

Synergy Collective

Visie Verhalenmakerij

Spoorzone Tilburg Koepelhal-Wagenmakerij - 04.06.2025

Leeswijzer en inhoudsopgave

Onze visie op de 'Verhalenmakerij' wordt gepresenteerd in vijf verhalen. Elk verhaal belicht een stedenbouwkundig en/of architectonisch aspect van ons ontwerp en samen vormen ze het fundament van onze visie.

Criterium 1 t/m 5 uit uw aanvraag zijn integraal verweven door deze verhalen. In elk verhaal komen meerdere criteria aan bod, waarbij zij in samenhang worden behandeld en elkaar zo versterken.

Deze leeswijzer biedt inzicht in welke criteria in welke verhalen aan de orde komen, zodat u gericht kunt navigeren naar de verschillende kerncriteria binnen onze visie.

Inhoudsopgave	2
Vooraf	3
Criterium 1 t/m 5	
▪ Pijlers van onze visie	4
▪ 1. Verhaal van de stad <i>Een nieuwe plek voor Tilburg</i>	5
▪ 2. Verhaal van de Spoorzone <i>Het (aan)sluitstuk</i>	6
▪ 3. Verhaal van het wonen <i>Wonen op een festivalterrein</i>	7
▪ 4. Verhaal van evenementen <i>Unieke constellatie aan evenementenruimtes</i>	8
▪ 5. Verhaal van de transformatie <i>Voortbouwen en meebewegen</i>	9
Criterium 6 – technische en financiële haalbaarheid	10
Criterium 7 – plan van aanpak + CV's	15
Inschrijfbiljet	23
Specificatie van de inschrijfsom	24

Criterium 1

De mate waarin het SO blijkt geeft van een zorgvuldige restauratie en renovatie en een optimaal gebruik van de cultuurhistorische waarde van de Koepelhal-Wagenmakerij met behoud van het lokale DNA, met aandacht voor:

- een kwalitatieve restauratie cf. de ERM-richtlijn; [verhaal 5](#)
- een haalbare exploitatie; [verhaal 4](#)
- toegankelijkheid voor iedereen; [verhaal 1](#)
- een brede programmering met behoud van het unieke karakter van het gebouw. [verhaal 4+5](#)

Criterium 2

De mate waarin het SO blijkt geeft van een uniek woonconcept, met aandacht voor:

- synergie tussen het woon-programma en het overige programma in de Koepelhal-Wagenmakerij; [verhaal 2+3](#)
- een complementair en onderscheidend woonmilieu in Tilburg en de spoorzone; [verhaal 3](#)
- een collectief en stedelijk woonmilieu. [verhaal 3](#)

Criterium 4

De mate waarin het SO blijkt geeft van de Koepelhal-Wagenmakerij als schakelstuk en verbinding in het stedelijk weefsel, met aandacht voor:

- de ruimtelijke verbinding met de binnenstad van Tilburg, de spoorzone en omliggende wijken; [verhaal 1+2](#)
- de synergie tussen gebouw en de omliggende openbare ruimte (ruimtelijk en functioneel). [verhaal 2](#)

Criterium 3

De mate waarin het SO blijkt geeft van een WOW-effect, als sluitstuk van de spoorzone, met aandacht voor:

- een lokaal brandpunt met internationale aantrekkingskracht; [verhaal 1](#)
- het realiseren van een uitzonderlijke synergie van de unieke programmaonderdelen met behoud van de cultuurhistorische waarden en het uitdragen daarvan; [verhaal 2+3+4+5](#)
- een levendig publiek toegankelijk gebouw én evenementenvoorziening (bruikbaar, functioneel en exploitabel). [verhaal 1+4](#)

Criterium 5

De mate waarin het SO aansluit op 'onze aanpak naar een duurzamer Tilburg', met aandacht voor:

- energiebesparing en het gebruik van groen opgewekte energie; [verhaal 4+5](#)
- circulariteit; [verhaal 4](#)
- biodiversiteit, met het vergroenen van gevels, terreinen en daken; [verhaal 2](#)
- klimaatadaptatie. [verhaal 2](#)

Vooraf

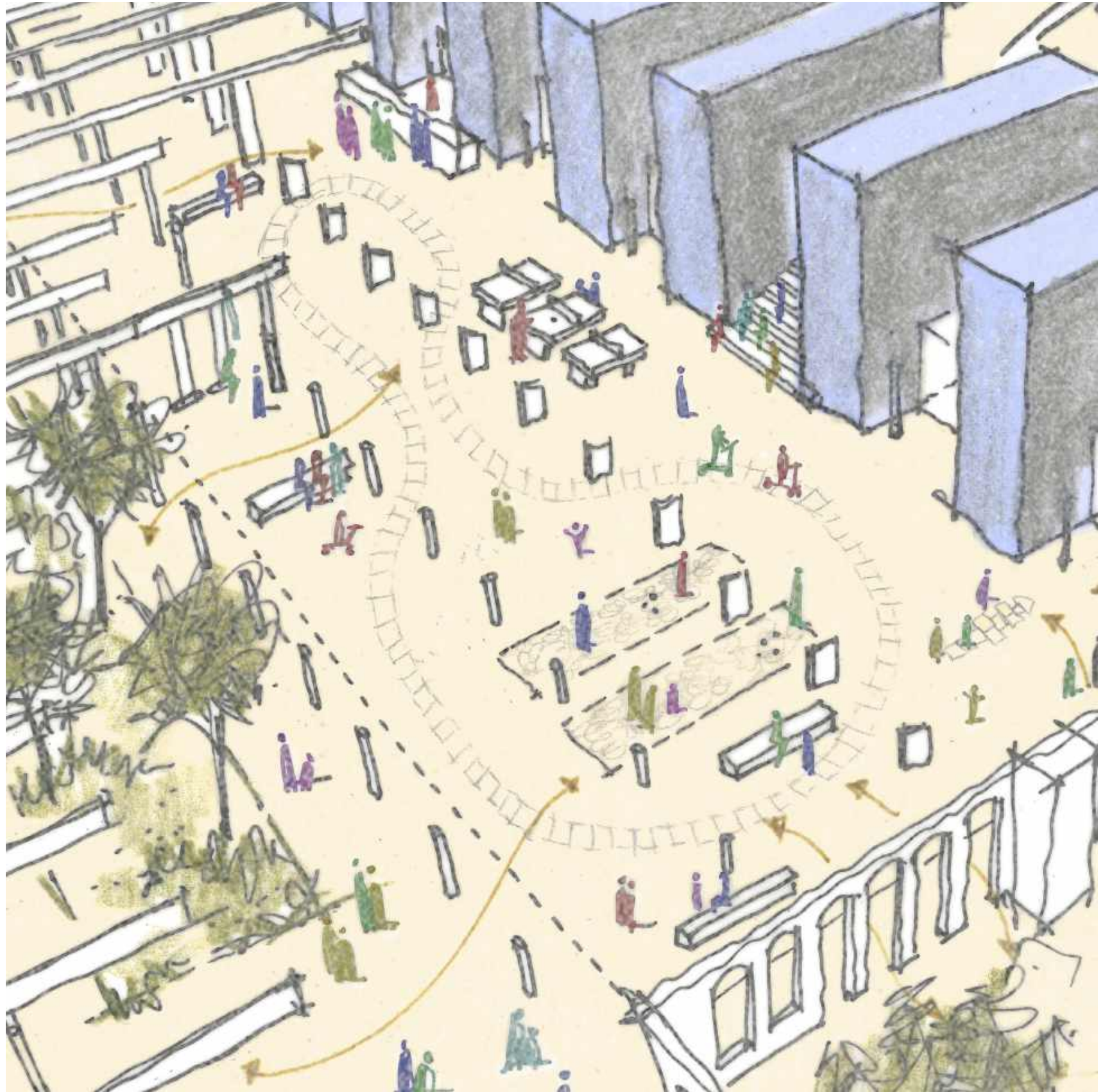
Een paar maanden geleden presenteerden we jullie voor het eerst onze visie:

de Verhalenmakerij. We deelden toen een droom: het idee van een plek, waar je je eigen en andermans verhalen kunt beleven zonder te hoeven reizen. Een plek die verbeelding activeert, geworteld is in de stad en tegelijk openstaat voor nieuwe perspectieven. Een verhalenmakerij, voor en door Tilburg.

Wat reizen bijzonder maakt, echt reizen, is juist dat je niet weet wat je de volgende dag te wachten staat. Die onvoorspelbaarheid brengt een speelsheid met zich mee die herinnert aan onze kindertijd — aan verwondering en vrijheid. In de gesprekken die we gaandeweg, met jullie en met elkaar hebben gevoerd, is dat gevoel steeds tastbaarder geworden. We zagen hoeveel mogelijkheden deze plek heeft, en hebben al eerste ‘sporen’ ingebracht om verhalen mogelijk te maken: **de wagons** kunnen evolueren tot interactieve video-installaties, programmeerbaar door de stad zelf. En in de **Wagenmakerij** kunnen objecten en installaties ontstaan als resultaat van collectieve, lokale maakprocessen.

De kracht van deze plek zit hem in haar open ruimtelijkheid. Het succes ligt besloten in haar architectuur, zowel in de bestaande structuren als in de nieuwe, tijdloze toevoegingen. Het is een ruimte die functioneert als een plein en uitnodigt tot verblijven zonder verplichting tot consumeren. Open, maar niet vrijblijvend. Een echte stedelijke vrijplaats. Toegankelijk, maar niet grenzeloos. De ruimte blijft veilig en verzorgd, juist dankzij haar gedeeld gebruik en populariteit ontstaat een cultuur van collectieve verantwoordelijkheid.

In een tijd waarin alles lijkt te moeten renderen, waarin we voortdurend gehaast zijn, biedt de Verhalenmakerij een alternatief. Geen utopie, maar een noodzakelijke ruimte voor onthaasting, van verbeelding en gemeenschappelijkheid. Een ruimte waar je even niet hoeft te presteren, maar mag *zijn*. Waar Tilburgers en bezoekers eigen verhalen vertellen en nieuwe verhalen beginnen.



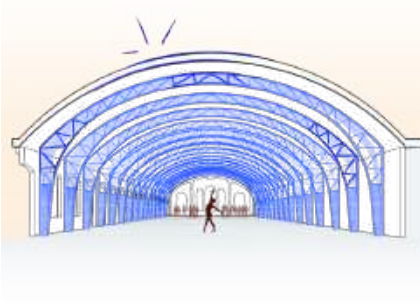


Pijlers van onze visie

Eerder deelden we met u onze ontwerphouding: een restauratievisie die verhalen zichtbaar maakt als sporen van voortdurende stadsontwikkeling. Het ging ook over het denken in verschillende schaalniveaus, in de ‘software’ van de stad, en een streven naar een duurzame en innovatieve architectuur die betekenisvol is in zijn context.

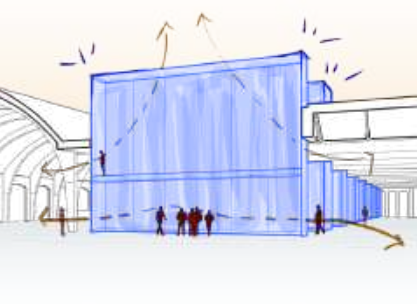
Terugkijkend werd ons proces de afgelopen maanden vooral gekenmerkt door een intensieve en zorgvuldige dialoog – met u, met elkaar en met de plek zelf. Steeds opnieuw stelden we de vraag: wat voor plek moet dit worden, en wat betekent wonen op een festivalterrein? Hoe komen we tot een uitvoerbaar voorstel dat blijvend opvalt in Tilburg, zonder te vervallen in spektakel? We bezochten de locatie op verschillende momenten, observeerden, luisterden en lieten het gebouw tot ons spreken.

Die manier van werken heeft ons veel inspiratie, energie en plezier gegeven. En we kijken ernaar uit om die koers voort te zetten: in co-creatie met jullie en met een sterke groep (technische) partners, ondernemers en creatieve dromers. **Vanuit die houding hebben we vijf pijlers geformuleerd die onze visie voor een succesvolle Verhalenmakerij dragen.** Wat we u hier presenteren is een structuurontwerp — geen eindbeeld, maar een solide fundament. Een basis waarin deze vijf pijlers al zichtbaar zijn, stevig verankerd en zorgvuldig verbeeld.



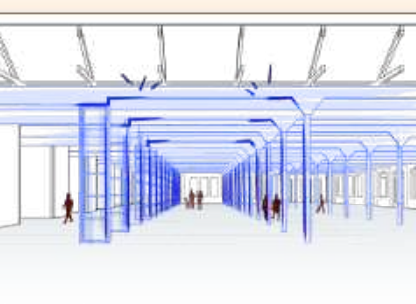
WOW! Koepelhal

De Koepelhal wordt een plek met maximale exploitatiemogelijkheden voor evenementen. Ze wordt met zorg gerestaureerd volgens onze restauratievisie, waarin we telkens afwegen: herstellen we wat er was, erkennen we de recente geschiedenis, of verrijken we het met iets nieuws?



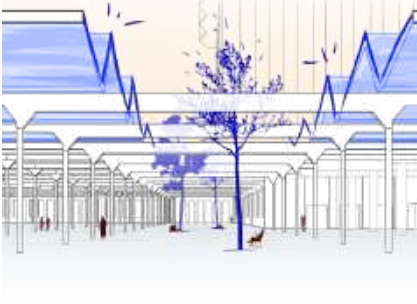
WOW! Wagons

De wagons keren terug als lichtbakens in de Spoorzone. Deze trefzekere ingreep herstelt de historische relatie tussen Koepelhal en Wagenmakerij in één gebaar. Tegelijkertijd vervullen ze de functionele eisen en brengen ze een onderscheidende, iconische kwaliteit in het gebied. Zo vormen ze zowel ruimtelijk als symbolisch het sluitstuk van het ensemble.



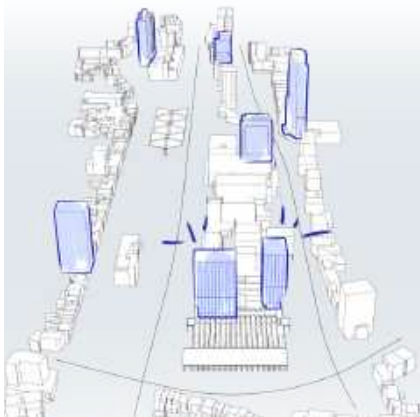
WOW! Wagenmakerij

De Wagenmakerij wordt volledig behouden en als Stadshal opengesteld voor publiek gebruik. Een open, lichte ruimte die als een stedelijke speel- en vrijplaats fungeert voor jong en oud. Hier kunnen uiteenlopende evenementen plaatsvinden binnen een flexibel en ondersteunend systeem.



WOW! De Rolwagenbaan

De Rolwagenbaan wordt een volwaardige publieke straat in de Spoorzone, waar wonen, evenementen en dagelijks stedelijk leven elkaar ontmoeten. Haar openbaarheid is cruciaal en sleutel voor het succes. We hebben duidelijke ruimtelijke uitgangspunten geformuleerd: het dak gaat er af, groen krijgt een prominente plek, het profiel blijft ruim en levendig.



WOW! Tilburg Twins

Twee sculpturale torens vormen het markante sluitstuk van de Spoorzone. Hun plaatsing is met grote zorg bepaald: bewust naar de zijkant geschoven binnen de bestaande wandstructuur, om de impact op het erfgoed zo klein mogelijk te houden. Ze vormen een eigentijdse toevoeging die de historische context tegelijk respecteert en verrijkt.

1. Verhaal van de stad

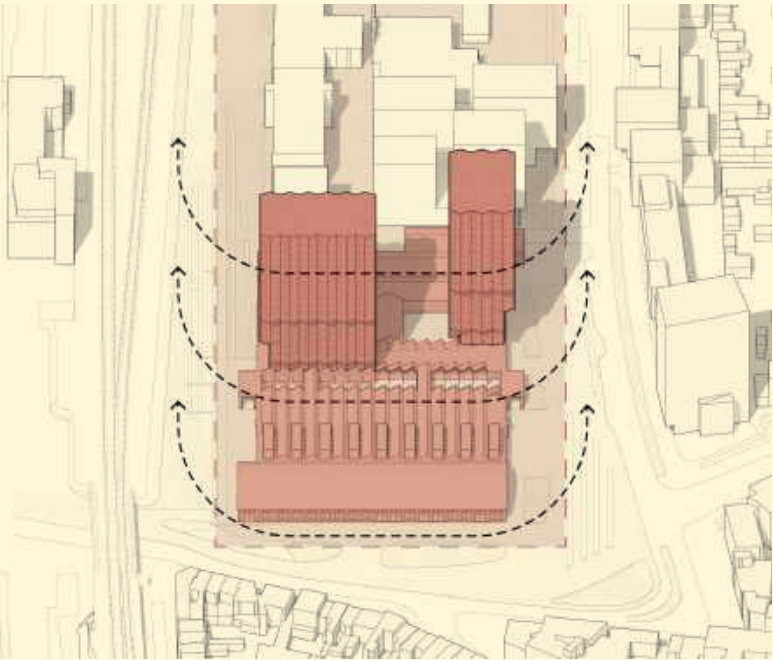
een nieuwe plek voor Tilburg

Deel van Tilburg
Ons plan sluit aan op de stad en op de bestaande ruimtelijke structuur van de Spoorzone. Op schaal van de stad positioneert het NS plein zich als nieuwe stadsplek tussen de Heuvel en het Willemplein. Het plein verbindt het centrum met de spoorzone en nieuwe stadsring. Het markante ensemble van monument en nieuwbouw wordt de nieuwe façade van de Spoorzone.

Verder bouwen op een heldere logica
De spoorzone wordt bepaald door een heldere ingenieurslogica in de opzet van gebouwen, infrastructuur en installaties. De stedelijke 'rails' zijn de Locomotiefboulevard en de Burgemeester Brokxlaan. Ze structureren het gebied en verbinden de Spoorzone met de rest van de stad. De gebouwen functioneren als 'bielzen': dwarsgeplaatste elementen die in noord-zuidrichting een fijnmazig netwerk van langzaam verkeer ondersteunen. Ons ontwerp versterkt dit principe door de Wagenmakerij als stadshal vrij publiek toegankelijk te maken.

Een nieuwe stadshal
De nieuwe overdekte stadshal is een publieke ruimte die Tilburg nog niet kende. Een plek die rauw en karaktervol is, met een ongepolijst randje – eigen aan de stad. We gaan voor het origineel als betekenisvolle aanvulling op het open, groene Spoorpark en het kennisgerichte programma van de LocHal. Hier draait het om het vrije, speelse, wat 'informele' stadsleven: een ruimte om te dwalen, te vertragen en te beleven. Een overdekte binnenruimte, maar wel met de openheid en toegankelijkheid van een buitenruimte. Het 'piece de résistance' in de stadshal is een reeks dwars geplaatste 'wagons'. Ze vormen schakels tussen de Wagenmakerij en de Koepelhal. Met deze ingreep komt de ruimtelijke logica van het gebied op eigentijdse wijze samen. De Wagenmakerij en Koepelhal worden zo het sluitstuk van de Spoorzone én toegangspoort tot het stadscentrum. Een krachtige publieke ruimte waar verleden, gebruik en toekomst in elkaar vloeien. Een lokaal brandpunt met internationale aantrekkingskracht.

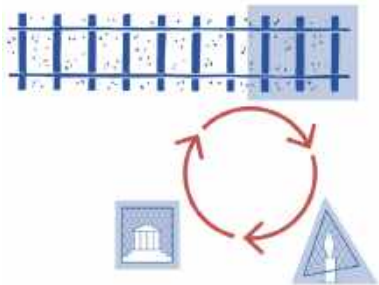
Een nieuwe silhouet
De Tilburg Twins vormen een nieuwe toevoeging aan het stadssilhouet. Hun sculpturale vorm, plaatsing en oriëntatie markeren het einde van de stedenbouwkundige figuur. Ze staan bewust in de tweede lijn, zodat de beëindiging op ooghoogte wordt bepaald door de Rolwagenbaan, Wagenmakerij en de Koepelhal.



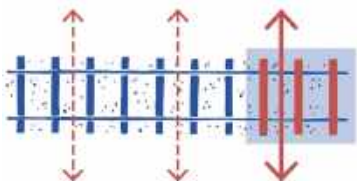
de Tilburg Twins vormen een krachtige ruimtelijke beëindiging van de Spoorzone



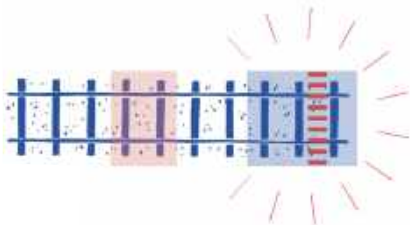
het stedelijk NS-plein, een nieuw gezicht voor Tilburg



op stadsniveau wordt een koppeling gemaakt



voorbouwen op de bielzen structuur van de Spoorzone



een alzijdig begin- en eindpunt voor de Spoorzone



de nieuwe stadshal van Tilburg, een ruimte om te dwalen, te vertragen en te beleven

2. Verhaal van de Spoorzone het (aan)sluitstuk

Rails en Rangeerterrein
Tussen de Burgemeester Brokxlaan in het noorden en de Locomotiefboulevard in het zuiden, slingert het **dwaalspoor**: een informeel netwerk van paden, pleinen en tussenruimtes. Het nodigt uit tot traagheid, ontdekking en onverwachte wendingen. Dit dwaalspoor eindigt in de **Wagenmakerij**, maar niet als dood spoor. We zien de Wagenmakerij als een symbolisch **rangeerterrein** een ruimte waar trajecten/sporen zich vertakken en zelfs vermenigvuldigen.
Eén spoor klimt via een monumentale trap naar een uitzichtpunt in de Koepelhal: een **kraaiennest** dat inkijk geeft in de krachtige ruimte van het gebouw. **Een ander spoor eindigt in een van de wagons**, ingericht als een publiek uitzichtpunt over de stad. Er zijn ook vele sporen die nog niet bestaan. Die willen we samen met de stad, haar bewoners en makers stap voor stap vormgeven, in een proces van ontdekking en verandering.

De Groene Rolwagenbaan — een nieuwe straat voor Tilburg
We realiseren in de Spoorzone een nieuwe dwarsstraat: de **Rolwagenbaan**. Een openbare straat die verbindt en verbeeldt. Waar vroeger materieel tussen de hallen werd verplaatst, ontstaat nu een plek van synergie.

Langs beide zijden van de Rolwagenbaan blijft het silhouet van het oorspronkelijke sheddak herkenbaar. De ritmiek van de spanten bepaalt het karakter van de straat en verwijst naar het industriële verleden van de plek. Aan de koppen zijn de structuren opengemaakt tot uitnodigende entrees, die een directe verbinding leggen tussen straat, laan en boulevard.

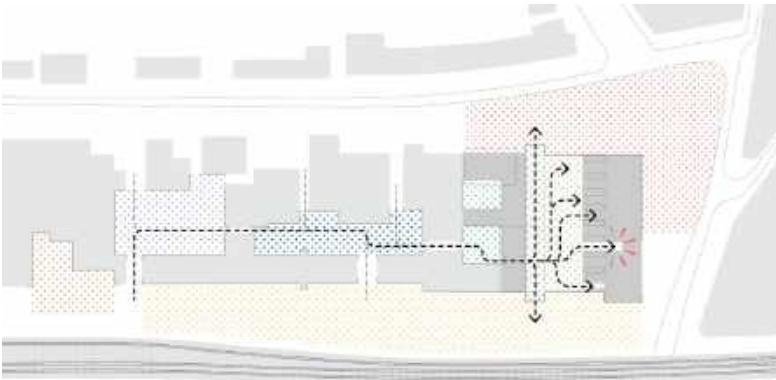
Wat eerst als 'groene biels' op het dak bedacht was, hebben we letterlijk naar beneden gehaald en verbonden met de straat. Zo ontstaat **de Groene Rolwagenbaan: een groene ruïne, bruut, levendig en informeel**. De sfeer wordt bepaald door een mix van klimaatbestendige klimplanten, bomen en grassen die een impuls geven aan de **biodiversiteit** en het beeld verzachten. Op de kop van de Rolwagenbaan, op niveau 1, komt een horecapunt met terras. Hier ervaar je de stad vanuit een nieuw perspectief tussen het spoorverleden en het toekomstige stadsgroen.

Watertuinen
Langs het spoor ontwikkelt zich een groen-blauw lint dat bijdraagt aan de klimaatadaptieve ambities van Tilburg. In ons plan bouwen we hierop voort aansluitend bij stedelijke programma's zoals *Koel Tilburg* en *Blauwe Tuinen*. We voegen een vloerfontein toe aan de zuidzijde bij de Locomotiefboulevard, die zowel verkoeling als verblijfskwaliteit biedt. In de binnenhoven introduceren we sponstuinen voor waterberging en -infiltratie van overtollige regenwater. Zo combineren we **klimaatadaptatie** met een aangename beleving.

NS-plein
De ruimte rondom de hallen is een open stadsruimte waarop de monumenten het decor vormen. Voor de koepelhal koesteren we de bestaande bomen. De verheven positie van de hal langs het plein en het reliëf wordt geaccentueerd door groene bermen met daartussen royale 'luie' trappen. Onder de spoorwegbrug opteren we voor een symmetrische verkeerspassage. Met de ruiming van het hek verdwijnt de laatste fysieke grens. Bij stedelijke evenementen, zoals de Tilburgse kermis, fungeert het plein zo als vanzelfsprekende entree tot de Koepelhal; een levendig foyer tussen stad en Spoorzone.



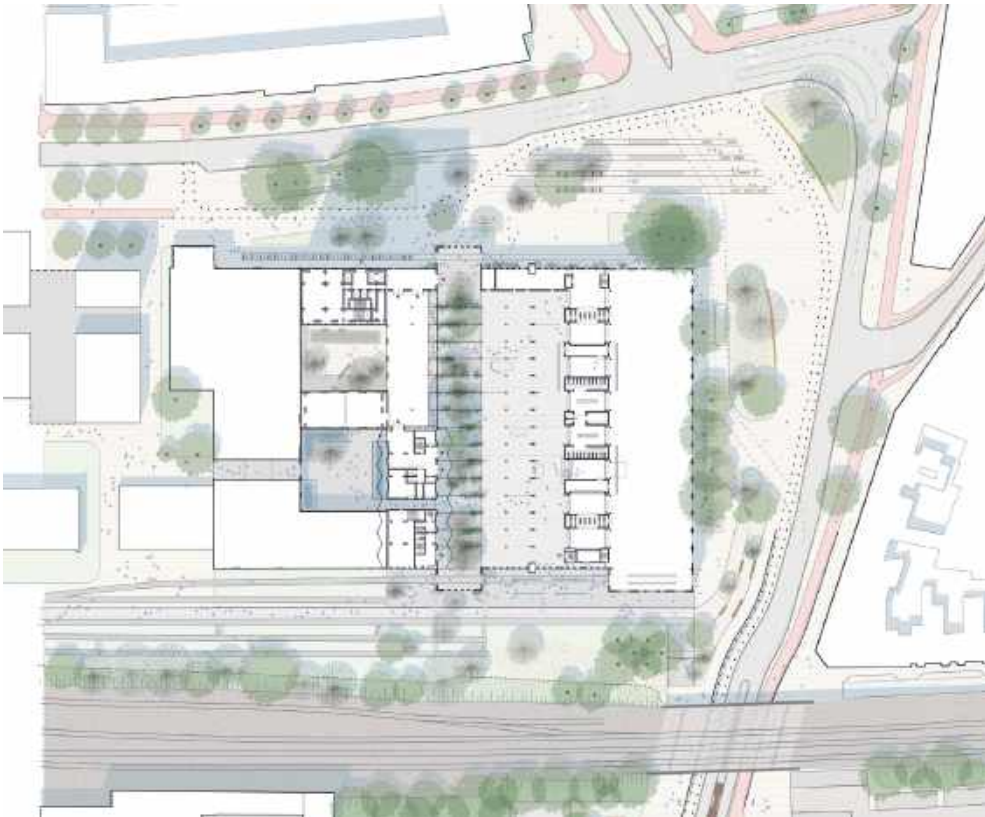
de nieuwe Rolwagenbaan, een publieke straat waar het stedelijk leven van evenementen, wonen, horeca en activiteiten samenkomt



verbindend dwaalspoor krijgt meerdere beëindigingen in Wagenmakerij en Koepelhal



infusie van groen in Rolwagenbaan



inrichtingsplan publieke ruimte



waterplein aan de Locboulevard



groen-blauwe binnenhoven



groene infusie van bestaand

3. Verhaal van het wonen

wonen op een festivalterrein

Wonen in de Tilburg Twins

De **Tilburg Twins** zijn twee eigentijdse torens die oprijzen uit de voormalige schrijnwerkerij en schilderwerkplaats. Hun entree ligt aan de **Rolwagenbaan**, waar je binnenkomt via de **lobby**: een levendige, open ruimte die fungeert als het sociale hart van het woonmilieu. Een plek met de sfeer van een dorpsplein, midden in de stad, waar bewoners, ondernemers en passanten elkaar spontaan ontmoeten.

De **directe synergie met het stedelijk leven** maakt de Tilburg Twins aantrekkelijk. De evenementen langs de Rolwagenbaan , creëren een ontspannen, festivalachtige dynamiek. die zich vermengt met het dagelijkse ritme van het wonen. Zo ontstaat een unieke combinatie van collectiviteit en stedelijke intensiteit.

Ter hoogte van het dak van de Wagenmakerij bevindt zich de caesuurlaag. Hier liggen de **collectieve woonkamers**, direct grenzend aan de **daktuin** die de twee torens met elkaar verbindt. Deze groene ruimte biedt plek voor rust, ontmoeting en een beperkte stadslandbouw. Naast sociale functie draagt de tuin ook bij aan duurzaamheid: het groen bevordert biodiversiteit, verkoelt het gebouw en vangt regenwater op voor hergebruik in de irrigatie. De combinatie van tuin en woonkamers maakt van deze laag een aangename gedeelde leefomgeving.

Beide torens beschikken over een tweelaagse fietsenstalling met directe toegang tot de woonlagen. Voor wie op weg naar huis liever de drukte vermijdt, biedt die toegang ook een rustige, Brabantse 'achterom'. Via de inpandige fietsenstalling of het ' zuidelijke binnenhof ' is een stille route naar de woning mogelijk.

Tussen de twee binnenhoven voorzien we een maatschappelijke functie die aansluit bij het karakter van de binnenhoven en het wonen. Denk aan een kinderdagverblijf met een eigen beschutte tuin, als waardevolle extra voor de bewoners.

Woonkwaliteit

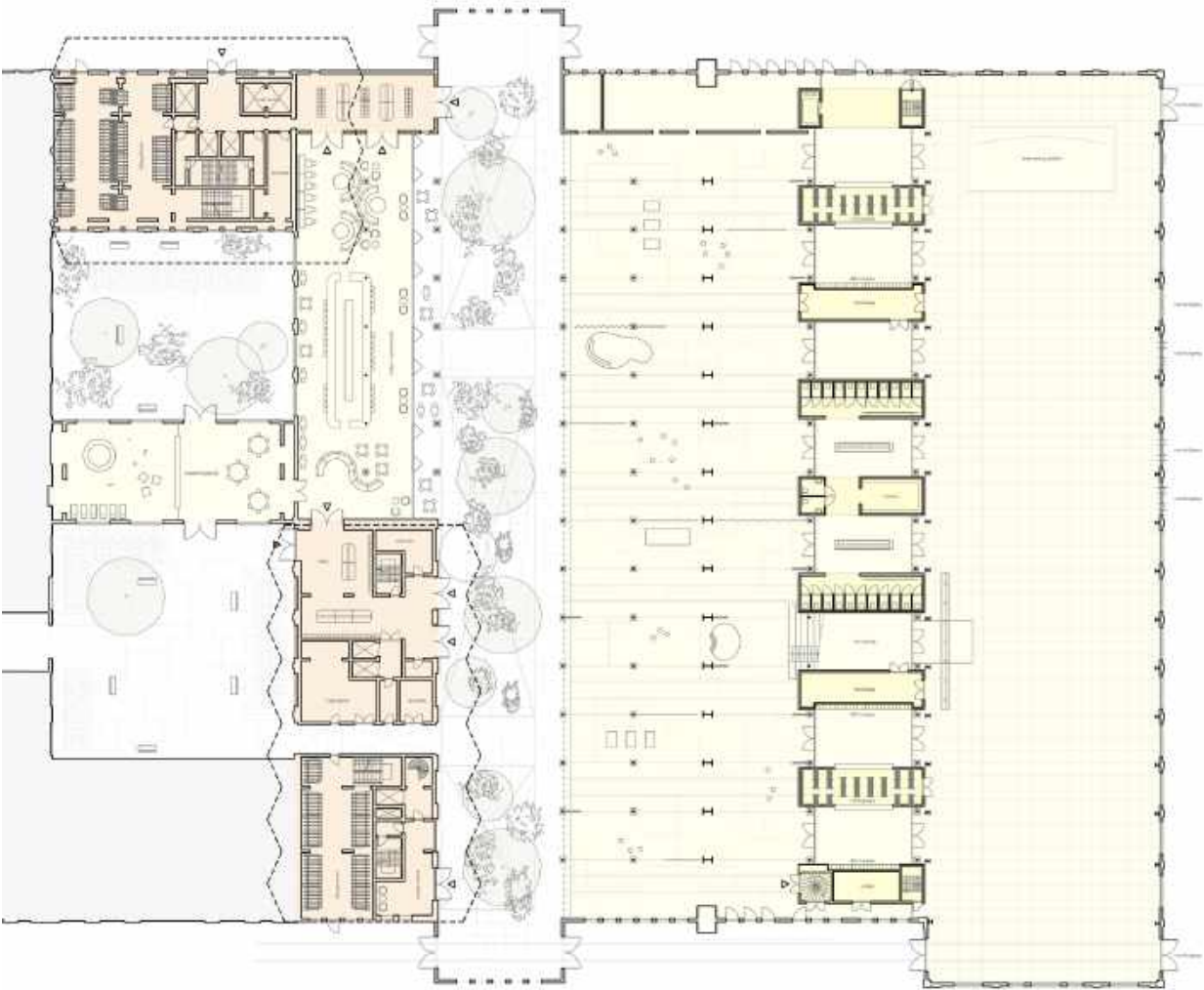
We streven ernaar het wonen op deze plek comfortabel en aangenaam te maken, zowel door voorzieningen als door de kwaliteit van de woning zelf. Een gezond en prettig binnenklimaat staat daarbij centraal.

De zaagtandgevel is de verticale interpretatie van de sheddaken van de Wagenmakerij. Deze gevouwen vorm zorgt ervoor dat telkens één zijde zich afkeert van het geluid. Hier zijn de afsluitbare loggia's gepositioneerd, uitgevoerd in geluidsdempende materialen. Zo wordt het wooncomfort van zowel de buitenruimtes als het interieur gewaarborgd.

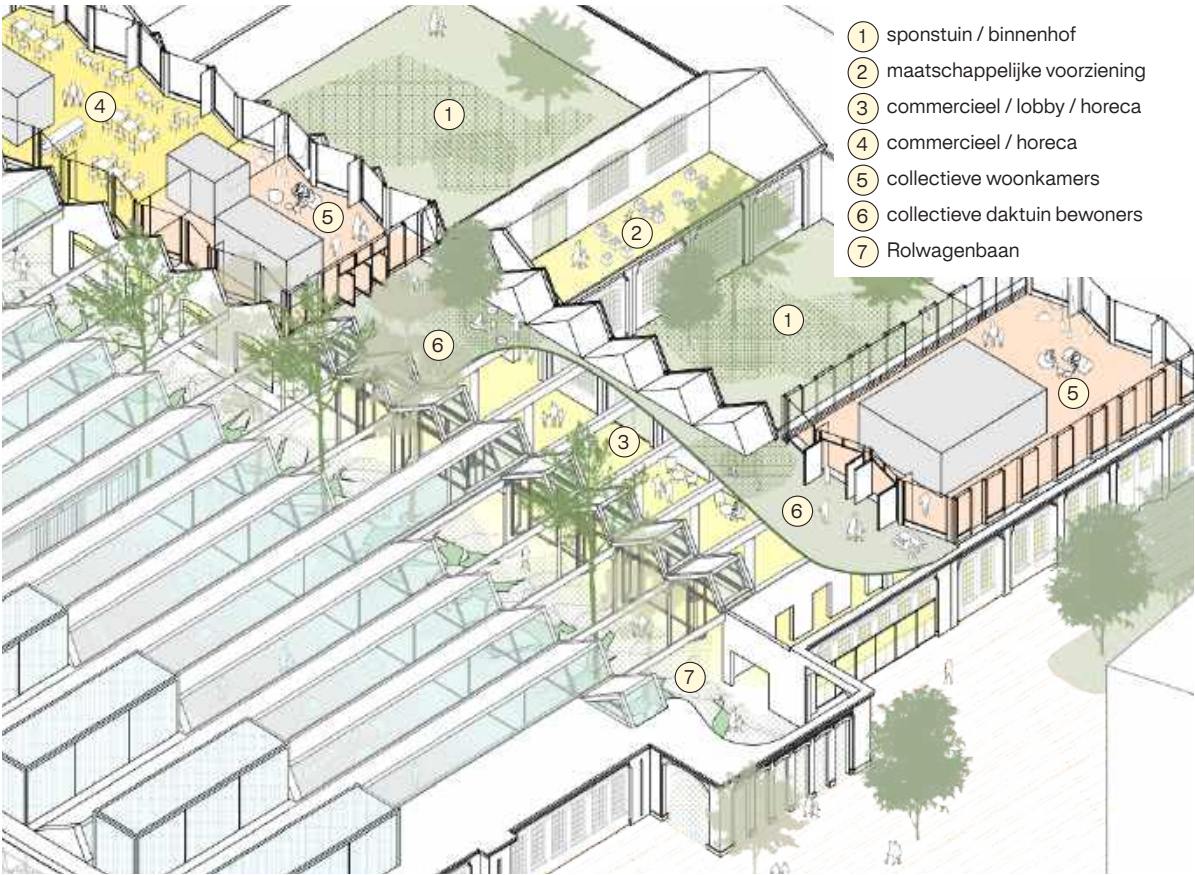
In de zuidtoren realiseren we compacte 2-kamerwoningen, waarbij zowel de slaapkamer als de woonkamer grenzen aan een geluidsluwe loggia. Op de hoeken worden efficiënte 3-kamerwoningen toegevoegd. In de noordtoren – bedoeld voor de vrije sector – leggen we de nadruk op het maximaliseren van 3-kamerwoningen, met ruimte voor een logeerkamer, een eerste kinderkamer of een aangename werkkamer aan huis.

Circulair en biobased materiaalgebruik

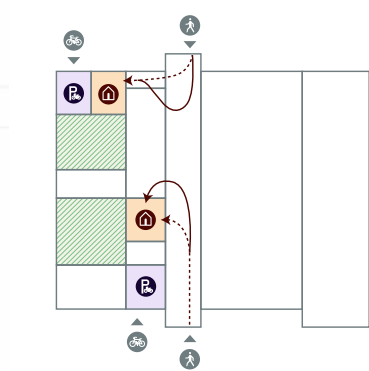
Voor de uitvoering van de lobby en de collectieve woonkamers kiezen we voor duurzame materialen. Zo stellen we voor om de gevel van de lobby uit te voeren in **houten kozijnen**. Het dak zien we als een robuuste structuur van betonnen platen, gedragen door een houten balklaag. De toepassing van hout is duurzaam, maar voegt ook de warme uitstraling toe die past bij de sociale en herbergzame sfeer van deze ruimte. Deze keuzes zijn ook ingegeven door maakbaarheid binnen de bestaande structuur. De constructie is eenvoudig aan te passen, wat flexibiliteit in toekomstig gebruik mogelijk maakt – een essentieel aspect van duurzaam ontwerpen. Voor de verdere inrichting van woonkamers en lobby hanteren we een **circulaire ontwerphouding**. Omdat het gaat om overzichtelijke oppervlaktes, achten we het goed mogelijk om zowel wanden, plafonds als vloeren circulair in te kopen. Waar dat niet mogelijk is, kiezen we t voor biobased alternatieven. Zo creëren we een duurzaam woonmilieu, met oog voor materiaalherkomst, kwaliteit en comfort.



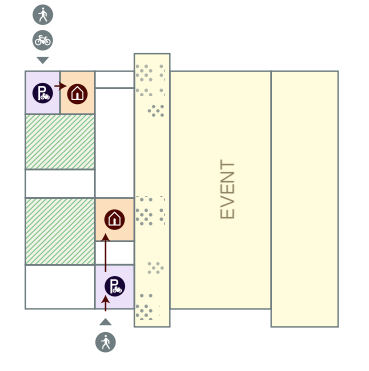
plattegrond begane grond



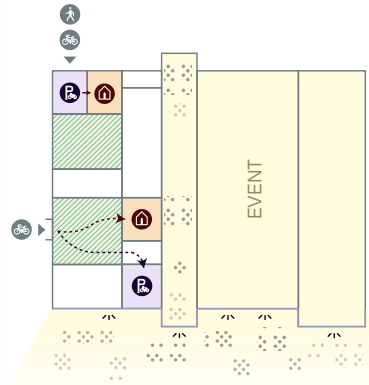
de collectieve tuin is exclusief voor de bewoners van beide woontorens, op maaiveld vindt de interactie plaats met het stedelijk leven



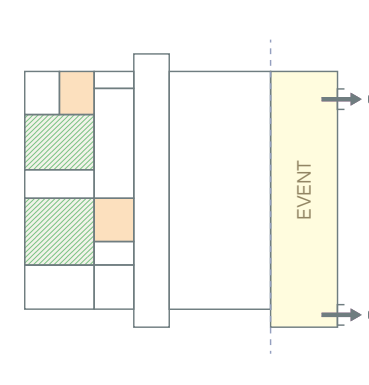
dagelijks: entree via Rolwagenbaan



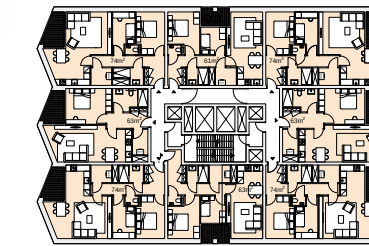
alternatief: binnendoor via fietsenstalling



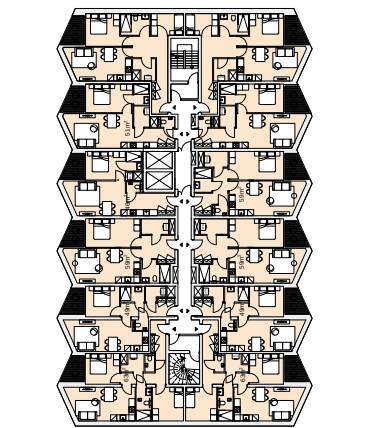
alternatief bij groter evenement via patio



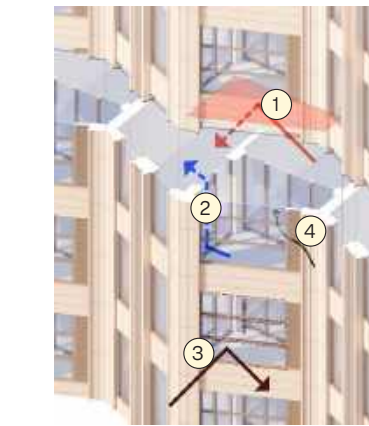
nachttuitgang Koepelhal



plattegrond noordtoren
546 m2 GO // 726 m2 BVO
GO/BVO = 75%



plattegrond zuidtoren
683 m2 GO // 900 m2 BVO
GO/BVO = 76%



Akoestiek: de zigzaggevel voorziet in buitenruimtes die van het geluid afgekeerd zijn. Het gevelontwerp is voorbereid op mogelijke maatregelen om tot de toelaatbare grenswaarden te komen:

- 1 absorptiemateriaal toevoegen aan onderzijde loggia
- 2 Harbor Fenster toepassen die ventileren aan geluidluwe gevel mogelijk maakt
- 3 afsluitbaar maken loggia
- 4 spuibox toevoegen in vlak van loggia-afsluiting

4. Verhaal van evenementen unieke constellatie aan ruimtes

De **Wagenmakerij** en **Koepelhal** functioneren als één ensemble. Ooit vormden de Wagenmakerij en de Koepelhal één werkend industrieel systeem, waarin wagons van oost naar west bewogen. In ons voorstel worden ze opnieuw functioneel en ruimtelijk met elkaar verbonden. De schakel tussen de twee hallen is een reeks **wagons** die zowel de ruimtelijke als de functionele verbinding tot stand brengen.

De **wagons** zijn opvallend aanwezig en maken het project herkenbaar en leesbaar vanop afstand, maar ze zijn ook meer dan een architectonisch statement. Ze huisvesten alle noodzakelijke voorzieningen voor de evenementenfunctie van de stadshal: sanitair, garderobes, klimaatinstallaties en audiovisuele techniek zijn volledig geïntegreerd. De installaties worden lokaal gemonitord, zodat het systeem efficiënt, duurzaam en eenvoudig aanpasbaar maakt. Tegelijk zijn de wagons ook programmadragers: de inhoud ervan ondersteunt de activiteiten in de hal, aan de buitenzijde fungeren ze als 'billboard' naar de stad. 's Avonds zorgt lichtkunst voor animatie en fungeren ze als lichtbakens in de stad.

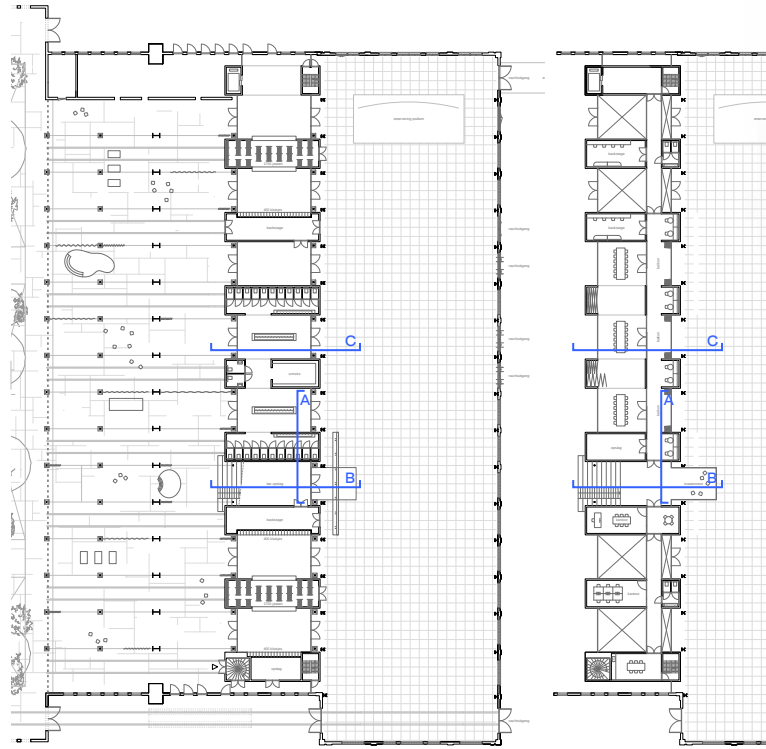
De **Koepelhal** wordt, mits behoud van haar verhalende karakter, met zorg gerenoveerd en geschikt gemaakt voor stevig publiek gebruik. Tussen de nieuwe wagons voegen we balkons toe gepositioneerd tussen de spanten van de Koepelhal. Ze verenigen de Koepelhal, de wagons en de Wagenmakerij en bieden ruimte om te verblijven, te kijken en evenementen te ondersteunen. Een bijzonder onderdeel is het **kraaiennest**: een balkon dat dieper in de hal reikt. Het vormt het sluitstuk van het **dwaalspoor**. Vanaf hier beleef je de Koepelhal in haar volledige ruimtelijkheid — een plek voor rust, overzicht en reflectie, maar ook de anima van de stadshal. Zelfs tijdens de opbouw van een evenement is het een boeiende plek om te vertoeven.

Exploitatie en beheer – een flexibel en uitdagend evenementenensemble
Exploitatie en beheer vormen een rode draad in ons ontwerp. De optimale programmering van de Wagenmakerij in samenhang met de Koepelhal was vanaf het begin een speerpunt. We hebben ingezet op een strategie waarin de hallen flexibel opdeelbaar zijn zonder het publieke karakter te verliezen. De ruimte is niet statisch, maar beweeglijk, in schaal, sfeer en gebruik.

We benaderen de **Rolwagenbaan** als het centrale entree voor evenementen, afsluitbaar als het moet, open indien gewenst. Om dit te realiseren, hebben we een **flexibele scheiding in noord-zuid richting** aangebracht. Het zijn stoere rolpoorten met geïntegreerde ramen afkomstig uit sprintertreinen. Ze tonen de dynamiek in de hal, vormen een verwijzing naar het spoorverleden en onderdrukken de circulaire bouwambities van Tilburg. In **oost-westrichting** scheiden we de ruimte optioneel met een zwaar **gordijn van inox-ringen**. Deze afscheiding is niet gesloten: geluid, licht en beweging blijven waarneembaar, waardoor de hal haar open karakter behoudt, zelfs bij verdeling.

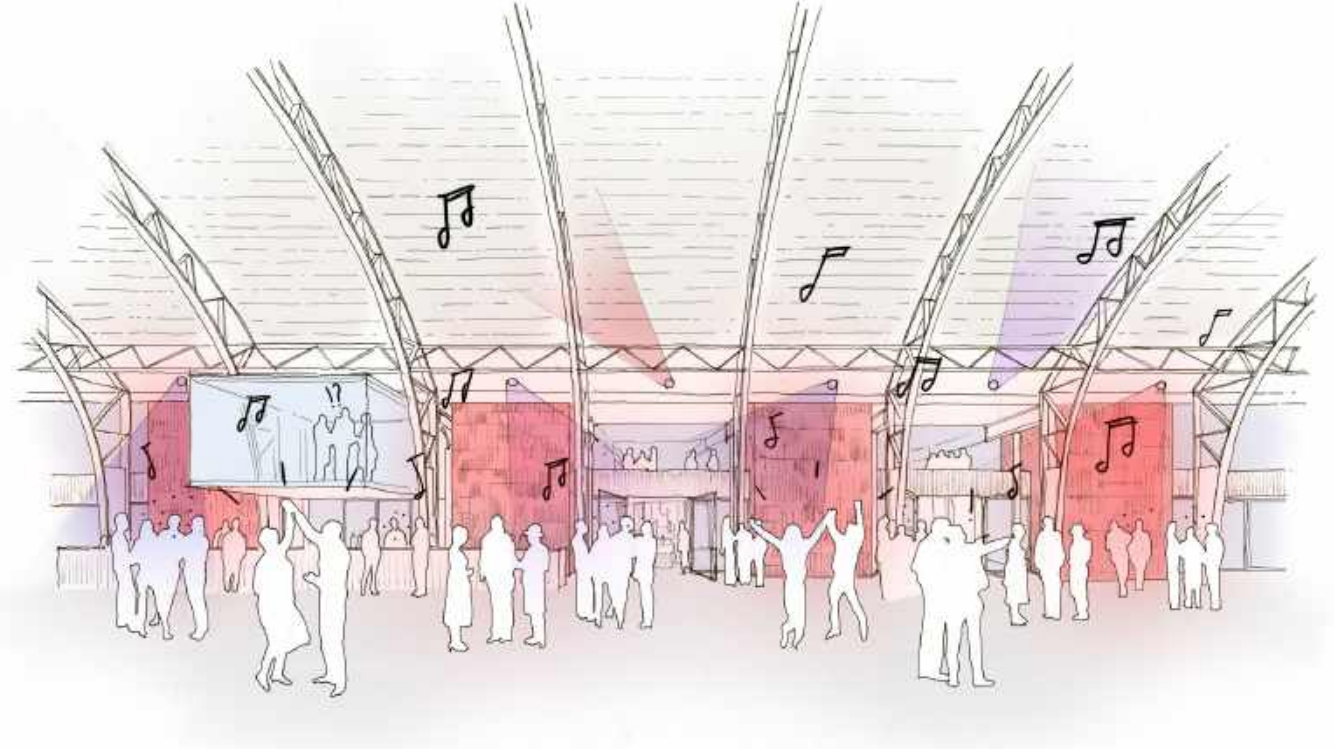
Voor kleine evenementen zijn in de wagons op niveau 1 **multifunctionele ruimtes** opgenomen. Deze **break-outruimtes** kunnen ingezet worden als vergaderruimte, artiestenfoyer, backstagevoorziening, VIP-zone of gekoppeld tot een lezingopstelling. Ze zijn naar behoefte inzetbaar. Ook technisch is gekozen voor een robuuste, duurzame aanpak. Het sheddak blijft grotendeels ongewijzigd en wordt niet geïsoleerd. Verwarming vindt plaats vanaf de vloer, dicht bij de gebruikers, via sleuven op de plek van de oorspronkelijke sporen. Hierin zijn ook elektra- en databekabeling geïntegreerd, wat resulteert in een efficiënte en goed toegankelijke infrastructuur. Deze low-tech aanpak levert een aanzienlijke energiebesparing op. Het resultaat is een comfortabel 'mid-door' klimaat: niet volledig buiten zoals de Rolwagenbaan, maar ook niet volledig binnen zoals de Koepelhal.

De hal wordt casco opgeleverd, maar in de gebruiksfase voorzien we een reeks **verplaatsbare objecten**: multifunctionele speeltafels die kunnen transformeren van schaaktafel tot biertafel, hangmatten voor rust en informele kletstafel. De vorm en inrichting willen we in co-creatie met lokale ontwerpers en maakateliers ontwikkelen, met materialen die al in de stad aanwezig zijn. **Circulair, creatief en betrokken.**

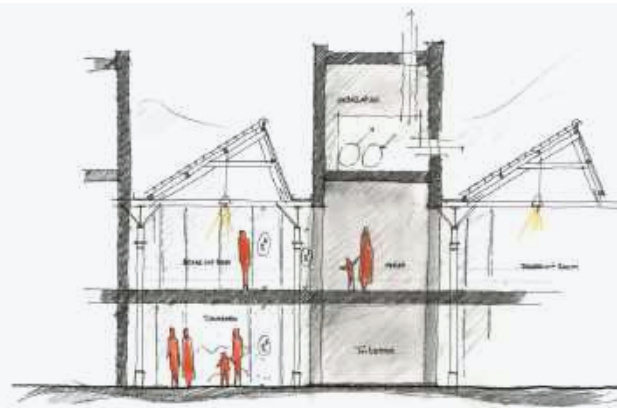


plattegrond begane grond - evenementen

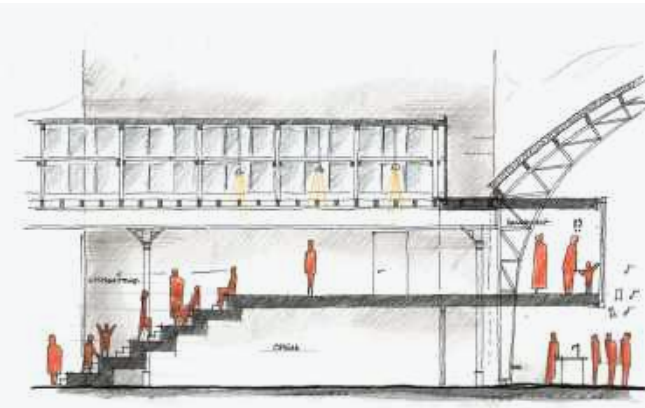
plattegrond 1e verdieping



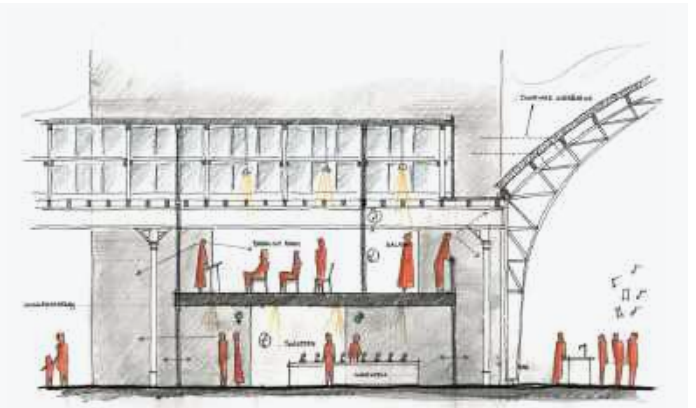
transparantie tussen Koepelhal en Wagenmakerij wordt hersteld; het nieuwe 'kraaiennest' geeft een inkijkje in de imposante hal



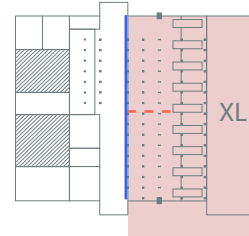
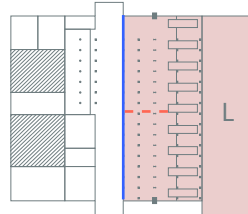
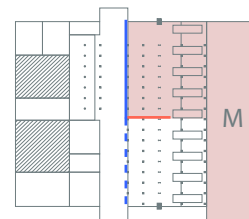
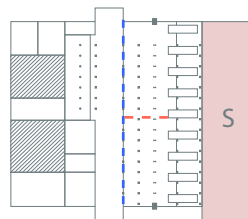
principe-doorsnede A over wagon en sluizen



doorsnede B over tribunetrap en kraaiennest

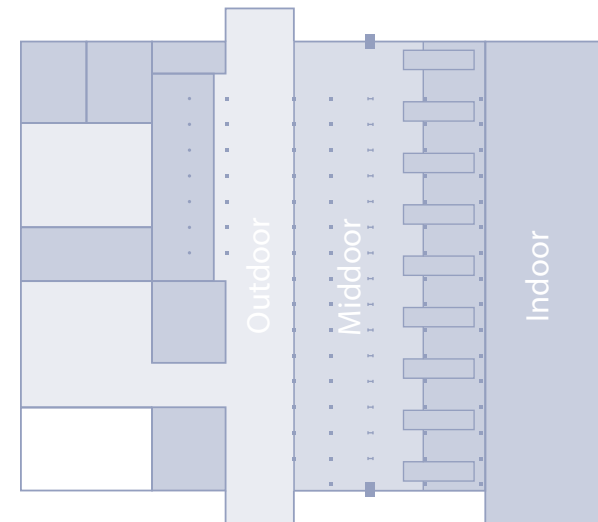


doorsnede C over sluis en balkon



- - ——— scheiding Rolwagenbaan open / dicht
 - - ——— scheiding Wagenmakerij open / dicht

slimme scheidingen maken veelzijdig gebruik evenementen mogelijk



Wagenmakerij als middeoor: flexibel, lowtech en energiezuinig



scheiding Wagenmakerij van inox-ringen: fysiek gescheiden, visueel open



scheiding Rolwagenbaan: hergebruikte Sprinterramen in overheaddeuren

5. Verhaal van transformatie voortbouwen en meebewegen

De Wagenmakerij en Koepelhal kennen een lange en unieke geschiedenis. In de herontwikkeling van de Spoorzone worden deze hallen opnieuw gewaardeerd als waardevol stedelijk erfgoed. Als ontwerpteam laten we ons inspireren door voorbeelden uit binnen- en buitenland waarin nieuwe stedelijke functies een plek krijgen in bestaande gebouwen. Dit is duurzaam én getuigt van respect voor het collectieve geheugen en de gelaagdheid van de stad.

Met de Koepelhal en Wagenmakerij willen we deze ambitie resoluut omarmen. We streven naar een programmering met een breed maatschappelijk bereik, die het draagvlak voor deze bijzondere gebouwen vergroot en verbindt met de stad als geheel. Onze inzet is een publieke invulling, waarin beide hallen functioneren als open, doorwaadbare stadshallen. Plekken die uitnodigen tot ontmoeting, uitwisseling en initiatief, en die symbool staan voor een veerkrachtig, inclusief en gastvrij Tilburg.

Restauratiestrategie – met aandacht voor het verhaal van het gebouw
Onze aanpak voor de Wagenmakerij en Koepelhal is gebaseerd op een zorgvuldige lezing van het gebouw: luisteren, kijken en begrijpen wat er nu is en wat er ooit stond. We benaderen het erfgoed niet met een standaardoplossing, maar hanteren een afwegingskader waarin we per onderdeel: **accepteren, terugbrengen of toevoegen**.

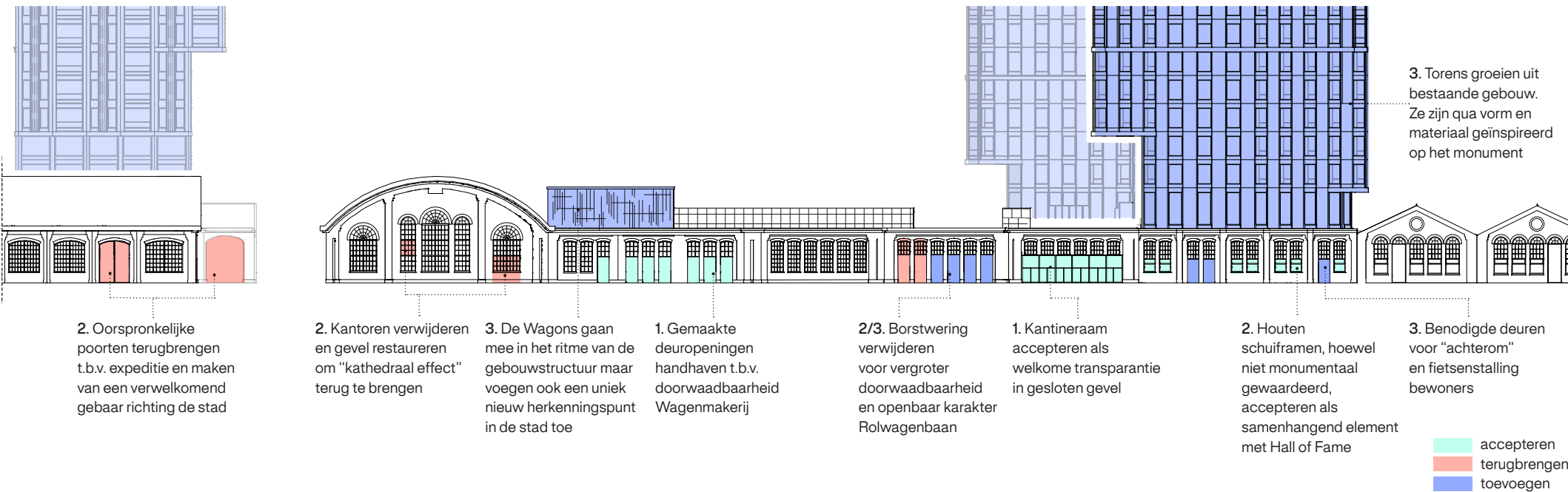
Deze benadering sluit nauw aan bij de uitgangspunten van de **ERM**. “ERM staat voor de kwaliteit van onderhoud en restaureren. Uit liefde voor erfgoed en met professionele aandacht voor het vakmanschap.” Dat principe vormt voor ons de basis: zorgvuldig werken, meebewegen met wat het gebouw vraagt, heroverwegen wanneer nodig en handelen met aandacht voor detail. Een hands-on benadering, gedreven door vakmanschap en inhoudelijke betrokkenheid.

Ons doel is een gebouw dat opnieuw betekenisvol is, en tegelijk gelezen kan worden als een gelaagd verhaal: over de ontwikkeling van het gebied, het spoorwegverleden, en de manier waarop bestaande structuren zich opnieuw kunnen verhouden tot de stad van nu.

Toevoegen – nieuwe torens in relatie tot het bestaande ensemble
De twee torens worden zorgvuldig gepositioneerd binnen de contouren van de voormalige **schrijnwerkerij** en **schilderwerkplaats**. Door deze inpassing beperken we de visuele en ruimtelijke impact op de structuur van de Wagenmakerij tot een minimum.

Voor de torens kiezen we bewust een materiaal dat niet concurreert met de bestaande baksteenarchitectuur van de Spoorzone. In plaats daarvan zoeken we een **grotere schaal in materiaal** en module, passend bij de hoogte en maat van de torens. Zo ontstaat een ensemble van **steenachtige materialen**: baksteenarchitectuur aan de voet, met daarboven een grotere bouwsteen op hoogte. We stellen een gevel voor in grote GRC-tegels (GRC = Glassfibre Reinforced Concrete) van ca. 600 × 400 mm: een lichtgewicht, grondstofzuinig materiaal van circa 15–30 mm dik. GRC laat zich goed kleuren met natuurlijke toeslagstoffen en biedt ruimte voor verfijnde detaillering in naden, belijning en reliëf. Dit maakt maatwerk en precisie in het gevelbeeld bouw efficiënt mogelijk.

De oudste delen van het bestaande complex zijn uitgevoerd in diep donkerrood en bruin; latere toevoegingen tonen een zichtbaar lichtere toon. De nieuwe laag die wij voorstellen vormt een logisch vervolg in dit kleurverloop. Voor het materiaal van de torens stellen wij een **lichtrode tint voor, die zich voegt in de bestaande gelaagdheid**. Het resultaat is een ingetogen, eigentijds en harmonieus ensemble.



1. ACCEPTEREN



Het afleesbaar en ervaarbaar laten van de vele tijdslagen en verhalen van het complex is een belangrijk uitgangspunt van onze visie.



Reeds gerealiseerde aanpassingen worden ingepast en functioneel ingezet voor de nieuwe situatie.

2. TERUGBRENGEN

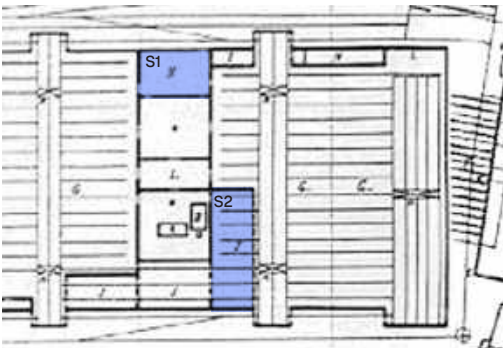


Het wegnemen van het kantoorblok geeft ons de mogelijkheid beide oorspronkelijke kopgevels te herstellen als 'kerkramen van de industrie'.

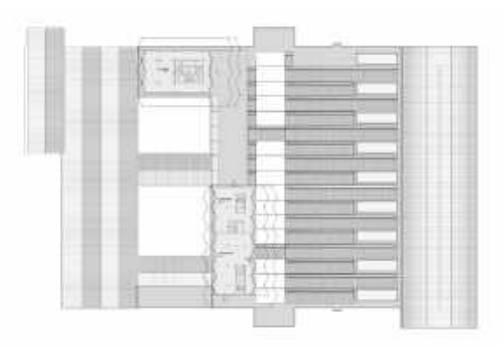


We reconstrueren de openingen in de zijgevels van de rolwagenuitbouwen. Dit vergroot het publieke en uitnodigende karakter van de Rolwagenbaan.

3. TOEVOEGEN



Deze kaart uit 1906 laat de oorspronkelijke - en nog reeds herkenbare - posities van schrijnwerkerij (S1) en schilderwerkplaats (S2) zien. Deze posities hebben de landing van de woontorens in het bestaande ensemble bepaald. Zo kan de lichte ruimtelijkheid van de Wagenmakerij volledig worden gehandhaafd. De torens lijken voort te komen uit het bestaande complex. Zo raakt de nieuwe tijdslaag vergroeid met het bestaande complex.



Toevoegingen, zoals de wagons en open Rolwagenbaan, zijn zorgvuldig gepositioneerd tov de bestaande sheds. Het middoor klimaatconcept laat toe dat we het dak niet hoeven te isoleren, waarmee de huidige uitstraling behouden blijft. De kenmerkende 'lange lijnen' van de balken zijn voor 80% behouden en de sheds zelf voor circa 55%. Het dakvlak van Koepelhal en Wagenmakerij wordt, samen met de daken van de torens, voorzien van zonnepanelen ten behoeve van de duurzame energieopbrengst voor het complex.



Voortbouwen. Voor de architectuur van de toe te voegen woontorens aan het bestaande complex, zoeken we naar harmonie:

1. voortbouwen op vorm: de kenmerkende shedvorm zet zich als gevelvorm door op de torens
2. voortbouwen op materiaal en schaal: we bouwen voort met steenachtige materialen, die vergroot zijn in schaal in de torens
3. voortbouwen op kleur: binnen het bestaande kleurpallet bouwen we voort in een lichtere toon



De wagons vormen de verbijzondering van het complex die er, letterlijk, uit mag steken. Ze zijn ontworpen als lichtgevende lantaarns, zowel aan de binnen- als buitenzijde. We zochten naar een circulair en transparant materiaal en hebben een eerste verkenningen gedaan naar gerecycled transparant plastic. We zijn enthousiast om dit materiaal in een volgende fase verder te onderzoeken. Zo kunnen we toewerken naar een passende uitdrukking van de wagons die recht doet aan de circulaire ambitie van Tilburg.

Onderbouwing van de
haalbaarheid

Technische en Economische haalbaarheid

Technische en economische haalbaarheid zijn onlosmakelijk verbonden met onze duurzaamheidsambitie: efficiënt grondstofgebruik, CO₂-reductie en sociale duurzaamheid. Dit vertaalt zich in een strategie gebaseerd op drie pijlers:

- 1. **Meer doen met minder** – een 'low-tech' benadering van het erfgoed met minimale inzet van materialen en installaties.
- 2. **Optimaal benutten van dat wat er is** – het maximaal exploiteren van de hallen en realiseren van het maximale aantal woningen in de torens, om de potentie optimaal te benutten.
- 3. **De kracht van de herhaling** – repetitie in uitvoering, materiaalgebruik, ontwerp oplossingen en detaillering , zowel in de wagons als de Tilburg Twins. Dit verlaagt de complexiteit, verhoogt efficiëntie en biedt schaalvoordeel.

Technische haalbaarheid bestaande bouw

Onze strategie voor de bestaande bouw is een **low-tech benadering** die vertrekt vanuit het principe van behoud. We laten zoveel mogelijk van de bestaande situatie ongemoeid en accepteren ook de sporen van veroudering en gebruik — de 'happy accidents' die over tijd zijn ontstaan — als onderdeel van de waarde van het erfgoed. Enkel waar het nieuwe gebruik er om vraagt, doen we een zorgvuldig aanpassing. We isoleren het dak bewust niet. Verwarming wordt tot een minimum beperkt. In de vloer worden circa 15 cm diepe sleuven aangebracht waarin ronde radiatoren worden gelegd. Deze voorzien in voldoende vermogen om op een koude winterdag de temperatuur in de Wagenmakerij tot 10 à 12°C te brengen. Met de aanwezigheid van mensen stijgt dit tot circa 15°C. Doordat de warmte via de vloer wordt afgegeven, ontstaat een aangenaam binnenklimaat: een 'warm welkom' voor evenementen in de Koepelhal.

Het bestaande verwarmings- en koelprincipe van de Koepelhal blijft gehandhaafd. Dit leidt tot een driedeling: een **outdoor rolwagenbaan**, een **'middoor' Wagenmakerij** en een **indoor Koepelhal**, elk met functiegericht klimaat. We ontwerpen één slimme 'wagon' die vervolgens wordt herhaald in het plan. De technische ingrepen worden geconcentreerd op één locatie, wat de bouwbaarheid en uitvoerbaarheid vergroot.

Economische haalbaarheid bestaande bouw

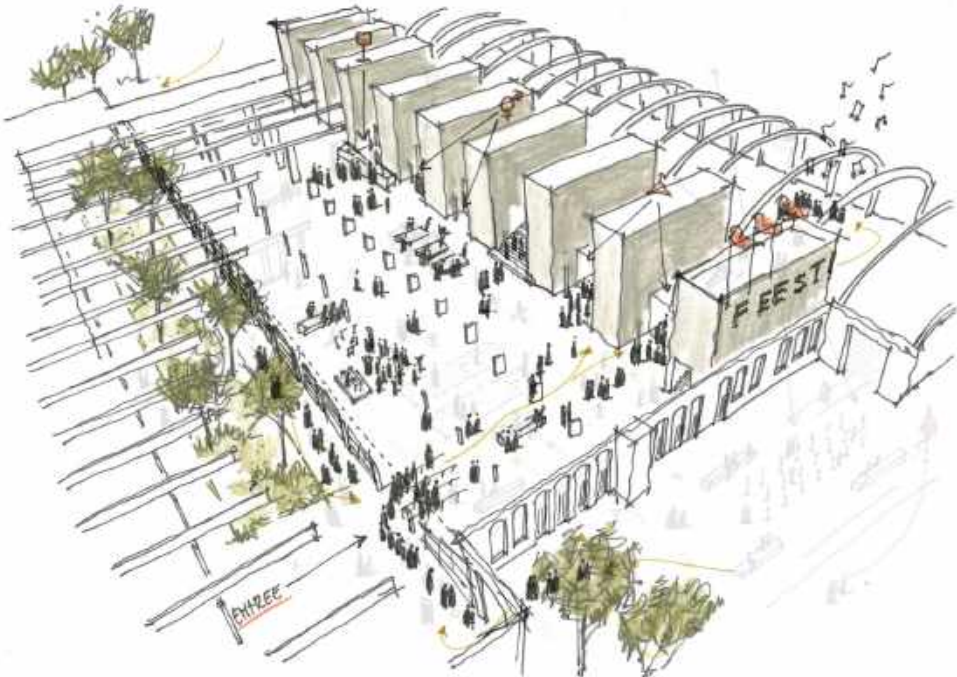
Met Erwin, Dirk en Ruud is intensief gesproken over het gebruik van de bestaande hallen. De centrale vraag hierbij was hoe de ruimte **flexibel programmeerbaar** gemaakt kan worden voor uiteenlopende evenementen. Tegelijkertijd moet het horecamodel aantrekkelijk zijn voor exploitanten én **betaalbaar blijven** voor een diversiteit aan organisatoren.

Een belangrijk uitgangspunt is de koppeling van de horeca aan de voorzieningen in de 'lobby'. Deze functies mogen niet met elkaar concurreren en vallen in onze visie daarom onder **dezelfde exploitant**. In de Koepelhal zijn bars voorzien die modulair en uitbreidbaar zijn, zowel binnen de hal als op het evenementenplein aan de zuidzijde.

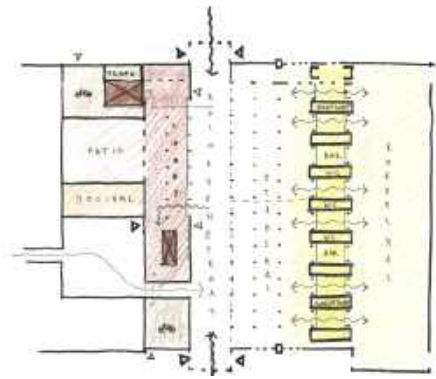
Een essentieel uitgangspunt is het **behoud van de Wagenmakerij als toegankelijke, levendige stadshal**. De ruimte moet niet enkel voor betaalde weekendactiviteiten dienen. Daarom is gekozen voor een flexibel indeelbare hal, die meerdere gebruiksscenario's toelaat (zie afbeeldingen).



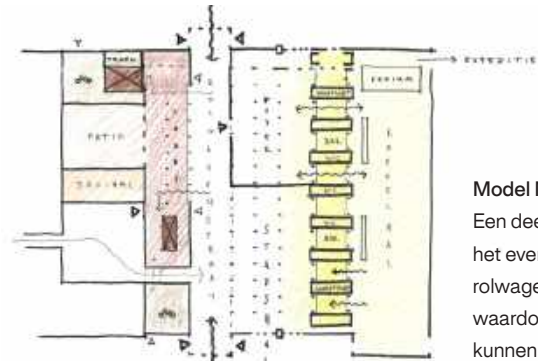
Van overdag een publiek plein...



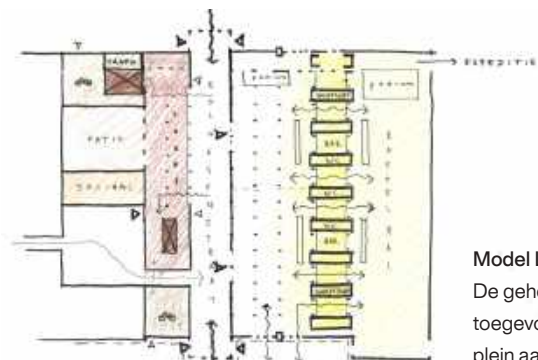
...naar 's nachts een festivalterrein!



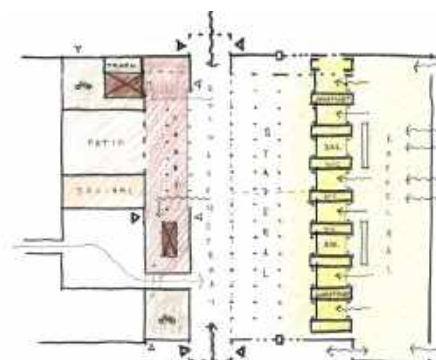
Model S
Enkel de Koepelhal is toegankelijk voor een evenement. De entree verloopt via de Wagenmakerij, waar men vrij toegang heeft. Ticketcontrole vindt plaats bij de ingang van de Koepelhal.



Model M
Een deel van de Wagenmakerij wordt betrokken bij het evenement. Ticketcontrole vindt plaats op de rolwagenbaan. Een ander deel blijft vrij toegankelijk, waardoor bezoekers de sfeer van het evenement kunnen ervaren zonder direct deel te nemen.



Model L
De gehele Wagenmakerij wordt functioneel toegevoegd aan de Koepelhal. Ook het evenementenplein aan de zuidzijde wordt hierbij betrokken.



Model XL
De Koepelhal opent zich volledig naar de stad, bijvoorbeeld tijdens grootschalige evenementen zoals de Tilburgse kermis. Samen met het NS-plein vormt de hal dan één groot, overdekt stadsplein.

Technische haalbaarheid torens

De torens zijn gepositioneerd binnen de contouren van de voormalige schilder-werkplaats en schrijnwerkerij. Deze situering ondersteunt onze ambitie om de Wagenmakerij als publieke ruimte maximaal open te houden. Tegelijkertijd draagt deze keuze bij aan de **bouwtechnische haalbaarheid** en **uitvoeringslogistiek** van het project.

De binnenhoven, open Rolwagenbaan, heringerichte lobbyzone met collectief dakterras en trottoirs bieden ruimte voor een compact, efficiënt bouwterrein. De gekozen positionering maakt een vergrote poer onder de torens mogelijk, wat de fundering optimaliseert.

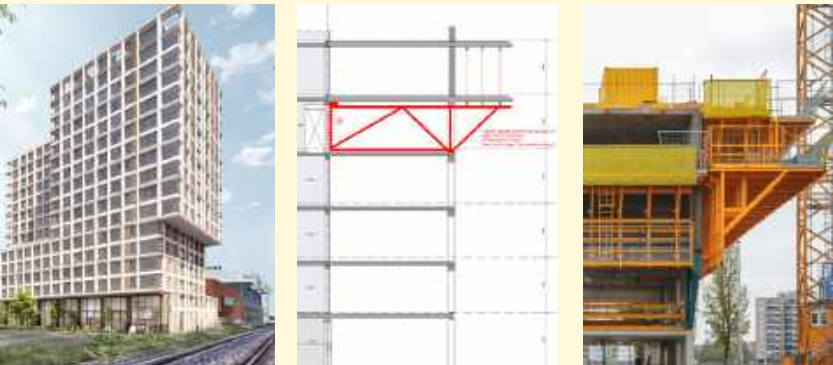
Beide torens volgen een helder constructief principe met doorgaande draaglijnen die tevens woningscheidende wanden vormen. Dit resulteert in een **logische, efficiënte draagstructuur waarbij indeling en constructie nauw op elkaar zijn afgestemd**.

De geometrie van de torens bevat enkele uitkragingen, die zorgvuldig zijn geïntegreerd in het constructieve ontwerp. Uitkragingen in het verlengde van de hoofdrichting zijn relatief eenvoudig op te nemen, doordat de doorgaande wanden hier functioneren als een grote verticale schijf. De mate van uitkraging is nog onderwerp van nadere studie; voorlopig is deze op basis van de gevelopzet gedefinieerd op 2,7 meter. In het vervolgtraject willen we dit samen met jullie optimaliseren. We verwachten dat een uitkraging tussen 1,5 en 3,0 meter gewenst is om de juiste balans te vinden tussen **visuele kracht, technische haalbaarheid, daglicht en economische randvoorwaarden**. Voor uitkragingen haaks op de hoofdrichting wordt de belasting opgenomen via dwarswanden in combinatie met stalen diagonalen op de hoeken. Deze elementen zorgen voor horizontale stabiliteit en dragen de krachten efficiënt af naar de fundering. Voor de zuidtoeren is de uitkraging reeds geoptimaliseerd door deze op te vangen door het achterliggend vloerveld, stalen trekdiagonalen zijn daar niet nodig.

Uitvoeringsstrategie

We zijn ons bewust van de uitvoeringsuitdagingen bij de uitkragingen en onderzochten diverse methodes. De meeste potentie zien we in een tijdelijk stalen vakwerk, uitkragend geplaatst op de vloer. Dit biedt directe ondersteuning zonder hoge hulpconstructies en is herbruikbaar op andere locaties in het project, dit is zowel duurzaam als kostenefficiënt. Deze methode wordt succesvol toegepast bij toren Eemplein Block 5 te Amersfoort. Ook prefab balken en onderstempeling zijn onderzocht.

We weten dat aannemers hierin eigen voorkeuren hebben, daarom stellen we voor de uitvoeringsmethode gezamenlijk in het vervolgtraject te bepalen.

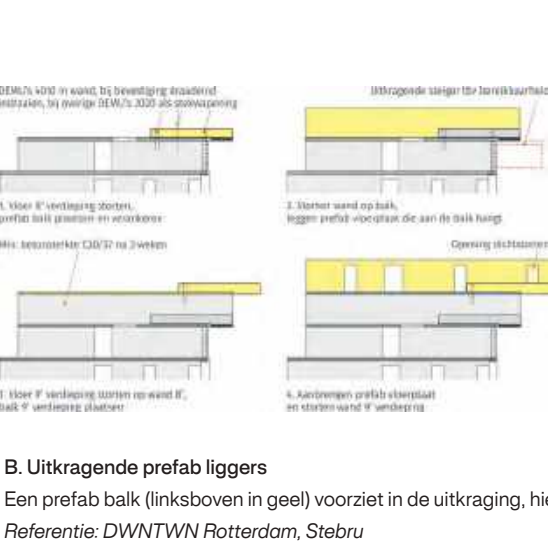
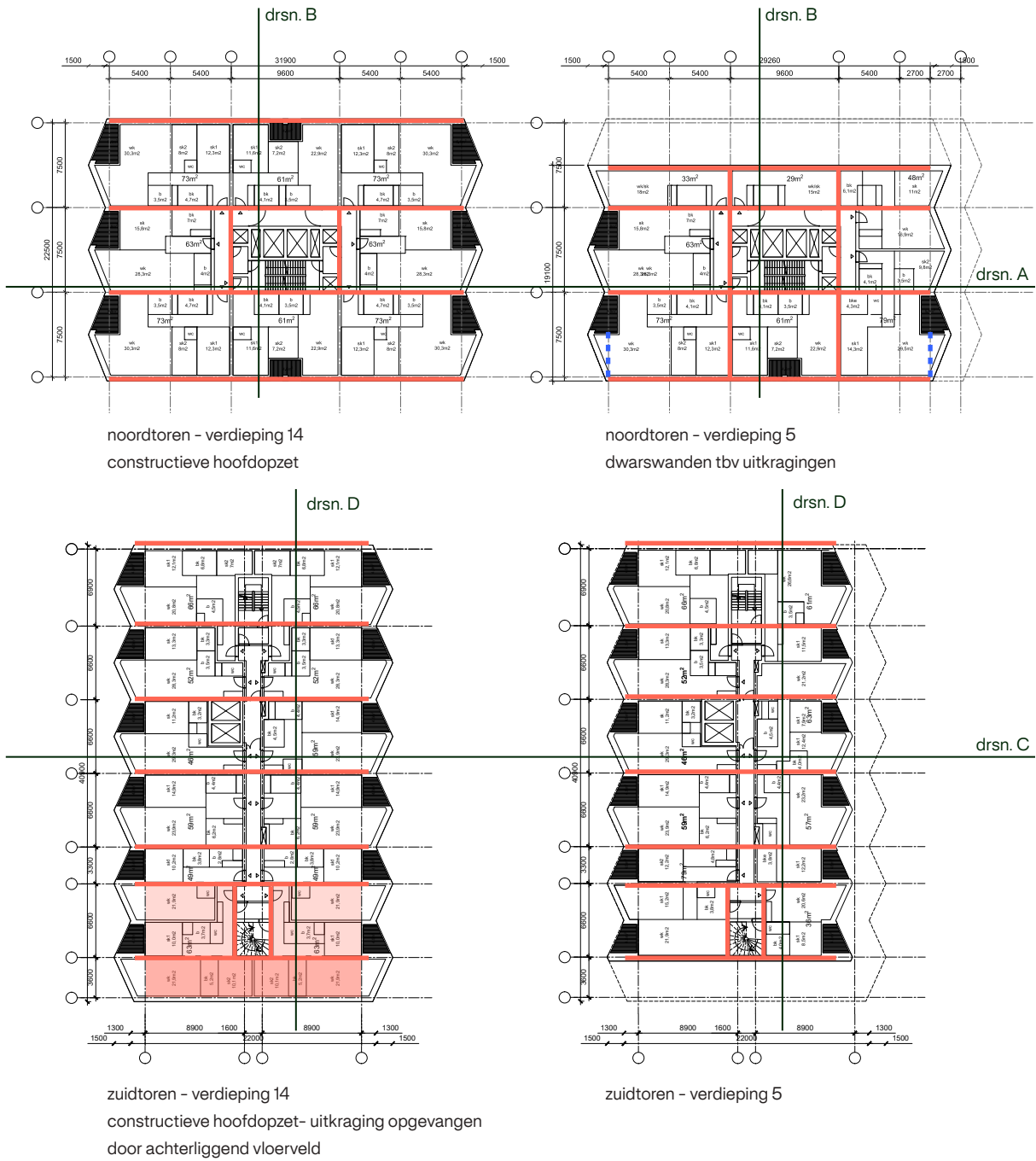


A. Tijdelijk vakwerk

Een tijdelijk vakwerk vangt de uitkragende verdiepingen tijdens de bouwfase op.

Referentie: Eemplein Block 5 Amersfoort, Van Grunsven Groep

We adviseren deze uitvoeringsmethodiek. Bij ons ontwerp kan het tijdelijke vakwerk diverse keren worden hergebruikt en hoeft de tijdelijke constructie niet door het bestaande gebouw naar beneden af te dragen.

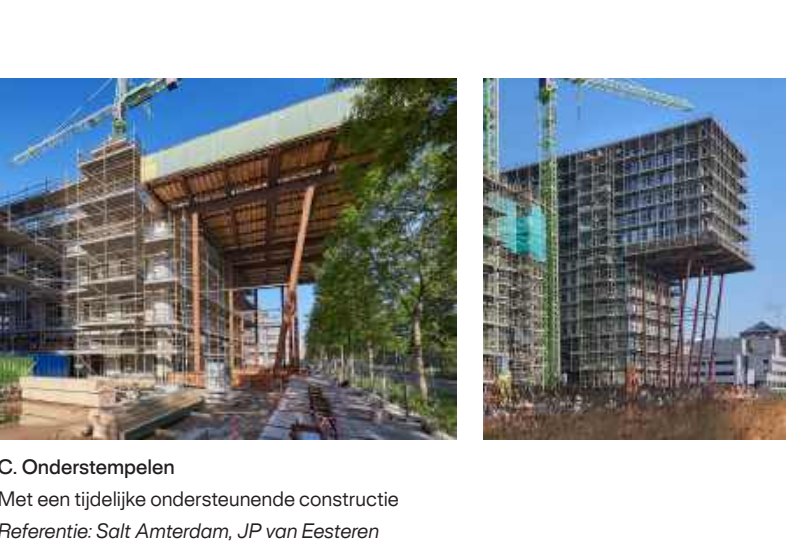
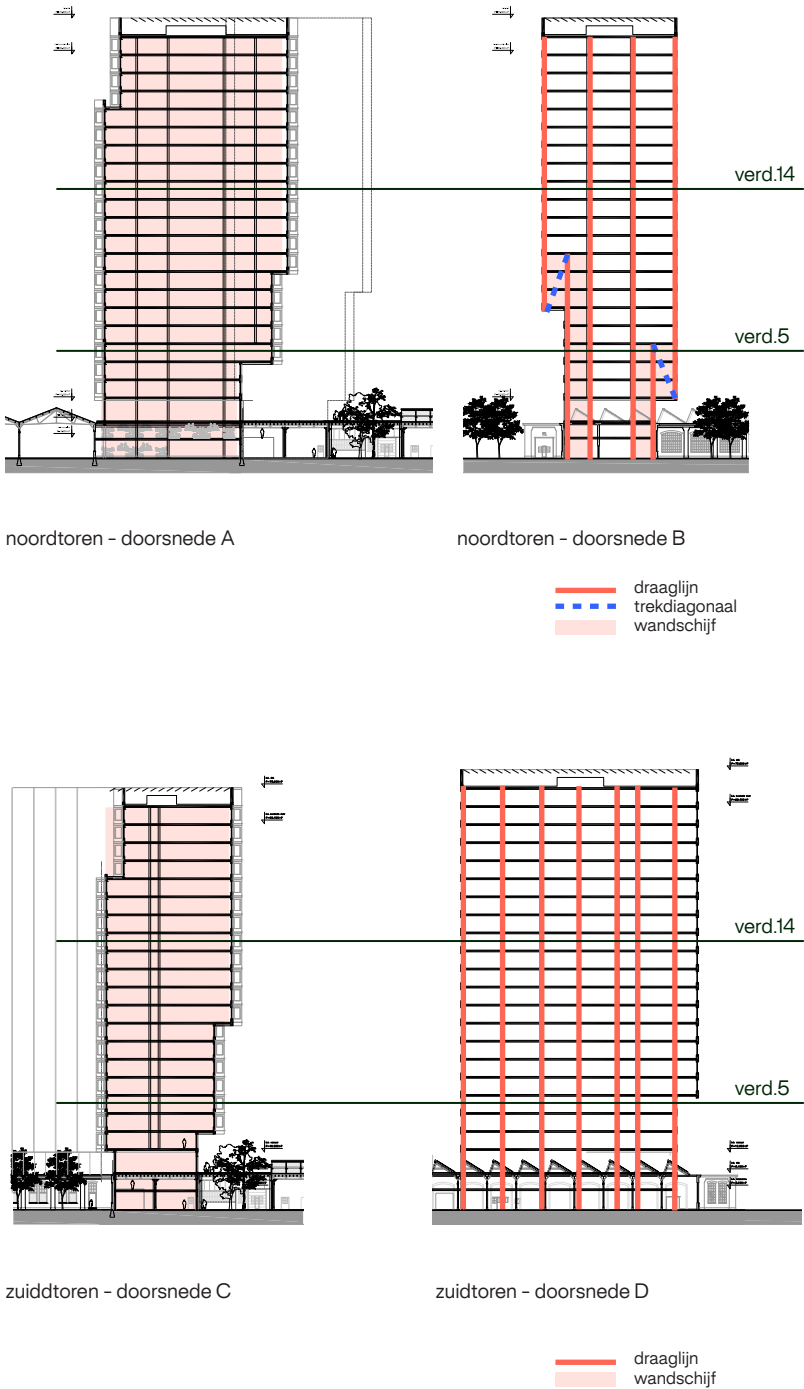


B. Uitmagerende prefab liggers

Een prefab balk (linksboven in geel) voorziet in de uitkraging, hier wordt vervolgens de wand opgestort.

Referentie: DWNTWN Rotterdam, Stebru

Dit principe zou toepasbaar zijn voor de uitkragingen als ontworpen. Het heeft als voordeel dat er geen 'afval' is van tijdelijk constructiemateriaal. De prefab liggers worden geïntegreerd in de uiteindelijke wanden.



C. Onderstempelen

Met een tijdelijke ondersteunende constructie

Referentie: Salt Amterdam, JP van Eesteren

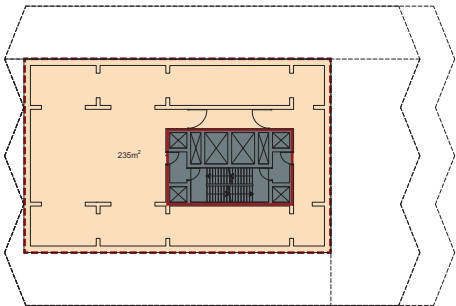
Wij beschouwen dit niet als de meest voor de hand liggende methode gezien de hoogte van de onderstempeling die nodig is en het zorgvuldig laten landen van de tijdelijke constructie in de onderbouw.

TOREN NOORD		vrije sector					
aantal lagen	bouwlagen	BVO	GO	# woningen	woninggrootte	subaantal	subtotaal
4	17-20	725	552	7	61	2	8
					63	1	4
					73	2	8
					79	2	8
7	10-16	726	546	8	61	2	14
					63	2	14
					73	4	28
4	6-9	669	489	7	61	2	8
					63	1	4
					73	2	8
					79	2	8
3	3-5	562	386	7	29	1	3
					33	1	3
					48	1	3
					61	1	3
					63	1	3
					79	2	6
2	1-2	425	285	5	33	1	2
					36	1	2
					63	1	2
					73	1	2
					80	1	2
1	0	357	235	coll ruimte			
TOTAAL wonen		totaal BVO 13194	totaal GO 9714	aantal woningen 143			
collectieve ruimte		357	235				

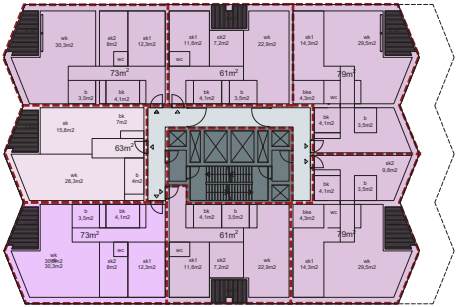
NOORDTOREN - overzicht programma

TOREN ZUID		socale huur en middel-duur huur					
aantal lagen	bouwlagen	BVO	GO	# woningen	woninggrootte	subaantal	subtotaal
4	17-20	780	569	11	31	1	4
					40	1	4
					51	1	4
					44	1	4
					49	1	4
					52	1	4
					55	1	4
					59	2	8
					63	1	4
					66	1	4
8	9-16	900	683	12	46	1	8
					49	2	16
					52	2	16
					59	3	24
					63	2	16
					66	2	16
4	5-8	780	603	10	46	1	4
					49	1	4
					52	1	4
					56	1	4
					59	1	4
					57	1	4
					61	1	4
					63	1	4
					66	1	3
					79	1	3
3	2-4	710	514	9	36	1	3
					46	1	3
					52	1	3
					57	1	3
					59	1	3
					61	1	3
					63	1	3
					66	1	3
					79	1	3
1	1	454	302	5	46	1	1
					52	1	1
					59	1	1
					66	1	1
					79	1	1
1	0	260	236	commercieel			
		217	191	collectief			
TOTAAL wonen		totaal BVO 16024	totaal GO 11996	aantal woningen 212			
commerciële ruimte		260	236				
collectieve ruimte		217	191				

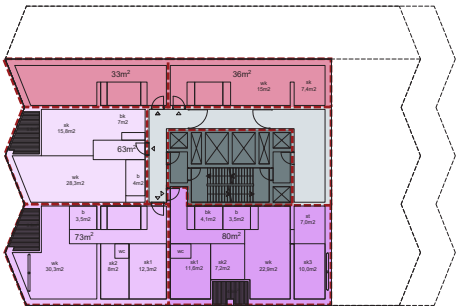
ZUIDTOREN - overzicht programma



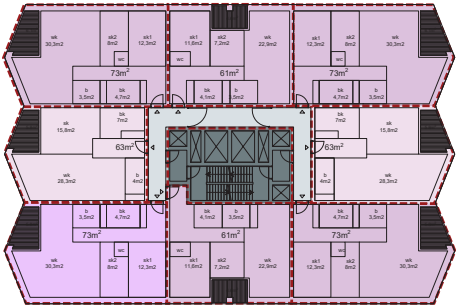
00_Caesuur _ collectief
357m2 BVO collectief



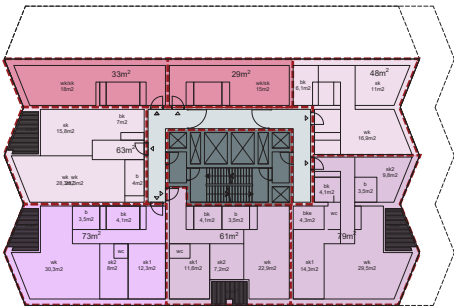
06-09 _ wonen
669 m2 BVO wonen



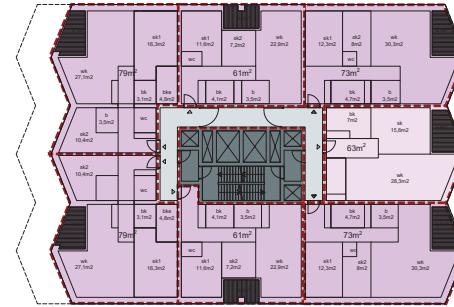
01-02 _ wonen
425 m2 BVO wonen



10-16_ wonen
726 m2 BVO wonen



03-05 _ wonen
562 m2 BVO wonen

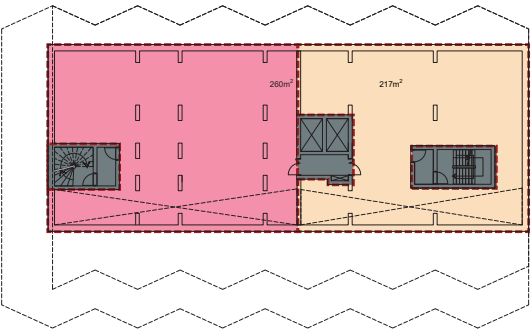


17-20 _ wonen
725 m2 BVO wonen

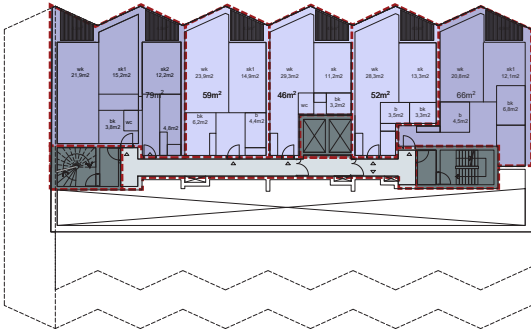
- Collectief
- Vrije sector - studio
- Vrije sector - 1 slaapkamerwoning

- Vrije sector - 2 slaapkamerwoning
- Vrije sector - 3 slaapkamerwoning
- Kern

NOORDTOREN - overzicht plattegronden
De noordtoren heeft alle vrije sector woningen (143st)



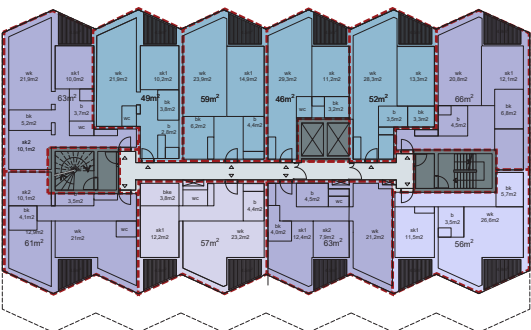
00 _ Caesuur
260m2 BVO commercieel
217m2 BVO collectief



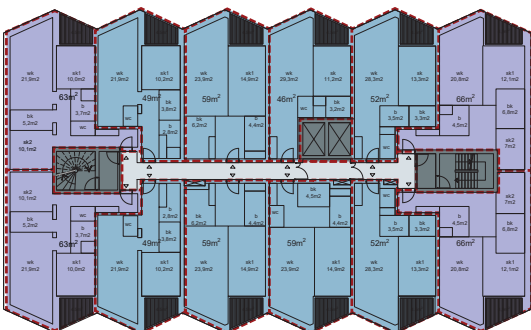
01_wonen
454m2 BVO wonen



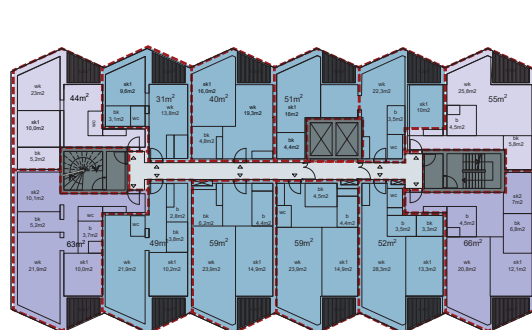
02-04 _ wonen
710m2 BVO wonen



05-08 _ wonen
780m2 BVO wonen



09-16 _ wonen
900m2 BVO wonen



17-20 _ wonen
780m2 BVO wonen

- Collectief
- Commercieel
- Midhuur - 1 slaapkamerwoning

- Midhuur - 2 slaapkamerwoning
- Sociale huur - 1 slaapkamerwoning
- Kern

ZUIDTOREN - overzicht plattegronden
De zuidtoren heeft sociale woningen (100st) en middeldure huur (112st)

Economische haalbaarheid torens

De torens zijn zorgvuldig gepositioneerd, waarmee footprint en oriëntatie zijn vastgelegd. Binnen deze contouren streven we naar maximale woningopbrengst: circa 29.220 m² BVO, goed voor zo'n 355 woningen. Dit wordt mogelijk door de rationele, compacte opzet met een gunstige bruto-nettoverhouding op de typische vloer van 75%-76%, wat bijdraagt aan een economisch verantwoorde ontwikkeling. Wij stellen voor het huiskamerprogramma te reduceren tot 775 m² BVO. De vrijgekomen ruimte komt ten goede aan de woningopbrengst.

De torens zijn verwant in opzet – een tweeling met variaties – **wat substantiële voordelen oplevert voor ontwerp, engineering en uitvoering**. Door herhaling in typologie, detaillering en materialisering ontstaat een beheersbaar en kostenefficiënt proces. Ook de plattegronden zijn rationeel opgebouwd: woningen stapelen zich logisch, met vaste meterkastposities, wat de bouw optimaliseert.

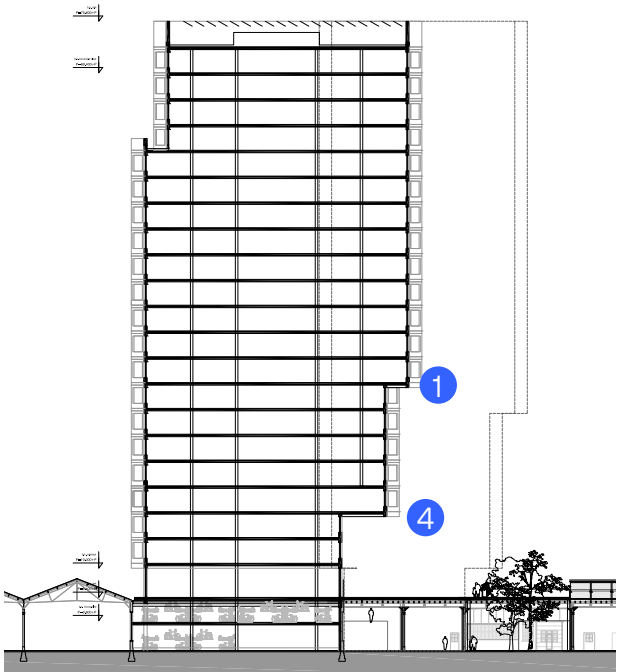
Indien de economische haalbaarheid onder druk komt te staan, stellen wij voor – gezien het grote volume – eerst te onderzoeken of verdere optimalisaties binnen de torens mogelijk zijn, met behoud van de ontwerpvisie.

Mogelijke aandachtspunten zijn:

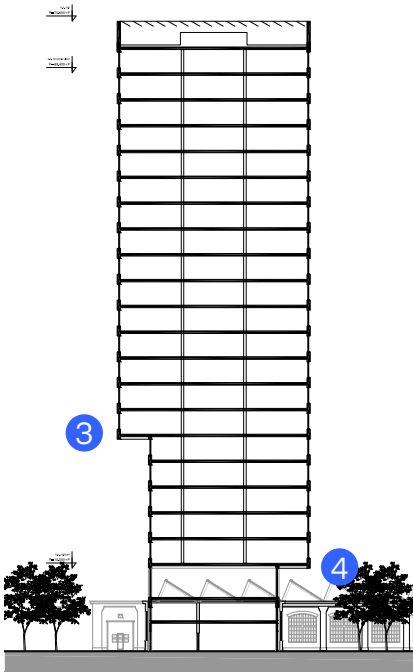
- Meer repetitie in ontwerp en uitvoering
- Optimalisatie en vergelijking van bouwmethoden voor uitkragingen
- Afweging tussen akoestisch comfort en kosten
- Beschouwen van alternatieve steenachtige materialen
- Optimalisatie van commerciële/verhuurbare meters tot aan de caesuur

Tot slot

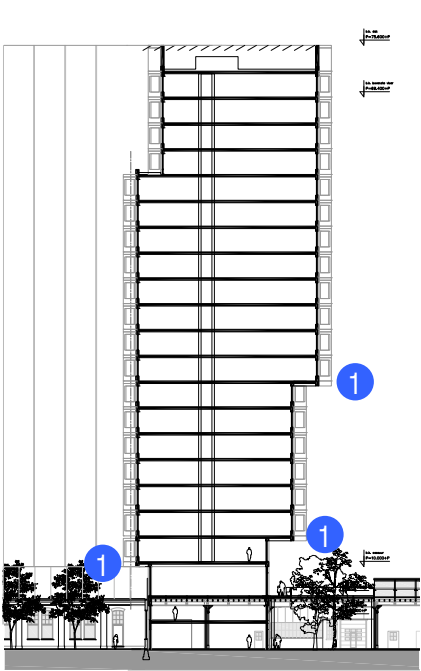
We willen graag afsluiten zoals we ook begonnen zijn: we presenteren een ontwerpvisie op het niveau van een structuurontwerp, geen eindbeeld. In deze indiening hebben we nadrukkelijk geprobeerd juist die visie te communiceren. Een visie die ruimte biedt om bij te schaven, bij te sturen en door te ontwikkelen tot de nieuwe WOW-factor van Tilburg.



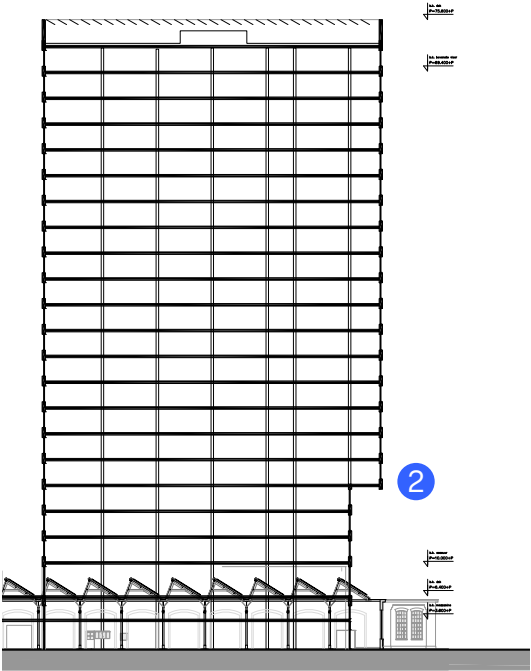
Noordtoren - doorsnede A - langsrichting



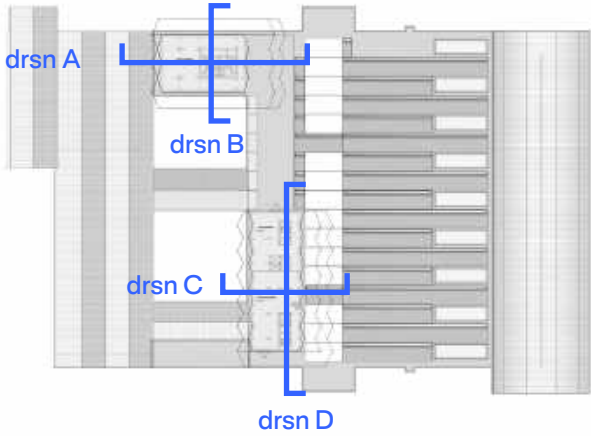
Noordtoren - doorsnede B - dwarsrichting



Zuidtoren - doorsnede C - dwarsrichting



Noordtoren - doorsnede D - langsrichting



Mogelijke optimalistie uitkragingen

De uitkragingen van de woontorens geven het project zowel elegantie en architectonische kracht, maar brengen tegelijkertijd meer complexiteit met zich mee in constructie en uitvoering. Mocht de economische haalbaarheid onder druk komen te staan, dan zullen we daar gezamenlijk een zorgvuldige afweging in moeten maken. We verkenden alvast enkele mogelijke optimalisaties, geordend naar mate van esthetische impact (van klein naar groot):

- 1 Verkleinen uitkragingen in de constructieve wandschijven:**
Deze elementen zijn constructief het minst complex, waardoor de optimalisatie beperkt zal zijn. Toch levert een verkleining van de uitkraging een voordeel op, onder meer door een besparing op wapeningsstaal.
- 2 Uitkraging centrumzijde Zuidtoren verkleinen:**
Na de tweede dialoog is deze uitkraging reeds geoptimaliseerd, door de draaglijnen te verschuiven en deze te laten uitkragen uit een groter achterliggend vloerveld. Het zoeken naar het optimum hierin is zeker de moeite waard te bekijken.
- 3 Uitkraging Brokxlaan Noordtoren verkleinen:**
Voor deze uitkraging geldt dat vooral in samenhang met de impact op de plattegronden onderzocht moet worden hoe deze mogelijk slimmer kan worden ontworpen.
- 4 Noordtoren op grotere voet plaatsen:**
Door de toren op een grotere voet te laten landen — met kolommen of een volume — wordt de constructie eenvoudiger. De toren landt dan deels in de patio en/of de lobbyruimte, en niet meer uitsluitend in de schilderwerkplaats. Dit heeft een aanzienlijke ruimtelijke en architectonische impact, die zorgvuldig moet worden afgewogen.

Als ontwerpteam zijn we flexibel en staan open voor dialoog. Onze pijlers geven richting, maar laten ruimte voor aanpassingen met behoud van kwaliteit.

Plan van aanpak

Ons Team

Ons team bestaat uit drie bureaus en individuen met uiteenlopende karakters en opvattingen. Deze diversiteit heeft geleid tot een dynamisch en intensief ontwerpproces, waarin dialoog en uitwisseling centraal stonden. In de loop van dit proces zijn de rollen binnen het team op natuurlijke wijze uitgekristalliseerd, en zijn de verantwoordelijkheden richting de betrokken bureaus helder en vanzelfsprekend verdeeld. Deze samenwerking vormt de basis voor het vervolg ontwerp. De rolverdeling binnen het team is als volgt:

- Stramien is verantwoordelijk voor de landschappelijke elementen, de publieke ruimte en de stedenbouwkundige inpassing.
- Bedaux de Brouwer Architecten richt zich op de bestaande bebouwing, het hanteren van de erfgoedvisie en het zorgvuldig toevoegen van nieuwe elementen aan dit erfgoed.
- Nudus neemt de verantwoordelijkheid voor de torens en hun stedenbouwkundige inpassing en samensmelting met bestaand.

Het kernteam dat dagelijks aan het project werkt, bestaat uit medewerkers van alle drie de bureaus en is bewust gemengd samengesteld op de bovengenoemde thema's. Indien nodig kunnen we dit team snel opschalen vanuit de verschillende bureaus. Nudus fungeert als penvoerder en primair aanspreekpunt; de andere twee bureaus zijn contractueel de onderaannemers van Nudus. De onderlinge samenwerking wordt formeel vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst (SOK), waar desgewenst inzage in mogelijk is.

Sleutelfiguren

- Caro van de Venne is uw directe aanspreekpunt voor alle proces en contractuele zaken.
- Sjim van Beijsterveldt is projectleider over alle disciplines heen. Hij is lokaal actief betrokken en beschikt over brede ervaring in zowel woningbouw, evenementenlocaties als erfgoed.
- Tim Brans, Evert De Baere en Thomas Bedaux, dragen de eindverantwoordelijkheid architectuur en stedenbouw namens de drie bureaus.

Aangezien het project binnen de vastgestelde kaders in BIM wordt uitgewerkt, neemt het team van Nudus – met ruime ervaring in BIM – de verantwoordelijkheid voor deze coördinatie en de afstemming met de bouwer op zich.

Planning

We hebben onze werkzaamheden ingeschat en vertaald naar een weekplanning per fase. Deze is opgenomen bij de ‘specificatie inschrijfsom’ vanaf pagina 24). Hiernaast ziet u een schematisch overzicht van de planning per fase, elke fase kent een vast ritme waarbij we de plattegronden bevrozen circa 70% van de doorlooptijd. Dit vormt het uitgangspunt voor de technische adviseurs en een inhoudelijk ijkmoment voor de opdrachtgever. Vervolgens werken we gericht toe naar een 100%-set. Na afronding is er steeds twee weken voorzien voor review vanuit de opdrachtgever, waarna – met een geplande buffer – de volgende fase start. Tijdens de werkfasen hanteren we een vast ritme van tweewekelijkse ontwerpteamvergaderingen. Dit waarborgt continuïteit en biedt ruimte voor inhoudelijke verdieping door ons team in de tussenliggende werkperiode. Bij de ‘toelichting op de inschrijfsom’ is de planning weergegeven, gekoppeld aan het aantal FTE per onderdeel. Samengevat ziet deze planning er als volgt uit:

Fasering en doorlooptijden (in weken):

- VO (Voorontwerp): 14 weken
- DO (Definitief Ontwerp): 16 weken
- AOV (Aanvraag Omgevingsvergunning): 4 weken
- TO (Technisch Ontwerp): 17 weken
- UO (Uitvoeringsgereed Ontwerp): 9 weken

Een gedragen proces

De grootste impact op de kosten wordt gemaakt in de vroege projectfase. Daarom nemen we bewust de tijd om in de VO- en DO-fase een stevig fundament te leggen en zorgvuldig afgewogen keuzes te maken, voordat we efficiënt technisch uitwerken. Vertrouwen in elkaars expertise en de bereidheid tot luisteren zijn hierin cruciaal. Een solide start vraagt om tijd, openheid en samenwerking. Om die gezamenlijke basis verder te versterken – en om direct vanaf het begin ook energie, inspiratie en plezier in de samenwerking te brengen – stellen we voor om in de eerste weken samen een dagdeel referentieprojecten te bezoeken. Spoor Noord in Antwerpen staat bovenaan onze lijst, gecombineerd met enkele inspirerende woningbouwprojecten in de regio. We sluiten de dag in Vlaamse traditie af: met een goed gesprek, een hapje en een pintje.

Samenwerken aan een project voor de stad

Dit project is van grote betekenis voor Tilburg. Juist daarom is het essentieel om goed na te denken over wie we betrekken en hoe we samen een breed gedragen stadsproject realiseren.

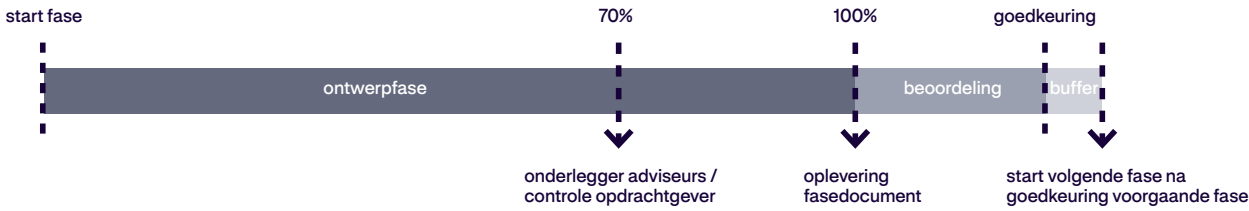
Onze eerste en belangrijkste partner zijn jullie – de combinatie van de Gemeente Tilburg en het Werkplaats Ontwikkelbedrijf. We maken dit project sámen met jullie. Het eindresultaat wordt een samensmelting van onze inzichten, ideeën en ervaringen, en die van jullie. De open dialoog tot nu toe hebben bijgedragen aan scherpte en kwaliteit van het project. We waarderen die opzet en kijken uit naar het vervolg.

In de SO fase hebben we intensief samengewerkt met externe experts – zoals Edwin en Dirk op het gebied van horeca en exploitatie, en Ruud rondom logistiek. Deze gesprekken brachten waardevolle kennis in. Ook jullie hebben via de smaakmaker-sessies expertise verzameld. Het is van grote meerwaarde om dit netwerk actief betrokken te houden.

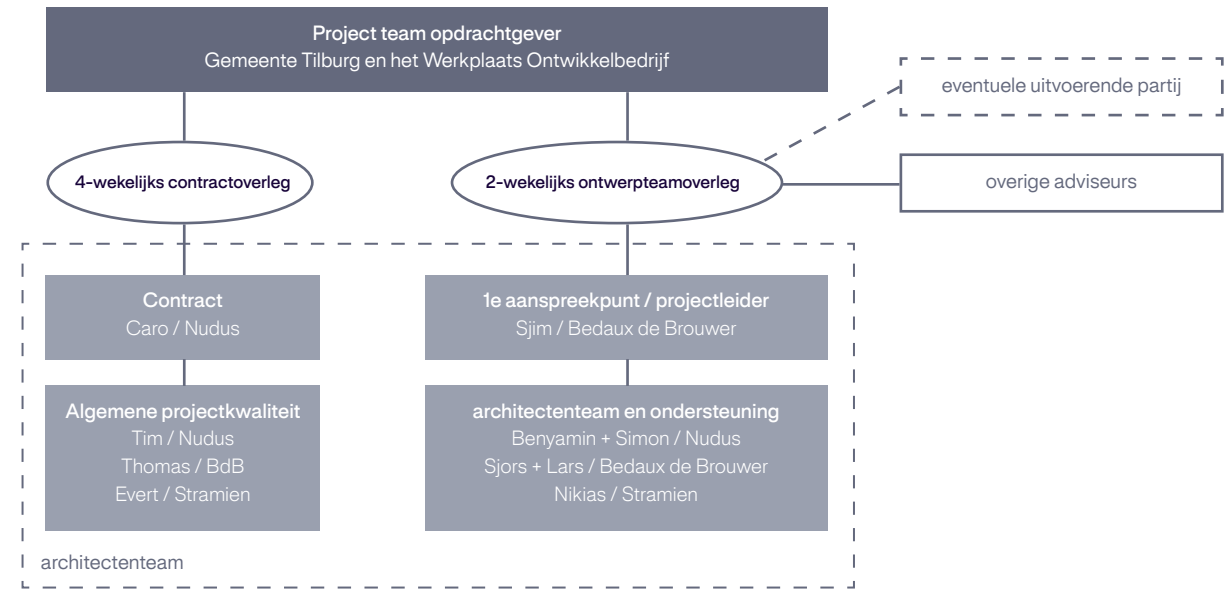
We willen ook de buurt en directe omgeving actief meenemen in het proces. Wat zijn hun belangen? Welke zorgen leven er? Door tijdige communicatie en echte participatie nemen we zorgen serieus en bouwen we draagvlak.

De stad als geheel verdient ook een stem. In Utrecht werkten we eerder met succes met een stadsteam: een representatieve groep bewoners die hun wensen, dromen en kritieken deelden. Deze verhalen voedden direct het ontwerp. Zo'n benadering kunnen we ons hier ook voorstellen.

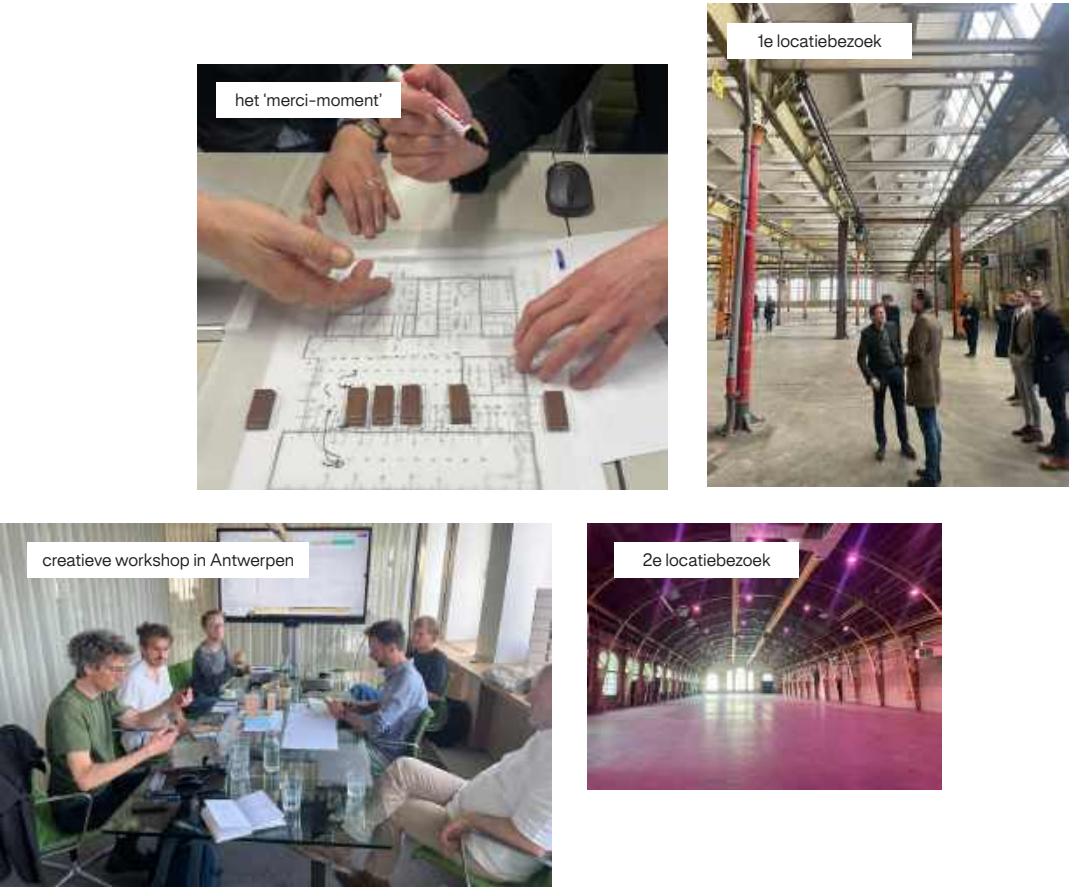
Tot slot doen we een concreet voorstel: het opzetten van een community project voor de hal. Een verhaal vertaald naar een object of installatie, ontworpen én gemaakt door de gemeenschap. Ook hier kan het stadsteam een rol spelen – als klankbord, verbinder en aanjager.



schematische weergave van een ontwerpfase



organogram van sleutelfiguren in het proces



onze reis tot nu toe, welke we graag met jullie voortzetten...

NUDUS, een energiek architectenbureau uit Rotterdam, put inspiratie uit de natuur om ontwerpen te creëren die verrijken en verrassen. Onder leiding van Caro van de Venne, Tim Brans en Albert Dijk richt het 35-koppige team zich op het vormgeven van ruimte die alle zintuigen stimuleren en een gevoel van verwondering en plezier opwekken.

Door aan te sluiten bij de inherente energie en context van de plek en rekening te houden met de behoeften van verschillende gebruikers en belanghebbenden, bevordert NUDUS een gevoel van gemeenschap. Het huidige portfolio van NUDUS omvat prominente projecten zoals het Paleis van Justitie in Den Haag, Oopen in Utrecht, DSM Bio Tech Campus in Delft en BIC II in Eindhoven.

Caro van de Venne

Founding Partner



Nationaliteit
Nederlandse

Geboren
1981, Weert

Opleiding
LSE, London School of Economics
TU Eindhoven
Technische Universität Berlin

Professionele ervaring
2023 - heden: NUDUS (NL)
2010 - 2023: Barcode Architects (NL)
2006 - 2010: Foster & Partners (UK)
2004 - 2006: Herzog & de Meuron (CH)
2003 - 2004: Gruntuch Ernst (DE)

Caro van de Venne is oprichter en partner van **NUDUS**, een bureau voor architectuur en stedenbouw dat zich richt op integrale en betekenisvolle ruimtelijke ontwikkeling. Als partnerarchitect verbindt zij ontwerpvisie met technische en bestuurlijke scherpte. Haar kracht ligt in het structureren van complexe, multidisciplinaire opgaven en het vertalen van uiteenlopende belangen naar heldere, haalbare ontwerpstrategieën.

Caro is momenteel verantwoordelijk voor meerdere grootschalige woningbouwprojecten, waaronder een **wooncomplex met 600 woningen in Haarlem** (40.000 m²) en een **hoogbouwproject in Rijswijk** (12.000 m²), dat met zijn 50 meter hoogte een nieuw oriëntatiepunt vormt in de stad. Daarnaast werkt zij aan de **transformatie van het Gele Scheikunde-complex in Delft** tot een gemengde, autoluwe stadswijk met circa 300 woningen, waarin bestaande gebouwen en nieuwbouw zorgvuldig worden verweven in een groen stedelijke omgeving. Zij leidt ook de ontwikkeling van de **Brainport Industries Campus** in Eindhoven, een 17 hectare groot innovatie- en productiecluster voor de hightech maakindustrie. Daarnaast werkt zij aan diverse stedenbouwkundige projecten, waaronder het **Utrecht Science Park** en de **ASML Campus** in Eindhoven.

Tijdens haar partnerschap bij **Barcode Architects** was Caro, samen met Tim Brans, verantwoordelijk voor de woontorens **The Muse** en **CasaNova** in Rotterdam, die samen een stedelijk ensemble vormen aan de Wijnhaven. Eerder was zij ook als partner architect van Barcode betrokken bij de vroege conceptontwikkeling van de **Spoorzone Tilburg**.

Caro van de Venne is supervisor van het transformatieproject **Sloterdijk I Zuid** in Amsterdam, lid van de **Raad van Commissarissen van Fellenoord B.V.** in Eindhoven, lid van het **kwaliteitsteam Merwedekanaalzone** en bestuurslid van de **Stichting Hoogbouw**. Deze functies geven haar een brede en analytische blik op architectuur en stedenbouw en versterken haar vermogen om voorbij het individuele gebouw te denken.

Ook op academisch vlak is Caro actief. Ze was gasthoogleraar aan de **Technische Universiteit Delft**, de **Technische Universiteit Eindhoven**, de **Academie van Bouwkunst Amsterdam** en de **Fontys Hogeschool Tilburg**. Caro studeerde aan de **London School of Economics**, de **Technische Universiteit Eindhoven** en de **Technische Universität Berlin**. Voor haar partnerschap bij **NUDUS** was zij medeoprichter en partner van **Barcode Architects** (2010–2023). Eerder werkte zij bij **Herzog & de Meuron** in Basel en **Foster + Partners** in Londen.



Spaarnepoort, Haarlem (NL)



Gele Scheikunde, Delft (NL)



Paleis van Justitie, Den Haag (NL)



The Orchard II, Rijswijk (NL)



Tim Brans is oprichter en partner van Nudus. Zijn werk kenmerkt zich door een integrale benadering van de opgave, waarin ontwerp, context en detail op een samenhangende wijze samenkomen. Door zijn intensieve betrokkenheid gedurende het volledige ontwerpproces – van eerste schets tot oplevering – waarborgt hij de ontwerp kwaliteit en vertaalt hij projectambities consequent naar een sterk eindresultaat.

Tim is momenteel verantwoordelijk voor het **Matrix Innovation Center** op de Zuidas in Amsterdam, een kantoor- en laboratoriumgebouw van 12.000 m². Eerder ontwierp hij zowel het stedenbouwkundig plan als drie onderwijsgebouwen voor de nieuwe **Fontys Campus** in Eindhoven. In beide projecten staat ontmoeting centraal en is ingezet op een sterke verweving van gebouw, stad en omgeving om mensen met elkaar te verbinden.

Daarnaast is Tim projectarchitect van het **Paleis van Justitie** in Den Haag, een ingrijpende vernieuwingsopgave van een 80.000 m² groot complex in opdracht van het Rijksvastgoedbedrijf. De omgang met bestaande materiële en immateriële erfgoedwaarden speelt hierin een belangrijke rol. Deze ervaring is bijzonder relevant voor de huidige opgave in de **Spoorzone Tilburg**.

Nationaliteit
Nederlandse

Geboren
1987, Goirle

Opleiding
TU Eindhoven
MSc Architectuur
MSc Stedenbouw
University of Strathclyde (GB)

Professionele ervaring
2008 – 2009: Van Aken Architecten (NL)
2008 – 2011: Design studios teacher
Eindhoven University of Technology (NL)
2011 – 2023: Barcode Architects (NL)
2023 – heden: NUDUS (NL)

Bij **Barcode Architects** was Tim Brans als projectarchitect verantwoordelijk voor de woontorens **The Muse** en **CasaNova** in Rotterdam. Zijn interesse in bouwen en maken vertaalde zich in zorgvuldig ontworpen torens, met aandacht voor detail op elk schaalniveau. Thema's als thuiskomen, routing en ontmoeting spelen hierin een centrale rol, met als doel het doorbreken van de anonimiteit van stedelijk wonen en het bevorderen van sociale cohesie. Daarnaast gaf hij leiding aan het ontwerp van de prijswinnende **Villa X** in Noord-Brabant. Ook was hij als stedenbouwkundig architect actief binnen het ontwerpteam van het 150.000 m² grote masterplan voor de **Tilburg City Campus**.

Naast zijn brede projectervaring beschikt Tim over een sterke academische basis. Hij behaalde cum laude zijn Master of Science in zowel architectuur als stedenbouw aan de **TU Eindhoven**. Als **gastcriticus** bij de Fontys Academie voor Architectuur en Stedenbouw en als spreker over zijn werk, blijft hij actief in het vakdebat.

Tim combineert technische expertise met sociale intelligentie. Deze combinatie stelt hem in staat het beste te halen uit de samenwerking tussen ontwerp- en bouwpartners – een kwaliteit die essentieel is voor het succesvol realiseren van complexe opgaven zoals in de **Tilburgse Spoorzone**.



The Muse & CasaNova, Rotterdam (NL)



Brainport Industries Campus II, Eindhoven (NL)



Paleis van Justitie, Den Haag (NL)



Matrix Innovation Center, Amsterdam (NL)



Simon Wijrdeman
Architect

Simon Wijrdeman is een betrokken architect en projectleider met ruime ervaring in ontwerp en uitvoering. Zijn kracht ligt in het scherp observeren, luisteren en het vertalen van uiteenlopende belangen naar duidelijke, haalbare stappen. Met een scherp oog voor zowel detail als proces weet hij projecten helder te structureren en gedragen uit te voeren.

Tot zijn recente projecten behoort onder meer de **Biodiversity Campus Delft** voor **DSM**, waarin duurzame architectuur en landschappelijke integratie centraal staan. Ook was hij betrokken bij de ontwikkeling van de **nieuwe ASML-campus** in Eindhoven, een grootschalige opgave voor circa 20.000 medewerkers binnen de hightech maakindustrie. In dit project wist Simon de schaal van het gebouw en de campus op overtuigende wijze te verbinden met de dagelijkse behoeften van gebruikers en een toekomstgerichte campusstructuur.

Als projectarchitect werkte Simon ook aan de **gebiedsvisie en het stedenbouwkundig plan voor het Noordwest Cluster** op het **Utrecht Science Park**, het nieuwe duurzaamheidscluster van de campus. Hier ontwikkelde hij stedenbouwkundige kaders met nadruk op landschappelijke inpassing en een mobiliteitsstrategie waarin langzaam verkeer voorrang krijgt. Deze projecten tonen zijn vermogen om opgaven ruimtelijk, sociaal en technisch integraal te benaderen — een ervaring die direct toepasbaar is op het **CLDR-laboratoriumgebouw voor het UMCG** op de campus in Groningen.

Simon werkte eerder bij **Barcode Architects** en **JHK Architecten**, waar hij intensief samenwerkte met opdrachtgevers, ontwerpteam en bouwpartners. Binnen organisaties toont hij initiatief en betrokkenheid, onder meer als actief lid van de personeelsraad bij NUDUS. Hij gelooft sterk in samenwerking en duurzaam ontwerp als motor voor ruimtelijke kwaliteit.

Naast zijn werk in de praktijk is Simon ook **actief als docent**, onder andere aan de **Hogeschool voor de Kunsten Utrecht (HKU)** en **The Sustainable Design School** in Nice. Hij droeg bij aan de ontwikkeling van internationale onderwijsprogramma's rond duurzaamheid en blijft zich verdiepen via aanvullende opleidingen in strategisch management en houtbouw.

Simon studeerde aan de **Academie van Bouwkunst Amsterdam**, het **Instituto Europeo di Design** in Milaan en de **Hogeschool voor de Kunsten Utrecht (HKU)**.



DSM Campus, Delft (NL)



Noordwest Cluster Utrecht Science Park, Utrecht (NL)



Benjamin Nemati
Junior Architect

Benjamin Nemati is een creatief en betrokken architect binnen het team van **Nudus**. Hij is enthousiast, nauwgezet en beweegt zich behendig door alle fasen van het ontwerpproces. Zijn kracht ligt in het combineren van sterke conceptuele ideeën met technische precisie in **3D-modellering en BIM-omgevingen**.

Tot zijn recente projecten behoort onder meer een **110 meter hoge woontoren in de K-buurt in Amsterdam**, een complex hoogbouwproject waarin hij, in direct overleg met de bouwer, verantwoordelijk was voor het ontwikkelen van een ontwerp dat zowel bouwtechnisch haalbaar als architectonisch verfijnd is. Daarnaast was hij betrokken bij het volledige traject van schetsontwerp tot technisch ontwerp voor de nieuwe huisvesting van de **Port of Rotterdam**: een houtconstructie met een dynamisch werklandschap voor uiteenlopende werkvormen en gebruikers.

Benjamin onderscheidt zich in het **visualiseren van ontwerpideeën** via heldere schetsen en overtuigende 3D-modellen. Deze vaardigheden maken hem tot een sterke gesprekspartner in het ontwerpproces en zorgen voor een dynamische dialoog met opdrachtgevers.

Hij studeerde cum laude af aan de **Politecnico di Milano** en deed werkervaring op in Milaan en Iran voordat hij in 2023 bij Nudus aan de slag ging.



Port of Rotterdam, Rotterdam (NL)

Bedaux de Brouwer

Bedaux de Brouwer Architecten opereert sinds 1937 vanuit het Tilburgse. Hoewel het bureau is opgericht in Goirle, heeft Tilburg altijd het episch centrum gevormd. Sinds 2023 zijn we tevens inwoner van de stad met de verhuis naar het Kantongerecht. Hier werken we met 25 collega's aan een breed portfolio aan projecten die zich door het hele land bevinden.

Onze projecten voegen zich geruisloos in hun context. Architectuur die zich altijd bescheiden opstelt naar zijn omgeving, maar tegelijkertijd wel zijn plek in durft te nemen. Onze gebouwen bemiddelen; ze verstoren niet, ze hebben een kalmerende werking en komen daardoor vanzelfsprekend over.

Terugkeren naar de oorspronkelijke bedoeling door het aan te passen aan de hedendaagse eisen, aansluiten bij wat er is maar veranderen om het voort te laten bestaan. Het is een tweeledige aanpak die samenvat hoe het bureau architectuur benadert. Of het daarbij gaat om de erfenis van het bureau of een houding ten aanzien van de stedelijke en natuurlijke landschappen, onze architectuur bevindt zich tussen aanpassing en behoud, terugbrengen en herzien, met als resultaat een verandering zonder verstoring.

We hebben een groeiend besef van de ecologische impact van de wijze waarop we bouwen, hoeveel we bouwen, waar we bouwen en waarom we bouwen. Dit besef heeft het bureau aangespoord om kritischer te kijken naar de aard van de projecten die ze op zich willen nemen en hoe ze ontwerpen kunnen maken die genereus genoeg zijn om ook andere doelen en functies te dienen, en daarmee een langer leven kunnen hebben. Op deze manier probeert het bureau een gezonde balans te vinden tussen economie en ecologie.

Thomas Bedaux

Directeur



Nationaliteit
Nederlandse

Geboren
1973, Tilburg

Opleiding
TU Delft

Professionele ervaring
2003–heden: Bedaux de Brouwer (NL)
2000–2003: De Architectengroep (NL)
1999–2000: France Smoor Architects (UK)

Thomas Bedaux is architect en directeur van **Bedaux de Brouwer Architecten**, gevestigd in het voormalige kantongerecht in het hart van Tilburg. In 2022 werd het bureau uitgeroepen tot 'Architect van het Jaar', en ontving het met de uitbreiding van **Museum Singer Laren** zowel de publieks- als vakjuryprijs voor 'BNA Beste Gebouw van het Jaar'.

Thomas studeerde in 1999 af aan de **Technische Universiteit Delft**, waar hij zich specialiseerde in de transformatie van kerken. Na zijn studie werkte hij in Schotland bij **France Smoor Architects**, een bureau dat zich richt op de renovatie en verduurzaming van historische gebouwen. Vervolgens was hij werkzaam bij de **Architectengroep** in Amsterdam, onder leiding van Dick van Gameren en Bjarne Mastenbroek.

In 2003 keerde hij terug naar Noord-Brabant om zich aan te sluiten bij het familiebedrijf, dat in 1937 werd opgericht door zijn grootvader **Jos Bedaux** en later werd voortgezet door zijn vader, **Peer Bedaux**. Drie jaar later nam hij het bureau over. Onder zijn leiding groeide het bureau uit tot een toonaangevende naam in de Nederlandse architectuur.

Thomas ontwierp in 2012 zijn eigen woning, waar hij woont met zijn vrouw en drie kinderen. Zijn werk kenmerkt zich door een sterke verbondenheid met de plek: met doordachte ingrepen geeft hij gebouwen blijvende waarde. Een van zijn eerste ontwerpen betrof drie woonclusters in het prestigieuze project **Bosrijk in Eindhoven**, gerealiseerd in opdracht van **SDK Vastgoed**. 10 jaar geleden de transformatie van de **Houtloods in de Spoorzone** en recent de transformatie van de **Vredeskerk** in Tilburg. De transformatie van het kantongerecht tot het huidige kantoor werd genomineerd voor de **NRP Gulden Feniks** en opgenomen in het Architectenjaarboek.

Vandaag de dag geeft hij leiding aan een team van circa 25 medewerkers. Naast zijn werk is hij actief in het Tilburgse culturele en maatschappelijke leven. Hij is lid van de Raad van Toezicht van **Stichting Mommerskwartier** en van **Stichting Ateliers** Tilburg, lid van de **Advisory Board van Fontys Academie voor Architectuur en Stedenbouw**, en voorzitter van zowel de **Tilburgse Bouw Sociëteit** als **Stichting Spits Sacramentskerk**.

BEDAUX DE BROUWER



De Houtloods, Tilburg (NL)



Post Breda, Breda (NL)



Singer Laren Museum, Laren (NL)



De Vredeskerk, Tilburg (NL)



Sjim van Beijsterveldt
Architect

Nationaliteit
Nederlandse

Geboren
1988, Gilze en Rijen

Opleiding
TU Delft

Professionele ervaring
2016 - 2018: Benthem Crouwel (NL)
2022 - heden: Fontys Hogeschool (NL)
2018 - heden: Bedaux de Brouwer (NL)



Sjors Hagenbeek
Assistent Ontwerper

Sjim van Beijsterveldt is een van de senior ontwerpers bij Bedaux de Brouwer Architecten. Met een sterke affiniteit voor **publieke programma's** en **transformatieopgaven** draagt hij bij aan de verbreding van het bureauportfolio. Naast zijn ontwerpwerk is Sjim, samen met een klein team, verantwoordelijk voor het uitzetten, bewaken en implementeren van de **architectonische visie** van het bureau.

Als projectarchitect stuurt Sjim momenteel diverse projecten aan, variërend in schaal en functie. Van een poolhouse in Tilburg tot een nieuwe schouwburg in IJmuiden: in zijn werk brengt hij het bureau-motto “**ontwerpen van stad tot klink**” in de praktijk. De **Stadsschouwburg in IJmuiden** betreft de nieuw- en verbouw van een 6.500 m² grote evenementenlocatie, die een belangrijke impuls zal geven aan het culturele leven van de stad.

Daarnaast is Sjim betrokken bij meerdere woningbouwprojecten in een **industriële context**, waaronder de herontwikkeling van het havengebied en het **Backer & Rueb-terrein in Breda**, en de transformatie van de voormalige **Angorafabriek** in Tilburg Oud-Noord. In de meest recente editie van het **Architectenjaarboek** zijn twee van zijn projecten opgenomen: het woningbouwproject **Amadeiro** (250 woningen) in de historische binnenstad van 's-Hertogenbosch en de herbestemming van het **Kantongerecht** in Tilburg.

Sjim studeerde in 2016 **cum laude** af aan de leerstoel Publieke Gebouwen van de TU Delft. Zijn afstudeerproject ‘**Ad Hoc Conditions**’ onderzocht de gelaagde geschiedenis en eeuwenlange accumulatie van aanpassingen in de stedelijke binnenhoven van Vilnius. Een fenomeen van **verhalende architectuur** die ook op deze locatie van toepassing is.

Sinds 2022 is Sjim als docent verbonden aan de **Fontys Academie van Bouwkunst** in Tilburg, waar hij tweede- en derdejaars masterstudenten begeleidt in de ‘**Society Studio**’, op het snijvlak van maatschappij, erfgoed en architectonisch detail.

Sjors Hagenbeek is een doortastend, zorgvuldig en vindingrijk ontwerper, met aandacht voor ontwerp op alle schaalniveaus: van de eerste schets tot de technische detaillering. Zijn kracht ligt in de visuele (re)presentatie van het ontwerp, en weet daarmee fijngevoeligheden te vertalen van idee naar opdrachtgever. Naast esthetische kwaliteiten, is hij gefascineerd door de **menselijke schaal en gebruik van het gebouw** te integreren tot één geheel. Als flexibele en dynamische teamspeler weet hij de ontwerp kwaliteit te bewaken binnen complexe processen.

Na het behalen van zijn master aan de TU Delft startte hij zijn loopbaan in Tbilisi, Georgië. Terug in Nederland werkte hij twee jaar bij Atelier Kempe Thill, waar hij intensief betrokken was bij de **Droogdokkensite in Antwerpen**: een grootschalige transformatie en renovatie van historisch erfgoed tot publieke ruimte, maritiem museum en **evenementenlocatie**. Hij was verantwoordelijk voor het volledige traject – van landschappelijk ontwerp, de eerste planopzet, tot volledige technische uitwerking inclusief detaillering. Sinds anderhalf jaar is hij werkzaam bij Bedaux de Brouwer Architecten, waar hij zich toelegt op grootschalige projecten in zowel de publieke als private sector.

Als geboren Tilburger heeft hij een diepgeworteld begrip van de Spoorzone en een sterke persoonlijke motivatie om bij te dragen aan de toekomst van zijn stad. Door die verbondenheid, in combinatie met zijn ervaring in erfgoedtransformatie en integrale uitwerking, kijkt hij er naar uit deze ervaring toe te passen bij de Koepelhal en Wagenmakerij.



Backer & Rueb, Breda (NL)



Stadsschouwburg Velsen, IJmuiden (NL)



Angora Fabriek, Tilburg (NL)



Kantongerecht, Tilburg (NL)

Stramien cv is een interdisciplinair ontwerp bureau, actief op het terrein van architectuur, stedenbouw & ruimtelijke planning, landschapsarchitectuur & ontwerp van publieke ruimte. De integratie van deze disciplines is onze sterkste drijfveer. We zijn een zelfsturende en coöperatieve organisatie en zetten onze expertise graag in voor de gemeenschap waarin we werken. Stramien werkt aan architectuur- en ruimteprojecten die het onderling contact tussen mensen stimuleren en aanleiding geven tot het evenwichtig delen en gebruiken van de ruimte. Ruimte is dan ook een schaars en complex goed. In die geringe ruimte bouwt Stramien genuanceerd en steeds op de juiste manier. We zoeken waar nodig naar alternatieven en toetsen vooraf de impact van onze projecten aan de hand van duurzame criteria en toekomstgerichte ideeën. We hebben aandacht voor de ruimere omgeving, de buurt en de draagkracht van de plek. Het resultaat is een caleidoscoop aan projecten die ruimtelijk en maatschappelijk relevant zijn en een meerwaarde creëren voor opdrachtgevers en alle eindgebruikers van een plek. Binnen deze ontwerpopdracht voor de Koepelhal en Wagenmakerij spitsen we ons toe op de stedelijke contextualisering, de landschappelijke en culturele verankering en het ontwerp van de publieke ruimte(n).

We geloven in de verbindende kracht van publieke ruimte.
De gedeelde ruimte is in onze visie een uitnodigende ruimte waarin iedereen welkom is. Het is een maatschappelijke vrijplaats voor fysieke ontmoeting in een sterk dynamische wereld. Een stedelijke cultuur krijgt hier ruimte om zich te ontplooiën en wordt voelbaar. Stramien gaat graag aan de slag met de unieke kenmerken van een plek: een spoorwegemplacement wordt een beleevingspark, een stedelijke restruimte wordt een bruisende kermisomgeving, een aantrekkelijke 'nightscape' zorgt voor een sociaal levendige buurt het hele jaar rond... Ook gemeente Tilburg verdient een omzichtig ontworpen publieke ruimte die schatplichtig is aan haar landschappelijke en culturele context.

We beschermen de draagkracht van het landschap.
Landschap is de drager van onze ruimte. Een landschap benadrukt de lokale identiteit van een plek en garandeert de ruimtelijke variatie. Vaak gaat er nog te weinig aandacht naar deze oorspronkelijke en natuurlijke onderbouw. Stramien beschouwt het landschap als een kwetsbaar canvas en respecteert haar draagkracht in alle projecten. Tijd en ruimte gaan er hand in hand. Voor het Brabantse bos- heide-, en vennenlandschap te midden waarvan de gemeente Tilburg floreert, is dat niet anders.

We ontwerpen, begeleiden, verbinden en inspireren.
Onze rol als ontwerpers gaat verder dan plannen maken alleen. In een complexe wereld geloven we in systeem-denken, een gelijk-gestemde samenwerking en een procesgerichte aanpak. Want een ontwerp is steeds deel van een groter geheel. Al onze vakkennis en expertise zetten we in om op zoek te gaan naar logische, haalbare en bekoorlijke ontwerpen. Stramien begeleidt klanten op hun zoektocht naar de meest geschikte oplossing. Die oplossing is ingebed door sterke communicatie en participatie met alle belanghebbenden. We informeren en werken (beleids)ondersteunend en effenen de weg naar een kwaliteitsvolle leefomgeving. We hebben oog voor innovatie en ondersteunen creatieve initiatieven.



Evert De Baere
Landschapsarchitect, bestuurder



Nikias Verschraegen
Ir. Architect



Evert De Baere is coördinator en verantwoordelijke voor het Team Ruimte bij Stramien cv. Al jarenlang is hij binnen Stramien cv een sterke bezieler van alles wat met landschap en publieke ruimte te maken heeft. Evert is realistisch en waakt over de uitvoerbaarheid van projecten. Hij ligt wakker van 'de grote en kleine geschiedenis' van een plek en de, soms ondoordachte, ruimtelijke verschuivingen die daarin plaatsvinden. De publieke ruimte is immers veel meer dan de ruimte zelf, zij herbergt herinnering en verbondenheid die genuanceerde antwoorden vraagt. Evert is erop gebrand een bijdrage te leveren aan een duurzame en inclusieve publieke ruimte, maar schuwt de harde financiële randvoorwaarden niet.

Evert is gastdocent 'ontwerp' aan de Erasmushogeschool Brussel (Jette) afdeling Landschapsarchitectuur en gastjurylid aan de KASK HOGENT, afdeling Landschapsarchitectuur. Hij schrijft regelmatig artikels in vakbladen en is gastspreker in het werkveld.

Evert is werkzaam bij Stramien cv sinds 1998. Hij is vandaag coöperant en lid van het bestuur.

Nikias Verschraegen is projectcoördinator binnen Team Ruimte. Hij hanteert door zijn opleiding in architectuur en stadsontwerp aan de Universiteit Gent een zeer realistische visie op stedelijke ontwikkelingen van de schaal van het bouwdetail tot die van de grootstedelijke dynamiek. Met een breed maatschappelijk vizier, interesseert Nikias zich in complexe opdrachten waarin uiteenlopende belangen een gezamenlijke ambitie moeten formuleren. Zo werkt Nikias bij Stramien aan stedelijke masterplannen, ontwerpen voor publieke ruimte, architecturale haalbaarheidsplannen en ontwikkelingsvisies waarin de maatschappelijke en ruimtelijke uitdagingen tekenend zijn. Stedelijke flux en dynamiek in de omgeving zijn voor Nikias een inspiratie.

Nikias is werkzaam bij Stramien sinds 2021.



daktuin Artesis Plantijn Hogeschool, Antwerpen (BE)



duurzame herinrichting Heldenplein, Londerzeel (BE)



renovatie SPTM-loods, Antwerpen (BE)