 m² BVO
 Werken/commercieel:
 1.950 m² BVO
 Parkeren (plaatsen): 475
TOTAAL: 29.750 m² BVO

THERESIAZONE WEST
 Wonen: 12.000 m² BVO
 Werken/commercieel:
 3.400 m² BVO
 Vrije tijd/vermaak: 2.500 m² BVO
TOTAAL: 17.900 m² BVO



ZWIJSSSEN 2
 Wonen: 12.900 m² BVO
 Werken/commercieel:
 9.400 m² BVO
 Vrije tijd/vermaak: 3.500 m² BVO
 Parkeren (plaatsen): 320
TOTAAL: 25.800 m² BVO

WESTFLANK STADSCAMPUS
 Wonen: 15.000 m² BVO
 Werken/commercieel:
 13.250 m² BVO
 Vrije tijd/vermaak: 500 m² BVO
 Parkeren (plaatsen): 40
TOTAAL: 28.250 m² BVO

LOCHAL
 Werken/commercieel:
 2.600 m² BVO
 Kennis/cultuur/maatsch.:
 8.000 m² BVO
TOTAAL: 10.600 m² BVO

MINDLABS
 Werken/commercieel:
 6.500 m² BVO
 Kennis/cultuur/maatsch.:
 6.500 m² BVO
TOTAAL: 13.000 m² BVO

THERESIAZONE OOST

Wonen: 7.200 m² BVO
Werken/commercieel:
900 m² BVO
Kenniscultuur/maatsch.:
900 m² BVO

TOTAAL: 9.000 m² BVO

**WERPLAATS
NIEUWBOUWBLOKKEN**

Wonen: 17.500 m² BVO
Werken/commercieel:
5.400 m² BVO
Kenniscultuur/maatsch.:
8.000 m² BVO

TOTAAL: 30.900 m² BVO

HALL OF FAME LOCATIE

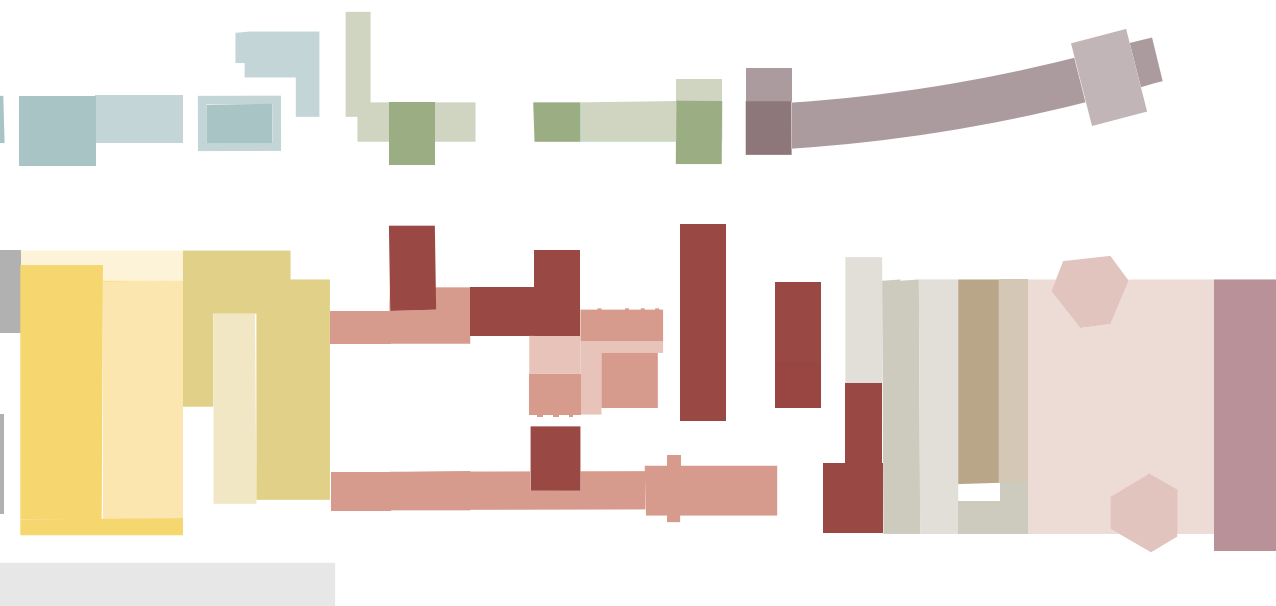
Werken/commercieel:
500 m² BVO
Kenniscultuur/maatsch.:
1.500 m² BVO
Vrije tijd/vermaak: 2.300 m² BVO
Parkeren (plaatsen): 300

TOTAAL: 4.300 m² BVO

BESTERDRING

Wonen: 16.700 m² BVO
Parkeren (plaatsen): 105

TOTAAL: 16.700 m² BVO



BESTAANDE BROEDPLAATS

Werken/commercieel:
2.250 m² BVO
Kenniscultuur/maatsch.:
1.300 m² BVO
Vrije tijd/vermaak: 750 m² BVO

TOTAAL: 4.300 m² BVO

**NIEUWBOUWBLOK
WAGENMAKERIJ**

Wonen: 9.300 m² BVO
Werken/commercieel:
500 m² BVO

TOTAAL: 9.800 m² BVO

TORENS WAGENMAKERIJ

Wonen: 21.500 m² BVO

TOTAAL: 21.500 m² BVO

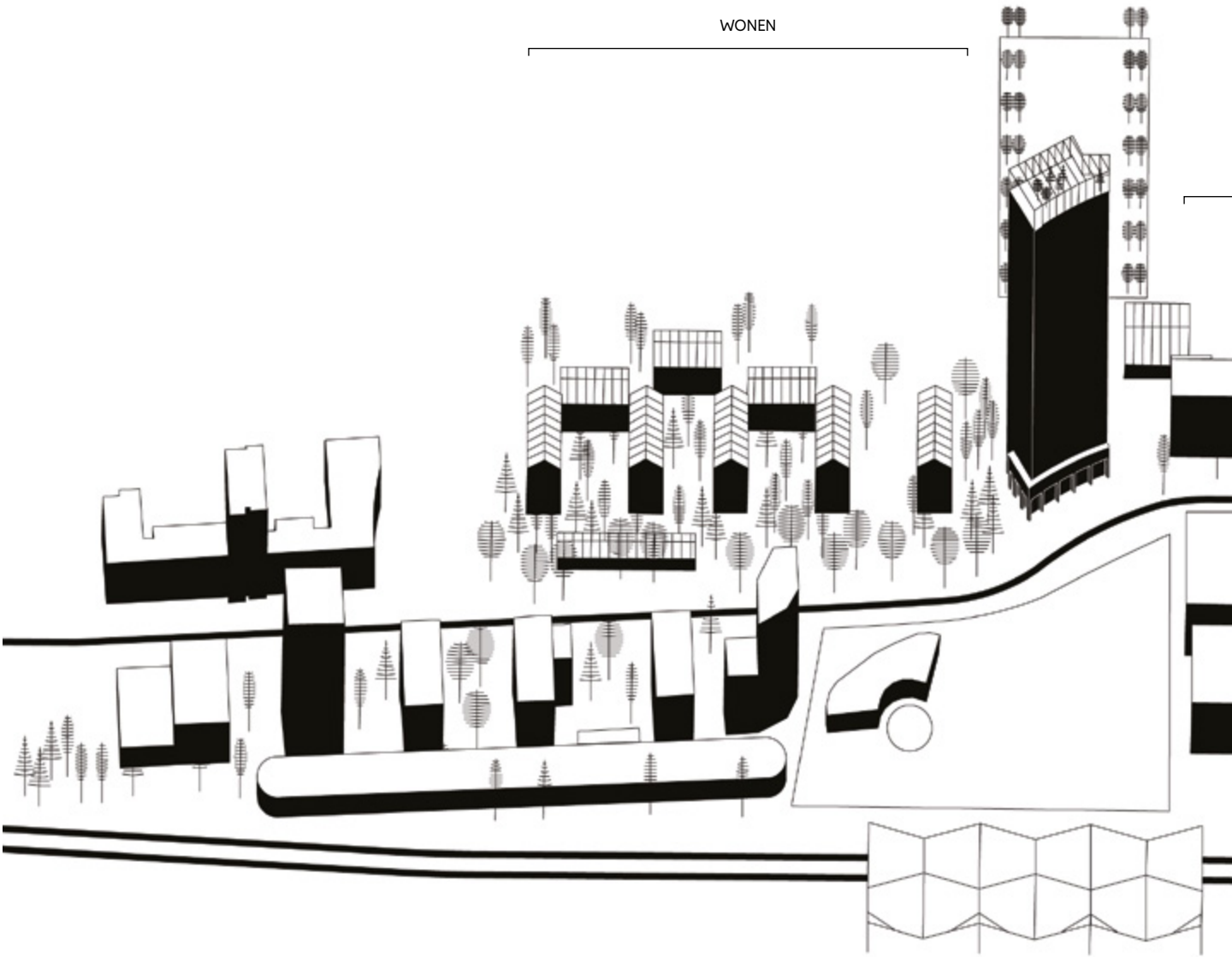
KOPELHAL WAGENMAKERIJ

Vrije tijd/vermaak: 6.500 m² BVO

TOTAAL: 6.500 m² BVO

HOOFDFUNCTIES PER DEELGEBIED

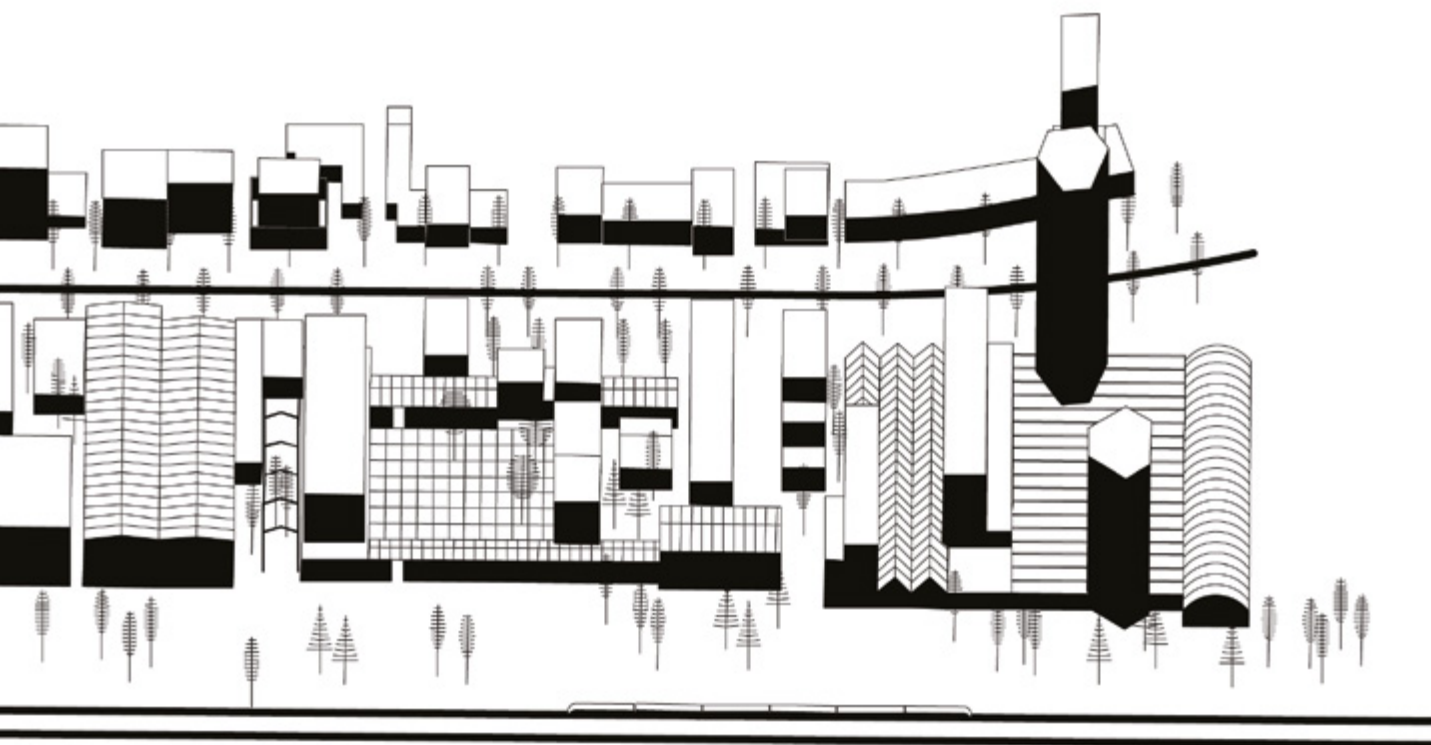
WONEN / ZAKELIJKE /
DIENSTVERLENING



WONEN / WERKEN / ZAKELIJKE
DIENSTVERLENING / HOTEL

WONEN

WONEN / ZAKELIJKE
DIENSTVERLENING / WERKEN



KENNIS / WONEN

KENNIS / WEKEN / WONEN

EVENEMENTEN / URBA CULTURE / WONEN

HORECA / VERMAAK / WERKEN



RAW

VOORZIENINGEN IN DE SPOORZONE

De Spoorzone wordt een nieuw type centrumgebied met een completerend aanbod aan voorzieningen. Vanuit de identiteit wordt gekoerst op het creëren van een nieuw 'bestemmingsgebied' in een hoogstedelijke setting. Dit vraagt om een uitnodigende stedelijke mix van culturele en commerciële voorzieningen, die samen zorgen voor een nieuwe 'plek' in de stad, onderscheidend van het bestaande aanbod elders. Passend bij de identiteit zijn alternatieve formules, cross-over concepten en bijzondere voorzieningen op het vlak van cultuur, horeca, urban sports en onderwijs. Het gaat daarbij om een mengeling van kleinschalig ondernemerschap en grootstedelijke voorzieningen.

Voor de uiteindelijke beleving is het belangrijk dat er verspreid over het plangebied een gevarieerd programma ontstaat. Het gaat daarbij om verschillende sferen, om bepaalde levendigheid en om het activeren van de tussenruimten. Het type voorziening bepaalt immers in sterke mate de 'kleur' van het gebruik, en daarmee het karakter en de beleving van de pleinen, hoven en binnentuinen.

Desondanks gaat dit Koersdocument niet voorschrijven welke precieze functie waar in het plangebied moet komen. Het Koersdocument gaat over de ontwikkelrichting, over de koers van de Spoorzone, en is geen voorgeschreven blauwdruk. Waarbij natuurlijk geldt dat inmiddels al tal van voorzieningen zijn geland (en aan het landen zijn) in de Spoorzone.

Vanaf het moment dat de Werkplaats is opengesteld is door een divers gezelschap van pioniers kleur gegeven aan de Spoorzone. Bottom up hebben horecaondernemers, innovatieve ambachtslieden, cultuurmakers en urban sports liefhebbers een bruisende omgeving gecreëerd. Samen met de vele festivals en evenementen is hier een nieuwe levendige 'huiskamer' voor de Tilburgers ontstaan. De diversiteit en het ongedwongen laagdrempelige karakter maakt dat de Spoorzone in korte tijd heel geliefd is geworden in de stad.

Cultuur



Ontdekstation



- CULTUURROUTE
- POTENTIËLE LOCATIES KUNSTWERK
- CULTUURINSTELLING

Diverse initiatieven van kunstenaars, creatieve ondernemers en culturele organisaties hebben bijgedragen aan het huidige karakter van de Spoorzone. Het industriële erfgoed is ook een fijne plek voor verbeelding, creativiteit en kruisbestuiving. De verschillende initiatieven waaronder Cultuurfabriek Hall of Fame, Theater de Boemel, Club Smederij en Ontdekstation013 richten zich met hun activiteiten op verschillende doelgroepen of subculturen. Er is een onconventionele, informele en uitnodigende ontmoetingsplek ontstaan, een nieuwe plek in het sociaal-culturele weefsel van Tilburg. De stad wil deze verworven eigenschap ook niet kwijt.

De Spoorzone zal geleidelijk veranderen door het toevoegen van nieuwbouw en de komst van nieuwe doelgroepen. De gemeente heeft evenwel gekozen voor het behouden van het bestaande karakter en het versterken van de broedplaatsfunctie. De Werkplaats blijft dus ook in de toekomst een plek voor cultuur, creatief ondernemerschap en pop-up initiatieven. Om tijdens de doorontwikkeling van het gebied ruimte te kunnen blijven bieden aan culturele en creatieve initiatieven van onderaf wil de gemeente zich actiever opstellen en faciliteren. Onder meer is het van belang om bepaalde ruimtes betaalbaar te houden voor de doelgroep. De gemeente wil ook een aantal voorzieningen die als tijdelijke functies zijn gestart en hebben bijgedragen aan de identiteit van de Spoorzone langdurig een plek bieden.

Naast de meer kleinschalige vormen van cultuur biedt de Spoorzone straks ook plek aan een aantal grootstedelijke voorzieningen. Met de LocHal is dit al gebeurd; met de komst van de Bibliotheek Nieuwe Stijl heeft deze een prominente culturele bestemmingsfunctie gekregen. Ook Kunstloc Brabant (provinciaal kennis- en expertisecentrum voor kunst en cultuur) is hier gevestigd. Naast de LocHal heeft ook de Koepelhal een grootstedelijk bereik. Deze hal leent zich uitstekend voor culturele evenementen. In de voorgaande fase van placemaking, met geen geluidsgevoelige functies in de zeer directe nabijheid, is hier maximaal ruimte geboden door de gemeente. Onderzocht zal worden op welke wijze exploitatie en programmering in de komende jaren nader gestalte zal krijgen.

Ten slotte heeft de gemeente de ambitie om bij de doorontwikkeling van de Spoorzone ook het publieke domein te benutten voor kunst en cultuur, op een ambitieniveau dat past bij de Spoorzone. Door het actief programmeren van kunst en cultuur in het publieke domein kan voor gebruikers meer betekenis worden gegeven aan gebieden en aan gebouwen. Zo wordt door het plaatsen van een aforisme van Antony Kok de historische relatie tussen de Spoorzone en de Stijlbeweging zichtbaar gemaakt. Aan de hand van streetart wordt in de Spoorzone de connectie met de eigentijdse urban culture gemaakt. Kunst en cultuur in het publieke domein dragen ook bij aan de (visuele) kwaliteit van de buitenruimte, en kunnen verbindingen versterken van de Spoorzone naar omliggende gebieden zoals het Museumkwartier (Museum De Pont en het TextielMuseum). Er zijn verschillende locaties in beeld voor het versterken van de routes door toepassing van kunst.

Horeca en verblijfsaccommodaties



Horeca in de Houtloods

De Spoorzone kent inmiddels een aantal horecavoorzieningen die flink hebben bijgedragen aan de sfeer en de toegankelijkheid van de Spoorzone voor het grote publiek. De ontstane diversiteit aan horecagelegenheden, verspreid over het plangebied, is ook wat past bij de nieuwe identiteit. De horeca bedient uiteenlopende doelgroepen en geeft levendigheid op de verschillende plekken. De komst van nieuwe horeca-initiatieven past wanneer ze de identiteit versterken en wanneer ze niet kannibaliserend uitwerken op andere locaties in de stad. Dit zal een geleidelijk proces zijn, oplopend met de verdere doorontwikkeling van de Spoorzone. Er wordt niet ingezet op het ontstaan van een uitgaanscluster. De omvang van het programma voor 'vrije tijd/horeca/hotel' zoals vermeld in de tabel bij 7.1 betreft dan ook geen ongeremde uitbreiding van horecafuncties maar bevat, naast de al aanwezige horecagelegenheden, ook de grootschaligere functies als Koepelhal, Hall of Fame en het beoogde hotel

In de beleidsnota Verblijfsaccommodaties 2016 is vastgesteld dat in Tilburg nog marktruimte is voor een centrumstedelijk hotel. De Spoorzone met zijn levendige multifunctionele omgeving en de nabijheid van het NS-Station leent zich hier bij uitstek voor. De voorkeurslocatie voor deze ontwikkeling is de direct aan het Burgemeester Stekelenburgplein gelegen locatie Zwijsen II. Daarnaast is nog marktruimte voor kleinere onderscheidende overnachtingvoorzieningen in het centrum van de stad. Voorbeelden zijn een boutique hotel en combinaties met shortstay en longstay. Ook hiervoor biedt de Spoorzone ruimte. Momenteel wordt een mogelijkheid onderzocht in het Ketelhuis / de omgeving van de Theresiazone.

Urban sports



Hall Of Fame

Ladybird Skatepark maakt onderdeel uit van Cultuurfabriek Hall of Fame. Het is een populair indoor-park voor skateboarders. Samen met de andere activiteiten weet de Hall of Fame veel jongeren te bereiken. Tilburg wil zowel de functie als de jongeren graag behouden voor de Spoorzone. Daarbij wil de stad graag inspelen op de groei van urban sports. Vanuit de gerichtheid op een gezonde verstedelijking komt steeds meer aandacht voor bewegen. Naast indoor-activiteiten is ook de groene buitenruimte heel geschikt voor sport en spel. Bij urban sports gaat het om (stoere) sportactiviteiten zoals freerunning, BMX, skaten, stuntsteps, klimmen en straatvoetbal. De stad als playground.

Onderwijs



Studenten in de Spoorzone

Tilburg is een belangrijk onderwijscentrum met een groot aanbod in mbo, hbo en universiteit. De onderwijsinstellingen groeien en daarmee ook het aantal studenten in de stad. De impact is groot op tal van terreinen. Naar de toekomst toe is er voor de stad ook veel aan gelegen om deze kracht verder te versterken en de kennis te verbinden met de stedelijke economie. Het is een bewuste keuze om de bijzondere kwaliteiten van de Spoorzone hiervoor in te zetten. De ambities van de stad om de Spoorzone te ontwikkelen tot een levendig centrum van de kenniseconomie passen goed bij een aantal vernieuwende initiatieven vanuit het onderwijs.

MindLabs opent in 2021 zijn deuren in Hal70 pal naast de LocHal. MindLabs is een bijzondere kruisbestuiving van onderwijs, onderzoek en ondernemerschap rond interactieve technologieën en menselijk gedrag. Partners zijn Fontys Hogeschool, Tilburg University, ROC Tilburg en De Persgroep. Het doel is om ook bedrijven te laten aansluiten. Het initiatief is op tal van vlakken innovierend. Het onderwijs krijgt hier een 'podium' middenin de Spoorzone. Het doel is om een ecosysteem te ontwikkelen rondom thema's als virtual reality, serious gaming, robotica en taaltechnologie. Er zullen meer dan duizend studenten komen. Vanuit de nieuwe ideeën wordt bij de studenten ondernemerschap (startups) gestimuleerd. De kwartiermakers zijn al van start gegaan in het Deprez-gebouw.

Vanuit de ambities voor de Spoorzone bekeken passen soortgelijke onderwijsinitiatieven goed binnen het programmatische concept. Zeker wanneer het om gaat het zoeken van interactie met andere organisaties, en er zo nieuwe ecosystemen gaan ontstaan. Het geeft nieuwe betekenis aan het gebied. Om geen gesloten werelden te krijgen is het belangrijk dat de ontwikkelingen transparant en open toegankelijk zijn, passend bij de gewenste doorwaadbaarheid van het gebied. Zo kan er uitwisseling ontstaan tussen subculturen, en begrip voor wat er zich binnen afspeelt.

Detailhandel



Detailhandel

De Spoorzone is geen kernwinkelgebied. Het betekent dat slechts in beperkte mate bepaalde initiatieven mogelijk zijn, en alleen wanneer deze de gebiedsidentiteit gaan versterken. Het gaat dan om kleinschalige (bijzondere) winkeltjes of cross-over concepten in bijvoorbeeld culinair, sport, wellness, fietsen, design en creatieve ambachten. Te denken valt aan alternatieve concepten die een toegevoegde waarde hebben voor het gebied, en de levendigheid van plinten komen versterken. Het Koersdocument gaat hiervoor geen specifieke plekken aanwijzen, het is in de eerste plaats een kwestie van marktwerking. Maar vanuit de identiteit bezien kunnen leuke initiatieven juist wel de 'smaakmakers' van de Spoorzone zijn.

“Ook in de toekomst blijft de Spoorzone één van de locaties in Tilburg waar evenementen kunnen plaatsvinden. Evenementen passen goed bij het karakter als ‘centrumstedelijk gebied’.”

EVENEMENTEN IN DE SPOORZONE

De Spoorzone is in de afgelopen jaren van pionieren en placemaking veelzijdig het toneel geweest van evenementen. Daarmee heeft het gebied een belangrijke bijdrage geleverd in het aanbod van evenementen in de stad. De industriële omgeving biedt ruimte aan of vormt het decor van muziekfestivals, foodmarkten, kunstmanifestaties, sportevenementen, symposia en congressen.

Ook in de toekomst blijft de Spoorzone één van de locaties in Tilburg waar evenementen kunnen plaatsvinden. Evenementen passen goed bij het karakter als ‘centrumstedelijk gebied’. Bovendien is het gebied zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer, en parkeren is op afstand. Daarnaast leveren evenementen een belangrijke bijdrage aan de levendigheid van dit gebied. Naast de openbare ruimte zijn ook gebouwen in de Werkplaats geschikt voor evenementen (met name de Koepelhal).

Het heeft een toegevoegde waarde wanneer evenementen in de Spoorzone aansluiten bij de gewenste identiteit. Denk bijvoorbeeld aan evenementen die experimenteel zijn, georganiseerd worden door jong talent of gebruik maken van de ‘rauwe’ industriële omgeving en daarbij media-aandacht genereren. Maar ook evenementen die een feest zijn voor alle inwoners of die meer bezoekers naar Tilburg trekken blijven welkom.

Wel is het zo dat de Spoorzone een gebied in transitie is en de pioniersfase achter zich laat. Met de komst van nieuwe doelgroepen (bewoners, kantoorgebruikers, studenten) ontstaat een ander evenwicht. Het verder inpassen van wonen en werken zorgt ervoor dat de Spoorzone steeds meer een regulier deel van de binnenstad wordt. Met als gevolg dat er andere eisen aan evenementen worden gesteld vanuit woon- en leefkwaliteit en bereikbaarheid. Hierdoor zal minder ruimte zijn voor grootschalige veel geluidproducerende evenementen. De Spoorzone wordt zo meer het

decor van kleinere evenementen met een lagere geluidbelasting voor de omgeving.

Gedacht kan worden aan de volgende type evenementen:

- Evenementen in de openbare ruimte, na 2020-2022 (afhankelijk van de fasering van nieuwbouwwontwikkelingen) waarbij vooral gedacht wordt aan de Locomotiefboulevard (de ruimte tussen het spoor en de Koepelhal/Wagenmakerij);
- Evenementen vanuit bestaande voorzieningen (Hall of Fame, Koepelhal, Club Smederij en in de Binnentuin);
- Evenementen die plaats vinden op meerdere (binnen- en buiten)locaties in de binnenstad en de Spoorzone, zodat ze zorgen voor verbinding tussen de gebieden.

Omgaan met geluidbelasting

De Binnentuin heeft zich in de afgelopen jaren ontwikkeld tot een voor velen aantrekkelijke plek voor buitenvermaak. Geluidsonderzoek heeft uitgewezen dat versterkte muziek in de Binnentuin bij toepassing van bijzondere maatregelen mogelijk is zonder dat de maximaal toelaatbare geluidsniveaus op de bestaande (woon)bebouwing overschreden wordt. Maar dit geldt alleen voor de (zeer) kleine bijeenkomsten. Nader geluidsonderzoek moet uitwijzen of dit ook kan als er meer publiek aanwezig is. Overwogen wordt om in de Binnentuin na gereedkomen van MindLabs voor maximaal 12 dagen per jaar activiteiten met een hogere geluidswaarde toe te staan (incidentele ontheffingen voor de Binnentuin). Deze zijn benodigd om een aantal malen per jaar extra geluid toe te staan op de gevel van MindLabs, de eerste geluidgevoelige bestemming in de zeer directe nabijheid van de Binnentuin. Uitgangspunt hierbij is dat de normen in het Activiteitenbesluit Milieubeheer geldend voor de bestaande woningen niet wordt overschreden. Deze 12 dagen komen naast de bestaande 8 ontheffingsdagen voor de Spoorzone breed (voor evenementen met een stedelijke betekenis). In de locatiematrix, een nadere uitwerking van het evenementenbeleid, zal nader gespecificeerd worden voor welke tijdstippen welke geluidsnorm geldt, waarbij rekening wordt gehouden met de huidige bewoners (door de maximale geluidbelasting op bestaande woningen binnen de normen in het Activiteitenbesluit te houden).

De geplande nieuwbouwwontwikkelingen maken dat de huidige toegestane binnenniveaus voor muziekgeluid in de verschillende horeca- en evenementengelegenheden hinderlijk zullen gaan



Evenement
Koepelhal

worden. Nu zijn de toegestane geluidsniveaus afgeleid van de normen in het Activiteitenbesluit Milieubeheer met betrekking tot het geluid op de bestaande gevels. Wanneer nieuwbouw op kortere afstand wordt gerealiseerd komen de gevels dus dichterbij. Dit zal gevolgen hebben voor de (evenementen)programmering in de Koepelhal, de Hall of Fame en de horeca rond de Binnentuin.

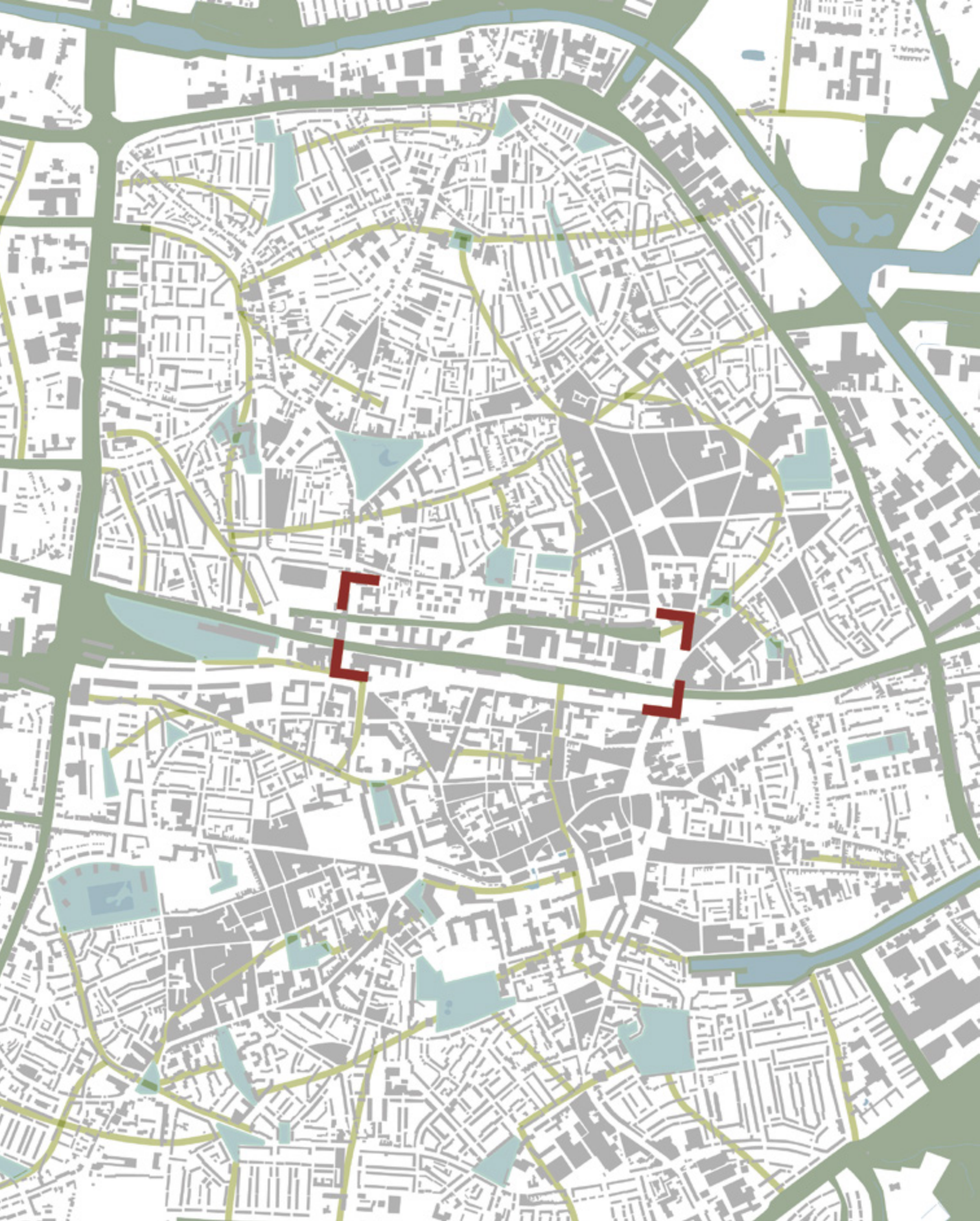
Nader onderzoek naar technische mogelijkheden voor isolatie aan de bron of de ontvangende gevel en wijzigende regelgeving bij de komst van de Omgevingswet moeten uitwijzen in hoeverre geluidsproducerende programmering en geluidsgevoelige nieuwbouw naast elkaar mogelijk is. Waarschijnlijk zijn er bij realisatie van enerzijds horeca/evenementenvoorzieningen en anderzijds woningbouw/onderwijsfuncties in elkaars nabijheid aanzienlijke investeringen nodig voor geluidsisolatie. De gemeente zal dit nader onderzoeken. Zolang de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen niet gerealiseerd zijn wordt door de gemeente uitgegaan van het continueren van de huidige exploitatie.

Kermis

De Tilburgse Kermis is het belangrijkste evenement in de stad. Maar ook de Kermis is aan verandering

onderhevig. Er wordt voortdurend gezocht hoe een attractieve en goede kermis in de stad kan voortbestaan waarbij tegelijkertijd ook andere doelen ten aanzien van een gezonde en groene leefomgeving gedurende het hele jaar gerealiseerd kunnen worden.

De Burgemeester Brokxlaan kan een bijdrage leveren aan deze opgave. Door verschuivingen in de opstelling van grote attracties over het gehele kermisterrein vanaf Centrum-Zuid tot aan de Spoorzone (en verder) kan op meer plaatsen een beter evenwicht tussen een groene verblijfskwaliteit van de openbare ruimte en de gewenste kermisuitstraling worden verkregen. Op de Burgemeester Brokxlaan zal bij het vergroenen van de inrichting rekening gehouden worden met het kunnen plaatsen van een aantal grote kermisattracties, aangevuld met kleinere kermisattracties in een continu lint vanaf het NS-plein tot aan het Burgemeester Stekelenburgplein. Hiervoor worden momenteel verschillende scenario's voor Centrum-Zuid en de Burgemeester Brokxlaan naast elkaar uitgewerkt en afgewogen. Het streven is om in het voorjaar van 2019 nadere voorstellen voor besluitvorming gereed te hebben.



■ ECOLOGISCHE STRUCTUUR

■ STAPSTENEN

■ ECOLOGISCHE CORRIDORS

AMBITIE

Tilburg streeft naar een gezonde en duurzame verstedelijking. In de identiteit van de Spoorzone zijn gezondheid en duurzaamheid dan ook uiterst belangrijk. Juist omdat hier nog het verschil kan worden gemaakt kan de Spoorzone het paradepaardje worden.

In de Spoorzone wordt een integrale benadering nagestreefd. De thema's gezondheid en duurzaamheid hebben betrekking op een breed palet aan vraagstukken. De lat ligt hoog en de stad kiest met dit Koersdocument bewust voor een duurzame transitie. Concreet wordt hier ingezet op onder meer het vergroenen van de omgeving, het stimuleren van schoon vervoer, het aanzetten tot sport en bewegen in de openbare ruimte, het bevorderen van ontmoetingen en sociale interactie, duurzaam ruimtegebruik door herontwikkeling en verdichting in bestaand stedelijk gebied en het stimuleren van de energietransitie.

GEZONDE VERSTEDELIJING

De diverse bouwstenen om een gezonde verstedelijking te realiseren krijgen elders in dit Koersdocument veel aandacht. Samengevat gaat het om de volgende maatregelen:

Fysieke gezondheidsbevorderende maatregelen

Veel groene buitenruimten, veel ontmoetingsruimten, ruim baan voor voetgangers, veel fietsvoorzieningen, snelle fietsverbindingen, een inrichting die uitdaagt tot bewegen, sporten en spelen, en daarbij mogelijkheden voor het aanleg van moestuinen te onderzoeken.

Mentale gezondheidsbevorderende maatregelen

Verblijfsruimten in het groen, de sociale interactie, het autoluwe karakter, een veilige en schone openbare ruimte.

Gezondheidsbeschermende maatregelen

Bescherming tegen reeds aanwezig hindergeluid, beperking van het autoverkeer, stimuleren van duurzame energie en maatregelen tegen wateroverlast, hitte en droogte.

EEN GROENE EN KLIMAATADAPTIEVE OMGEVING

Het Koersdocument zet fors in op het vergroenen van de Spoorzone. Zo wordt de Locomotiefboulevard volledig ingericht als een groene zone en krijgt de Burgemeester Brokxlaan een nieuwe groene inrichting. Ook elders in de Spoorzone zal groen de boventoon voeren in de openbare ruimte en in de tussengebieden. Zo komt het groen straks 'tot aan de voordeur'.

Het stedelijke groen krijgt verschillende karakters – van gebruiksgroen tot stadsnatuur. Met name de Locomotiefboulevard zal ook moeten gaan bijdragen aan de gewenste ecologische verbinding langs het spoor en het versterken van



“Met name de Locomotiefboulevard zal ook moeten gaan bijdragen aan de gewenste ecologische verbinding langs het spoor en het versterken van de biodiversiteit.”

Houtloods

de biodiversiteit. Bestaande bomen zullen zo veel mogelijk worden ingepast.

Het vele groen zal gaan bijdragen aan de klimaatadaptieve doelen van Tilburg. De gemeente heeft de ambitie om in 2045 klimaatneutraal en klimaatbestendig te zijn. Het hemelwater wordt in het gebied ter plekke geïnfiltreerd en gebufferd. Wateroverlast en droogte worden daarmee voorkomen. Water en groen in de openbare ruimte dragen ook bij aan het tegengaan van hittestress.

DUURZAME MAATREGELEN

Duurzame mobiliteit en luchtkwaliteit

Dit Koersdocument zet fors in op duurzame mobiliteit in de Spoorzone. In hoofdstuk 6 wordt een omvangrijk pakket besproken om het lopen, het

fietsen en het openbaar vervoer te stimuleren, en tegelijkertijd het autogebruik en het autobezit te ontmoedigen. Het verminderen van het autoverkeer in de Spoorzone draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in het plangebied en in de stad.

Duurzaam ruimtegebruik

Met een hoge bebouwingsdichtheid en meer-voudige functies wordt de Spoorzone bij uitstek een voorbeeld van duurzaam ruimtegebruik. De huidige extensieve bebouwing maakt plaats voor een intensieve stedelijke inbreiding. De bestaande waardevolle bebouwing van de Werkplaats wordt hergebruikt, en de bestaande structuren (wegen en leidingen) kunnen worden benut.

Bodem

Het grootste deel van het plangebied is als NS-Werkplaats meer dan honderd jaar in gebruik geweest voor onderhoudswerkzaamheden aan spooarmaterieel. De diverse hallen en bedrijfsgebouwen hadden verschillende functies – zoals materieelreiniging, oppervlaktebehandeling, metaalgietterij en verfspuiterij. Verder zijn in dit gebied een benzineservicestation en kleinschalige bedrijvigheid gevestigd geweest. Al deze bedrijfsactiviteiten hebben voor een groot scala aan verontreinigingen

in bodem en grondwater geleid, veelal als ernstig aan te merken vanuit de Wet Bodembescherming. Ook is bekend dat in dit deelgebied demping heeft plaatsgevonden van vermoedelijk een voormalige watergang. Deze zijn vaak ook verontreinigd.

In 2012 is het 'Raamsaneringsplan Stationsomgeving Spoorzone Tilburg' opgesteld om de risico's en beperkingen van deze verontreinigingen in beeld te brengen. Uitgevoerd onderzoek heeft uitgewezen dat er bij de aanwezige bodemverontreinigingen, in de situatie waarin de grond nog geen nieuwe bestemming heeft, geen sprake is van humane risico's, zolang er geen sprake is van grondverzet (graven voor bouwactiviteiten en infrastructurele werken). Dit geldt ook voor het gebruik van de grond als openbare ruimte zolang deze niet ingericht wordt als speelplaats of voor bijvoorbeeld stadslandbouw e.d. Voor de grondwaterverontreinigingen, veelal op grote diepte, is er ook geen sprake van humane risico's. Wel is daar sprake van verspreidingsrisico's.

De herontwikkeling van de Spoorzone leidt tot wijziging van de voormalige industriële bestemming. Daarvoor dienen saneringsmaatregelen te worden uitgevoerd op een wijze dat er voor de nieuwe bestemmingen geen sprake zal zijn van onaanvaardbare humane risico's.

Binnentuin



In het Raamsaneringsplan staat een aanpak om te komen tot een (uit oogpunt van volksgezondheid en milieu) verantwoorde wijze van het opnieuw in gebruik nemen van de locaties. Voor elk ontwikkeling en infrastructurele ingreep om het gebied bouw- en woonrijp te maken dient aan de hand van het Raamsaneringsplan een nader bodemonderzoek en detailsaneringsplan te worden opgesteld.

Uitgangspunt hierbij is 'functioneel saneren' waarbij zoveel mogelijk hergebruik van gronden binnen het gebied plaatsvindt. Per bestemmingswijziging wordt vastgesteld welke saneringswaarden van kracht zijn en of vrijkomende grond, die voor de ene functie niet geschikt is, nog elders in het gebied hergebruikt kan worden op plaatsen waar voor een andere functie een andere waarde toegestaan is.

De gemeente en VolkerWessels voeren deze saneringsactiviteiten onder gezamenlijke verantwoordelijkheid uit op basis van de met de NS gemaakte afspraken over de aanwezige verontreinigingen in grond en grondwater.

De NS heeft zelf, voordat er sprake was van verkoop van de Werkplaats aan de gemeente, gedurende vele jaren grondwatersaneringsactiviteiten uitgevoerd. Onderzoek heeft uitgewezen dat deze veelal in het diepere grondwater nog aanwezige verontreinigingen geen humane risico's meer met zich mee brengen. Verder bleken verdere saneringswerkzaamheden ook nog nauwelijks effect te hebben. Het gebiedsgerichte Grondwaterbeleid van de gemeente maakt het mogelijk deze diepere verontreinigingen niet verder te saneren, maar dat uitgaan mag worden van natuurlijke afbraak gedurende vele jaren. Voorwaarde is dat het risico op verspreiding beheerst wordt. Daarom worden deze verontreinigingen nu voortdurend gemonitord in plaats van actief verwijderd.

De aanwezige grondverontreinigingen vragen wel extra aandacht indien er sprake is van grondwateronttrekkingen ten behoeve van bouwputten en/of WKO-installaties. Dan dient rekening te worden gehouden met extra vergunningstrajecten, hogere lozingskosten en extra materiaaltechnische eisen aan de WKO installaties.

Geluid

De Spoorzone is een gebied met hoge – soms zeer hoge – geluidbelastingen. Het gaat hierbij om geluid vanuit het spoor, het wegverkeer en de aanwezige horeca- en evenementenvoorzieningen. Dit kan leiden tot hinder voor mensen die in het gebied wonen en voor andere geluidsgevoelige functies als onderwijs. In een aantal gevallen zijn de geluidbelastingen dermate hoog dat deze tot

gezondheidsschade van mensen kan leiden als er geen bijzondere maatregelen worden getroffen.

In dit Koersdocument wordt de ambitie neergezet om van de Spoorzone een aantrekkelijke omgeving te maken om te wonen, te werken, te leren en te ontspannen. Met het oog op een gezonde en duurzame verstedelijking zullen specifieke maatregelen bij de bron, in het gebied en aan gebouwen moeten zorgen voor een acceptabele geluidluwe leefomgeving. Gelet op de huidige geluidbelastingen zullen door de gemeente en de ontwikkelpartners gerichte keuzes en compenserende maatregelen getroffen moeten worden.

In het geluidsbeleid van de gemeente wordt gewerkt met normen voor een maximale geluidbelasting op de gevel. Vanuit de ambitie voor een gezonde verstedelijking heeft de gemeente aanvullende eisen geformuleerd waaraan voldaan moet worden bij nieuwe bouwplannen. Dit gaat onder andere om het realiseren van minimaal één geluidluwe gevel bij een woning en een geluidluwe buitenruimte.

Railverkeergeluid

Vanwege de korte afstand tot het spoor zullen bij hoogbouw (zeer) hoge geluidbelastingen optreden op met name de hogere gevels. De meeste gevels zullen een geluidbelasting ondervinden die hoger is dan 55 dB (voorkeursgrenswaarde) en zelfs hoger dan 68 dB (maximale ontheffingswaarde). Dat laatste geldt met name voor de hoge woontorens in de Spoorzone. Wanneer de geprognosticeerde geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde verplicht de Wet Geluidhinder te onderzoeken welke mitigerende maatregelen er mogelijk zijn, in de voorkeursvolgorde bron(spoor), overdracht (gebied tussen spoor en gevoelig gebouw) en ontvanger (het gevoelige gebouw zelf).

De mogelijkheden voor bronmaatregelen zijn hier beperkt. Een technische maatregel is het gebruik van raildempers maar die blijken weinig effectief op een stationslocatie. Een andere bronmaatregel is het verlagen van de snelheden en/of het weren van de goederentreinen. Dit ligt echter buiten de reikwijdte van het Koersdocument.

Overdrachtsmaatregelen zijn bijvoorbeeld geluidsschermen. Deze lijken echter voor de hoger gelegen gevoelige objecten – die met de hoogste geluidbelastingen – weinig effect te geven. Om het geluid op straatniveau te beperken wordt overwogen om boven aan het spoortalud een laag geluidsscherm aan te brengen. Dit levert een iets betere geluidskwaliteit op in de groene zone van de Locomotiefboulevard.

Ten slotte resten ontvangersmaatregelen (bij het gevoelige gebouw zelf). Dit zijn bouwkundige maatregelen aan de gebouwen (zoals dove gevels, loggia's en andere beperkende maatregelen) om bij binnenmilieus en buitenruimten tot een acceptabel geluidskwaliteit te komen.

Wegverkeergeluid

Net als bij het spoorverkeer treden er vanwege de korte afstand tot de maatgevende wegen (hier met name de Burgemeester Brokxlaan) hoge geluidbelastingen op. De gevels aan de wegzijde zullen grotendeels een geluidbelasting ondervinden die hoger is dan 48 dB, en veel gevels krijgen een geluidbelasting die hoger is dan 60 dB. Ook hier geldt te trits maatregelen aan de bron, in de overdracht en aan het gebouw zelf.

Bronmaatregelen zijn geluidsreducerende wegdekverharding (is reeds aanwezig) en het verlagen van de snelheid van het autoverkeer (nu niet aan de orde). Overdrachtsmaatregelen zoals geluidsschermen zijn hier uitgesloten. Het betekent dat er voor een groot deel van de gevoelige gebouwen een relatief hoge gevelgeluidwering moet worden toegepast. Maar in tegenstelling tot de geluidbelasting van het spoor is dit hier te realiseren met de gebruikelijke bouwmaterialen in de gevels.

Parkeergarage Zwijsen

Ter hoogte van Zwijsen werkt de geplande parkeervoorziening als geluidsbuffer naar de achtergelegen (woon)bebouwing van Zwijsen en het Clarissenhof. Anderzijds is de parkeergarage ook zélf een geluidsbron. Uitgangspunt voor de verdere uitwerking van de garage is dat deze aan de noordzijde (de woningenzijde) een gesloten – geluidwerende – gevel krijgt en dat er niet op het bovendeck in de buitenlucht wordt geparkeerd.

Horeca en evenementen

In de Binnentuin programmeren de aanwezige horecavoorzieningen op gezette tijden versterkte muziek in de buitenlucht. Daarnaast produceren bepaalde horecavoorzieningen bij inpandige evenementen ook hoge geluidniveaus. De geplande nieuwbouwontwikkelingen maken dat de huidige geluidsniveaus van de verschillende horeca- en evenementengelegenheden hinderlijk zullen gaan worden. In hoofdstuk 7 is bij evenementen uitgelegd hoe hiermee wordt omgegaan. Voor Theater de Boemel, Club Smederij en de Koepelhal zal specifiek onderzoek nodig zijn naar welke eventuele, waarschijnlijk kostbare, bouwkundige maatregelen genomen moeten worden. Bij de verdere planontwikkeling zal maatwerk genomen moeten worden om het evenwicht te bewaren tussen de horeca en de nieuwe geluidgevoelige functies.





Kansen voor het verhogen van de leefkwaliteit

De geprognosticeerde (cumulatieve) geluidbelastingen zijn erg hoog. Met technische maatregelen kan de geluidbelasting in de gevoelige gebouwen verlaagd worden zodat je in de gebouwen een prettig klimaat creëert. In de buitenruimte is dit lastiger. Bij het ontwerp van de gebouwen zal onderzocht moeten worden welk effect het geluid heeft op de privé buitenruimtes. De gekozen stedenbouwkundige structuur levert echter op plekken in de Spoorzone geluidluwe openbare buitenruimtes op. Het stelsel van tussenruimtes met binnentuinen en hoven creëert ook op het vlak van geluid een hoog leefklimaat.

Afval

Als onderdeel van de binnenstad zal ook de Spoorzone – met een hoge dichtheid en een uitgebreide mix van functies – te maken krijgen met een complexe afvalinzameling. De gemeente heeft het voornemen om in 2019 onderzoek te doen naar een efficiëntere en effectievere manier van verzamelen van het afval van zowel huishoudens als bedrijven in de binnenstad. Met het oog op de ambities voor een circulaire en duurzame leefomgeving wil de gemeente nieuwe stappen maken op dit vlak.

Op dit moment is er in de binnenstad sprake van diverse inzamelsystemen voor huishoudelijk afval (duobakken, rolcontainers, inpandige verzamelcontainers en ondergrondse afvalcontainers). Bij de bedrijven verzorgen verschillende commerciële bedrijven de inzameling van het bedrijfsafval. Al deze inzamelaars rijden dagelijks met grote voertuigen door het drukke binnenstadsgebied. Grote en kleine afvalcontainers worden aangeboden op de openbare weg, wat regelmatig tot overlast leidt.

In het gemeentelijke onderzoek wordt onderzocht hoe het anders kan. Het onderzoek naar optimalisatie van de inzameling in de binnenstad zal uitgebreid worden met de Spoorzone. Met name in de nieuwbouw kan een groot verschil worden gemaakt. Voorkeur wordt gegeven aan ondergrondse systemen waarbij bewoners én bedrijven zoveel mogelijk van hetzelfde systeem gebruik maken. Men kan dan 24/7 afval aanbieden en er hoeven geen aparte containerruimten in gebouwen of in de openbare ruimte gemaakt te worden. Ook het aantal voertuigbewegingen kan zo beperkt worden. Belangrijke aandachtspunten zijn het ruimtebeslag van de ondergrondse containers in de openbare ruimte en het beheer van de directe omgeving rond deze inzamelpunten.

De gemeente zal inzetten op het maken van afspraken met de ontwikkelpartners over de inzet van extra vuilafvoerfaciliteiten rond de oplevering van projecten. In de fase van oplevering en van verhuizingen ontstaat vaak een grote hoeveelheid (verhuis)afval. Dit leidt regelmatig tot overlast voor zowel de nieuwe bewoners als de al aanwezige en zittende bedrijven.

Energie

De doelstelling van de gemeente Tilburg om in 2045 klimaatneutraal te zijn kent een aantal tussendoelen voor het verduurzamen van energie:

- [a] Warmtevoorziening klimaatneutraal in 2024
- [b] Elektriciteitsvoorziening klimaatneutraal in 2040
- [c] Gasvoorziening klimaatneutraal in 2045

Om dit te bereiken zullen in de komende jaren per wijk energieplannen worden gemaakt. Dit geldt ook voor de Spoorzone. In een grootschalige gebiedsontwikkeling als de Spoorzone kunnen flinke stappen worden gemaakt. De gemeente streeft dan ook naar een energieneutrale Spoorzone. Dit betekent een hoge mate van energiezuinigheid (BENG = Bijna Energie Neutrale Gebouwen) en een energievoorziening met 100% duurzaam opgewekte energie. Een aantal maatregelen op dit vlak is in de

Spoorzone ook al uitgevoerd. Diverse reeds uitgevoerde projecten zijn gasloos, voorzien van WKO en er zijn PV-panelen op een aantal daken gelegd. Deze koers zal worden voortgezet.

Nieuwbouw wordt in Tilburg overigens niet meer aangesloten op gas. Mogelijk kan aangesloten worden op het op korte afstand gelegen warmtenet (stadsverwarming). Ook andere vormen van energie zijn voor dit gebied mogelijk. Met het oog op de duurzame ambities voor de Spoorzone zullen in de komende periode keuzes moeten worden gemaakt over de energievoorziening in het algemeen en de specifieke invulling daarvan in het bijzonder.

Voor de energievoorziening van de Spoorzone kan gedacht worden aan:

- Bedrijven met alleen een elektriciteitsaansluiting (all electric). Binnen de bedrijven wordt warmte en koude geproduceerd met individuele warmtepompen en Koude Warmte Opslag in de bodem (75-200m diep);
- De aanleg van een (collectieve) lage temperatuur warmtenet/bronnetten en koelnetten, om een efficiëntere verdeling van beschikbare capaciteit in de grond mogelijk te maken;

- Het duurzaam opwekken van elektriciteit door gebruik te maken van de ruimte op de daken in de Spoorzone. Om impact te creëren is het dan wel noodzakelijk dat grote delen van daken en overkappingen worden voorzien van zonnepanelen.

Nadere verkenningen moet uitmonden in een keuze in de energie infrastructuur in samenhang met de opgave in de gebouwde omgeving en de voorwaarden die daarmee samenhangen in een energievoorziening.

Circulaire bouwmaterialen

Gemeente en tal van publieke instellingen en bedrijven in Tilburg geven de circulaire economie een steeds prominenter plek. Natuurlijke grondstoffen kunnen worden teruggewonnen bij de sloop van bestaande gebouwen. Het betekent ook dat bij de keuze van nieuwe bouwmaterialen rekening wordt gehouden met de impact van deze materialen op het milieu. De gebouwen vormen zo een materialenbank. Met deze ambitie in het vizier zal voor de Spoorzone onderzocht worden hoe dit het beste kan worden uitgevoerd.

PV panelen
Wagenmakerij
Spoorzone





EXTERNE VEILIGHEID

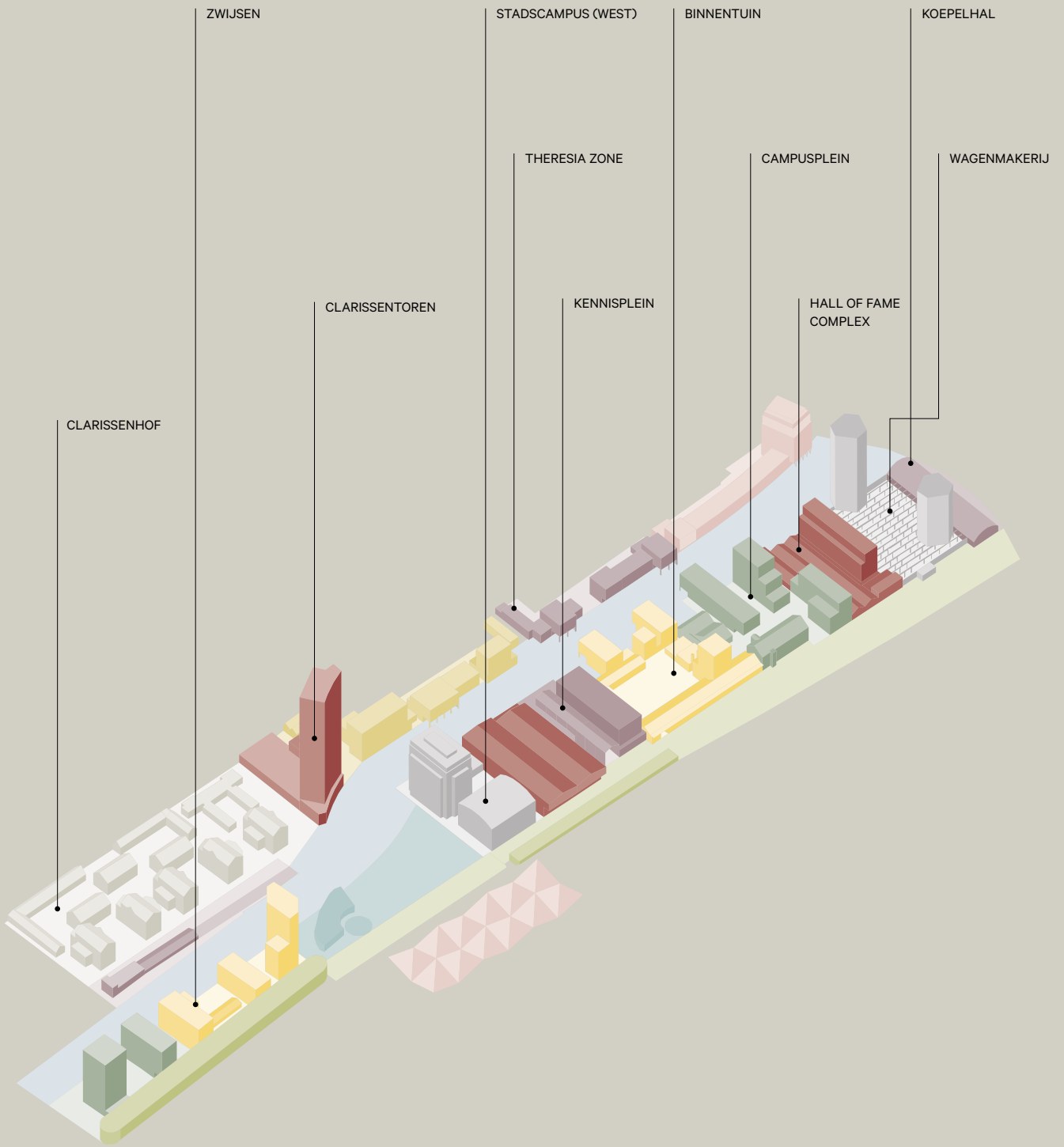
Het hoge groepsrisico in de Spoorzone en de komst van de Omgevingswet in 2021 maken dat er keuzes gemaakt moeten worden over de omgevingsveiligheid in de Spoorzone. Deze keuzes zijn noodzakelijk voor het bieden van een goede kwaliteit van de leefomgeving en zekerheid voor de initiatiefnemers. Dit betekent voor de Spoorzone:

- Totdat er nieuwe regelgeving is zal ervan worden uitgegaan dat de (met het Rijk overeengekomen) waarde van 5,5 maal de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden wordt. En dat in alle gevallen wordt ingezet op het treffen van beschermende maatregelen;
- Dat wil zeggen: naast rekenkundige veiligheid geldt vooral ook de kwalitatieve veiligheid door middel van het treffen van – op scenario's afgestemde – beschermende maatregelen in het overdrachtsgebied (openbare ruimte), in en aan gebouwen, in de bestrijdbaarheid en in de (organisatie van) zelfredzaamheid. Voor de keuze van maatregelen ontwikkelt de gemeente een beschermingsstrategie met aandachtsgebieden langs het spoor;
- Beleidsambities en de (integrale) beschermingsstrategie worden verankerd in planologische kaders, planregels en werkafspraken. Daarmee wordt vrijblijvendheid rond te treffen maatregelen afgewezen;
- Plasbrandaandachtsgebied: een zone van 30 meter langs het spoor zodanig inrichten dat directe afvoer van vloeistof plaatsvindt waardoor plasvorming van brandbare vloeistoffen wordt voorkomen;
- Explosieaandachtsgebied: anticiperen op de komst van bouwkundige eisen tegen scherfwerking van glas;
- Gifwolkaandachtsgebied: anticiperen op de verplichte afschakeling van mechanische ventilatie en deze nu al verplicht stellen;
- Organisatorisch: het goed functioneren van veiligheidsmaatregelen wordt bevorderd door organisatorische

maatregelen. Deze dienen bij de ontwikkeling van de Spoorzone nader te worden uitgewerkt door gemeente en ontwikkelaars/gebouweigenaren;

- Integrale benadering: door de combinatie van de noodzakelijke beschermingsmaatregelen (geluid, brandoverslag, brand van buiten, explosie, gifwolken, warmte-isolatie) kan een hoogwaardiger bescherming worden gecreëerd en voorkomen worden dat maatregelen elkaars effect opheffen.

- I OPGAVE
- II VISIE
- III **UITWERKING**
- IV PARTICIPATIE



ZWIJSEN

STADSCAMPUS (WEST)

BINNENTUIN

KOEPELHAL

CLARISSENHOF

CLARISSENTOREN

THERESIA ZONE

KENNISPLEIN

CAMPUSPLEIN

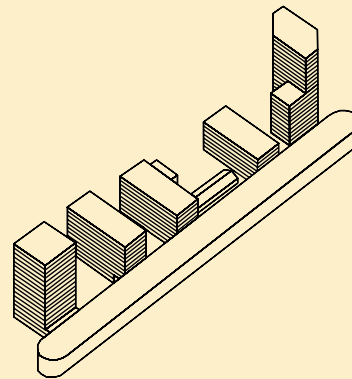
HALL OF FAME
COMPLEX

WAGENMAKERIJ

Binnen Tilburg heeft de Spoorzone een heel eigen karakter. Het streven is om een samenhangend gebied over de volle breedte van Koepelhal tot en met Zwijsen te laten ontstaan. Ruimtelijk en programmatisch wordt daarom ingezet op het creëren van een overkoepelende identiteit voor het hele plangebied. Onderdeel van deze identiteit is een spannende diversiteit van een reeks deelgebieden die onderling met elkaar verbonden zijn. Deze deelgebieden hebben elk een eigen karakter met bijzondere ruimtelijke en programmatische kwaliteiten. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op deze deelgebieden. Voor elk deelgebied worden de essentiële karakteristieken beschreven die als leidraad zullen gelden in de verdere ontwikkeling van deze deelgebieden. Referenties zijn gegeven om de ambities verder uit te leggen. Bij de verdere planuitwerkingen zal rekening gehouden moeten worden met de noties in dit Koersdocument.

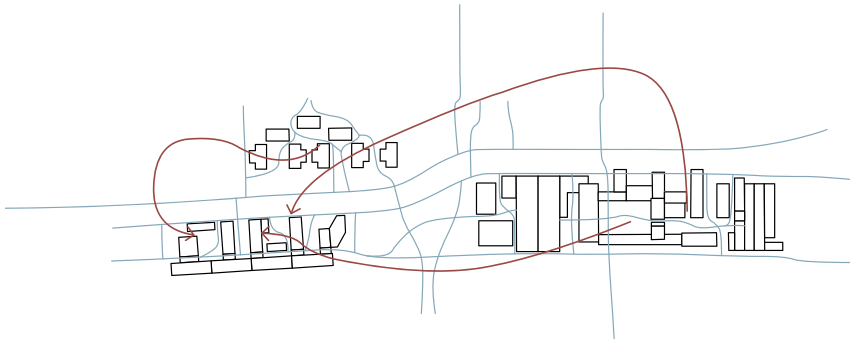
Nieuw te bouwen deel van de Spoorzone, in ruimtelijke configuratie een moderne equivalent van de werkplaatsen.

- Het is de ambitie om de kwaliteiten die terug te vinden zijn in de Werkplaats door te trekken naar Zwijsen (ingenieurslogica in gebouwen, toegankelijkheid en doorwaadbaarheid).
- Als deel van de Spoorzone volgt het de algemene gebiedskwaliteiten: dwarse bielzen maken binnenhoven als tussenruimtes met een eigen karakter. De Locomotiefboulevard krijgt een vervolg in onderdoorgangen langs de parkeergarage. Door bielzen en parkeergarage los te koppelen kan gefaseerd gebouwd worden. Zo ontstaat er ook diversiteit in de architectuur zoals in een historisch stadscentrum.
- Het eerste hof vanaf het Stekelenburgplein gezien wordt in beleving gekarakteriseerd door een hotel. Daarna naar het westen toe relatief rustige woonmilieus met ook werkfuncties en (in beperkte mate) ruimte voor voorzieningen.
- Dit deelgebied is nu niet bebouwd, maar heeft wel een aantal waardevolle bomen. De bomengroep midden op de locatie zal behouden blijven en karakter geven aan het hof aan de westzijde van de locatie Zwijsen II.



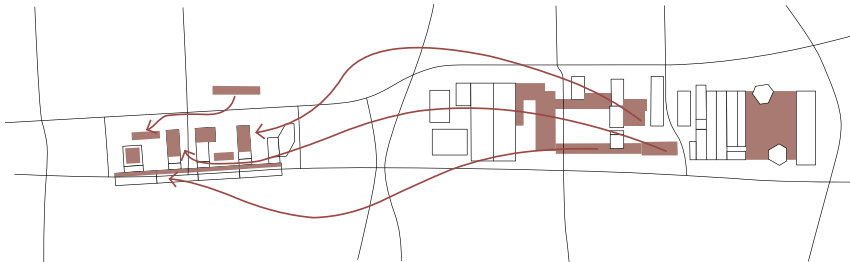
EnEn / Blok 61, Eindhoven
Parkeergarage / Tilburg

DOORWAADBAAR



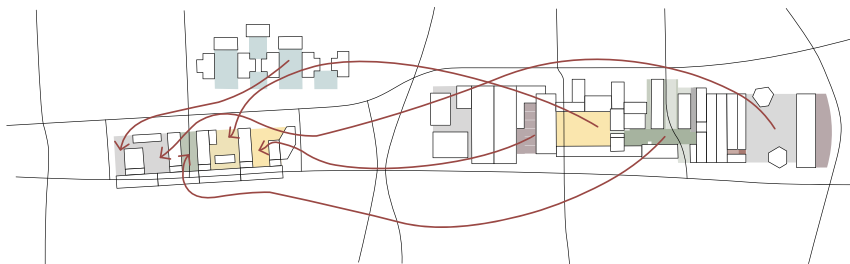
Het volledige deelgebied is doorwaadbaar en publiekelijk toegankelijk met een actieve plint aangepast aan de omringende functies.

ACTIEVE PLINT EN WERKPLAATSEN



De bestaande Werkplaats is al grotendeels gevuld. Het nieuwe flexibele parkeergebouw kan ruimte bieden om nieuw (startend) ondernemerschap een plaats in Zwijsen te geven (vergelijk plint Tivoligarage). Dit zal nader worden onderzocht. De structuur dient ook het potentieel te krijgen om herbestemd te worden wanneer er minder auto's zouden zijn dan nu geraamd. Daarnaast zorgen deze werkplaatsfuncties voor een actieve plint, ook in de nieuwe gebouwen. Ten slotte kunnen in de hoven aan de zijde van de Burgemeester Brokxlaan paviljoenen gerealiseerd worden (naar analogie van de Houtloods) om meer interne / meer open hoven te maken.

TUSSENRUIMTES

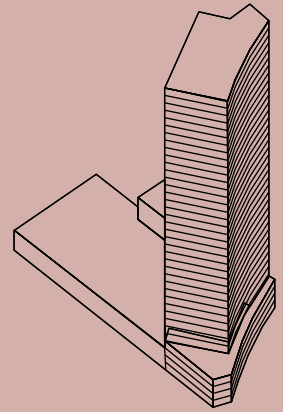


De tussenruimtes hebben elk een eigen karakter al naargelang de aanwezige functies. Zo kan er bijvoorbeeld een meer publieke en zakelijke hof ontstaan door de aanwezigheid van het hotel, en daarnaast meer residentiële hoven, waar ook gespeeld kan worden. Deze vertonen dan een relatie met de binnengebieden van Clarissenhof aan de overzijde van de Burgemeester Brokxlaan.

CLARISSENTOREN

120 meter hoge landmarktoren

- De Clarissentoren wordt het markante baken van de Spoorzone, gesitueerd op de kop van het Stekelenburgplein.
- De toren heeft indicatief een gemengd programma van wonen, werken en commerciële functies.
- Aan de oostzijde grenst de toren aan het pleintje Deprez die ook doorgang biedt naar het Lumenpark, en een belangrijke verbinding vormt naar de wijk Theresia.
- Er vormt zich een tussenruimte op het niveau van het stadsbalkon. Het stadsbalkon is een tussenruimte op bovenop de plint van de toren en bovenop de parkeergarage en kan een publieke en collectieve plek worden voor de bewoners van de toren. Bovendien hebben de bewoners van de toren zo een mooi zicht.

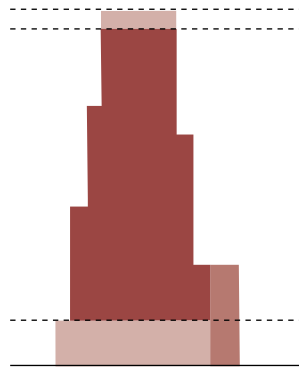
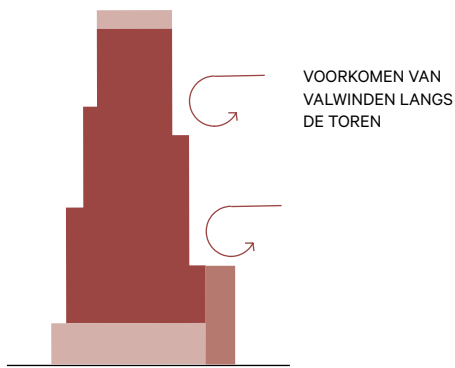


Wiel Arets / B Toren, Rotterdam
Stefano Boeri / Bosco Verticale, Milan



Wiel Arets / E Toren, Eindhoven
Charles Correa / Kanchanjunga Apartments, Mumbai

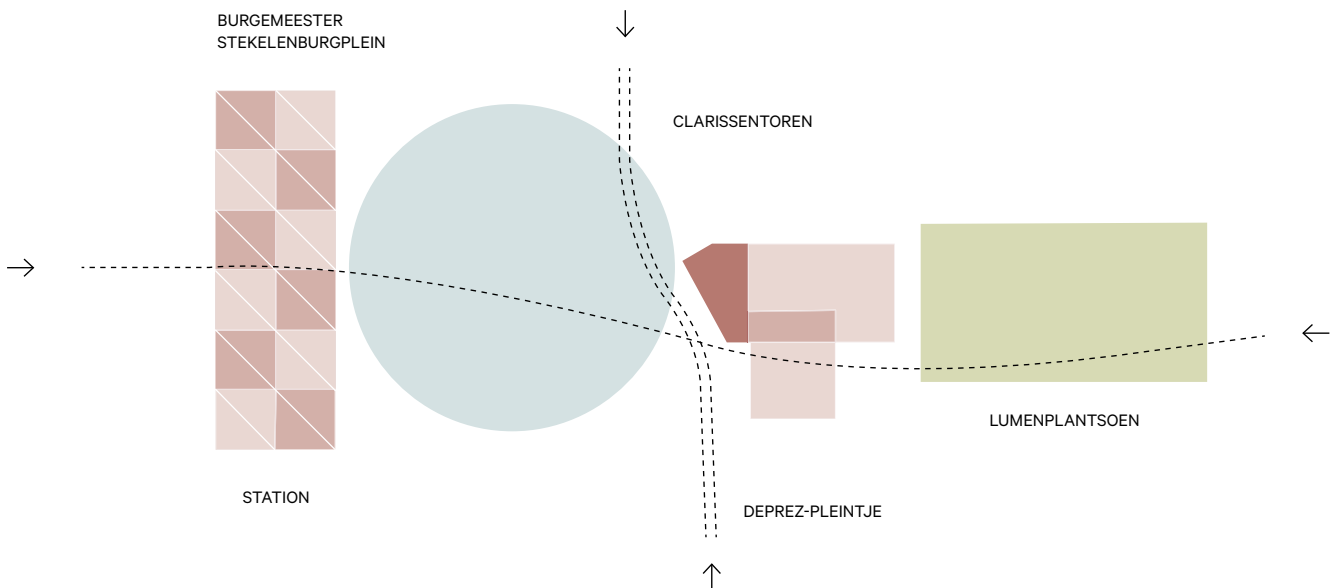
LANDMARK



Deze toren heeft een bijzondere positie in Tilburg en is bouwsteen van de gewenste hoogstedelijkheid aan deze zijde van het spoor. De toren markeert het grote stationsplein en het ontvangen van de regio in de stad. De hoogbouw heeft een bijzondere kroon.

Asverschuiving - De vorm van de toren en de plint geeft een antwoord op de asverschuiving van de Burgemeester Brokxlaan en zorgt voor een elegante expressie in de as van de straat.

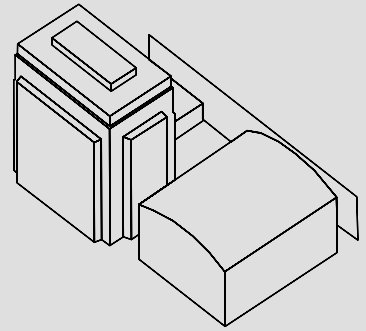
TRANSVERSALE AS



Langs het Deprezpleintje loopt de centrale verbinding vanaf het station met het Lumenplantsoenen naar de Theresiawijk.

Het deelgebied met de LocHal, Plan T en een nieuw wooncomplex. Hier ontstaat in de tussenruimte een intieme plek, gevoed door publieke functies in de plint

- Pal naast de LocHal is hier sprake van een stedelijke mix van zakelijk gebruik, wonen en publieke voorzieningen in de plint.
- Het pleintje heeft een potentiële verbinding met de LocHal, deze is vooralsnog niet voorzien.
- Behoud van de monumentale gevel van de LocHal bij het nieuw te realiseren Traverse gebouwtje (bouwvolume tussen LocHal en het nieuwe wooncomplex, zijde Burgemeester Brokxlaan).



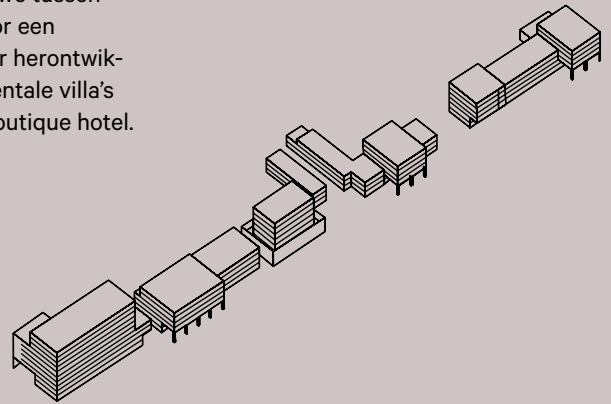


PATIO

Er ontstaat een intieme plek vlak naast het drukke Burgemeester Stekelenburgplein voor het station. De actieve plint van de aangrenzende functies brengt leven op het pleintje.

Nieuw te bouwen zone die de Spoorzone verbindt met de Theresiawijk.

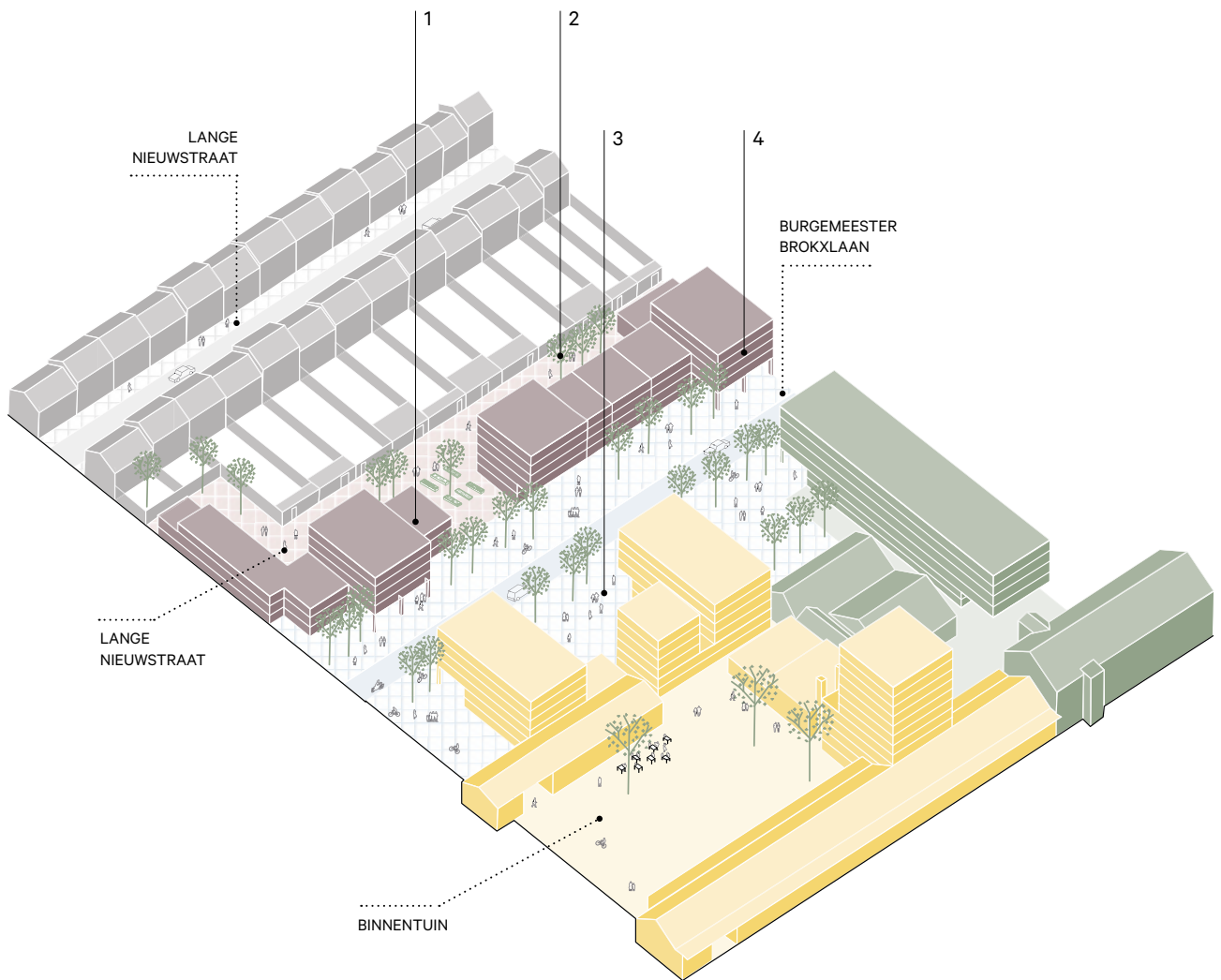
- Achter de nieuwbouw ontstaat een tussenruimte waarvoor onderzocht zal worden in hoeverre hier een medegebruik van bewoners/gebruikers van de nieuwbouw en bewoners van de Lange Nieuwstraat mogelijk is, afhankelijk van de nog nader te bepalen woningtypologie van de nieuwbouw.
- Achter het Ketelhuis geldt in principe hetzelfde maar hier is in de nieuwe tussenruimte ook eventueel ruimte voor een verbinding met het initiatief voor herontwikkeling van één of beide monumentale villa's aan de Lange Nieuwstraat tot boutique hotel.



Renzo Piano / Rue de Meaux, Paris
Dorte Mandrup / Albertslund, Denmark



Vauban District, Germany
Michiel Brickman / Justus Van Effen Complex, Rotterdam



1 DIVERSITEIT

De herinrichting van de Burgemeester Brokxlaan tot een stadsstraat heeft een menselijke schaal tot doel en daarom derhalve niet om een lange wand met identieke gevels. In de participatie is dit door bewoners van Theresia benoemd als 'niet-repeterende tussenwoningen'. De verschillende gebouwen worden bij voorkeur ontworpen door verschillende architecten.

2 GROENE ZONE

In de groene zone achter de nieuwbouw ontmoeten de Theresiazone en de Spoorzone elkaar en kan uitwisseling

ontstaan zoals tussen een boutique hotel in een villa aan de Lange Nieuwstraat en een herbestemming van het Ketelhuis. Deze zone kan een aangename groene plek worden voor bewoners met ruimte voor stadslandbouw zoals de buurttuin 'Bij Ons Achter' en met ruimte voor bestaande iconische bomen. In de verdere planuitwerking worden deze mogelijkheden nader onderzocht.

3 TUSSENRUIMTES

Er ontstaan groene tussenruimtes over de Burgemeester Brokxlaan met een rijke stadsnatuur en ook met ruimte voor de voetganger en de

verschillende functies aan de Burgemeester Brokxlaan. Een en ander gaat volgens dezelfde primaire kwaliteiten voor de open ruimte als in de andere zones.

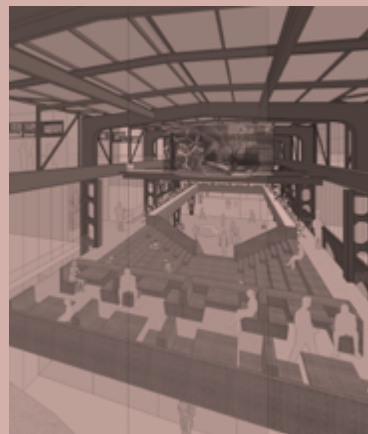
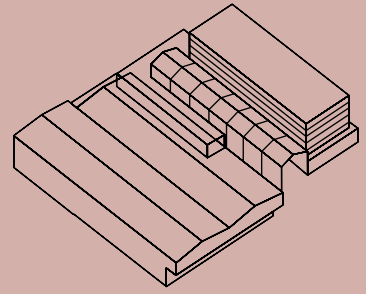
4 OVERKRAGINGEN

Er wordt een menselijke schaal aan de Burgemeester Brokxlaan gegeven door een aantal insnoeringen te maken. Deze markeren de dwarse verbinding tussen de stad, de Spoorzone en de Theresiawijk. De zeer open gevel van de Burgemeester Brokxlaan opent naar de binnengebieden van de Spoorzone.

KENNISPLEIN

Tussen de LocHal en Hal 70 (MindLabs) ontstaat een bijzondere ontmoetingsplek voor de uitwisseling tussen kennisfuncties.

- Het plein is een publieke binnenruimte waar de LocHal en MindLabs elkaar ontmoeten en kennisdeling kan plaatsvinden,
- De nieuwe gebouwen voor MindLabs beantwoorden aan de primaire gebouwkwaliteiten.



Strijp-S, Eindhoven

3Dstudio Prins / CIVIC, Netherlands
Ector Hoogstad Architecten / MindLabs, Tilburg



INGENIEURSLOGICA

De nieuwe structuur gebruikt grote portieken en maakt zo flexibele binnenruimtes die mee kunnen evolveren.

DOORWAADBAARHEID

Er ontstaat een tussenruimte tussen de oude portieken. Dit is naast een ontmoetingsplek tussen de LochHal en MindLabs ook een informele verbinding vanaf het stationsplein (Burgemeester Stekelenburgplein) door de LochHal en MindLabs naar de Binnentuin.

BIELZEN

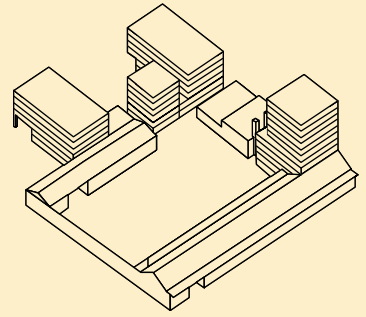
Door zich te enten op de bestaande structuur wordt logischerwijze de oriëntatie van de bielzen gevolgd. Deze krijgen een gezicht aan de Burgemeester Brokxlaan en aan de Locomotiefboulevard.

SERENE ARCHITECTUUR

Het behoud van de bestaande dragers zorgt voor een serene aanvulling van de structuur.

De bestaande tussenruimte middenin de Werkplaats die nu al functioneert als bijzondere ontmoetingsplek in de stad

- Het streven is om het gebruik zoals pioniersgewijs ontstaan is blijvend te faciliteren. Het betekent een behoud van de diversiteit in horeca. Hal 70 (MindLabs) krijgt aan de Binnentuin transparantie en een ontsluiting waardoor deze tussenruimte ook informeel verbonden wordt met de LocHal en de Young Professionalcampus (pleintje). Hiermee wordt de doorwaadbaarheid flink versterkt.
- De Binnentuin is van iedereen en verdient een goede balans tussen collectieve ruimte en terrasruimte.
- Gebouw 81 verdwijnt. Op deze plek komt een nieuw gebouw dat de Binnentuin mee begrenst aan de noordzijde.
- Gebouw 83 (de timmerwerkplaats) wordt herontwikkeld, waarbij met behoud van de kenmerkende gevels een hoger bouwvolume wordt toegevoegd.





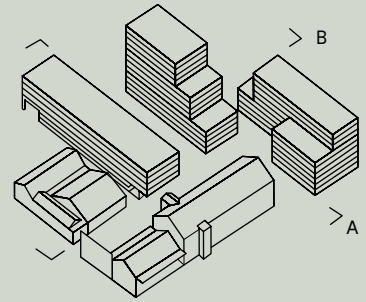




YOUNG PROFESSIONAL CAMPUS

Met een combinatie van oudbouw en nieuwbouw ontstaat een bijzondere tussenruimte die kan fungeren als een bruisende lounge voor ontmoetingen, ideeënuitswisseling en ondernemerschap.

- Dit deelgebied heeft een gevarieerd stedelijk programma waar uiteenlopende doelgroepen en leefstijlen elkaar kunnen ontmoeten. Een plein met onderwijs, kantoren, broedplaatsen, horeca, woningen, en de jongerencultuur van Hall of Fame.
- Het uitwisselen van kennis gaat over het stimuleren van ontmoetingen. Deze cluster van gebouwen heeft het potentieel om rond één centraal pleintje dit te organiseren. Er ontstaat interactie met Station 88. De nieuwe gebouwen hebben zowel een toegang aan de Burgemeester Brokxlaan als aan het campuspleintje. Door (overdekte) buitenruimtes en mobiele zitelementen in te richten kan hier een bruisende lounge ontstaan.



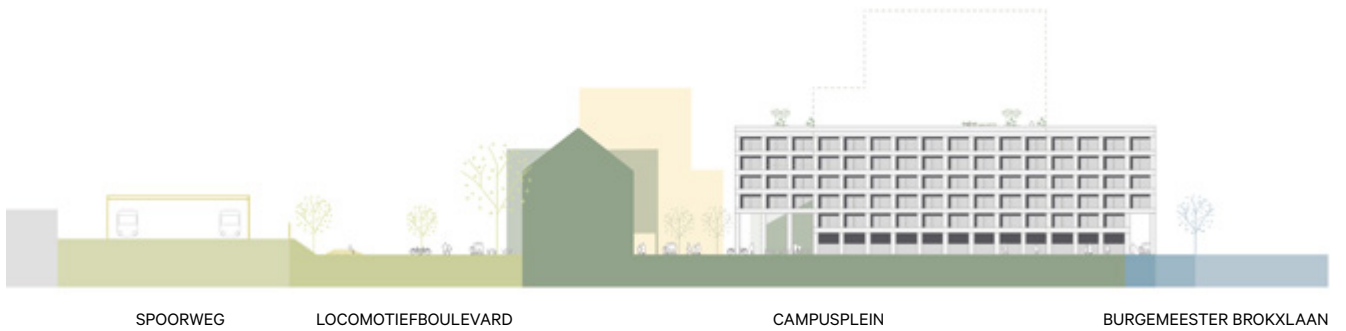
Museums Quartier / Vienna
Bob361 / Housing, Brussel



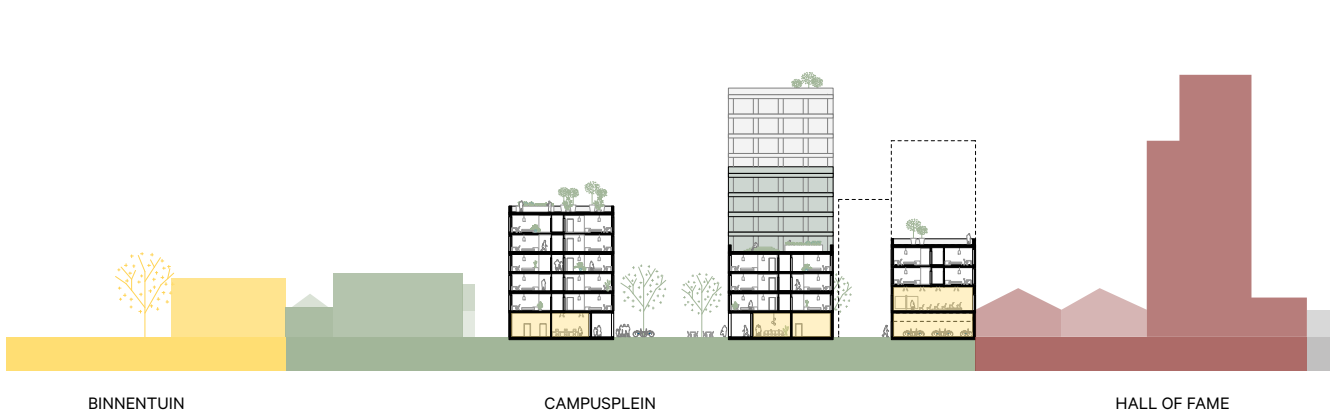
Westpol / FHNW Campus, Basel



SNEDE A



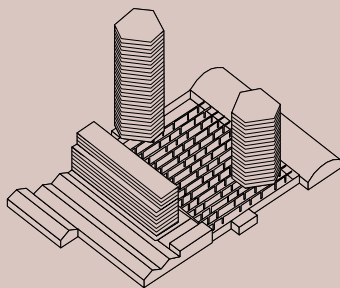
SNEDE B







HALL OF FAME / WAGENMAKERIJ / KOEPELHAL

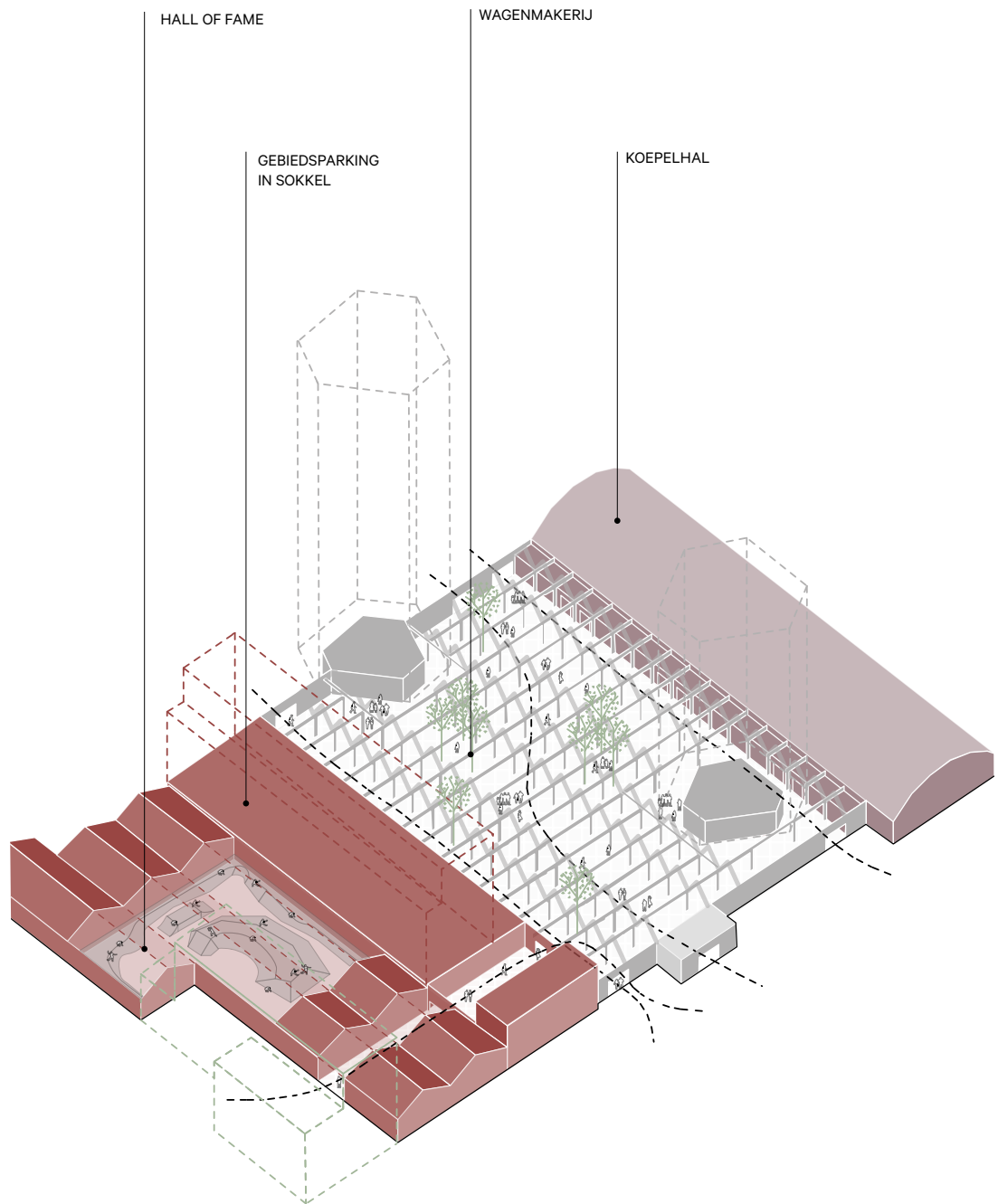


Het complex van de Hall of Fame, Wagenmakerij en Koepelhal vormt één samenhangend deelgebied

- Het meest oostelijke deel van de Werkplaats bestaat uit een aaneengesloten reeks waardevolle industriële hallen en gebouwen met verschillende vormen en gebruiksmogelijkheden. Het vormt een samenhangend complex met veel potentie om nieuwe betekenissen te geven ten behoeve van de stad.
- Dit deelgebied krijgt in de fasering pas later in de tijd een 'definitieve' bestemming. In de tussentijd kunnen deze ruimtes voor tijdelijke functies en evenementen worden gebruikt (zoals dat tot nu ook het geval is geweest).
- Onderzocht wordt op welke wijze de Hall of Fame als ontmoetingsplek voor jongeren een definitieve plek in de Spoorzone kan krijgen. In aansluiting op de Hall of Fame en de jongerencultuur wordt urban sports als een interessante functie gezien. Er is potentieel in de buitenruimte van de Locomotiefboulevard om hier ook buitenelementen te voorzien. Dit moet overigens geen exclusieve zone worden, veeleer is hier sprake van een echte openbare ruimte die voor iedereen aantrekkelijk is.
- Tijdens de definitieve herontwikkeling van dit deelgebied zal nieuwbouw (in de vorm van woontorens) worden toegevoegd aan de oudbouw (de Wagenmakerij), op een wijze dat hier een samenhangend ensemble gaat ontstaan. Interessante mogelijkheden gaan ontstaan indien de Wagenmakerij deels 'open' wordt gemaakt waardoor er spannende binnen-buitenruimtes kunnen worden voorzien.
- De ontsluiting van de woontorens wordt in de Wagenmakerij gesitueerd, waarbij in de plint eventueel plaats is voor ondernemerschap.
- De monumentale Koepelhal verdient een bijzonder gebruik als stedelijke culturele functie. Voor de exploitatie (ontsluiting en voorzieningen) zal een deel van hal van de Wagenmakerij worden ingezet ter ondersteuning van het gebruik van de Koepelhal.
- In het deelgebied wordt een parkeergarage voorzien, afhankelijk van de zich werkelijk voordoende vraag naar parkeren op deze locatie. Deze garage kan in de basis van het nieuwe gebouw komen, en zal worden ontwikkeld in samenhang met de transformatie van het gehele complex.
- De woontorens, Wagenmakerij en Koepelhal moeten als geheel bekeken worden omdat deze sterk verweven zijn en er aandacht moet besteed worden aan hoe de functies samen elkaar kunnen versterken eerder dan overlast te genereren.
- Er kan, net zoals in MindLabs, ook een interne passage voorzien worden tussen het Campusplein en de Wagenmakerij.



Chipperfield & Karakusevic / Colville Tower s5, London
Robrecht en Daem / Office, Ghent
Duggan Morris / R7 Kings Cross, London





KOERSDOCUMENT ALS RICHTINGGEVEND KADER

In dit hoofdstuk wordt de ontwikkelstrategie beschreven. De ontwikkelstrategie gaat over de wijze waarop alle ambities voor de Spoorzone worden gerealiseerd. Dat gaat over het ontwikkelen in de tijd (fasering), de organisatie ervan, de financiële kaders, het bestemmingsplan, het bewaken van de gewenste kwaliteit en de communicatie.

Het begint allemaal met het vaststellen van dit Koersdocument. Daarmee kiest de gemeente Tilburg voor een nieuwe koers voor de duurzame transformatie van de Spoorzone naar een nieuw centrumstedelijk gebied waar op een eigentijdse manier wordt gewoond, geleefd en gewerkt. Bij dat bewuste kiezen gaat het om het omarmen van de hoge ambities op het gebied van een nieuwe identiteit, een hoogstedelijke verdichting en verlevendiging van het gebied, een duurzame en gezonde verstedelijking en een vernieuwend mobiliteitsconcept. De Spoorzone heeft alles mee om de hoge ambities waar te maken. Als het ergens kan in Tilburg om grote stappen te maken, dan is het wel hier.

Het Koersdocument schetst een toekomstbeeld van de Spoorzone en biedt een ruimtelijke en programmatische structuur waarbinnen (verdere) ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Op terreinen als mobiliteit en duurzaamheid worden ambities meegegeven die nog nader zullen worden uitgewerkt. Het Koersdocument stelt zo dus kaders en ambities die voor een lange termijn zullen gelden. De verdere ontwikkeling van het gebied zal per deelgebied worden uitgevoerd.

Het Koersdocument legt niet alles vast. Het verwezenlijken van de Spoorzone zal een ontwikkelproces van meerdere jaren betekenen. Dit vraagt om een fasegewijze transformatie en een ontwikkelstrategie die kan meebewegen in de tijd. Een bepaalde mate van flexibiliteit zal nodig zijn wanneer onvoorziene marktontwikkelingen zich zullen voordoen. Dat kan gaan over de kwantitatieve vraag naar ruimten (woningen, kantoren, parkeren enzovoort), maar ook over kwalitatieve aspecten als nieuwe doelgroepen, nog onbekende concepten, slimme toepassingen in mobiliteit of innovaties in duurzame energie.

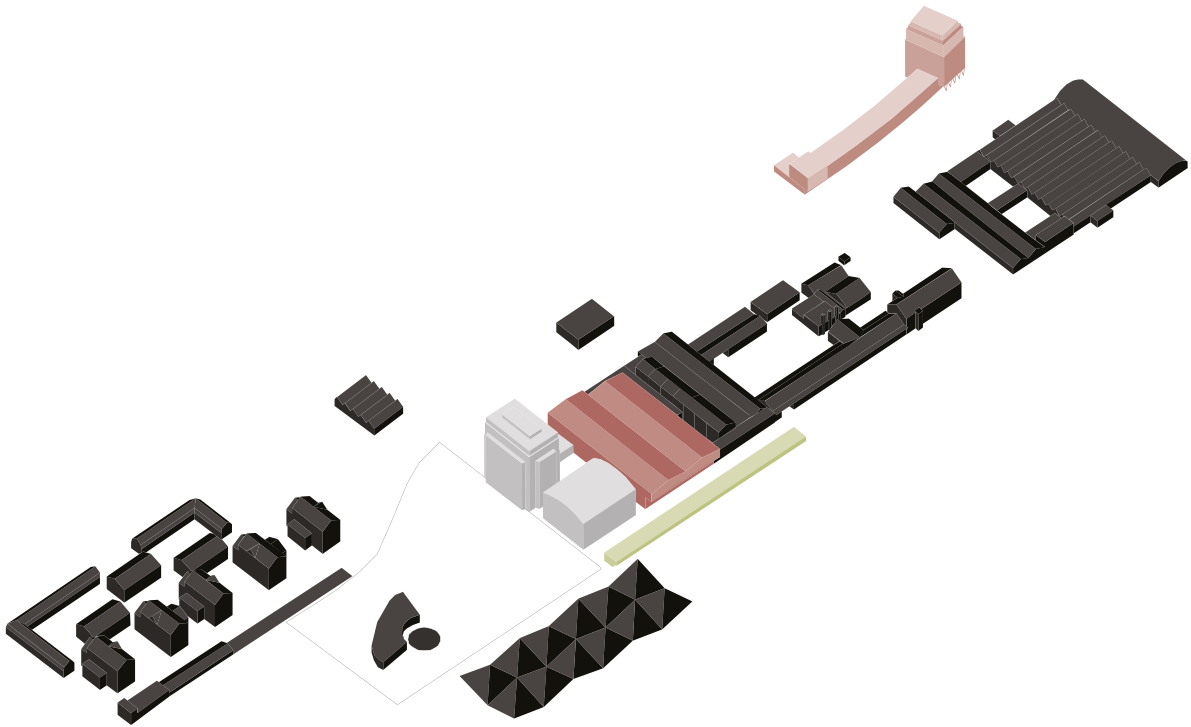
Gekozen is voor een ruimtelijke opzet met een heldere structuur waarbinnen samenhangende deelontwikkelingen (deelgebieden) zijn benoemd. Programmatisch worden richtlijnen gegeven. Dit ruimtelijke en programmatische raamwerk wordt in dit Koersdocument vastgelegd, maar de verdere invulling en uitwerking van de deelgebieden is flexibel.

EEN FASEGEWIJZE TRANSFORMATIE

Met de realisatie van Clarissenhof, de Houtloods, de Polygonale loods, Station 88, Deprez en de LocHal is de ontwikkeling van de Spoorzone inmiddels in volle gang. De Koepelhal en de Wagenmakerij worden geëxploiteerd voor evenementen. De andere gebouwen van de Werkplaats zijn tijdelijk in gebruik genomen.

Ontwikkeling van nieuw vastgoed in de verschillende deelgebieden en de (daarbij behorende) openbare ruimtes zullen in verschillende fasen worden uitgewerkt.

Ontwikkeling van nieuw vastgoed in de verschillende deelgebieden en de (daarbij behorende) openbare ruimtes zullen in verschillende fasen worden uitgewerkt.

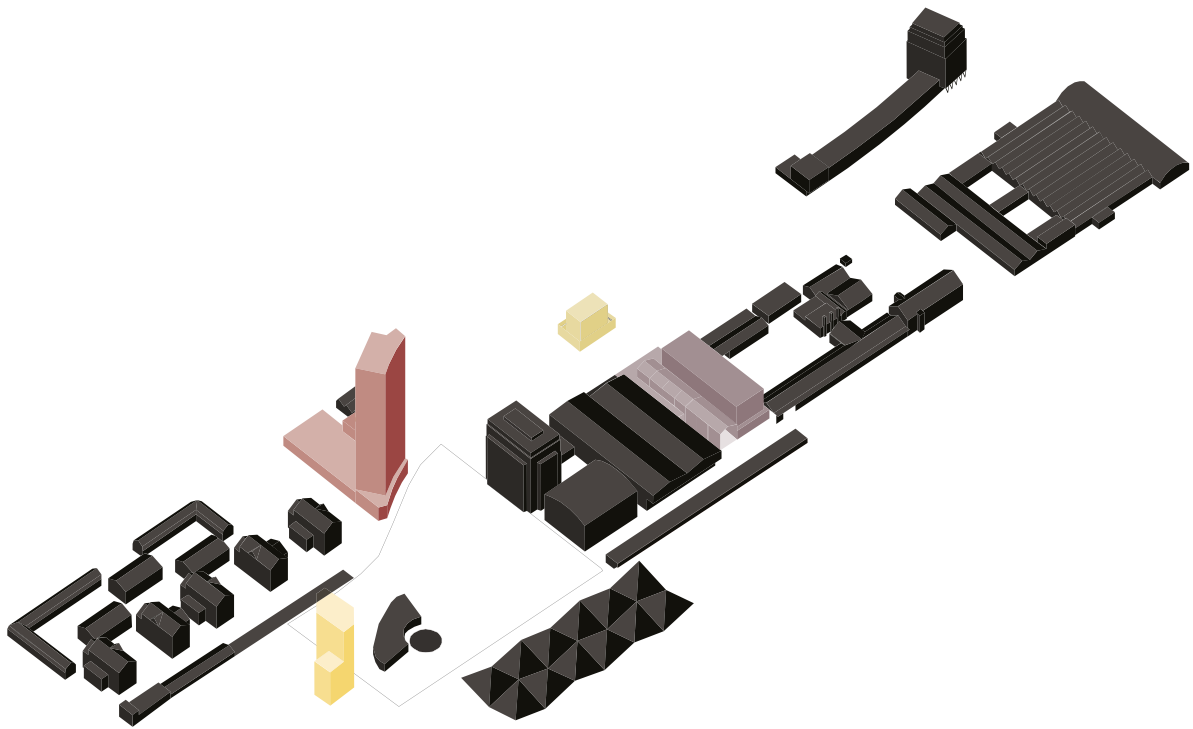


FASE 0 [ACTUELE STAND VAN ZAKEN]

De herbestemde LocHal is begin 2019 opgeleverd. Het overige deel van de westzijde van het Burgemeester Stekelenburgplein is vanaf einde voorjaar 2019 volop in uitvoering.

Voor het woningbouwplan Besterdring 235 (tegenover de Koepelhal) loopt een bestemmingsplanprocedure en is het voorlopig ontwerp gereed.

- Ter afronding van de Stadscampus westzijde is een bestemmingsplan vastgesteld en zijn de planvoorbereidingen voor de bouwplannen van Plan-T (kantoren en voorzieningen) en het naastliggende woongebouw in de afrondende fase voor uitvoering.
- Direct naast het station wordt in het voorjaar gestart met de bouw van de eerste van de twee nieuwe fietsenstallingvoorzieningen.



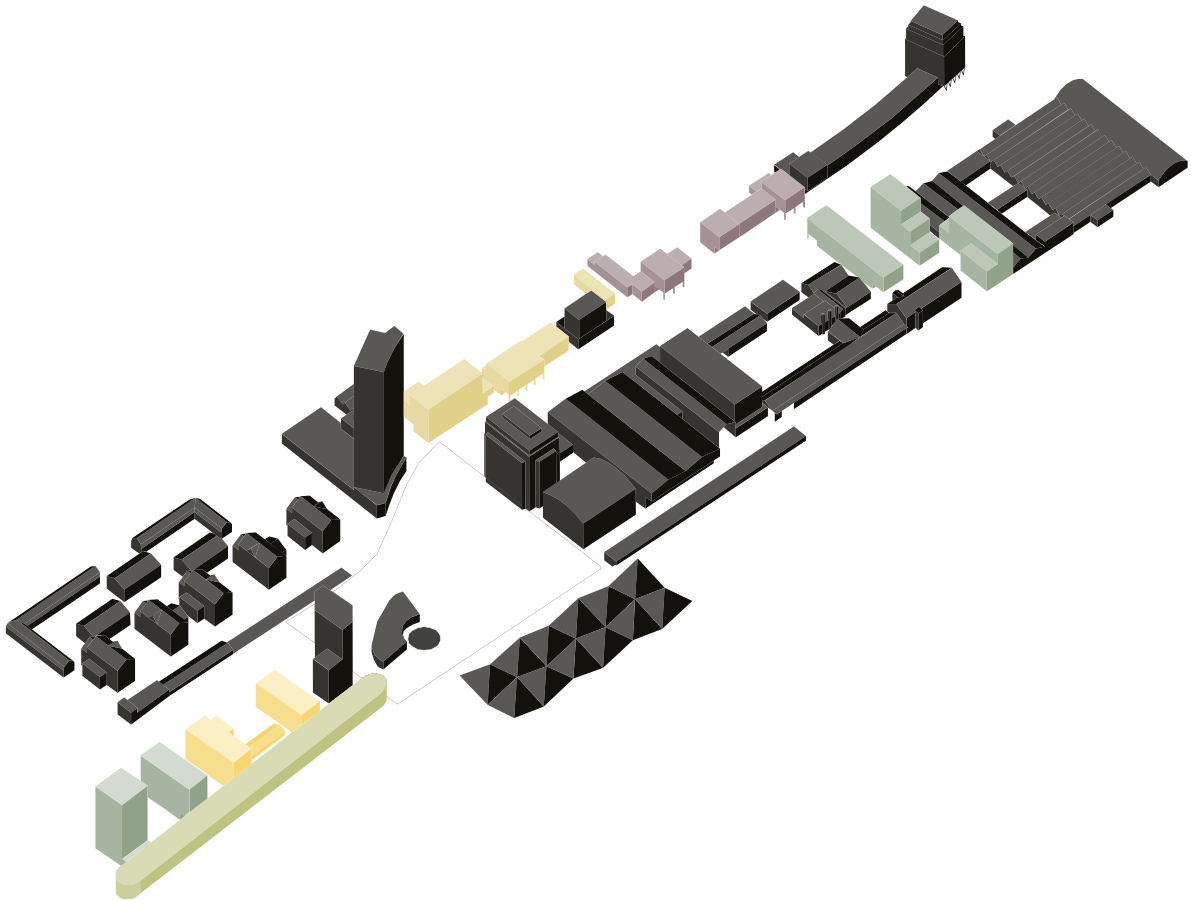
FASE 1

De eerstvolgende ontwikkelfase betreft in de eerste plaats het verder afronden van de Stadscampus. De Stadscampus omvat naast de genoemde ontwikkelingen in fase 0 ook het project MindLabs (herontwikkeling van Hal70). Voorts wordt in deze fase de omgeving rond het Burgemeester Stekelenburgplein afgerond met de ontwikkeling van de Clarissentoren en de eerste gebouwontwikkeling van de locatie Zwijsen II (hotel en wonen).

Met deze ontwikkelingen aan het nieuwe stationsplein krijgt de Spoorzone een passende hoogstedelijke entree met volop levendigheid op het plein en vanuit de publieksfuncties op de begane grond. Wonen, werken en leren zullen op deze manier op korte termijn al stevig vertegenwoordigd zijn in het gebied, waardoor er kleur en betekenis wordt gegeven aan het 'kennisplus profiel' van de

Spoorzone. Hiermee wordt een flinke stap gezet in het realiseren van een nieuwe economische impuls voor de stad.

Ten slotte zal in deze fase ook het Ketelhuis getransformeerd worden. Met behoud van de monumentale kenmerken van het pand wordt hier een stimulans gegeven aan de doorontwikkeling van de Theresiazone. Een nieuw te maken passage in het pand zorgt voor een oplossing voor het nu nog geblokkeerde voetpad. Er wordt een relatie met de bestaande bebouwing in de Lange Nieuwstraat gezocht door middel van een afstemming op het initiatief om in één of beide rijksmonumentale villa's een boutique hotel te vestigen.



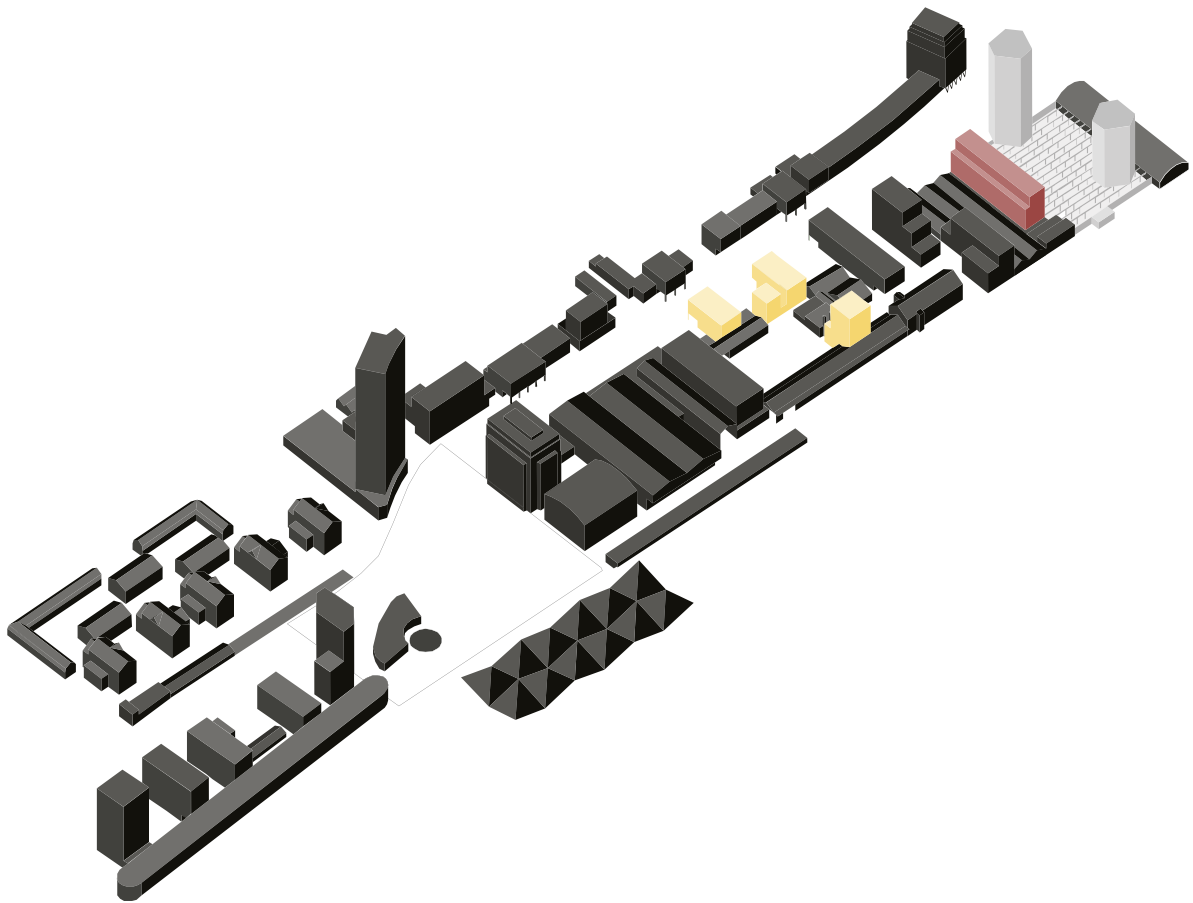
FASE 2

De tweede fase bestaat uit een aantal deelgebieden die in ontwikkeling zullen komen: het Campusplein, de Theresiazone en de locaties Zwijsen 1 en 2.

De Young Professional Campus betreft het huidige parkeerterrein tussen de smederijgebouwen en de Hall of Fame. Er wordt onderzocht hoe de 'kenisas' Universiteitscampus-Spoorzone hier verder inhoud kan krijgen. Een van de opties is om na MindLabs andere innovatieve onderwijsconcepten naar de Spoorzone te halen. De mogelijkheid voor een 'young professional campus' zal worden verkend. Met deze ontwikkelingen krijgt de Spoorzone ook een onderwijsprofiel en wordt het onderwijs in Tilburg versterkt. Bovendien worden studenten en starters met passende woningen aan het gebied gebonden.

Met de Theresiazone wordt de noordelijke zijde van de Burgemeester Brokxlaan afgerond.

In deze fase worden de locaties Zwijsen 1 en 2 verder ontwikkeld, wanneer deze niet meer nodig zijn als tijdelijk parkeerterrein. Er komt hier een mix van wonen en werken (kantoren). Om vraag en aanbod in kantoorvolumes voldoende in evenwicht te laten zijn zullen de kantoorruimtes hier pas in ontwikkeling genomen worden nadat Plan-T, MindLabs en de plint van de Clarissentoren gerealiseerd zijn.



FASE 3

De laatste fase betreft het doorontwikkelen van de omgeving rond de Binnentuin en het herontwikkelen van het complex Koepelhal/Wagenmakerij. In beide deelgebieden gaat het om het creëren van een doordachte en originele mix van het erfgoed met nieuwbouw. Het wensbeeld is dat hier ruimte voorhanden gaat zijn voor de kansen die uit MindLabs ontstaan, door uitbreiding van het ecosysteem van MindLabs en vergelijkbare initiatieven, met nog meer cross-overs tussen kennisinstellingen en ondernemerschap. De stad wil op deze locaties unieke samenwerkingen of initiatieven faciliteren, waarbij beseft wordt dat dit mogelijk veel tijd kan kosten.

De Koepelhal en de Wagenmakerij vormen een fantastische uitdaging. De Wagenmakerij zal de entree bieden aan de twee woontorens en aan de Koepelhal. De gemeente wil de Koepelhal

blijvend behouden als evenementenlocatie, waarbij onderzocht moet worden welke evenementenprogrammering milieukundig past bij de direct ernaast te bouwen nieuwe woontorens. Mogelijk kan de Wagenmakerij ook nog plek bieden aan ondernemerschap. De monumentale constructie en de kenmerkende buitengevels van de Wagenmakerij zullen behouden dienen te blijven. Door het gebouw openbaar toegankelijk te maken ontstaat een unieke (deels overdekte) ruimte waar het industriële karakter maximaal beleefbaar is. Vanwege het strategische karakter van de plek en de complexe ontwerp- en ontwikkelopgave zal de herontwikkeling van deze locatie als een geïntegreerde opgave opgepakt worden. Hierbij is het van belang om vroegtijdig de creativiteit, kennis en expertise van marktpartijen in te zetten om de financiële, commerciële en technische haalbaarheid ervan te onderzoeken.



Werkplaats,
Tilburg

TUSSENTIJD

Parkeren

Gedurende de verschillende fasen zal het auto-parkeren op tijdelijke maaiveldterreinen plaats vinden, al dan niet gecombineerd met de parkeergarages die in de verschillende fasen in gebruik genomen zullen worden.

Bouwrouting

De vele ontwikkelingen die nog gaan volgen zullen veel aandacht vragen voor een juiste bouwrouting, aangezien het gebied al volop in gebruik is. Bij de bouwrouting zal specifiek rekening gehouden moeten worden met de verkeersstromen naar de al in gebruik genomen gebouwen en in en door het gebied. Ook de uitstraling van de bouwplaats is van belang.

Voor Fase 1 zal er voor de bouw van de fietsenstalling/Plan-T/Woongebouw Stekelenburgplein en MindLabs een bouwroute lopen van het Burgemeester Stekelenburgplein via de Locomotiefboulevard naar het parkeerterrein bij de Hall of Fame. Hierbij dient alle aandacht te zijn voor de bereikbaarheid van de al aanwezige functies en de veiligheid van de fietsers en voetgangers in het gebied.

Burgemeester Brokxlaan

De gewenste herinrichting van de Burgemeester Brokxlaan wordt in samenhang met de gewenste aanpassingen aan de Cityring en de wensen voor de Kermis gezien. Omdat de Burgemeester Brokxlaan de komende jaren deels zal worden afgesloten ten behoeve van de werkzaamheden aan de Stads-campus zal de uitvoering hiervan niet eerder plaats kunnen vinden dan na afronding van Fase 2.

HOE WORDT DIT GEORGANISEERD

Met dit Koersdocument neemt de gemeente de verantwoordelijkheid om het toekomstbeeld van de Spoorzone vast te stellen, inclusief de kaders en richtlijnen voor de ontwikkeling van het gebied op de lange termijn. De gemeente heeft een actieve rol op zich genomen, maar voor de daadwerkelijke uitvoering wordt vanzelfsprekend een beroep gedaan om diverse ontwikkelpartners en initiatiefnemers.

Ontwikkelpartners

De kern van de Spoorzone bestaat uit de voormalige NS-Werkplaats. De gemeente heeft deze in 2011 aangekocht van de NS. Het herontwikkelen

“De gemeente heeft een actieve rol op zich genomen, maar voor de daadwerkelijke uitvoering wordt vanzelfsprekend een beroep gedaan om diverse ontwikkelpartners en initiatiefnemers.”

van ruim 14 ha terrein is een complexe en risicovolle opgave. Na een Europese aanbesteding is VolkerWessels geselecteerd om gezamenlijk de verdere gebiedsontwikkeling ter hand te nemen. Gemeente Tilburg en SDK Vastgoed BV (dochter van VolkerWessels) voeren onder gezamenlijke verantwoordelijkheid de gebiedsontwikkeling en grondexploitatie uit. Hiervoor zijn een samenwerkings- en vaststellingsovereenkomst afgesloten waarin afspraken over doelstelling, programma, budgetten en grondprijzen zijn vastgelegd. Er is een aparte vennootschap opgericht, de Wijkontwikkelingsmaatschappij de Werkplaats BV (WOM).

De WOM voert de grondexploitatie over de eerste fase uit het Masterplan voor het gebied. De WOM zorgt voor het daadwerkelijk tot ontwikkeling brengen van de gronden, de gezamenlijke planontwikkeling, de bodemsanering en het bouw en woonrijp maken. Ook wordt gezorgd voor de opbrengsten van de verkoop van de bouwrijpe grond.

Daarnaast ontwikkelen beide partijen afzonderlijk delen van het bouwprogramma. SDK is hierbij vooral belast met de nieuwbouwkavels, de gemeente legt zich meer toe op de herontwikkeling van de erfgoedgebouwen ten oosten van het Burgemeester Stekelenburgplein en het sociaal-maatschappelijke en cultureel programma.

Deze erfgoedgebouwen liggen vooral in de tweede fase van de gebiedsontwikkeling zoals in het Masterplan was voorzien. De gemeente is voor dit deel van de gebiedsontwikkeling zelfstandig verantwoordelijk voor de grondexploitatie binnen de kaders van de eerdere samenwerkingsovereenkomst en nadere uitvoeringsovereenkomsten met VolkerWessels.

Van Wijnen is als ontwikkelaar en bouwer bij de Spoorzone betrokken voor de locatie Zwijsen 2, direct ten westen van het Burgemeester Stekelenburgplein. Van Wijnen heeft hiervoor een ontwikkelovereenkomst met de gemeente Tilburg, die zij hebben overgenomen van de NS als voormalig eigenaar van de gronden.

Exploitatie Koepelhal/ Wagenmakerij

Er zijn in Tilburg geen vergelijkbare (basale, overdekte en gedeeltelijk verwarmde) evenementenlocaties beschikbaar van een dergelijke omvang als de Koepelhal (2.350 m²) en de Wagenmakerij (5.800 m²) waar de maximale vrijheid aan gebruikers wordt geboden om hun activiteiten te kunnen doen. Dit heeft een beweging in gang gezet met activiteiten die Tilburg vóór de exploitatie van deze hallen en het aangrenzende buitenterrein niet kende. Maar die inmiddels wel een vast onderdeel zijn van het evenementenprogramma in de stad en daarmee ook waarde toevoegen, zoals het Daisy Festival en Roadburn.

De Koepelhal en Wagenmakerij zijn gemeentemonumenten en worden sinds de overname van de NS geëxploiteerd door de gemeente Tilburg. Het in gebruik nemen van de gebouwen in plaats van ze leeg te laten staan heeft ervoor gezorgd dat deze gebouwen niet ten prooi zijn gevallen aan vandalisme en verloedering. Zolang er nog geen sprake is van nieuwe ontwikkelingen met nieuwe functies in de directe omgeving van de Koepelhal/Wagenmakerij blijft de gemeente de hallen voor evenementen beschikbaar stellen.

In dit Koersdocument wordt de keuze gemaakt om de herontwikkeling van dit deelgebied pas in de laatste fase van de Spoorzone te laten plaatsvinden. Nu dit duidelijk is wordt onderzocht op welke wijze de gemeente de tijdelijke exploitatie voor de komende jaren kan uitbesteden aan derden. Het exploiteren van een dergelijke voorziening is immers geen kerntaak van de gemeente. Voor de inhoud en de wijze van exploiteren zal de gemeente kaders opstellen die aansluiten bij de in 2019 op te stellen locatiematrix voor evenementen.

Broedplaats

In het Bestuursakkoord 2018-2022 van het stadsbestuur wordt te kennen gegeven dat de broedplaats in de Spoorzone zal worden versterkt. Wanneer we spreken over de broedplaats hebben we het over het huidige tijdelijk in gebruik genomen vastgoed van de voormalige Werkplaats. De gemeente wil deze gebouwen inzetten voor een permanente broedplaats. Hiermee bedoelen we een blijvende aanwezigheid van basale, ruwere, onaffe en inspirerende huisvestingsmogelijkheden voor startend en creatief ondernemerschap en daarbij passende ondersteunende publieksfuncties in een bruisende, wat tegendraadse en verrassende omgeving voor wonen werken en recreëren. Deze ambitie vraagt om concrete maatregelen.

Om de panden op het juiste kwaliteitsniveau te krijgen zal er in de loop van 2019 voor ieder pand een investeringsvoorstel met bijbehorend exploitatievoorstel worden uitgewerkt. Hierbij wordt rekening gehouden met betaalbare huurniveaus die passen bij het startende ondernemersklimaat en het kwaliteitsniveau van de panden. De bouwkundige ingreep zal het pand op een basaal afwerkingsniveau brengen, met behoud van de huidige charme van het industriële karakter. Extra aandacht zal hierbij uitgaan naar de energiestaat om een meer behaaglijk klimaat in de panden te creëren en weglekkend energieverbruik te voorkomen.

Tijdelijke initiatieven

Het Koersdocument markeert het moment waarin de Spoorzone overgaat van de pioniersfase naar een meer permanente herontwikkeling. Door de vele (tijdelijke) initiatieven is de Spoorzone een innovatief, verrassend en uitnodigend gebied geworden. Het is niet de bedoeling om deze initiatieven nu tot stilstand te brengen. Zolang de nieuwe ontwikkelingen in de Spoorzone dit ruimtelijk en milieukundig toestaan zal de gemeente tijdelijke initiatieven blijven faciliteren in het gebied. Deze initiatieven kunnen zowel door (lokale) ondernemers als vanuit de ontwikkelpartners of de gemeente zelf worden geïnitieerd. Vanzelfsprekend zullen nieuwe tijdelijke initiatieven in lijn met dit Koersdocument de gewenste identiteit van de Spoorzone moeten gaan versterken. De afweging van tijdelijke initiatieven zal plaatsvinden door de gemeente, en indien nodig met de ontwikkelpartners.

Ten slotte wil de gemeente het gebied ook laten fungeren als zone waar geëxperimenteerd kan worden met innovatieve ideeën op gebied van smart city. Denk hierbij aan slimme technologieën en kruisbestuivingen op het vlak van mobiliteit, energie, waterbeheer en afvalstromen.

FINANCIËLE KADERS

Met het vaststellen van dit Koersdocument stelt de gemeente ook een herijkte grondexploitatie vast voor zowel het aandeel in de gemeenschappelijke grondexploitatie met de WOM als de gemeentelijke exploitatie voor de tweede fase van de gebiedsontwikkeling zoals in het Masterplan was voorzien.

BESTEMMINGSPLAN

Het huidige bestemmingsplan voor het plangebied is ruim 10 jaar oud en voor een deel weer achterhaald. Om de ruimtelijke ontwikkeling van de Spoorzone in lijn met de keuzes in dit Koersdocument planologisch mogelijk te maken is daarom een

nieuw bestemmingsplan nodig. Het Koersdocument zal als uitgangspunt voor het bestemmingsplan gelden. Het Koersdocument is ook tot stand gekomen na een intensieve participatie met omwonenden en partners in het gebied.

Op het planologische vlak bereidt de gemeente zich voor op de toekomst. Het Rijk werkt aan de Omgevingswet waarmee de overheid de regels voor ruimtelijke ontwikkeling wil vereenvoudigen en samenvoegen. In de Omgevingswet zullen nieuwe inzichten over de wijze waarop bestemmingsplannen een goed evenwicht kunnen bieden tussen rechtszekerheid voor de burgers en slagvaardigheid, flexibiliteit en integraliteit bij planontwikkelingen vorm krijgen.

De gemeente wil inspelen op de komst van de Omgevingswet door voor het bestemmingsplan voor de Spoorzone de status van 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte' op grond van de Crisis- en herstelwet aan te vragen bij het Rijk.

Het bestemmingsplan zal ingericht worden als een bestemmingsplan met globaal uitgewerkte bestemmingen. In tegenstelling tot het huidige bestemmingsplan met uit te werken bestemmingen dan wel planherzieningen kan hiermee, als een bouwplan gereed is, een omgevingsvergunning verleend worden zonder nog een uitgebreide planologische procedure. Uitgangspunt daarbij is wel dat er al aan de voorkant van de planontwikkeling voldoende waarborgen zijn ingebouwd voor de kaders en regels waaraan bouwplannen dienen te voldoen. Ook de wijze waarop nadere regels worden vastgesteld zal vastgelegd worden in het bestemmingsplan. Voor locaties waar de ontwikkeling dicht bij in tijd ligt en direct omwonenden meer raakt zal het bestemmingsplan gedetailleerdere regels bevatten dan voor andere locaties.

Naast dat er in het plan concrete normen worden opgenomen – zoals maximale hoogtes, maximale oppervlaktes en toegelaten functies – zullen in het bestemmingsplan open normen worden opgenomen die uitwerkt worden in nadere toetsingskaders (zogenoemde beleidsregels). Hierbij valt te denken aan de wijze waarop de omgevingsdialog wordt gevoerd.

De borging van ruimtelijke kwaliteit en de borging van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Alvorens er een omgevingsvergunning verleend wordt zal de gemeente altijd toetsen of de aanvraag voldoet aan de als toetsingskader vastgestelde (ruimtelijke) beleidsregels.

De gemeente zal bij voorgenomen bouwplannen de direct betrokken belanghebbenden



“De communicatie richt zich dan ook primair op het zicht – en voelbaar maken van de toevoegde waarden die de Spoorzone levert aan de verschillende publieks – en doelgroepen.”

uitnodigen om plaats te nemen in een ‘planteam’. Dit planteam zal een advies over het bouwplan uitbrengen. Op deze manier geeft de gemeente inhoud aan de omgevingsdialog per deelplan. Ook zal worden gewerkt met een kwaliteitsteam. Deze wordt betrokken bij het opstellen van nadere ruimtelijke kaders in vervolg op dit Koersdocument en bij de toetsing van de uiteindelijke bouwplannen.

KWALITEITSBORGING

De preciezere invulling van bouwplannen op basis van dit richtinggevend Koersdocument en het globalere bestemmingsplan vraagt

nadere stedenbouwkundige kaders waarmee deze bouwplannen uitgewerkt kunnen worden en er omgevingsvergunningen kunnen worden verleend. Naast de betrokkenheid van voornoemde planteam wordt overwogen hiervoor een Kwaliteitsteam in te stellen. Het team kan de gemeente adviseren bij het opstellen van de kaders en bouwplannen. En vervolgens kan het team de uitgewerkte plannen toetsen en daarop adviezen geven aan het gemeentebestuur bij aangevraagde omgevingsvergunningen.

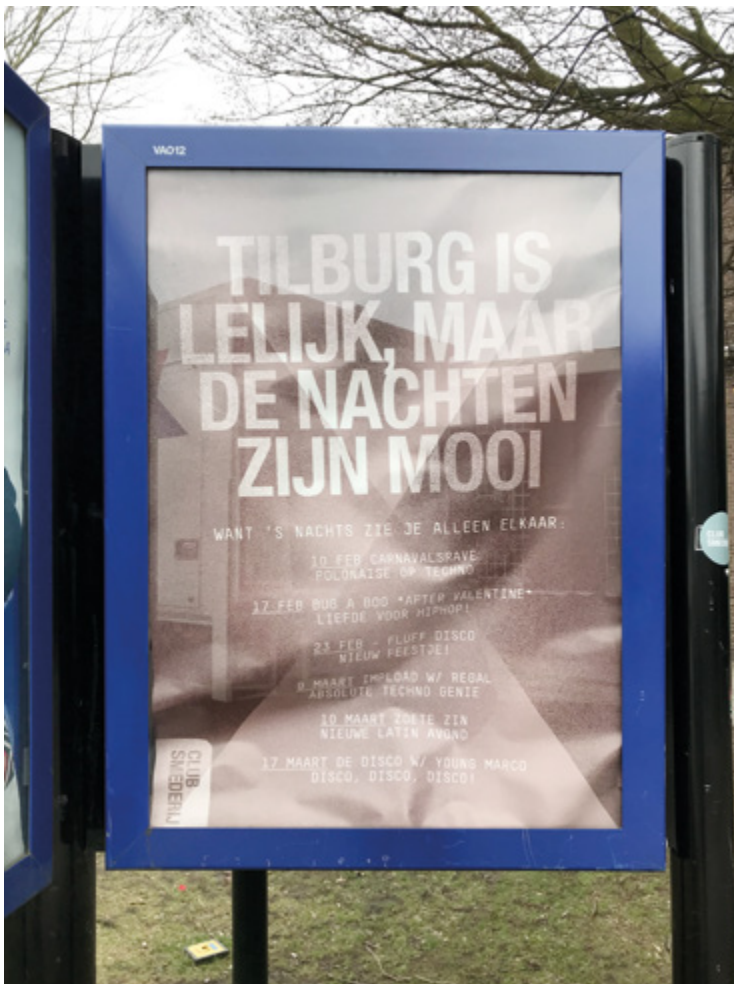
Voor de milieukundige aspecten (externe veiligheid) geldt een aanvullende kwaliteitsborging. Bij iedere planuitwerking zal in het begin van de planontwikkeling en gedurende het ontwerptraject afstemming zijn met de beleidsmedewerker externe veiligheid van de gemeente Tilburg. Dit is van toepassing voor zowel planuitwerking van opstalontwikkelingen als voor de openbare ruimte.

COMMUNICATIE EN BRANDING

Met het Koersdocument is de ontwikkeling van de Spoorzone in een nieuwe fase terecht gekomen. Bij deze nieuwe fase hoort ook een andere communicatiestrategie.

De Spoorzone is continu in ontwikkeling en maakt momenteel de beweging van placemaking (de pioniersfase) naar citymaking (herontwikkeling en toevoegen van nieuwbouw). De wijze van communiceren groeit met deze ontwikkeling mee. Voor de communicatie en de branding is het van belang dat in dit Koersdocument de nieuwe gebiedsidentiteit is vastgelegd. Om deze naar de verschillende doelgroepen goed over te brengen heeft de gemeente de identiteit vastgelegd in een ‘merkpaspoort’ voor de Spoorzone. Belangrijk daarbij is dat de Spoorzone inmiddels omarmd wordt door een breed publiek en steeds meer wordt gezien als the place to be voor zowel de zakelijke markt als het brede publiek.

De communicatie richt zich dan ook primair op het zicht- en voelbaar maken van de toevoegde waarden die de Spoorzone levert aan de verschillende publieks- en doelgroepen. Hierbij wordt het middel van ‘storytelling’ ingezet. Onder het motto ‘be good and let others tell it’ wordt in de communicatie en branding de verhalen van ondernemers, bewoners en bezoekers van de Spoorzone gebruikt. Deze verhalen zijn authentiek, geloofwaardig en zetten aan tot actie. Met deze verhalen wordt duiding en kleur gegeven aan het gebied.





Station 88,
Tilburg

Daarnaast zorgt de gemeente ervoor dat de basiscommunicatie op orde is en blijft. Denk hierbij aan de bouwcommunicatie, een proactief media-beleid en een goede aankleding van het gebied. Vanzelfsprekend wordt ook in de relatie met alle stakeholders geïnvesteerd.

Aan de hand van een drietal communicatielijnen zullen verschillende communicatieactiviteiten, middelen en media worden ingezet: samenwerken, informeren en promoten.

Communicatielijijn 1: samenwerken

We doen het samen! Het geheel is immers meer dan de som der delen. Met onder andere de huidige bewoners, ondernemers en investeerders wil de gemeente samen de handschoen oppakken. Er zit veel communicatiekracht in de Spoorzone. Door de krachten te bundelen en productief te maken, kunnen we doordringen in de haarvaten van de verschillende doel- en publieksgroepen.

Dit betekent dat we continu voeding moeten hebben met wat er in het gebied leeft en speelt.

We zetten dan ook in op stakeholdermanagement waarbij we vroegtijdig communicatiekansen en issues signaleren. Hierdoor kunnen we adequaat en vroegtijdig bijsturen. Daarnaast stelt het ons in staat om maatwerk te leveren. Om de samenwerking tussen de betrokkenen te bevorderen zal periodiek een 'meet up' in de Spoorzone worden georganiseerd. In deze bijeenkomsten informeren we elkaar over de laatste stand van zaken en is er ruimte voor discussie en dialoog om samen te groeien en te ontwikkelen.

Communicatielijijn 2: informeren

De gemeente blijft de verschillende doel- en publieksgroepen informeren over het belang van de Spoorzone. Met de Spoorzone wordt gewerkt aan de grote ambities in Tilburg. Dat moet verteld worden op inhoud en ondersteund worden met bewijs (cijfers, kennis, kunde). We investeren in de Spoorzone omdat het kansen biedt in de stedelijke ontwikkeling en op het gebied van werken, wonen, onderwijs en ontspanning. Deze toegevoegde waarde leggen we uit aan de Tilburgers en andere belanghebbenden. Hiervoor zetten we onze

basiscommunicatiemiddelen in. Denk hierbij aan de Spoorzone website, de gemeentepagina en diverse media-uitingen.

Communicatielij 3: promoten

De gemeente wil met promotie de aantrekkingskracht van de Spoorzone verder versterken. Daarbij wordt het gebied benoemd als 'the place to be' voor de uiteenlopende doelgroepen. Alle in te zetten middelen, media en activiteiten worden gerelateerd aan het merkpaspoort. Hierdoor bouwen we consistent aan een eenduidige, samenhangende en betekenisvolle identiteit.

Het streven is om de nieuwe Spoorzone website begin 2019 operationeel te hebben. Een website die als functie de gebiedsportal van de Spoorzone heeft. De verschillende doelgroepen worden snel en adequaat doorverwezen naar de informatie waar zij naar op zoek zijn. Om de website relevant en up-to-date te houden wordt er in samenwerking met betrokken ontwikkelpartijen geïnvesteerd in periodieke berichtgeving waardoor de site haar nieuws- en attentiewaarde behoudt.

Aanvullend wordt een breed pakket aan middelen en media ontwikkeld. Dit betekent dat we de communicatie laten aansluiten bij de uitdagingen waar het programma Spoorzone op dat moment behoefte aan heeft.





- I OPGAVE
- II VISIE
- III UITWERKING
- IV PARTICIPATIE



Neem mee

- Denk in sferen ...
- 1 geheel of meerdere gebiedjes? ...
- Betekenis geven aan 'plekken' ...
- Positionering ten opzichte van ...
- Doelgroepen ...

ONTDING
STATION
OF

ONT
BEE
LEER
CRI

STAPLES

bouw
mensen

HET PARTICIPATIETRAJECT

De gemeente Tilburg wil graag samen met de Tilburgers werken aan de stad. Juist bij een grote opgave als de Spoorzone wil de gemeente het niet alleen doen, maar mét de mensen in de stad. Voor het maken van de plannen in dit Koersdocument is daarom gekozen voor een actieve participatie met belanghebbenden en omwonenden. Het betekent dat mensen actief zijn gevraagd om hun meningen, verwachtingen en ideeën in te brengen, die ook zoveel mogelijk zijn meegenomen in de uiteindelijke visie.

Om ruimte te geven aan verschillende groepen betrokkenen heeft het participatietraject plaatsgevonden langs diverse lijnen. Om zoveel mogelijk mensen in de stad te bereiken zijn er openbare informatieavonden geweest bij het begin en het einde van het traject. Hierbij zijn de aanwezigen uitgenodigd deel te nemen aan kleinere werkgroepen voor het maken van stappen in de totstandkoming van de visie.

In de eerste plaats is er een inspiratiegroep gevormd met een vaste groep bewoners, ondernemers en vertegenwoordigers van betrokken organisaties. Deze groep heeft op drie momenten in het traject in een ateliersetting actief inbreng geleverd in de visievorming.

In de tweede plaats is er een bijzondere groep gevormd met bewoners uit de wijk Theresia. De wijk grenst aan de Spoorzone en de impact van de ontwikkelingen is groot. Op meerdere momenten in het traject is met deze groep de voortgang van de plannen besproken, en hebben bewoners actief hun meningen en ideeën kunnen inbrengen.

In de derde plaats is op diverse momenten in het traject nauw overleg gevoerd met partijen die vanuit een investerend belang, eigendomsbelang of bewonersbelang betrokken zijn bij de verdere ontwikkeling van de Spoorzone. Zo is er gesproken met de betrokken ontwikkelpartners, de Klankbordgroep Spoorzone (Horeca en Evenementen) en de Belangengroep Spoorzone Theresia (BST). Een aantal partijen heeft een formele schriftelijke reactie op het concept Koersdocument gegeven die integraal ter kennis is gebracht aan de gemeenteraad in het kader van vaststellen van het Koersdocument.

DE OPBRENGST UIT DE PARTICIPATIE

De betrokkenheid bij de toekomst van de Spoorzone blijkt zeer groot. Juist omdat het gebied in het hart van de stad ligt is wat hier gebeurt heel belangrijk voor veel bewoners en ondernemers. De vele avonden waarin de planvorming werd besproken verliepen positief waarbij het verheugend is vast te stellen dat de meerderheid van de belangstellenden de nieuwe identiteit en de uitwerkingen naar programma en ruimte ziet als aanwinst voor de stad. Veel enthousiasme is er voor het behoud van het erfgoed, het groene en autoluwe karakter, de mix van functies en de focus op sfeer en beleving van verschillende plekken. Vanzelfsprekend zijn er ook zorgen geuit. Die gaan met name over de hoogte van nieuwbouw, de (geluid)overlast van bouwen en horeca en evenementen, het parkeren en de ongerustheid dat het industrieel-rauwe onderscheidende karakter zal verdwijnen.

Hierna wordt een overzicht gegeven van de ingebrachte ideeën en de geuite zorgen. Omwille van de leesbaarheid zijn ze thematisch bij elkaar gezet. Bij de inbreng wordt aangegeven hoe in het Koersdocument daarmee is omgegaan.

INGEBRACHT IDEE

1 SFEER EN IDENTITEIT

- Behoud het erfgoed als identiteitsdrager.
- Behoud de rauwe industriële sfeer, behoud de betaalbaarheid, maak het niet duur en luxe voor de 'happy few'.
- Behoud de sfeer van de Binnentuin en draag dit verder uit in het gebied.
- Behoud de bestaande horeca en culturele functies.
- Zorg voor lokale initiatiefnemers (geen ketens).
- Zorg voor een menselijke maat in het gebied.
- Maak het gebied voor veel verschillende doelgroepen interessant.
- Breid de identiteit uit met onderwijs en zakelijke dienstverlening.
- Zorg voor doorontwikkeling, niet alleen conserverend te werk gaan.

2 LEVENDIGHEID EN ONTMOETINGEN

- Faciliteer 'ontmoetingsplekken' waar hoogwaardig verblijf kan plaatsvinden.
- Zorg voor een mix van doelgroepen voor wonen en voor voorzieningen.
- Creëer groene hofjes.
- Maak levendige plinten in gebouwen (voorzieningen op de begane grond).
- Benut het gebied voor (kleinschalige) evenementen die passen bij de identiteit.
- Zorg voor sociale veiligheid ook op de plekken die nu niet veilig voelen (zoals een lichtplan).
- Zorg voor rustige woongebieden (ook voor gezinnen), niet alles levendig en druk maken.

3 EHOUDEN VAN HET ERFGOED

- Behoud het erfgoed als identiteitsdrager.
- Zet de oude gebouwen in als broedplaats met betaalbare ruimtes voor (jonge, creatieve) ondernemers.
- Behoud de rauwe industriële sfeer.
- Zet oude treinstellen in de openbare ruimte voor (tijdelijk) gebruik.
- Geef plek aan de oude verhalen in het nieuwe gebied.

4 GROEN EN GEZOND

- Creëer zoveel mogelijk groen, met name voor de verblijfsfunctie.
- Vergroen het Burg. Stekelenburgplein.
- Verbind de groene spoorboulevard (Locomotiefboulevard) als groene zone.
- Behoud de prachtige bestaande bomen.
- Behoud de buurttuin "Bij ons achter" op de hoek Atelierstraat – Burg. Brokxlaan.
- Maak groene gevels en daken.

1 SFEER EN IDENTITEIT

Het Koersdocument zet in op de transformatie van de Spoorzone naar een hoogstedelijk centrumgebied met behoud van het erfgoed. In de komende jaren wordt veel nieuwbouw toegevoegd waarbij oud en nieuw wordt geïntegreerd. Het betekent enerzijds het behouden van de industriële sfeer maar ook het toevoegen van nieuwe sferen. Het gebied komt uit de pioniersfase en er zal een doorontwikkeling gaan plaatsvinden waarbij nieuwe doelgroepen een plek gaan krijgen – zowel in de nieuwbouw als in de Werkplaats. Waar mogelijk zullen bestaande functies in horeca en cultuur behouden blijven. Bovendien wil de gemeente graag de Werkplaats blijven inzetten voor de broedplaatsfunctie (betaalbare ruimtes voor jonge ondernemers met behoud van de industriële, onaffe uitstraling).

2 LEVENDIGHEID EN ONTMOETINGEN

Een van de belangrijke bouwstenen van de nieuwe identiteit is het stelsel van verschillende tussenruimten. Dit zorgt voor een diversiteit aan plekken (pleinen, hofjes, groene zones) met verschillende sferen die interessant zijn voor veel verschillende doelgroepen. Naast levendige plekken kunnen zo ook meer rustige plekken ontstaan. De tussenruimtes zijn met elkaar verbonden via informele routes, de beleving vindt plaats vanuit de openbare ruimte (de voetganger). Het zorgt voor samenhang van Koepelhal tot Zwijzen.

Zo veel mogelijk krijgen de plinten in de gebouwen een levendige functie. Dit bevordert ook de sociale veiligheid. Met de bestaande gebruikers zal onderzocht worden hoe de sociale veiligheid op de nu lege plekken verbeterd kan worden. De Spoorzone blijft een plek voor evenementen, zij het dat deze in omvang en (geluids)overlast meer afgestemd gaan worden op de te ontwikkelen nieuwbouw (zie ook hoofdstuk 7).

3 EHOUDEN VAN HET ERFGOED

Een van de aanleidingen voor dit Koersdocument is de belofte om het erfgoed te behouden. Alleen Gebouw 81 (geen monument) zal nog worden gesloopt; al het andere blijft bestaan. Daarbij wordt uitgegaan van doorontwikkeling (niet alleen conservering): met respect voor de essentiële waarden worden de gebouwen ingezet voor nieuwe functies. Op passende en verantwoorde wijze zal in bepaalde gebouwen ook nieuwbouw worden geïntegreerd (Wagenmakerij, werkplaatsgebouw 83 en Ketelhuis).

De gemeente zal bepaalde gebouwen als betaalbare ruimtes blijven inzetten voor de broedplaatsfunctie (zie ook hoofdstuk 7). De ideeën voor het inzetten van oude treinstellen en het inzetten van oude verhalen zijn zeker sympathiek en worden meegegeven aan de ontwikkelaars van de deelgebieden.

4 GROEN EN GEZOND

Gezond, groen en duurzaam zijn belangrijke thema's in dit Koersdocument. Het betekent concreet dat bij de verdere ontwikkeling van het gebied uitdrukkelijk wordt ingezet op het creëren van veel groen, het verbeteren van de biodiversiteit, het creëren van plekken in de buitenruimte voor sport en spel, en het stimuleren van lopen en fietsen (en het ontmoeden van autogebruik). Bestaande groenstructuren en bomen blijven zoveel mogelijk behouden.

Het Koersdocument geeft een koers met *globale* kaders voor de verdere ontwikkelingen. Daarom zijn uitspraken over de toekomst van de buurttuin "Bij ons achter" niet in dit Koersdocument vastgelegd; deze zal bij de concretere planontwikkeling van de Theresiazone nader onderzocht worden.

5 VOETGANGERS VOOROP

- Maak het gebied beleefbaar vanuit de voetganger, denk vanuit de vraag hoe de voetganger straks het gebied beleeft, geef de voetganger voorrang.
- Maak het gebied doorwaadbaar met voetgangersroutes door het gebied.
- Maak het gebied autoluw, geen 'blik' op straat.
- Burg. Brokxlaan is nu een harde lijn (barrière) tussen Spoorzone en Theresia; maak de laan aantrekkelijker, verbeter de oversteekbaarheid en zorg voor een versmalling van de laan.

6 THERESIAZONE

- Creëer een aantrekkelijke overgang tussen de Spoorzone en Theresia, met duidelijke en veilige verbindingen.
- Zorg voor variatie in de woonbebouwing langs de Burg. Brokxlaan.
- Houd rekening met privacy, bezonning, groen e.d. voor de bewoners aan de Lange Nieuwstraat.



5 VOETGANGERS VOOROP

Het Koersdocument volgt volledig de lijn die in de participatie ook is genoemd. De voetgangers staan voorop. Dat past ook bij het gewenste centrumstedelijke profiel. Het gebied wordt doorwaadbaar en beleefbaar voor voetgangers. Er zal extra aandacht besteed worden aan het verbeteren van de voetgangersverbindingen met aangrenzende gebieden.

De auto's gaan van de straat (centrale parkeergarages). En voor de Burg. Brokxlaan wordt nadrukkelijk de ambitie uitgedragen om het voetgangersklimaat te verbeteren (zie ook hoofdstukken 5 en 6).

6 THERESIAZONE

De Theresiazone is een specifieke plek in de Spoorzone omdat hier nieuwbouw naast de bestaande bouw van Theresia (Lange Nieuwstraat) gaat komen. Om oud en nieuw goed te laten aansluiten zijn vanuit de participatie een aantal ideeën overgenomen. De nieuwbouw krijgt niet-repeterende architectuur (geen monotone lijn van bebouwing), en een variatie in hoogte. Hierbij wordt rekening gehouden met bezonning en privacy alsmede met de bestaande groene structuur. De specifieke uitwerking en optimalisering vindt echter plaats in het vervolgproces. In het Koersdocument worden geen uitspraken gedaan over de vormgeving. In de verdere planvorming zal wederom participatie plaatsvinden met de bewoners.



1 HOOGTE EN VOLUME VAN DE NIEUWBOUW

- De hoogte van nieuwbouw langs de Burg. Brokxlaan leidt mogelijk tot effecten op de privacy en de bezonning voor de bewoners aan de Lange Nieuwstraat, Beperk de bouwhoogte in de Theresiazone tot maximaal 3 lagen.
- De nieuwbouw langs de Burg. Brokxlaan leidt mogelijk tot een lange wand aan de voorzijde en de achterzijde (naar de tuinen van de Lange Nieuwstraat). Streef naar een samenhang tussen de bestaande woonbebouwing aan de Lange Nieuwstraat en de nieuwbouw aan de Burg. Brokxlaan (in gedifferentieerde architectuur, bouwhoogte, en gebruik van de tussenruimte, bijvoorbeeld door onderling afgestemde ontwikkeling van het Ketelhuis en het particuliere initiatief voor een boutique-hotel in de monumentale villa's).
- De beoogde Clarissentoren geeft mogelijk ongewenste schaduweffecten.
- Nieuwe volumes moeten niet dominant worden ten opzichte van de historische bebouwing van de Werkplaats.
- Voorkomen moet worden dat er leegstand ontstaat, vooral in de torens.

2 OVERLAST

- Een eventuele toename van horeca en evenementen leidt tot meer (geluids)overlast.
- De bestaande veelal vooroorlogse woningbouw in de omliggende wijken en de nieuw geplande geluidsgevoelige functies als woningbouw stroken niet met het uitbreiden van horeca en evenementen.
- Er wordt aandacht gevraagd voor het beperken van de overlast van de vele bouwactiviteiten (o.a. verkeer, geluid).
- Het voornemen om de kermis met grootschalige attracties uit te breiden op de Burgemeester Brokxlaan wordt weinig positief ontvangen.
- De Spoorzone kent rommelige en onduidelijke donkere plekken met zwerfafval en sociale onveiligheid.

1 HOOGTE EN VOLUME VAN DE NIEUWBOUW

Het Koersdocument maakt heldere keuzes voor verdichting en duurzaam ruimtegebruik. De hoogstedelijke dichtheid komt met een variatie in hoogteaccenten (en niet met een eentonige hoogte van alle bebouwing). De situering van de hoogteaccenten komt voort uit stedenbouwkundige keuzes waarbij samenhang en oriëntering belangrijk zijn.

Bij de gevarieerde bouwhoogten wordt voor de Theresiazone uitgegaan van bouwhoogten in 3 maar ook 4 en af en toe 6 lagen. Deze keuze is vanwege de geambieerde samenhang met en verbinding over de Burg. Brokxlaan heen en vanwege de grondexploitatie. Een verschil in lagen aan de voor- en achterzijde van de bebouwing is mogelijk. De daadwerkelijke verdiepingsslag volgt bij de ontwikkelplannen voor dit deelgebied.

De herinrichting van de Burgemeester Brokxlaan tot een stadsstraat heeft een menselijke schaal tot doel en vraagt daarom niet om een lange wand met identieke gevels. De verschillende gebouwen worden zo mogelijk ontworpen door verschillende architecten.

De ruimtelijke opzet en de bebouwingstypologie zijn gericht op het ervaren van veel ruimtelijkheid en het stimuleren van ontmoetingen. De beleving op straatniveau is dan ook uitgangspunt.

Een afgestemde ontwikkeling van de monumentale villa's aan de Lange Nieuwstraat en de Theresiazone/Ketelhuis wordt meegenomen bij de verdere planontwikkelingen.

De hoogste toren, de Clarissentoren, zal onvermijdelijk ook een schaduweffect hebben. Door te kiezen voor een rankere hoge toren is dit effect beperkter dan wanneer hetzelfde volume in lagere, volumineuzere gebouwen gerealiseerd wordt.

In de Werkplaats voegen de nieuwe gebouwen zich naar de historische gebouwen. Door de nieuwe volumes los te koppelen en haaks op de bestaande structuur van de Werkplaats te plaatsen blijft de historische bebouwing herkenbaar. In hoofdstuk 5 wordt bij primaire gebouwkwaliteiten ook uitgelegd hoe nieuwbouw zich naar bestaande kwaliteiten in gebouwen en openbaar gebied moet voegen.

Leegstand wordt voorkomen door gefaseerd te ontwikkelen. Met name de torens zijn in de tijd na elkaar gepland zodat er niet op één moment ineens (te) veel aanbod is.

2 OVERLAST

Geluid is een belangrijke factor om rekening mee te houden bij de verdere ontwikkeling. Het besef is daar dat, met de komst van nieuwe doelgroepen (bewoners, kantoorgebruikers, studenten), een ander evenwicht ontstaat. Het verder inpassen van wonen en werken zorgt ervoor dat de Spoorzone steeds meer een regulier deel van de binnenstad wordt. Met als gevolg dat er andere eisen aan evenementen worden gesteld vanuit woon- en leefkwaliteit en bereikbaarheid. Hierdoor zal minder ruimte zijn voor grootschalige veel geluidproducerende evenementen. De Spoorzone wordt zo meer het decor van kleinere evenementen met een lagere geluidbelasting voor de omgeving. In het Koersdocument (hoofdstukken 7 en 8) wordt concreet toegelicht hoe een nieuw evenwicht wordt gezocht bij geluidproducerende horeca en evenementen.

Als centrum-stedelijk gebied leent de Spoorzone zich voor kermis. Op welke wijze en in welke mate is onderwerp van nadere studie (o.a. groenambities stadscentrum).

Deze studies zullen in 2019 afgerond worden.

Momenteel is de Spoorzone deels nog niet in ontwikkeling gekomen en kent daardoor lege of weinig gebruikte plekken. Dit gaat door de ontwikkelingen veranderen. Op korte termijn vraagt dit om beheersmaatregelen zoals verbetering van de verlichting en sociale controle. De gemeente zal dit oppakken in samenspraak met de huidige gebruikers.

3 MOBILITEIT EN PARKEREN

- Er is onduidelijkheid over de wijze van parkeren voor eigen gebruik in het gebied. Niet iedereen heeft een parkeerplek (zoals Clarissenhof).
- Er is onduidelijkheid over betaald parkeren.
- De Burg. Brokxlaan kent een slechte overstekbaarheid.
- Er is onduidelijkheid of bewoners van de Lange Nieuwstraat straks nog wel met de auto achterom kunnen.

4 VERDWIJNEN VAN HET ALTERNATIEVE KARAKTER

- Het ontwikkelen van veel nieuwe volumes kan mogelijk leiden tot het verdwijnen van het alternatieve karakter van de Werkplaats.



3 MOBILITEIT EN PARKEREN

Parkeren vindt nu nog plaats op maaiveld maar zal worden vervangen door collectieve garages op de locatie Clarissentoren, langs het spoor naast het deelgebied Zwijsen en binnen de contouren van de Werkplaats nabij de Hall of Fame. Het bouwen gebeurt in fases. De eerste garage vervult ook de parkeervraag van Clarissenhof.

In Tilburg is parkeren in het centrum onlosmakelijk verbonden met betaald parkeren. In de Spoorzone wordt dus ook betaald parkeren toegepast. Er kunnen in de Spoorzone geen parkeervergunningen worden aangevraagd voor straatparkeren, omdat alles wordt opgelost in centrale voorzieningen. Bewoners en bedrijven in de Spoorzone kunnen een abonnement afnemen om ergens in de Spoorzone te kunnen parkeren. Dit abonnement is niet gekoppeld aan één vaste parkeerplek, maar biedt wel garantie op een plek ergens in de Spoorzone. Om dit collectieve 'gebiedsparkeren' optimaal in te zetten zijn de geplande centrale voorzieningen verspreid over het gebied gesitueerd en zal er ook sprake zijn van tijdelijk aanvullende maaiveld-terreinen.

Er zal periodiek gemonitord worden of er voldoende evenwicht is tussen de daadwerkelijke parkeerbehoefte en het aanwezige aanbod van parkeerplaatsen.

Het Koersdocument zet in op een aanpassing van de Burg. Brokxlaan tot stadstraat waarbij oversteekbaarheid voor voetgangers een belangrijke ontwerpogave is. De huidige hagenstructuur zal daarbij vervangen worden.

Bij latere uitwerking van de Theresiazone zal de mogelijkheid voor bewoners van de Lange Nieuwstraat om in de toekomst ook achterom te kunnen onderzocht worden.

4 VERDWIJNEN VAN HET ALTERNATIEVE KARAKTER

De Spoorzone staat in feite nog aan de vooravond van een grootschalige transformatie. De afgelopen jaren stond vooral in het teken van 'pionieren' waarbij het erfgoed van de Werkplaats werd ingezet voor cultuur, horeca en werkfuncties met een alternatief karakter. In de komende jaren wordt veel nieuwbouw toegevoegd waarbij oud en nieuw wordt geïntegreerd. Het betekent enerzijds het behouden van de industriële sfeer maar ook het toevoegen van nieuwe sferen. De pioniersfase maakt plaats voor een doorontwikkeling waarbij nieuwe doelgroepen een plek gaan krijgen – zowel in de nieuwbouw als in de Werkplaats. Waar mogelijk zullen bestaande functies in horeca en cultuur behouden blijven. Bovendien wil de gemeente de oude gebouwen van de Werkplaats blijven inzetten voor de broedplaatsfunctie. Toch zullen met de komst van nieuwbouw ook nieuwe doelgroepen toetreden in het gebied. Het Koersdocument maakt de keuze om de sferen naast en door elkaar te laten bestaan. Het alternatieve mag dus blijven maar krijgt ook nieuwe sferen naast zich.







