



Structuurplan Spoorzone

*Vastgesteld door de raad van de gemeente Tilburg
op 21 maart 2005*

*Gemeente Tilburg
Beleidsontwikkeling, afdeling Ruimtelijke Ordening
Planologie/Stedelijk Beleid*

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5

1.1 Aanleiding 5

1.2 Ambitie 5

1.3 Structuurplan Spoorzone i.r.t. andere plannen 5

1.4 Leeswijzer 6

2. Huidige situatie, ontwikkelingen en beleid 9

2.1 De Spoorzone in de stad en de regio 9

2.2 Verkeer en Vervoer 11

2.3 Cultuurhistorie 15

2.4 Economie 16

2.5 Wonen 18

2.6 Milieu 18

2.7 Waterhuishouding 20

3. De opgave 22

3.1 Ruimtelijke opgaven 22

3.2 Randvoorwaarden 23

4. Toekomstige ontwikkeling 27

4.1 Totaal beeld 27

4.2 Deelgebieden met een eigen identiteit 27

4.3 Verkeer en Vervoer 29

4.4 Hoogbouw 31

4.5 Openbare Ruimte 32

4.6 Milieu 34

4.7 Programma 37

4.8 Financiële paragraaf 37

Literatuurlijst 38

Bijlage 1: Waterparagraaf voor het
Structuurplan Spoorzone, te Tilburg 40

Bijlage 2: Cultuurhistorie 44

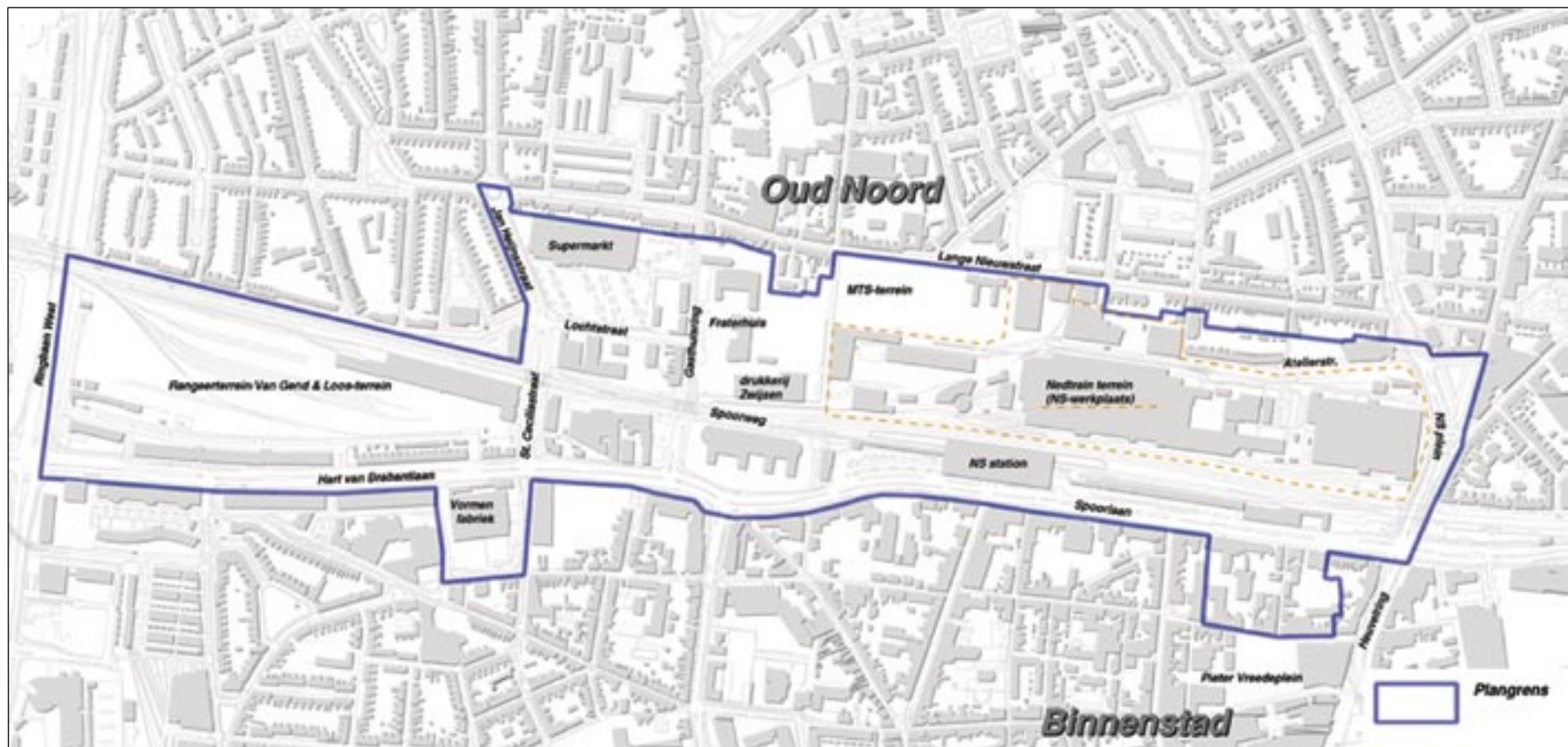
Bijlage 3: Uitkomsten art. 10 Bro overleg en inspraak 50

Bijlage 4: Advies Monumentencommissie 66

Bijlage 5: Raadsbesluit d.d. 21 maart 2005 68



Luchtfoto plangebied



Plangebied Structuurplan Spoorzone

1. Inleiding

Het Structuurplan Spoorzone Tilburg geeft op hoofdlijnen aan welke ruimtelijke ontwikkelingen in de spoorzone wenselijk zijn. Deze ontwikkelingen zijn gebaseerd op eerder vastgesteld beleid. Dit Structuurplan wordt nader stedenbouwkundig uitgewerkt, onder andere in bestemmingsplannen. Het plangebied ligt langs het spoor tussen de Ringbaan West en het NS-plein/ Heuvelring, zoals hiernaast is aangegeven op pagina 4. Het plangebied betreft hoofdzakelijk locaties waar voorziene ontwikkelingen onvoldoende planologisch verankerd zijn.

1.1 Aanleiding

Op 15 december 2003 is het Masterplan Binnenstad door de Raad vastgesteld. Het Masterplan Binnenstad geeft een totaalvisie op de binnenstad. Dit structuurplan is de planologische vertaling van de visie op de spoorzone die in het Masterplan is verwoord.

De visie op de spoorzone komt onder meer voort uit de volgende knelpunten:

- *Het openbaar vervoerknooppunt beschikt over onvoldoende ruimte om het groeiend aantal passagiers en materieel per spoor en weg te kunnen verwerken.*
- *Er bestaat een spanning tussen het transformeren van de Spoorlaan tot een stadsboulevard met een aantrekkelijk verblijfsmilieu enerzijds en het behoud van de verkeersfunctie (auto, bus en vrijliggende fietspaden) anderzijds.*
- *De rommelige en verouderde ruimtelijk-functionele structuur van de Spoorzone.*
- *Het spoor en aanverwante functies zijn een*

barrière tussen de noordelijke en de zuidelijke stadsdelen.

De bereidheid van Nedtrain om de revisiewerkzaamheden, die nu plaatsvinden op de NS-werkplaats ten noorden van het spoor, eventueel elders voort te zetten biedt kansen om deze knelpunten op te lossen. Tevens biedt het extra ruimte om de vastgestelde stedelijke ambities in het kader van het Grote Stedenbeleid te kunnen verwezenlijken voor de onderdelen economie en wonen. Een van de speerpunten van het economisch beleid is het versterken van de zakelijke dienstverlening. Hierbij heeft de ontwikkeling van zakelijke dienstverlening rond het NS-station de hoogste prioriteit. Met betrekking tot wonen is op termijn behoefte aan een uitbreiding van centrum-stedelijk wonen. Hiervoor kan ruimte gevonden worden in de spoorzone.

1.2 Ambitie

De spoorzone zal een nieuw stadsgebied opleveren, een kwalitatieve bijdrage zijn voor de direct omliggende gebieden en een hoogwaardig knooppunt vormen voor openbaar vervoer.

Een nieuw stadsgebied

Met de ontwikkelingen in de spoorzone realiseert Tilburg een gebied dat een extra impuls kan geven aan het hart van Tilburg. Het nieuwe stedelijke stadsdeel wordt een uitbreiding van de bestaande binnenstad met grootstedelijke allure, en een hoogwaardige uitstraling. Het centrum van Tilburg bestaat dan als het ware uit twee complementaire polen: een nieuw en een oud centrum. De ontwikkeling van dit gebied midden in de stad met al haar faciliteiten biedt een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor diverse functies voor de stad en de regio vanwege haar goede auto-ontsluiting, goede aanhaking op het openbaar vervoer en vanwege de nabijheid van de binnenstad. Een kwalitatieve en kwantitatieve toevoeging van woningen en dienstverlenende functies (zoals bijvoorbeeld kantoren, hotel, congres- en vergaderfaciliteiten, maatschappelijke voorzieningen en cultuur) gaat de aantrekkelijkheid van het Tilburgse centrumgebied versterken.

Kwalitatieve bijdrage

De transformatie van de spoorzone biedt een kans om van dit gebied een integraal stadsdeel te maken. De spoorzone heeft een toegevoegde waarde voor omliggende wijken. Dat vertaalt zich in wijkvoorzieningen voor Oud-Noord, goede verbindingen tussen de wijken ten noorden en ten zuiden van het spoor, en een goede verbinding tussen het station en het winkelgebied rond het Pieter Vreedeplein via een brede stadsboulevard op de Spoorlaan.

Hoogwaardig verkeersknooppunt

Door de ontwikkeling van de Spoorzone wordt deze een volwaardig onderdeel van de knooppunten in het stedelijk netwerk Brabantstad. De Spoorzone wordt een knooppunt met hoogwaardig openbaar vervoer, vanwaar stedelijke voorzieningen goed bereikbaar zijn met de fiets, de auto en het openbaar vervoer. De verkeerscirculatie in de binnenstad en de parkeervoorzieningen worden op peil gebracht.

1.3 Structuurplan in relatie tot andere plannen

Het Structuurplan Spoorzone Tilburg is gebaseerd op beleid dat eerder door het College of de Raad is vastgesteld. Het Structuurplan Spoorzone Tilburg is een plan zoals bedoeld in artikel 7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en artikel 11 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Dit betekent dat het structuurplan een wettelijke betekenis heeft en richtinggevend is voor gemeentelijk beleid.

In april 2000 is het "Ontwikkelingsperspectief Spoorzone" in het College behandeld. Dit perspectief heeft als strategisch raamwerk voor latere planstudies en planontwikkelingen gediend, zoals voor de "Visie Spoorzone Tilburg" (september 2002) van het Atelier van de Rijksbouwmeester. Tegelijk met de opstelling van deze visie liep een aantal andere planvormingsprojecten die met de bepaling van de stedenbouwkundige invulling van het plangebied in sterke wisselwerking hebben gestaan.

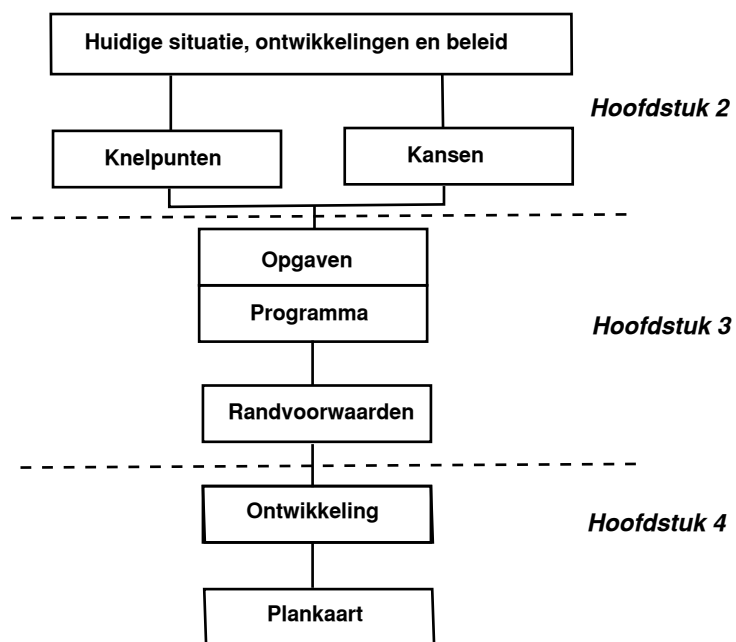
Twee belangrijke beleidsnota's zijn:

- *Het Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan (TVVP)*
Op 15 december 2003 is het TVVP door de Raad vastgesteld. In het TVVP is het stedelijk beleid met betrekking tot verkeer en vervoer uitgewerkt en wordt de toekomstige gewenste stedelijke verkeersinfrastructuur aangegeven. De ontwikkelingen in de spoorzone spelen een belangrijke rol bij het verwezenlijken hiervan, met name met betrekking tot de inrichting van de openbaar vervoersknoop en de verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad.
- *Masterplan Binnenstad*
Op 15 december 2003 is eveneens het Masterplan Binnenstad door de Raad vastgesteld. Het Masterplan Binnenstad geeft richting aan dit structuurplan. In het Masterplan wordt de toekomst van de binnenstad geformuleerd vanuit een samenhangende visie. De vertaling van die visie in plannen en maatregelen vormt vervolgens een geïntegreerd geheel, resulterend in een totaalconcept voor de toekomstige binnenstad. Aan het Masterplan Binnenstad liggen diverse studies ten grondslag.

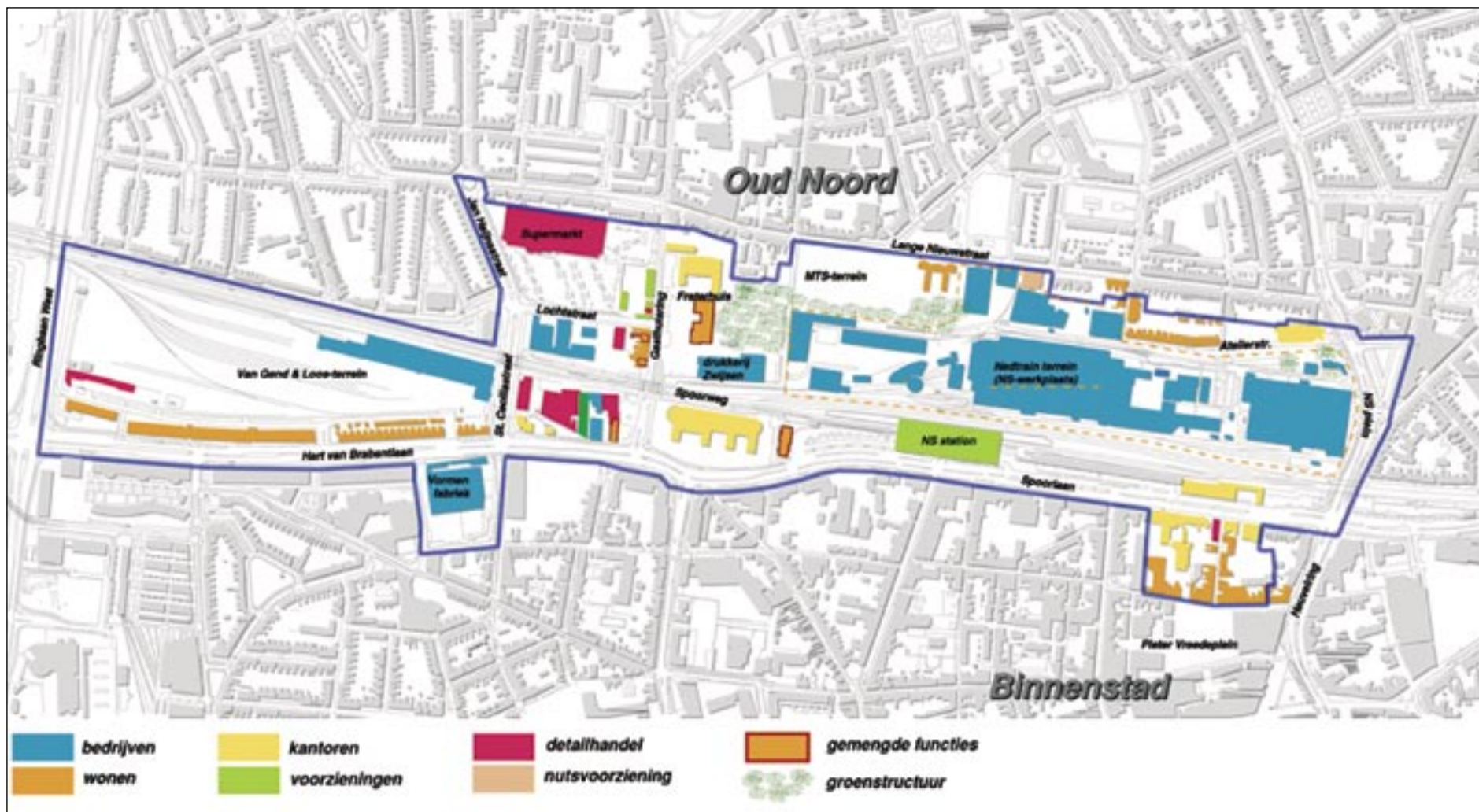
In aansluiting op deze plannen is dit structuurplan opgesteld. Tevens sluit het structuurplan aan op de kaders die Tilburg voor haar stedelijke ontwikkeling heeft opgesteld, zoals de Ruimtelijke Structuurvisie Tilburg 2020, de WoonVisie, de nota Hoofddlijnen Economisch Beleid Tilburg 2001-2010, de nota Ruimte voor Detailhandel, de Nota Ruimte voor Kantoren, en het Wijkplan Oud-Noord. Het Structuurplan past tevens in het beleid dat is verwoord in het provinciale Streekplan (2002), de Nota Belvédère (1999) en de Nota Ruimte (2004) van het Rijk.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 schetst de knelpunten en kansen vanuit de huidige situatie en de actuele ontwikkelingen. Tevens is in hoofdstuk 2 het beleid beschreven voor zover het relevant is voor de spoorzone. Vervolgens zijn op basis hiervan in hoofdstuk 3 de opgaven en de randvoorwaarden geformuleerd. In hoofdstuk 4 komt de toekomstige ontwikkeling van de spoorzone aan bod, die is weergegeven op de plankaart. In de bijlagen zijn opgenomen: de waterparagraaf, cultuurhistorisch waardevolle objecten, de uitkomsten van art. 10 BRO-overleg en de uitkomsten van de inspraak.







Huidige functies Spoorzone

2. Huidige situatie, ontwikkelingen en beleid

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie van het plangebied, de ontwikkelingen die er plaatsvinden en het beleid dat relevant is voor het plangebied. Op de afbeelding op pagina 8 zijn de huidige functies van het plangebied aangegeven.

2.1 De Spoorzone in de stad en de regio

Brabantstad

Tilburg maakt onderdeel uit van het stedelijk netwerk Brabantstad. Belangrijk aspect van het stedelijk netwerk is de onderlinge bereikbaarheid en daarmee gepaard gaande knooppuntontwikkeling. Knooppunten zijn plekken met infrastructuur waar kansen liggen om de stedelijkheid van de steden te vergroten door bijvoorbeeld toevoeging of modernisering van woon- en werklocaties. De stations zijn de belangrijkste knooppunten van het stedelijke netwerk Brabantstad. Elke stad heeft zijn eigen opgave bij de transformatie van stationsomgevingen. De spoorzone van Tilburg als onderdeel van een knooppunt heeft een belangrijke transformatieopgave. Door het knooppunt een capaciteitsimpuls te geven zal de bereikbaarheid binnen Brabantstad verbeteren en krijgt het openbaar vervoernetwerk in Brabant een kwalitatieve impuls.

Hoogbouwzone

De Spoorzone is onderdeel van een gebied dat zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld tot een grootschalige verstedelijkingszone met bovenstedelijke functies. Het betreft het gebied ten zuiden van het spoor tussen de Universiteit van Tilburg in het westen tot aan de Ringbaan Oost. De betekenis van deze oost-westas als hoogbouwzone

groeit, ingezet met onder andere het kantoorgebouw van Interpolis met een hoogte van 95 meter en het appartementengebouw Westpoint met een hoogte van ruim 140 meter. Recente bouwontwikkelingen sluiten hierop aan met markante hoogbouwelementen. De zone zal zich verder ontwikkelen tot een gebied met bovenstedelijke functies, een hoge dynamiek en een grote verstedelijkingsgraad, dat ruimtelijk gezien in positieve zin zal contrasteren met de rest van de stad.

Ruimtelijke Structuurvisie Tilburg 2020

De Ruimtelijke Structuurvisie Tilburg 2020 (2004) is de ruimtelijke vertaling en onderlinge afstemming van de ambities van de gemeente Tilburg tot het jaar 2020 op de gebieden wonen, werken, voorzieningen, recreatie, mobiliteit, natuur, water en landbouw. "Tilburg, stad van contrasten" vormt het leidende thema voor de ruimtelijke ontwikkeling; contrasten tussen stad en landschap, tussen de stad en de omliggende dorpen, maar ook tussen de stedelijke en de dorpse elementen in de stad. De ruimtelijke contrasten die Tilburg karakteriseren maken de kwaliteiten van de stad zichtbaar. Kiezen voor het benutten en versterken van deze kwaliteiten betekent een verbijzondering van Tilburg ten opzichte van de andere grote steden in Noord-Brabant. Primair wordt de invulling van de verstedelijkingsopgave gezocht in het bestaand stedelijk gebied. Op enkele plaatsen in de stad wordt op verantwoorde wijze geïntensiveerd, zoals bijvoorbeeld in de spoorzone. Voor de spoorzone geeft de structuurvisie aan dat vooral na verplaatsing van de NS-werkplaats deze zal transformeren tot een locatie met een centrum-stedelijk plus milieu: veel functiemenging en een hoge dynamiek. Een substantieel deel van het woningbouwprogramma voor de bestaande stad kan hier worden gerealiseerd. Samen met de binnenstad zal in dit gebied een samenballing plaatsvinden van kwalitatief hoogwaardige voorzieningen. Dit betekent bouwen in hoge dichtheden, een multifunctioneel karakter en stadsoverstijgende functies. Volgens de structuurvisie is in de spoorzone hoogbouw toegestaan van meer dan 100 meter.

Entree naar de binnenstad

Vanaf het station vormt de Spoorlaan de entree

naar de binnenstad. Het station ligt dichtbij de binnenstad, maar dit wordt nu nauwelijks ervaren. De redenen hiervoor zijn het barrière-effect van de Spoorlaan met zijn zware verkeersstroom en de onduidelijke positie van de ingangen naar het centrum van de binnenstad. Om duidelijke relaties tussen het station en de binnenstad te creëren moet het verblijfsklimaat van de Spoorlaan verhoogd worden. Meer ruimte voor voetgangers, oplossen van conflicten tussen langzaam en snelverkeer, ruimte voor aantrekkelijke functies en een hoge kwaliteit van nieuwe bebouwing en openbare ruimte zijn hierbij aandachtspunten. Het versterken van de groenstructuur speelt hierin ook een belangrijke rol. De route van het station naar het centrum wordt zodoende een vanzelfsprekendheid in de beleving van de bezoeker van de binnenstad.

Werkplaats van de Nederlandse Spoorwegen

Ten noorden van het spoor ligt de werkplaats van de Nederlandse Spoorwegen. Deze werkplaats heeft een bovenregionale functie. Samen met het spoor zorgt de NS-werkplaats voor een ruimtelijke en functionele scheiding in de stad. De milieuocontouren van de werkplaats met betrekking tot externe veiligheid en geluid belemmeren een wenselijke, intensieve ontwikkeling.

Door de ligging van de NS-werkplaats is de aansluiting van Oud-Noord op de binnenstad gering; er is geen directe verbinding met het station en de bestaande onderdoorgangen liggen 1 kilometer van elkaar verwijderd. Verplaatsing van de NS-werkplaats biedt de kans om de Spoorzone als integraal onderdeel van de stad te laten functioneren, om een betere relatie te creëren tussen de nu door het spoor gescheiden noordelijke en zuidelijke stadsdelen en om de bereikbaarheid van het station vanuit Oud-Noord te verbeteren.

Wijkplan Oud-Noord

De ontwikkelingen in de spoorzone kunnen een waardevolle bijdrage leveren aan de inrichting en leefbaarheid van Oud-Noord. Er liggen kansen, maar ook een aantal opgaven uit het Wijkplan Oud-Noord (feb. 2004) om rekening mee te houden:

- *Barrière tussen Oud-Noord en het centrum slechten.*
- *Het imago van Oud-Noord kan een positieve*



impuls krijgen door nieuwe, hoogwaardige bebouwing dat in directe relatie staat met de stad.

- De knooppunten bij het NS-plein en de aansluiting van de Besterdring en de Gasthuisring kunnen door ontwikkeling van de Spoorzone verbeterd worden, zowel in de openbare ruimte als in de bebouwing.
- Een "cultuurlaan" langs het traject Gasthuisring – Goirkestraat kan de kwaliteit van het De Pont museum voor moderne kunst en het Textielmuseum meer voor het voetlicht brengen. Om een hoogwaardige en ononderbroken cultuurlaan te realiseren is het wenselijk om de toekomstige Noordlaan niet aan te haken op de kruising Gasthuisring – Spoorlaan, maar deze door te trekken tot de St. Ceciliastraat.
- De kwaliteit van het openbaar vervoer in Oud-Noord, en dan met name Theresia, kan toenemen met de transformatie van de Spoorzone van "gemiddeld" nu, naar "zeer goed" in de toekomst.
- Uit de wijkanalyse blijkt dat er in Oud-Noord weinig openbaar groen is. Met de aanleg van nieuwe openbare groenvoorzieningen biedt de Spoorzone kansen om hier verbetering in te brengen.
- In Oud-Noord is grote behoefte aan geschikte huisvesting voor ouderen. De Spoorzone is door haar ligging, nabije voorzieningen en openbaar vervoer een zeer geschikte plek om hier (ook) woningen voor ouderen te realiseren.
- In Oud-Noord is al enige jaren behoefte aan een aantal sociale voorzieningen, waarbij onder meer gedacht kan worden aan een multifunctioneel wijkcentrum voor Theresia – Loven/Besterd. In de spoorzone kan wellicht een plaats gecreëerd worden voor dergelijke voorzieningen.

Wijkplan Oud-Noord noemt verder nog de volgende aandachtspunten voor de buurt:

- De Noordlaan mag geen barrière vormen.
- Zorgdragen voor een sociaal veilige stationsomgeving.
- Tegengaan van verloedering tijdens planfase en realisatiefase.
- Nieuw te vestigen detailhandel in de Spoorzone mag niet in concurrentie zijn met de bestaande

detailhandel in Oud-Noord.

Schakel tussen Noord en Zuid

Voor de stad en de regio biedt de ontwikkeling van dit gebied midden in de stad met al haar faciliteiten een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor diverse functies. De nieuwe functies kunnen een aanvulling voor de directe omgeving betekenen zonder dat deze met de bestaande gaan concurreren. De realisatie van nieuwe woon- en werkmilieus biedt een eerste mogelijkheid in de versterking van de relaties tussen de binnenstad en de woongebieden aan de noordzijde van het spoor. Op deze manier wordt de spoorzone functioneel en mentaal in zijn omgeving geïntegreerd. Het herstructureren van het gebied betekent een grote verandering voor de stad en zal op stedelijk niveau een enorm effect hebben.

2.2 Verkeer en Vervoer

Huidige situatie

In de loop der tijd heeft het verkeerssysteem in Tilburg zich ontwikkeld tot een ringwegenstructuur met drie ringen: de cityring, de Ringbanen en de tangenten (zie afb. op pag. 10). Voor de afwikkeling van het verkeer in de spoorzone zijn met name de Cityring en de Ringbanen van belang. De cityring bestaat uit de Heuvel, de Noordhoekring, de Schouwburgkring, de Paleisring en de Spoorlaan. De cityring wordt aan de westzijde gevoed door de Bredaseweg en de Hart van Brabantlaan (westelijke inprikker), aan de oostzijde door de Spoorlaan/ Nieuwe Bosscheweg (oostelijke inprikker) en aan de zuidzijde door de Piusstraat en de Korvelseweg. Met het sluiten van de Heuvel voor autoverkeer in twee richtingen functioneert de Cityring sinds 1995 niet langer als ring rond het centrum. De Spoorlaan heeft belangrijke verkeersfuncties voor het gebied:

1. *Doorstroom: de Spoorlaan vormt een kortsluiting in de centrumring en zorgt voor de afwikkeling van het verkeer van en naar het centrum.*
2. *Bereikbaarheid station: al het bestemmingsverkeer (auto, fiets, voetganger, bus) naar het station maakt gebruik van de Spoorlaan.*
3. *Openbaar vervoerknooppunt: busstation, treinstation, Kiss & Ride en Park & Ride terrein vormen gezamenlijk een knooppunt*

van openbaar vervoer.

Op dit moment gaat de doorstroomfunctie ten koste van ruimte voor het langzaam verkeer. Een belangrijke doelstelling is het vergroten en verbeteren van de fietsers- en voetgangersruimte in het dwarsprofiel van de weg.

Autoverkeer

In de huidige situatie wordt de Cityring in sterke mate benut door verkeer dat geen relatie heeft met het centrum (het gebied binnen de Cityring en de gebieden direct grenzend aan de Cityring). Doorgaand verkeer, verkeer dat geen bestemming heeft binnen de ringbanen, is er nauwelijks. In de huidige situatie is nauwelijks sprake van problemen in de verkeersafwikkeling. In de ochtendspits zijn momenteel wel enkele afwikkelingsproblemen die zich met name voordoen op en rond enkele grote kruisingen, zoals Bosscheweg – Ringbaan Oost – Spoorlaan en het kruispunt van de Heuvelring en de Spoorlaan.

Parkeren en standplaatsen

In de huidige situatie bestaat voor bezoekers een tekort aan parkeerplaatsen. Door het (tijdelijk) wegvallen van de parkeervoorziening op het Pieter Vredeplein loopt dit tekort op. De omvang van de totale taakstelling is nog afhankelijk van nader te maken keuzen in relatie tot het parkeren op afstand en de beïnvloeding van vervoermiddelkeuze. De structurele oplossing voor de opvang van het parkeertekort wordt gezocht in het toevoegen van parkeercapaciteit aan de noordzijde van het station. In de huidige situatie zijn 10 halteplaatsen, 3 treintaxiplaatsen, 5 taxiplaatsen en 1 invalideparkeerplaats aanwezig. In de huidige situatie gaat de ruimte voor deze plaatsen ten koste van de voetgangersruimte voor het station. In een nieuwe vormgeving van de voorzieningen zou meer voetgangersruimte rond het station en richting centrum gecreëerd kunnen worden. Het langparkeren vindt nu plaats op het P&R-terrein ten oosten van het station. Tussen de spoorbaan en de Spoorlaan is het gehele gebied bestemd voor parkeren.



Huidige ontsluiting

Busverkeer

Het busstation ligt nu aan de zuidzijde van het station en is voor bussen alleen via de Spoorlaan bereikbaar. De constante stroming van openbaar vervoer, die in de toekomst alleen maar groter wordt, verzwaart de nu al belaste Spoorlaan. Omgekeerd ondervindt het busverkeer in de huidige situatie op een aantal plekken hinder van overig verkeer, waardoor de doorstroming wordt belemmerd. De verblijfskwaliteit en begrijpbaarheid van het huidige busstation zijn onvoldoende. Ook de capaciteit en de functionaliteit vragen om een aanpassing van het huidige busstation bij invoering van de nieuwe lijnvorming conform het Tilburgs Openbaar VervoerPlan. Het bestaande busstation is niet geschikt om de voorspelde groei van het aantal OV-passagiers te accommoderen. In de huidige situatie is echter geen ruimte voor uitbreiding van het busstation.

NS-station

De interne situatie van het bestaande NS-station is niet ideaal, vooral als we naar de toekomst kijken. Het bestaande perron heeft geen geschikte breedte om de voorspelde toekomstige passagiersgroei te kunnen accommoderen. Daarnaast is er een derde spoorperron noodzakelijk en is de hal te klein.



Fietsverkeer

De geconstateerde problemen bij de afwikkeling van autoverkeer en openbaar vervoer betekenen ook dat de afwikkeling van het fietsverkeer problematisch is. Knelpunten in de afwikkeling van het fietsverkeer doen zich in de Spoorzone in het bijzonder voor op enkele grote kruispunten, namelijk het kruispunt Spoorlaan – Heuvelring en op het NS-plein. Op de Spoorlaan is de veiligheid voor fietsers momenteel een punt van zorg. Enerzijds door het ontbreken van vrijliggende fietspaden over een groot deel van het tracé en anderzijds door conflict situaties tussen fiets en auto en met name ook busverkeer ter hoogte van het NS-station en busstation.

Momenteel bedraagt het aantal fietsstallingsplaatsen nabij het OV-knooppunt (afgerond):

- 1800 bewaakt
- 1150 onbewaakt

Dit aantal is sterk onder de maat en ook de kwaliteit van de fietsvoorzieningen op de Spoorlaan laat te wensen over.

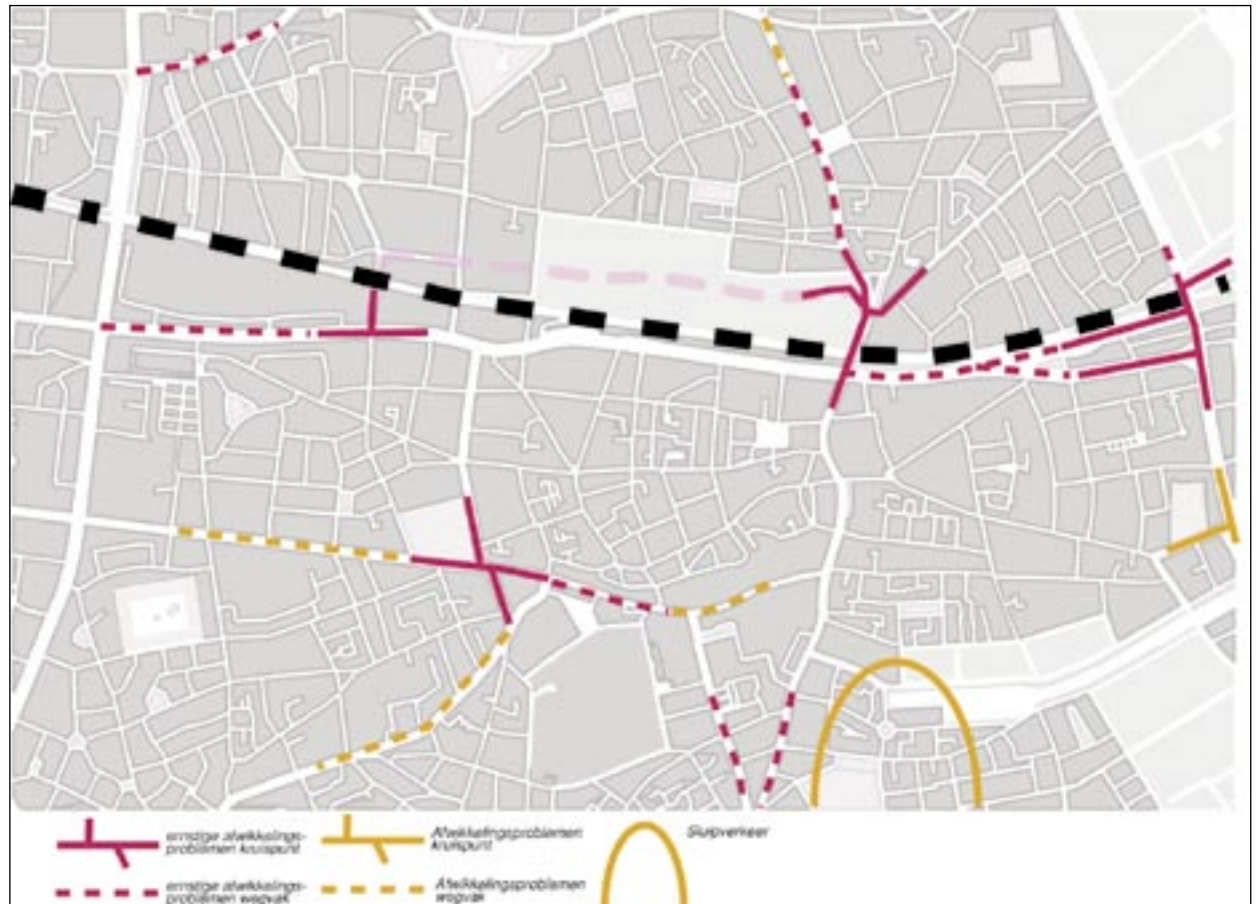
Ontwikkelingen en beleid

Door de autonome groei van de mobiliteit en het extra verkeer als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen groeit het verkeer van en naar de binnenstad sterk; rekening moet gehouden worden met een verdubbeling van het aantal centrumgebonden autoritten in de spits. Hierdoor neemt de geluidhinder en de concentratie luchtverontreiniging toe en groeien de verkeersintensiteiten op de wegen naar het centrum sterk en ontstaan op een groot aantal punten problemen in de afwikkeling van het autoverkeer. Ernstige afwikkelingsproblemen (belasting meer dan 100%) ontstaan in de spoorzone op het oostelijk deel van de Spoorlaan, het zuidelijk deel van de Besterdring, de Hart van Brabantlaan, de kruising NS-plein en de kruising Hart van Brabantlaan – Sint Ceciliastraat.

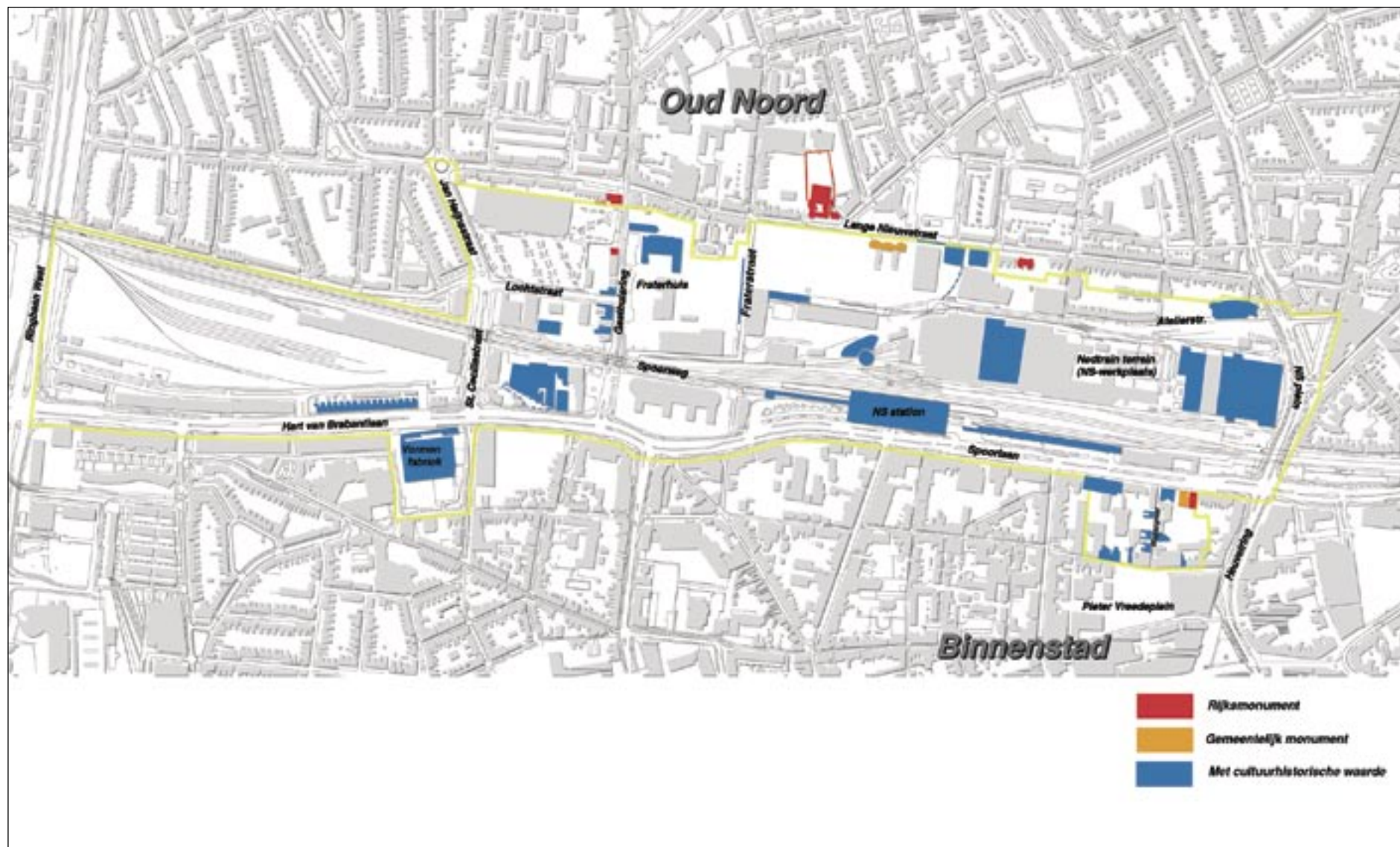
Problemen met de verkeersafwikkeling ontstaan ook op het centrale deel van de Spoorlaan; de verwachte belasting bedraagt hier tussen de 85 en 100%.

Gekoppeld aan de problemen in de afwikkeling van het autoverkeer dreigt ook het openbaar vervoer op belangrijke plaatsen vast te lopen. Met name in het zuidoostelijk deel van de stad dreigen de Expresslijnen van het TOP vast te lopen in de Piusstraat en op de Paleisring. Ook op de kruisingen Spoorlaan- Ringbaan Oost en Spoorlaan – Heuvelring ontstaan ernstige problemen in de verkeersafwikkeling. Het TVVP en het Masterplan geven het stedelijk beleid met betrekking tot verkeer en vervoer weer. Voor de Spoorzone worden de volgende maatregelen voorgesteld om te voorkomen dat het verkeer in de toekomst in de binnenstad vast gaat lopen. De maatregelen zijn:

- *Er komt eenrichtingsverkeer op de cityring (voor auto's en bussen). De rijroute is "met de klok mee" (Spoorlaan, Heuvelring, Piusplein, Paleisring, Noordhoekring). Voor fietsers (tweerichtingsverkeer) wordt voorzien in vrijliggende sternetfietspaden.*
- *De Noordlaan, een compleet nieuwe weg, wordt in het noordelijk deel van het plangebied aangelegd om dat gebied ten noorden van het spoor te ontsluiten. De weg wordt de nieuwe ruggengraat van het noordelijke gebied. De aantakking op het bestaande hoofdwegennet van de Noordlaan is in het westen op de St. Ceciliastraat en in het oosten op de Besterdring/ NS-plein. Bij de uitwerking van deze aantakkingen dienen naast verkeerstechnische aspecten ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid leidend te zijn.*
- *Ten noorden van het Centraal Station komt een nieuw busstation.*
- *De knooppunten Bosscheweg/Ringbaan Oost/ Spoorlaan/Nieuwe Bosscheweg en Spoorlaan/ Heuvelring/NS plein worden ruimer opgezet. Ook het knooppunt NS-plein/Enschotsestraat, Besterdring/Noordlaan wordt aangepast.*
- *Verder wordt voorzien in veel nieuwe parkeerplaatsen (onder andere onder het Pieter Vreedeplein en aan de noordkant van de Spoorlaan) en fietsenstallingen (bij het Pieter Vreedeplein en het nieuwe busstation).*



Knelpunten auto 2015



Cultuurhistorisch waardevolle objecten

2.3 Cultuurhistorie

Huidige situatie

Met de spoorzone bezit Tilburg een uniek stadsdeel dat een zeer goed beeld geeft van de ontwikkeling van agrarische nederzettingen tot industriële stad. Veel aspecten in het gebied zijn nog herkenbaar en eventueel in te zetten bij de verdere ontwikkeling van het gebied.

De Spoorzone is doorweven van grote en kleine elementen die de ontwikkelings-geschiedenis afleesbaar hebben gehouden. Dit betreft niet alleen de voormalige gehuchten, verbonden door een uitgebreid stelsel van wegen en paden, maar ook de tussen de nederzettingen gelegen akkers en weilanden. Bijzonder is dat van deze middeleeuwse situatie binnen het plangebied nog een aantal elementen aanwezig is en zelfs als regisseur diende voor “moderne” inpassingen, zoals de aanleg van de Cityring (omstreeks 1960) die zich ook voegde in dit patroon. Het belangrijkste element in de huidige structuur is de van oost naar west gelegen spoorlijn, die bepalend was voor de verdere ontwikkelingen in het gebied. De spoorlijn bevestigde in fysieke zin ook de uit de zeventiende eeuw daterende bestuurlijke parochiale “opdeling” van de stad in “Noord” en “Zuid”. In het plangebied is deze scheiding herkenbaar in de stedenbouwkundige invulling van de beide delen.

Historische ruimtelijke kwaliteiten

Diederik Zijnen tekende circa 1760 een landschap met gehuchten en verbindingswegen dat refereerde aan een nog ouder beeld waarbij de middeleeuwse kernen zich langzaam uitbreidden langs de verbindingswegen. Het bijzondere van de Tilburgse situatie was dat het stratenpatroon niet werd vastgelegd in een stedelijk maatwerk maar zich vrij willekeurig kon ontwikkelen waarbij het aloude agrarisch patroon de leidraad was. In het plangebied is deze uit de Middeleeuwen daterende leidraad nog aanwezig.

Het plan Nijveroord van Van Tulder (circa 1870) legde een aantal belangrijke richtingen en ontwikkelingen vast voor het noordelijk deel van de spoorzone. Het stedenbouwkundige plan bepaalde de loop van straten en woonblokken. Hierbij werd deels

teruggegrepen op bestaande wegen en verkavelingen. Het rangschikken van wonen en werken resulteerde niet alleen in een specifieke verspreiding van functies, maar ook in de bijbehorende variatie aan onder andere volumes, gevelhoogtes en breedtes. Een belangrijk deel van deze invulling is nog steeds aanwezig.

Met name de Spoorlaan, met zijn architectonisch rijke invulling, is als daadwerkelijke maar vooral uiterlijke begrenzing van de Heuvelse Akkers een beeldbepalende factor in het plangebied. Bovendien vormt de brede boulevardachtige uitleg een belangrijk stedenbouwkundig gegeven. Zoals ook destijds bedoeld, is de Spoorlaan door zijn ligging bij de uitgang van het station een belangrijk “visitekaartje” van de stad. De opbouw en invulling van de Spoorlaan wijkt sterk af van het gebied ten noorden van de spoorlijn waar bedrijfsbebouwing wordt afgewisseld met kleinschalige woningbouw.

De ontwikkelingen in de spoorzone bracht een groot aantal elementen voort die van belang zijn voor zowel de lokale als nationale architectuurgeschiedenis. In het oog springen met name de grote volumes, waartoe met name de bedrijfsbebouwing van de Centrale Werkplaats behoort. Andere elementen in deze categorie zijn de bouwwerken met een religieuze functie of een functie die daarvan is afgeleid. Woonhuizen zijn er in verschillende gradaties: aan de zuidzijde overheersen grote panden, aan de noordzijde zijn deze kleinschaliger. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de monumentale objecten in het plangebied.

Bijzondere elementen

Het complex NS-werkplaats heeft cultuurhistorische waarde als uitdrukking van de sociaal-economische en geografische ontwikkeling, namelijk de aanleg van de spoorverbinding door Tilburg en de ontwikkeling van een grote lijnwerkplaats voor het zuiden van Nederland. Het is tevens van belang voor de typologische ontwikkeling van de lijnwerkplaatsen. Het heeft architectuurhistorisch belang als voorbeeld van de uiterst sobere en doelmatige vormgeving van spoorwegwerkplaatsen, het toont een staalkaart van de stijlontwikkeling van een eeuw spoorwegarchitectuur en is tevens van



NUTS-gebouw aan de Lange Nieuwstraat 168-170



Stoomketelfabriek aan de Lange Nieuwstraat 172-174

belang door de bijzondere samenhang van ex- en interieur. Het heeft ensemblewaarde als onderdeel van de stedelijke ontwikkeling van Tilburg, in het bijzonder de ontwikkeling tot een industrieel spoorwegknooppunt. Een aantal bijzondere elementen op de NS-werkplaats zijn cultuurhistorisch waardevol:

1. *Locomotiefstelplaats en wagenmakerij uit 1870*
2. *Schrijnwerkerij en wagenmakerij uit 1902*
3. *Draaischijf uit 1930*



Locomotiefstelplaats en wagenmakererij uit 1870



Locomotiefstelplaats en ketelherstelplaats uit 1933

4. *Locomotiefstelplaats en ketelherstelplaats uit 1933*
5. *Polygonale locomotiefloods uit 1930*
6. *Stoomketelfabriek aan de Lange Nieuwstraat 172-174 uit 1884.*

Ook deloods in de noordwestelijke hoek van het terrein is van historische betekenis. Het stationscomplex is in 1957 ontworpen door architect K. van der Gaast, en gerealiseerd in 1965. Het is de vervanging van het station uit 1863. Het complex bestaat uit een aantal min of meer

losstaande volumes van staal en glas die deels onder en op de drie perrons zijn gebouwd. Het geheel is op een opvallende wijze overkapt met twaalf grote, aaneengeschaalde luifels, zogenaamde hypparschalen van 21 bij 21 meter. Dit “zwevend” dak wordt geschaagd door schuin opgestelde, stalen kolommen aan de voor- en achterzijde en betonnen steunpunten op de perrons. Naast en los van het stationsgebouw staat een markante, uit baksteen opgetrokken ‘wasknijper’: de stationstoren met klok. Hoewel het dak veel aandacht trekt, is vanuit cultuurhistorisch oogpunt het gehele stationscomplex (samenhang tussen perrons, gebouwen, toren/schoorsteen, parkeerdek en kap) van belang en dus behoudenswaardig.

Ontwikkelingen en beleid

De aanwezigheid van de cultuurhistorische waarden in de spoorzone biedt mogelijkheden en inspiratiebronnen om nieuwe ontwikkelingen hierbij te laten aansluiten. Dit kan door het behoud en de inpassing van bestaande elementen of door aan te sluiten bij of voort te gaan op een in het verleden ingeslagen weg. Met het integreren van de waardevolle elementen in de transformatieplannen kunnen deze naar het bijzondere verleden van het gebied blijven verwijzen. De elementen zijn medebepalend voor de identiteit van het gebied en ze kunnen bijzondere stedelijke activiteiten huisvesten. De specifieke invulling van de bestaande elementen moet nog onderzocht worden. Openbare functies, culturele activiteiten en andere uitgaansfuncties kunnen de functionele diversiteit van het gebied verrijken en zouden goed bij de gebouwen kunnen passen.

Voor het plangebied is in 2003/2004 een cultuurhistorisch verkennend onderzoek verricht (Tilburg – Spoorzone, Cultuurhistorische verkenning, Bilanrapport 2004/2). In het kader van het Belvédère-project ‘Spoorzone’ zal nader onderzoek verricht moeten worden naar de relatie tussen het ambitieniveau van de gemeente, de cultuurhistorische verkenning en de mogelijkheden die daardoor worden geboden. De resultaten van het Belvédère-project zullen meegenomen worden in het ontwerpproces. Juist in dit kader zal duidelijk

worden welke bedreigingen er zijn, maar vooral ook welke kansen de beschreven cultuurhistorische waarden bieden.

2.4 Economie

Huidige situatie

Op het gebied van werken is de spoorzone een gemêleerd gebied. Het gebied ten noorden van het spoor heeft met de NS-werkplaats een overwegend industrieel karakter. Ook het rangeeremplacement (het Van Gend & Loosterrein) en de Vormenfabriek ten zuiden van de Spoorlaan hebben een industrieel karakter. Ten oosten van het Van Gend & Loosterrein en ten zuiden van het spoor voert de (zakelijke) dienstverlening de boventoon. Rond het Pieter Vredeplein is de werkgelegenheid vooral gericht op detailhandel.

Begin 2002 is op de hoek van de Spoorlaan en de Gasthuisring de bouw van het Haestrechtkwartier op het voormalige Knegtelterrein gestart. Het omvat woonruimte, kantoren, commerciële voorzieningen en een parkeergarage. Deze parkeergarage is te gebruiken door werknemers van de kantoorpanden en binnenstadbezoekers.

Ontwikkelingen en beleid

In de beleidsnota Hoofddijnen economisch beleid Tilburg 2001-2010 (oktober 2001) is geconstateerd dat Tilburg haar toekomstige beleid moet richten op het verder verbeteren van haar vestigingsklimaat door onder andere:

- *Het scheppen van een gevarieerd en kwalitatief hoogwaardig aanbod van bedrijventerreinen en kantorenlocaties;*
- *De aandacht voor de industrie te verbreden naar andere sectoren als de zakelijke dienstverlening en daarop een flinke acquisitie-inspanning plegen.*

De gemeente zal op meerdere fronten tegelijk actief zijn om als vestigingsplaats aantrekkelijker te worden voor de zakelijke dienstverlening. Het beoogd resultaat is een aantoonbare imagoverbetering van Tilburg als kantorenstad en tot

2010 een meer dan landelijke groei van de sector.

De Spoorzone is in de nota Ruimte voor Kantoren uit 1998 aangewezen als wenselijke lokale en regionale kantorenlocatie in Tilburg. Voor deze zone kan gedacht worden aan grotere kantoorgebruikers met veel administratief personeel in de sectoren bank- en verzekeringswezen, overheid en semi-overheid en voor kleine kantoorgebruikers die veel waarde hechten aan de vestiging in een stedelijke ambiance. In het Meerjaren Investerings- en OntwikkelingsProgramma (1999) was de ambitie voor de stationszone opgenomen voor de ontwikkeling van 100.000 m² bvo, mede gebaseerd op de ontwikkeling bij de projecten Klipper, Knegtelterrein, Hollandterrein, Interpolis en Vormenfabriek en de potenties op een aantal andere locaties binnen het gebied. Op de korte en middellange termijn biedt vooral de zuidzijde van het station en op de lange termijn de noordzijde mogelijkheden. Deze laatste optie is afhankelijk van het verplaatsen van de NS-werkplaats.

Het beleid voor toerisme en recreatie is gericht op een betere benutting van het recreatief-toeristisch potentieel. Om dat te bereiken moet flink geïnvesteerd worden in de toeristisch-recreatieve infrastructuur, de producten en stadspromotie. Beoogd resultaat is een vergroting van het aantal bezoekers en verblijfstoerisme in Tilburg, leidend tot een bovengemiddelde groei van de sector. De spoorzone kan hierin een rol van betekenis spelen.

Het uitgangspunt van het gemeentelijke detailhandelsbeleid (nota Ruimte voor Detailhandel, 2002) is een bijdrage te leveren aan versterking en verbreding van de detailhandel in de buurten, de wijken, de dorpen, de binnenstad en de werkgebieden. Doel daarvan is de werkgelegenheid te versterken en de inwoners van stad en regio een winkelaanbod te bieden dat past bij de status van Tilburg als zesde stad van het land. In deze verzorgingsstructuur wordt een drieslagmodel gehanteerd. Dit model legt een relatie tussen het koopgedrag van consumenten en de in het winkelgebied aanwezige soorten winkels en branches.

Het drieslagmodel onderscheidt drie typen winkelgebieden:

- *Centra voor recreatief winkelen, meestal gevestigd in stadscentra en stadsdeelcentra waarbij veel functiemenging plaatsvindt tussen winkelen, cultuur, horeca en leisure. De Spoorzone zal hoofdzakelijk in dit segment voorzien.*
- *Gemakscentra voor dagelijkse artikelen. Deze gemakscentra zijn veelal gevestigd in wijk- en buurtcentra, maar als gemakswinkel ook daarbuiten en als solitaire supermarkt ook te vinden aan belangrijke verkeersassen, het accent ligt op de dagelijkse behoeften van de consumenten.*
- *Centra voor doelgerichte aankopen. Hieronder worden concentraties detailhandel verstaan gelegen buiten het stadscentrum en buiten de woongebieden, goed bereikbaar per auto, met grote vestigingen, het accent ligt op volumineuze artikelen.*

In de komende jaren zijn voor de detailhandel relevante ontwikkelingen te verwachten op het Pieter Vredeplein, het Veemarktkwartier, in en om de Heuvel, en in de spoorzone (noord en zuid). Het totstandkomen van een logische en aansprekende verbinding tussen het Centraal Station en de voornaamste winkelstraten zal mede de groei van de detailhandel in de binnenstad gaan bepalen. Tot 2010 zal uitgaande van verricht marktonderzoek naar de behoefte 60.000 m² v.v.o. winkelruimte opnieuw ontwikkeld worden, waarvan 25.000 m² in het centrum voor recreatief winkelen (de binnenstad, waaronder de spoorzone), 25.000 m² voor doelgerichte aankopen en 10.000 m² elders in de stad (in de gemakscentra voor dagelijkse boodschappen). De nieuwe winkelruimte in de binnenstad wordt vooral op het Pieter Vredeplein gerealiseerd.

Het toevoegen van nieuwe winkelruimte dient zodanig gefaseerd, ruimtelijk gepland en thematisch benoemd te worden dat er geen verdringing (leegstand en verloedering in de nabijheid) optreedt. Om de ontwikkeling van het Pieter Vredeplein niet te frustreren moet er een nauwkeurige afstemming



Draaischijf en polygonale locomotiefloods uit 1930

(onder andere branchering) plaatsvinden met de ontwikkeling van andere locaties, waaronder de spoorzone. Voor de detailhandel in de binnenstad, waar de spoorzone onderdeel van uitmaakt, zijn de volgende elementen op het gebied van recreatief winkelen van belang:

- *Diversificatie in branchering en kwaliteit.*
- *Differentiatie in winkelmilieus.*
- *Voldoende mogelijkheden voor vergelijkend winkelen.*
- *Aanwezigheid van zowel grootschalige als kleinschalige winkels.*
- *Voldoende zelfstandige ondernemers als tegenhangers voor de filialen van landelijk opererende winkelketens.*
- *Aanwezigheid van speciaalzaken.*
- *Functiemenging (winkelen, wonen, werken, recreëren, horeca, cultuur).*
- *Evenementen.*

Het geheel moet uiteraard bereikbaar zijn voor auto, fiets en openbaar vervoer en veilig zijn voor ondernemers, bezoekers en consumenten.



Hart van Brabantlaan richting Ringbaan West

2.5 Wonen

Huidige situatie

In het plangebied van de spoorzone is de woonfunctie maar beperkt aanwezig. Met name aan de Hart van Brabantlaan, de Spoorlaan, Gasthuisring en Fraterstraat is de woonfunctie aanwezig. Het merendeel daarvan is appartement. Voor de locatie Fratershuis aan de Gasthuisring is een bouwplan ontwikkeld voor een woonzorgcentrum voor ouderen. Bij de uitwerking van de renovatie en nieuwbouw van "het Fratershuis" is reeds rekening gehouden met toekomstige stedenbouwkundige ontwikkelingen ten noorden van het spoor en meer in het bijzonder met de inplaatsing van de Noordlaan. In samenhang met het nieuwe woonzorgcentrum zullen op het MTS-terrein appartementen worden gerealiseerd van waaruit zorg afgenomen kan worden uit het nieuwe woonzorgcomplex.

Ontwikkelingen en beleid

In de WoonVisie Gemeente Tilburg (2002) wordt gesteld dat de verscheidenheid in en binnen de huidige woonmilieus verhoogd moet worden. Accenten worden gelegd enerzijds op het vergroten van centrumgerichte woonmilieus met een hoog stedelijk gehalte en anderzijds op het vergroten en versterken van groenstedelijke en dorpse

woonmilieus. De kwaliteit van het woonmilieu (woning en woonomgeving) is bepalend voor het woongenot. Er is vraag naar meer kwaliteit, meer differentiatie en meer variatie. De kwaliteit en differentiatie van de bestaande woningvoorraad moet vergroot worden. Sloop en vervangende nieuwbouw zijn hierbij in bepaalde gevallen onvermijdelijk. Verschillende verschijningsvormen qua architectuur en indeling zorgen voor meer variatie. De spoorzone wordt ten zuiden van het spoor getypeerd als centrum-stedelijk woonmilieu. Ten noorden van het spoor is het karakter stedelijk buiten-centrum, met uitzondering van het NS-plein/Besterd. Deze heeft een centrum-stedelijk karakter. Een centrum-stedelijk woonmilieu heeft de volgende kenmerken: een hoge dichtheid, veel stapeling, hoge dynamiek, menging van functies zoals wonen, werken en voorzieningen, combinatie van sterke nabijheid en bereikbaarheid. De kenmerken van een stedelijk buiten-centrum woonmilieu zijn: redelijke dichtheid, matige dynamiek, redelijke stapeling (hoogbouw), nadruk op één functie (wonen) en nabijheid van een beperkt aantal specifieke functies (winkelen en werken). Voor de gehele spoorzone is een versterking en uitbreiding van het centrum stedelijk woonmilieu gewenst tot centrum-stedelijk plus. Dit betekent dat er naast verdichting een kwaliteitsslag gemaakt zal moeten worden. Verdichting betekent in dit geval dat vooral gedacht moet worden aan hoogbouw. Jaarlijks vindt er een actualisering plaats van de woningbouwprogrammering. Als onderdeel van de woningbouwprogrammering van 2002 zijn voor diverse gebieden in Tilburg kwaliteitsprofielen ten aanzien van wonen opgesteld:

- *Impressie huidige (woon)omgeving: grondgebruik gemengd woon-/kantoor/werkgebied (waaronder de te verplaatsen NS-werkplaats); spoorlijn met NS- en busstation. Woningtypologie: mix van grondgebonden en gestapelde woningen in hogere dichtheden.*
- *Woonprofiel: de Stationszone, inclusief Pieter Vredeplein, vormt een specifiek gebiedsdeel van Binnenstad-Tilburg. Het gebied valt te typeren als een "centrum-stedelijk-plus" woonmilieu; de "plus" staat hier voor het (relatief hoge) voorzieningenniveau. Op grond van ligging en*

omgevingscondities leent dit gebied zich in het bijzonder voor de transformatie tot een hoogstedelijk woonmilieu. Functiemenging, zowel op maaiveld-niveau als ook binnen gebouwde structuren, en een variatie in bijzondere woonvormen, zullen kenmerkend voor de Stationszone zijn.

Samenvattend zal de spoorzone zich ontwikkelen tot een centrum-stedelijk plus milieu; een hoogstedelijk woonmilieu met ruimte voor intensivering van de zakelijke dienstverlening en de realisatie van stedelijke voorzieningen.

2.6 Milieu

Huidige situatie

Milieuaspecten hebben vaak zowel een milieutechnische als ook een ruimtelijke component. De milieukundige situatie van het plangebied wordt momenteel hoofdzakelijk beïnvloed door de aanwezigheid van het spoortracé, het rangeerterrein en de NS-werkplaats.

Bodem en grondwater

In de spoorzone is bodem- en grondwaterverontreiniging aanwezig. Er wordt een historisch onderzoek uitgevoerd om een totaalbeeld te krijgen.

Geluid

Momenteel is het indicatieve percentage ernstig gehinderden ten gevolge van wegverkeer 5% in Noord Centraal en 8% in het centrum. Het percentage ernstig slaapverstoorden ten gevolge van het wegverkeer is 2% in Noord Centraal en 4% in het Centrum. Het percentage inwoners met een geluidbelasting door wegverkeer van meer dan 65 dB(A) (L_{den}) is in Noord Centraal 0% en in het centrum 18%.

Het indicatieve percentage ernstig gehinderden als gevolg van railverkeer is 2% in Noord Centraal en 4% in het centrum. Het percentage ernstig slaapverstoorden ten gevolge van wegverkeer bedraagt zowel in Noord Centraal als in het centrum 2%.

Lucht

Aan de zuidzijde van het spoor vindt overschrijding van de grenswaarde plaats van het indicatieve percentage oppervlak waarbinnen inwoners worden blootgesteld aan fijn stof, voor stikstofdioxide en benzeen.

Externe veiligheid

Het percentage oppervlakte met een plaatsgebonden risico $> 10^{-5}$ (normering voor de bestaande situatie) is 0% in Noord Centraal en 0% in het Centrum.

Ontwikkelingen en beleid

Milieueffect beoordeling

Voor de activiteiten die voorzien worden in de spoorzone geldt een milieueffectrapportage-beoordelingsplicht. Ten behoeve hiervan is in juni 2004 een aanmeldingsnotitie opgesteld. De ontwikkeling van de Spoorzone veroorzaakt op zichzelf geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu op de omgeving die door een milieueffectrapport moeten worden uitgewerkt. Op grond van de aanmeldingsnotitie is geconcludeerd dat het opstellen van een Milieueffectrapport (MER) niet noodzakelijk is.

Gezondheids Effect Screening

Binnen het landelijk Stad & Milieu experiment heeft invulling van het begrip "leefkwaliteit" een grote rol gespeeld. Als een van de belangrijkste elementen met betrekking tot het begrip leefkwaliteit is een methode ontwikkeld die gezondheidseffectscreening (GES) is genoemd. De GGD voert de GES uit. Door de GES methodiek kan inzichtelijk gemaakt worden of het beleidsvoornemen al dan niet een gunstig effect heeft op de gezondheid t.o.v. de op dit moment bestaande situatie. De methode kan uiteindelijk het effect in een score (getal) kwantificeren. Om de systematiek te laten resulteren in een voor de gezondheid positief effect wordt dit vroegtijdig meegenomen bij uitwerkingen van de plannen om hiermee een zo optimaal mogelijke leefomgeving te creëren.

Milieuprofiel

Bij de bestemmingsplannen worden in de toelichting de ambities vanuit het milieu beschreven. Deze zullen vervolgens per deelgebied verder gedetailleerd uitgewerkt worden in een milieuprofiel. De thema's zijn water, groen en natuur, mobiliteit, ruimtegebruik, geluid, lucht, bodem, externe veiligheid, energie en afval. Deze uitwerkingen dienen als handvat ter beoordeling van de bouwprojecten. De onderwerpen die vanwege de normering bepalend kunnen zijn voor de planvorming zijn bodem, geluid, lucht en externe veiligheid.

Externe veiligheid

Het beleidsveld externe veiligheid houdt zich bezig met de beheersing van activiteiten met gevaarlijke stoffen die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Het college heeft op 21 mei 2002 hierover de beleidsnota "Koersen op veilig" vastgesteld. Bij het beoordelen van de risico's van de omgeving wordt onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico (PR) en groepsgebonden risico (GR). Het plaatsgebonden risico geeft inzicht in de kans om te overlijden op een bepaalde afstand van een risicovolle activiteit en zegt dus niets over het potentieel aantal mensen dat door een ongeval wordt getroffen. Voor bestaande situaties bedraagt het PR 10^{-5} /jaar. In nieuwe situaties bedraagt het PR maximaal 10^{-6} /jaar. Het groepsgebonden risico geeft de kans op een ongeluk weer afgezet tegen het mogelijk aantal personen dat dodelijk wordt getroffen. Het is een maat voor het risico dat wordt veroorzaakt door de combinatie van een potentieel risico en het aantal personen dat zich in de omgeving bevindt.

Risico's worden veroorzaakt door zowel mobiele als stationaire bronnen. In de spoorzone is vooral sprake van de risico's afkomstig van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

Dit zijn ontwikkelingen in een gebied waar al sprake is van overschrijding van het groepsrisico en ontwikkelingen die gelegen zijn binnen het plaatsgebonden risico.

Vraag is met welke (steden)bouwkundige maatregelen en/of maatregelen aan de bron, de ruimtelijk-economische ontwikkelingen langs een transportas zoals het spoor mogelijk kan worden gemaakt.

Hiervoor zijn handvatten noodzakelijk die in een parallel lopend traject nader zullen worden uitgewerkt en gaan gelden voor bestemmingsplannen rondom het spoor waar overschrijdingen van de oriënterende waarde aan de orde zijn. Dit moet resulteren in een beperking van de effecten bij een calamiteit, waarmee de gewenste ontwikkeling op een verantwoorde manier wordt uitgewerkt. Voor externe veiligheid wordt voorsnood uitgegaan van een studie die verricht is door Arcadis (bron: Externe veiligheidsanalyse 5 km spoor Tilburg, Arcadis, 7 mei 2003). Deze gaat uit van een PR-contour van 29 meter. Hierbij houdt de gemeente Tilburg de mogelijkheid open om in de toekomst, als dit mogelijk mocht blijken, verder te verdichten in de richting van het spoor. Bij de afwegingen om te komen tot verantwoorde uitwerking van de ontwikkelingen in de spoorzone zullen bij de uitgangspunten de ketenstudie, wijzigingen in prognose en regelgeving worden betrokken. Zolang er geen stand punt is in genomen door het Rijk dient rekening gehouden te worden met een veiligheidszone van 29 meter, genoemd in het Tilburgsbeleid "Koersen op Veilig". Hiervan zal niet worden afgeweken, tenzij de categorisering en routing als gevolg van de Regeling Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RVGS) hier aanleiding en mogelijkheden toe biedt. Het groepsrisico in de spoorzone zal in de toekomst verder toenemen. De maten waarin overschrijding op een verantwoorde manier mag plaatsvinden is ter beoordeling van de provincie. Het beheersen van en het verantwoord omgaan met de gevolgen van een eventueel ongeluk zal van af het begin van het ontwerpproces integraal onderdeel uitmaken van de planvorming. Hierbij wordt aandacht besteed aan bouwkundige maatregelen (explosie veilig of brandvertragend bouwen), de aanleg van vluchtroutes en het ontwikkelen van rampenplannen e.d..

Duurzaamheid

Al vanaf het eerste Tilburgse milieubeleidsplan bepaalt het streven naar een duurzame ontwikkeling de koers voor het Tilburgse milieubeleid. Duurzaamheid vormt de basis van een ontwikkeling die niet alleen voorziet in de behoeften van de huidige generaties maar dat zodanig ontwikkeld wordt dat toekomstige generaties niet

worden belemmerd om ook in hun behoeften te voorzien. Dit betekent dat bij de (her)ontwikkeling van de spoorzone de duurzaamheidsprincipes ook gelden. Om duurzaam bouwen te bevorderen heeft de gemeente Tilburg een instrument ontwikkeld. Dit is de Gemeentelijke Praktijk Richtlijn Duurzaam Bouwen (GPR-DuBo).

Energievisie

Tilburg voert een actief energiebeleid. Met name bij nieuwe, grootschalige planontwikkelingen wordt gezocht naar mogelijkheden om een duurzaam energiesysteem te realiseren. In dat kader zal voor de spoorzone een energievisie gemaakt worden met daarin de Energie Prestatie op Locatie (EPL) en een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC). Uit de energievisie zal blijken welk warmteconcept een interessante duurzame oplossingen biedt voor het gebied.

2.7 Waterhuishouding

Huidige situatie

Het plangebied is gelegen in het stroomgebied van de Beneden Dommel en Zandleij en behoort zowel kwalitatief als kwantitatief tot het beheergebied van Waterschap de Dommel.

De Spoorzone heeft een bruto oppervlakte van circa 65 hectare. Deze oppervlakte is als volgt grof in te delen: een oppervlakte van ongeveer 10 hectare hoort bij het transformatiegebied Rangeerterrein / Van Gend & Loos-terrein; de dakoppervlakte van te handhaven gebouwen bedraagt ongeveer 9 hectare; circa 18 hectare is bestaand of wordt verhard openbaar gebied; en in ruim 18 Ha wordt nieuwbouw gepleegd. De resterende 10 hectare horen bij de spoorweg, busstation, onverharde oppervlakten e.d.

Het terrein in het plangebied ligt ongeveer op dezelfde hoogte, namelijk gemiddeld 14,50 m + NAP, met lokale verschillen die variëren tussen 13,80 m + NAP in de noordoostelijke kant en 15,40 m + NAP in de zuidwestelijke kant. De spoorweg ligt ongeveer op 18,00 m + NAP en snijdt het gebied in twee gebieden, die met elkaar in verbinding staan via drie onderdoorgangen met een maaiveldhoogte op

ca. 13,20 m + NAP en een viaduct over de spoorweg, in de Ringbaan West.

Recentelijk is in de spoorzone bodemonderzoek gedaan in verband met de reconstructie van de Spoorlaan (bron: Insitu doorlatendheidsonderzoek a/d Spoorlaan, te Tilburg, Fugro, d.d. 10 februari 2004) en ter voorbereiding van dit structuurplan (bron: Geohydrologisch onderzoek voor het gebied "Spoorzone" te Tilburg, Geofox-Lexmond, d.d. 1 september 2004). Daaruit blijkt de bodemopbouw hoofdzakelijk te bestaan uit zwak tot sterk siltig, matig fijn zand vanaf onderkant verharding tot een diepte van tussen één en twee meter onder het maaiveld. Daaronder is in het merendeel van de boringen een aantal zwak tot sterk zandige leemlagen aangetroffen, met een variërende dikte van tussen de één en twee meter. Dieper dan deze leemlagen komt weer zwak tot sterk siltig fijn zand voor. Dat geldt niet voor het westelijk gebied: daar is zuidelijk van de spoorweg geen spoor gevonden van leem. De bodem is matig doorlatend, met heel uiteenlopende waarden, die variëren tussen enkele tienden tot 6 m/dag. Zie verder bijlage 1.

De regionale grondwaterstroming in het eerste watervoerende pakket ter plaatse van het plangebied is overwegend noordoostelijk. Uit beschikbare gegevens blijkt de gemiddelde grondwaterstand te variëren tussen circa 11,50 m + NAP in de zuidelijke rand, en circa 11,20 m + NAP ten noorden van de spoorweg. De maatgevende grondwaterstand varieert tussen circa 11,80 m + NAP, in het zuidoostelijke deel, tot circa 12,20 m + NAP in het westelijke deel. Met maatgevende grondwaterstanden ruim 2,00 m onder het maaiveld is de ontwatering in de bestaande situatie voldoende.

De grondwaterkwaliteit wordt momenteel in beeld gebracht, mede in relatie tot de bodem en grondwaterverontreinigingen in de spoorzone. Zoals in § 4.6 is aangegeven zal een deel gesaneerd worden. Er bevindt zich geen oppervlaktewater in of in de nabijheid van het plangebied. In de bestaande situatie ligt riolering van het gemengde stelsel in en rond het plangebied. Van het westelijke deel stroomt het afvalwater af naar de afvalwaterzuiveringinstallatie Tilburg-Noord; het oostelijk deel voert af naar de afvalwaterzuiveringinstallatie Tilburg-Oost, beiden

in beheer van waterschap De Dommel.

Ontwikkelingen en beleid

Het waterbeleid van de gemeente Tilburg is vastgelegd in het Waterplan (1997), en verder uitgewerkt en ruimtelijk vertaald in het Waterstructuurplan (2002). In het Waterplan zijn algemene doelstellingen geformuleerd op de lange termijn, gebaseerd op de duurzaamheidgedachte. Het Waterstructuurplan koppelt het actieprogramma uit het Waterplan aan ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en geeft hiermee onder andere invulling aan water als ordenend principe.

De bovengenoemde onderzoeken en de ontwikkelingen in het plangebied zijn gehanteerd voor het verkennen van de kansen om duurzaam om te gaan met hemelwater, zoals omschreven in het gemeentelijke Waterplan en zijn vertaling in het Waterstructuurplan, het Gemeentelijk Rioleringsplan en de vierde nota waterhuishouding (NW4). Ook andere afwegingen zijn betrokken bij de overweging, zoals het niet doorvoeren van fase drie van het overslagriool in de Wandelboslaan. Het waterschap De Dommel als waterbeheerder is nauw betrokken bij de verschillende overwegingen. In bijlage 1 "Waterparagraaf" is een omschrijving van het proces gegeven en het wateradvies van waterschap De Dommel opgenomen.

Uit geohydrologisch onderzoek in de Spoorzone blijkt de bodem in de Spoorzone geschikt voor infiltratie: de bodemopbouw en -doorlatendheid zijn matig gunstig; het grondwaterregime is wel zeer gunstig. Afkoppelen in de Spoorzone is dan ook technisch haalbaar. Bij het ontwerpproces dient nader onderzoek gedaan te worden om eventuele noodzakelijke verbetermaatregelen precies te kunnen vaststellen. Het infiltreren van hemelwater in de bodem heeft een gering effect op de grondwaterverontreinigingen, aangezien het een 'passieve' infiltratiewijze betreft, waarbij het water in de bodem geleidelijk percoleert in de onverzadigde zone.

De financiële haalbaarheid wordt met name bepaald door de mogelijkheid tot beperking van de bergingsinhoud van de infiltratievoorziening: het infiltratiesysteem wordt ontworpen op een overstortfrequentie van eens in de twee jaar. Dit betekent dat ongeveer 98% van de neerslag wordt geïnfilteerd. Het overtollig water wordt afgevoerd richting het gemengde stelsel: in eerste instantie wordt de bergingscapaciteit in het bestaande overslagriool Wandelboslaan benut. Omwille van de veiligheid beschikt het infiltratiesysteem in diverse punten in de Spoorzone over escapes op het gemengde stelsel als de capaciteit in het bergingsriool volledig benut wordt.

Het overslagriool 'Wandelboslaan' is aangelegd om hoofdzakelijk de gevallen van wateroverlast in Tilburg West en de vuiluitworp terug te dringen. Om geen afbreuk te doen aan de hydraulische capaciteit van de bestaande rioolstelsels, is het afkoppelen van verharde oppervlakten in de Spoorzone noodzakelijk.

Het infiltreren van hemelwater in de bodem draagt bij aan de optimalisatie van de waterketen en het herstellen van een natuurlijk, veerkrachtig watersysteem. In het Waterstructuurplan wordt hiervoor aandacht besteed aan de grote reconstructies en herstructureringen in het bestaand stedelijk gebied, onder andere de Spoorzone: deze reconstructies '...vormen het aanknopingspunt voor maatregelen die bijdragen aan de optimalisatie van de waterketen, koude-warmte opslag en het herstel van het watersysteem (afkoppeling door infiltratie van hemelwater)'.

Op grond van de bovengenoemde studies, beleidsdocumenten en afwegingen, zijn vervolgens in overleg met de waterbeheerder de bouwstenen vastgelegd voor het nieuwe watersysteem (zie § 3.2).



Spoorzone gezien vanaf WestPoint



3. De opgave

In dit hoofdstuk zijn de ruimtelijke opgaven, de randvoorwaarden en het programma geformuleerd, die ingebracht worden bij de stedenbouwkundige uitwerking van het plangebied. Deze zijn gebaseerd op de gesignaleerde knelpunten, de kansen en beleidsambities uit hoofdstuk 2.

Het plan zal voorzien in een verbetering van de huidige structuur (ruimtelijk en functioneel). Het plangebied zal een hoog ambitieniveau voor openbare ruimte en architectonische kwaliteit moeten kennen om het gebied daadwerkelijk als extra impuls voor de bestaande stad te laten fungeren. Een goede aansluiting van bestaand stedelijk gebied op het nieuwe plangebied is noodzakelijk om de ambities waar te maken. Er is een functioneel heterogeen gebied gewenst met een menging van de functies wonen, werken en verblijven. Bij de ontwikkeling kan gebruik gemaakt worden van de cultuurhistorisch waardevolle elementen die het plangebied rijk is, om de identiteit van het nieuwe gebied mede te bepalen. Bij de opzet en inrichting van het plangebied is sociale veiligheid uiteraard een aandachtspunt, waardoor ook in het nieuwe gebied het aangenaam verblijven zal zijn. Het uiteindelijk kunnen voldoen aan de opgaven en de mate waarin rekening kan worden gehouden met de randvoorwaarden hangt grotendeels af van de vraag en behoefte op dat moment en van de economische situatie.

3.1 Ruimtelijke opgaven

De verplaatsing van de NS-werkplaats is een voorwaarde om een belangrijk deel van het plangebied te kunnen herontwikkelen. Dit laat onverlet dat zonder verplaatsing van de NS-werkplaats andere deelgebieden in ontwikkeling genomen kunnen/zullen worden.

In het plangebied wordt ruimte geboden aan:

- Een hoogwaardig knooppunt van openbaar vervoer voor de verschillende vervoersmodaliteiten waaronder een vergroot, vernieuwd en tweezijdig ontsloten treinstation, een nieuw dynamisch busstation en P&R voorzieningen.
- Een nieuw busstation aan de noordzijde van het NS-station.
- Regionale en stedelijke voorzieningen die goed bereikbaar moeten zijn voor alle vervoersmodaliteiten zoals onderwijs, culturele voorzieningen, leisure, horeca, congres- en vergaderfaciliteiten etc. Deze voorzieningen zullen grotendeels aansluiten bij het profiel van Tilburg binnen Brabantstad.
- Kantoren en bedrijven waarmee de werkgelegenheidsdoelstellingen met betrekking tot de zakelijke dienstverlening kunnen worden geaccommodeerd.
- Een centrum-stedelijk woonmilieu.
- Hoogwaardige, stedelijke openbare ruimte.
- Tenminste 27.000 m² openbaar groen.
- Stadsboulevard vanaf het NS-station tot aan de entree van het kernwinkelgebied.
- Realiseren van vrijliggende sternetfietspaden en fietsstallingen.
- Wijkvoorzieningen voor de aangrenzende woonwijken.
- Ondersteunende detailhandel en zakelijke dienstverlening.
- Op het gebied van recreatief winkelen: diversificatie, differentiatie, vergelijkend winkelen, grootschalige en kleinschalige winkels, zelfstandige ondernemers, speciaalzaken, functiemenging en evenementen.
- Verbindingen tussen de wijken ten noorden en ten zuiden van het spoor, met name voor langzaam verkeer. Er wordt onder andere een nieuwe verbinding gerealiseerd ten behoeve van de OV-knoop. Deze fungeert als interwijkverbinding voor voetgangers tussen Oud-Noord (Theresia) en de binnenstad.
- Verruiming van de knooppunten Bosscheweg/Ringbaan Oost/Spoorlaan/Nieuwe Bosscheweg en Spoorlaan/Heuvelring/NS plein, en NS-plein/Enschotsestraat, Besterdring/Noordlaan.

- Parkeergelegenheid voor zowel bewoners, bezoekers als mensen die werken in de Spoorzone.

In onderstaande tabel is een indicatie van het totale programma voor de Spoorzone tot 2015 weergegeven. In hoofdstuk 4.8 is dit programma nader uitgewerkt in deelgebieden en in fasering van realisatie.

Indicatie programma voor Structuurplan Spoorzone (excl. Van Gend & Loos-terrein)

Kantoren (bvo).....	108.000
Voorzieningen (bvo).....	64.000
Detailhandel (bvo).....	16.000
Aantal woningen.....	1.937
Aantal parkeerplaatsen.....	5.602
Fietsstalling, aantal plaatsen (bewaakt)*.....	3.100
Fietsstalling, aantal plaatsen (onbewaakt)*.....	1.800

*Totaal aantal gewenste fietsstallingen voor 2015, volgens berekeningen in het kader van het Rijksprogramma "Ruimte voor de fiets".

3.2 Randvoorwaarden

Bij de ontwikkeling van de Spoorzone dienen de volgende randvoorwaarden in acht genomen te worden:

verkeer:

- Realiseren van eenrichtingsverkeer op de cityring.
- Aanleg Noordlaan. De Noordlaan in het gebied ten noorden van het spoor als onderdeel van de stedelijke hoofdinfrastructuur voor openbaar vervoer en autoverkeer dient mede ter verlichting van de verkeersdruk op de Spoorlaan ten zuiden van het spoor.
- De Noordlaan mag geen barrière vormen.
- Gebouwde parkeervoorzieningen (dubbelgebruik).
- Toevoeging van het winkelareaal mag niet ten koste gaan van het winkelareaal in de nabijheid.

cultuurhistorie:

- Tijdig verrichten van archeologisch vervolgonderzoek voor het hele plangebied.
- Nagaan welke historische structuren een rol kunnen spelen in de nieuwe ontwikkelingen.
- In elk geval moeten de rijksmonumenten en de (voorgenomen) gemeentelijke monumenten worden behouden (zie bijlage 1). Bovendien moeten deze objecten en ensembles een goede plaats krijgen in de nieuwe ontwikkelingen (zowel ruimtelijk als functioneel).
- De meest opvallende cultuurhistorische objecten en het omliggende gebied moeten zorgvuldig in de nieuwe ontwikkelingen worden ingepast (NS-werkplaats, station). Ze kunnen beschouwd worden als belangrijke dragers in het gebied.
- Een klein deel van het plangebied ligt in het toekomstig rijksbeschermd stadsgezicht. Ook hier zal de cultuurhistorische factor en de uitstraling van nieuwe ontwikkelingen een belangrijk afwegingsaspect zijn.
- Voor wat betreft de niet formeel beschermde objecten (Monumenten Inventarisatie Projecten e.d.) kan gezocht worden naar behoud waardoor de beeldkwaliteit kan worden behouden of versterkt.
- De volgende gebouwen op de NS-werkplaats zijn waardevol en dienen bij de planontwikkeling een belangrijke betekenis toegekend te krijgen:
 1. N.S. Plein 3, onderdeel NS-Werkplaats: Locomotiefstelplaats en wagenmakerij uit 1870
 2. N.S. Plein 3, onderdeel NS-Werkplaats: Schrijnwerkerij en wagenmakerij uit 1902
 3. N.S. Plein 3, onderdeel NS-Werkplaats: Draaischijf uit 1930
 4. N.S. Plein 3, onderdeel NS-Werkplaats: Locomotiefstelplaats en ketelherstelplaats uit 1933
 5. N.S. Plein 3, onderdeel NS-Werkplaats: Polygonale locomotiefloods uit 1930
 6. Lange Nieuwstraat 172-174, Stoomketelfabriek 'Deprez' uit 1884.
- Ook een ander groot complex is waardevol en dient een belangrijke betekenis te krijgen bij de



Impressie van de NS-werkplaats



verdere planontwikkeling: het stationscomplex met zijn bijzondere stationskap. Het dak vormt samen met de bijbehorende klokkentoren en andere onderdelen een zeer herkenbaar ensemble en moet in toekomstige plannen een plaats krijgen.

- In de omgeving van het plangebied bevinden zich ook diverse monumenten: in de planvorming zal hier ook rekening mee gehouden moeten worden (bijvoorbeeld het klooster aan de Lange Nieuwstraat 191, villa's aan de Lange Nieuwstraat en diverse panden aan de Spoorlaan).
- Resultaten van het lopende Belvédère project worden meegenomen bij de verdere planontwikkeling.

milieu:

- In verband met vervoer van gevaarlijke stoffen dient rekening gehouden te worden met de veiligheidscontour rond de sporenbundel. Deze schrijft voor dat permanente verblijfsfuncties (woningen, kantoren) zijn toegestaan boven de 29 meter buiten het hart van het buitenste spoor. Daarbinnen zijn slechts tijdelijke verblijfsfuncties (zoals station en de daarin gevestigde winkels) toegestaan, met uitzondering van de bestaande gebouwen (appartementengebouw naast huidig busstation en stationspostkantoor. De gemeente Tilburg houdt wel de mogelijkheid open om in de toekomst, als dit mogelijk mocht blijken, verder te verdichten in de richting van het spoor.
- In relevante situaties rekening houden met externe risicocontour vanaf het goederen-emplacement.
- Toepassen Gemeentelijke Praktijk Richtlijn Duurzaam Bouwen (GPR-DuBo).
- Uitvoeren Energievisie waarin de meest optimale energie infrastructuur wordt vastgesteld. Aandachtspunten zijn Warmte Kracht Koppeling (WKK), Warmte Koude Koppeling (WKO) en uitwisseling van warmte/koude.
- Behalen van een Energie Prestatie op Locatie (EPL-waarde) van >7
- Behalen van een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC-waarde) van 10% onder de wettelijke norm.
- Houd rekening met de situering van geluidsgevoelige verblijfsgebouwen (woningen,

scholen, zorggebouwen).

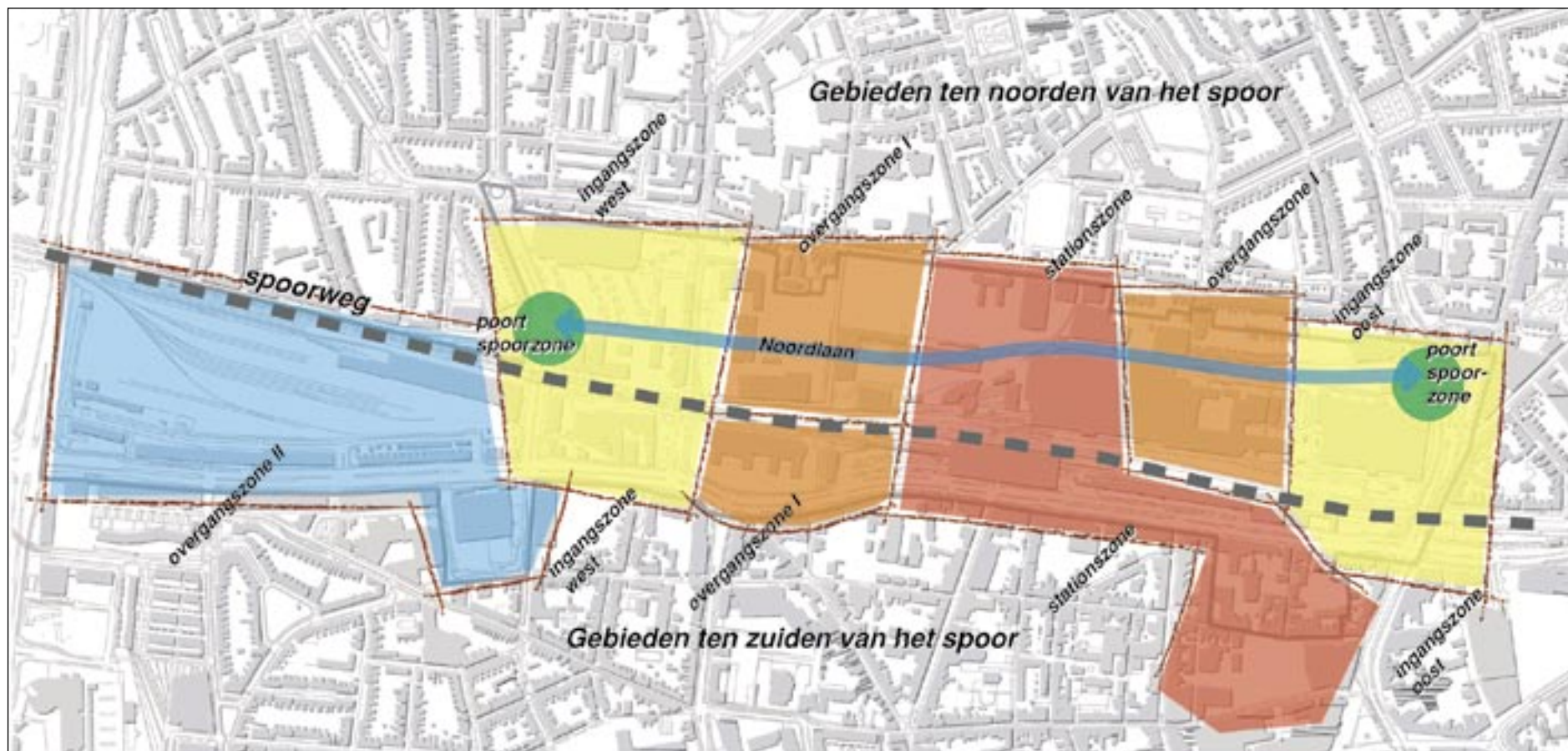
- Indien uit akoestisch onderzoek (binnen de zone van 800 m. gerekend vanaf de buitenste spoorstaaf) blijkt dat er hogere geluidsbelasting van meer dan 73 dB(A) optreedt, is in principe geen geluidsgevoelige bebouwing toegestaan. Indien dit toch stedenbouwkundig gewenst is dan zullen maatregelen in de gevels moeten worden genomen om tot woningbouw (of een andere geluidsgevoelige bestemming) toe te kunnen staan. Op de eerstelijns bebouwing nabij het spoor kan worden aangenomen dat deze hoge geluidsbelastingen op zullen treden.
- Neem bij te hoge geluidsbelasting maatregelen in de volgorde:
 - Bron (beperking verkeersaanbod, stil wegdek, snelheidsbeperking)
 - Overdracht (afstand vergroten of afscherming)
 - Ontvanger (bouwkundige maatregelen aan het ontvangende gebouw)
 Indien de geluidsbelasting op de gevels onder de 73 dB(A) blijft dan dienen de gevels (volgens het Bouwbesluit) zodanig te worden samengesteld dat een binnenniveau van 35 dB(A) gewaarborgd is.
- Als -ondanks bovenstaande maatregelen- de geluidsbelasting op de gevels hoger is dan 55 dB(A) voor wegverkeer en 57 dB(A) voor railverkeer, moet tenminste één geluidsgevoelige verblijfsruimte en eventueel aanwezige buitenruimte van de woning gesitueerd worden aan een geluidsluwe zijde.
- Lucht: Voldoen aan de concentratienormen in de lucht van <40µg/m³ voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

water:

- Het vuil- en het hemelwater worden per perceel gescheiden verzameld.
- Het vuilwater van bestaande en nieuwe bouwwerken wordt verder afgevoerd richting de zuiveringsinstallatie via het bestaande gemengde stelsel of via aan te leggen vuilwaterriolering.
- Het hemelwater afkomstig van bestaande daken wordt afgekoppeld van het gemengde stelsel, verzameld, en apart aangeboden voor een andere bestemming dan directe afvoer richting het gemengde stelsel.
- Het hemelwater afkomstig van daken van

nieuwe bebouwing en relatief schone verharde oppervlakten op privéterrein wordt verzameld en bij de perceelgrens aangeboden voor een andere bestemming dan directe afvoer richting het gemengde stelsel.

- Hergebruiken van hemelwater: per plan wordt de meest efficiënte manier onderzocht om het verzamelde hemelwater afkomstig van daken op te slaan en te benutten voor bijvoorbeeld toiletspoeling. Overtollig hemelwater kan bij de perceelgrens aangeboden worden.
- In het openbaar gebied wordt een hemelwaterriool aangelegd dat het hemelwater overneemt vanaf de perceelgrens. Deze leidingen zijn doorlatend en combineren de functie van verzamelen, transport, berging en infiltratie.
- Het hemelwater afkomstig van verharde oppervlakten in openbaar gebied, wordt afgevoerd via het bestaande gemengde stelsel of via aan te leggen vuilwaterriolering.
- In de nieuwe situatie watert volgens grove schattingen ongeveer 28 hectare af richting het infiltratiestelsel.
- De infiltratie in de bodem vindt plaats via de doorlatende riolen en, indien nodig, aanvullende centrale infiltratievoorzieningen in de beschikbare ruimtes. Het infiltratiesysteem wordt ontworpen op een maximale overstortfrequentie van eens in de twee jaar.
- Op basis van de bovengenoemde geschatte 28 hectare afvoerende oppervlakte, zou in de Spoorzone, volgens theoretisch, globale berekeningen, minstens 2.340 m³ nodig zijn, oftewel 4.650 m doorlatende leiding met een diameter van 800 mm. Rekentechnisch wordt dit getoetst met de 25 jaar-regenreeks bij het ontwerp van de rioolvoorzieningen, waarbij de overstortfrequentie wordt bepaald.
- Het overtollige water stort over op het bestaande overslagriool Wandelboslaan, nabij de Ringbaan West. De drempelhoogte wordt niet lager dan 12,00 m + NAP. Omwille van de veiligheid wordt het infiltratiestelsel voorzien van een aantal escapes naar het gemengde stelsel via een overstort plus een terugslagklep. Deze overstorten mogen niet lager zijn dan de drempel op het overslagriool.



Deelgebieden met een eigen indentiteit

4. Toekomstige ontwikkeling

4.1 Totaal beeld

Het gebied als geheel krijgt een heterogeen karakter waar woon-, werk- en recreatie-activiteiten een plek vinden. Er vindt een grootstedelijke dynamiek plaats.

Tussen de Binnenstad en de Noordelijke gebieden wordt de Spoorzone de verbindende schakel. Met de transformatie van het nieuwe station krijgt Theresia niet alleen een directe verbinding met het OV-knooppunt, maar ook met de binnenstad door de realisatie van een nieuwe onderdoorgang voor voetgangers en eventueel fietsers. Deze verduidelijkt en vergemakkelijkt de relaties tussen Noord en Zuid.

Voor de integratie van de stadsdelen in het grotere geheel is een zekere continuïteit van de morfologische structuur een voorwaarde. Door het verlengen van de aanwezige stadsstructuur van het Noordelijke gebied binnen de Spoorzone kan een natuurlijke overgang ontstaan tussen bestaand en nieuw gebied. De doorlopende straten zullen de doorstroming van langzaam verkeer richting het station en de spoorzone faciliteren.

Aan de noordzijde is de Noordlaan het cruciale ruimtelijke element. De Noordlaan koppelt de Spoorzone logisch aan het stadsnetwerk. De uiteinden aan de oost- en westzijde worden belangrijke ankerpunten in de stedelijke structuur, die de toegang naar het nieuwe gebied markeren. Het zijn de schakelpunten met de aangrenzende gebieden en deze worden ook als zodanig vormgegeven: een bijzondere openbare ruimte, een bijzondere functionele invulling of de aanwezigheid van landmarks.

Aan de zuidzijde van het spoor ontstaat een stedelijke boulevard, die onderdeel is van de stedelijke verkeersstructuur. Een bijzondere ruimte waar verschillende activiteiten plaatsvinden en die zorgen voor levendigheid. Het is de voorruimte van het station en de entree naar de binnenstad.

4.2 Deelgebieden met een eigen identiteit

De Spoorzone is op te delen in een aantal verschillende zones met elk een eigen identiteit (zie afb. op pag. 26). De identiteit van de verschillende zones is afhankelijk van de ligging van de verschillende beeldbepalende plekken in het plangebied en de positie van de belangrijke gebieden in de directe omgeving.

De identiteit is bepalend voor de verdeling van het programma. Dit komt tot uitdrukking in de mix van verschillende functies en in de mate van stedelijkheid en dynamiek. De Spoorzone kent 3 type gebieden:

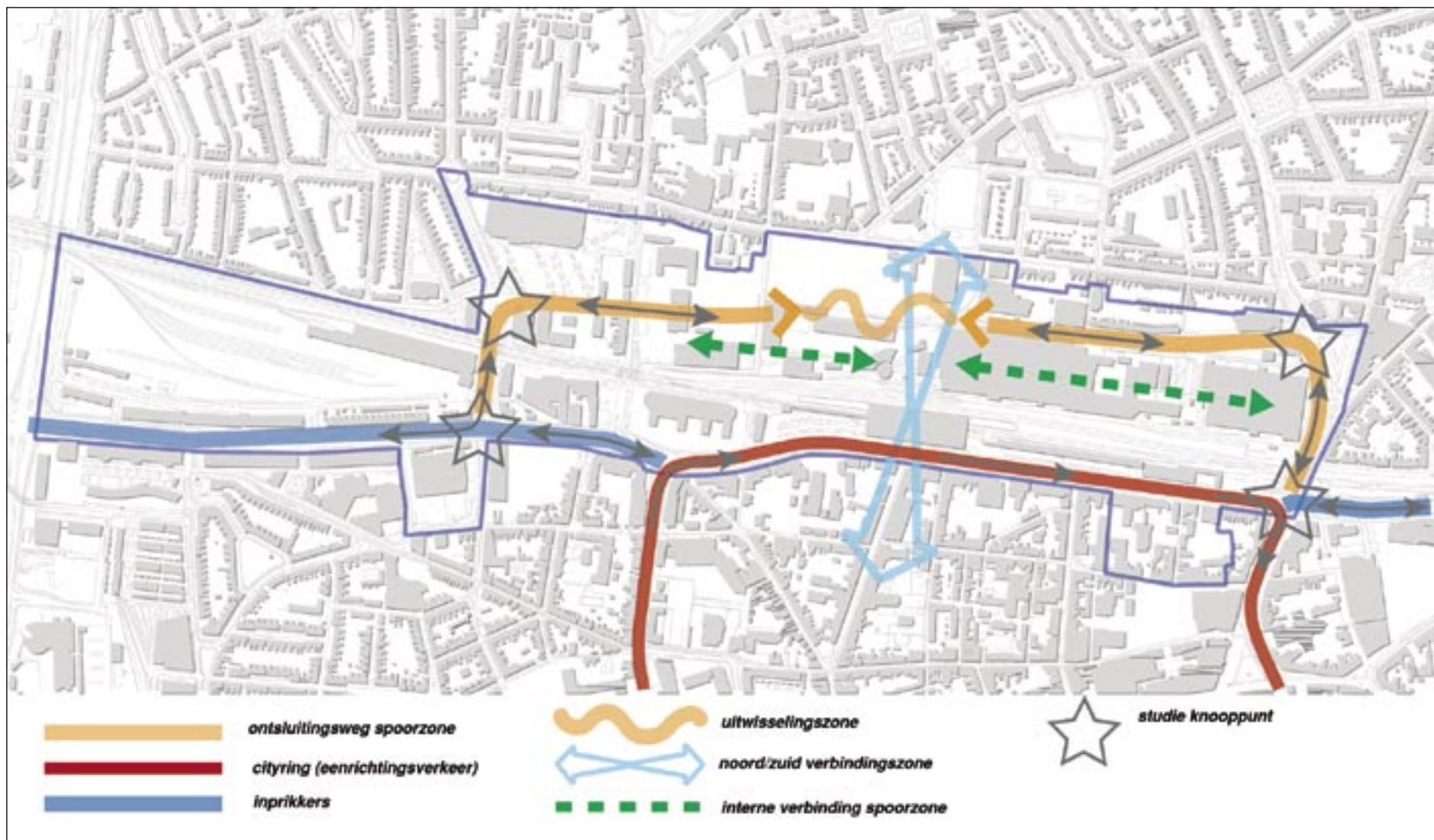
1. *De stationszone: het station met onderdoorgang en aanhaking op de omliggende wijken en het Pieter Vreedeplein. Dit gebied kent de grootste dynamiek en levendigheid. Het is een komen en gaan van mensen en voertuigen. Het wordt als een natuurlijke overgangszone tussen de Spoorlaan en de Noordelijke gebieden in de ruimtelijke structuur geïntegreerd. Het fijnmazige netwerk van Noord-Zuidstraten wordt hier benadrukt. De belangrijkste Noord-Zuid relatie ontstaat in relatie met de stationspassage, en gaat diep de noordelijke wijken in tot en met de Van Mierlostraat. Ter hoogte van het station is de Van Mierlostraat de grens tussen de verschillende gebieden. Met de aanpak van dit gebied kunnen tegelijkertijd de relaties tussen Theresia en Besterd verduidelijkt worden door een betere relatie tussen de centrale ruimtes van die buurten.*
2. *De ingangszones: daar waar de Jan Heijnsstraat – Ceciliastraat – Noordlaan en Noordlaan – NS-plein elkaar ontmoeten. Hier komen verschillende gebieden met een verschillend karakter samen: de spoorzone met een hoogdynamisch karakter en de daaromheen gelegen woonwijken. Hier speelt ook de samenkomst van diverse verbindingen uit verschillende richtingen. In deze zones ontstaan bijzondere stedelijke ruimtes. Ter markering van deze speciale plekken krijgen hier bijzondere functies en bijzondere (openbare) ruimten een*



Station als verbinding tussen noord en zuid

- plek. Het worden geliefde ontmoetingsplekken in de stad met uitstraling op hun directe omgeving. De "poorten" benadrukken de toegang tot de Spoorzone.*
3. *De overgangszones: De overgangszones hebben een minder dynamisch karakter dan het stationsgebied en de ingangszones. Vanwege haar perifere ligging heeft het gebied tussen Ringbaan West en de westelijke ingangszone (overgangszone II) een nog rustiger karakter dan de meer centraal gelegen overgangszones I.*

Zowel ten zuiden als ten noorden van het spoor kunnen deze 3 type gebieden onderscheiden worden. De zuidkant heeft echter een ander karakter dan de noordkant vanwege de verbindende functie van de Spoorlaan.



Ruimtelijke verbindingen

4.3 Verkeer en Vervoer

De ontsluiting

Voor de Spoorzone zijn aanpassingen nodig in het huidige verkeersnet om het toekomstig stedelijk gebied goed te ontsluiten en het verkeer op een vanzelfsprekende wijze naar de nieuwe gebiedsfuncties te leiden. De basis van de aanpak wordt gevormd door het creëren van een gesloten cityring in één richting. De Noordlaan wordt de schakel in de ontsluiting van de Spoorzone en garandeert de regionale bereikbaarheid van het OV-knooppunt. Feitelijk ontstaat met de Noordlaan een beeld van twee inprikkers die twee dragende verkeerssystemen voeden: de Cityring en de Noordlaan. De Noordlaan wordt aan de westkant aan de St. Ceciliastraat aangesloten en aan de oostzijde op het NS-plein/Heuvelstraat. De Gasthuisring hoeft niet langer een functie te vervullen voor doorgaand autoverkeer. Deze wordt overgenomen door de St. Ceciliastraat. De Gasthuisring wordt exclusief gebruikt voor fietsers en busverkeer. Het kaartje op blz. 30 geeft de te verwachten verkeersintensiteiten in 2015 met de nieuwe verkeersstructuur in de Spoorzone weer.

De Spoorlaan

Door het busstation te verplaatsen naar de noordzijde van het spoor komt er ruimte op de Spoorlaan om hier een beperkt profiel van twee rijstroken een vrijliggend fietspad van "sternetkwaliteit" en goede fietsvoorzieningen te realiseren, conform het overige deel van de Cityring. Hiermee wordt de herkenbaarheid en samenhang van de Cityring versterkt en is er veel ruimte beschikbaar voor voetgangers tussen het station en de binnenstad. Op en rond de toegangen van het station krijgt het fietsverkeer voldoende ruimte.

De Noordlaan

De Noordlaan wordt een herkenbare drager voor het plangebied en zal de (regionale) bereikbaarheid van het verbouwde station en van de nieuwe functies garanderen. Daarom zou een zo rechtstreeks mogelijke verbinding gegarandeerd moeten worden. De Noordlaan krijgt de functie van wijkontsluitingsweg en is niet bedoeld voor doorgaand verkeer. Samen met het feit dat de



Principe toekomstige ontsluiting

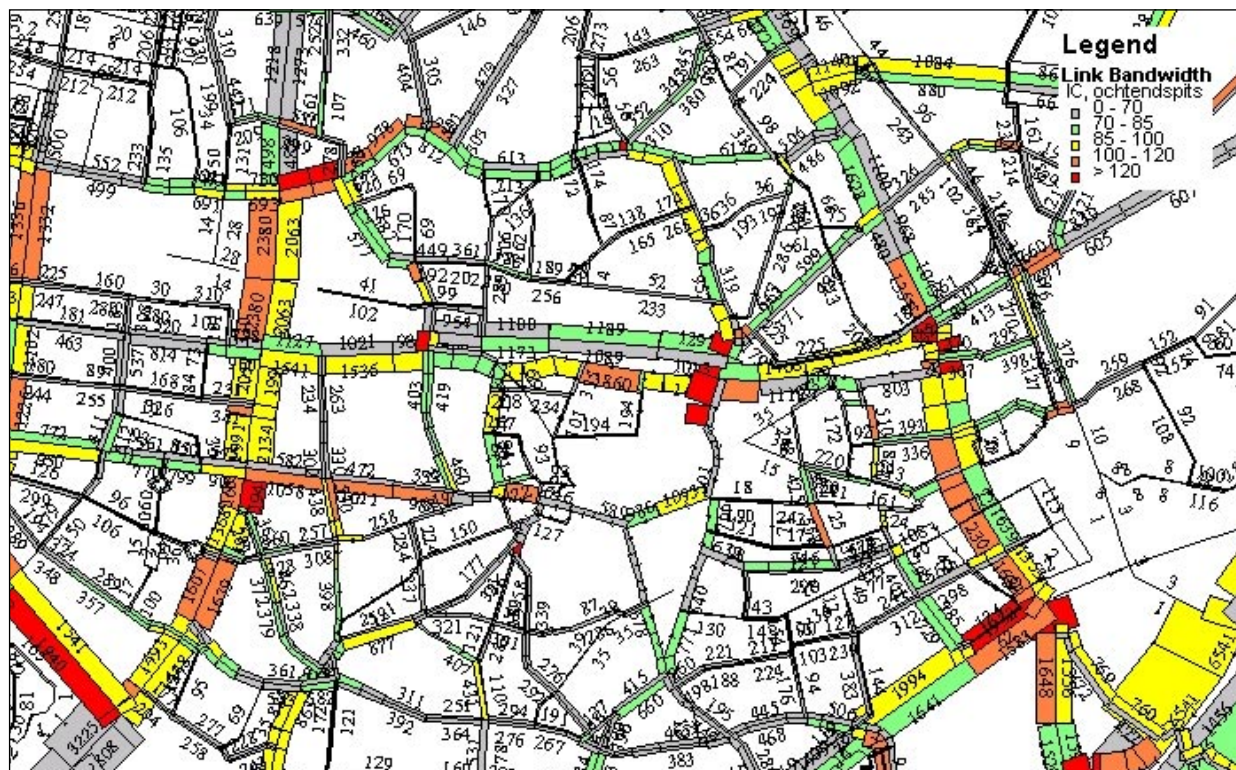
Noordlaan geen nieuwe barrière mag worden binnen de stadsstructuur stelt dit eisen aan het straatprofiel: deze moet vriendelijk zijn voor langzaam verkeer. Vooral ter hoogte van het station moeten oversteekproblemen voorkomen worden. Hier zal een zodanige oplossing voor het verkeer gevonden moeten worden dat het autoverkeer hier langzamer rijdt.

De Noordlaan gaat ook een belangrijke functie vervullen voor de afwikkeling van het busverkeer. De Noordlaan biedt ruimte voor eigen voorzieningen voor de bus. Het nieuw te ontwikkelen programma in de Spoorzone zal goed door het openbaar vervoer worden bediend. Doordat de centrumlus door het

gebied loopt (inclusief NS-plein) wordt het beeld versterkt dat de Spoorzone ook bij de binnenstad hoort.

Voor de Noordlaan is een aantal uitgangspunten maatgevend:

- De intensiteit van het verkeer van de buitenste scharnierpunten naar het midden van het gebied neem af; de Noordlaan is de ontsluitingsweg van het gebied en is geen doorgaande weg.
- De oversteekbaarheid van de Noordlaan moet in het midden het grootst zijn, omdat de onderdoorgang onder het station een van de belangrijkste verbindingen wordt tussen noord en zuid.



Intensiteit - capaciteitsverhouding drukste uur ochtendspits 2015

- *De barrièrewerking van de Noordlaan moet minimaal zijn. Dit betekent dat bij de inrichting van het profiel de oversteekbaarheid maatgevend is.*
- *De stroomfunctie van de Noordlaan is van belang, afslaande bewegingen mogen geen negatieve invloed hebben op de doorstroming en de capaciteit.*

Openbaar Vervoer

In de komende jaren moet zowel het bus- als het treinstation worden aangepast om de voorspelde groei van openbaarvoorzieningen en –passagiers te kunnen accommoderen. Het wordt tot een hoogwaardig knooppunt getransformeerd. Het station wordt beter bereikbaar vanuit de verschillende stadsdelen, het koppelt de verschillende vervoersstromen en dient tegelijkertijd als verbindingselement tussen Noord en Zuid. Het busstation zal worden verplaatst naar de noordzijde van het spoor. Deze keuze is ingegeven door de ruimte die deze keuze biedt voor ruimtelijke kwaliteit en kwalitatief goede inpassing van verkeersvoorzieningen:

- *Het profiel van de Spoorlaan kan exact conform de andere delen van de ring worden ingericht.*
- *Aan de zuidzijde van het station kunnen fietsers en voetgangers alle ruimte krijgen.*
- *Aan de noordzijde is ruimte voor een modern en goed geoutilleerde voorziening voor het busverkeer.*
- *De verbindingen naar het station zijn beter en korter.*

Voorwaarde is dat het openbaar vervoer gebruik kan maken van de Gasthuisring en dat ter hoogte van de kruising Spoorlaan – Heuvelring voorzien wordt in een goede centrumhalte.

Fietsverkeer

Uitvoering van het plan Spoorzone betekent een sterke verbetering voor zowel de kwaliteit als de kwantiteit met betrekking tot voorzieningen voor de fiets. Zowel aan de nieuw ingerichte spoorlaan als aan de te realiseren Noordlaan komen

vrijliggende fietsverbindingen van “sternetkwaliteit”. De noord-zuidfietsverbindingen onder het spoor blijven gesitueerd bij de onderdoorgangen Gasthuisring en NS-plein. De fietsveiligheid en -beleving bij de eerste onderdoorgang zal sterk verbeteren door het afsluiten van deze verbinding voor doorgaand verkeer.

Met de vernieuwing van het OV-knooppunt, en met name ook de tweezijdige ontsluiting hiervan ontstaat de ruimte om ook het programma ten aanzien van de fietsvoorzieningen op een kwalitatief adequate wijze in te passen. Hierbij wordt uitgegaan van een min of meer gelijke verdeling van het programma (zowel bewaakt als onbewaakt) ten noorden en ten zuiden van het spoor.

4.4 Hoogbouw

Met hoogbouw in de spoorzone sluiten de ontwikkelingen aan bij de systematiek van het hoogbouw van het hoogbouwbeleid in de Ruimtelijke Structuurvisie Tilburg 2020. Hierbij zijn drie niveaus onderscheiden waarop de hoogte van hoogbouw de leesbaarheid van de stad versterkt.

Te weten:

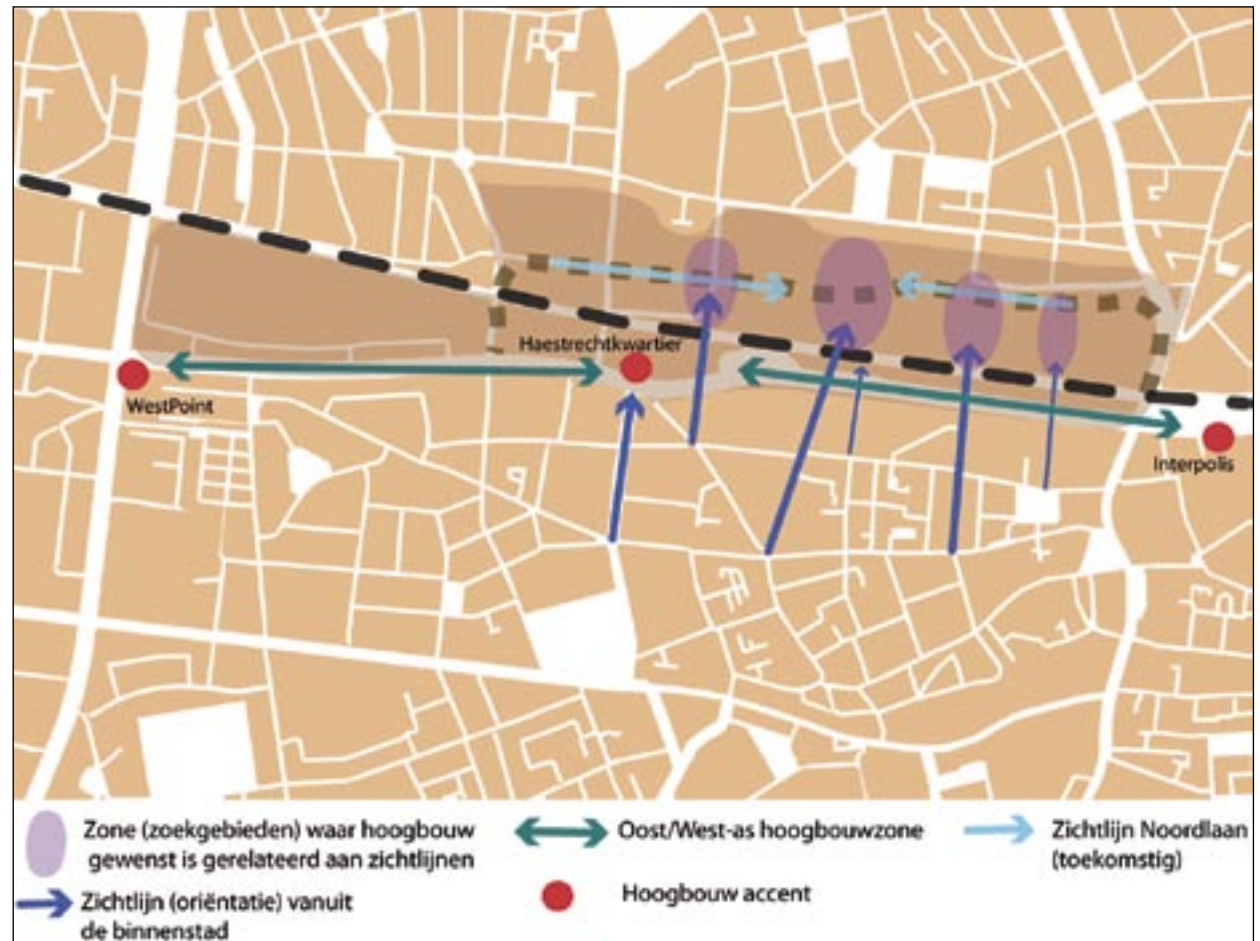
1. *Hoogbouw op het niveau van de stad/regio. De hoogte-accenten markeren de belangrijkste gebieden/structuren van de stad.*
2. *Hoogbouw op het niveau van het stadsdeel. De hoogte-accenten markeren de belangrijkste structuren van het stadsdeel.*
3. *Hoogbouw op het niveau van de wijk. De hoogte-accenten markeren de belangrijkste plekken in de wijk.*

Voor alle niveaus geldt dat de inpasbaarheid en aansluiting op de directe omgeving een belangrijke rol speelt. Dit geldt ook voor de relatie tussen het gebouw en de openbare ruimte.

In de spoorzone betekent dit het volgende:

Niveau 1 stadsniveau:

De Spoorzone zal zich als onderdeel van de stedenbouwkundige Oost/west-as verder ontwikkelen tot een gebied met bovenstedelijke functies, een hoge dynamiek en een grote verstedelijkingsgraad. Daarom wordt beoogd dat dit gebied zich als



Hoogbouwlocaties Spoorzone

hoogbouwzone zal ontwikkelen. Binnen de Spoorzone is er aanleiding om hogere elementen te gaan bouwen. Het station is de OV-entree naar de stad stad door positionering van een bijzonder hoog object in in relatie met het station kan de symbolische betekenis van de locatie als poort van de stad worden benadrukt. Om het belang van de locatie binnen de stedelijke structuur, te kunnen aangeven, moet dit bijzondere element hoger dan 100 meter zijn¹.

Niveau 2 stadsdeelniveau:

In het (visuele) verlengde van de noord-zuidlijnen in het stedelijk patroon van de binnenstad worden hoogte accenten ontwikkeld. Deze hoogte accenten functioneren als scharnierpunten tussen de noordelijke en zuidelijke gebieden. Zij verbinden (visueel) de binnenstad met het gebied ten noorden van het spoor. Tevens wordt deze manier de oriëntatie van de binnenstad en de woonwijken in Oud-noord ten opzichte van de spoorzone en de relatie met de Noordlaan versterkt. Deze accenten worden binnen de aangegeven zoekgebieden ontwikkeld. Ze zullen rond de 70 meter hoog zijn. In de verdere uitwerking wordt de exacte positie op basis van locale criteria bepaald.

Niveau 3 wijkniveau:

In het algemeen blijkt dat een bebouwingsenvelope met een hoogte tussen de 20 en 30 meter goed bij de locatie en de ontwikkelingen in de omgeving past. Alleen op die locaties, waar een gebied met lage bebouwing aangrenst, moet de bouwhoogte naar beneden worden aangepast. Variatie in de bouwhoogte is wenselijk, maar het moet voorkomen worden dat daar waar geen aanleiding voor is lager gebouwd wordt dan 3 bouwlagen. Op objectniveau kunnen ook accenten ontstaan, deze accenten zullen niet hoger dan 30 meter zijn. Eerder is gesteld dat in het verlengde van de lange noord-zuidlijnen, hoogte accenten ontwikkeld worden (niveau 2). Deze hoogte accenten spelen ook een belangrijke rol in de begeleiding van de Noordlaan (oost-west richting) daarom zijn voor de positionering van de hoogte accenten op wijkniveau zoekgebieden aangewezen (zie afb. op pag. 31). De exacte positionering is afhankelijk van dit derde niveau.

Op deze wijze ontstaat er, naast de intensivering van specifieke plekken, in het gebied een samenspel van verschillende bouwhoogtes en worden de verschillende deelgebieden in de Spoorzone en de bestaande stedelijke structuren met elkaar verbonden.

Ten aanzien van de bouwhoogtes wordt rekening gehouden met de aanvliegroute van vliegveld Gilze-Rijen waarin de spoorzone ligt. De maximale bouwhoogte in de Spoorzone bedraagt hierom 150 meter.

4.5 Openbare ruimte

De openbare ruimte geeft samen met de architectonische uitwerking de uiteindelijke sfeer en identiteit aan een gebied. De openbare ruimte zal zich voegen naar de stedenbouwkundige uitgangspunten. In de uitwerking van de plannen wordt de openbare ruimte omgezet in een ruimtelijke claim, afhankelijk van het programma. De drie voorziene grote openbare ruimten zijn: een stationsplein, de nieuwe Noordlaan en de Spoorlaan als onderdeel van de Cityring. De andere vormen van openbare ruimten zijn hieraan ondergeschikt.

- **Stationsplein**
Het stationsplein/park is naast een echt stationsplein de koppeling tussen de oude woongebieden en de nieuwe ontwikkeling.
- **Noordlaan**
Het karakter van de Noordlaan wordt bepaald door het verkeersprofiel van de weg. Ieder blok gelegen aan de Noordlaan is georganiseerd rond een semi-openbare ruimte. Aan deze semi-openbare ruimte zijn de entrees van de gebouwen gesitueerd. Ze spelen een belangrijke rol bij de beleving van de Noordlaan.
- **Cityring/ Spoorlaan**
De Cityring zal als herkenbaar element van de stad een eigen verschijningsvorm krijgen. Er wordt uitgegaan van een continu beeld. De ruimtelijke verschijningsvorm zal vooral door een bomenrij een groene uitstraling krijgen.

De ondergeschikte openbare gebieden zijn

kleinschalige ruimtes, straten of hoven, met een eigen sfeer, die qua inrichting aansluiten bij de identiteit van de diverse deelgebieden (zie paragraaf 4.2). Door haar rustige karakter staan deze in contrast met de Noordlaan en de Spoorlaan. De Tilburgse traditie van verborgen verrassende binnenruimtes wordt op deze manier in het nieuwe gebied gemanifesteerd. De eventuele semi-openbare tuinen binnen de bouwblokken dienen op een logische manier aan elkaar gekoppeld te worden, waardoor er naast de Noordlaan en het stationspark een nieuwe ruimtelijke beleving ontstaat. Voor de ondergeschikte gebieden in het plangebied geldt dat deze geschikt dienen te zijn om als wandel- en dwaalgebied te functioneren, waarbij gemotoriseerd verkeer ondergeschikt is.

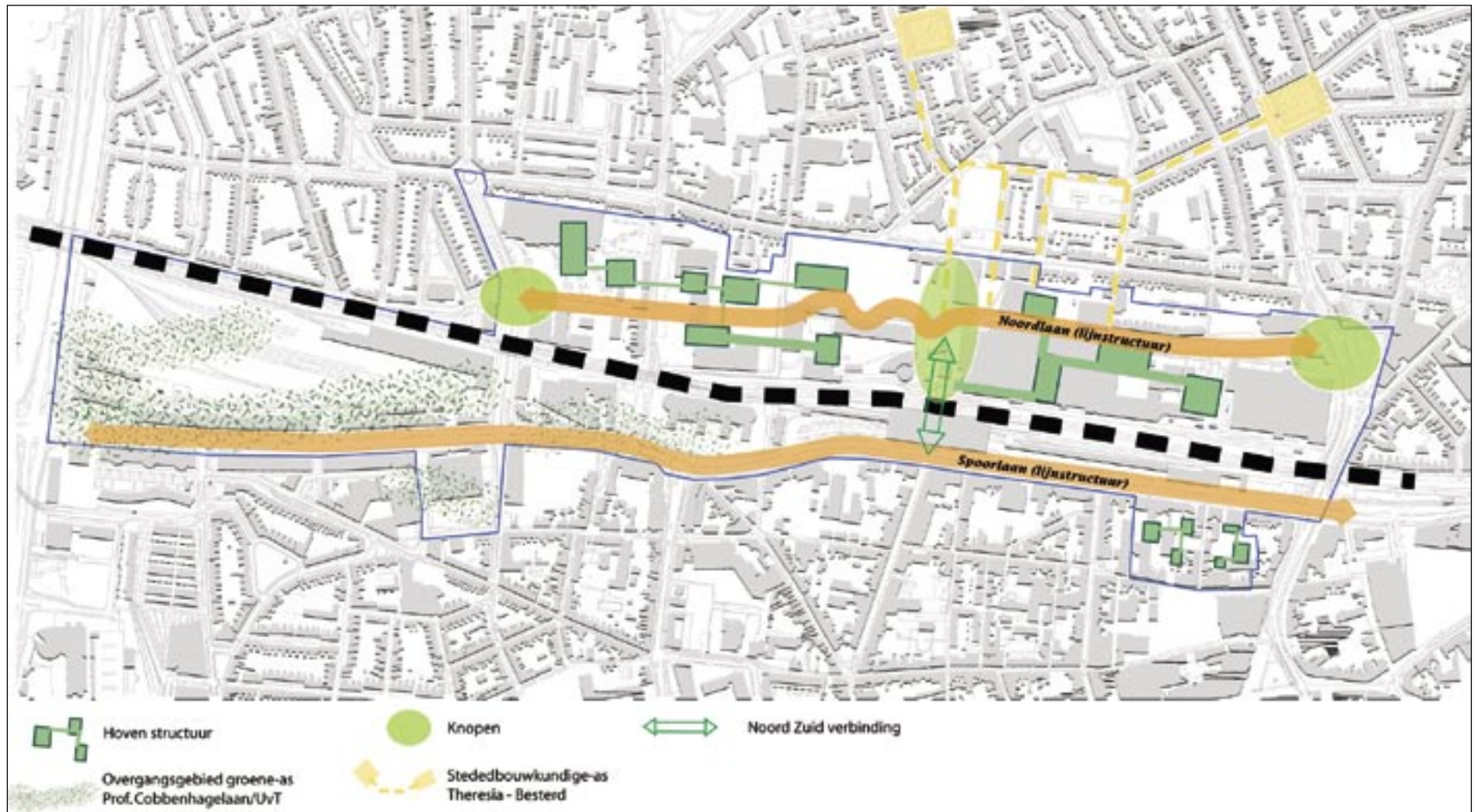
Rangeerterein

Het transformatiegebied tussen de Hart van Brabantlaan en het spoor geeft voor de openbare ruimte mogelijkheden om een eigen sfeer te creëren. De potenties van het gebied geven aan dat het mogelijk is om een ruimtelijk onbebouwd element toe te voegen aan de stad. Voor de ruimtelijke beleving kan worden aangesloten op de inrichting van de zuidelijk gelegen wijk Noordhoek, of kan aan het gebied een eigentijdse identiteit meegegeven worden.

Groen

Uitgangspunt voor het groen is de ambitie zoals verwoord in de Visie Spoorzone (Raad, 2003), waarbij in de verdere uitwerking in concrete plannen wordt uitgegaan van tenminste 27.000 m² openbaar groen in het plangebied Structuurplan Spoorzone, naast 6.500 m² ten noorden van de Lange Nieuwstraat (eerder opgenomen in de Visie Spoorzone) en waarbij de raad tijdig geïnformeerd wordt, indien bovenstaande groenoppervlakten niet gerealiseerd dreigen te worden.

In de hoofdstructuren is de aanplant van bomen van groot belang voor de herkenbaarheid. Het aantal soorten zal beperkt zijn om de eenduidigheid en herkenbaarheid te vergroten. In de straten buiten de hoofdstructuur worden bomen in de straat niet wenselijk geacht. De bomen komen in de (semi)-privétuinen. De kronen van deze bomen dienen in de



Openbare Ruimte

straat zichtbaar te zijn om een groene en ruimtelijke aankleding te verzorgen. Tevens geven deze bomen aan de dwaalroute een eigen identiteit.

Het van Gend & Loosterrein zal als overgangsgebied gaan fungeren tussen de groene omgeving van de Prof. Cobbenhagenlaan en het meer stenige karakter rond het stationsgebied en de binnenstad.

Uiteindelijk ontstaat er in de Spoorzone een rijke schakering van verschillende openbare ruimtes die de kwaliteit, leefbaarheid en inpassing van het gebied in de stad garandeert.

4.6 Milieu

De transformatie van de Spoorzone heeft effect op het milieu. De verwachte effecten op de bodem, luchtverontreiniging, geluidhinder, energieverbruik, verkeersaantrekkende werking, gevolgen voor het landschap, de cultuurhistorie en de archeologie alsmede gevolgen voor de flora, fauna en ecologie zijn in deze paragraaf beschreven. De milieugevolgen zijn ontleend aan milieueffectrapporten die gemaakt zijn voor deze activiteiten.

Bodem en grondwater

Door de ontwikkeling van de Spoorzone zal een deel van de bodem- en grondwaterverontreinigingen functioneel gesaneerd worden. Details hierover zijn nog niet bekend. Het saneren van verontreinigde locaties levert een positieve bijdrage aan het milieu op lokaal niveau.

Flora, fauna en landschappelijke waarden

De spoorzone wordt ontwikkeld in het midden van het centrum. Er zijn geen effecten te verwachten op flora, fauna en landschap. Uitzondering vormt het rangeerterrein van de NS. Uit onderzoek op andere rangeerterreinen in Nederland blijkt dat zich daar bijzondere flora en fauna bevinden. De ontwikkeling van het rangeerterrein is gepland voor 2007-2015. In mei 2004 is een quick scan naar natuurwaarden uitgevoerd. Geconcludeerd is dat de ontwikkeling van dit gebied geen negatief effect heeft op de gunstige staat van instandhouding van soorten op lokaal, regionaal, provinciaal of landelijk niveau.

Energie, grondstoffen en ruimte

Verstedelijking kan leiden tot het gebruik van niet

hernieuwbare hulpbronnen, zoals grondstoffen en energiebronnen. Het toekomstige energieverbruik is mede afhankelijk van de maatregelen die tijdens de bouw- en gebruiksfase worden genomen. Op het gebied van energie en grondstoffen kan de ontwikkeling van de Spoorzone een negatief effect op het milieu hebben.

Warmte-koude opslag wordt overwogen. Dit is goed voor de energiebalans. Daarnaast zal de Gemeentelijke Praktijk Richtlijn (GPR) ingezet worden. Dit door Tilburg ontwikkelde instrument zal ervoor zorgen dat er duurzaam wordt omgesprongen met grondstoffen, keuze van bouwmaterialen, energetisch bouwen en dergelijke. Wat ruimte betreft geldt ook: inbreiden boven uitbreiden.

Leefmilieu

Zowel de effecten van de Spoorzone op de omgeving als de effecten van de omgeving op de Spoorzone moeten worden bekeken. Met name de mogelijk verhoogde gezondheidsrisico's door de blootstelling aan geluid, externe veiligheidsrisico's en de luchtkwaliteit zijn van invloed op het leefmilieu in de Spoorzone.

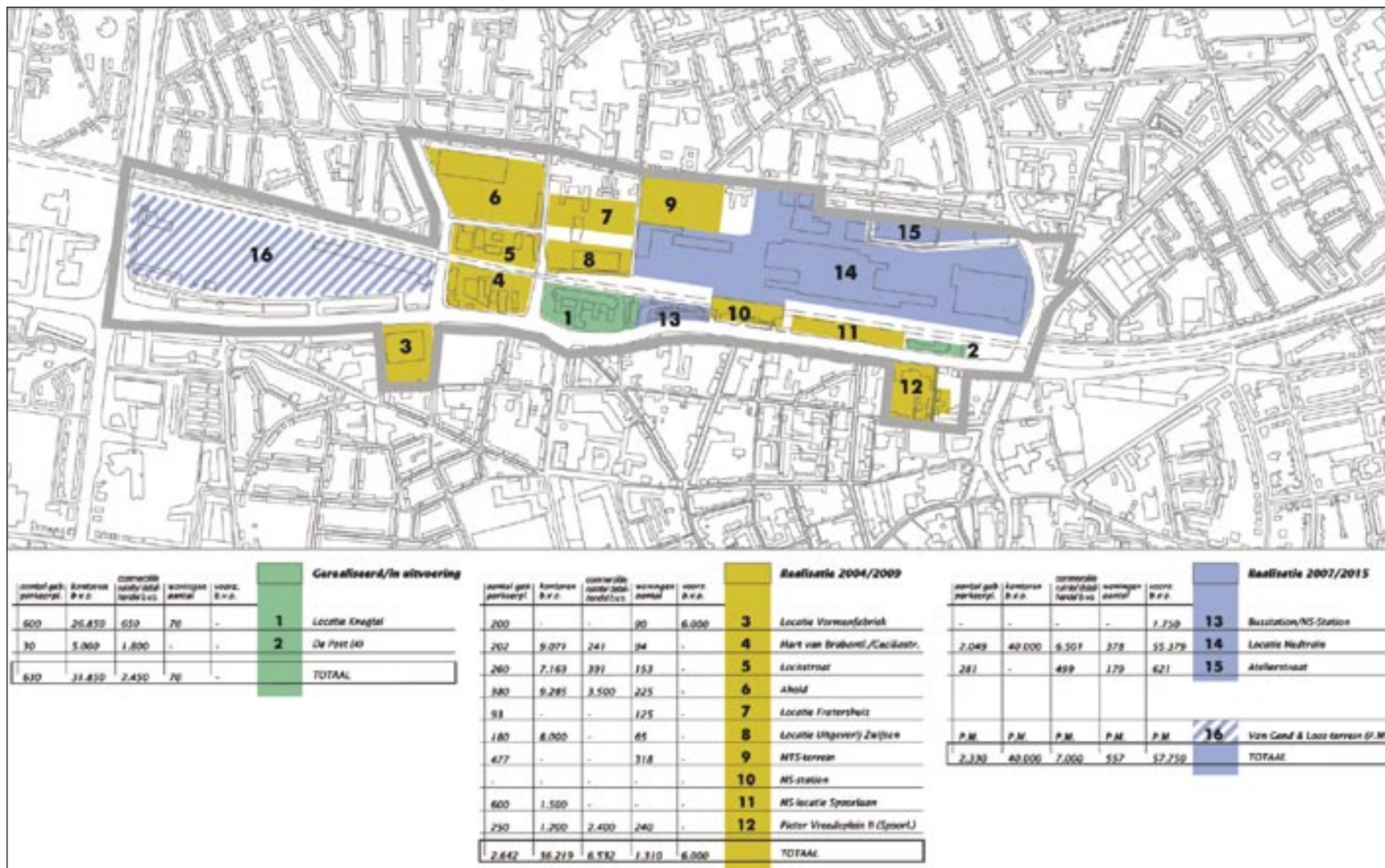
Windhinder

Bij de uitwerking wordt het aspect windhinder nader onderzocht.



Impressie van de Spoorlaan





Overzicht indicatief programma Structuurplan Spoorzone 2004

4.7 Programma

In onderstaande tabellen is per locatie indicatief aangegeven wat er gerealiseerd gaat worden aan kantoren, voorzieningen, detailhandel, woningen en gebouwde parkeerplaatsen, en de faseringstermijnen van de realisatie. De daadwerkelijke oppervlakteverdeling over het gebied zal bij de nadere uitwerking duidelijk worden. Binnen de totale oppervlakte per functie kan over de diverse locaties een nadere verdeling plaatsvinden gedurende de verdere planontwikkeling. Vanuit het detailhandelsbeleid gezien is het een verantwoorde optie om de oppervlakte van een grootschalige supermarkt in het gebied te handhaven (locatie 6 op het kaartbeeld, pag. 36). In het huidige geval betekent dat een winkelvloeroppervlak van

ca. 4723 m² vvo (waarvan ca. 2870 m² dagelijkse goederen en ca. 1853 m² niet-dagelijkse goederen). Indien er sprake is van een eventuele verplaatsing van grootschalige detailhandel uit het gebied dan is vanuit het gemeentelijke detailhandelsbeleid gerechtvaardigd om het aanwezige volume terug te brengen tot 3500 m² bvo.

Gerealiseerd/in uitvoering:

Locatie	Kantoren b.v.o.	Voorzieningen bvo	Detailhandel/commerciële ruimte b.v.o.	Woningen aantal	Aantal geb. parkeerpl.
Knegtel	26.850	-	650	70	600
De Post	5.000	-	1.800	-	30
Totaal	31.850	0	2.450	70	630

Realisatie 2004/2009

Locatie	Kantoren b.v.o.	Voorzieningen b.v.o.	Detailhandel/commerciële ruimte b.v.o.	Woningen aantal	Aantal geb. parkeerpl.
Vormenfabriek	-	6.000	-	90	200
Hart v. Brabant/Cecilastraat	9.071	-	241	94	202
Lichtstraat	7.163	-	391	153	260
Ahold	9.285	-	3.500	225	380
Fratershuis	-	-	-	125	93
Uitgeverij Zwijzen	8.000	-	-	65	180
MTS-terrein	-	-	-	318	477
NS-station	-	-	-	-	-
NS-locatie Spoorlaan	1.500	-	-	-	600
P. Vreedeplein II) Spoorlaan	1.200	-	2.400	240	250
Totaal	36.219	6.000	6.532	1.310	2.642

Realisatie 2007/2015

Locatie	Kantoren b.v.o.	Voorzieningen b.v.o.	Detailhandel/commerciële ruimte b.v.o.	Woningen aantal	Aantal geb. parkeerpl.
Busstation/NS-station	-	1.750	-	-	-
Nedtrain	40.000	55.379	6.501	378	2.049
Atelierstraat	-	621	499	179	281
Van Gend & Loos-terrein	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.
Totaal	40.000	57.750	7.000	557	2.330

4.8 Financiële paragraaf

Het plangebied is te onderscheiden in een aantal plandelen waar op basis van het eerdere ontwikkelingsplan Stationszone (1994) concrete ontwikkelingen in uitvoering danwel verregaande vorm van voorbereiding verkeren (met name gelegen aan de Zuidzijde van het spoor). Voor deze locaties zijn exploitatierekeningen opgesteld welke deel uit maken van de totale grondexploitatie van het Grondbedrijf gemeente Tilburg. Onrendabele toppen worden vanuit deze lopende exploitaties gedekt. Voor de overige locaties is een uitgebreide haalbaarheidsanalyse opgesteld waarin een integrale doorkijk op alle kosten en opbrengsten bij herontwikkeling zijn vervat. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat een drietal locaties gerealiseerd zullen worden binnen een particuliere exploitatie met een budgettair neutraal resultaat. Voor de overige locaties sluit deze integrale exploitatie van grond- en opstellen met een resultaat van € 90 miljoen negatief. Inmiddels is door de gemeente, bij vaststelling van de begroting voor het grondbedrijf een voorziening van € 35 miljoen getroffen, ter mededekking van dit plantekort. Voor de resterende onrendabele plankosten lopen subsidieaanvragen bij het Rijk en de provincie (BIRK, GDU/M.I.T.-gelden, ontwikkelingsfonds provincie). Ook worden nog planoptimalisaties onderzocht. De deellocatie rangeeremplacement/van Gend en Loos is in de haalbaarheidsberekeningen vooralsnog als P.M. opgenomen als transformatiegebied voor de laatste fase.

Literatuurlijst

- Tilburg, Ruimtelijke herstructurering Spoorlaan, gemeente Tilburg, april 2001
- Hoofdpijnen economisch beleid Tilburg 2001-2010 (oktober 2001)
- Ontwikkelingsperspectief Spoorzone (BVR, april 2000)
- Woningbouw in Tilburg –2003, gemeente Tilburg, okt2003 2
- WoonVisie gemeente Tilburg, 2002
- Ruimte voor Detailhandel, 2002
- Architectuurgids Tilburg 1850-2001, CAST 2002
- Waterstructuurplan, Gemeente Tilburg, juni 2002
- Visie Spoorzone Tilburg (Atelier van de Rijksbouwmeester, ARBM, 4 september 2002)
- Vlekkenplan Tilburg OV-knoop (Holland Railconsult, september 2002)
- Raadsbesluit 2002-228 inzake vestiging voorkeursrecht spoorzone-noord, d.d. 4 november 2002
- Architectuurgids Tilburg 1850-2001, CAST 2002
- Raadsbesluit 2003-027 inzake Visie Spoorzone d.d. 17 februari 2003
- Projectvoorstel BIRK Spoorzone Tilburg (15 mei 2003)
- Bouwstenen Bereikbaarheid Masterplan Binnenstad Tilburg (BVR, 23 mei 2003)
- Bereikbaarheidsplan Binnenstad, Goudappel Coffeng, 2 juni 2003
- Binnenstad Totaal, Gemeente Tilburg, juni 2003
- Bereikbaarheid Spoorzone Tilburg, Resultaten MIT-verkenning Spoorzone Tilburg, Gemeente Tilburg, Augustus 2003
- Aanvullend Onderzoek Cityring Tilburg (11 november 2003)
- Ruimtelijke Structuurvisie Tilburg 2020, deel 1 en 2 (november 2003)
- Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan (TVVP, juni 2003).
- Raadsbesluit 2003-201 inzake TVVP d.d. 15 december 2003
- Raadsbesluit 2003-206 inzake Masterplan Binnenstad Totaal d.d. 15 december 2003
- Ruimtelijke Structuurvisie Tilburg 2020, Gemeente Tilburg, januari 2005
- Wijkplan Oud-Noord, Visie en maatregelenprogramma, februari 2004
- BILANRAPPORT 2004/2 Tilburg – Spoorzone, Cultuurhistorische verkenning, BILAN 2004
- Waterparagraaf voor het Structuurplan Spoorzone, te Tilburg, 5 april 2004
- Urbis Spoorzone Tilburg, concept-rapport, TNO Inro, 22 april 2004
- Gemeente Tilburg, Aanmeldingsnotitie Spoorzone, 29 april 2004, BRO
- Geohydrologisch onderzoek locatie “Spoorzone” te Tilburg, Geofox-Lexmond b.v. 29 juli 2004
- Herziene handleiding Milieu-effect-rapportage (m.e.r.), digitale versie, Infomil, april 2004 en de Handreiking voor de m.e.r.-beoordelingsplicht, Afwegingen en oordelen, Ministerie VROM, 1999
- Warmte-koudeopslag Stationgebied Tilburg, Interactie van de opslag met verontreiniging, IF Technologie 27 september 2000
- ABR 14 januari 2004, Hendrik Ido Ambacht (200300244/1, GST 2004. 7201) en ABR 8 oktober 2003, Aalsmeer (Gst 2004, 7201)
- Quick scan beschermde natuurwaarden NS-rangeerterrein te Tilburg, Ecologisch Adviesbureau Cools, mei 2004
- Geohydrologisch onderzoek locatie “Spoorzone” te Tilburg, Geofox-Lexmond bv, 1 september 2004
- Externe veiligheidsanalyse 5 km spoor Tilburg, Arcadis, 7 mei 2003
- Raadsbesluit 2004-164 inzake m.e.r. aanmeldingsnotitie, d.d. 27 sept. 2004

Bijlage 1

Waterparagraaf voor het Structuurplan Spoorzone, te Tilburg

Bestaande watersysteem

Het plangebied is gelegen in het stroomgebied van de Beneden Dommel en Zandleij en behoort zowel kwalitatief als kwantitatief tot het beheergebied van Waterschap de Dommel.

Het plangebied heeft een bruto oppervlakte van ca. 70 Ha, waarvan ca. 25 Ha verhard of dakoppervlakte is. Het terrein in het plangebied ligt ongeveer op dezelfde hoogte, namelijk gemiddeld ca. 14,50 m + NAP, met lokale verschillen die variëren tussen ca. 13,80 m + NAP in de noordoostelijke kant en ca. 15,40 m + NAP in de zuidwestelijke kant. De spoorweg ligt ongeveer op 18,00 m + NAP en snijdt het gebied in twee gebieden, die met elkaar in verbinding staan via drie onderdoorgangen met een maaiveldhoogte op ca. 13,20 m + NAP en een viaduct over de spoorweg, in de Ringbaan West.

Ten behoeve van de bodemkundig / hydrologische inventarisatie is in 1997 gebruikt gemaakt van bestaande gegevens, onder andere beschikbare boringen uit milieuonderzoeken in de omgeving van het plangebied. Recentelijk is bodemonderzoek van een deel van het plangebied gedaan, in verband met de reconstructie van de Spoorlaan. De bodemopbouw bestaat hoofdzakelijk uit matig fijn zand, met lokaal aanwezigheid van leem laagjes op verschillende diepten en van verschillende dikten. De bodem is matig tot goed doorlatend, met een gemiddelde waarde van ca. 0,8 m/dag. De maatgevende en de gemiddelde grondwaterstanden zijn ingeschat op basis van beschikbare gegevens. De maatgevende grondwaterstand varieert tussen ca. 11,80 m + NAP in het zuidoostelijke deel tot ca. 12,20 m + NAP in het westelijke deel. De gemiddelde grondwaterstand varieert tussen ca. 11,20 m + NAP in het zuidelijke rand en ca. 11,20 m + NAP ten noorden van de spoorweg.

Met maatgevende grondwaterstanden ruim 2 m onder het maaiveld, is de ontwatering in de bestaande situatie voldoende.

Er bevindt zich geen oppervlaktewater in of in de nabijheid van het plangebied.

In de bestaande situatie ligt riolering van het gemengde stelsel in en rond het plangebied. Van het westelijk deel stroomt het afvalwater stroomt af naar de afvalwaterzuiveringinstallatie Tilburg-Noord, het oostelijk deel voert af naar de afvalwaterzuiveringinstallatie Tilburg-Oost, beiden in beheer van waterschap De Dommel.

Duurzaam stedelijk water

Ten aanzien van de afkoppelkansen in de Spoorzone, in samenhang met de effecten van het niet uitvoeren van fase drie van het overslagriool in de Wandelboslaan, werd in 1997 de studie 'Afkoppelingskansen Spoorlaanzone (...)' verricht. De belangrijkste conclusies van deze studie zijn:

- *Afkoppelen van verharde oppervlakten in de Spoorzone is technisch haalbaar;*
- *De financiële haalbaarheid wordt met name bepaald door de mogelijkheid tot beperking van de bergingsinhoud van de infiltratievoorziening, door een escape naar het gemengde stelsel;*
- *Het niet doorvoeren van fase drie van het overslagriool in de Wandelboslaan leidt tot een aanzienlijke kostenbesparing, zonder afbreuk te doen van de hydraulische capaciteit, dankzij het afkoppelen van verharde oppervlakten in de Spoorzone.*

Uit recent globaal onderzoek in de Spoorlaan, weet men dat de bodem in de Spoorzone geschikt is voor infiltratie: de bodemopbouw en –doorlatendheid, alsmede de grondwaterregime zijn er gunstig voor. Momenteel wordt een geohydrologisch onderzoek gedaan naar de kansen op waterinfiltratie in de bodem over de hele grootte van het plangebied.

De bovengenoemde onderzoeken en de ontwikkelingen in het plangebied zijn gehanteerd voor het verkennen van de kansen om duurzaam om te gaan met hemelwater, zoals omschreven in het gemeentelijke waterplan (GWP) en zijn

vertaling in het Waterstructuurplan (WSP), het gemeentelijk rioleringsplan (GRP-2) en de vierde nota waterhuishouding (NW4).

In het Waterstructuurplan wordt aandacht besteed aan de grote reconstructies en herstructureringen in het bestaande stedelijk gebied, onder andere de Spoorzone: deze reconstructies '...vormen het aanknopingspunt voor maatregelen die bijdragen aan de optimalisatie van de waterketen, koude-warmte opslag en het herstel van het watersysteem (afkoppeling door infiltratie van hemelwater)'.

Op grond van de bovengenoemde studies en beleidsdocumenten en, zijn vervolgens in overleg met de waterbeheerder de bouwstenen vastgelegd voor het nieuwe watersysteem.

In het plangebied en voor rekening van de ontwikkelende partij(en), dienen de volgende randvoorwaarden in acht genomen te worden bij het herontwikkelen van het plangebied:

- *Het vuil- en het hemelwater worden per perceel gescheiden verzameld.*
- *Het vuilwater van bestaande en nieuwe bouwwerken wordt verder afgevoerd richting de zuiveringsinstallatie via het bestaande gemengde stelsel of aan te leggen vuilwaterriolering.*
- *Het hemelwater afkomstig van bestaande daken en schone verharde oppervlakten wordt zoveel mogelijk afgekoppeld van het gemengde stelsel, verzameld en apart aangeboden voor een andere bestemming dan directe afvoer richting het gemengde stelsel.*
- *Het hemelwater afkomstig van daken van nieuwe bebouwing en verharde oppervlakten wordt verzameld en anders bestemd dan voor directe afvoer richting het gemengde stelsel.*
- *Hergebruiken van hemelwater: per plan wordt de meest efficiënte manier onderzocht om het verzamelde hemelwater afkomstig van daken op te slaan en te benutten voor, bijvoorbeeld, toiletspoeling. Overtollig hemelwater kan bij de perceelgrens aangeboden worden.*
- *In het plangebied wordt een hemelwaterriool aangelegd dat het hemelwater overneemt vanaf de perceelgrens. Deze leidingen zijn doorlatend en combineren de functie van verzamelen,*

- *transport, berging en infiltratie.*
- *Het hemelwater afkomstig van (licht / potentieel) verontreinigde verharde oppervlakten, bijvoorbeeld rijbanen met meer dan 1.000 voertuigbewegingen per dag, wordt in eerste instantie afgevoerd richting de zuiveringsinstallatie (first flush van 1,5 mm). Het overtollige hemelwater stort over op het infiltratiestelsel.*
- *In de nieuwe situatie watert ca. 25 Ha verhard oppervlakte (dak en bestrating) af richting het infiltratiestelsel.*
- *De infiltratie in de bodem vindt plaats via de doorlatende riolen en, indien nodig, aanvullende centrale infiltratievoorzieningen in de beschikbare ruimtes. De totale bergingscapaciteit van de infiltratiestelsel is minimaal 10 mm.*
- *Omwille van de veiligheid wordt het infiltratiestelsel voorzien van een aantal escapes naar het gemengde stelsel, via een overstort plus een terugslagklep.*

Watertoets

Het waterbeleid van de gemeente Tilburg is vastgelegd in het Waterplan (1997) en verder uitgewerkt en ruimtelijk vertaald in het Waterstructuurplan (2002). In het Waterplan zijn algemene doelstellingen geformuleerd op de lange termijn, gebaseerd op de duurzaamheidgedachte. Het Waterstructuurplan² koppelt het actieprogramma uit het Waterplan aan ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en geeft hiermee onder andere invulling aan water als ordenend principe. In het waterstructuurplan zijn de volgende hoofddoelstellingen voor het gemeentelijk waterbeleid opgenomen:

- *Streven naar een duurzaam en veerkrachtig watersysteem*
- *Optimalisatie van de waterketen; zuinig en efficiënt gebruik van water*
- *Vergroten van de beleevings-, ecologische, economische en recreatieve waarde van water*

De hoofddoelstellingen zijn vertaald in lange termijn doelstellingen voor de verschillende compartimenten van het watersysteem. De paragraaf waterhuishouding en riolering is gebaseerd op het

gemeentelijk waterbeleid en het concept is eerst voorgelegd aan de waterbeheerders.

² *Bij de opstelling van het waterstructuurplan (vastgesteld 2002) zijn alle partijen die bij het waterbeheer op gemeentelijk niveau een belangrijke rol spelen, actief betrokken geweest door deelname aan de begeleidingscommissie: de gemeente Tilburg, het (voormalige) Hoogheemraadschap van West Brabant, het (voormalige) Waterschap de Dongestroom, Waterschap de Dommel, de N.V. Tilburgsche Waterleiding Maatschappij, de N.V. Waterleidingmaatschappij Oost Brabant (agendalid), de N.V. Waterleidingmaatschappij Noord-West Brabant (agendalid), de Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie, de Brabantse Milieufederatie (agendalid), Provincie Noord-Brabant en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (agendalid).*

Het plan is voorgelegd aan de waterbeheerder, in casu, waterschap De Dommel, tijdens het overleg d.d. 16 februari 2004, waarbij is overeengekomen onderzoek te doen naar de mogelijkheden om duurzaam om te gaan met water.

Al in 1997 is de eerste studie verricht om de afkoppelkansen te verkennen: studie van Arcadis 'Afkoppelingskansen Spoorlaanzone...', d.d. 19 februari 1997. Recentelijk is grondonderzoek gedaan ten behoeve van een deel van het plangebied in verband met de reconstructie van de Spoorlaan: onderzoek van Fugro 'In-situ doorlatendheidsonderzoek a/d Spoorlaan, te Tilburg', d.d. 10 februari 2004. Momenteel wordt grondonderzoek gedaan over het hele plangebied, gericht op infiltratie in de bodem. Aan de hand van deze studies zijn de afkoppelkansen verkend. Op basis van deze gegevens is een conceptparagraaf opgesteld. Dit concept samen met de resultaten van het onderzoek is voorgelegd aan de waterbeheerder. De Dommel leverde op- en aanmerkingen / een wateradvies aan, als reactie op het concept. Deze opmerkingen zijn verder verwerkt in de definitieve waterparagraaf.

De Dommel stemt in met deze waterparagraaf, onder voorwaarde dat het verstrekte wateradvies wordt verwerkt en het beschreven watersysteem

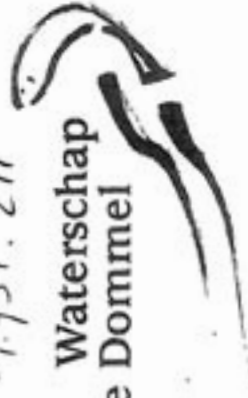
wordt gerealiseerd aan de hand van de vastgestelde uitgangspunten en dat zij, in periodiek overleg, betrokken blijven bij de planologische ontwikkelingen.

Dit alles en in het bijzonder de instemming met deze waterparagraaf is vastgelegd in de verslagen VE-20040216, d.d. 16 februari 2004 en VE-20040325 d.d. 25 maart 2004 en het wateradvies van De Dommel, verwoord via e-mailberichten van 15 en 16 april 2004 .

Voor planning en andere gegevens over de uitvoering van het plan, zie de voorgestelde aanpak, verder in dit document.

-1.7.31.211

Waterschap De Dommel



Aan Burgemeester en Wethouders van de gemeente Tilburg
Postbus 717
5000 AS TILBURG

DATE: 31 AUG 2004

DIENS: BO KUI PS
SECTOR: 64420
REG: 64420

Boxtel : 27 augustus 2004 behandeld door : dhr. E. van Kronenburg
ons kenmerk : U-04-05778 doorkiesnummer : (0411) 661060
uw kenmerk : PU2004-010089 HdK e-mail adres : evkronenburg@dommel.nl
onderwerp : reactie voorontwerp :
Structuurplan Spoorzone verzonden : 27 AUG. 2004

Geacht College,

Het voorontwerp 'Structuurplan Spoorzone' met uw bovengenoemd kenmerk is ingeboekt onder kenmerk O-04-06629. Naar aanleiding van het Structuurplan en het gehouden overleg d.d. 24 augustus j.l. merk ik het volgende op.

De gemeente Tilburg heeft Waterschap De Dommel in een vroegtijdig stadium betrokken bij de planontwikkeling van het plangebied Spoorzone. Tijdens het overleg d.d. 24 augustus j.l. is de rapportage van het geohydrologische onderzoek, de waterparagraaf uit het voorontwerp 'Structuurplan Spoorzone' en zijn de uitgangspunten voor de ontwikkeling van een duurzaam waterhuishoudkundig systeem besproken en bijgesteld.

Hieronder volgen de in het overleg overeengekomen en gecorrigeerde uitgangspunten ten aanzien van de waterparagraaf uit het voorontwerp 'Structuurplan Spoorzone':

- Vanwege de te verwachten hoge verkeersintensiteit wordt afgezien van het infiltreren van de doorgaande wegen in de bodem.
- Het hemelwater afkomstig van schone verharde oppervlakken (daken, particuliere parkeerterreinen) wordt geïnfiltreerd in de bodem.
- Voorgesteld wordt de infiltratievoorzieningen te projecteren onder de rijwegen een tekort aan berging in het infiltratiesysteem wordt in één of meerdere centrale infiltratievoorzieningen gecompenseerd.
- Het netwerk van infiltratievoorzieningen wordt globaal ontworpen waarbij gekozen wordt voor een belangrijke afvoermogelijkheid naar het overslagriool ter hoogte van de Ringbaan-West.

Postbus 10.001
5280 DA Boxtel
Bosscheweg 56 Boxtel
Telefoon 0411-618 618
Telefax 0411-618 688
E-mail info@dommel.nl
Internet www.dommel.nl

- Van het rangeerterrain /Van Gend & Loos-terrein wordt de omvang bepaald en dit wordt als transformatiegebied opgenomen in de waterparagraaf.

Het uitgangspunt voor de bergingscapaciteit voor de infiltratievoorzieningen is tijdens het overleg van 24 augustus j.l. besproken en het voorstel is in een email bericht van 26 augustus j.l. van de heer Gil Cantabrana, heb ik als volgt verwoord in een uitgangspunt. De bergingscapaciteit van de infiltratievoorzieningen wordt aangepast. Dit wordt overeenkomstig, een bergingscapaciteit van het infiltratievoorzieningen waarbij vanuit de voorziening één overstort per 2 jaar wordt toegestaan. Rekentechnisch wordt dit getoetst met de 25 jaar-regenreeks waarbij de overstortfrequentie wordt bepaald.

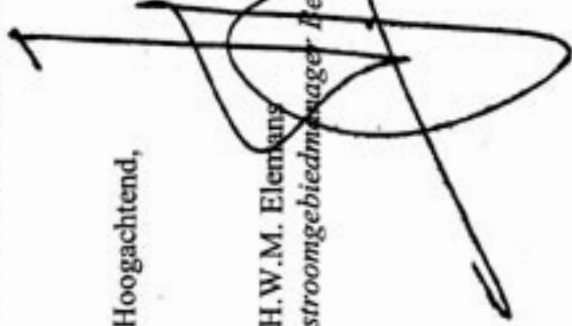
Bovengenoemde uitgangspunten hebben de instemming van Waterschap De Dommel.

Dit is te beschouwen als een voorlopig advies. In de verdere uitwerking van het project zal telkens opnieuw een wateradvies worden afgegeven. Ik verzoek u om Waterschap De Dommel in die fases van het project opnieuw te betrekken.

Ik vertrouw erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

H.W.M. Elenkans
stroomgebiedmanager ~~Besieding Dommel~~ en Zandleij



Bijlage 2

Cultuurhistorisch waardevolle objecten

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de cultuurhistorisch waardevolle objecten in het plangebied.

Toelichting op de monumentenstatus:

De status 'rijksmonument' betekent dat de Monumentenwet 1988 van toepassing is. Voor wijziging is dan naast een bouwvergunning altijd een monumentenvergunning op grond van die wet noodzakelijk. Het college kan vergunning verlenen nadat de Rijksdienst voor de Monumentenzorg en de gemeentelijke monumentencommissie om advies is gevraagd.

De status 'gemeentelijk monument' betekent dat de Monumentenverordening Tilburg 1997 van toepassing is. Voor wijziging is dan naast een bouwvergunning altijd een monumentenvergunning op grond van die verordening noodzakelijk. Het college kan vergunning verlenen nadat de gemeentelijke monumentencommissie om advies is gevraagd.

De status 'gelegen in een gemeentelijk beschermd stadsgezicht of beeldbepalend pand' betekent dat de Monumentenverordening Tilburg 1997 van toepassing is. Voor wijziging is dan naast een bouwvergunning altijd een monumentenvergunning op grond van die verordening noodzakelijk. Het college kan vergunning verlenen nadat de gemeentelijke monumentencommissie om advies is gevraagd. (Deze categorie is in het plan gebied niet aan de orde).

De status 'voorgenomen gemeentelijk monument' betekent dat de Monumentenverordening Tilburg 1997 nog niet van toepassing is, maar dat bescherming in voorbereiding is (bestuurlijk op grond van een collegebesluit of ambtelijk op grond van lopend onderzoek). Voor wijziging is dan naast een bouwvergunning geen bijzondere monumentenvergunning vereist, maar wordt verzocht om nadrukkelijk rekening te houden met de monumentale waarden.

De status 'Monumenten Inventarisatieproject' (MIP) geeft geen formele bescherming, het geeft informatie. Het object is in het kader van een landelijk onderzoek geïnventariseerd als waardevol erfgoed uit de periode 1850-1940, maar is in dat kader niet als beschermd monument aangewezen.

Overige aanduidingen ('Wederopbouw / Na-oorlogs', 'Historische structuur', geen aanduiding) geven alleen informatie: het object heeft cultuurhistorische waarde. Zie ook het rapport: Tilburg – Spoorzone, Cultuurhistorische verkenning, Bilanrapport 2004/2. Verdere onderbouwing (inventarisatie of onderzoek) ontbreekt vooralsnog.

NB Bijgevoegde lijst omvat hoofdzakelijk objecten en gebouwen. Voor de verdere cultuurhistorische aspecten (ontwikkeling, structuren e.d.) wordt verwezen naar het rapport: Tilburg – Spoorzone, Cultuurhistorische verkenning, Bilanrapport 2004/2.

Straatnaam			Monumentenstatus
ATELIERSTRAAT	71-73		Wederopbouw / Na-oorlogs
ATELIERSTRAAT	-		Historische structuren
BESTERDRING	235		Wederopbouw / Na-oorlogs
ELZENSTRAAT	65		Monumenten Inventarisatieproject
GASTHUISRING	23		RIJKSMONUMENT
GASTHUISRING	37		RIJKSMONUMENT
GASTHUISRING	42		Monumenten Inventarisatieproject
GASTHUISRING	47		Monumenten Inventarisatieproject
GASTHUISRING	49		Monumenten Inventarisatieproject
GASTHUISRING	51		Monumenten Inventarisatieproject
GASTHUISRING	52		Monumenten Inventarisatieproject
GASTHUISRING	54		Wederopbouw / Na-oorlogs
GASTHUISRING	59		Monumenten Inventarisatieproject
GASTHUISRING	61		Monumenten Inventarisatieproject
GASTHUISRING	63		Monumenten Inventarisatieproject
GASTHUISRING	69		Monumenten Inventarisatieproject
GASTHUISRING	71		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	19-29		Monumenten Inventarisatieproject / <u>historische structuur</u>
HART VAN BRABANTLAAN	19		(bij nrs. 23 e.v.)
HART VAN BRABANTLAAN	21		(bij nrs. 23 e.v.)
HART VAN BRABANTLAAN	23		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	25		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	27		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	29		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	117		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	119		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	121		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	123		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	125		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	127		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	129		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	131		Monumenten Inventarisatieproject

HART VAN BRABANTLAAN	133		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	135		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	137		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	139		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	141		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	143		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	145		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	147		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	149		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	151		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	153		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	155		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	157		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	159		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	161		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	163		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	165		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	167		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	169		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	171		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	173		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	175		Monumenten Inventarisatieproject
HART VAN BRABANTLAAN	177		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	170		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	bij 170		(tussen 170-172: historische structuur)
LANGE NIEUWSTRAAT	172		voorgenomen GEMEENTELIJK MONUMENT
LANGE NIEUWSTRAAT	bij 172		(schansmuur)
LANGE NIEUWSTRAAT	191		RIJKSMONUMENT
LANGE NIEUWSTRAAT	196		GEMEENTELIJK MONUMENT
LANGE NIEUWSTRAAT	198		GEMEENTELIJK MONUMENT
LANGE NIEUWSTRAAT	200		GEMEENTELIJK MONUMENT
LANGE NIEUWSTRAAT	208-214		(hoek)
LANGE NIEUWSTRAAT	203		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	205		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	207		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	216		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	218		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	220		Monumenten Inventarisatieproject

LANGE NIEUWSTRAAT	236		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	238		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	240		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	242		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	244		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	246		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	252A		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	252		Monumenten Inventarisatieproject
LANGE NIEUWSTRAAT	254		Monumenten Inventarisatieproject
LOCHSTRAAT	8		Wederopbouw / Na-oorlogs
MAGAZIJNSTRAAT	2		Monumenten Inventarisatieproject
MAGAZIJNSTRAAT	3		Monumenten Inventarisatieproject
MAGAZIJNSTRAAT	5		Monumenten Inventarisatieproject
MAGAZIJNSTRAAT	13		Monumenten Inventarisatieproject
MAGAZIJNSTRAAT	15		Monumenten Inventarisatieproject
MAGAZIJNSTRAAT	17		Monumenten Inventarisatieproject
MAGAZIJNSTRAAT	19		Monumenten Inventarisatieproject
MAGAZIJNSTRAAT	23		Monumenten Inventarisatieproject
MAGAZIJNSTRAAT	25		Monumenten Inventarisatieproject
MAGAZIJNSTRAAT	27		Monumenten Inventarisatieproject
NS PLEIN	3		Monumenten Selectieproject (voorgenomen monument)
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	18		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	20		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	22		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	24		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	26		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	28		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	30		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	32		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	34		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	36		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	38		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	40		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	42		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	44		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	46		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	48		Monumenten Inventarisatieproject
PHILIPS VINGBOONSSTRAAT	50		Monumenten Inventarisatieproject

RINGBAAN-WEST			Monumenten Inventarisatieproject
SINT CECILIASTRAAT	21-23		Monumenten Inventarisatieproject
SPOORLAAN	330		RIJKSMONUMENT
SPOORLAAN	332		RIJKSMONUMENT
SPOORLAAN	334		GEMEENTELIJK MONUMENT
SPOORLAAN	336		voorgenomen GEMEENTELIJK MONUMENT
SPOORLAAN	338		voorgenomen GEMEENTELIJK MONUMENT
SPOORLAAN	350		voorgenomen GEMEENTELIJK MONUMENT
TELEGRAAFSTRAAT	7		Monumenten Inventarisatieproject
TELEGRAAFSTRAAT	29A		Monumenten Inventarisatieproject (potentieel monument)
TELEGRAAFSTRAAT	29B		Monumenten Inventarisatieproject (potentieel monument)
TELEGRAAFSTRAAT	31A		Monumenten Inventarisatieproject (potentieel monument)
TELEGRAAFSTRAAT	31B		Monumenten Inventarisatieproject (potentieel monument)
TELEGRAAFSTRAAT	33		voorgenomen GEMEENTELIJK MONUMENT
TELEGRAAFSTRAAT	50		Monumenten Inventarisatieproject
TELEGRAAFSTRAAT	52		voorgenomen GEMEENTELIJK MONUMENT
TELEGRAAFSTRAAT	54		voorgenomen GEMEENTELIJK MONUMENT
TELEGRAAFSTRAAT	60		Monumenten Inventarisatieproject

Bijlage 3

Uitkomsten art. 10 BRO overleg en inspraak

Ingekomen reacties

Het voorontwerp Structuurplan Spoorzone is aan diverse instanties voorgelegd zoals bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening. Ook heeft het Voorontwerp van 25 juni tot en met 16 juli 2004 ter inzage gelegen in de stadswinkels, het servicepunt en het gemeentelijk informatiecentrum. Tevens is een groot aantal instanties hiervan op de hoogte gebracht door een brief, waarbij het voorontwerp structuurplan is gevoegd.

In totaal zijn 14 schriftelijke reacties binnengekomen. In deze bijlage is aangegeven hoe de gemeente Tilburg met deze reacties is omgegaan in het Structuurplan voor de Spoorzone. Aan het eind van deze bijlage zijn alle ingekomen brieven opgenomen.

De gemeente Tilburg heeft, in volgorde van binnenkomst, de volgende ingekomen reacties gekregen:

Reagerende partij art. 10 BRO-overleg	Reactie ontvangen
1. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat	22 juni 2004
2. Ministerie van Defensie	28 juni 2004
3. Gemeente Dongen	20 juli 2004
4. Gemeente Gilze en Rijen	21 juli 2004
5. Ministerie van Verkeer en Waterstaat	13 aug 2004
6. Gemeente Oisterwijk	13 aug 2004
7. Provincie Noord-Brabant, directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving	10 aug 2004
8. Rijksdienst voor de Monumentenzorg	24 aug 2004
9. Provinciaal Planologische Commissie Noord-Brabant	6 sept 2004
10. Waterschap De Dommel	30 aug 2004
Reagerende partij inspraak	
11. Gastransport Services	25 juni 2004
12. KPN Telecom	30 juni 2004
13. ProRail	16 juli 2004
14. Brandweer	19 juli 2004

Samenvatting van de belangrijkste aanpassingen:

De ingebrachte opmerkingen vormen geen aanleiding om het structuurplan op essentiële punten aan te passen. Samengevat hebben de ingebrachte opmerkingen geleid tot de volgende aanvullingen/aanpassingen in het Structuurplan voor de Spoorzone:

1. Maximale bouwhoogte:

In de herziene versie is aangegeven dat de gemeente Tilburg bij realisatie van de Spoorzone rekening houdt met een maximale bouwhoogte van 150 meter, aangezien het plangebied in het verlengde ligt van de in- en uitvliegroutes van de vliegbasis Gilze-Rijen. Boven het gehele gebied geldt zodoende een obstakelvrij vlak boven de 150 meter.

Tevens is aangegeven dat de gemeente Tilburg in het plangebied rekening zal houden met het aanwezige straalpad van de KPN waarvoor in het hart van het straalpad een maximale bouwhoogte geldt van circa 40 meter. Binnen de werkingssfeer van het straalpad zal de bouwhoogte afhankelijk van het bouwplan nader worden bepaald.

2. Externe veiligheid:

Aangegeven is dat zolang er geen standpunt is ingenomen rekening gehouden dient te worden met een veiligheidszone van 29 meter, genoemd in het Tilburgs beleid "Koersen op Veilig". Hiervan zal niet worden afgeweken, tenzij de categorisering en routing als gevolg van de Regeling Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RVGS) hier aanleiding en mogelijkheden toe biedt. De RVGS dient nog van kracht te worden Onduidelijk is wanneer dit zal zijn.

Het groepsrisico in de Spoorzone zal door de ontwikkeling verder toenemen. De mate waarin overschrijding op een verantwoorde manier mag plaatsvinden is ter beoordeling van de provincie. Het beheersen van het verantwoord omgaan met de gevolgen van een eventueel ongeluk zal vanaf het begin van het ontwerpproces integraal onderdeel uitmaken van de planvorming. Hierbij wordt aandacht besteed aan bouwkundige maatregelen (explosie veilig of brandvertragend bouwen), de aanleg van vluchtroutes en het ontwikkelen van rampenplannen en dergelijke.

3. Detailhandel/commerciële ruimtes:

Het geplande programma voor detailhandel wordt fors geacht. De in het structuurplan opgenomen 16.000 m² bvo zijn echter zowel bestemd voor detailhandel als voor commerciële ruimte. Dit is in het Structuurplan verduidelijkt.

1. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant is namens de Minister van Verkeer en Waterstaat lid van de Provinciale Planologische Commissie (PPC). Onder andere via deze commissie draagt de dienst bij aan het becommentariëren en beoordelen van ruimtelijke plannen.

Beleidsmatige opmerkingen worden normaal gesproken ingebracht via de PPC.

Opmerkingen in verband met beheer, onderhoud en aanleg van rijksinfrastructuur worden bij voorkeur wel separaat met de gemeente afgehandeld. Mochten er dergelijke belangen van Rijkswaterstaat in dit plan voorkomen dan zal Rijkswaterstaat de gemeente Tilburg daaromtrent een reactie toezenden.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen. De gemeente Tilburg heeft van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nog een separate brief ontvangen.

2. Ministerie van Defensie

Met name het streven van de gemeente Tilburg om een noord-zuidverbindingszone tot stand te brengen, lijkt het Ministerie van Defensie cruciaal voor de positie van het gehele gebied. De voorgestane ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer geeft het Ministerie van Defensie vooralsnog geen aanleiding tot commentaar. Wel blijft het Ministerie van Defensie graag geïnformeerd over de verdere planvorming.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen.

Ten aanzien van het streven van de gemeente Tilburg om in deze zone ook nadrukkelijk hoogbouw (meer dan 90 meter) te realiseren, wil het Ministerie van Defensie het volgende opmerken. Het plangebied ligt in het verlengde van de in- en uitvliegroutes van de vliegbasis Gilze-Rijen. Boven het gehele gebied geldt een obstakelvrij vlak boven 150 meter. Dat is net iets hoger dan de Westpoint-toren. Het lijkt het Ministerie van Defensie niet erg waarschijnlijk dat de plannen van de gemeente Tilburg zullen leiden tot nog hogere bouwwerken, maar desalniettemin wil het Ministerie van Defensie erop wijzen dat zeer hoge hoogbouw relevant kan zijn voor het vliegverkeer. Mocht de gemeente Tilburg dergelijke plannen willen ontwikkelen, dan verneemt het Ministerie van Defensie dat graag om zonodig te kunnen adviseren ten aanzien van vliegveiligheidsaspecten.

Reactie:

De gemeente Tilburg houdt bij realisatie van de Spoorzone rekening met een maximale bouwhoogte van 150 meter. Dit is in hoofdstuk 4.4 hoogbouw aan de tekst van het Structuurplan toegevoegd

3. Gemeente Dongen

De gemeente Dongen heeft met aandacht kennis genomen van het door de gemeente Tilburg voorgenomen ambitieus plan met betrekking tot de ontwikkeling van de spoorzone.

Belangrijk voor de gemeente Dongen als een van de omliggende regio—gemeenten is de bereikbaarheid en kwaliteit van het openbaar vervoer en de ontwikkeling van de werkgelegenheid. De nota geeft duidelijk het ambitieniveau weer op deze terreinen, reden om de gemeente Tilburg te complimenteren met dit initiatief.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen.

4. Gemeente Gilze en Rijen

Met belangstelling heeft de gemeente Gilze en Rijen kennis genomen van het voorontwerp Structuurplan Spoorzone.

De door de gemeente Tilburg aangeboden nota geeft de gemeente Gilze en Rijen geen aanleiding inhoudelijk te reageren.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen.

5. Ministerie van Verkeer & Waterstaat

Het Structuurplan is beoordeeld met betrekking tot de natte en droge infrastructuur. In dit geval in het bijzonder de belangen aangaande de rijksweg A58 en het Wilhelminakanaal. Beide zijn echter op enige afstand van het plangebied gelegen. Rijkswaterstaat komt tot de conclusie dat in het plan daardoor geen directe belangen van Rijkswaterstaat in het geding zijn.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen.

Wel wil Rijkswaterstaat de gemeente Tilburg na lezing van het structuurplan het onderstaande meegeven voor het verdere planproces.

Het voorontwerp Structuurplan is een prettig document om te lezen. De door de gemeente ervaren knelpunten, alsmede de kansen die zich in dit gebied voordoen worden op een duidelijke manier beschreven. Ook aan de voor het ministerie relevante thema's Verkeer en Vervoer alsmede Waterhuishouding wordt voldoende aandacht geschonken. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat verwacht dat de ontwikkeling van 190.000 m² (bvo) kantoren, voorzieningen en detailhandel en 3140 woningen op deze, goed met openbaar vervoer ontsloten locatie, een positieve bijdrage zal leveren aan de exploitatie van het OV-netwerk binnen Brabantstad. Erg benieuwd is het ministerie naar de verdere uitwerking van deze visie met name voor de knooppuntlocaties en het gebied dat de gemeente Tilburg aanduidt als Stationszone.

Reactie:

Het Ministerie van Rijkswaterstaat zal binnen de gebruikelijke procedure bij de uitwerkingen worden betrokken, zoals bij de uitwerking in bestemmingsplannen.

De kwaliteit van het structuurplan zou in de ogen van Rijkswaterstaat verbeteren wanneer de gemeente Tilburg daaraan ook een (indicatieve) economische onderbouwing zou toevoegen. De gemeente Tilburg confronteert slechts het kwantitatief en kwalitatief programma met de beschikbare ruimte, maar onduidelijk blijft voor het ministerie van Rijkswaterstaat hoe de gemeente Tilburg de realisatie van deze plannen denkt te gaan bewerkstelligen. Dit met name omdat vooral ook fors in de openbare ruimte geïnvesteerd zal moeten worden. Dat betekent dat er naast inzet van private middelen ook een aanzienlijke claim gelegd zal worden op publieke middelen. Rijkswaterstaat gaat ervan uit dat ook voor de ontwikkelingen in de openbare ruimte dekking wordt gezocht in de planexploitatie. In dit verband wil Rijkswaterstaat haar brief van 4 maart 2004 over de MIT-verkenning Spoorzone Tilburg in herinnering roepen (kenmerk DGP/MDV/U.04.00922).

Reactie:

In de herziene versie van het Structuurplan voor de Spoorzone is een financiële paragraaf opgenomen, waarin het volgende is verwoord:

"Het plangebied is te onderscheiden in een aantal plandelen waar op basis van het eerdere ontwikkelingsplan Stationszone (1994) concrete ontwikkelingen in uitvoering danwel verregaande vorm van voorbereiding verkeren (met name gelegen aan de Zuidzijde van het spoor). Voor deze locaties zijn exploitatierekeningen opgesteld welke deel uit maken van de totale grondexploitatie van het Grondbedrijf gemeente Tilburg. Onrendabele toppen worden vanuit deze lopende exploitaties gedekt. Voor de overige locaties is een uitgebreide haalbaarheidsanalyse opgesteld waarin een integrale doorkijk op alle kosten en opbrengsten bij herontwikkeling zijn vervat. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat een drietal locaties gerealiseerd zullen worden binnen een particuliere

exploitatie met een budgettair neutraal resultaat. Voor de overige locaties sluit deze integrale exploitatie van grond- en opstallen met een resultaat van € 90 miljoen negatief. Inmiddels is door de gemeente, bij vaststelling van de begroting voor het grondbedrijf een voorziening van € 35 miljoen getroffen, ter mededekking van dit plan-tekort. Voor de resterende onrendabele plankosten lopen subsidieaanvragen bij het Rijk en de provincie (BIRK, GDU/M.I.T.-gelden, ontwikkelingsfonds provincie). Ook worden nog planoptimalisaties onderzocht. De deellocatie rangeeremplacement/van Gend en Loos is in de haalbaarheidsberekeningen vooralsnog als P.M. opgenomen als transformatiegebied voor de laatste fase."

6. Gemeente Oisterwijk

Met de in het Structuurplan voorgenomen ontwikkelingen zijn geen belangen van de gemeente Oisterwijk betrokken. De gemeente Oisterwijk deelt dan ook mee dat het voorontwerp van het Structuurplan Spoorzone voor hen geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen.

7. Provincie Noord-Brabant, directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving

Planbeoordeling

Algemeen

De directie is overwegend positief over de voorgestane ontwikkelingen. De spoorzone vervult een belangrijke functie voor de stad maar ook voor de stedelijke regio en Brabantstad en vormt de entree naar de binnenstad. De verdere ontwikkeling van deze zone tot een hoogwaardig centrumstedelijk milieu met een grote verwevenheid van functies en een hoge dynamiek onderschrijft de directie dan ook. Vanzelfsprekend zijn behoud en versterking van cultuurhistorische waarden hierbij essentiële uitgangspunten. In het plan krijgt dit voldoende aandacht.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen.

Door de verplaatsing en herinvulling van de NS-werkplaats kan deze barrière tussen de wijken ten noorden van het spoor en de binnenstad worden geslecht. Dit zal een positieve impuls geven voor het hele stedelijke gebied. Ook knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer kunnen door herinrichting van de spoorzone worden opgelost. Het is belangrijk hierbij in beeld te houden dat dit vervoersknooppunt niet alleen een functie moet kunnen vervullen voor de stad maar ook voor de omliggende regio.

Reactie:

In het regionale verkeerskundige model van Goudappel Coffeng, dat gebruikt is om de toekomstige intensiteiten met betrekking tot verkeer en vervoer in te schatten is rekening gehouden met het feit dat de Spoorzone in de toekomst een rol moet vervullen voor zowel de stad als voor de omliggende regio.

De ruimtelijke inrichting

Met de voorgestelde ruimtelijk opbouw met de Noordlaan en daaraan gelegen structurerende openbare ruimten en de indeling in deelgebieden die dwars op de spoorzone liggen kan de directie instemmen. Deze structuur kan een belangrijke bijdrage leveren aan de noodzakelijke verbetering van ruimtelijke en functionele relaties tussen de stadsdelen ter weerszijden van de spoorbaan. De verplaatsing van het busstation is daarvan een logisch onderdeel. De (regionale) bereikbaarheid daarvan kan met de Noordlaan gegarandeerd worden. Een in ruimtelijk opzicht goede centrale noord-zuid verbinding ter plaatse van het station is daarbij onontbeerlijk. De directie adviseert aan het ontwerp daarvan ruim aandacht te geven. Immers blijft die verbinding ook in de toekomst beperkt tot de huidige smalle tunnel dan blijft dit slechts een wens die geen werkelijkheid wordt.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen.

In principe onderschrijft de directie het beoogde intensieve en meervoudige gebruik van de spoorzone. Hoogbouw tot boven de 100 meter is gezien de hoge dynamiek van het gebied hier passend. Echter de concrete vertaling en invulling daarvan ontbreekt in het voorontwerp structuurplan. Zo wordt niet duidelijk waar en hoeveel accenten zijn gepland en hoe zich deze verhouden tot de totale stedenbouwkundige structuur van de spoorzone. De directie adviseert dit aspect nader te bezien en daarbij na te gaan in welke mate ten aanzien van het toelaten van zeer hoge bouwhoogte tot 100 meter en meer een beleidsmatige sturing nodig is.

Reactie:

In de herziene versie van het structuurplan is een nadere invulling gegeven van de stedenbouwkundige

structuur. Paragraaf 4.4 is daartoe als volgt aangepast:

“Met hoogbouw in de Spoorzone sluiten de ontwikkelingen aan bij de systematiek van het hoogbouwbeleid in de Ruimtelijke Structuurvisie Tilburg 2020. Hierbij zijn drie niveaus onderscheiden waarop de hoogte van hoogbouw de leesbaarheid van de stad versterkt. Te weten:

- 1. Hoogbouw op het niveau van de stad/regio. De hoogte-accenten markeren de belangrijkste gebieden/structuren van de stad.*
- 2. Hoogbouw op het niveau van het stadsdeel. De hoogte-accenten markeren de belangrijkste structuren van het stadsdeel.*
- 3. Hoogbouw op het niveau van de wijk. De hoogte-accenten markeren de belangrijkste plekken in de wijk. Voor alle niveaus geldt dat de inpasbaarheid en aansluiting op de directe omgeving een belangrijke rol speelt. Dit geldt ook voor de relatie tussen het gebouw en de openbare ruimte.*

In de Spoorzone betekent dit het volgende:

Niveau 1, stadsniveau: *De Spoorzone zal zich als onderdeel van de stedenbouwkundige oost-westas verder ontwikkelen tot een gebied met bovenstedelijke functies, een hoge dynamiek en een grote verstedelingsgraad. Daarom wordt beoogd dat dit gebied zich als hoogbouwzone zal ontwikkelen.*

Binnen de Spoorzone is er aanleiding om hogere elementen te gaan bouwen. Het station is de OV-entree naar de stad. Door de positionering van een bijzonder hoog object in relatie met het station kan de symbolische betekenis van de locatie als poort van de stad worden benadrukt. Om het belang van de locatie binnen de stedelijke structuur te kunnen aangeven, moet dit bijzondere element hoger dan 100 meter zijn.

Niveau 2, niveau van het stadsdeel: *In het verlengde van de lange Noord-Zuidlijnen in het stedelijk patroon van de binnenstad worden hoogte accenten*

ontwikkeld. Deze hoogte-accenten functioneren als visuele scharnierpunten tussen de Noordelijke en Zuidelijke gebieden. Zij verbinden de binnenstad ruimtelijk met het gebied ten noorden van het spoor. Tevens worden op deze manier de oriëntatie van de binnenstad en van de woonwijken in Oud Noord op de Spoorzone versterkt. Tegelijkertijd wordt de relatie met de Noordlaan benadrukt.

Deze accenten worden binnen de aangegeven zoekgebieden ontwikkeld. Ze zullen rond de 70 meter hoog zijn. In de verdere uitwerking wordt de exacte positie op basis van locale criteria bepaald.

Niveau 3, niveau van de wijk: *In het algemeen blijkt dat bebouwing met een hoogte tussen de 20 en 30 meter goed bij de locatie en de ontwikkelingen in de omgeving past. Alleen op die locaties waar een gebied met lage bebouwing aan grenst, moet de bebouwingshoogte naar beneden worden aangepast. Variatie in de bebouwingshoogte is wenselijk, echter bij voorkeur niet hoger dan 3 lagen. Op object niveau kunnen ook accenten ontstaan. Deze accenten zullen niet hoger dan 30 meter zijn.*

Eerder is gesteld dat in het verlengde van de lange Noord-Zuidlijnen hoogte accenten ontwikkeld worden (niveau2). Deze hoogte accenten spelen ook een belangrijke rol in de begeleiding van de Noordlaan (de oost-west richting). Daarom zijn voor de positionering van de hoogte-accenten op niveau 2 enkele zoekgebieden aangewezen (zie bijgaande figuur). De exacte positionering is afhankelijk van dit derde niveau.

Op deze wijze ontstaat er, naast intensivering van specifieke plekken, in het gebied een samenspel van verschillende bouwhoogtes en worden de verschillende deelgebieden in de spoorzone en de bestaande stedelijke structuren met elkaar verbonden.

Ten aanzien van de bouwhoogtes wordt rekening gehouden met een aantal beperkingen:

- 1. Aangezien de Spoorzone binnen de aanvliegroute*

van vliegveld Gilze Rijen ligt, bedraagt de maximale bouwhoogte in de Spoorzone 150 meter.

2. Tevens zal bij de maximale bouwhoogte ook rekening gehouden worden met het aanwezige straatpad van de KPN waarvoor in het hart van het straatpad een maximale bouwhoogte geldt van circa 40 meter. Binnen de werkingssfeer van het straatpad zal de bouwhoogte afhankelijk van het bouwplan nader worden bepaald."

Het programma

De cijfers in de tabellen op pagina 34 behorende bij de gebiedsindeling corresponderen niet met de cijfers in de tabellen op pagina 35. De directie adviseert het programma in het structuurplan rekening houdend met de onderstaande reactie bij te stellen en de cijfers in aantallen globaal af te ronden.

Reactie:

Het is een terechte constatering dat de cijfers in de genoemde tabellen niet met elkaar corresponderen. Dit is in de herziene versie van het Structuurplan hersteld. In de volgende reacties zijn nadere onderbouwingen gegeven van het programma voor de Spoorzone.

Detailhandel

De Nota Detailhandel 2002-2010 van uw gemeente gaat uit van de ontwikkeling van ca. 25.000 m² vvo in het centrum tot 2010 voor recreatief winkelen (drieslagmodel), waartoe naast het Pieter Vreedeplein ook de spoorzone wordt gerekend. Alleen al het programma voor het Pieter Vreedeplein omvat echter circa 27.000 m² bvo. Het grootste deel hiervan betreft grootschalige detailhandel (ca. 17.000 m² bvo). Het is volgens de directie niet juist om dit gedeelte te laten vallen onder centra voor recreatief winkelen en niet onder centra voor doelgerichte aankopen. Samen met het geplande volume in de spoorzone (overeenkomstig de tabellen op pagina 34) betekent

dit dat tot 2015 ca. 43.000 m² bvo zou kunnen worden ontwikkeld. De directie acht dit te fors gezien het grote risico van verstoring. Hierbij heeft de directie rekening gehouden met de eerdere studies die verricht zijn ten behoeve van de planvorming voor het Pieter de Vreedeplein. De directie vraagt zich af of de 3500 m² op locatie 6 (Ahold) wel een uitbreiding betreft. Daarnaast is op het grote terrein van Nedtrain (locatie 14) 6.500 m² detailhandel gepland. De directie acht het begrijpelijk dat de gemeente Tilburg aan de Noordlaan enige vormen van detailhandel wil toelaten gelet op het beoogde karakter van die structuurweg. Een programma van 6500 m² acht de directie echter te hoog.

De directie adviseert voorts de ontwikkeling van detailhandel in de spoorzone in de tijd te plannen na realisatie van het Pieter Vreedeplein en te bezien wat de effecten daarvan zijn. In dit verband wijst de directie tevens op de door de gemeente Tilburg beoogde ontwikkeling van het AaBe-complex welke een nader afstemming behoeft met de ontwikkelingen in het centrum. De directie is van mening dat de keuze voor versterking van het centrum tegelijkertijd inhoudt dat elders niet al te veel ontwikkelingen zouden moeten worden gestimuleerd.

Reactie:

1. Pieter Vreedeplein

De 25.000 m² VVO die in de nota detailhandel 2002-2010 zijn opgenomen voor de uitbreiding van recreatief winkelen in de binnenstad zijn bedoeld voor het Pieter Vreedeplein. Toen het mogelijk werd voor de knooppunten om GDV locaties te ontwikkelen heeft Tilburg er bewust voor gekozen om geen GDV locatie (solitaire concentratie voor voornamelijk grootschalige winkelbedrijven) te realiseren maar grootschalige winkelbedrijven in een mix met kleine winkelbedrijven aan het Pieter Vreedeplein; een uitbreiding van het kernwinkelgebied dat voor een stad van ca. 200.000 inwoners passend is. Het project is een onderdeel van

de binnenstad en is dus een uitbreiding van het recreatief winkelen.

2. Noordzijde station

De in het structuurplan opgenomen 16.000 m² BVO zijn zowel bestemd voor detailhandel als voor commerciële ruimte. Dit is in het Structuurplan verduidelijkt.

De ontwikkeling van de detailhandel aan de noordzijde van het station valt grotendeels buiten de tijdshorizon van de bestaande nota detailhandel. Verwacht wordt dat de realisering van het grootste gedeelte daarvan pas na 2010 aan de orde is. Bij het schrijven van de huidige nota is daar geen rekening mee gehouden, omdat er toen geen zicht was op deze ontwikkeling.

De 3.500 m² BVO aan het Jan Heijncomplex is inderdaad geen uitbreiding, maar is opgenomen ter vervanging van de winkeloppervlakte die niet meegenomen wordt bij de voorgenomen verplaatsing van Albert Heijn. Inmiddels heeft het College besloten niet mee te werken aan de verplaatsing van AH naar de Ringbaan, momenteel wordt met AH/Ahold nog overleg gevoerd en wordt binnenkort een alternatieve locatie in de spoorzone voorgesteld.

Resteert een uitbreiding van 12.500 m² bvo voor het "nieuwe" gebied. Zoals al eerder gesteld is deze 12.500 m² BVO bedoeld voor detailhandel en de ontwikkeling van commerciële ruimtes, die dienen voor bedrijfstakingen zoals horeca, congresruimte, hotel, reisbureau, consument gerichte dienstverlening zoals een assuradeur of makelaar en persoonlijke verzorging. De criteria voor de ontwikkeling van de detailhandel in dit gebied zijn:

- Aansluiten op de knooppuntfunctie van het gebied
- Niet strijdig en daar waar mogelijk complementair aan de binnenstad
- Niet strijdig met de verzorgingsstructuur van het achterliggende bestaande woongebied.

De detailhandel die in dit gebied ontwikkeld gaat worden staat daarom deels in functie van de aard van

het gebied als verkeersknooppunt (500 m2 BVO), deels als dienstverlening naar de werkomgeving (2.000 m2 BVO) en deels in functie naar de woonomgeving, ca. 3000 nieuwe woningen/7.000 consumenten. (2.000 m2 BVO) De uitwerking van het project is uiteraard nog niet zo ver om meer kwalitatieve informatie op dit moment te kunnen vastleggen.

3. Planning detailhandel

De planning zoals deze op dit moment haalbaar schijnt:

- *Pieter Vreedeplein, recreatief winkelen, bouw is gestart en wordt geopend in 2007*
- *Aabe-complex, Thema "alles op en aan het huis" en een buurtwinkelcentrum aan de kant van de Hoevenseweg, wordt naar verwachting - er ligt nog geen concreet plan - gefaseerd geopend in de periode 2007 (buurtwinkelcentrum) - 2010 (Thematisch complex)*
- *Stationszone Noord, na 2010.*

Gelet op deze planning en gelet op de uiteenlopende functies en thema's verwachten wij geen verstoring van werking van deze nieuwe ontwikkeling op elkaar. Mocht echter de ontwikkeling op het Aabe-complex geheel of deels niet doorgaan dan kan dat betekenen dat er meer detailhandel -in het bijzonder in de categorie "Doelgerichte aankopen" - aan de Spoorzone wordt toegewezen.

Wonen

De visie van de gemeente Tilburg gaat uit van een te bouwen aantal woningen van ca. 3.150 tot 2015. In het kader van de opstelling van het ontwerp-uitwerkingsplan Breda-Tilburg heeft de gemeente Tilburg eerder aangegeven dat de geplande aantallen in de spoorzone (en in Piushaven) wellicht niet allemaal tot 2015 kunnen worden ontwikkeld maar een deel pas na 2015. In het ontwerp-uitwerkingsplan Breda-Tilburg wordt dan ook uitgegaan van ca. 1.250 te realiseren woningen tot 2015, de planperiode van het uitwerkingsplan. Daarnaast is in het ontwerp-uitwerkingsplan een doorkijk gemaakt voor de periode

na 2015. Hierbij is opgemerkt dat ook na 2015 een groot deel van het regionale ruimtebudget zal moeten worden gereserveerd voor de spoorzones van Tilburg en Breda en voor de ontwikkeling van Piushaven. Het aantal van 1250 woningen sluit aan op de geplande realisatie 2004/2009 volgens de tabel op pagina 35. De geplande realisatie van 1750 woningen (Volgens de tabel gaat het overigens om 1350 woningen) voor de periode 2007/2015 is dus niet voorzien in de periode van het uitwerkingsplan. Hierbij vraagt de directie zich overigens af of de ontwikkeling van het Van Gend & Loos terrein voor 2015 mogelijk is en waar het geplande aantal van 800 woningen op gebaseerd is.

Reactie:

Voor het Van Gend & Loos-terrein wordt geen actieve planvorming gevoerd. In de stedenbouwkundige visie van Jo Coenen viel dit terrein buiten het studiegebied. De gemeente Tilburg wil dit terrein echter wel graag mee laten lopen in de juridische besluitvorming om op termijn ontwikkeling mogelijk te maken. Hoewel we geen actieve planvorming voeren, is het wel mogelijk dat bijvoorbeeld een private partij hier gaat ontwikkelen.

Voorzieningen

Op locatie Nedtrain nr.14 is een oppervlakte van ruim 55.000 m2 bvo gepland voor voorzieningen. Gelet op deze grote oppervlakte en onduidelijk welke functies daarbij gedacht zijn is het nodig hierin meer inzicht te geven.

Reactie:

De gemeente Tilburg heeft de intentie om de voorzieningen in de Spoorzone grotendeels aan te laten sluiten bij haar profiel binnen Brabantstad. Veel voorzieningen zijn dan ook gericht op onderwijs en cultuur met een bovenstedelijk karakter. Gedacht wordt aan de vestiging van "De Nieuwste School" in de

Spoorzone. Dit betreft een vernieuwend onderwijsconcept dat past bij de uitstraling welke voor de Spoorzone gewenst is. Modern onderwijs, in een modern gebouw, vlak bij andere eigentijdse voorzieningen en optimaal bereikbaar met het openbaar vervoer. Op het vlak van cultuur wordt gewerkt aan een plan om in de Spoorzone de nieuwbouw van de Openbare Bibliotheek Tilburg te vestigen in combinatie met een Studiecentrum voor studenten van de Universiteit van Tilburg en de Hogescholen. Bovendien is het plan opgepakt om in de te behouden industriële monumenten een Stadsmuseum en een multifunctioneel kunst- en cultuurcentrum te realiseren. Verder wil Tilburg in de Spoorzone op het vlak van voorzieningen hotel- en congresfaciliteiten aanbieden.

Kantoren

Op de nog te ontwikkelen locaties is een programma voorzien van ruim 110.000 m2 bvo aan kantooroppervlakte. De spoorzone is bij uitstek geschikt voor de vestiging van kantoren met een arbeidsintensief en publieksgericht karakter. Onduidelijk is of de geprogrammeerde oppervlakte realistisch is gezien de te verwachten vraag en hoe zich die verhoudt met het programma voor de totale stad. In 2001 heeft de gemeente Tilburg de nota ruimte voor kantoren opgesteld. Daarover heeft de PPC advies uitgebracht. Op dit advies is uwerzijds later niet meer gereageerd. Uit ambtelijk overleg heeft de directie begrepen dat de gemeente Tilburg bezig is de nota te actualiseren. Die actualisatie acht de directie noodzakelijk en zij adviseert de gemeente Tilburg de bijgestelde nota om advies voor te leggen en het resultaat daarvan aan te houden voor het programma in de spoorzone.

Reactie:

1. Gerealiseerd

Binnen de werkingssfeer van de nota kantoren 2001 is in 2002 op het "Knegt" terrein (Heestrechtkwartier) al ruim 31.000 m² gerealiseerd.

2. In planning

De actualisatie van de kantorennota uit 2001 is in april 2004 vastgesteld door het College. Het kantoorprogramma van Tilburg is daarmee aangepast op de actuele en op de in de nabije toekomst verwachte marktontwikkeling, tevens is daarin opgenomen dat jaarlijks de ontwikkelingen in de kantorenmarkt gemonitord worden en zonodig het programma daarop aangepast gaat worden. Het geactualiseerde programma werd teruggebracht tot het jaarlijkse historische gemiddelde van de stad, waarbij tot 2006 amper nog ruimte wordt geboden voor nieuwbouw. Voor de ontwikkeling van kantoren in de spoorzone is vanaf 2004 75.000 m² BVO opgenomen. In de geactualiseerde kantorennota onderstreept het College van Tilburg dat uit oogpunt van een noodzakelijke kwalitatieve en kwantitatieve diversiteit van de werkgelegenheid in de stad, gebaseerd op de "Hoofdpijnen Nota Economisch Beleid", het belangrijk te vinden dat er in de stad meer geïnvesteerd wordt in de zakelijke dienstverlening.

3. Conclusie

Wij delen uw mening dat de Spoorzone zich uitstekend leent voor de vestiging van kantoren en mikken hierbij vooral op arbeidsintensieve branches zoals verzekeringen, financiële instellingen en overheid. Het totaal van de inmiddels gerealiseerde en het beleidsmatig ingeplande kantoorvolume strookt naar onze mening met de 108.000 m² die in de structuurvisie zijn opgenomen.

Ter informatie wordt de actualisering van de kantorennota aan u toegezonden.

Ontsluiting en parkeren.

De directie gaat ervan uit, dat in het in dit plan verwerkte gemeentelijke verkeers- en vervoersplan het principe 'Duurzaam Veilig' is toegepast. Geadviseerd wordt meer inzicht te geven in het gebruik van de nieuwe verkeersstructuur door een kaartje met de te verwachten verkeersintensiteiten op te nemen.

Gemist wordt aandacht voor parkeervoorzieningen voor fietsen bij het station. De opgenomen behoefte aan auto-parkeerplaatsen lijkt nog gebaseerd te zijn op het ASVV 1996. Thans is het ASVV van 2004 van toepassing.

Reactie:

1. Duurzaam Veilig

In het in december 2003 door de gemeenteraad vastgestelde Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan zijn de beleidskaders van "Duurzaam Veilig" verwerkt, onder meer de categorisering van wegen. Deze vormen onverkort onderdeel van het Structuurplan Spoorzone. Verkeersintensiteiten: het kaartje met de te verwachten verkeersintensiteiten in 2015 is in de herziene versie van het Structuurplan voor de Spoorzone opgenomen.

2. Parkeervoorzieningen voor de fiets

In de herziene versie is extra aandacht besteed aan (parkeervoorzieningen voor) de fiets:

Bij de beschrijving van de huidige situatie t.a.v. fietsverkeer is het aantal huidige fietsstallingsplaatsen bij het OV-knooppunt toegevoegd. Dit bedraagt 1800 bewaakte plaatsen en 1150 onbewaakte plaatsen. Bij de opgave is verder het totaal aantal gewenste fietsstallingen toegevoegd op basis van berekeningen in het kader van het rijksprogramma "Ruimte voor de Fiets", namelijk 3100 bewaakte plaatsen binnen een bewaakt gebouwde stalling en 1800 onbewaakte plaatsen.

Bij de toekomstige situatie is de toekomstige fietsstructuur toegevoegd en is aangegeven dat het aantal fietsstallingsplaatsen ongeveer gelijk verdeeld zal zijn ten noorden en ten zuiden van het spoor.

3. Behoeft aan auto-parkeerplaatsen

De inschatting voor het aantal parkeerplaatsen in de Spoorzone is gebaseerd op het ASVV van 1996. Bij de verdere uitwerking, o.a. in bestemmingsplannen, zal de parkeernormering gehanteerd worden, zoals die op 15 december 2003 is vastgesteld in het Tilburgs

Verkeers- en Vervoersplan. Bijlage 3 van het TVVP bevat de "Notitie parkeernormen Tilburg 2003". In genoemde notitie staat als uitgangspunt dat de gemeente Tilburg voor haar normen de geactualiseerde parkeercijfers van het CROW hanteert als leidraad. Dat wil zeggen dat zij zich aansluit bij betreffende parkeerkencijfers, tenzij er vanwege specifieke Tilburgse omstandigheden goede argumenten zijn nu voor een andere waarde te kiezen. In de notitie is dit verder uitgewerkt voor onder meer de functie wonen, kantoren en winkels. De geactualiseerde parkeercijfers waarvan hier sprake is, zijn die uit het nieuwe handboek ASVV 2004.

De parkeernormen uit het TVVP worden u ter kennisname toegezonden.

Overlegzone.

De directie vraagt op basis van het Streekplan 2002 aan te geven waarom geen 75 m uit het spoor hoeft of kan worden aangehouden rekening houdend ProRail.

Reactie:

Het is niet te verwachten dat er een verdubbeling van het spoor in Tilburg komt, anders dan ter facilitering van het derde perron zoals door ProRail is aangegeven ter modernisering van het station. Zodoende hoeft er geen 75 meter afstand van het spoor te worden gehouden.

Waterparagraaf.

Uit bijlage 2 blijkt dat het waterschap al heeft ingestemd met de opgenomen waterparagraaf. De directie adviseert het verstrekte advies bij het plan te voegen.

Reactie:

Bijlage 2 van het Structuurplan Spoorzone bevat de zogenaamde Watertoets. Deze is in overleg met waterschap de Dommel opgesteld. De instemming van

Waterschap De Dommel blijkt ook uit de brief van het Waterschap die als bijlage in het Structuurplan is opgenomen.

Mer-beoordeling.

De directie merkt op dat het programma in de bijgevoegde aanmeldingsnotitie Mer-beoordeling afwijkt van dat in het Structuurplan. Het in de notitie aangegeven indicatieve programma (ca. 60 ha.) overschrijdt niet de drempels die leiden tot een beoordelingsplicht. Echter het aantal woningen van 3140 zoals genoemd in het structuurplan doet dat wel. Bij de activiteiten 11.1 en 11.2 van bijlage 3 van het Mer-besluit 1999 wordt uitgegaan van 2000 woningen. Hiervan uitgaande is de notitie is terecht opgesteld.

Reactie:

In het voorontwerp Structuurplan is een onjuistheid geslopen bij het optellen van het totaal aantal woningen. Dit zou inclusief het Van Gend & Loosterrein (800 woningen) 2737 woningen moeten bedragen in plaats van 3140 woningen. Het aantal woningen op het Van Gend & Loosterrein is een indicatieve inschatting. Het is echter te voorbarig om deze inschatting nu op te nemen in het programma aangezien nog onduidelijk is wat en wanneer hier uiteindelijk gerealiseerd wordt. In de MER-beoordeling is uitgegaan van 2000 woningen, waarbij het Van Gend & Loosterrein nog niet is opgenomen. In de herziene versie van het Structuurplan zijn voor het Van Gend & Loosterrein geen aantallen opgenomen. Het gebied is aangeduid als transformatieruimte. Dit betekent dat het transformeren, omzetten, van een rangeerterrein naar stedelijk grondgebruik (wonen, werken, voorzieningen, detailhandel, stedelijk groen e.d.) afweegbaar is als dat nodig is.

In de notitie is qua toekomstige milieubelasting geen rekening gehouden met het verdwijnen van de

milieubelasting door de NS-werkplaats.

In de eindconclusie van de notitie is geen rekening gehouden met de blijkbaar geprognosticeerde toename van het aantal geluidgehinderden door spoor- en wegverkeer.

Verder is nog geen aandacht besteed aan "Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26-7-04. Op grond daarvan is bij overschrijding van de oriënterende waarde externe veiligheid niet alleen aandacht nodig voor maatregelen om de maatschappelijke ontwrichting van de calamiteit te beperken, ook dienen maatregelen afgewogen te worden om de calamiteit zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij is te denken aan bron- en effectgerichte maatregelen, dus incl. zonerings van de intensiteit van gebruik van bebouwing.

Reactie:

Voor zowel geluidhinder als veiligheid geldt dat de gemeente bij de ontwikkeling van de spoorzone het wettelijk kader in acht zal nemen.

Op dit moment wordt voor externe veiligheid uitgegaan van een studie verricht door Arcadis die uitgaat van een PR-contour van 29 meter. Afgaande op de laatste berichten die ons hebben bereikt over nieuw vast te stellen prognoses en de categorisering van het spoor in het kader van het RVGS, houdt de gemeente Tilburg de mogelijkheid open om in de toekomst, als dit mogelijk mocht blijken verder te verdichten in de richting van het spoor. Onafhankelijk van deze studie start de gemeente in het kader van het "provinciaal programma veiligheid 2004 – 2006" het project "bouwkundige voorzieningen en bronmaatregelen langs transportassen"

Ten aanzien van geluid zal in het stedenbouwkundig ontwerp rekening worden gehouden met de situering van de verschillende functies in het gebied. Hierbij zullen geluidsgevoelige bestemmingen zoveel mogelijk afgeschermd worden door niet geluidsgevoelige bestemmingen.

Externe veiligheid.

Geadviseerd wordt de berekening van de externe veiligheid bij het plan te voegen. De optie dat wellicht volstaan kan worden met het plaatsgebonden risico wordt niet ondersteund in de hierboven genoemde recente circulaire. Wellicht dat de uitkomst van de landelijke ketenstudie nog verwerkt kan worden in het plan in relatie met de genoemde marktgerichte prognose ProRail.

Bij de verdere uitwerking van het structuurplan moet o.a rekening worden gehouden met de benodigde afstand van het spoor tot de nieuwe bebouwing, eventuele detailhandel langs de nieuwe doorgang onder het spoor voor langzaam verkeer. Het is voorts wenselijk de bron te vermelden van het uitgangspunt dat parkeergarages als tijdelijke verblijfsfunctie binnen de plaatsgebonden risicocontour zouden kunnen worden geprojecteerd (pag. 25). In de lijst met kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van de recente circulaire komen parkeerterreinen voor als beperkt kwetsbare objecten.

Reactie:

Berekeningen op basis van de nieuwe prognoses zijn momenteel in voorbereiding. Voorlopig houdt de gemeente de oude prognoses aan. De gemeente zal steeds voldoen aan het wettelijk kader externe veiligheid. De provincie concludeert terecht dat op basis van de oude prognoses ook rekening dient te worden gehouden met de PR contour. De gemeente Tilburg doet dit ook maar overweegt uitdrukkelijk om de onbebouwde zone te verkleinen als de nieuwe doorrekeningen daarvoor de mogelijkheid bieden. De provincie concludeert terecht dat parkeerterreinen voorkomen op de lijst van beperkt kwetsbare objecten die niet binnen de PR contour gelegen mogen zijn.

Bodemsanering.

De directie vraagt te verduidelijken waarom de gemeente Tilburg verwacht dat de saneringssituaties bij de planontwikkeling redelijkerwijs uitvoerbaar zullen zijn.

Reactie:

In het te ontwikkelen plangebied is een groot aantal potentieel verontreinigde locaties uit het Landsdekkend beeld 2005 bekend. Een klein aantal van deze locaties wordt op dit moment al gesaneerd. Een groot aantal locaties moet nog onderzocht worden en conform het vigerende bodemsaneringsbeleid worden aangepakt in de toekomst. Hierbij zal de bodemsanering worden afgestemd op het ruimtelijke gebruik.

Geluidhinder.

Geadviseerd wordt het globale inzicht op basis van de berekening bij het plan te voegen. Het streven moet erop gericht zijn om zoveel mogelijk te voldoen aan de voorkeursgrenswaarden. In het structuurplan kan worden aangegeven wat daarvan de ruimtelijke consequenties zijn voor de uitwerking van de deelgebieden (b.v. gesloten bouwblokken).

Reactie:

Ten aanzien van geluid zal in het stedenbouwkundig ontwerp rekening worden gehouden met de situering van de verschillende functies in het gebied. Hierbij zullen geluidsgevoelige bestemmingen zoveel mogelijk afgeschermd worden door niet geluidsgevoelige bestemmingen. Nu een steekhoudende berekening geven is lastig omdat niet bekend is hoe het gebied in de toekomst zal worden ingericht (situering van de bouwblokken etc.)

3. Advies.

De directie is van mening dat het voorgelegde structuurplan een goed kader vormt voor de verdere

planvorming van de spoorzone. Het structuurplan is echter zeer globaal en heeft nog de nodige uitwerkingen om te kunnen komen tot een daadwerkelijke realisering van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen. Duidelijk is dat met de ontwikkeling van de spoorzone nog veel tijd gemoeid is, nog veel problemen moeten worden opgelost en dit gepaard gaat met hoge kosten. Wij wensen u daarbij veel succes. Waar mogelijk zal de directie, gezien de regionale betekenis van deze ontwikkeling voor het verstedelijkingsbeleid en meer in het bijzonder in relatie tot het vervoernetwerk Brabantstad, waar mogelijk daaraan hun medewerking verlenen. Een cruciaal element is de verplaatsing van werkplaats van de Nederlandse Spoorwegen. De directie hoopt dat in gezamenlijk overleg en inspanning dit mogelijk zal worden gemaakt. De directie adviseert de gemeente Tilburg verder rekening te houden met de gemaakte opmerkingen en het structuurplan verder in procedure te brengen.

Toepassing artikel 19, lid 2, Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO)

Ingevolge het GS-besluit van 14 januari 2003, nummer 666131, biedt dit directie-advies geen zelfstandige basis voor de toepassing van artikel 19, lid 2, Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen.

8. Rijksdienst voor de Monumentenzorg

Een ambitieus plan, waarbij de Rijksdienst voor de Monumentenzorg tot hun genoegen constateert dat een groot aantal van de industriële monumentale spoorwegcomplexen als waardevol cultuurhistorisch erfgoed wordt aangeduid. En het is te hopen dat ze de tijd ook doorstaan, aangezien het grootste deel van de herontwikkeling van dit gebied pas anno 2010 of later aan snee kan/zal komen.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen.

Voor het ontwikkelingsgebied Pieter Vreedeplein II, langs de grens van het te beschermen stadsgezicht Centrum Tilburg, zijn er inmiddels meerdere studies aan de orde geweest. Van belang is de rooilijn van de Spoorlaan zo ononderbroken mogelijk te houden en in maat en schaal te (blijven) aansluiten op het bestaande bebouwingsbeeld.

Reactie:

In de herziene versie van het Structuurplan voor de Spoorzone zijn deze aspecten bij de randvoorwaarden opgenomen.

9. Provinciale Planologische Commissie

De Planologische Commissie voor Gemeentelijke Plannen heeft het Structuurplan voor de Spoorzone, in samenhang met het directie-advies van 4 augustus 2004, behandeld in haar vergadering van 25 augustus 2004. De behandeling heeft geleid tot het volgende advies.

De commissie wil allereerst benadrukken dat zij de voorgestane ontwikkeling van de spoorzone van Tilburg in algemene zin van harte wil ondersteunen. Wel heeft zij in aanvulling of ter benadrukking van het directieadvies nog enkele opmerkingen c.q. vragen bij het huidige structuurplan.

Een eerste constatering van de commissie is dat het aantal te ontwikkelen vierkante meters kantooroppervlak erg groot is. De commissie vraagt zich af of deze omvang, zeker in de huidige economische situatie, reëel is. De commissie acht het derhalve van belang dat dit programmaonderdeel maar uiteraard ook de andere programmaonderdelen die het plan kent, degelijk worden onderbouwd, zowel vanuit de lokale als de regionale behoefte. Gezien de positie van Tilburg als netwerkstad binnen Brabantstad is ook afstemming op het niveau van Brabantstad gewenst.

Reactie:

1. Gerealiseerd

Binnen de werkingssfeer van de nota kantoren 2001 is in 2002 op het "Knegt" terrein –Heestrechtkwartier- al ruim 31.000 m2 gerealiseerd.

2. In planning

De actualisatie van de kantorennota uit 2001 is in april 2004 vastgesteld door het College. Het kantoorprogramma van Tilburg is daarmee aangepast op de actuele en op de in de nabije toekomst verwachte marktontwikkeling, tevens is daarin opgenomen dat jaarlijks de ontwikkelingen in de kantorenmarkt

gemonitord worden en zonodig het programma daarop aangepast gaat worden. Het geactualiseerde programma werd teruggebracht tot het jaarlijkse historische gemiddelde van de stad, waarbij tot 2006 amper nog ruimte wordt geboden voor nieuwbouw. Voor de ontwikkeling van kantoren in de spoorzone is vanaf 2004 75.000 m2 BVO opgenomen.

In de geactualiseerde kantorennota onderstreept het College van Tilburg dat uit oogpunt van een noodzakelijke kwalitatieve en kwantitatieve diversiteit van de werkgelegenheid in de stad, gebaseerd op de "Hoofdpijnen Nota Economisch Beleid", het belangrijk te vinden dat er in de stad meer geïnvesteerd wordt in de zakelijke dienstverlening. Deze behoefte past in de regionale context.

Het is belangrijk goed na te denken over de stedenbouwkundige benadering van het geheel en de daarbij behorende ontwerpcriteria. De commissie noemt daarbij graag enkele aandachtspunten zoals de hoeveelheid stadswoningen, woningen voor speciale doelgroepen, rekening houden met de mogelijkheid om kantoren desgewenst om te zetten in woningen, de vraag of een noord-zuid verbinding via het station gewenst is en mogelijkheden voor het ontwikkelen van een skyline.

Reactie:

Het structuurplan is een globaal plan en beschrijft op hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkelingen in de Spoorzone. Het Structuurplan voor de Spoorzone wordt nog nader stedenbouwkundig uitgewerkt, onder andere in bestemmingsplannen. Dan komen ook de ontwerpcriteria en de typologieën aan bod.

In paragraaf 4.6 is het onderdeel hoogbouw al wat verder uitgewerkt dan in het voorontwerp Structuurplan Spoorzone het geval was.

Een zijdelings aandachtspunt is compensatie van het oppervlak aan industriële bedrijvigheid dat verloren

gaat als het tweede deel van de plannen gerealiseerd zal worden. Dit laatste punt roept overigens bij de commissie de vraag op wat er gebeurt als het tweede deel van de plannen onverhoopt niet gerealiseerd zou kunnen worden. Dit komt niet uit de plannen naar voren.

Reactie:

Als de NS-werkplaats verplaatst wordt, zal een nieuwe locatie ontwikkeld worden elders binnen de gemeentegrenzen van Tilburg. Daarmee krijgt ook de daarbij behorende werkgelegenheid elders binnen Tilburg een plek.

De gemeente Tilburg gaat ervan uit dat de NS-Werkplaats verplaatst wordt. Dit is een onomkeerbaar proces, met name gezien de milieueisen en de anomalie van een industriële vestiging van dusdanig kaliber midden in het stadscentrum. Zou op korte termijn de verplaatsing onhaalbaar lijken, dan is logischerwijs te verwachten dat een verplaatsing op afzienbare termijn toch aan de orde zal zijn. Deellocaties buiten het werkplaatsterrein zullen conform de kaders van het structuurplan in anticipatie hierop worden ontwikkeld.

10. Waterschap De Dommel

Tijdens het overleg d.d. 24 augustus j.l. is de rapportage van het geohydrologische onderzoek, de waterparagraaf uit het voorontwerp 'Structuurplan Spoorzone' en zijn de uitgangspunten voor de ontwikkeling van een duurzaam waterhuishoudkundig systeem besproken en bijgesteld. Hieronder volgen de in het overleg overeengekomen en gecorrigeerde uitgangspunten ten aanzien van de waterparagraaf uit het voorontwerp 'Structuurplan Spoorzone':

- Vanwege de te verwachten hoge verkeersintensiteit wordt afgezien van het infiltreren van de doorgaande wegen in de bodem.
- Het hemelwater afkomstig van schone verharde oppervlakken (daken, particuliere parkeerterreinen) wordt geïnfiltreerd in de bodem.
- Voorgesteld wordt de infiltratievoorzieningen te projecteren onder de rijwegen. Een tekort aan berging in het infiltratiesysteem wordt in één of meerdere centrale infiltratievoorzieningen gecompenseerd.
- Het netwerk van infiltratievoorzieningen wordt globaal ontworpen waarbij gekozen wordt voor een belangrijke afvoermogelijkheid naar het overslagriool ter hoogte van de Ringbaan-West.
- Van het rangeerterrein / Van Gend & Loos-terrein wordt de omvang bepaald en dit wordt als transformatiegebied opgenomen in de waterparagraaf. Het uitgangspunt voor de bergingscapaciteit voor de infiltratievoorzieningen wordt dat vanuit de voorziening één overstort per 2 jaar wordt toegestaan. Rekentechnisch wordt dit getoetst met de 25 jaar-regenreeks waarbij de overstortfrequentie wordt bepaald. Boven genoemde uitgangspunten hebben de instemming van Waterschap De Dommel.

Reactie:

Bovengenoemde uitgangspunten zijn verwerkt in de waterparagraaf (zie bijlage 1) van het ontwerp 'Structuurplan Spoorzone'.

11. Gastransport Services

Gastransport Services deelt de gemeente Tilburg mee dat in het plangebied van de Spoorzone geen transportleiding van de Gastransport Services is betrokken.

Reactie:

Ter kennisgeving aangenomen

12. KPN Telecom

De afdeling straalverbindingen van KPN Vaste Net heeft geen bezwaar tegen het structuurplan voor de Spoorzone, als: in de randvoorwaarde is meegenomen dat rekening wordt gehouden met de hoogten van de straalpaden zoals die vastgelegd zijn in de bestemmingsplannen, en bekend van de topografische kaarten, zoals die door de KPN naar de gemeente is verstuurd. De straalpaden liggen buiten de bouwterreinen.

KPN, afdeling straalverbindingen stelt de vraag hoe hoog de maximum bouwhoogte in het plan is. Daarbij wordt opgemerkt dat er rekening gehouden moet worden met bouwkransen, daar deze hoger zijn dan het gebouw en met hun last door het straalpad zullen gaan.

Reactie:

De bouwhoogte binnen de Spoorzone dient te voldoen aan de maximale bouwhoogte die door het ministerie van Defensie is gesteld in verband met vliegveld Gilze Rijen. Voor de Spoorzone geldt een maximale (bouw)hoogte van 150 meter. Met deze maximale bouwhoogte houdt de gemeente Tilburg rekening, evenals met de maximale bouwhoogtes van het straalpad.

De volgende tekst is aan het Structuurplan toegevoegd:

"Ten aanzien van de bouwhoogtes wordt rekening gehouden met een aantal beperkingen:

3. Aangezien de Spoorzone binnen de aanvliegroute van vliegveld Gilze Rijen ligt, bedraagt de maximale bouwhoogte in de Spoorzone 150 meter.

4. Tevens zal bij de maximale bouwhoogte ook rekening gehouden worden met het aanwezige straalpad van de KPN waarvoor in het hart van het straalpad een maximale bouwhoogte geldt van circa 40 meter. Binnen de werkingssfeer van het straalpad zal de bouwhoogte afhankelijk van het bouwplan nader worden bepaald."

KPN Telecom geeft aan dat er straalpaden van andere gerelateerde operators zoals Defensie en Tennet door het plangebied zouden kunnen lopen.

Reactie:

Defensie heeft geen straalpaden meer door het gebied lopen en Tennet heeft geen straalpaden door het gebied lopen.

13. ProRail

Het door de gemeente Tilburg opgestelde Structuurplan heeft ProRail door diverse interne afdelingen laten beoordelen. Uit deze eerste verkennende beoordeling van het voorontwerp van het Structuurplan Spoorzone zijn voornamelijk onder andere de volgende opmerkingen naar voren gekomen (niet limitatief):

Railverkeerslawaaï

In het onderhavige structuurplan ontbreekt naar de mening van ProRail het aspect railverkeerslawaaï. Voor wat betreft het railverkeerslawaaï is het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs, 1987) van toepassing. Het Bgs is concreet van toepassing op ontwikkelingen op en rond de spoorwegen die op de bij het Bgs behorende zonekaart staan vermeld. Deze zonekaart geeft aan elke spoorweg een geluidszone die de betekenis heeft van een aandachtsgebied. De zones hebben een breedte die kan variëren tussen 100 en 1200 meter ter weersijden van de spoorweg. Overigens wijst ProRail de gemeente Tilburg erop dat het Bgs recent is gewijzigd. Per 1 september 2003 gelden er nieuwe zones. Voor meer informatie verwijst ProRail de gemeente Tilburg naar de Staatscourant van 27 augustus 2003, ook is deze informatie te vinden op www.VROM.nl.

Voor alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen deze zone is een akoestisch onderzoek verplicht wanneer er binnen de zone iets verandert. Uit het akoestisch onderzoek moet blijken of, en zo ja waar en in welke mate, de geluidsniveaus ten gevolge van deze ontwikkelingen de grenswaarden overschrijden en geen gevoelige bestemmingen gerealiseerd kunnen worden of maatregelen nodig zijn. ProRail verzoekt de gemeente Tilburg met het voornamelijk staande rekening te houden.

Reactie:

De gemeente Tilburg is bekend met de wijziging van

het Besluit geluidhinder spoorwegen. Er wordt een zone van 800 meter voor dit traject aangehouden. Daar waar geluidsgevoelige bestemmingen gepland staan zullen akoestische onderzoeken worden verricht.

Externe veiligheid

In verband met de genoemde veiligheidszone van 29 meter verzoekt ProRail de gemeente Tilburg het rapport van Arcadis (voetnoot 12) ter beoordeling te doen toekomen.

Reactie:

Dit rapport heeft de gemeente Tilburg toegestuurd aan ProRail.

Pagina 26

In de tweede alinea van 4.1 staat vermeld: "een nieuwe onderdoorgang voor voetgangers en eventueel fietsers wordt onderdeel van de openbare ruimte van het gebied". Dit is echter niet juist. De eventueel te bouwen onderdoorgang wordt geen openbaar gebied. Het blijft ProRail/NS-gebied welke bijvoorbeeld 's nachts wordt afgesloten. De gemeente Tilburg heeft over dit gebied dus geen zeggenschap qua openbaarheid, openings- en sluitingstijden. Tevens is ProRail van plan om middels poortjes een beheerste toegang van het station te realiseren. Kortom het betreft geen openbaar gebied.

Reactie:

Deze zinsnede is als volgt aangepast: " ...Met de transformatie van het nieuwe station krijgt Theresia niet alleen een directe verbinding met het OV-knooppunt, maar ook met de binnenstad door de realisatie van een nieuwe onderdoorgang voor voetgangers en eventueel fietsers. Deze verduidelijkt en vergemakkelijkt de relaties tussen Noord en Zuid."

14. Brandweer

In hoofdstuk 2.6 paragraaf ontwikkelingen en beleid, verwoordt de gemeente Tilburg het één en ander omtrent externe veiligheid. De stelligheid waarmee de gemeente Tilburg uitspraken doet omtrent een veiligheidszone en het groepsrisico in de spoorzone bevreemd de Brandweer ten zeerste. De objectiviteit van het structuurplan wordt volgens de Brandweer hierdoor tenietgedaan.

Het rapport van Pro-Rail, aangehaald in het structuurplan gaat uit van veel onzekerheden. Meerdere malen wordt aangegeven dat men uit gaat van vermoedens, die naar de mening van de Brandweer niet alleen maar leiden tot een vermindering van het transport. Continuering of zelfs vermeerdering van transporten wordt niet uitgesloten. Tevens doet Pro-rail geen uitspraken over de claim die zij legt op het spoor. Hierdoor blijft zij aanspraak maken op beleidsvrije transportmogelijkheden. Kortom, het rapport straalt enige suggestiviteit en onzekerheid uit, dat in het structuurplan als stelligheid wordt aangegeven.

Reactie:

De passage waarnaar hier gerefereerd wordt is uit het Structuurplan gehaald en vervangen door de volgende passage:

“Voor externe veiligheid wordt vooralsnog uitgegaan van een studie die verricht is door Arcadis. Deze gaat uit van een PR-contour van 29 meter. Hierbij houdt de gemeente Tilburg de mogelijkheid open om in de toekomst, als dit mogelijk mocht blijken, verder te verdichten in de richting van het spoor.

Bij de afwegingen om te komen tot verantwoorde uitwerking van de ontwikkelingen in de spoorzone zullen bij de uitgangspunten de aspecten als ketenstudies, wijzigingen in prognoses en regelgeving worden betrokken.”

Op dit moment wordt gewerkt aan een project opzet, waarbij zeker de beleidsvrije transportmogelijkheden uit het rapport tegen het licht gehouden worden.

Voor wat betreft de zogenoemde veiligheidszone dient er, zolang er geen standpunt is ingenomen, rekening te worden gehouden met een zone van 29 meter, genoemd in het Tilburgs beleid: “Koersen op Veilig”.

Toetsing aan het groepsrisico is altijd noodzakelijk. Zeker daar er bekend is dat in de huidige situatie dit risico meerdere malen overschreden wordt.

De Brandweer stelt voor de betreffende paragraaf aan te passen, rekeninghoudend met de voorgaande opmerking. In het kader van externe veiligheid heeft de Brandweer geen opmerkingen. Het plan is niet beoordeeld op fysieke veiligheidsaspecten.

Reactie:

De gemeente Tilburg onderschrijft bovengenoemde stelling van de brandweer.

In “Koersen op Veilig” is het standpunt ingenomen dat er rekening gehouden moet worden met een zone van 29 meter. Hiervan zal niet worden afgeweken, tenzij de categorisering en routing als gevolg van de Regeling Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RVGS) hier aanleiding en mogelijkheden toe biedt. Dit kan bijvoorbeeld doordat er een wijziging plaatsvindt van de transporten of omdat er sprake is van een verantwoorde keuze door niet kwetsbare objecten of uitsluitend beperkt kwetsbare objecten in een dergelijke zone toe te staan. De RVGS dient nog van kracht te worden. Onduidelijk is wanneer dit zal zijn. Het groepsrisico in de Spoorzone zal door de ontwikkeling verder toenemen. De mate waarin overschrijding op een verantwoorde manier mag plaatsvinden is ter beoordeling van de provincie. Het beheersen van en het verantwoord omgaan met de gevolgen van een eventueel ongeluk zal vanaf het begin van het ontwerpproces integraal onderdeel uitmaken van de

planvorming. Hierbij wordt aandacht besteed aan bouwkundige maatregelen (explosieveilig of brandvertragend bouwen), de aanleg van vluchtroutes en het ontwikkelen van rampenplannen en dergelijke.

Bijlage 4

Advies monumentencommissie.



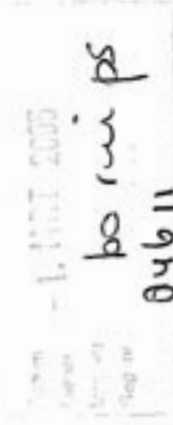
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Tilburg
p/a dhr. H. de Korte
Postbus 717
5000 AS Tilburg

Ons kenmerk
MC050222 Spoorzone

Uw kenmerk

Datum
22 februari 2005

Onderwerp
Structuurplan Spoorzone



Geacht college,

In onze vergaderingen van 15 december 2004 en 16 februari 2005 zijn de ontwikkelingen rondom de Spoorzone besproken. Naast het rapport *Cultuurhistorische Verkenning, Tilburg Spoorzone, BILAN Rapport 2004/2* van Fontys Hogescholen BILAN is ook het Structuurplan aan de orde geweest. Hieronder volgt een globaal advies dat in de loop van 2005 nog aangevuld moet worden op basis van nader onderzoek.

Advies

De monumentencommissie heeft kennisgenomen van het conceptstructuurplan. Gelet op de cultuurhistorische paragraaf stemt de commissie in met de aanpak. De monumentencommissie benadrukt dat een aantal cultuurhistorische elementen (gebouwen en structuren) nadrukkelijk beschermd moet worden. Naast enkele van de reeds aangegeven waardevolle objecten denkt de commissie bijvoorbeeld aan behoud van rails en straatmeubilair. De commissie wijst er voorshands reeds op dat er zich in het gebied ook cultuurhistorische waarden bevinden die dateren van voor de ontwikkeling van de NS-Werkplaats en die zeker van belang zijn om meegenomen te worden in de planontwikkeling.

Naar het oordeel van de monumentencommissie moeten de aangetoonde cultuurhistorische waarden en structuren in samenhang worden gezien en geïntegreerd worden in de verdere planvorming.

Voor een definitief advies wacht de monumentencommissie een nader objectgericht onderzoek af waaruit met name ten aanzien van de NS-Werkplaats een nauwkeurige aanduiding van de diverse bouwperiodes moet resulteren. Op grond van een nader bouwhistorisch onderzoek kan het aantal te beschermen objecten nog toenemen.

In algemene zin waardeert de monumentencommissie de methodiek van de cultuurhistorische verkenning en het nu lopende project van de Cultuurhistorische Effectrapportage. Een definitief advies hierover kan pas worden gegeven als de resultaten en conclusies bekend zijn.

hoogachtend,
namens de monumentencommissie,

Drs. A.P.J.M. Plevoets
Voorzitter

Secretariaat
Monumentencommissie

Bezoekadres
Stadhuisplein 130

Postadres
Postbus 717
5000 AS Tilburg

Telefoon
013 542 87 67

Faxnummer

013 542 89 01

Doorkiesnummer

013 542 87 66

Bijlage 5

Raadsbesluit d.d. 21 maart 2005

Raadsbesluit

055/10 Vernieuwd

De raad van de gemeente Tilburg;

- gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders;
- gezien het ontwerp Structuurplan Spoorzone (d.d. oktober 2004);
- gezien de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
- gezien het eindvoorstel van het college van burgemeester en wethouders;
- gelet op het door de raad aanvaarde amendement 11-1;

Besluit:

1. In te stemmen met de reacties op de ingebrachte zienswijzen en daaruit voortvloeiende aanpassingen;
2. het Structuurplan Spoorzone vast te stellen overeenkomstig het ontwerp met de aanpassingen zoals deze zijn weergegeven in de bij dit besluit behorende bijlage en met de aanpassing zoals opgenomen in het eindvoorstel om in § 4.5 Openbare ruimte van het Structuurplan Spoorzone de volgende zin op te nemen: "Uitgangspunt voor het groen is de ambitie zoals verwoord in de Visie Spoorzone (Raad, 2003), waarbij in de verdere uitwerking in concrete plannen wordt uitgegaan van ten minste 27.000 m2 openbaar groen in het plangebied Structuurplan Spoorzone, náást 6.500 m2 ten noorden van de Lange Nieuwstraat (eerder opgenomen in de visie Spoorzone) en waarbij de raad tijdig geïnformeerd wordt, indien bovenstaande groenoppervlakten niet gerealiseerd dreigen te worden.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 21 Mei 2005

de griffier,

de voorzitter,