



AMBITIEDOCUMENT OPENBARE RUIMTE SPOORZONE TILBURG

Deel A: Ruimtelijk raamwerk en leidende principes
Mei 2024

KARRES
BRANDS

Nog niet zo lang geleden was een deel van de Spoorzone, de NS-werkplaats, een verborgen plek van Tilburg, afgesloten met een hek. Sinds 2011 is de oude werkplaats van de NS geopend voor publiek en wordt de Spoorzone ontdekt, ontwikkeld en omarmd. Met de ontwikkeling van o.a. de Stadscampus met befaamde LocHal, het stationsgebouw en -plein, Clarissenhof en de polygonale loods zijn de krijtlijnen van het Koersdocument realiteit geworden en biedt de NS-werkplaats ruimte aan wonen, evenementen, creativiteit en ondernemen. De ontwikkeling van de Spoorzone moet de relatie tussen de OV-terminal en de oude binnenstad verstevigen. De Spoorzone is het gebied waar treinreizigers voor het eerst kennismaken met Tilburg. Het is een divers, maar verrommeld gebied waar een overkoepelende visie op openbare ruimte momenteel nog voor ontbreekt.

Het Ambitiedocument Openbare Ruimte Spoorzone omvat de visie op de openbare ruimte en brengt samenhang in de ontwerp oplossingen, karakter en de toe te passen inrichtingselementen. Het Ambitiedocument geen blauwdruk. Het is een onderlegger, geeft handvatten en houvast voor kwaliteitsbeheersing en dient als startschot voor uitwerkingsopgaven. Dit ambitiedocument geeft richting aan de inrichting openbare ruimte Spoorzone, nu en in de toekomst. En is daarmee een belangrijk document voor de gemeente en gebiedspartners (o.a. ontwikkelaars, kwaliteitsteam). Het document staat niet op zichzelf. De visie is gebaseerd op eerdere rapportages, adviezen en studies. We bouwen hiermee voort op bestaand beleid en ambities die eerder zijn ingezet en met oog voor alle gebruikers. Het ambitiedocument zet in op een gezonde en levendige Spoorzone waarin ruimte is voor ontmoeting, evenementen en reuring, maar ook voor voldoende ruimte voor rust, verdieping en reflectie.

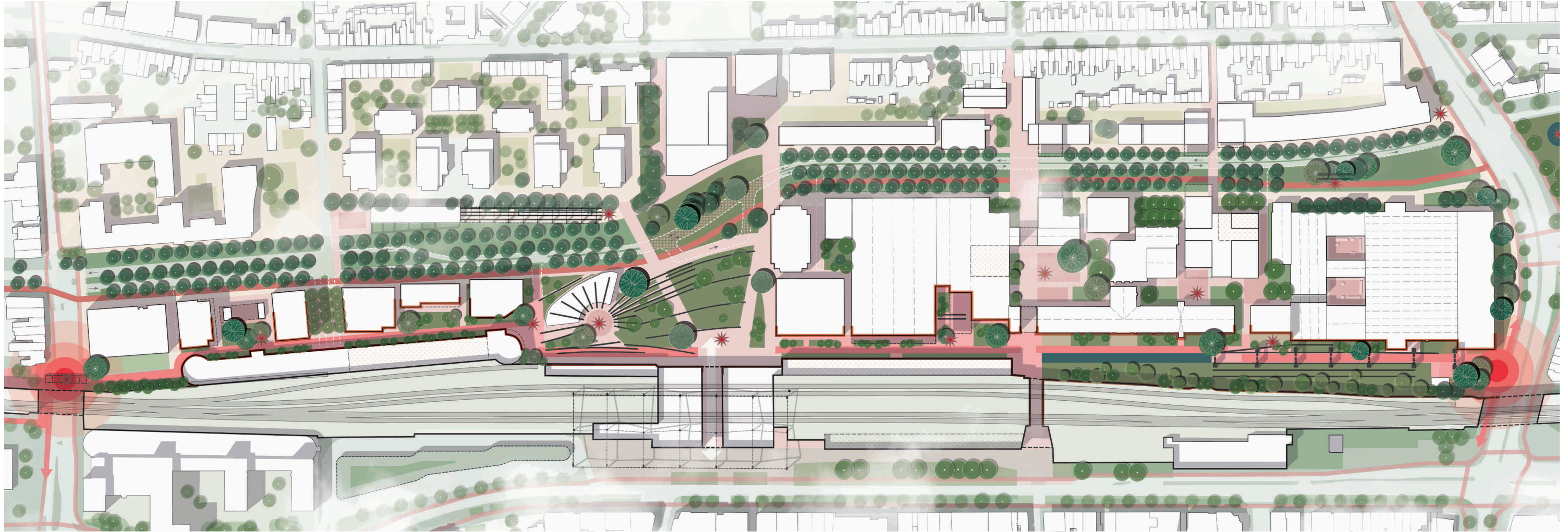
Het ambitiedocument bestaat uit een tweetal delen: Deel A met leidende principes. Deze principes vormen de leidraad voor alle uitwerking in de openbare inrichting. Deel B is het uitwerkingsdocument, met daarin nadere uitwerking van de principes, plus concrete handreikingen om uitwerking te geven aan de openbare ruimte

In dit document worden de zeven hoofdpunten voor het raamwerk van openbare ruimtes uiteengezet, die aan de basis staan voor de inrichtingsopgave van de openbare ruimte van de Spoorzone. Het ruimtelijke figuur van 'rails en bielzen', dat in het Koersdocument geïntroduceerd wordt, vormt de basis van het ruimtelijke raamwerk van de openbare ruimte. De westflank van de zone, Zwijsen I en II, kan zich nadrukkelijk met een samenhangend stedelijk karakter ontwikkelen, terwijl in de oostelijke zone zich de buitenruimtes aftekenen als kleurrijk mozaïek van doorwaadbare ruimtes met elk een duidelijk eigen karakter. De cultuurhistorische waarden gelden als drager voor het inrichtingsontwerp. Het spoorse karakter, de aanwezige historische bebouwing en de beeldbepalende elementen in de buitenruimte dienen als inspiratie voor de nieuwe inrichting.



Structuurontwerp Spoorzone

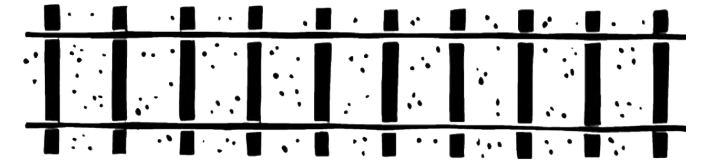
Ruimtelijk raamwerk voor de openbare ruimte



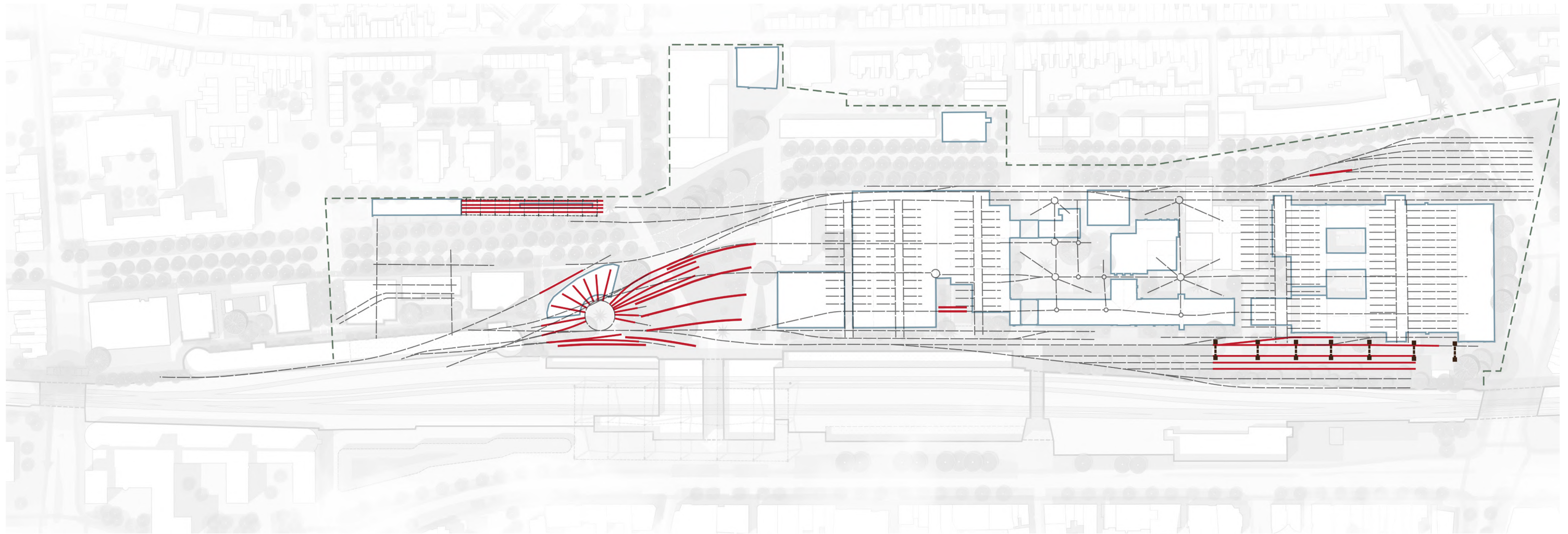
- #1 De NS-werkplaats: verwevenheid van verleden, heden & toekomst
- #2 Locomotiefboulevard als backbone
- #3 Burgemeester Brokxlaan onderdeel van de Tilburgse Parkring
- #4 Bielzen als sterke noord-zuid connecties
- #5 Mozaïek van tuinen en hoven
- #6 Gezond en klimaatbestendig raamwerk
- #7 Een stoer stuk stad

#1 De NS-werkplaats: verwevenheid van verleden, heden & toekomst

Verleden dient als raamwerk voor de toekomst



De Spoorzone als Spoorweg - Een metafoor
(uit: Koersdocument Spoorzone Tilburg)



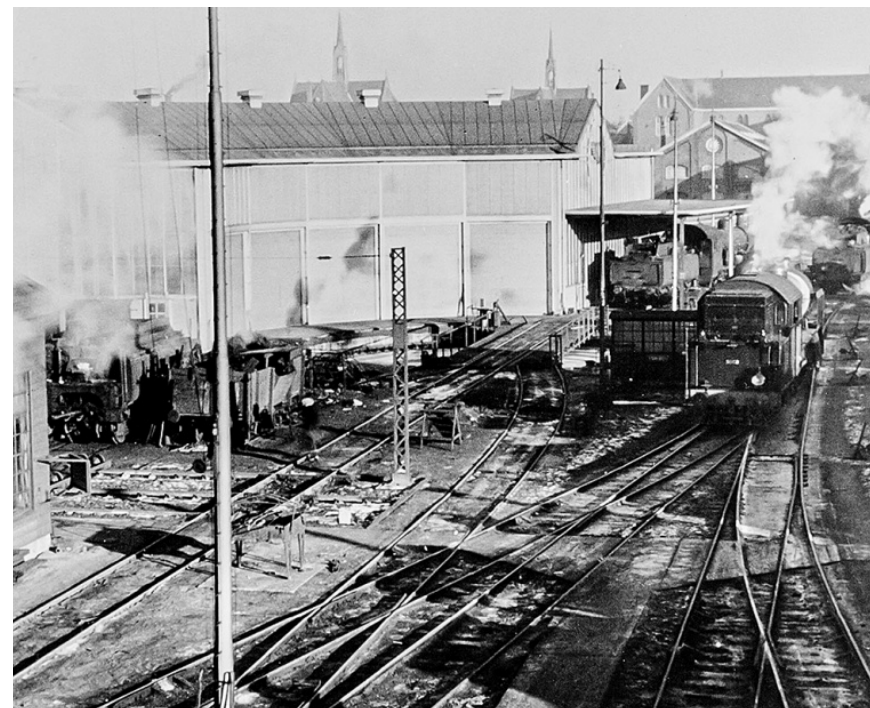
Jarenlang is de NS-werkplaats een voor de Tilburgers verborgen stadsdeel. De noordzijde van het station kent geen publieke uitgang en de werkplaats is middels hekwerken en muren volledig van Tilburg afgesloten. Sinds 2011 zijn de deuren voor alle Tilburgers geopend!

Bij de inrichting van de openbare ruimte is de cultuurhistorische opbouw en organisatie van de NS-werkplaats leidend om te komen tot de nieuwe inrichting. Naast de inpassing van nog fysiek aanwezig erfgoed wordt een benadering gekozen die het transversale systeem centraal stelt en de organisatie hiervan leesbaar maakt.

Het samenspel van de unieke transversale dwarsverbindingen en lange lijnen (oost-west) leiden tot een navolgbare continuïteit, welke verankerd is in het raamwerk. Zo kunnen verweesde onderdelen weer in een samenhangend geheel betrokken worden. De lange lijnen (oost-west) worden manifest in de Locomotief-

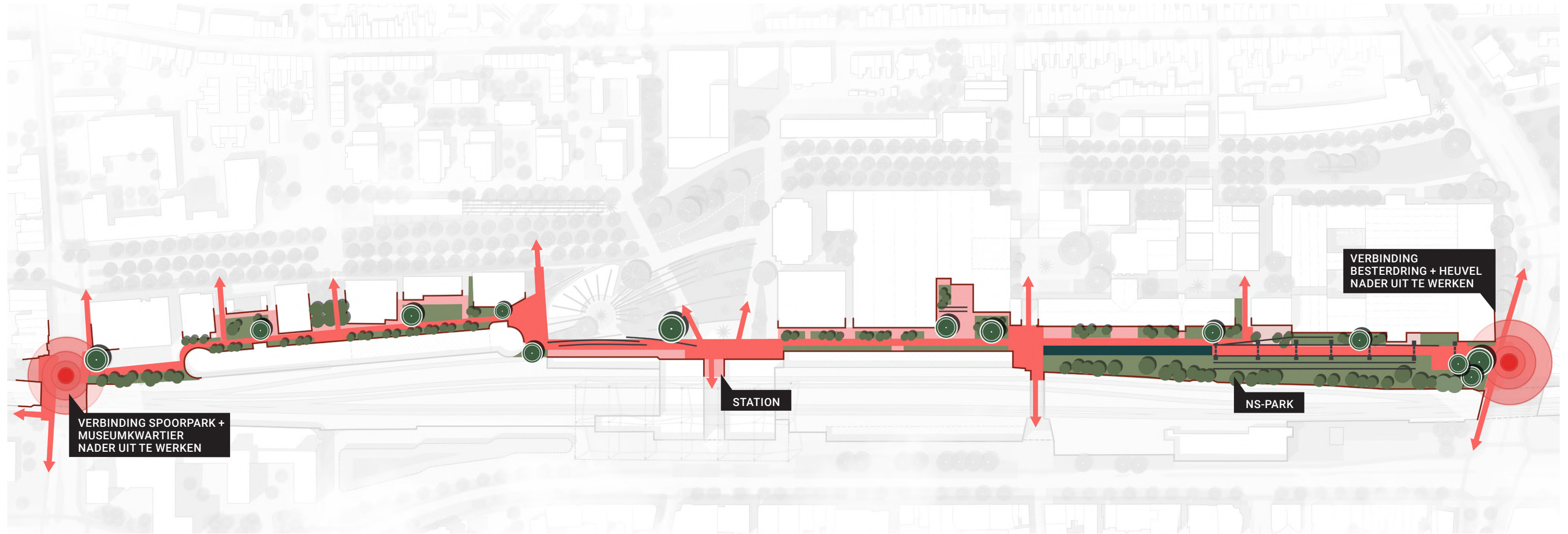
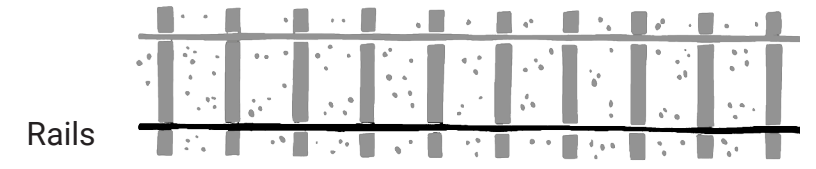
boulevard, die een continu profiel krijgt.

De functionele zonering van werkmilieus van 'facilitair-locomotieven-facilitair-rijtuig' zorgen voor een rijke inspiratie voor de nieuwe inrichting. Nog bestaande sporen, bovenleidingen en andere 'stoere' inrichtingselementen mogen niet verloren gaan en worden maximaal behouden en ingepast. Als uitgangspunt geldt, dat deze objecten, waaronder de rails opnieuw teruggebracht worden. Daarnaast krijgen de elementen uit het NS-verleden een doorvertaling in de openbare ruimte. Door de keuze van het verhardingsmateriaal, opsluiting, maatvoering en routing van de padenstructuur, maar ook door bijvoorbeeld door herkenbaar meubilair ontstaat een herkenbare identiteit aansluitend op het 'spoorse' erfgoed.



#2 Locomotiefboulevard als backbone

Eén herkenbare identiteit als verbinder tussen oost en west



De Locomotiefboulevard is als stadse voetgangerspromenade de ruggengraat van de Spoorzone. Deze boulevard loopt van Besterdring tot Gasthuisring, waar het is verankerd met het bestaande netwerk van de stad (o.a. Binnenstad, Museumkwartier en Spoorpark). Met het maken van sterke koppen aan oost- en westzijde ontstaat een aanzet om dit verder uit te breiden in het Tilburgse stadsweefsel. Deze uiteinden vragen om een nadere uitwerking in het vervolg. De Locomotiefboulevard is opgebouwd uit een aantal segmenten, die samenhangen met de stedenbouwkundige structuur van de NS-werkplaats. Het rijgt de verschillende deelgebieden aanéén, en zorgt voor samenhang, verblijfskwaliteit en herkenbaarheid. Gebouwen aan de boulevard hebben een duidelijke voorkant en zijn met extraverte programma-onderdelen aan dit voetgangersgebied geörienteerd. Auto's zijn in dit gebied niet welkom, in de toekomst vinden ook Kiss+Ride en taxi's hun plaats aan de Brokxlaan.

De Locomotiefboulevard verleidt gebruikers en bezoekers om vanuit de Willem II- en Stationspassage het gebied te ontdekken. De dwarsverbindingen op de locomotiefboulevard werken als een 'vestibule' dat inkijk geeft in het achterliggende gebied en nodigt zo uit om verder het gebied te verkennen. De continuïteit van de boulevard wordt gewaarborgd door de inrichting af te stemmen met de inrichting van de boulevard voor de LocHal, met rechthoekige betonplaat en een toevoeging van grijs/bruine elementverharding langs de gevels van de gebouwen. De betonplaten verwijzen naar de werkvloer en de richtingen van de sporen. De elementverharding zorgen voor rijke textuur en maakt een passende aansluiting op de rijk gedetailleerde en verspringende gebouwen mogelijk. Op strategisch plekken langs de boulevard worden ankerpunten voor stedelijke programmering, kunst of bijzondere solitaire bomen geplaatst. Men loopt van boom naar boom en van vestibule naar vestibule.



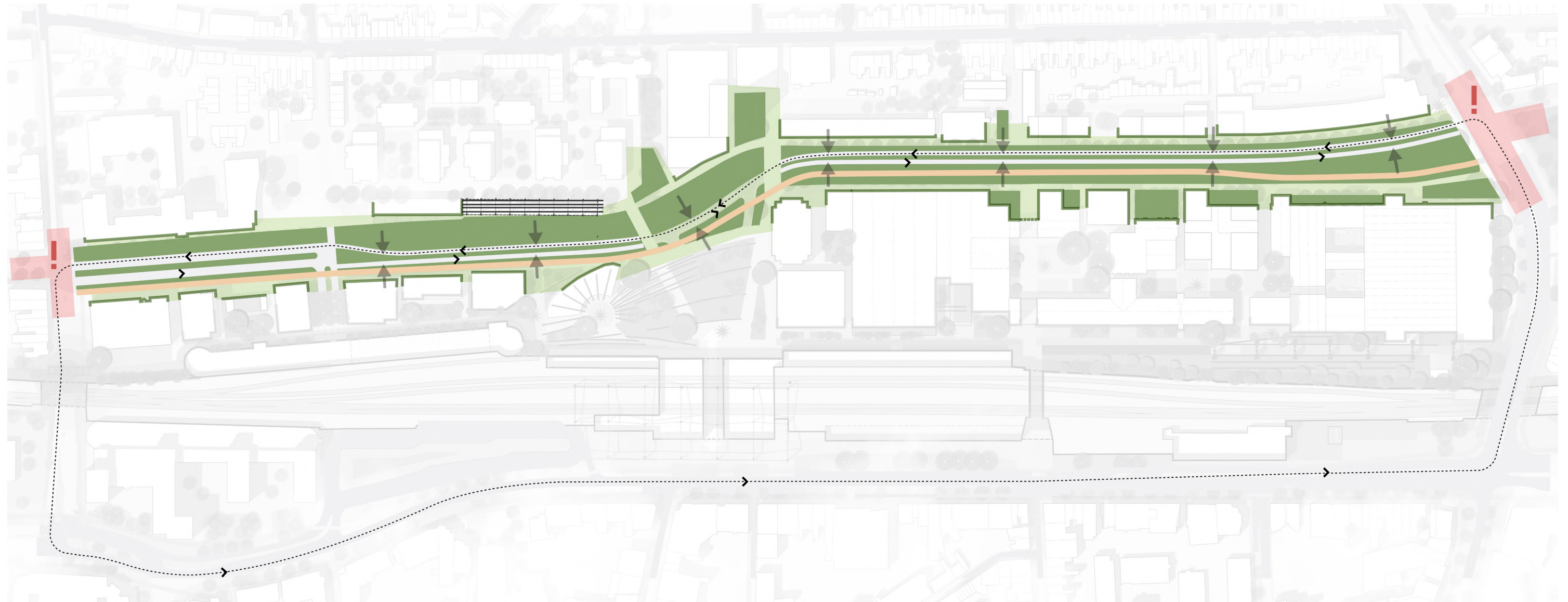
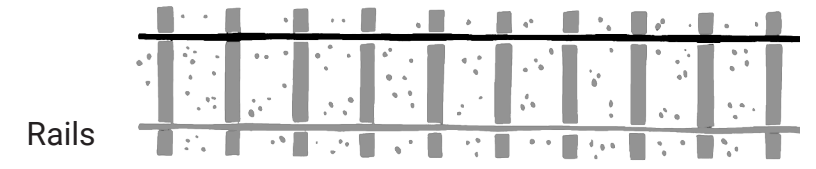
Impressie mogelijke verbinding met Spoorpark



Impressie mogelijke inrichting NS-Park

#3 Burgemeester Brokxlaan onderdeel van de Tilburgse Parkring

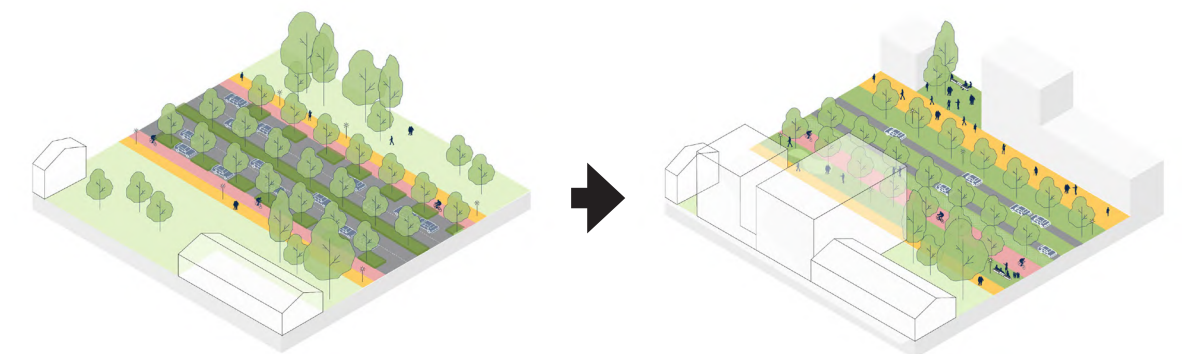
Versmallen autoboulevard, meer ruimte voor groen en klimaat



De Burgemeester Brokxlaan is vandaag de dag een stevige autoboulevard die het stationsgebied aan de noordzijde ontsluit. Een fors wegprofiel met vier rijstroken en tweetal fietspaden, allen gescheiden door strakke laanbomen en geschoren olijfwilghagen. Voor fietsers en voetgangers is de laan op slechts enkele plekken, middels VRI, oversteekbaar. Ondanks dat de Burgemeester Brokxlaan een belangrijke rol in de gebiedsbrede verkeersstructuur heeft, zetten we in op transformatie. Waarbij we in de Spoorzone inzetten op fietsen, wandelen en OV-gebruik. Dit gebeurt altijd als integraal onderdeel van de ontwikkeling van de Spoorzone zelf en de mobiliteitsafwikkeling van de Spoorlaan (én Parkring) aan de overzijde van het spoor. Er zal nog gestudeerd moeten worden op welke wijze de Brokxlaan

minder rijbanen krijgt en waar dit precies de gewenste ruimte oplevert. De verluwing van de Brokxlaan wordt aangegeven om op integrale wijze het wegprofiel te herzien. Hierdoor verandert het verkeerskundige karakter en ontstaat er strategische ruimte voor verbeterde oversteekbaarheid, veiligheid, vergroening, wateradaptatie en verblijf. Hiermee wordt de Burgemeester Brokxlaan onderdeel van de nieuwe Tilburgse Parkring: een openbare ruimte die wordt toegeëigend door langzaam verkeer, groen, stadsnatuur en verblijf in plaats van primair verkeer. In de verdere ruimtelijke programmatische uitwerking van de Burgemeester Brokxlaan is naast voornoemde opgaven het inpassen van de kermis integraal element van de uitwerking. Opgave in de uitwerking van de Burgemeester

Brokxlaan ligt er voor de uiteinden van deze lijn. Deze fronten zijn de eerste aankondiging van de Spoorzone en dienen dat ook uit te dragen. Een herontwerp van het wegprofiel kan meer ruimte geven om deze 'fronten' volwaardig vorm te geven en versterkt de verbinding van de Spoorzone richting Spoorpark en NS plein, maar biedt de mogelijkheid bv. de spoorzone een gezicht te geven naar de binnenstad. Een uitdaging voor de kwaliteit van de openbare ruimte als geheel ligt in de praktische uitwerking van het mobiliteitsconcept dat gericht is op het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Om dit deel van de stad leefbaar te maken wordt openbaar vervoer, fietsers en voetgangers in het primaat gesteld. Dit vraagt om continue aandacht voor een slimme organisatie van parkeren, logistiek en het nodige expeditieverkeer.

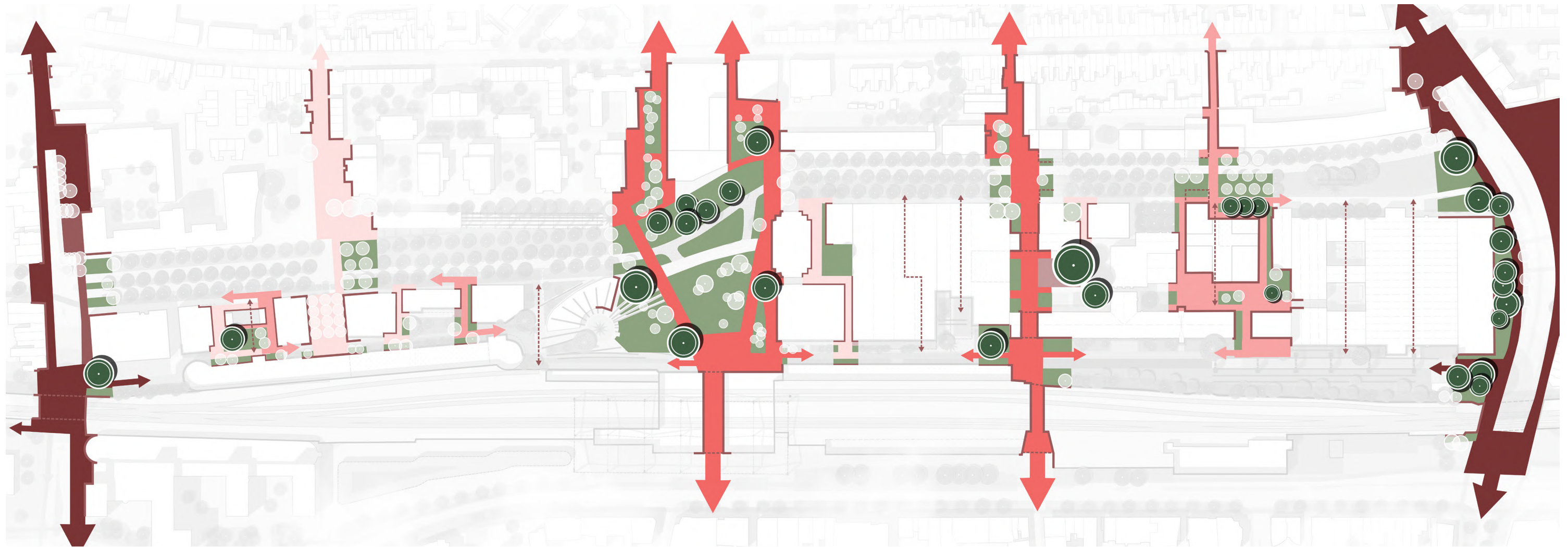
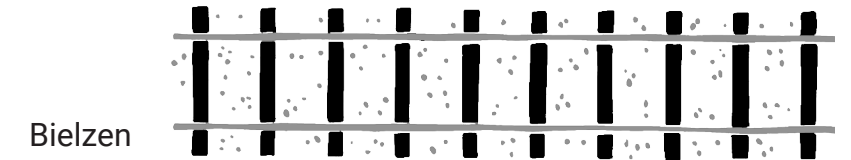


Huidig profiel Burg. Brokxlaan

Voorstel Burg. Brokxlaan (blijft tweerichtingsverkeer)
Er wordt nog gestudeerd op de precieze ligging van de wegvlakken

#4 Bielzen als sterke noord-zuid connecties

Doorwaadbare Spoorzone voor fiets en voetganger



In het ruimtelijke raamwerk van de 'rails en bielzen', binnentuinen en -hoven heeft de voetganger het primaat. De 'rails' zorgen voor de stadsverbindingen en het verknopen van ruimtes in de oostwestrichting. De 'bielzen' zijn de snelbinders en zorgen voor de noordzuidverbindingen en het completeren van het langzaamverkeersnetwerk dat zich verbindt met het Dwaalmilieu, Kernwinkelgebied en Museumkwartier. De twee spooronderdoorgangen (Willem II- en Stationspassage) zijn cruciaal in de verbinding van de Spoorzone met de binnenstad en de Theresiazone.

Deze stadsverbindingen in noord-zuidrichting geven sturing aan het ruimtelijk voorkomen van de Brokxlaan. De laanstructuur stopt ter hoogte van de kruisingen, hier ontstaan pleintjes waar de voetganger de baas en de auto te gast is. Hiermee wordt de oversteekbaarheid aanzienlijk vergroot. Op een schaalniveau lager zijn er de verbindin-

gen tussen de blokken in de Spoorzone door. Deze verbinden de locomotiefboulevard met de Burg. Brokxlaan. Het laagste schaalniveau betreft de verbindingen door de (publieke) gebouwen als Lochal, Mindlabs en Young Professional Campus.

De combinatie van al deze verbindingen zorgen voor een levendige en doorwaadbare stad waar de fietser en voetganger prevaleren.

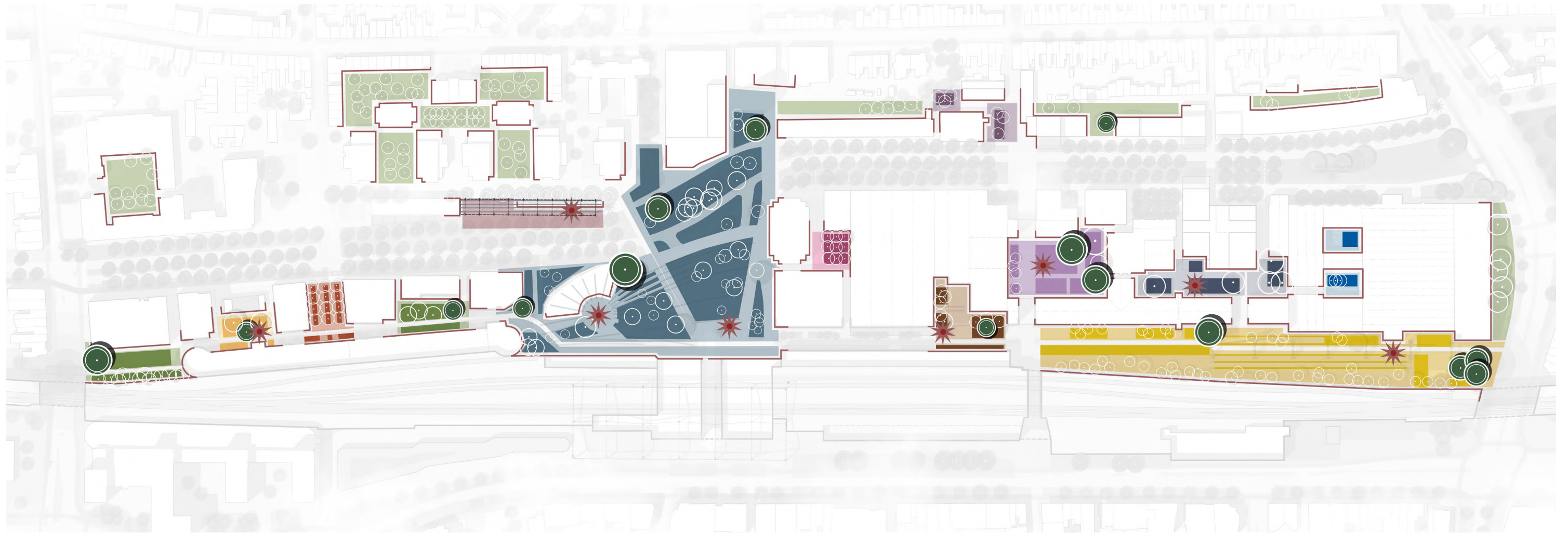
Het mobiliteitsconcept is gericht op het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit draagt bij aan de ambities van een gezonde stad. De fietsverbindingen naar de Spoorzone zijn best goed, maar binnen de Spoorzone liggen kansen om met de aanpak van de Brokxlaan een verbetering van verbindingen te maken. Daarnaast is het noodzakelijk om het fietsparkeren ook goed te accommoderen nabij de nieuwe functies die in het gebied landen.



Noord-zuidverbindingen door de Spoorzone verknopen binnenstad (Dwaalgebied, Kernwinkelgebied) met Museumkwartier

#5 Mozaïek van tuinen en hoven

Verschil in programma en gebruik kleurt elke tuin anders



Tussen (en bovenop) de nieuwe en oude gebouwen ontstaan nieuwe collectieve buitenruimtes in aanvulling op raamwerk van 'rails en bielzen'. De rijkdom aan diverse plekken die nu al in het gebied aangetroffen wordt moet geëxpireerd en aangevuld worden.

De tuinen, hoven en pleinen zijn ondergeschikt aan de continue locomotiefboulevard. Daarnaast zijn de verschillende plekken gelijk in 'basis'-materialisatie, zodat er telkens duidelijk is dat men zich in de Spoorzone bevindt. Elk van deze ruimtes heeft een eigen karakter door de aanliggende gebouwen en de programmering van de buitenruimte zelf. Zo ontstaat binnen het netwerk van openbare ruimtes een rijke veelkleurigheid.

De westflank van de Spoorzone, Zwijzen I en II, kan zich nadrukkelijk met een samenhangende groene inrichting ontwikkelen die het leefklimaat van de site vergroot, terwijl zich in de oostelijke zone de buitenruimtes aftekenen als kleurrijk mozaïek van doorwaadbare, minerale ruimtes met elk een duidelijk eigen karakter.

Door het mozaïek van binnentuinen en hoven wordt de Spoorzone niet alleen gedefinieerd door iconische spoorse architectuur maar ook door ruimte ertussen met een mix van gebruik. De inrichting van de binnentuinen en -hoven hebben een informeel en collectief karakter, waarvan de inrichting een kruisbestuiving van talenten, ideeën, ontmoetingen en inzichten stimuleert. De plekken nodigen uit om te gebruiken en zijn zeker niet privé.

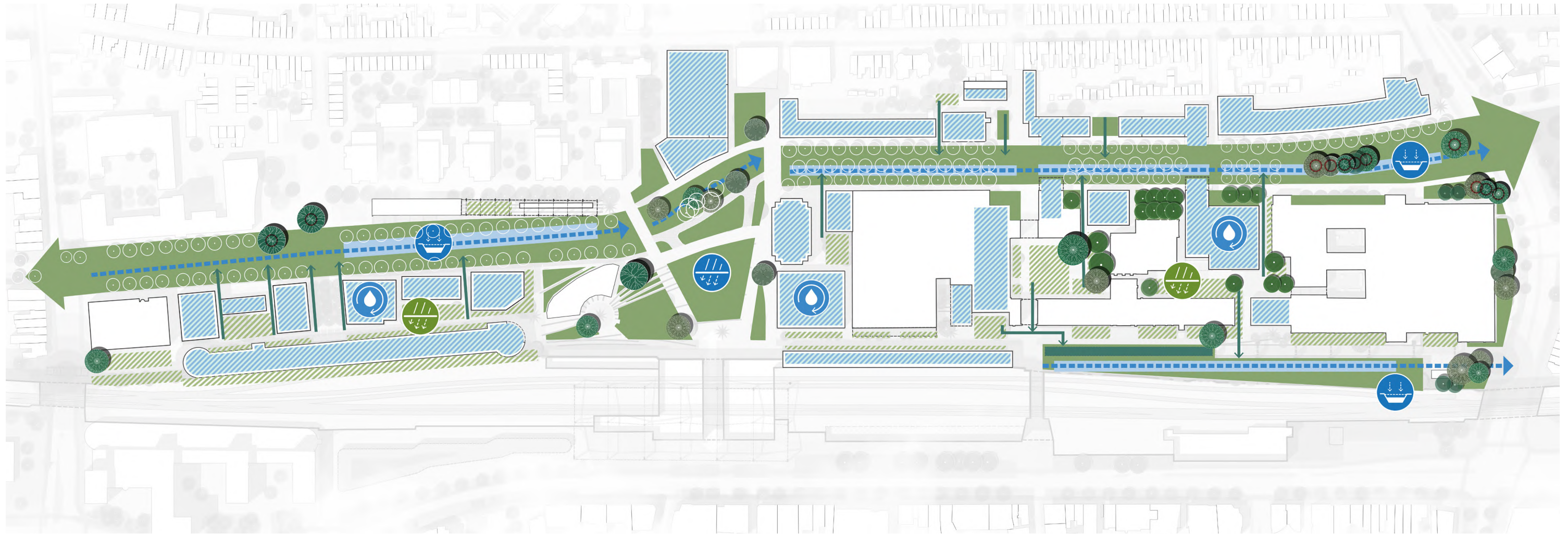
Het zijn plekken met een hoge verblijfskwaliteit en mogelijkheden voor kunst, 'performance' en activatie. Zowel in gebruik als in voorkomen kunnen de binnentuinen van elkaar verschillen, hierdoor neemt de variatie binnen het gebied verder toe.

Nabij belangrijke entrees worden zones voor ontmoeting, uitwisseling en inspiratie ingericht. Hier is sprake van een wisselwerking tussen gebouw en buitenruimte en is er voldoende plek om uit te rusten, te wachten op een afspraak, of te ontmoeten. De hoven kunnen afwijken van de standaard inrichtingen.



#6 Gezond en klimaatbestendig raamwerk

Nieuwe gebouwen en openbare ruimte dragen bij aan verkoeling, biodiversiteit en waterberging



De Spoorzone is onderdeel van een grotere groenstructuur parallel aan het spoor. Deze groenverbinding komt aan de westzijde de stad binnen bij de Oude Warande, aan de oostzijde maakt deze via Landschapspark Moerenburg weer de aansluiting met het landelijk gebied. Ter hoogte van de Spoorzone is de structuur langs het spoor behoorlijk dun, mede door het station en nieuwe parkeervoorzieningen langs het spoor. Bij het afwaarderen van de Burgemeester Brokxlaan in de toekomst, liggen er dan ook kansen voor het versterken van deze ecologische oost-west verbinding. Door versmalling van het rijwegprofiel ontstaat er een strategische ruimte voor groen, maar ook voor het verzamelen, infiltreren en afvoeren van hemelwater. De Brokxlaan wordt zo de klimaatstraat van de Spoorzone.

De ingrepen in ecologie, kunnen in samenhang met klimaatadaptatie ontwikkeld worden. Dit voor zowel voor openbare ruimte als gebouwen.

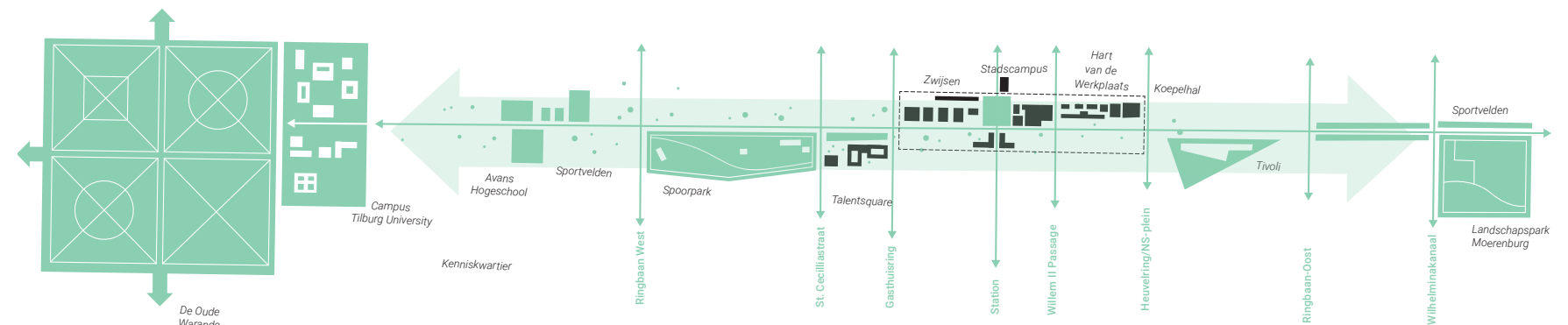
(Zie Tilburgs Puntensysteem Natuurinclusief bouwen). Op deze wijze wordt er naast een hogere biodiversiteit ook koelte en waterbuffering in dezelfde ruimte georganiseerd.

Ondanks dat het in de Spoorzone vanuit verschillende ruimtelijke claims (onder- en bovengronds) niet altijd eenvoudig is, hebben we als doel om veelvuldig nieuw groen in de vorm van bomen te introduceren. Voor bestaande bomen wordt in de nieuwe plannen een maximale inspanning verricht om deze te handhaven. (zie bomenverordening Tilburg 2021). Indien er toch sprake is van verwijdering, wordt herplant (bij voldoende levensverwachting) als belangrijk alternatief gezien. We zien het Burg. Stekelenburgplein als een belangrijke locatie om de te verwijderen bomen een nieuwe plek te geven.

Voor de waterbergingsopgave wordt uitgegaan van een afkoppeling van het riool, met een bergingsopgave van een piekbui van ten minste

60mm per etmaal. De eerste stap in de hemelwaterstrategie is het langer vasthouden van regenwater op de (groene) daken van de nieuwe gebouwen. Dit hemelwater van de daken wordt vertraagd afgevoerd richting de binnentuinen en straten waar ruimte is om het hemelwater te bergen en langzaam te laten infiltreren. Daarnaast dragen de verschillende (binnen)tuinen bij

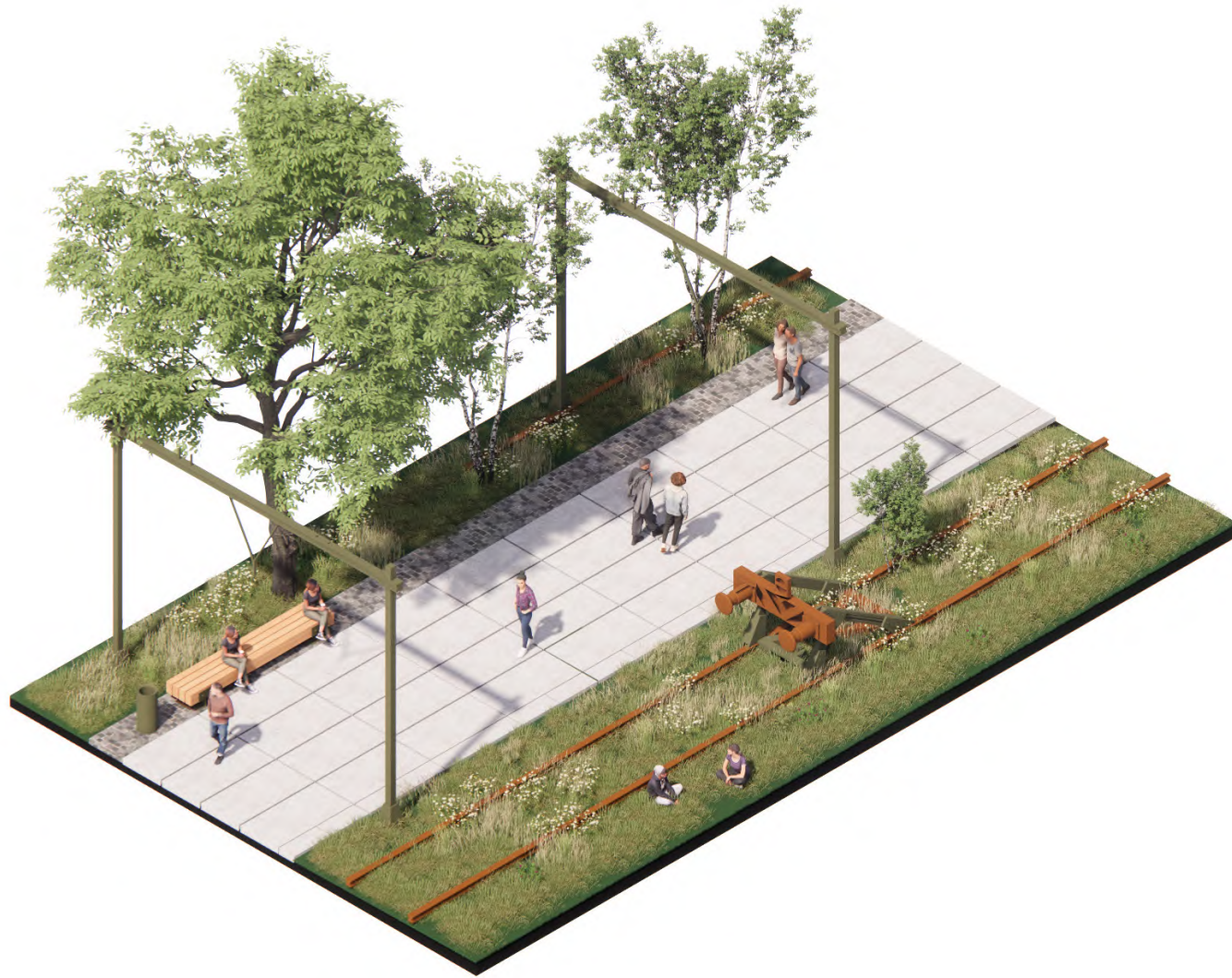
als kleinere ecologische stapstenen, verblijfsplekken en bieden deze verkoeling in de dichtbebouwde Spoorzone. De Brokxlaan zou als laatste schakel in het systeem de bergingsopgave kunnen completeren.



Spoorzone als onderdeel van een stedelijk ecologische oost-westverbinding, bron: Stadsnatuurkaart

#7 Een stoer stuk stad

Robuuste materialen zorgen voor samenhangende en herkenbare openbare ruimte



De oorspronkelijke inrichting van de NS-Werkplaats was van grote eenvoud, eerlijke materialen en robuust gedetailleerd. De nieuwe materialisering en inrichtingselementen doen recht aan het stoere karakter van het gebied. Zo wordt de werkvloer gerepresenteerd in eenduidig kleurpalet van grijsstenen in beton (geveegd) en natuursteen. Het bouwt zo voort op de beeldkwaliteit van 'ingenieurslogica' die aan bestaande en nieuwe gebouwen wordt toegekend.

De heldere palet van materialen is gericht op de duurzaamheid en impact van materialen. Er wordt gekozen voor materialen die aansluiten op de spoorse vormgeving. Materialen met een lange levensduur, die aansluiten op het robuuste, stoere karakter van de locatie. Als een imaginair spoor wordt de buitenruimte opgebouwd uit betonplaten over de lengterichting van Zwijssen tot de Werkplaats tot aan de Koepelhal. Dit stoere karakter wordt versterkt door bestaande

bomen zoveel als mogelijk te behouden en de toe te passen nieuwe pioniersbeplanting (bv. berken en grassen) welke tussen de overgebleven sporen groeien.

De vloer van de openbare ruimte zal, afhankelijk van de functie van de bebouwingsplinten, verschillen per ruimte. De koude aansluiting van de nieuwe bestrating kan ook bij de nieuwbouw terugkeren. De detaillering is compromisloos, stoer, orthogonaal en rijk aan textuur. Dit alles moet in samenhang zijn met de architectuur van de gevels.



0934

0941

Colofon

Copyright

De inhoud van dit boek en de hierin opgenomen gegevens, afbeeldingen, teksten en combinaties daarvan zijn beschermd door auteurs-, en databankrechten. Tenzij anders vermeld berusten deze rechten bij Karres en Brands b.v. Zonder schriftelijke toestemming is het niet toegestaan deze rapportage of enig onderdeel hiervan voor eigen doeleinden te gebruiken, openbaar te maken en of te verveelvoudigen.

KARRES
BRANDS

LITH Advies
cultuur-civieltechnisch adviesbureau



Ontwerp en visie

Karres en Brands

David Kloet
Niek Smal
Daniela Kleiman Lopez
Tessa Laarman

Lith Advies

Gert-Jan Lith

Opdrachtgever

Gemeente Tilburg

Roelof de Graaf
Joep Frenken
Wilco Broeks
Bas Moerkerke

Vakafdelingen, o.a.:
Stedenbouw
Landschap
Mobiliteit

In samenwerking met

Aveco de Bondt
SDK Vastgoed