



DE KNOOP ALS VLEGWIEL

Ontwerpend onderzoek voor de gebiedsvisie van station Tilburg Universiteit

FABRICations.



INHOUDSOPGAVE

Aanleiding & opgave
Werkwijze
Advies

HFD. 1: ANALYSE
HFD. 2: VISIE & AANBEVELINGEN

Colofon

AANLEIDING & OPGAVE

Aanleiding

Tilburg Universiteit is het enige NS-station in Nederland dat in zijn naam verwijst naar een kennisinstelling. Tot 2010 heette het station nog Tilburg West, wat meer aansluit bij het NS-idiom. Mede op aandringen van de gemeente werd de naam veranderd om beter uitdrukking te geven aan de positie van dit station dat op een steenworp afstand van de universiteit ligt. Althans dat was het idee. Iedereen die recent op station Tilburg Universiteit is aangekomen zal zich echter hebben afgevraagd: waar is de universiteit dan? Eenmaal uitgestapt zijn alleen woningen en groen te zien. Sterker nog: zelfs het station is niet gemakkelijk herkenbaar. Doordat de perrons niet tegenover elkaar liggen en het geheel boven op een viaduct over een auto- en fietsroute ligt, vraag je je als reiziger af waar de in- of uitgang van dit station zich bevinden en hoe je van het ene naar het andere perron kunt komen.

Om die situatie te verbeteren heeft ProRail enkele jaren terug (in 2013) verbeteringen doorgevoerd. De loopruimtes zijn verbreed, er zijn overdekte fietsenstallingen gekomen en te hoog groen is vervangen door lagere struiken om zo de sociale veiligheid te vergroten.

Anno 2017 is de situatie nogmaals verbeterd door verlenging van het zuidelijke perron richting de universiteitscampus. Vanaf nu sluit dit perron bijna aan op het meest noordelijke parkeerterrein van de campus. Er is dus zeker sprake van een gestage verbetering van de situatie. Toch biedt Tilburg Universiteit volgens Rijksadviseur voor de Fysieke leefomgeving Daan Zandbelt voldoende aanleiding om dit station als case voor ontwerpend onderzoek te selecteren. De vraag die Zandberg stelde was om uit te vinden op welke manier(en)

de samenhang van het station en diens relatie met de directe omgeving verbeterd kan worden.

Opgave

De gemeente Tilburg formuleerde samen met het Loket Knooppunten van het College van Rijksadviseurs (CRa) de volgende (deel)opgaves:

- Zoek naar ontwikkelrichtingen met een tijdshorizon tot 2040
- Geef invulling aan de uitgangspunten zoals benoemd in de Tilburgse Omgevingsvisie
- Laat zien hoe een verbeterde stationsomgeving bij kan dragen aan de positie binnen het kennissysteem van Brabant
- Geef aan hoe de universiteitscampus en haar omliggende gebieden beter kunnen functioneren als een kennis- en innovatiemilieu
- Laat zien wat voor type gebied dit moet worden?
- Welk type functies horen hierbij?
- Wat voor type verstedelijking is gewenst en wat vraagt dit van de openbare ruimte?
- Laat zien hoe de aansluiting en ruimtelijke inpassingen van de route tussen station en universiteitscampus verbeterd en verduidelijkt kunnen worden.

WERKWIJZE

Bureau FABRICations heeft om deze opgaves te beantwoorden het ontwerpend onderzoek in drie fases ingedeeld. In de eerste fase zijn het gebied en de opgaves nader geanalyseerd. In fase twee is een ruimtelijke hypothese voor het gebied getest met de belangrijkste stakeholders. In de derde en laatste fase is deze hypothese uitgewerkt naar een strategie waarmee de beoogde ontwikkeling van het gebied in gang kan worden gezet.

Wij streven naar een integrale aanpak van opgaven en kansen, waardoor we in alle fases op drie schaalniveaus hebben gewerkt. Deze schaalniveaus zijn benoemd als 'stad & regio', als 'wijk & buurt' en als 'station & omgeving'.

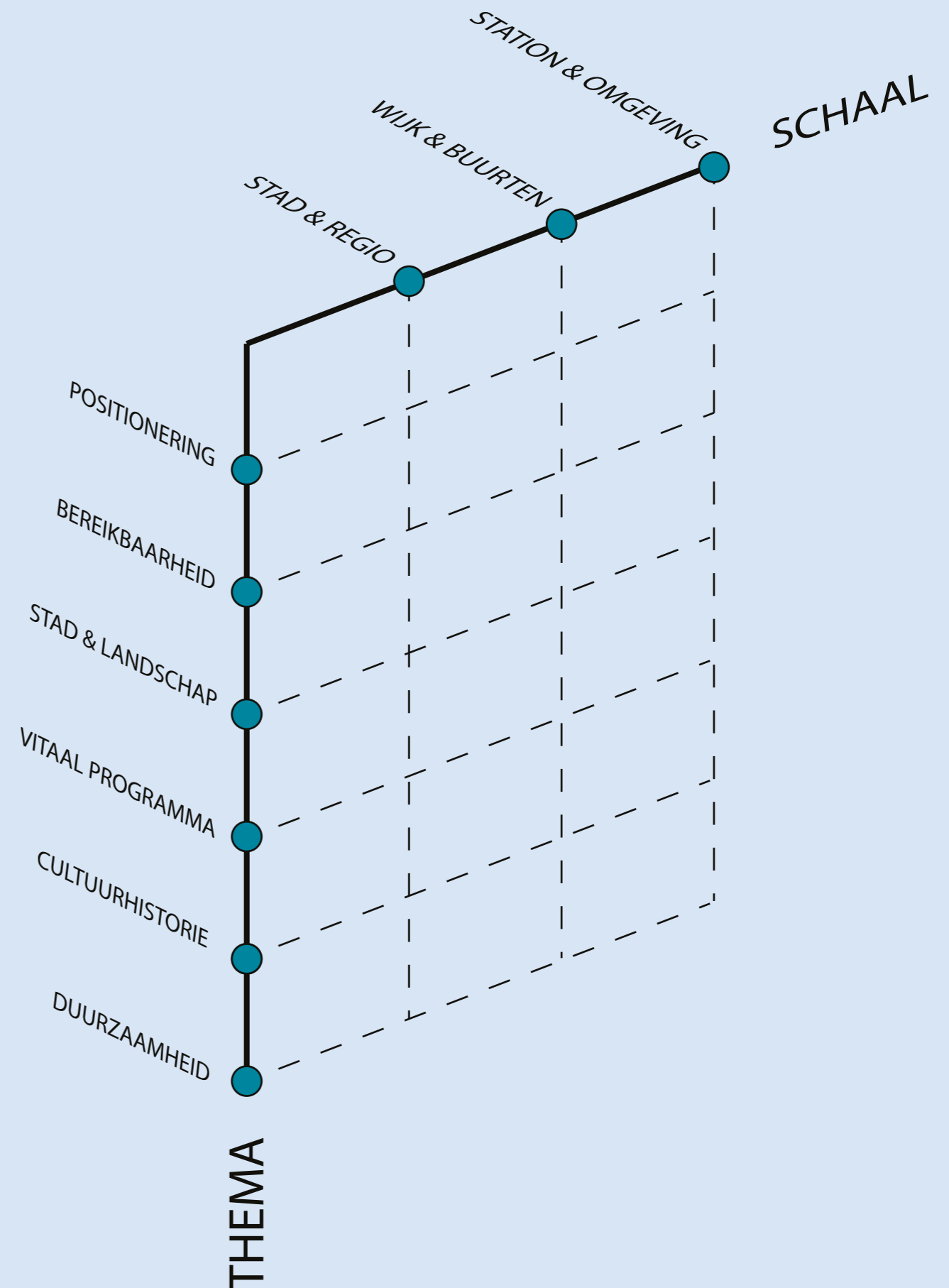
Op alle schaalniveaus is er gekeken naar positionering, naar ontsluiting, naar stad en landschap, naar vitaal programma, naar cultuurhistorie en naar duurzaamheid en klimaatadaptatie. Met andere woorden: aan de hand van deze zes thema's is op drie schaalniveaus een inventarisatie – wij spreken graag van een scan – gemaakt van de belangrijkste opgaven en kansen voor een duurzame en integrale ontwikkeling van het gebied.

Aan de hand van de belangrijkste ambities en beleidskaders zijn de thema's op de verschillende schaalniveaus ingevuld. Daartoe zijn Brabantstad, de Omgevingsvisie Tilburg 2040, Mobiliteitsaanpak Tilburg, Agenda Groen, de Ontwikkeling van de Spoorzone, de ambities van de Tilburgse Campus, de

Welstandsnota Tilburg 2017 en de meest recente perspectiefnota Tilburg Next Level geanalyseerd.

Deze analyse heeft geresulteerd in een ruimtelijke hypothese voor het gebied die met vier belangrijke stakeholders uit het gebied is gedeeld. De gesprekken die met deze stakeholders zijn gevoerd hebben de hypothese verder ingekleurd en concreter gemaakt. Duidelijk is geworden dat er geen behoefte is aan een klassiek en dichtgetimmerd masterplan. Wat men wil is een visie die inzet op samenhang en verbinding, maar waarvan onderdelen met verschillende snelheden op verschillende tijdstippen gerealiseerd kunnen worden zonder dat ze af doen aan het geheel.

De ruimtelijke hypothese voor het gebied is vertaald naar aanbevelingen om het gebied te ontwikkelen tot een 'Ecologie voor Leren'. Binnen deze thematische kleuring kan in de toekomst een bredere keten aan onderwijs gerelateerd programma in het gebied een plek krijgen. Het resultaat is geen blauwdruk voor de toekomst, maar een ruimtelijk en thematisch raamwerk dat kan inspelen op veranderingen en blijvend kan schakelen met bredere duurzaamheidsambities van de stad. Om de beoogde Ecologie voor Leren te laten ontstaan en te stimuleren zijn zowel op het schaalniveau van station & omgeving, van wijk & buurt en van stad & regio de belangrijkste ontwerpingsrepen geïdentificeerd en samengebracht in drie adviezen.



Advies 1: maak een goed station.

A. Maak heldere en hoogwaardige looproutes, een goede fietsbereikbaarheid en verbeter ruimtelijk de overstapmogelijkheden tussen verschillende modaliteiten (trein, bus, fiets).

B. Schep eenheid in het gebied door de vier omliggende wijken (kwadranten) te verbinden met het station, de openbare ruimte te verbeteren en verbijfskwaliteit toe te voegen. Additioneel programma kan bovendien het gebied activeren en de sociale veiligheid verbeteren.

C. Bewerkstellig een verhoging van de frequentie van de treinen, om de knoopwaarde in overeenstemming te brengen met de huidige, maar vooral met de toekomstige plaatswaarde.

Advies 2: creëer rond het station een “ecologie voor leren”.

Stel een gebiedsvisie op voor het gebied in een straal van een kilometer rondom het station waarin een voorkeur wordt uitgesproken voor het behouden en uitbreiden van onderwijs gerelateerd programma in brede zin. Zorg bovendien dat naast de universiteit ook de hogeschool, het ROC en bestaande leerbedrijven in het gebied dragers worden van deze ecologie.

Advies 3: maak een groen/blauw netwerk.

Versterk de huidige groene blauwe elementen in het gebied en verbindt ze aan langzaam-verkeernetwerken rondom het station. Sla zo een brug over het spoor en investeer in een robuust ruimtelijk netwerk dat het station verbindt met de wijken, de stad en de klimaatdoelstellingen van de regio.

HOOFDSTUK 01 ANALYSE

Positionering

Bereikbaarheid

Stad & Landschap

Vitaal Programma

Cultuurhistorie

Duurzaamheid

Onder het begrip positionering hebben we gekeken naar de belangrijkste condities en karakteristieken die bepalend zijn voor het vestigingsklimaat van de plek per schaalniveau. Het gaat dan zowel om vestigingsfactoren en bestuurlijke en strategische verbanden op het hoogste niveau tot en met de ruimtelijke situering van het gebied op het niveau station & omgeving. Meer concreet betekent dit dat plekken die goed op verschillende mobiliteitsnetwerken zijn aangesloten en tegelijkertijd aantrekkelijke faciliteiten bieden aantrekkelijke vestigingslocaties zijn. Een bedrijf dat niet alleen goed bereikbaar is per auto, maar ook voor langzaam verkeer en per openbaar vervoer, is voor werknemers immers aantrekkelijker dan een bedrijf dat dit niet is.

Een goede positionering is dus vanuit concurrentieoverwegingen belangrijk om talent binnen te halen. Maar er zijn ook andere voordelen. Door het beter benutten van bestaande infrastructuur kunnen ook milieu- en energiewinsten worden gemaakt. Door een knoop intensiever te gebruiken en een goede verdeling van het verkeer tussen auto, fiets, voetganger en openbaar vervoer neemt de mobiliteits-foothprint van bewoners aanzienlijk af. Intensivering van het gebied rondom Tilburg Universiteit zien wij als een reële optie. De ontwerpogave die hieruit volgt is om deze intensivering samen te laten gaan met een versterking van de huidige groene kwaliteiten van het gebied. Daarover meer in hoofdstuk 2.

Schaalniveau: regio & stad

De Brabantse stedenrij van Bergen op Zoom, Roosendaal, Breda, Tilburg, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Oss vormen samen een metropolitaan gebied met circa 2 miljoen inwoners. Het grootste deel van deze steden is ontstaan op de grens van zand- en kleigronden, waardoor ze een geografisch lint

markeren. Samen met de tussenliggende gemeenten vormen zij een netwerk van verschillende woonkernen.

Op provinciaal niveau hebben de vijf grootste steden uit de rij - Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg - de handen ineengeslagen en vormen ze het bestuurlijk netwerk Brabantstad. Aan de basis van de samenwerking binnen Brabantstad ligt een Strategische Agenda met vier ontwikkelopgaven:

1. Economische versterking door kennis, innovatie en valorisatie;
2. Vergroten internationale allure;
3. Bevorderen (internationale) bereikbaarheid;
4. Versterken ruimtelijke structuur.

De regio heeft de hoogste patentendichtheid van Europa en huisvest vele innovatieve technologische bedrijven. De doelstelling van Brabantstad is om bij de top van de Europese kennis- en innovatieregio's te horen en zo concurrentiekracht van Brabant te versterken. Hiervoor is het Brabant ABC in het leven geroepen, dat staat voor: Aantrekkelijker, Bereikbaarder en Concurrerender. Recent is dit alfabet uitgebreid met de letter D, van Doen! Binnen Brabantstad is Tilburg letterlijk in het midden gesitueerd waardoor het in veel opzichten een centrale rol vervult.

Schaalniveau: wijk & buurten

Knooppunt Tilburg Universiteit vormt het hart van Tilburg West. Tilburg West wordt gevormd door de het Wandelbos en de wijken Het Zand en De Reit. Dit zijn grootschalige uitbreidingswijken die zich vanaf de jaren zestig hebben ontwikkeld. Tussen de twee wijken werd in 1969 station Tilburg-West opgeleverd. Inmiddels telt Tilburg West meer dan

40.000 inwoners. Het stadsdeel wordt doorsneden door de spoorlijn Tilburg-Breda die in oost-westelijke richting loopt en door de Statenlaan, een belangrijke wijkontsluitingsweg die noord-zuidelijke richting loopt.

De Tilburgse universiteitscampus ligt sinds de jaren 60 van de vorige eeuw aan de Oude Warande en is zeer groen van opzet. De universiteit heeft een flinke groei doorgemaakt en groeit nog steeds. Het oorspronkelijke ensemble van markante onderwijs gebouwen in een groene setting en middels een groene as verbonden aan de stad was lang een duidelijk herkenbaar beeldmerk van de universiteit. Hoewel de essentie van dit idee nog steeds zichtbaar is op de campus, waaiëren steeds meer universiteitsgebouwen, voorzieningen en faciliteiten bijna onzichtbaar uit over De Reit richting het centrum. Als gevolg hiervan wordt Tilburg West nog steeds gezien als een monofunctionele woonomgeving terwijl het, zeker tijdens kantooruren, een van de jongste, meest innovatieve en kennisintensieve populaties van de stad bevat. Het winkelcentrum ten noorden van het station is eigenlijk de enige wijkvoorziening, maar ligt op een aanzienlijke afstand en wordt daardoor door de meeste mensen niet als onderdeel van het stationsgebied ervaren. Ook de sportvoorzieningen in het gebied hebben weinig relatie met zowel de Universiteit als het station. Door de spreiding en de onzichtbaarheid van voorzieningen die eigenlijk onderdeel van

dezelfde programmatische keten rondom leren zijn, is er een gebrek aan onderlinge ruimtelijk samenhang en wordt het gebied niet als een geheel ervaren.

Schaalniveau: Station & Omgeving

Station Tilburg Universiteit ligt op de lijn Breda-Eindhoven tussen de nabijgelegen stations Tilburg en Tilburg Reeshof. Het station is in het jargon van de NS een zogenaamde 'voorstadhalte' en uitgevoerd als openluchtstation met twee doorgaande sporen en een kopspoor. Op de doorgaande sporen stoppen de sprinters naar Breda en 's-Hertogenbosch. Het kopspoor verbindt Tilburg Universiteit met station Tilburg en de richting Eindhoven.

De perrons liggen asymmetrisch ten opzichte van elkaar, wat de herkenbaarheid qua looproutes en de ruimtelijke samenhang van het geheel als één station niet bevordert. Het station heeft bovendien geen stationsgebouw met functies. Wel is er een kiosk. Tevens zijn er met een vernieuwingsslag in 2013 overdekte fietsenstallingen en fietskluizen toegevoegd. In 2017 is het zuidelijk gelegen perron zodanig verlengd en voorzien van een opgang dat reizigers nu veel dichterbij de universiteitscampus het station kunnen verlaten of betreden. Ondanks deze kleine verbeteringen en de nog altijd stijgende populariteit van de universiteit is juist onderwijs gerelateerd programma de grote afwezige op dit station.



Onder het begrip 'bereikbaarheid' kijken we naar de fysieke bereikbaarheid van een plek op de verschillende schaalniveaus. We kijken zowel naar de huidige bereikbaarheid als naar ambities en uitdagingen voor toekomstige bereikbaarheid. Bovendien kijken we naar de verschillende modaliteiten en de mogelijkheden om deze modaliteiten - trein, bus, auto, fiets en voetganger – optimaal met elkaar te verknopen. Want wie in de toekomst in de buurt van een goed verbonden OV-knoop woont of werkt kan zich snel verplaatsen en kostbare tijd besparen. Hoogfrequent openbaar vervoer zorgt dat reizigers nauwelijks nog hoeven te wachten of naar dienstregelingen hoeven te kijken. De komst van (elektrische) deelfiets- en scootersystemen hebben de bereikbaarheid van reizigers vergroot, terwijl met mobiel internet de benodigde reistijd nuttig en aangenaam besteed kan worden. Veel treinreizigers doen bijvoorbeeld onderweg boodschappen, nemen e-mails door en bereiden vergaderingen voor, aldus voormalig Rijksadviseur voor de infrastructuur Ton Venhoeven.¹

Schaalniveau: regio & stad

Een van de belangrijke pijlers van het bestuurlijke netwerk Brabantstad is het versterken van de verbindingen tussen de Brabantse steden en Europese economische kernregio's. Binnen Brabantstad bestaat de ambitie en de wens om voor Noord-Brabant een vernieuwend en goed functionerend OV-systeem te maken, waarbij de volgende punten concreet zijn aangegeven:

- Versnellen (op het spoor en HOV)
- Verdichten (rond knooppunten, ruimtelijkprogramma)

- Verknopen (overstap van trein naar HOV, fiets, auto e.d.)
- Veraangenamen (van de reis, van de knooppunten, ruimtelijke kwaliteit e.d.)
- Ontvlechten (van personen- en goederenvervoer op het spoor)

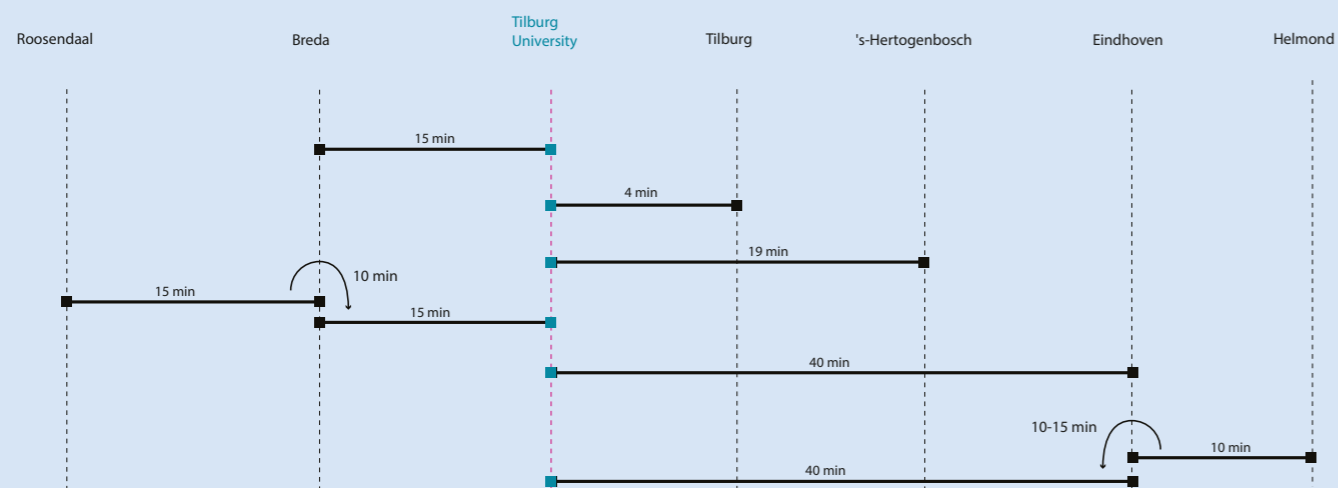
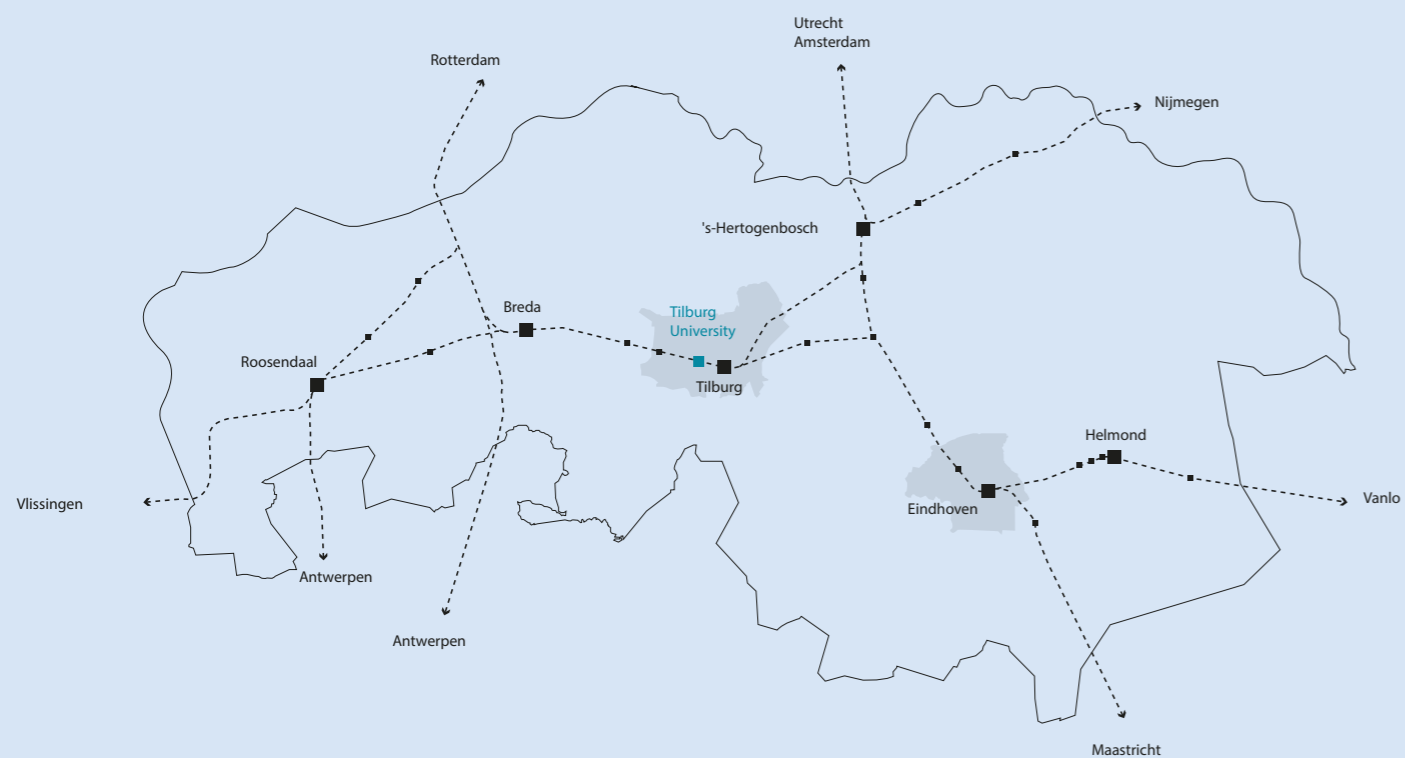
Het Brabantse netwerk is vooral vanaf de grote overstapstations Eindhoven, Breda en 's-Hertogenbosch goed verbonden met de rest van Nederland en het buitenland. Echter, de onderlinge verbindingen laten nog te wensen over. Om een krachtig interstedelijk netwerk te vormen dienen de overstaptijden aanzienlijk te worden verminderd, zodat de (internationaal gezien) relatief kleine steden van Brabantstad hun kenniseconomie gemakkelijker kunnen delen en hun (inter-)nationale positie verder kunnen versterken. Om dit te kunnen doen ligt de ambitie om in te zetten op duurzame en innovatieve vervoerssystemen voor de hand. Het is daarom ook goed voorstelbaar dat in de nabije toekomst Brabantrail (naar het voorbeeld van de Randstadrail) de historische stedenrij direct met elkaar verbindt en zo zorgt voor een robuuste ruggengraat van OV.

De overstapstations zorgen er dan voor dat de regio verder wordt aangehecht. De verbeterde bereikbaarheid zorgt ook voor hogere vervoerswaarden, waardoor het investeringsklimaat rondom de knooppunten aantrekkelijker wordt. Dit betekent dat ontwikkeling van Tilburg Universiteit niet alleen vanuit onderwijs, maar vanuit een veel breder perspectief interessant is die past in een bredere trend.

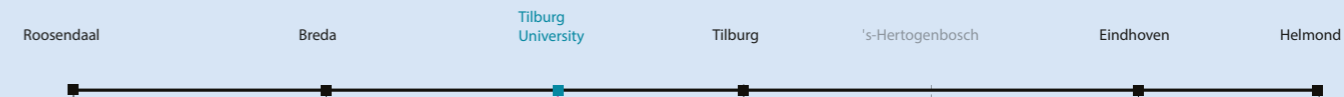
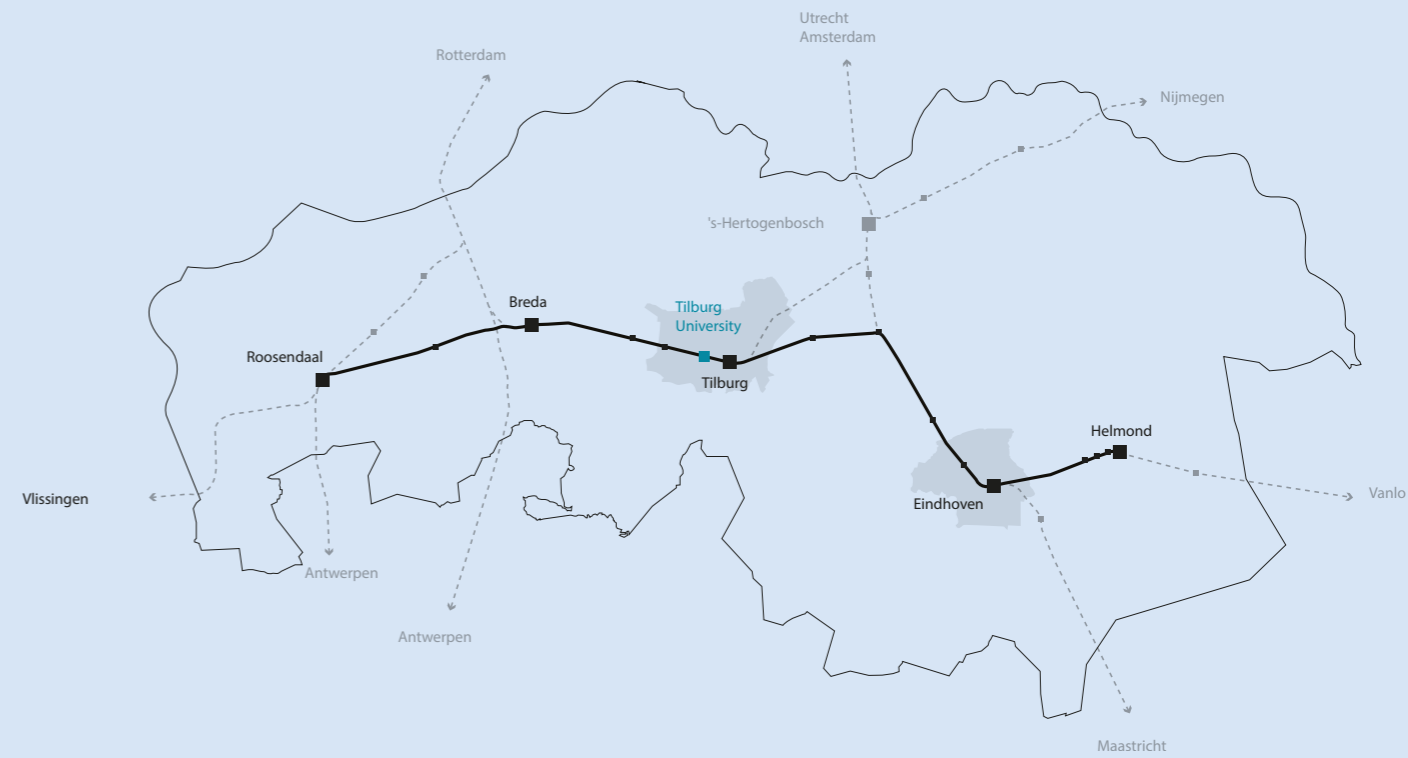


1. Station Centraal, over het samenbinden van station en stad, uitgeverij 010, Rotterdam 2010.

Het huidige treinsysteem van Noord-Brabant bevat veel overstapmomenten.



Voorstel treinsysteem Noord-Brabant als ruggengraat



“Versterken van verbindingen binnen Brabant en op (inter-) nationaal niveau, voor een stevige ruggengraat van het (OV-) systeem.”

Bron: Ontwikkelagenda spoor, HOV en knooppunten - Provincie Noord-Brabant

Schaalniveau: Wijk en Buurten

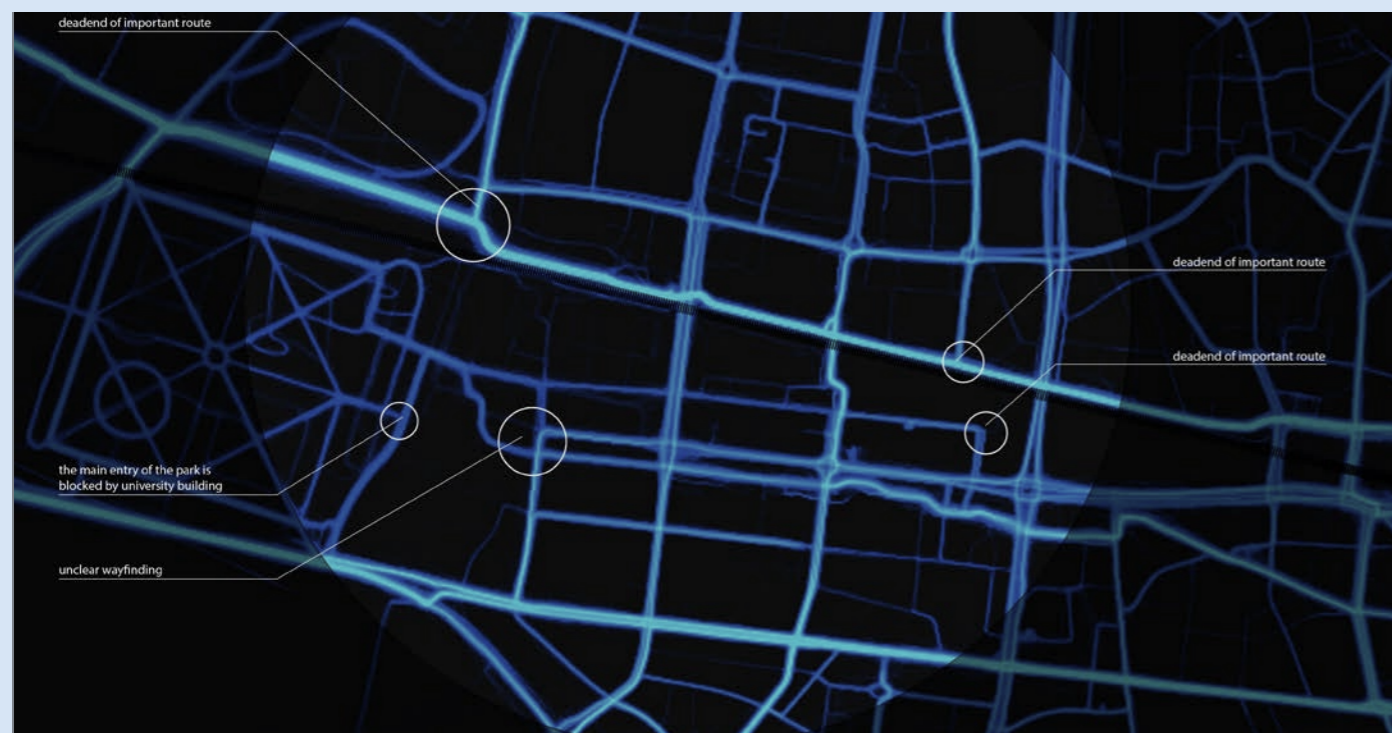
Op het niveau van de stad is er naast de OV-ambities een duidelijk streven om meer Tilburgers op de fiets te krijgen om zo bij te dragen aan een betere bereikbaarheid, leefbare steden en een gezondere provincie (Samenwerkingsagenda BrabantStad Fiets 2015-2019).

Tilburg heeft lang een toonaangevende rol gespeeld als het gaat om fietsen. In de stad werd in 1870 de eerste Nederlandse fiets gebouwd. Circa 100 jaar later was de stad de pionier op het gebied van fietsbeleid, mede door de aanleg van de eerste snelfietsroute. In de afgelopen decennia is Tilburg haar positie als koploper kwijtgeraakt, maar daar kan verandering in komen.

Tilburg wil het knooppunt worden van regionale snelfietsroutes. In lijn met de Brabantstadambities investeert Tilburg in duurzaam vervoer. Actief vervoer krijgt daardoor in de toekomst weer een volwaardige plek in het vervoersaanbod. De ambitie is om dit met innovatieve ideeën te combineren. Speerpunten zijn herkenbaarheid en een hoogwaardige inrichting, veelal in een groene setting.

Wanneer we het gebruik van het huidige fietsnetwerk rond station Tilburg Universiteit analyseren zien we dat er sprake is van een intensief gebruik van enkele routes, maar er zijn ook verschillende 'missing links' te identificeren. Zo is duidelijk dat de fietssnelweg tussen Binnenstad-Reeshof die ten Noorden van het spoor loopt intensief gebruikt wordt, maar deze snelweg maakt geen verbinding met de universiteitscampus of andere delen ten zuiden van het spoor. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de beperkte hoeveelheid spooronderdoorgangen. Meer algemeen kan worden gesteld dat fietsverbindingen in noord-zuidrichting onvoldoende zijn verbonden.

Aandacht voor fietsen en lopen betekent ook dat er goed moet worden gekeken naar de rol van de automobilist. Tilburg telt nu een relatief hoog autobezit van 83.000 stuks op circa 215.000 inwoners. Ook is de auto populair als vervoersmiddel binnen de stad, 60% van alle autobewegingen naar de binnenstad komt uit Tilburg zelf. Vertragingen op ringbanen en toegangswegen komen hierdoor geregeld tijdens de spitsuren voor. Om de stad toekomstbestendig te maken is er dus werk aan de winkel.



Loop en fietsbewegingen (Strava) laten zien dat het fijnmazig netwerk vooral oost-west zijn geïntendeerd

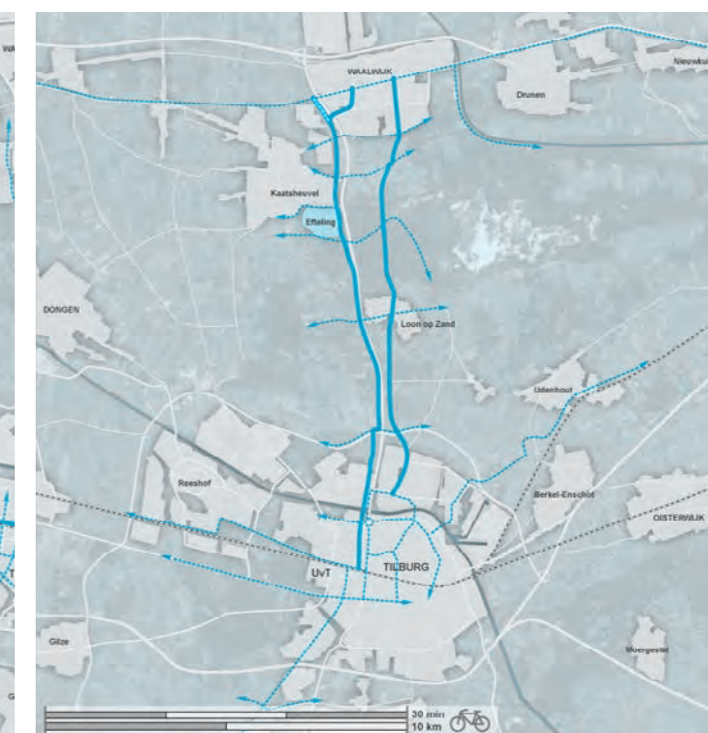
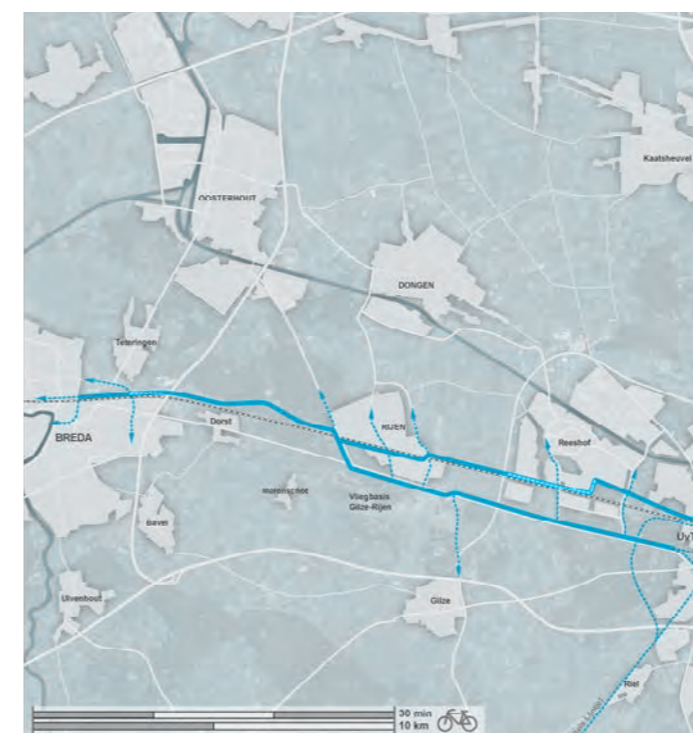
Voor het gebied rondom station Tilburg Universiteit is de grootste mobiliteitsopgave gelegen in verbetering van de ketenmobiliteit, ofwel het overstappen van trein, bus, fiets en voetgangers beter te organiseren. Het koppelen van de netwerken door slimme overstapmogelijkheden is daarom onmisbaar. Tevens zijn goede fiets- en busvoorzieningen van en naar de binnenstad van belang.

Met betrekking tot het huidige wegensysteem zijn er een aantal zaken die opvallen en ambities waaraan een toekomstige ontwikkeling van het gebied bij zou moeten dragen. De Statenlaan verbindt De Reit met Het Zand en is een belangrijke verbinding tussen de noord- en zuidzijde van het spoor. De Statenlaan is geclassificeerd als een gebiedsontsluitingsweg, maar is qua profiel ingericht als een stroomweg. Tegelijkertijd zet het huidige beleid in op het ontmoedigen van autogebruik in onderwijsclusters. Tevens wordt er gestreefd naar reductie van de snelheid in deze gebieden; een 30 km/u zone is hier, volgens de Mobiliteitsaanpak 2040, minimaal verplicht. Nog afgezien van de

intensiteit van het reguliere autoverkeer rijdt er op dit moment 6x per uur een stadsbus (lijn 2, 3) en 1x streekbus (lijn 130) over de Statenlaan.

Wanneer de gemeente haar ambities over bereikbaarheid en leefbaarheid waar wil maken betekent dit extra inspanningen rondom station Tilburg Universiteit. Het ligt voor de hand om de inrichting van de Statenlaan te herzien zodat de profilering beter overeenstemt met de rijdt er op dit moment 6x per uur een stadsbus (lijn 2, 3) en 1x streekbus (lijn 130) over de Statenlaan.

Wanneer de gemeente haar ambities over bereikbaarheid en leefbaarheid waar wil maken betekent dit extra inspanningen rondom station Tilburg Universiteit. Het ligt voor de hand om de inrichting van de Statenlaan te herzien zodat de profilering beter overeenstemt met de functie van deze weg. Bovendien zal een andere profilering van de Statenlaan de oversteekbaarheid in de oost-westrichting verbeteren wat bij draagt verbetering van de samenhang in het gebied.



Tracés fietssnelwegen richting Breda & Waalwijk passeren de campus (bron: fietsforum Tilburg)

Schaalniveau: Station & Omgeving

Dagelijks zijn er bijna 7.000 in- en uitstappers op station Tilburg Universiteit. Door het hoge aantal overstappers is een goede transferkwaliteit een belangrijk element in de regionale bereikbaarheid. Alleen al vanuit deze aantallen verdient het aspect 'vindbaarheid' grote aandacht. Momenteel is er weinig plek voor de voetganger en is de Statenlaan vooral een barrière voor fietsers en voetgangers. Loop- en fietsroutes zijn onlogisch en slecht met elkaar verbonden. Om dit te optimaliseren zijn verschillende mogelijkheden onderzocht, waarover later meer.

Voor de fietsers zijn er ruim 500 parkeerplekken, waarvan een groot deel aan de zuidoostzijde zijn gesitueerd, terwijl juist deze plek geen goede aansluiting heeft op het fietsnetwerk, de universiteitscampus of het ROC. Aan de noordoostzijde ligt een groot verhard parkeerterrein waar de overige fietsparkeerplekken zijn gesitueerd. Tevens staat er een kleine ov-fietscarrousel.

Doordat station Tilburg Universiteit op ongeveer 4km van de snelwegafslag van de A58 ligt en het station 228 gratis parkeerplekken biedt, is het station populair als P+R transferium. Nadeel is dat automobilisten het parkeerterrein van station niet direct vanaf de Statenlaan kunnen bereiken. Om te parkeren bij het station moeten automobilisten vanaf de Wandelboslaan via de Troelstrastraat dwars door een woongebied rijden om uiteindelijk bij het station te komen.

Ook ten zuiden van het spoor op de universiteitscampus is de parkeerdruk erg hoog, omdat veel werknemers en studenten met de auto komen. Met de beoogde groei van de universiteit ligt hier dus zowel een ruimtelijke uitdaging als een uitdaging op het gebied van gedrag. Vanuit dit perspectief lijkt een deelauto- of deelfietsstelsel voor bezoekers op deze plek zeer kansrijk.



Routes van reizigers

Het thema 'Stad & Landschap' gaat over de verweving van stad met groene en blauwe structuren op alle schaalniveaus. Omdat we in steden bijna per definitie op een kluitje leven liggen problemen als luchtverontreiniging, geluidsoverlast, hitte- en waterstress permanent op de loer, zeker nu de extremen groter worden als gevolg van de klimaatverandering. Een belangrijk ruimtelijk instrument om deze problemen het hoofd te kunnen bieden zijn goed ontworpen en verbonden groen/blauwe netwerken.

Deze netwerken hebben naast een technische rol bij het filteren van lucht, het reduceren van hitte en het reguleren en bufferen van water ook een direct effect op de gezondheid en welbevinden van mensen.² Uit verschillende onderzoeken wordt immers steeds duidelijk dat een goed systeem van wandel- en fiets (die natuurlijk onderdeel zijn van een groen/blauw netwerk) van invloed is op de gezondheid van mensen. Gezondheid is ook verbonden met het thema ecologie. Doel is een evenwichtig ecosysteem te maken waarvan de mens ook deel uitmaakt. Ontwerp en ontwerpers kunnen bijdragen aan de condities waarin al het leven maximaal de ruimte krijgt. Station Tilburg Universiteit ligt niet alleen nabij onderwijsinstellingen, maar ook op korte afstand van belangrijke groengebieden. Er liggen goede kansen om door versterking van de huidige groen/blauwe structuur op alle schaalniveaus winsten te behalen. Daarbij is het belangrijk ons te realiseren dat de bestaande groene en blauwe elementen voor het grootste deel in bezit zijn van de gemeente. Met andere woorden, juist op dit thema zijn relatief gemakkelijk stappen te zetten voor de gemeente Tilburg.

Schaalniveau: regio & stad

Midden-Brabant kent enkele nationale parken en landschappen, zoals het groene woud en de Loonse en Drunense duinen. Tilburg zelf kent drie schakelgebieden in dit systeem, de zogenaamde regionale stadsparken: Moerenburg-Koningshoeven, Stadsbos en Landschapspark Pauwels. Doelstelling is om een groen netwerk tussen steden en dorpen te realiseren, waar de stadsregionale parken een belangrijke rol in spelen om een verbinding met de Tilburgse binnenstad te maken. Doelstelling van Brabantstad is om de ruimtelijke ontwikkelingsagenda's van de steden te koppelen aan zowel een gebiedsoverstijgende ecologie als aan de verbetering van de stedelijke biodiversiteit. Een goed groen-blauw netwerk draagt namelijk bij aan de gezondheid en het welzijn van de bewoners en kan een economische stimulans betekenen (Omgevingsvisie 2040).

De gemeente Tilburg heeft geld uitgetrokken om de groen-blauwe structuren te verbeteren. Zo wordt er een ruimtelijk raamwerk voor Stadsbos 013 opgesteld en is er (tot 2018) geld uitgetrokken om circa 900 niet-vitale bomen te vervangen. De groene verbindingen moeten de binnenstad met het landschap verbinden in combinatie met aantrekkelijke fiets- en wandelroutes.

Schaalniveau: wijk & buurten

Tilburg heeft de doelstelling om samenhang te creëren tussen het Stadsbos 013, de Tilburg University campus, de Professor Cobbenhagenlaan en het station Tilburg Universiteit (omgevingsvisie 2040). De Professor Cobbenhagenlaan wordt beschouwd als een belangrijke en monumentale as. Toch is dit niet de enige kans om verbindingen te scheppen in het gebied.

Analyse van de belangrijkste oost-west en noord-zuid verbindingen laat zien dat er op verschillende plaatsen ruimte is om binnen de bestaande profielen verbeteringen door te voeren, waarop in het hoofdstuk 'aanbevelingen' nader wordt ingegaan. Hier wordt volstaan met de constatering dat een robuuste groen/blauwe verbinding tussen binnenstad en kennisknoop volgens ons niet gebaseerd zou moeten zijn op slechts één monumentale as.

Naast ruimtelijke aanknopingspunten in bestaande straatprofielen in het gebied lopen er programmatische projecten die verbreding van de structuur zouden kunnen ondersteunen. Zo loopt er in Tilburg West een proef met ecologisch beheer, waar lanen worden beplant met een bloemrijk mengsel om voor een vergrote biodiversiteit te zorgen.

Schaalniveau: Station & Omgeving

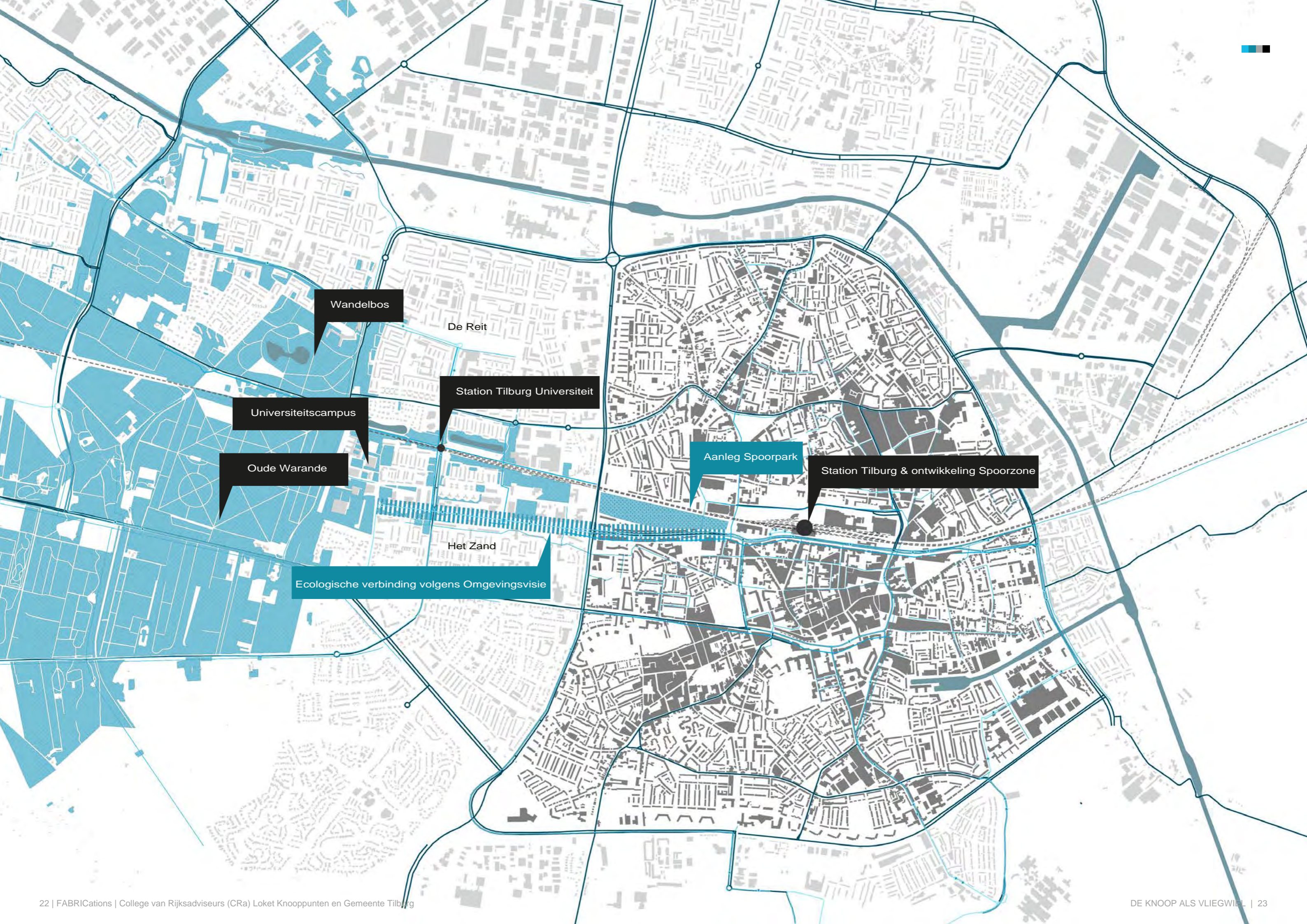
Station Tilburg Universiteit ligt in een groene omgeving. Tegelijkertijd zijn er aandachtspunten die verbeterd kunnen worden. Zo mist de entree van het stationsgebied werkelijke groene kwaliteiten en is de verblijfskwaliteit matig doordat er weinig zichtbare activiteiten in het groen plaatsvinden. Stedenbouwkundig is deze situatie duidelijk verklaarbaar. Het gedachtegoed waarop de huidige stedenbouwkundige structuur is gebaseerd leunt op het modernistische idee om groene stroken en lanen in te zetten als scheiding tussen verschillende neutrale bouwvelden. Groen wordt in deze opvatting vooral ingezet ter begeleiding van verkeersstromen en als afstandshouder tussen verschillende activiteiten. Maar er zijn ook aanknopingspunten te vinden in het gebied die een ander gebruik van het groen laten zien, maar dan moeten deze wel 'zichtbaar' worden gemaakt. Het kleine volkstuincomplex direct naast de parkeerplaats van het station biedt

in dit opzicht kansen om een groene tuinachtige kwaliteit in het gebied te versterken en een sociale rol te vervullen met minimale investeringen op de korte termijn.

De twee vijvers aan de noordzijde van het spoor vormen een ander aanknopingspunt om over verbetering van de groen-blauwe structuur na te denken. Hoewel het op dit moment nog niet duidelijk is hoe de huidige vijvers in het toekomstige watersysteem in technische zin zullen functioneren, ligt het voor de hand dat ze onderdeel gaan uitmaken van de 'Blauwe Aders-aanpak'. Deze aanpak richt zich echter vooral op onzichtbare ondergrondse ingrepen. Voorbeelden in andere steden (denk aan Rotterdam of Kopenhagen) laten zien dat het ook zinvol is om zichtbaar te maken hoe ruimte voor spel en recreatie samen kan gaan met ruimte voor waterberging, waterzuivering en piekopvang, functies die als gevolg van klimaatverandering steeds vaker nodig zullen zijn. Om een goede ruimtelijke samenhang in het gebied te krijgen is een watertoets en onderzoek op de korte termijn van belang.

Het laatste lokale aanknopingspunt om te werken aan de groen-blauwe structuur is de veiligheidszone die over het gebied geprojecteerd is als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Voor het hele gebied is een zone van 30m breed vanuit het spoor gereserveerd als zogenaamde plasbrandzone, waar het verboden is om kwetsbare objecten te bouwen. In plaats van deze zone als noodzakelijk kwaad op te vatten en te vullen met tijdelijk programma, zoals parkeren, denken wij dat de veiligheidszone benut zou moeten worden om de aanwezige maar onderontwikkelde groene kwaliteiten van het stationsgebied juist te versterken. Dan ontstaat de mogelijkheid om een station met parkkwaliteiten te verbinden.

2. Residential Greenness and Birth Outcomes: Evaluating the Influence of Spatial Correlated Built Environment Factors. In: Environmental Health Perspectives, Vol. 122, 2014.



Wandelbos

De Reit

Universiteitscampus

Station Tilburg Universiteit

Oude Warande

Aanleg Spoorpark

Station Tilburg & ontwikkeling Spoorzone

Het Zand

Ecologische verbinding volgens Omgevingsvisie

VITAAL PROGRAMMA

Vitaal programma gaat over de opgave om op alle schaalniveaus een goede mix van mensen, kennis en goederen te maken. Een vitale economie vereist bovendien diversiteit, hoogwaardig onderwijs, innovatie en *good governance*. Of zoals voormalig directeur van het Planbureau voor de Leefomgeving en curator van de IABR Next Economy Maarten Hajer het verwoordt: “De nieuwe economie moet vooral lokaal waarde toevoegen, circulair en sociaal inclusief zijn. [...] En deze nieuwe economie bestaat niet, het is een *work in progress* dat in de praktijk wordt ontwikkeld door mensen die, elk vanuit hun eigen expertise, willen bijdragen aan het oplossen van ecologische en sociale vraagstukken.”³

Hoewel er geen directe relatie lijkt te zijn tussen economie en stedelijke ontwikkeling, is het succes van de Silicon Valleys en de Brainports van deze wereld niet zomaar overal te herhalen; het is duidelijk dat een belangrijke succesfactor het samenbrengen van de juiste mensen is. Het maken en behouden van een vitale economie behelst kort gezegd de opgave om de balans te vinden tussen economische groei, lokale waarde, sociale inclusiviteit en circulariteit. Daarbij helpt het als we niet langer denken in specialisatie en ruimtelijke scheiding, maar juist nadenken over hoe interactie en vermenging te bewerkstelligen zijn.

In het geval van Tilburg West valt op dat er op alle schaalniveaus er eerder sprake is van scheiding dan van mening van functies met programmatisch eenzijdige gebieden tot gevolg. Het mengen van wonen, werken, leren en consumeren blijkt echter in andere steden een succesvolle aanpak. Meer specifiek zijn recent ook experimenten gedaan met het verweven van allerlei vormen van onderwijs in het stedelijk weefsel. In Amsterdam was de tijdelijke

FabCity Campus op de kop van Java-eiland daarvan een voorbeeld, net als het plan om een deel van alle bibliotheekvestigingen om te bouwen tot publieke stadswerkplaatsen. Wij denken dat voor het gebied rondom station Tilburg Universiteit een thematische kleuring vanuit een zo breed mogelijke keten aan activiteiten rondom het begrip ‘leren’ interessante mogelijkheden biedt om meer samenhang in het gebied te krijgen. Tegelijk maakt deze kleuring het mogelijk om deze spoorzone duidelijk anders te maken dan de spoorzone rondom Tilburg Centraal Station waar nu alle ogen op gericht zijn.

Schaalniveau: Regio & Stad

De spoorzones van de vijf grootste Brabantse steden zijn volop in ontwikkeling. Ze worden onder andere (tijdelijk) geprogrammeerd met evenementen en culturele instellingen. Het project ZUIDLIJN wil zo de 5 Brabantse steden inhoudelijk, fysiek en communicatief met elkaar verbinden. Op deze wijze worden de stationsomgevingen tevens verblijfplekken.

Los van het project ZUIDLIJN verkent Brabantstad hoe de programmatische samenwerking tussen de onderwijs- en kennisinstellingen kan worden verbeterd om de internationale topositie permanent te kunnen versterken. Samenwerking met het bedrijfsleven en de kennis- en onderwijsinstellingen is de ambitie om een betere overgang tussen het onderwijs en de arbeidsmarkt in de hand te kunnen werken. Tilburg en Eindhoven zijn de universiteitssteden van de provincie en zullen daarom een belangrijke rol vervullen in het kennisnetwerk van Brabant.

In de studie Blind Spot laten de Vereniging Deltametropool en West8 zien dat landschap een belangrijker

vestigingsvoorwaarde wordt voor zowel bedrijven als voor het aantrekken van talent.⁴ Het lijkt dus zinvol om juist de groene kwaliteiten die van oorsprong in Tilburg West en de universiteitscampus aanwezig zijn verder te gaan inzetten om de juiste bewoners en gebruikers naar dit gebied te krijgen.

Schaalniveau: Wijk & Buurten

De Tilburgse economie is ondervertegenwoordigd rondom de universiteitscampus en het station. Naast onderwijsgebouwen, studenten- en andere woningen en sportvoorzieningen van de universiteit zijn binnen een straal van 300m rondom het station zijn weinig andere voorzieningen te vinden. Behalve datacentrum NBRix (waarvan het voortbestaan onzeker is) en wat horecegelegenheden, Albert Heijn en een fietsenmaker in de plint van Intermezzo is er vrijwel niks. Vergeleken met andere universiteitswijken internationaal is dit een eenzijdig programma te noemen.

Analyse van campussen elders leert immers dat een campus meer kan zijn dan onderwijsgebouwen: het kan een ‘learning ecology’ vormen die betekenis heeft voor een brede doelgroep en een groter gebied.

Vanuit de universiteit is er wel een duidelijke behoefte om te groeien en zo misschien op termijn het gebied duidelijker te kleuren. Zo wil de universiteit meer huisvesting nabij de campus voor internationale studenten. Ook de indoor-sportfaciliteit is te klein geworden. Er wordt een nieuwe locatie gezocht voor grotere huisvesting. Tot slot is het grote parkeerveld aan de westzijde van de campus te klein geworden en zou de universiteit deze plek ook graag ontwikkelen. Dit kan alleen als nieuwe ontwikkelingen samengaan met het realiseren van nieuwe parkeervoorzieningen en gepaard gaan met maatregelen die het gebruik van andere modaliteiten stimuleren.



4. Blind Spot –Metropolitan landscape in the global battle for talent, Vereniging Deltametropool Wageningen UR en West8, 2016.

3. Maarten Hajer, Internationale Architectuur Biennale Rotterdam, The Next Economy, 2016.

Schaalniveau: Station & Omgeving

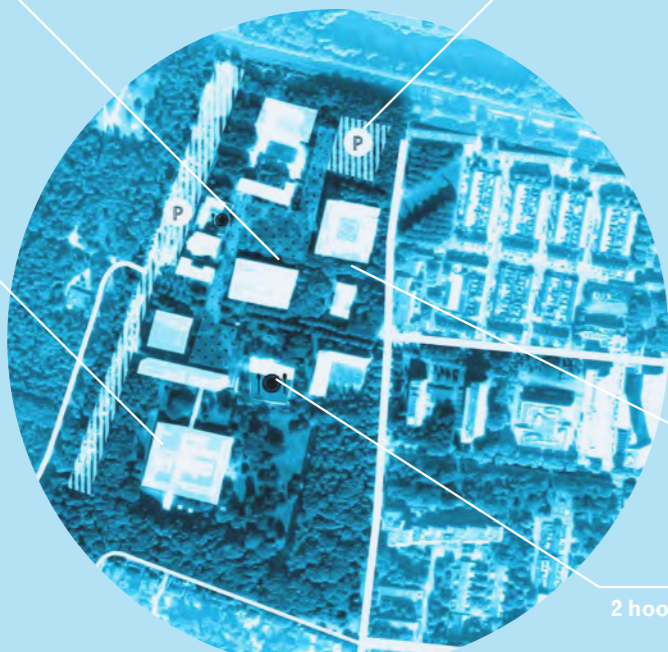
In de directe omgeving van het station vinden we restaurant Boerke Mutsaers. Verder is er een kiosk aanwezig die doordeweeks van 6.45 tot 18.00 is geopend en zaterdag van 8.00 tot 15.00. Op zondagen is de kiosk gesloten. In de kiosk is een toilet aanwezig, die kan worden gebruikt tijdens openingstijden van de kiosk (de sleutel is af te halen bij het personeel). Ook is er aan de rand van het parkeerterrein een OV-fietscarrousel.

Op enige afstand heeft de naamgever van dit station – de universiteit van Tilburg –, om al haar opgaven en ambities in goede

banen te leiden, een Masterplan opgesteld tot 2030. Er wordt ingezet op behoud van de bestaande groene kwaliteiten van de campus en een nieuwe entree richting het spoor, die de zichtbaarheid van de universiteit vanaf het spoor kan verbeteren. Tegelijkertijd valt op dat de plannen van de universiteit niet direct aan zetten tot het in contact brengen van universiteit en het omringende woonprogramma. De verwervingsstrategie van de universiteit lijkt bovendien vooral ingegeven door de beschikbaarheid van objecten en niet gebaseerd op een samenhangend plan.

Southampton is qua inwonersaantal en als universiteit (grootte) vergelijkbaar met Tilburg. Wat opvalt is dat Tilburgse campus minder voorzieningen in haar nabijheid heeft. Om een relatie te leggen tussen het station en de universiteit zijn er zowel ruimtelijk als programmatisch kansen voor een gebiedsontwikkeling die eenheid schept.

TILBURG CAMPUS



Labels: bibliotheek, 2 hoofd parkeerplaatsen, auditorium, grand cafe, 2 hoofd kantines + meerdere bars

Inwoners van de stad: 214 157
Inwoners van de campus: 13 000

- Activiteiten: sportcentrum, sportschool, hockey, sauna
- Academisch forum voor symposia, debatten en kleinschalige evenementen
- Eetplein: 2 hoofdkantines, meerdere cafe's, clubs en bars
- Bibliotheek: Open tussen 08.00 en 24.00
- Kerk voor reflectie en bidden

SOUTHAMPTON CAMPUS



Labels: Veel parkeerplaatsen, UniLink bus station, Eetplein, Hoofdgebouw, Hoofdkantine, Medische hulp, Fitnesscentrum & zwembad

Inwoners van de stad: 253 651
Inwoners van de campus: 25 000

- Activiteiten: zwembad, sportschool, luchtbuks schietbaan, watersport, activiteiten voor kinderen...
- Eetplein: 11 restaurants en bars (starbucks, costa, pretamanger..)
- LinkBus: verbinding met de andere campus, stations en studentenwoningen
- Conferenties en hospitality verzorgd door externe bedrijven
- poppodium: 244 evenementen per jaar
- Zwembad van 25 meter
- Bibliotheek open tussen 07.00 en 24.00

Een vitale stad gaat behalve over gezondheid en economie ook over een stad met betrokken en ondernemende burgers waarin oude en nieuwe tijdperken elkaar op een herkenbare manier overlappen. Mensen willen immers een band met elkaar en met de plek waar ze wonen, werken, leren en recreëren. Dit betekent dat mensen niet alleen geïnteresseerd zijn in het hier en nu van plekken, maar ook een historische verbondenheid willen voelen. Dat kan aan de hand van karakteristieke bouwwerken, publieke ruimtes of landschappelijke kenmerken. Dit betekent tevens dat steden hun landschappelijke ondergrond niet moeten veronachtzamen in hun toekomstige ruimtelijke ontwikkeling.

Voor Tilburg betekent dit dat zowel het door bos omringde landschap van groene kamers als de karakteristieke lintbebouwing onderdelen zijn uit het stedelijke DNA om op voort te bouwen. De uitdaging is hoe deze typische ruimtelijke en architectonische kenmerken onderdeel kunnen worden van de toekomstige ontwikkelingen.

Schaalniveau: Regio & Stad

Tilburg is een meerkernig mozaïek, ontstaan uit herdgangen en linten. Die oude structuren zijn nog steeds zichtbaar, maar daarnaast is er de 'nieuwe' stad met ringbanen, stadsuitbreidingen vanaf de jaren 60 met duidelijke hoogbouwaccenten zichtbaar. Uitgangspunt van het huidige Tilburgse architectuurbeleid is dat Tilburg een moderne stad wil zijn met respect voor haar (cultuur)historie.

Het eigen karakter van de verschillende deelgebieden in de stad moet door elke nieuwe ontwikkeling worden versterkt, terwijl belangrijke routes, verbindingen en knooppunten voor samenhang en herkenbaarheid dienen te zorgen. Landmarks bevinden zich veelal op of in de directe nabijheid van de knooppunten

van de hoofdstructuur, waarbij de welstandsnota de volgende criteria formuleert:

1. Bij knooppunten en landmarks gaat het vooral om bijzondere en unieke oplossingen;
2. Opgaven worden integraal aangepakt en de inrichting van de openbare ruimte wordt in de beschouwing betrokken;
3. De totale projectkwaliteit getuigt van een hoog ambitieniveau.

Deze criteria hebben geleid tot markante gebouwen. Zo heeft Tilburg een traditie van bijzondere moderne architectuur voor publieke gebouwen. Binnen het kader van deze studie is in dit verband vooral het centraal station (Koen van der Gaast, 1965) een opvallende verschijning. In Tilburg gaan mobiliteit en moderne vormgeving al decennia samen. Met andere woorden, juist Tilburg is een logische plek om een nieuw type voorstadhalte te ontwikkelen.

Schaalniveau: Wijk & Buurten

Specifiek voor het gebied rondom station Tilburg universiteit geldt op hoofdlijnen het volgende welstandsbeleid:

- De dynamiek rond het station wordt benut en er ontstaat een intensieve verbinding tussen de campus en de directe omgeving;
- Cultuurhistorische waarden moeten ten volle worden benut;
- Een tijdloos modernisme op de campus waar de groene kwaliteit dominant is;
- Bij het campusplein is een zorgvuldige inbedding in de parkachtige setting essentieel;
- De ontsluiting en verbinding met de andere Brabantse steden via het

Brabantse 'metrosysteem' vergen bijzondere aandacht. De entrees (vanaf station Tilburg Universiteit), de parkeervoorzieningen en de beleving van de campus spelen bij ontwerpogaven belangrijke rollen.

Deze uitgangspunten sluiten goed aan op de in ons onderzoek gesignaleerde kans om de wijken rondom het station duidelijker te kleuren als een gebied voor onderwijs dat sterk verbonden is met haar groene omgeving en de regio.

Schaalniveau: Station & Omgeving

Het meest herkenbare bouwwerk van het huidige station Tilburg Universiteit is de kiosk. Dit bouwwerk, type 'sextant' werd

gebouwd in 1969 als zeskantig gebouwtje met ruimte voor plaatskaartenkantoor, enkele dienstruimten en zeer beperkte wachtgelegenheid.

De afwezigheid van andere belangrijke bouwwerken zien wij in dit geval als een voordeel. Het betekent dat er ruimte is om de gewenste band met de universiteitscampus te versterken zonder direct in conflict te komen met het bestaande. Overigens ligt er bij dit thema juist op stationsniveau wel op een andere manier een aandachtspunt. Rondom het station bevinden zich nu enkele monumentale bomen. Wij denken dat het behoud van deze bomen belangrijk is voor het uitbreiden van de groene kwaliteiten rondom het station.



Station Tilburg. Bron: wijzijntilburg.nl



historic photo main building Tilburg University, by Jos Bedaux

photography: Archive Jos Bedaux

Hoe basaal ook, ons leven is in hoge mate afhankelijk van de aanwezigheid van de stromen water, voedsel en energie (samen ook wel de nexus genoemd vanwege hun sterke onderlinge verwevenheid). De beschikbaarheid van deze stromen in kwalitatieve en kwantitatieve zin zal in de toekomst in hoge mate afhankelijk zijn van het vermogen om veerkrachtige systemen te realiseren die deze stromen kunnen blijven transporteren. Onder de noemer duurzaamheid hebben wij het scala aan opgaven en kansen geanalyseerd die op Tilburg afkomen vanuit klimaatverandering, energietransitie en demografische en sociale veranderingen. Daarbij zijn zowel globale trends en oplossingsrichtingen als ook lokale opgave en ambities meegenomen. Vervolgens is de vertaalslag gemaakt naar het verkennend onderzoek naar station Tilburg Universiteit en omgeving.

Schaalniveau: Regio & Stad

Net als andere stedelijke regio's wordt ook Tilburg geconfronteerd met nieuwe globale ontwikkelingen die een ruimtelijke impact hebben. De eerste ontwikkeling is dat het aantal mensen dat in stedelijke regio's woont blijft toenemen, maar dat de dichtheden waarmee dit gebeurt afneemt. Dit stelt eisen aan de infrastructuur die het stedelijk systeem faciliteert. Een andere ontwikkeling is dat er ruimte moet worden gezocht voor de (nieuwe) infrastructuur die nodig is om de transitie van fossiele naar duurzame energiebronnen mogelijk te maken. Bovendien is veel van de huidige infrastructuur aan verbetering toe. Riolsystemen zullen worden vernieuwd, treinsporen verbreed en koperen kabels vervangen door glasvezel.

Tot op heden is het ontwerp en de aanleg van stedelijke infrastructuur vooral een afspiegeling van sociale en historische evolutie. Soms ging dat geleidelijk met oog voor de samenhang, maar vaker ontwikkelde de infrastructuur zich met een duizelingwekkende snelheid. Ook

zijn verschillende infrastructuren in het verleden vaak autonoom ontworpen, wat goede verbindingen tussen verschillende netwerken niet eenvoudiger maakt. Bovendien werd er impliciet van uitgegaan dat de bronnen van water, energie en voedsel onuitputtelijk waren. In die opvatting is recent veel verandering gekomen. In Nederland hebben we bijvoorbeeld op het punt van het ontwerpen met water in de afgelopen decennia onze defensieve en monofunctionele houding ingewisseld voor een meer adaptieve en inclusieve strategie. Denk bijvoorbeeld aan het megaproject 'Ruimte voor de Rivier' waarin veiligheid, natuurontwikkeling, recreatie en economie innig met elkaar verweven zijn.

Vertaald naar de stedelijke omgeving is het cruciaal om zowel de prestatie van het stedelijk systeem als zijn ruimtelijke expressie ervan te verbeteren. Dit betekent dat er een opgave ligt om na te denken over een meer veerkrachtige infrastructuur, voor het vervoer van mensen, goederen, water, energie en materialen, zowel bovengronds als ondergronds. Vertaald naar Tilburg betekent dit dat het belangrijk is om op strategisch niveau na te denken over de wijze waarop de infrastructuur van vervoersnetwerken, van water en van energie meer veerkracht geïncorporeerd kunnen worden. Maar ook op praktisch niveau zijn er aanknopingspunten om de visievorming voor station Tilburg Universiteit aan lokale duurzaamheidsopgaven en kansen te verbinden. De jaarlijkse perspectiefnota van de gemeente Tilburg meldt onder de titel 'Tilburg Next Level' in 2018 niet toevallig dat er grote uitdagingen liggen als het gaat om klimaatadaptatie en verduurzaming. Als gevolg van het klimaatakkoord van Parijs moet ook Tilburg immers haar uiterste best doen om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen en stevig inzetten op een meer duurzaamheid samenleving en duurzame stadsontwikkeling.

Tilburg Next Level geeft aan dat er een inhaalslag gemaakt moet worden om de gevolgen van de klimaatverandering op te vangen. Een zinvolle denkrichting om dit te doen is door in te zetten op vergroening en versterking het huidige groen-blauwe netwerk ter verkoeling en regulering. Een sterk groen-blauw netwerk draagt immers bij aan het verminderen van hitte- en droogtestress. Maar een groen-blauw

netwerk kan nog meer doen. Mits goed ontworpen, functioneert een groen-blauw netwerk tevens als ontmoetings- en recreatieruimte en draagt op deze manier bij aan sociale cohesie. Versterking van de groen-blauwe ruimte in de stad helpt bovendien bij versterking van sociale veerkracht en gezondheid, twee andere belangrijke maatschappelijke pijlers van Tilburg Next Level.



“Vergroening van de stad is een antwoord op uitdagingen als sociale veerkracht (ontmoeten), gezondheid (bewegen en ontspannen) en klimaatadaptatie.”

Schaalniveau: Wijk & Buurten

Klimaatadaptatie, energietransitie en veerkrachtige infrastructuur bieden op het niveau van de wijk en de buurt naast opgaven vooral kansen. Kansen om de benodigde technische vernieuwingen samen te laten gaan met ruimtelijke verbeteringen en kansen voor nieuwe vormen van werkgelegenheid. Om de energietransitie te bewerkstelligen heeft Tilburg de doelstelling voor de stad als geheel om (bijna) alle woningen, (publieke) gebouwen en het maatschappelijk vastgoed van het gas te krijgen. Nul op de meter of aansluiting op een duurzaam warmtenet zijn de eerste voorstellen. De wil om klimaatadaptatie in Tilburg integraal en wijkgericht aanpakken sluit bovendien goed aan bij onze bevinding dat station Tilburg Universiteit kan werken als aanjager en identiteitsdrager voor de omliggende wijken.

Als we inzoomen op de wijken rondom station Tilburg Universiteit valt op dat relatief veel woningen hier een lage energieprestatie hebben. In de vier wijken rondom het station – wij spreken van kwadranten – zijn de opgaven en kansen uiteenlopend. Dat is vooral te verklaren uit zowel de bouwperiode van veel huizen als de eigendomsverhoudingen. We zetten per kwadrant onze bevindingen achter elkaar.

De woningen in het zuidwestelijke en het zuidoostelijke kwadrant direct langs het spoor zijn goeddeels in het bezit van woningbouwvereniging Tiwos. De woningen hier vormen een belangrijk deel van de goedkope woningvoorraad die wordt gebruikt voor kwetsbare doelgroepen.

In stedenbouwkundig en architectonisch opzicht vormen de woningen van Tiwos vergelijkbare ensembles. Maar in termen van onderhouds- en toekomstplannen is er verschil tussen de woningen ten

westen en ten oosten van de Statenlaan. Voor de woningen ten westen van de Statenlaan liggen uitgewerkte plannen klaar voor groot onderhoud en verbetering van de energieprestatie. Voor de woningen ten oosten van de Statenlaan zijn er alleen nog ambities.

Verder naar het zuiden, in zowel het zuidwestelijke kwadrant als het zuidoostelijke kwadrant, heeft woningbouwcorporatie Wonen Breburg verschillende wooncomplexen in eigendom. Het gaat hierbij om de studentenwoningen nabij de campus uit de jaren '80 en de zogenaamde 'sterflats' aan de Professor Verbernelaan. Ook voor deze woningen zijn geen concrete plannen aangezien ze nog goed verhuren. Tegelijkertijd is Wonen Breburg zich ervan bewust dat deze woningen binnen niet al te lange tijd een verouderd woonproduct bieden en dat ook energetische verbeteringen moeten worden doorgevoerd. Tot slot bezit Wonen Breburg in dit kwadrant tevens het moderne wooncomplex met studentenwoningen en voorzieningen aan het Professor de Moorplein.

De woningen in het noordwestelijke kwadrant ten opzichte van het station zijn allen in privé-eigendom. Daardoor is lastig vast te stellen wat hun energieprestatie is. Op grond van hun bouwjaar (tussen 1960 en 1975) is het wel aannemelijk dat ook hier een inhaalslag gemaakt moet worden.

De woningen in het noordoostelijke kwadrant zijn voor ongeveer de helft in bezit van Wonen Breburg. De andere helft is particuliereigendom of in handen van Tiwos. Bij zowel Wonen Breburg als Tiwos staan deze laagbouwoningen niet bekend als problematisch. Er zijn dan ook geen plannen voor energetische verbeteringen.



Schaalniveau: Wijk & Buurten

De zoektocht naar een goede balans tussen leefbaarheid en mobiliteit komt waarschijnlijk het meest duidelijk tot uitdrukking op het niveau van het station en haar directe omgeving. Een aangenaam klimaat in de stad wordt in belangrijke mate bepaald door de stromen van lucht (wind), warmte en luchtverontreiniging. Het wordt bovendien steeds duidelijker dat dit laatste aspect van directe invloed is op de gezondheid en dus de levensverwachting van mensen. Een goed autobereikbaar stadsdeel heeft met andere woorden ook minder positieve kanten.

Volgens sommige optimisten zal met de toename van het elektrisch rijden en de

zelfrijdende auto deze problematiek snel tot het verleden horen. Meer realistische opvattingen gaan er van uit dat naast technologische oplossingen er ook behoefte is aan een gedragsverandering. Een goed werkend multimodaal OV-systeem, de connectiviteit van het fietsnetwerk en de nabijheid van verschillende stedelijke functies liggen in die opvatting aan de basis van een ander verplaatsingsgedrag. Dat betekent dat bij het vinden van de juiste balans tussen mobiliteit en leefbaarheid ontwerp een belangrijke rol speelt.

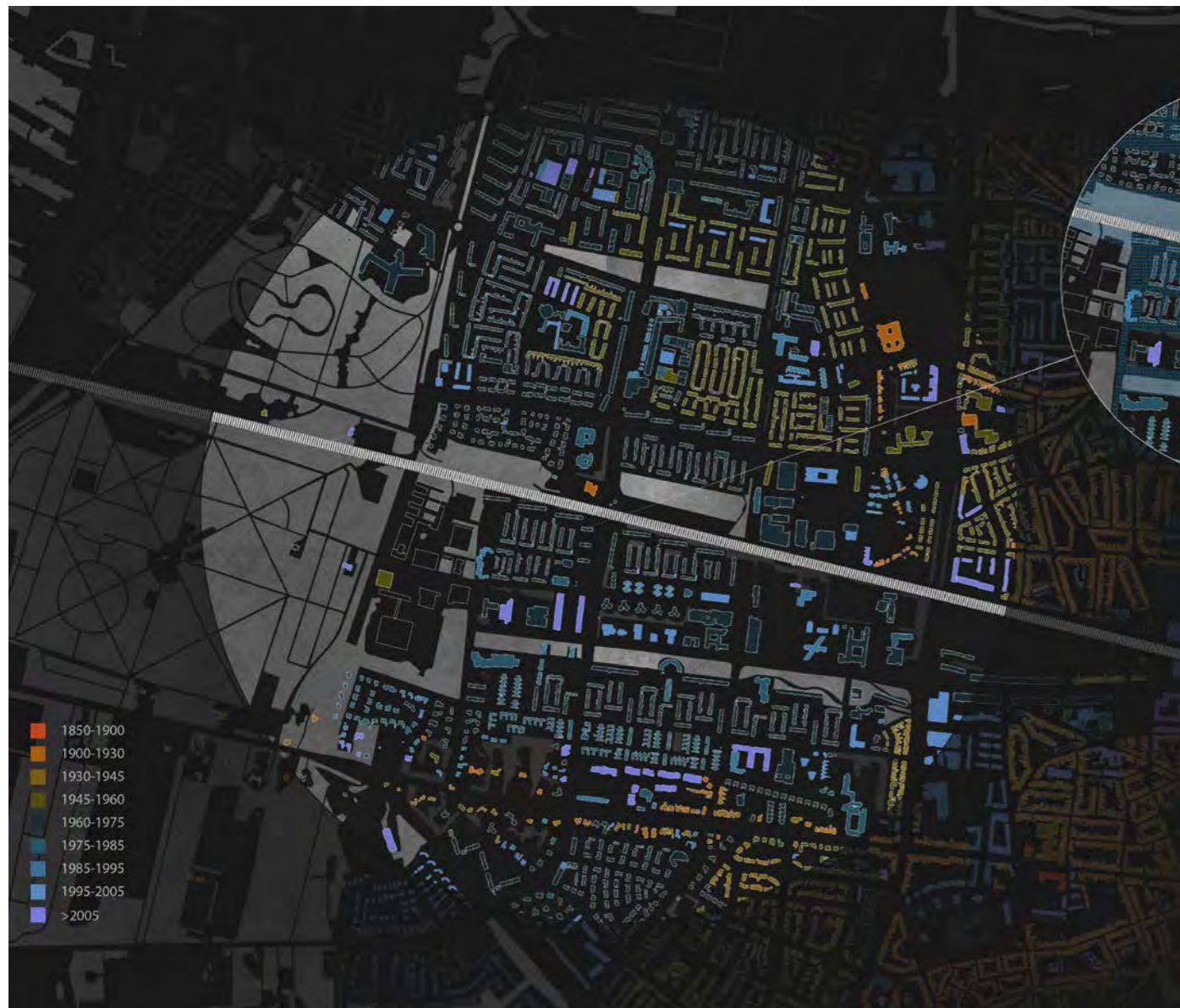
Concreet betekent dit dat de opgaves die er in het stationsgebied liggen ten aanzien van de luchtkwaliteit en geluidsoverlast als gevolg van het drukke treinspoor

en de Statenlaan opgelost moeten worden. De door Prorail voorgestelde geluidsschermen zijn in onze opvatting een slechte oplossing omdat ze alleen gericht zijn op geluidsreductie en de huidige onoverzichtelijke situatie alleen maar verslechteren omdat ze scheidend in plaats van verbindend werken. Een ontwerp voor het stationsgebied dat daarentegen inzet op het soepel verbinden van de modaliteiten en tegelijkertijd bijdraagt aan een aangename gezonde leefomgeving en schakelt met klimaatadaptatie opgaven verdient onze voorkeur.

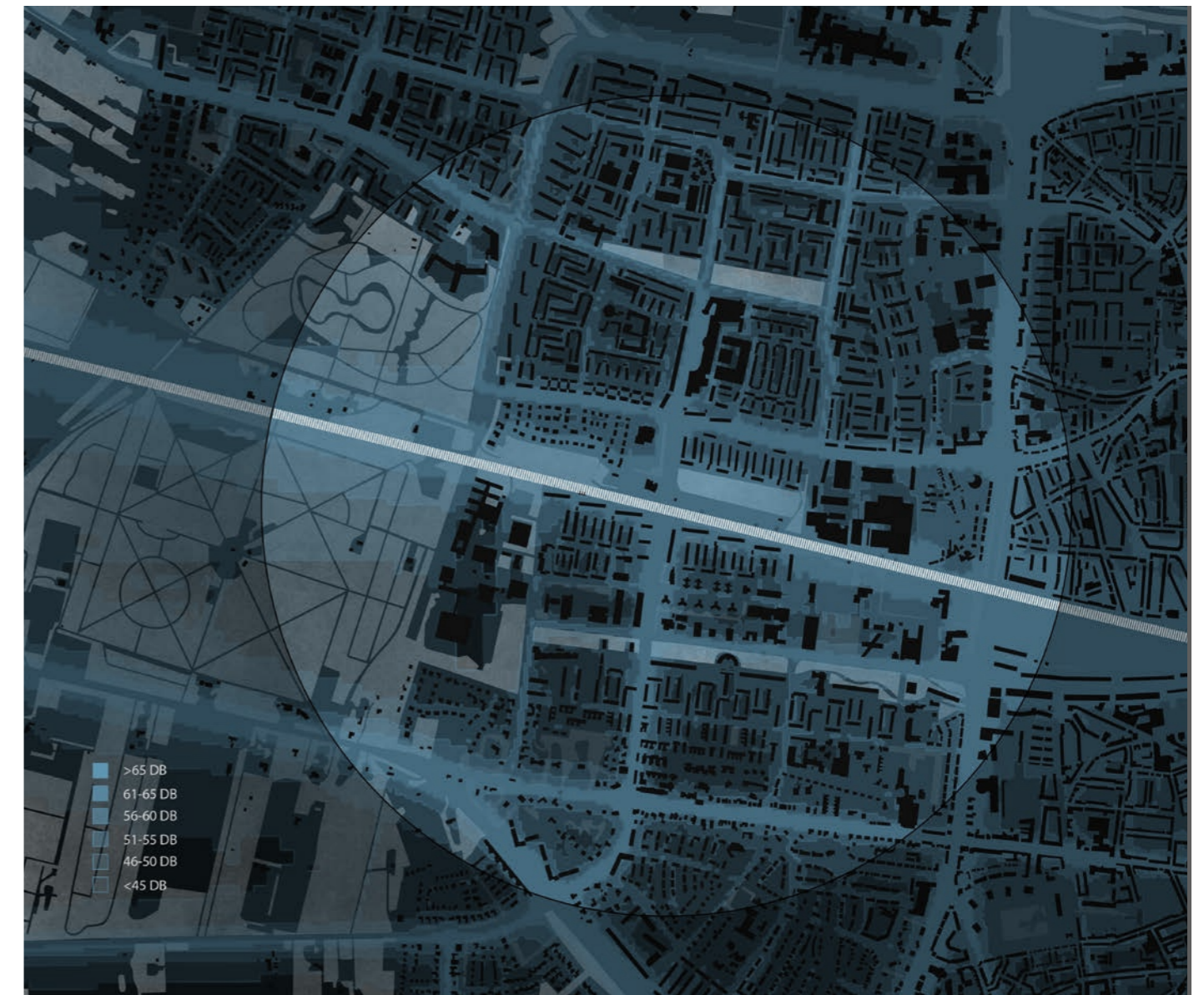
De woningen in het noordwestelijke kwadrant ten opzichte van het station zijn allen in privé-eigendom. Daardoor is lastig

vast te stellen wat hun energieprestatie is. Op grond van hun bouwjaar (tussen 1960 en 1975) is het wel aannemelijk dat ook hier een inhaalslag gemaakt moet worden.

De woningen in het noordoost kwadrant zijn voor ongeveer de helft in bezit van Wonen Breburg. De andere helft is particuliereigendom of in handen van Tiwos. Bij zowel Wonen Breburg als Tiwos staan deze laagbouwoningen niet bekend als problematisch. Er zijn dan ook geen plannen voor energetische verbeteringen.



Rondom het knooppunt zijn de meeste bouwwerken naoorlogs en kunnen een energetische opknappbeurt gebruiken



Aan het spoor en rondom de Statenlaan overschrijdt het geluidsniveau hoog



HOOFDSTUK 02 VISIE & AANBEVELINGEN

De knoop als vliegwiel

Vliegwiel voor ontwikkeling

Huidige modaliteiten

Statenlaanvarianten

Voorstellen voor het station

Keuzes

Ecologie voor leren

Een goede inpassing

Wat is een ecologie voor leren?

Verbinden van de schakels

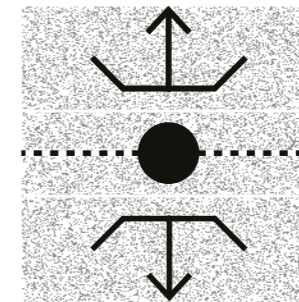
Vergezicht 2040

Een groen-blauw netwerk

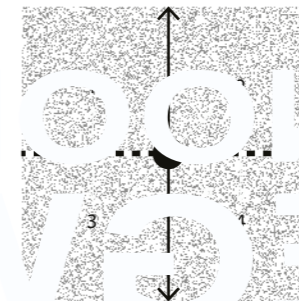
Veerkrachtig systeem



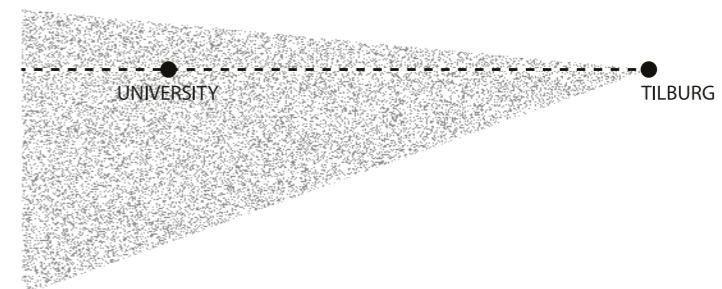
Station & Omgeving



Wijk & Buurten



Stad & Regio



Advies: maak een goed station.

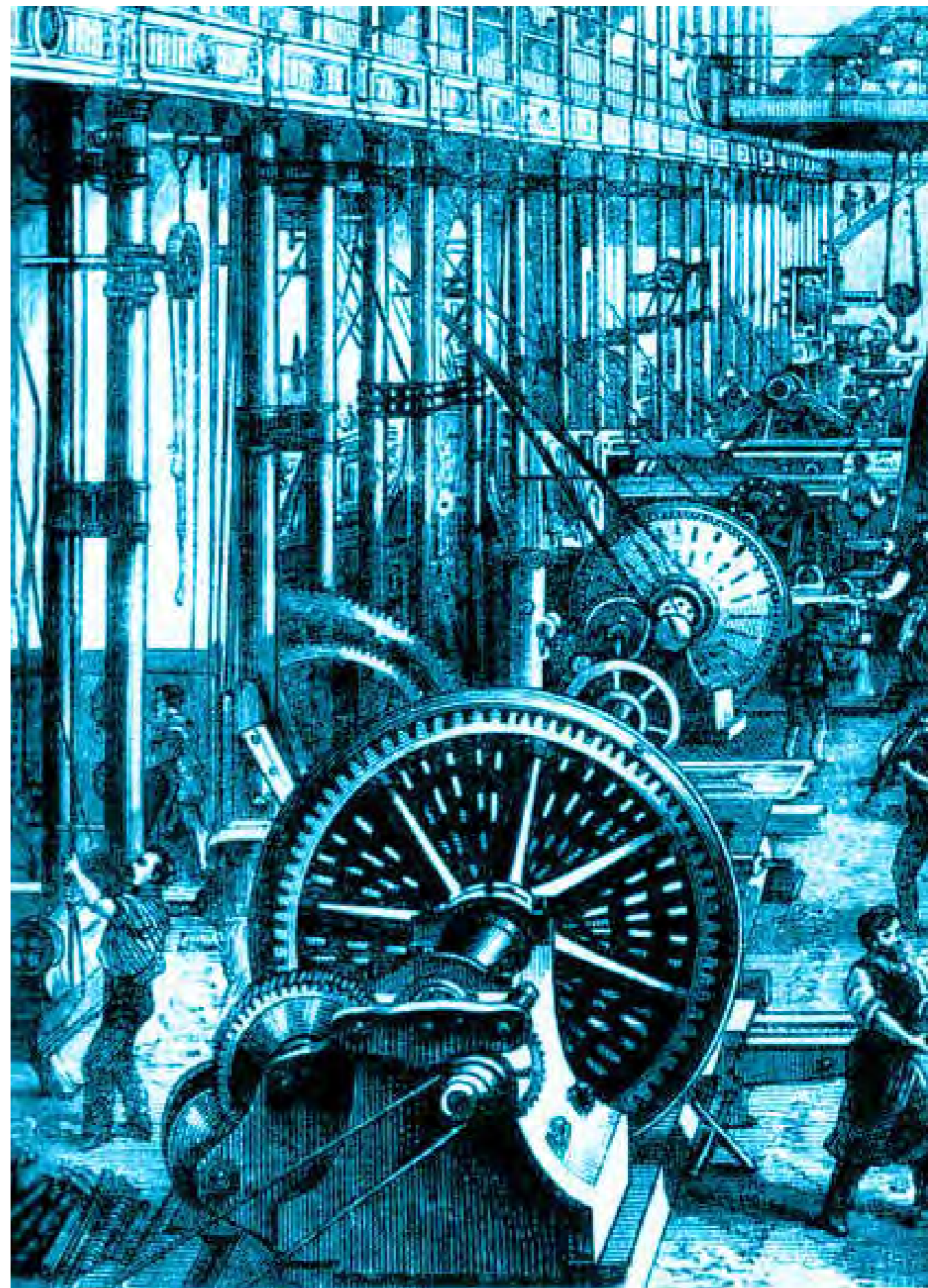
- A. Maak heldere en hoogwaardige looproutes, een goede fietsbereikbaarheid, verbeterde overstapmogelijkheden tussen verschillende modaliteiten (trein, bus, fiets).
- B. Schep eenheid in het gebied door de vier kwadranten te verbinden, de openbare ruimte te verbeteren en verbijfskwaliteit toe te voegen. Door additioneel programma toe te voegen kan het gebied worden geactiveerd en de sociale veiligheid worden verbeterd.
- C. Bewerkstellig een verhoging van de frequentie van de treinen om de knoopwaarde in overeenstemming te brengen met de huidige, maar vooral met de toekomstige plaatswaarde.

Historisch gezien bestaat er een grote afstand tussen de ontwikkeling van spoorinfrastructuur en stadsontwikkeling. Van oudsher heeft de ontwikkeling van het spoor namelijk een veel meer technisch karakter dan de ontwikkeling van het stedelijk leven. Bovendien valt het spoor vaak niet onder de verantwoordelijkheid van het reguliere stadsbestuur. Spoor is, zeker in Nederland, historisch gezien dus ook eerder volgend in plaats van aanjager van stedelijke ontwikkeling.

In de afgelopen decennia is er verandering gekomen in deze situatie. Hoewel de planvormingsprocessen complex en langdurig zijn, is de ontwikkeling van stationsgebieden in heel Nederland herkend als een belangrijke opgave. Het gaat hierbij niet eenvoudig om een stedelijke verdichtingsopgave, maar om het creëren van bruisende knooppunten. Na de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) waarin de zes belangrijkste stations (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Arnhem en Breda) ingrijpend zijn aangepakt, worden (of zijn) bijna alle grote overstapstations aangepakt. De volgende stap in deze ontwikkeling is aandacht voor zogenaamde voorstadhaltes zoals station Tilburg Universiteit. Anders dan bij de overstapstations is de opgave bij deze stations minder verbonden aan de realisatie van grote hoeveelheden vierkante meters vastgoed. Omdat een voorstadhalte zoals Tilburg Universiteit per definitie minder centraal gelegen is dan het bijbehorende hoofdstation is de aanpak ook minder generiek in te vullen. Het gaat hier niet om het aantrekken van min of meer generieke binnenstedelijke functies, maar om het vinden specifieke en lokale thematische kleuring die een gebied eigenheid geven. In het geval van station Tilburg Universiteit betekent het

dat de combinatie van positionering in het netwerk (voorstadhalte), het type station (openluchtstation), het gebiedsprofiel (gebied voor wonen, onderwijs en recreatie) en de verschillende agenda's die op het niveau van de knoop, van de wijk(en) en van de stad geïdentificeerd zijn, leiden tot de contouren voor een gebiedsvisie en tot aanbevelingen hoe deze contouren verder dienen te worden uitgewerkt.

Bijzonder aan de casus station Tilburg Universiteit is dat het voorliggende ontwerp onderzoek inzichtelijk maakt dat zonder ingrijpende wijzigingen in de verkeerstechnische situatie van het stationsgebied substantiële verbetering te maken zijn die als aanjager voor het hele gebied zullen gaan werken. Sterker nog, het onderzoek laat zien dat met de herwaardering voor de ontwikkeling van relatief kleine maar strategische knooppunten een trend van volgende kleine (ontwerp)aanpassingen kan worden omgebogen. Na de naamsverandering van station Tilburg West naar Tilburg Universiteit (2010), en recenter en oprekken van een perron (2017) richting universiteitscampus is de volgende stap van dit station om een nieuw type station dat aansluit bij het gebiedsprofiel en schakelt met lokale en regionale agenda's te realiseren als aanjager voor het gebied. Dit alles begint bij de knoop. Vandaar dat wij in onze aanbevelingen beginnen met onze voorstellen voor de knoop en van daaruit vertalen we de mogelijkheden naar het niveau van de wijk en de regio.

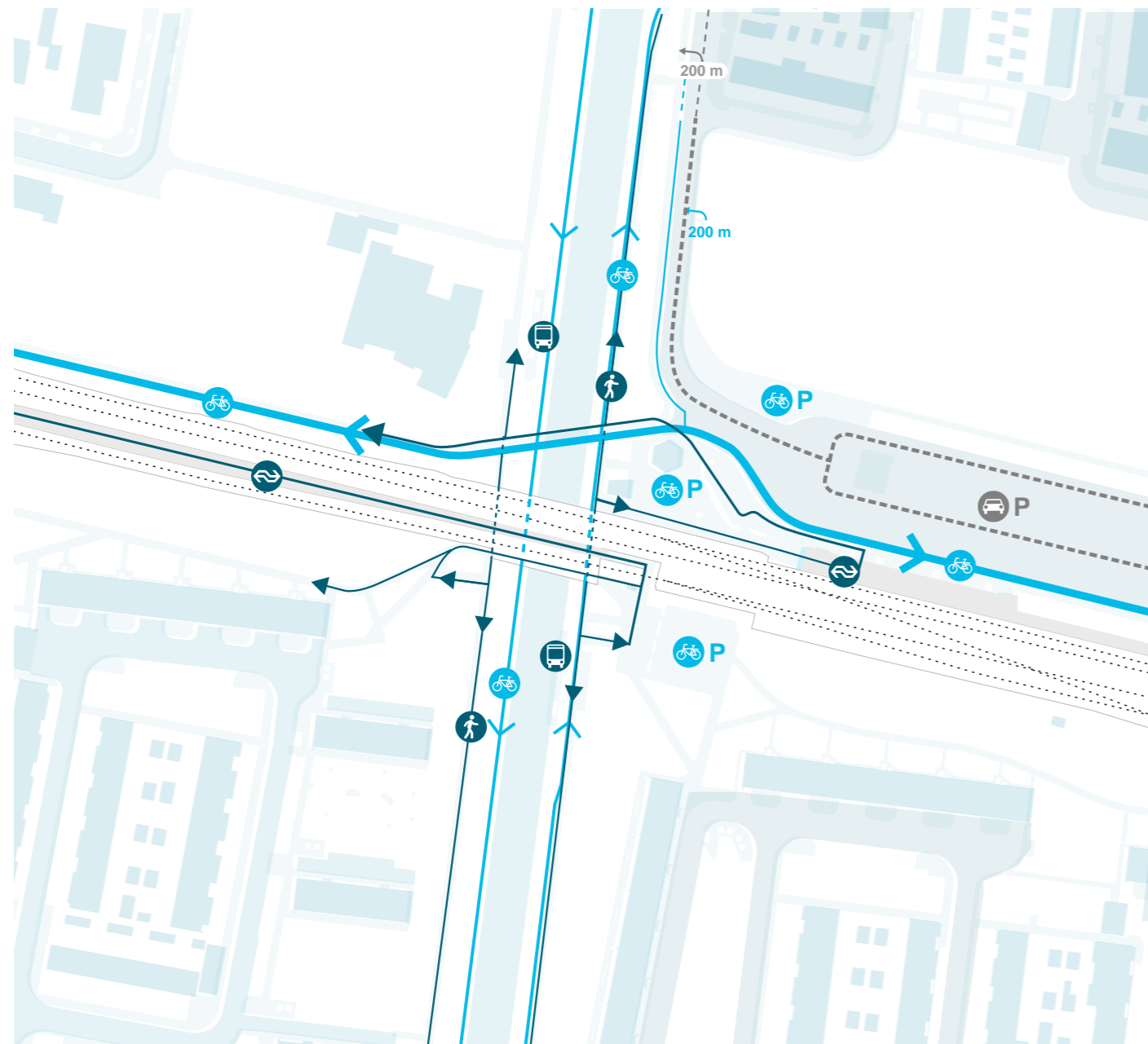


HUIDIGE MODALITEITEN

De routes van en naar het station hebben een sterke verkeerskundige inrichting, waarbij het spoor (uiteraard) het meest dominant is. De Statenlaan, onderdeel van de ingrepen onder het hoogspoor, is ingericht als 50-kilometerweg en wordt getypeerd als gebiedsontsluitingsweg. Als gevolg van de wegclassificering van de Statenlaan zijn de actieve en gezonde modaliteiten zoals fietsen en lopen ondergeschikt aan het gemotoriseerde verkeer. Hierom zullen we speciale aandacht aan de Statenlaan schenken. De doelstelling is om in te zetten op actieve routes (fiets en voetgangers) en die te verbinden met de ruimtelijke

en verblijfs- en belevingskwaliteit van het gebied. Omdat we uit gaan van de overtuiging dat er 'ruimte' te vinden is in de bestaande situatie en omdat we streven naar meer duurzame oplossingen in brede zin, hebben we speciale aandacht besteed aan de belangrijkste verbindende route tussen station en omgeving, tevens een van de grootste obstakels op lokaal niveau: de Statenlaan.

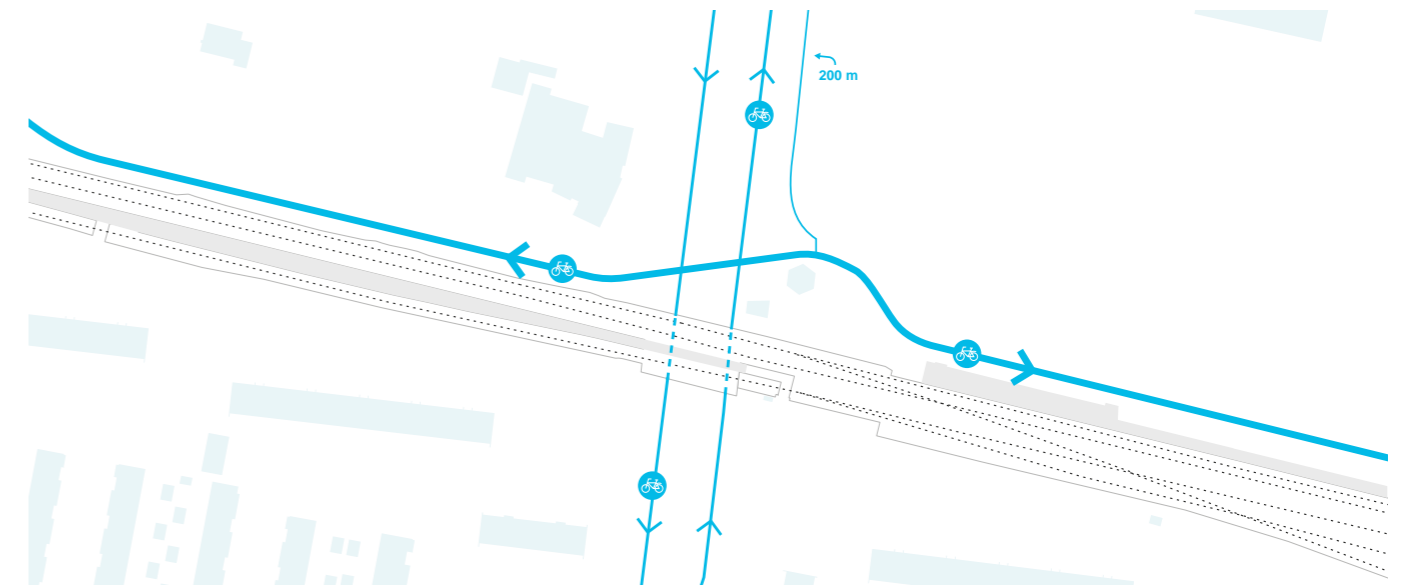
Daarnaast hebben we speciale aandacht geschonken aan herkenbaarheid en verheldering van de looproutes van het station en de aanhechting met haar omgeving, alsmede transferkwaliteit.



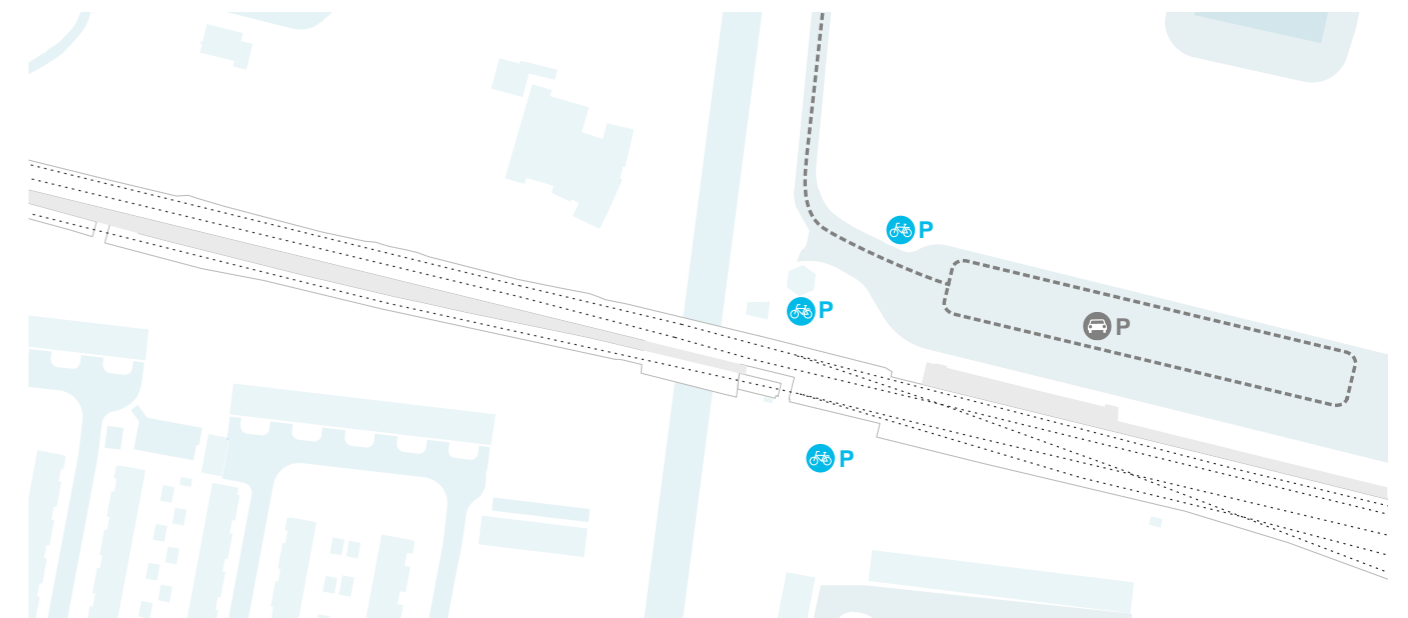
De overstapkwaliteiten: de relaties tussen de verschillende modaliteiten zijn erg onduidelijk.



Onduidelijke overstap tussen trein en bus.



Fietspad oost-west (2x1) is slecht verbonden met fietspaden noord-zuid. De fietspaden van de Statenlaan zijn slecht verbonden met het station.



Fietsenstalling ten zuiden van het station heeft geen directe relatie met de hoofd fietspaden. De parkeerplaats is slecht bereikbaar (door een buurt).

VARIANTEN STATENLAAN

Statenlaan is de gebiedsontsluitingsweg die Het Zand en De Reit met elkaar verbindt. Per uur rijdt er 6x een stadsbus (lijn 2, 3) en 1x per uur streekbus (lijn 130).

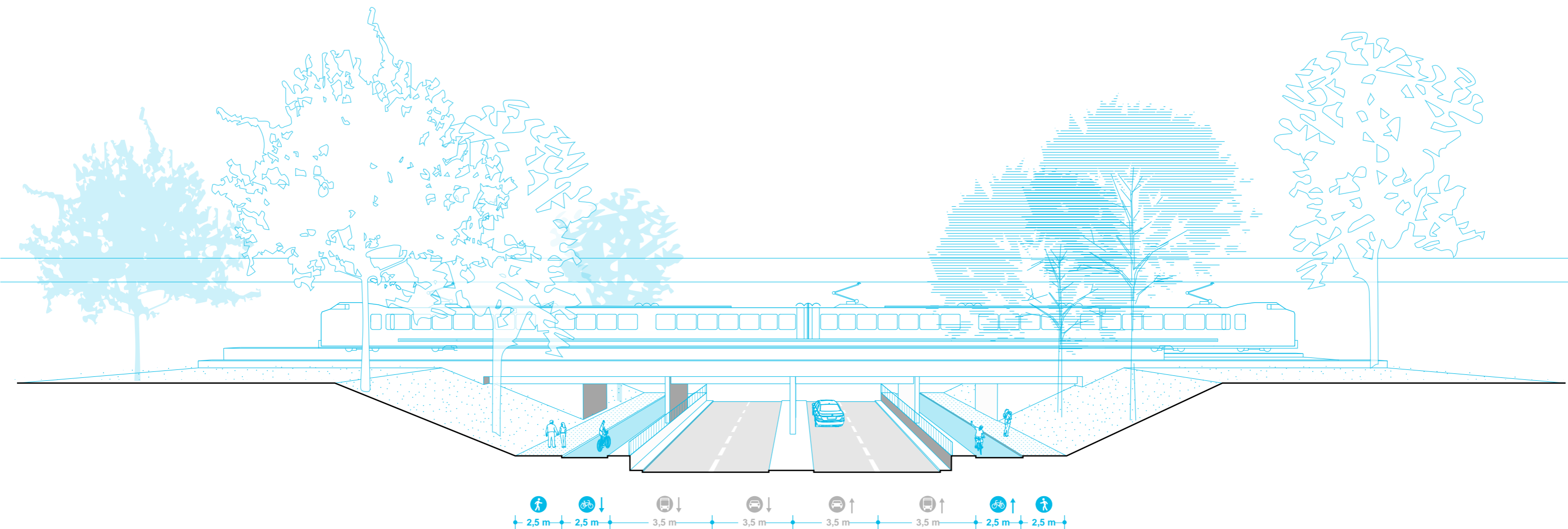
De Statenlaan is een buurtontsluitingsweg, maar de weg is ingericht als stroomweg. Oversteekmogelijkheden liggen ver uit elkaar, waardoor de weg voor langzaam verkeer meer een obstakel dan een verbinding vormt.

De spooronderdoorgang van de Statenlaan heeft een relatief groot hoogteverschil tussen de verschillende modaliteiten. De tunnel werkt hierdoor voor het station niet als verbindend element. Omdat er ook geen voorzieningen zijn om in het huidige 'openluchtstation' over de sporen heen naar de verschillende perrons te komen, werkt station Tilburg Universiteit eigenlijk als twee stations. De perrons aan de zuidkant hebben (zeker na de recente verlenging) een redelijk directe

verbinding met de universiteitscampus. Het perron ten noorden is vooral met de parkeerplaats en de woonwijk verbonden. De verbinding van alle perrons naar de veel lager gelegen bushalte is ook niet optimaal.

In de aankomende pagina's worden denkbare aanpassingen aan de Statenlaan onderzocht die de bestaande situatie kunnen verbeteren, zonder een ingreep in de tunnelbak te doen. Om te laten zien wat er mogelijk is hebben we

drie varianten uitgewerkt. Alle varianten worden los van eventuele aanpassingen van het station getoond. Vervolgens kijken we onder de noemer 'Ruimtelijke Voorstellen' welke aanpassingen van het station gecombineerd kunnen worden met welke varianten van de Statenlaan. Aansluitend zetten we onder het kopje 'Keuzes' een mogelijke aanpak uiteen om te illustreren hoe verschillende varianten ook gebruikt kunnen worden om elkaar op te volgen zodat zo snel met de aanpak van het gebied kan worden begonnen.



VARIANT I



Ingrepen

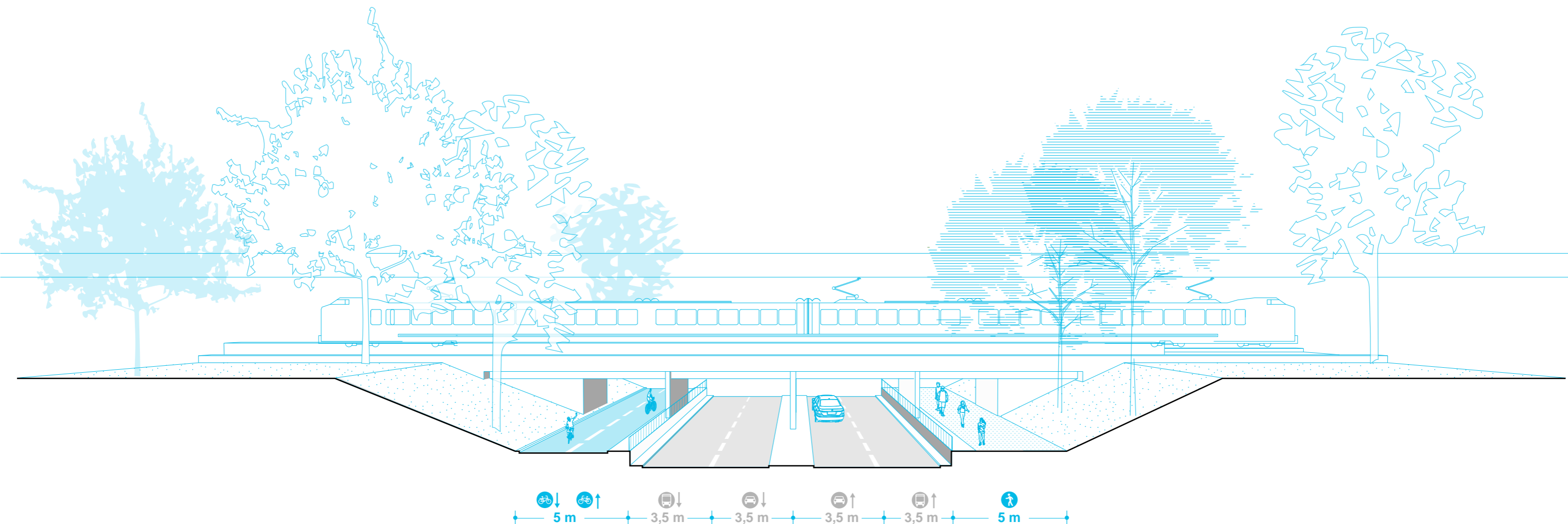
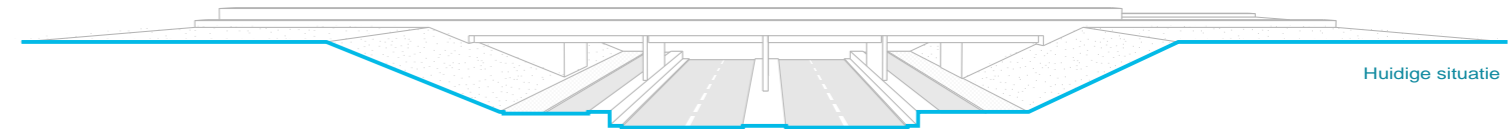
- Handhaven huidig profiel autoweg
- Verbreden voetgangersgebied aan oostzijde
- Fietsverkeer 2x1 aan westzijde

Voordelen

- Relatief eenvoudige ingreep
- Mogelijkheid tot aanhechting doorgaand fietspad aan noordzijde spoor op kavel Boerke Mutsaers

Nadelen

- Kruisende verkeersstromen aan westzijde (voetgangers moeten fietspad oversteken om bij de bushalte te komen)
- Aanpassing kruispunten Statenlaan/Wandelboslaan en Statenlaan/Professor Verbernelaan



VARIANT II



Ingrepen

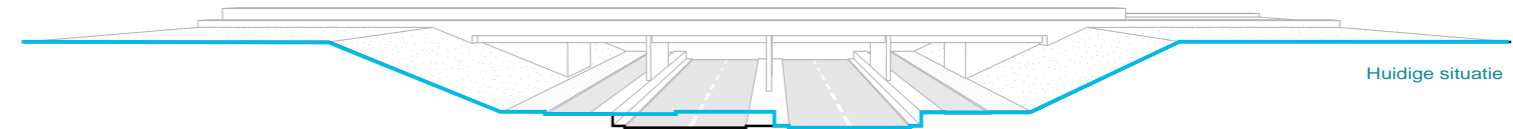
- Opheffen autoweg aan westzijde
- Statenlaan afwaarderen naar 30km-weg
- Auto en bus door 1 tunnelbuis
- Westzijde verhogen voor langzaamverkeer
- Toevoegen strook fietsparkeren
- 2x1 (Snel-)fietspad
- Voetgangersgebied oostzijde

Voordelen

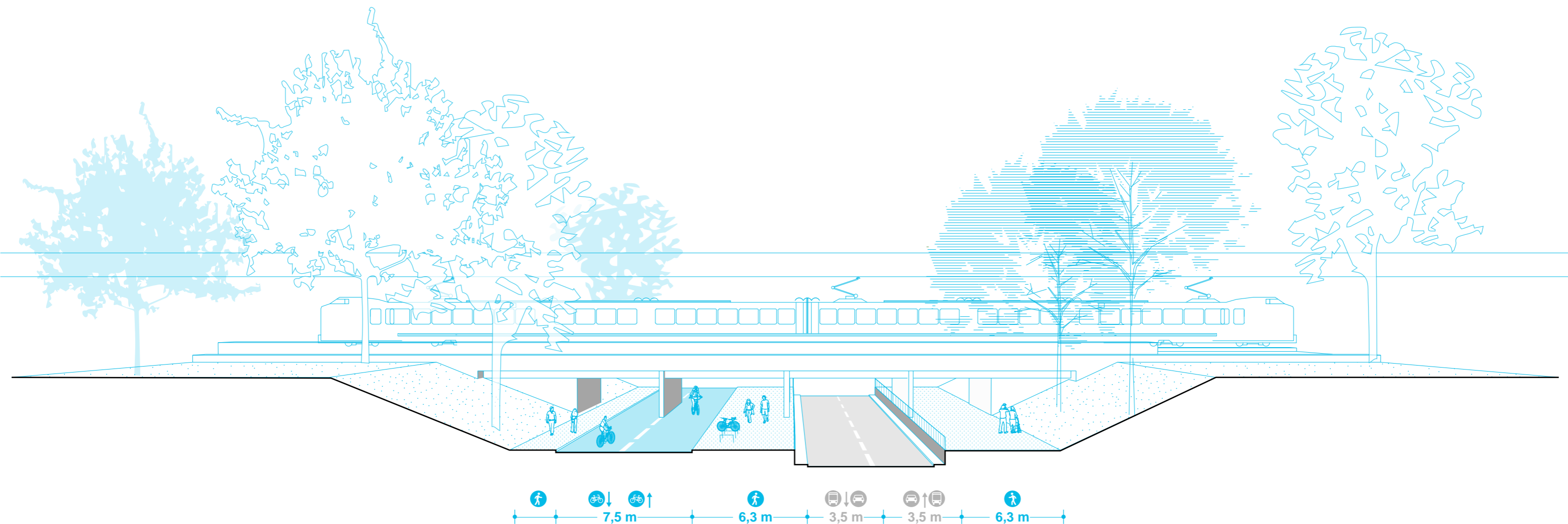
- Meer ruimte voor actieve routes (fiets-voetverbindingen)
- Meer samenhang in openbare ruimte
- Minder dominantie van gemotoriseerd verkeer

Nadelen

- Weinig tot geen toegevoegde verblijfsruimte
- Mogelijke filevorming, doordat auto en bus dezelfde rijlanen gebruiken (dit kan overigens ook het effect hebben de auto te ontmoedigen)



Huidige situatie



VARIANT III



Ingrepen

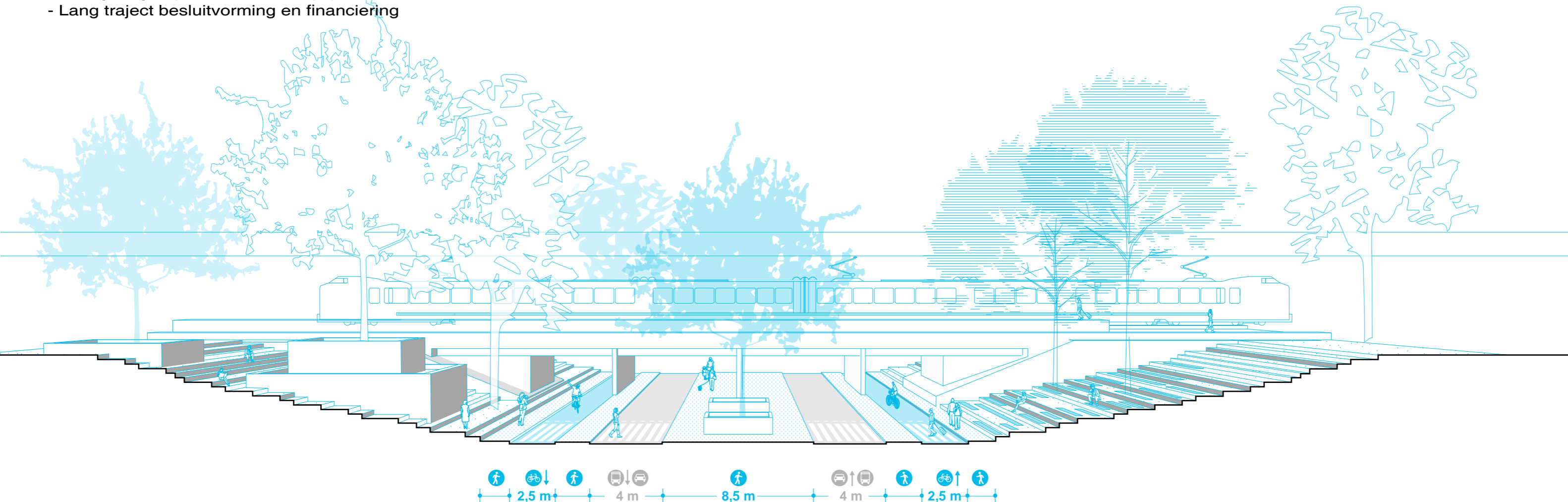
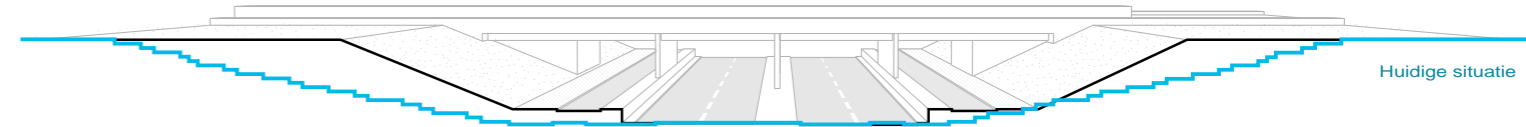
- Statenlaan 2x1 voor auto en bus
- Auto's te gast (30km), nadruk op actieve modaliteiten
- Indien verkeersonderzoeken een positief effect toekennen, de autoweg opheffen en de Statenlaan alleen voor actieve modaliteiten en (H)OV gebruiken
- Middenstrook ter plaatse van tunnelbuis kan een centraal busplatform worden (1 systeem, waarover later meer)
- Groene middenberm
- Zoveel mogelijk handhaven bestaand groen
- Afvlakken taluds en meer verblijfskwaliteit aan de Statenlaan toekennen

Voordelen

- Meer ruimte voor actieve routes (fiets-voetverbindingen)
- Meer samenhang in openbare ruimte
- Minder dominantie van gemotoriseerd verkeer
- Verblijfskwaliteit toevoegen zorgt voor levendigheid, daarmee sociale veiligheid en aanjager van de plaatselijke economie
- Het groene karakter geeft elan aan station Tilburg Universiteit en haar naamdrager, die zich afficheert als de 'groene campus'.
- Het watersysteem en landschap kan veerkrachtig worden aangepakt
- Meer samenhang in het stationsgebied

Nadelen

- Stevige ingreep in het landschap (kosten)
- Lang traject besluitvorming en financiering



VOORSTELLEN AANPASSINGEN STATION

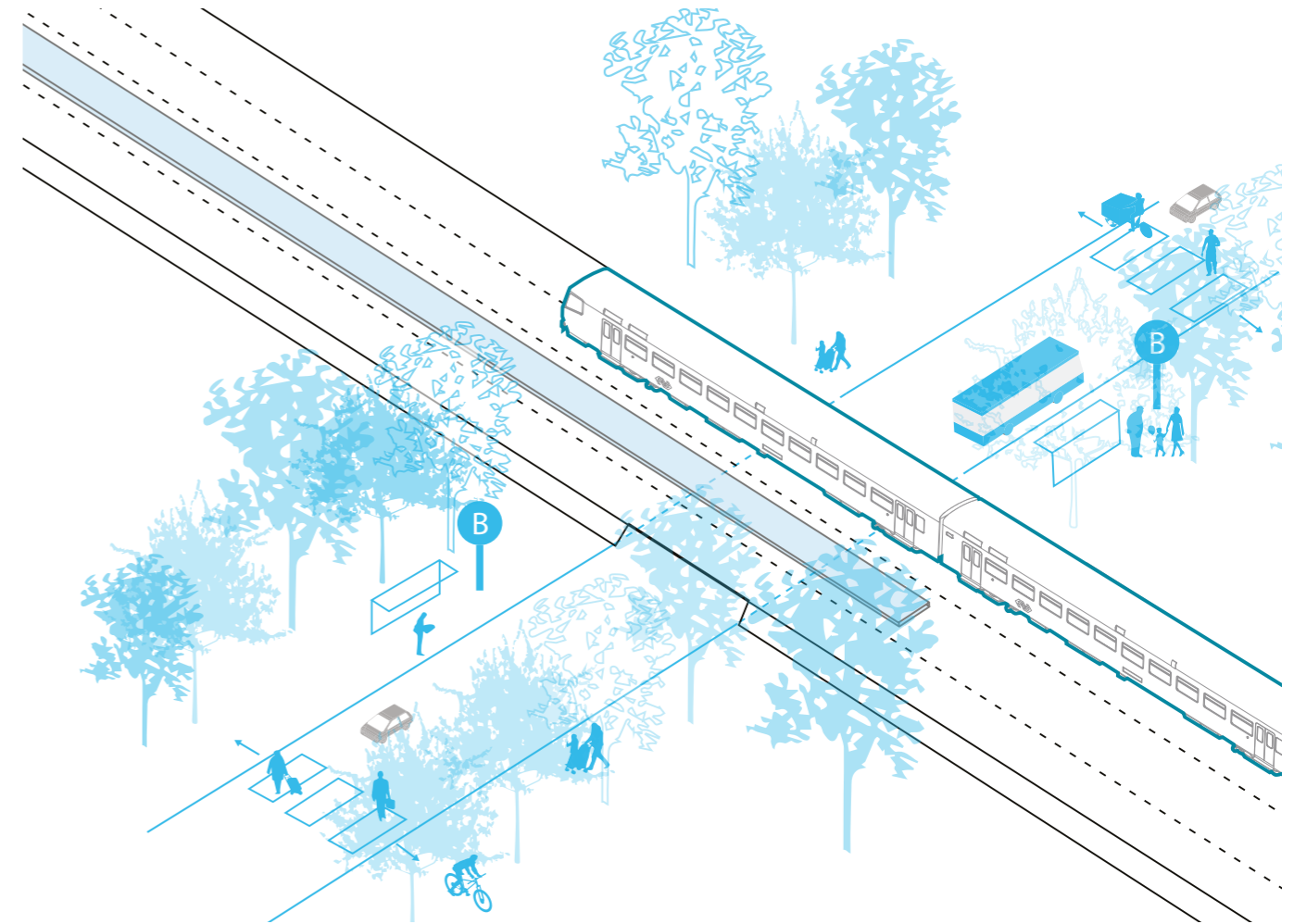
Verbinden en verhelderen zijn de kernbegrippen om het station te verbeteren. De grootste uitdaging is dat het station door de verkeerskundig ingerichte Statenlaan wordt doorsneden. Aan de noordoostzijde ligt het perron dat station Tilbug Universiteit met Breda verbindt, aan de zuidwestzijde het perron met de sporen richting Tilburg en verder. Deze asymmetrische configuratie in relatie tot de scheiding van modaliteiten maakt dit knooppunt onnodig ingewikkeld.

Om de bestaande situatie te verbeteren stellen we drie denkrichtingen voor ondersteund door 5 geschetste ruimtelijke voorstellen. In alle varianten zijn wij uitgegaan van de bestaande sporen en worden de perrons niet noemenswaardig verlengt of verplaatst om te onderzoeken wat binnen de huidige randvoorwaarden mogelijk is.

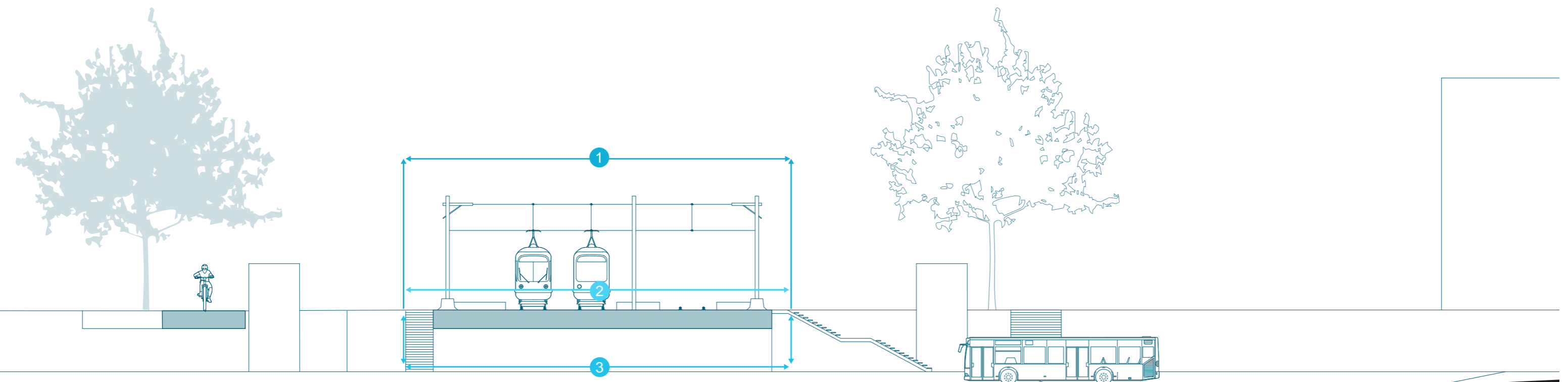
1. Over het spoor (3 voorstellen)
2. Oversteken op spoorniveau (1 voorstel)
3. Onder het spoor (1 voorstel)

De verschillende ruimtelijke voorstellen en de verkeersniveaus die ze beslaan zijn samengebracht in een matrix. Hiermee ontstaat een overzicht van gebruikerspotentieel.

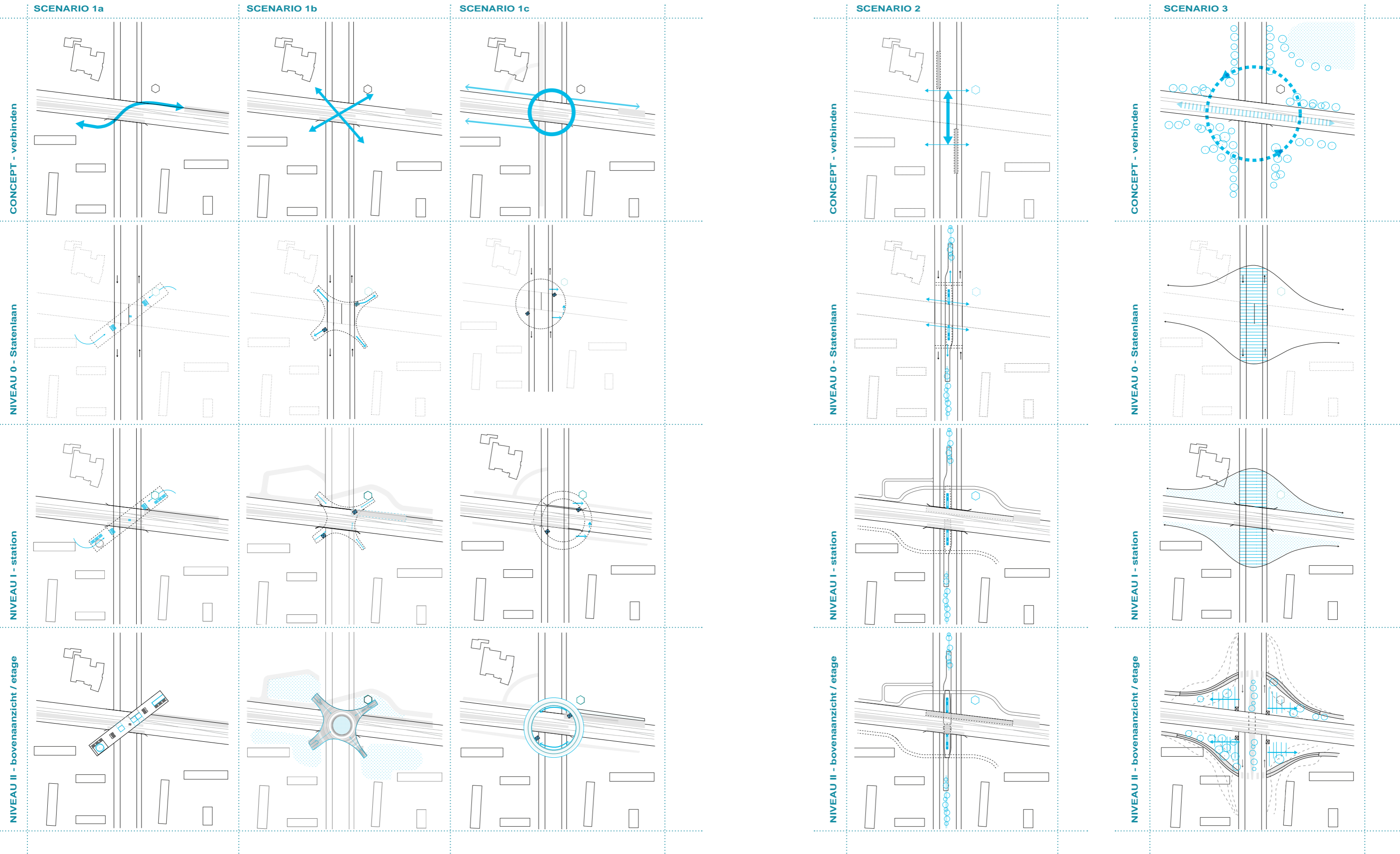
Vervolgens is er gezocht naar de variant(en) die een goede verbinding met de omgeving - de kwadranten – combineert met goede transferkwaliteit en het station een herkenbare identiteit oplevert.



Ambitie voor het station is om ruimtelijke samenhang te creëren, de overstapkwaliteit te verbeteren door overzichtelijke routes en aansluitingen tussen de verschillende modaliteiten te maken, verblijfskwaliteit toe te voegen, het huidige groene karakter te versterken en de nadruk te leggen op 'actieve routes'.



MATRIX STATIONSVARIANTEN



BRUGGENBOUWER

Ingrepen

- Verbindt perron 1 met perron 2 en 3 door middel van een brugconstructie
- De brug wordt een verbindend gebouw met additief programma, zoals deelfietsen, ontmoetingsplekken, ruimte voor start-ups en studieruimte
- Station wordt een duidelijk herkenbaar gebouw dat werkt als transferium (cultuurhistorisch in lijn met het centraal station)
- Het dak van het gebouw heeft pv-panelen voor de eigen energieopwekking
- Waar mogelijk worden bestaande bomen geïntegreerd in het gebouw

Relatie met varianten Statenlaan

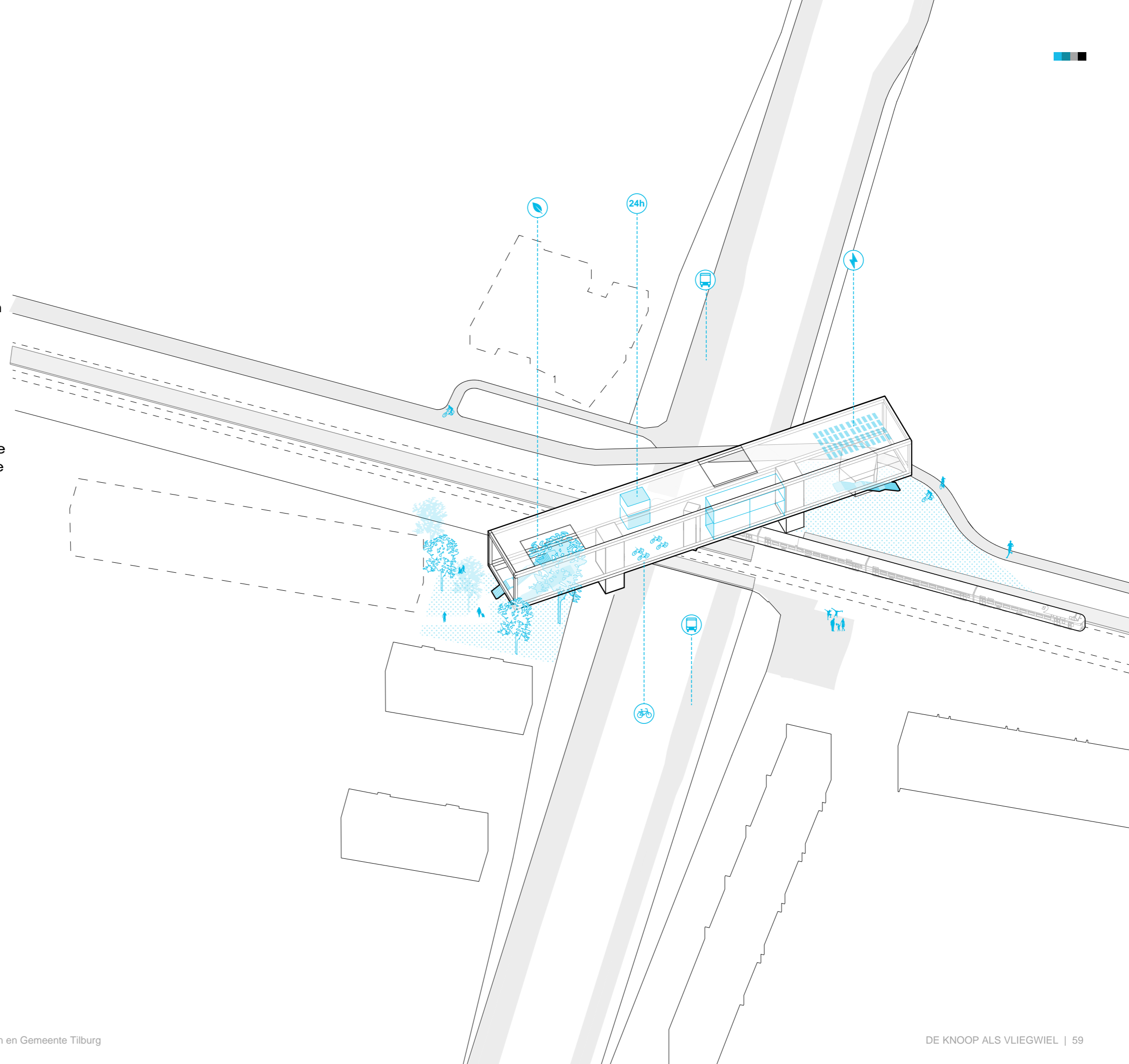
De Bruggenbouwer past - zonder veel aanpassingen - in het huidige profiel van de Statenlaan. Tevens zijn de drie varianten te combineren met de bruggenbouwer.

Voordelen

- Een heldere overgang tussen de perrons
- Een zeer herkenbaar stationsgebouw
- Het station wordt ook zelf een bestemming door het toevoegen van additief programma. Dit bevordert de levendigheid en sociale veiligheid
- De ingreep is mogelijk zonder al te veel invloed op het treinverkeer

Nadelen

- Vermoedelijk een lang traject in besluitvorming en financiering



HET SPINNEWIEL

Ingrepen

- Verbinden van vier kwadranten door middel van een bijzondere brugconstructie
 - Focus op voetgangers
- Sterk architectonisch object
- De brug kan zowel de routes herkenbaar maken als het station op kaart zetten (cultuurhistorisch in lijn met het centraal station)
 - Heldere routes
 - Toevoegen verblijfskwaliteit

Relatie met varianten Statenlaan

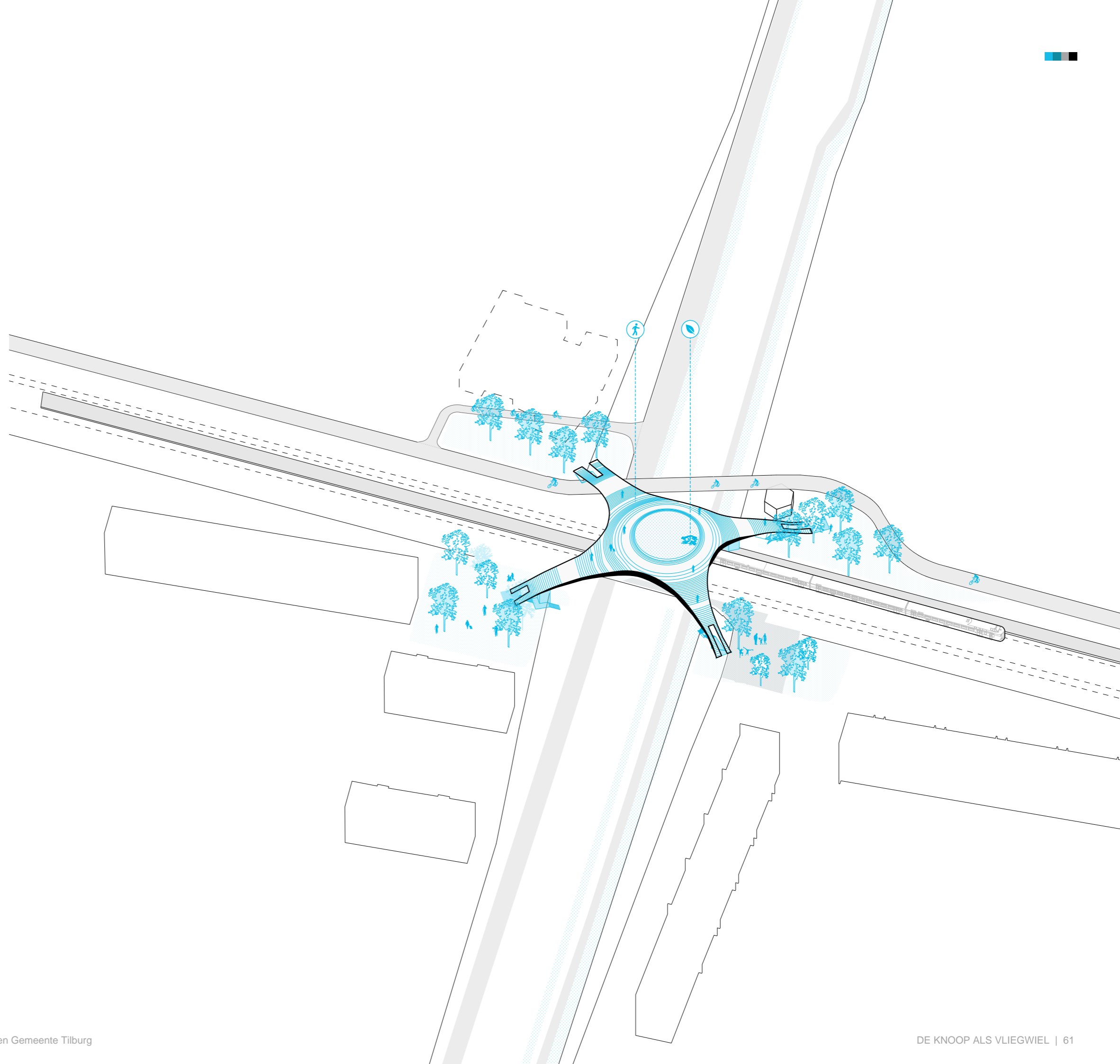
Het Spinnewiel past - zonder veel aanpassingen - in het huidige profiel van de Statenlaan. Tevens zijn de drie varianten te combineren met de bruggenbouwer.

Voordelen

- Een heldere overgang tussen de vier kwadranten
- Een zeer herkenbaar object
- Een relatief eenvoudige ingreep
- De ingreep is mogelijk zonder al te veel invloed op het treinverkeer

Nadelen

- Ingreep is voornamelijk voor voetgangers een oplossing



HET RINGPLEIN

Ingrepen

- Ronde als herkenbaar architectonisch element
- De stijpunten kunnen met taluds landschappelijk worden ingepast
- De taluds dienen ter plaatse voor geluidreductie
- De taluds worden aan zuidzijde met pv-panelen ingericht t.b.v. energieopwekking
- De taluds dragen bij aan een goede afwatering richting de vijvers
- Veel groene verblijfskwaliteit wordt toegevoegd
- Route wordt ecologisch lint
- De ring is aan de buitenzijde voor fietser inclusief stallingmogelijkheden rondom
- De ontsluiting voor voetgangers wordt aan de binnenzijde opgelost
- De ring is een schakel in het sterfietsnetwerk tilburg-breda en tilburg waalwijk

Relatie met varianten Statenlaan

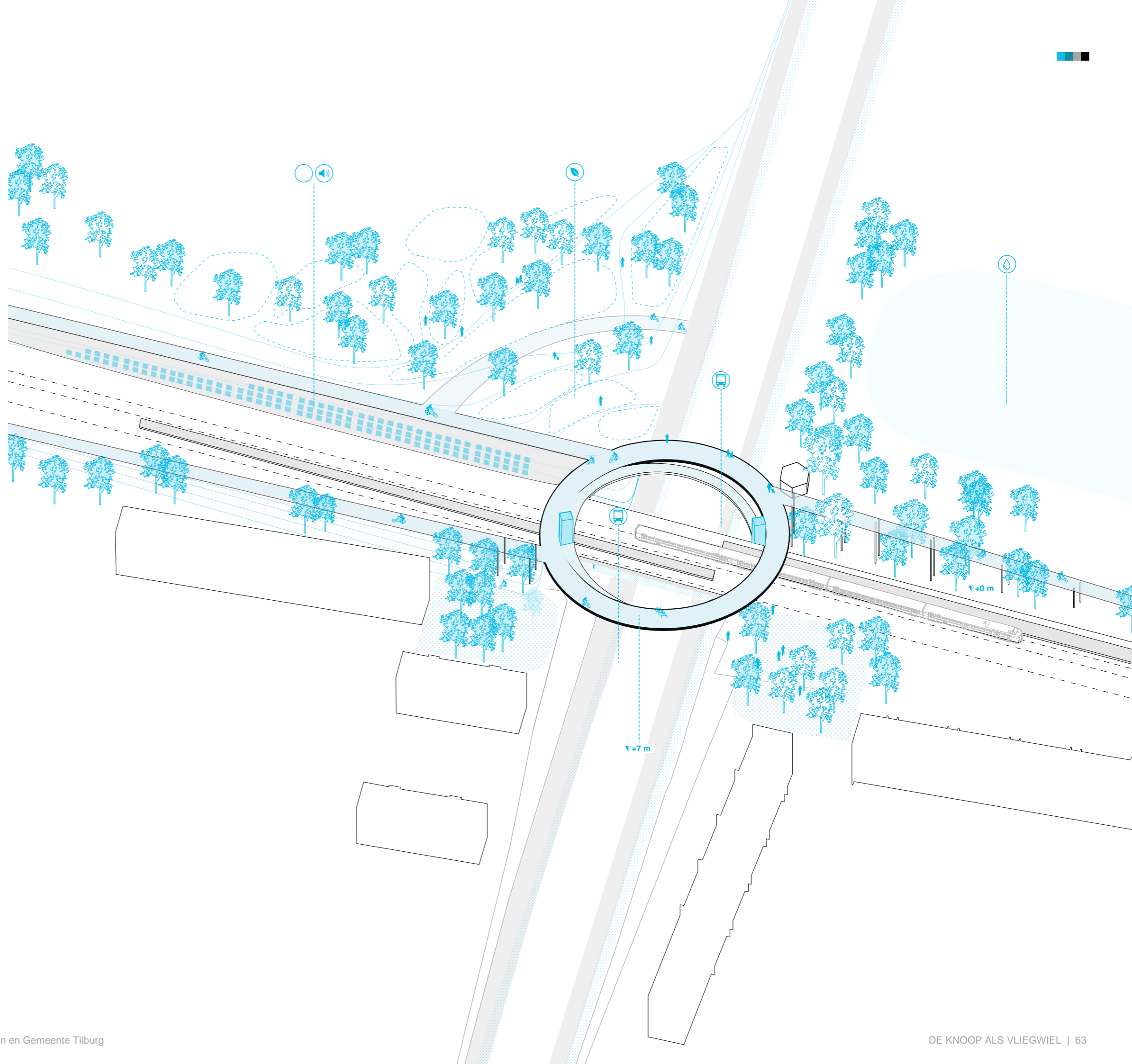
Het Ringplein past het beste in variant 2, maar zou in combinatie met variant 3 voor een zeer spectaculaire ingreep zijn.

Voordelen

- Een heldere overgang tussen de vier kwadranten
- Een zeer herkenbaar object
- Geluidschermen worden integraal onderdeel van het ontwerp
- Het ringplein wordt een schakel in het sterfietsnetwerk
- Het ringplein is voor zowel voetgangers als fietsers een verbindend element

Nadelen

- Vermoedelijk een lang traject in besluitvorming en financiering



HET KOPPELSTUK

Ingrepen

- Verlengen van het noordelijk perron
- Aanpassen profiel Statenlaan met 1 centraal bus-perron
- Ontsluiting trein-perrons via centrale deel
- Constructie gebruiken voor doorgaande fietsroutes
- Station kan een gesloten systeem worden (inchecken)

Relatie met varianten Statenlaan

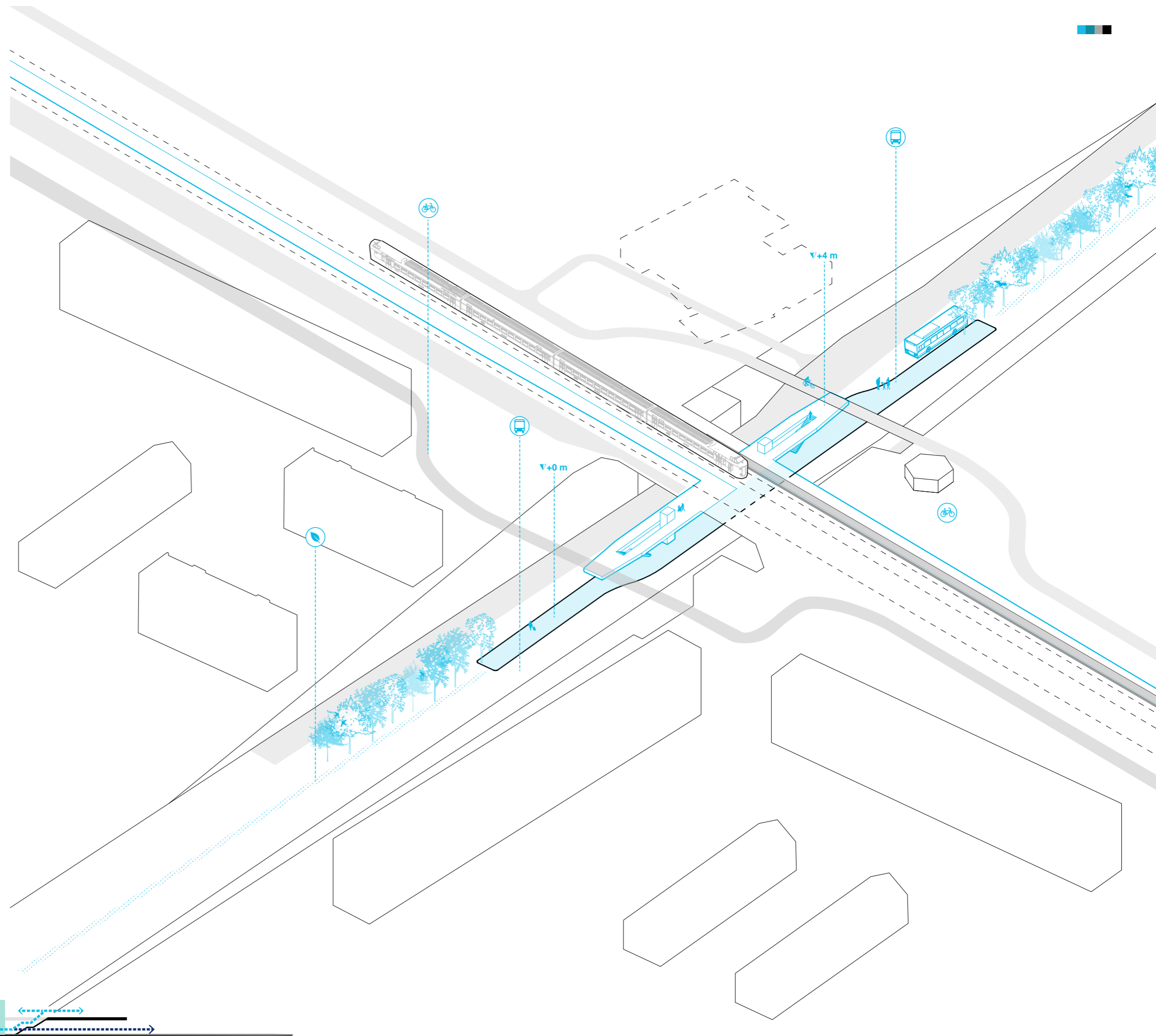
Het Koppelstuk is alleen mogelijk met variant 3.

Voordelen

- Een heldere overgang tussen de modaliteiten, waardoor de transferkwaliteit aanzienlijk wordt verbeterd
- Minder objectmatige ingreep en meer constructief ten aanzien van de probleemstelling

Nadelen

- Deze variant is alleen mogelijk als de Statenlaan wordt aangepast, waardoor een zichtbare ingreep lang op zich kan laten wachten



HET PARKSTATION

Ingrepen

- Taluds verzachten
- Maken parkachtige verblijfskwaliteit
- Alle routes door tunnelbuis
- Weg wordt 2x1 en 30km zone (eventueel autovrij, afhankelijk van verkeersonderzoeken)
- Fietsoversteek d.m.v. zebrapaden
- Aanhechting met het gebied zorgt voor een centrale ligging van het station in Tilburg West
- De knoop wordt een schakel in de ecologische structuur

Relatie met varianten Statenlaan

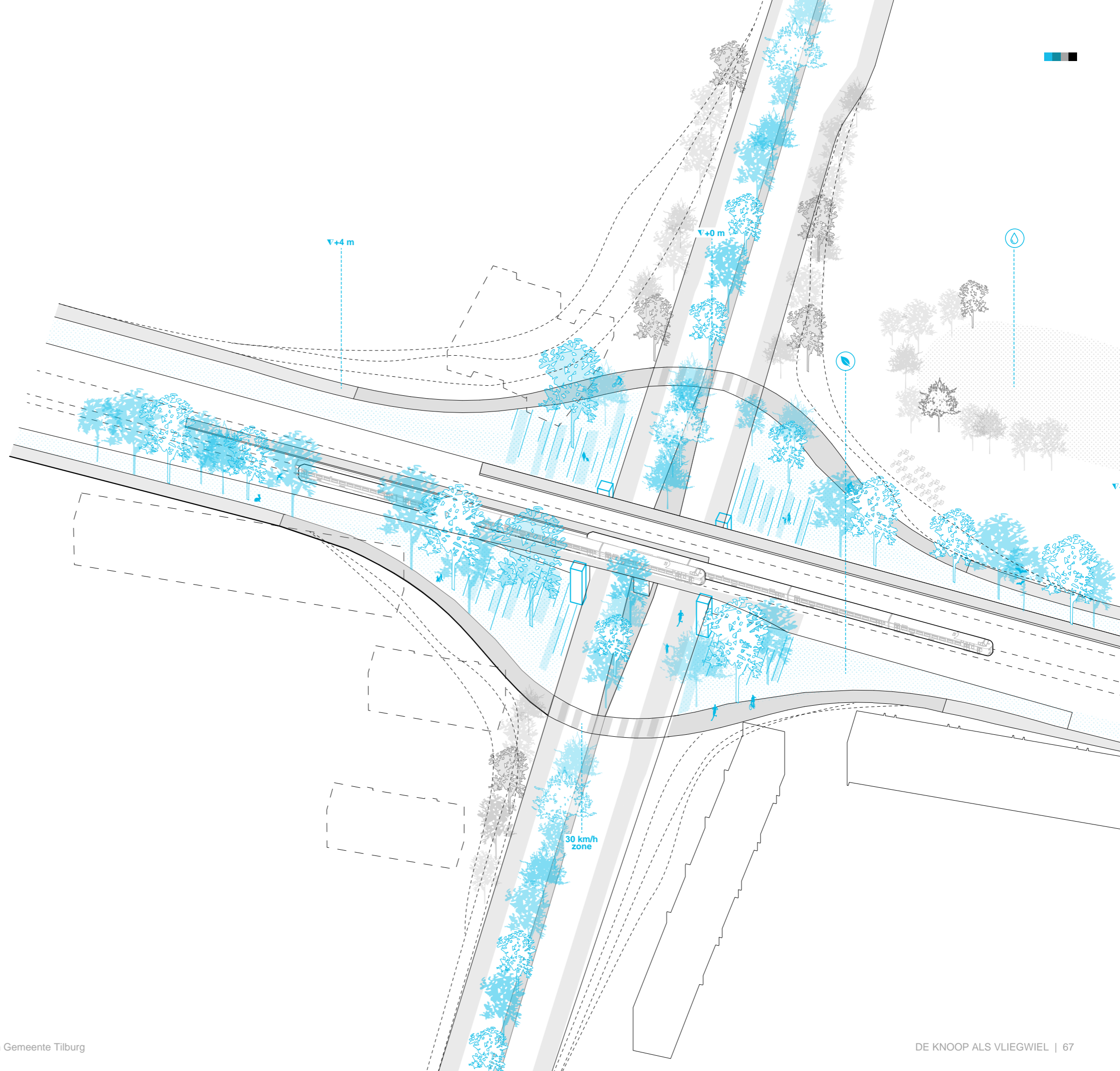
Het parkstation is alleen mogelijk met variant 3.

Voordelen

- Een sterk in het landschap verankerde ingreep
- Helderheid tussen de vier kwadranten
- Groen/blauwe kwaliteit draagt bij aan verbetering van de ecologische structuur
- Parkachtige verblijfskwaliteit maakt de ruimte om het station openbaar voor iedereen uit de buurt
- Het parkstation wordt een schakel in het sterfietsnetwerk
- De nadruk ligt zeer sterk op actieve modaliteiten en de transferkwaliteit van het knooppunt

Nadelen

- Grote ingreep in grondlichamen en het watersysteem. Dit moet verder worden uitgezocht.
- Vermoedelijk een lang traject in besluitvorming en financiering



De vijf ruimtelijke voorstellen zijn kansrijke oplossingsrichtingen die gecombineerd kunnen worden met de varianten voor de Statenlaan. De afweging welke uiteindelijke combinatie gemaakt moet worden, wordt door tal van verschillende factoren beïnvloed. Tijd is in deze afweging een belangrijke, maar ook een eenvoudig te vergeten factor. Tijdens de uitvoering van het ontwerpend onderzoek is namelijk duidelijk geworden dat, hoewel er in het stationsgebied relatief weinig stakeholders zijn, er de behoefte bestaat naar een sterke ruimtelijke en programmatische samenhang. Zo ontwikkelt de universiteit een masterplan voor de campus vrijwel zonder dat de gemeente daarbij betrokken is en wordt er stevig getrokken aan de gemeente om de kavel van Boerke Mutsaers los te ontwikkelen van de naastgelegen kavels die ook in de nabije toekomst herontwikkeld zullen worden. Tevens houden woningbouwcorporaties vast aan hun goedkope voorraad, terwijl de locatie van deze woningen slecht schakelt met het profiel van het gebied en de rol van de universiteit. Ook is er geen duidelijkheid over de rol en de toekomstige mogelijkheden van de vijvers ten noorden van het spoor. Tot slot wil ProRail hoge geluidschermen langs het spoor plaatsen, waardoor de opdeling van het gebied ook visueel definitief gestalte zal krijgen.

Het is duidelijk dat de aanpak van het stationsgebied een flinke bijdrage kan leveren op het gebied van leefbaarheid, gezondheid, klimaatadaptatie, vitale economie, sociale en culturele verbondenheid en op het gebied van energiebesparing. Maar als we dit alles willen bereiken dan moeten de losse ontwikkelingen in het gebied wel elkaar gaan versterken. Dat kan door een traditioneel masterplan te maken, maar de kans is groot dat dit te tijdrovend is waardoor voortbordurend op de bestaande traditie ontwikkelingen

plaatsvinden die een integrale aanpak uiteindelijk onmogelijk maken. Op dit moment is dat nog niet het geval. Als de gemeente haar ambities waar wil maken is het dus goed om een aanpak te kiezen waarbij resultaten zichtbaar worden op basis waarvan voortgebouwd kan worden.

Als het gaat om zichtbare resultaten is het aanpassen van de Statenlaan waarschijnlijk het meeste tijdrovend. Wanneer de verschillende varianten op een rijtje worden gezet ontstaat het volgende beeld:

Statenlaan variant 1

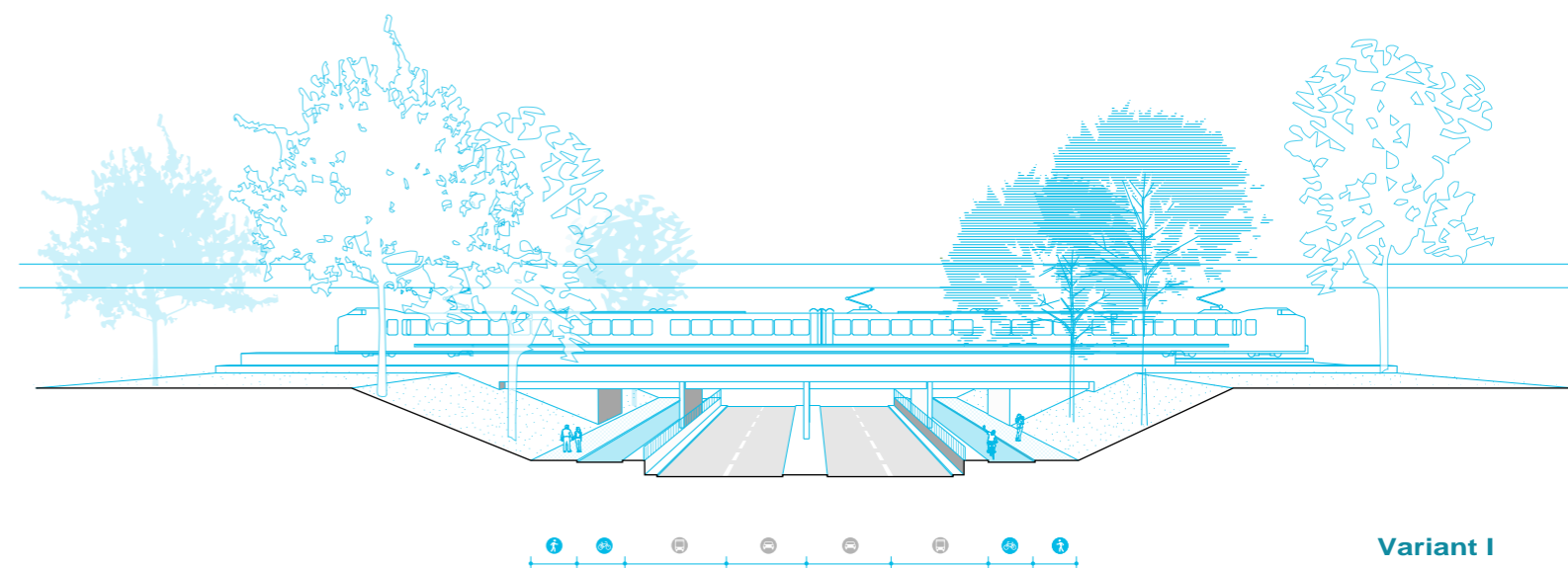
Variant 1 vergt de minste aanpassingen aan het profiel van de Statenlaan. Het haalt de langzaam verkeersstromen uit elkaar. Dat betekent dat deze variant relatief snel te realiseren is, maar dat voor structurele oplossingen ambitieuzere maatregelen noodzakelijk zijn.

Statenlaan variant 2

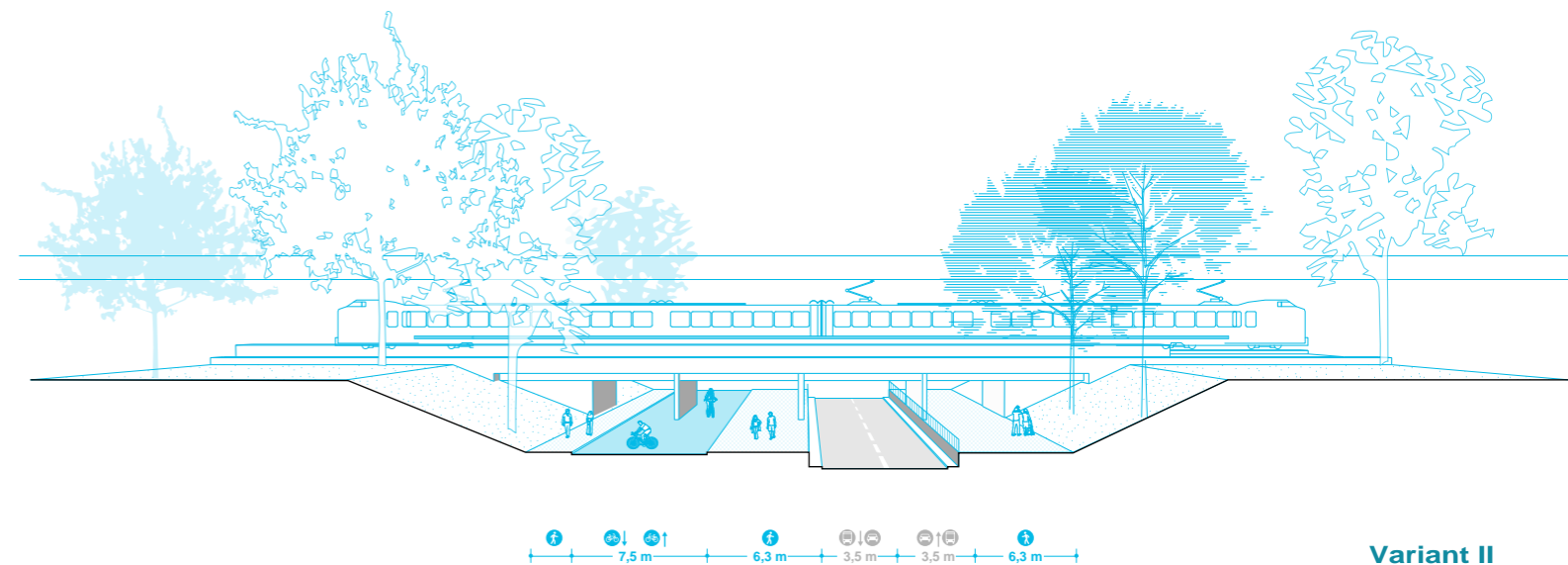
Variant 2 is gecompliceerder dan variant 1, maar schept meer ruimte voor 'actief' verkeer, omdat de auto in de hiërarchie van modaliteiten wordt verlaagd. Daarnaast wordt er significant meer ruimte gecreëerd voor langzaam verkeer. Daarnaast ontstaat er meer verblijfskwaliteit ten gunste van het stationsgebied, waardoor meer samenhang kan worden gerealiseerd.

Statenlaan variant 3

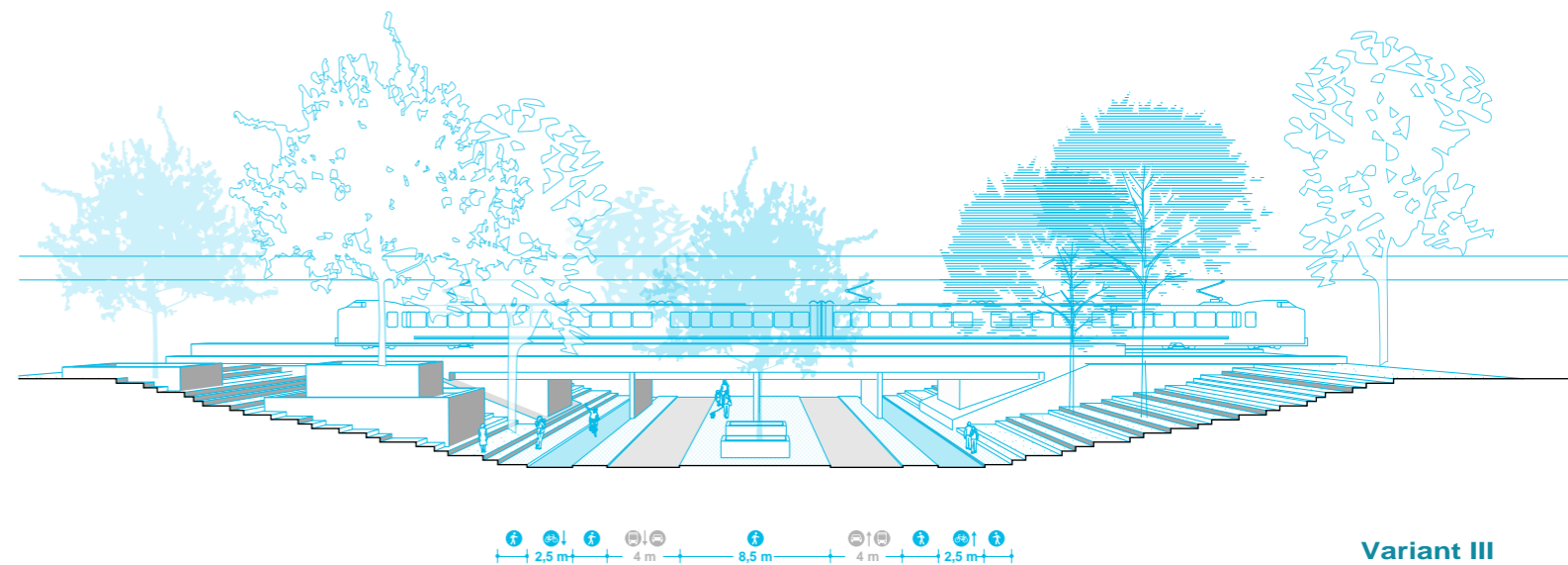
Variant 3 is de meest ambitieuze variant, omdat hier de auto tot 'gast' in een nieuw park-achtig landschap wordt gemaakt. Dit betekent een forse verbetering van de verblijfskwaliteit en van de ruimtelijke samenhangen van het stationsgebied. Het voorgestelde wegprofiel kan ook zonder de aanpassingen van de bestaande taluds ontwikkeld worden, echter zien wij ruimtelijke kwalitatieve kansen om juist op lange termijn de taluds te verzachten om tot een betere overgang tussen de deelgebieden te komen.



Variant I



Variant II



Variant III

Wanneer de verschillende varianten voor de Statenlaan op hun impact en in de tijd worden gerangschikt valt op dat het ook verstelbaar de varianten als fases op te vatten. Zo is het goed voorstelbaar dat omwille van de snelheid begonnen wordt met de aanleg van variant 1, welke op termijn uitgroeit tot variant 3, ofwel de totale metamorfose van de Statenlaan in een park ter hoogte van het station. Deze lezing van de Statenlaanvarianten als fases in een langer durend proces van ontwikkeling wordt nog realistischer wanneer daarbij ook de ruimtelijke voorstellen voor het station worden betrokken. De combinatie van Statenlaan variant 1 met ontwerpvoorstel 'het spinnenwiel' levert waarschijnlijk de meest aantrekkelijke aanpak. Zonder rigoureuze ingrepen in de openbare ruimte of de infrastructuur worden immers op (relatief) korte termijn resultaten en verbeteringen zichtbaar. Vergelijk het met de strategie die bijvoorbeeld bij het 'Luchtsingel-project' in Rotterdam succesvol is

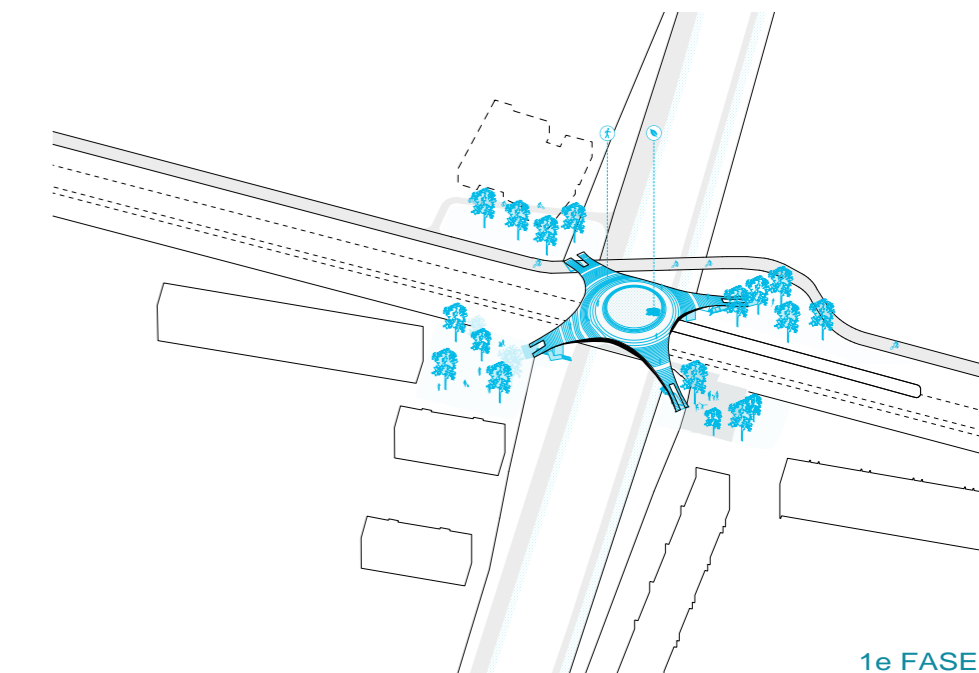
gebleken. In deze aanpak wordt er met min of meer tijdelijke ingrepen duidelijk gewerkt aan het verhelderen en verbinden van routes en wordt de plek gemarkeerd, wat op termijn aanleiding is om de plek definitief te verbeteren, zoals nu met het Luchtpark in Rotterdam gebeurt.⁵

Voor station Tilburg Universiteit is het einddoel geen luchtpark, maar een parkstation. Dit nieuw type stationsomgeving is de vertaling van het meest landschappelijke ruimtelijke voorstel uit onze studie. Het parkstation schakelt met klimaatambities, met verkeersambities, met sociale en economische ambities. Maar bovenal versterkt het parkstation de groene kwaliteiten in het gebied, die op hun beurt weer essentieel zijn voor een sterke verbinding met de Tilburgse universiteit, die zich afficheert als een zeer groene omgeving voor leren, ondernemen en wonen. Het parkstation werkt daarmee als aanjager en als koppelstuk tegelijkertijd.

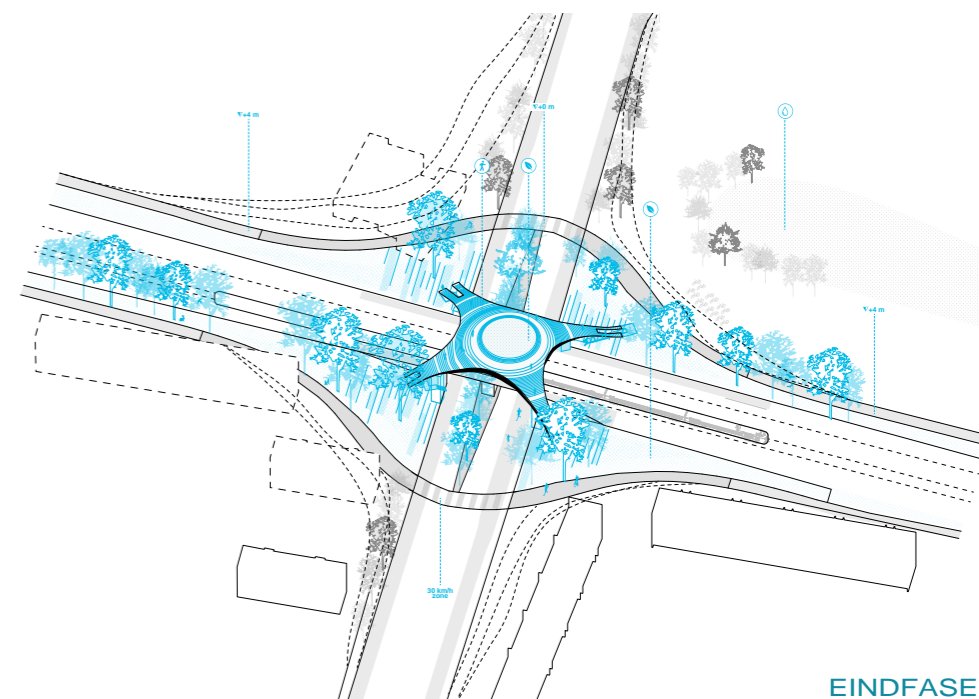


Ontwerpvoorstel station Klostergården (Zweden) door architectenbureau Tredje Natur

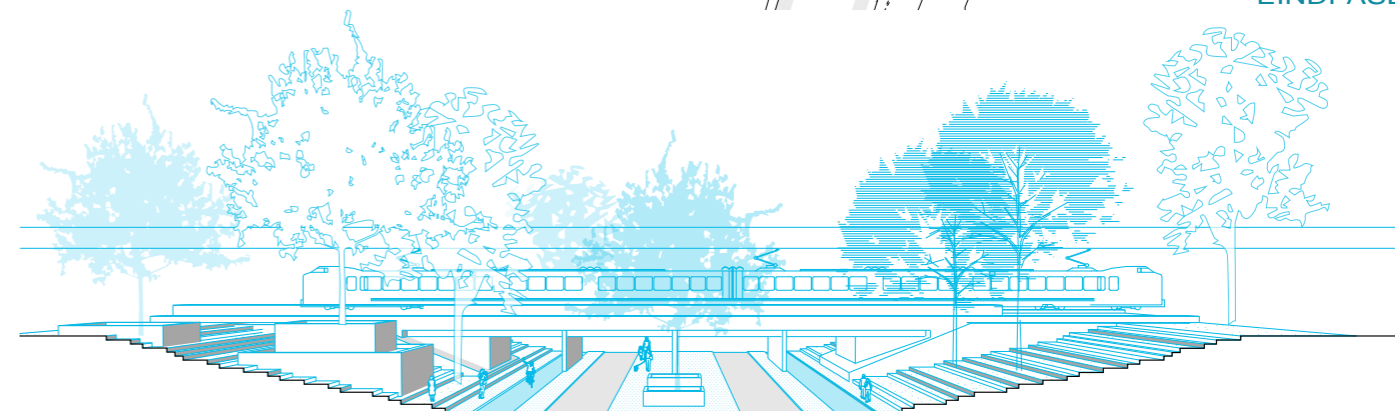
5. Uiteraard is het van groot belang voor het slagen van deze aanpak om met ProRail te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een constructie over het spoor.



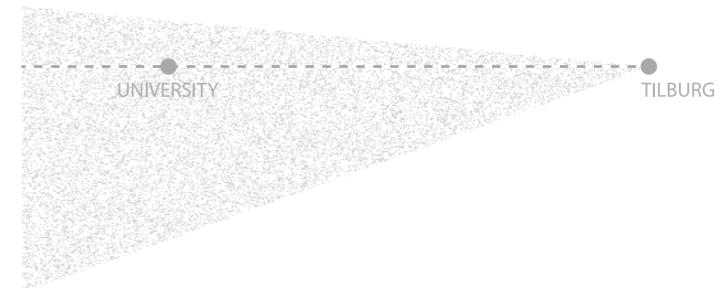
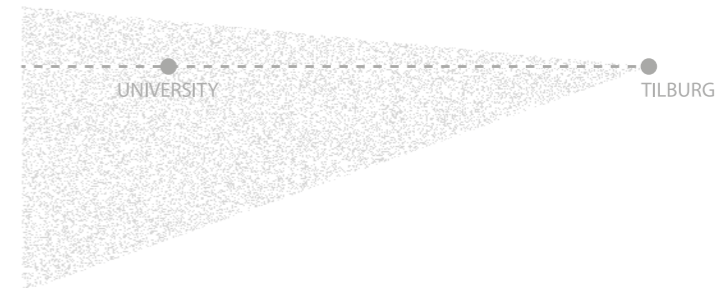
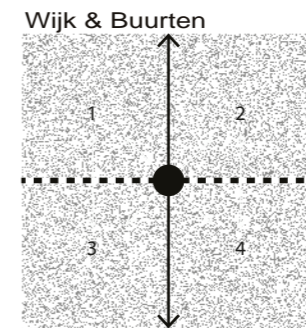
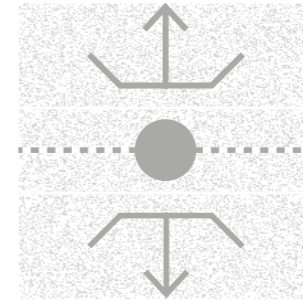
1e FASE



EINDFASE



EEN ECOLOGIE VOOR LEREN



Advies 2: creëer rond het station een “ecologie voor leren”.

Stel een gebiedsvisie op voor het gebied in een straal van een kilometer rondom het station waarin een voorkeur wordt uitgesproken voor het behouden en uitbreiden van onderwijs gerelateerd programma in brede zin. Zorg bovendien dat naast de universiteit ook de hogeschool, het ROC en bestaande leerbedrijven in het gebied dragers worden van deze ecologie.

EEN GOEDE INPASSING

Een goed station is herkenbaar, levendig en veilig, aldus Bureau Spoorbouwmeester. De impact van een goed station gaat echter verder dan het stationsgebouw. Een goed station is immers ook ingepast in haar omgeving. Die inpassing is ruimtelijk, zodat het reizen per openbaar vervoer wordt gestimuleerd, maar ook programmatisch, zodat de plaatselijke economie van het station en haar reizigers profiteert.

De samenhang tussen het station, de stationsomgeving, het ontvangstdomein en - in de context van station Tilburg Universiteit - het zichtbaar maken van de naamdrager, kan enkel wanneer alle belanghebbenden partijen dit als hun gezamenlijke verantwoordelijkheid oppikken. Een integrale aanpak is dan ook duidelijk het advies. Maar deze integraliteit is op zichzelf onvoldoende. Het gaat erom in het gebied een gezamenlijke ontwikkelingsrichting te definiëren die op een integrale manier gerealiseerd kan

worden en waarmee werkelijk het verschil kan worden gemaakt.

Door gesprekken te voeren aan de hand van ontwikkelvoorstellen met een aantal belangrijke stakeholders in het gebied is deze ontwikkelrichting nader onderzocht. Er is daartoe naast de gemeente tevens gesproken met Tilburg universiteit, met Boerke Mutsaers en met de twee corporaties in het gebied; Wonen Breburg en Tiwos. Gespreksonderwerp was steeds op welke manier(en) de

vier kwadranten - die door de kruising van het spoor met de Statenlaan zijn ontstaan - ruimtelijk en programmatisch verbonden zouden kunnen worden. Het antwoord komt er kort gezegd op neer dat de verschillende kwadranten verbonden kunnen worden door ze thematisch meer complementair in te richten door het hele gebied op te vatten als een plek voor leren, wonen, ontmoeten, werken en ontspannen, ofwel *een ecologie voor leren*.



- Doelstelling is om de campus onderdeel te laten zijn van de buurten, en de buurten te betrekken bij de campus

- Beleidsdoelstellingen en ambities dienen nog verder te worden verdiept, zoals een "tijdloos modernisme in een groene setting"

- De visie wordt geen blauwdruk, maar een solide ruimtelijk groen netwerk, waar binnen ontwikkelvelden ontstaan voor een organische groei

WAT IS EEN ECOLOGIE VOOR LEREN?

Het begrip Ecologie voor Leren is ontleend aan het Engelse Learning Ecology. Een Learning Ecology kan op verschillende situaties slaan. Het begrip wordt zowel gebruikt om een technologische conditie als een fysieke omgeving te omschrijven. In het eerste geval slaat een Learning Ecology op een (digitale) leeromgeving waarin mensen in staat zijn zich verder te ontwikkelen met en door anderen.⁶ In de tweede betekenis, en die is in de studie naar station Tilburg Universiteit interessanter, slaat Learning Ecology op het aan de biologie ontleende concept van een 'ecologie' of wel het systeem van relaties tussen populaties en hun leefomgeving. Een Learning Ecology staat wat ons betreft dus voor een situatie waarin individuen zelfstandig functioneren, maar tegelijkertijd profiteren van elkaars nabijheid en activiteiten doordat ze programmatisch verbonden zijn, in dit geval door het thema leren.

Het idee van een Ecologie voor Leren is ook een vertaling van het in de stedenbouw al langer bekendere begrip 'interactie milieu'. Onder meer Maurits de Hoog gebruikte dat begrip om de opeenvolgende vormen van clustering in de ontwikkeling van de Randstad-mainport-concept, de sleutelprojecten en het topsectorenbeleid – van een nieuwe en meer autonoom optredende variant te voorzien.⁷ Aan de hand van interactie milieus omschrijft De Hoog stedelijke plekken die op een min of meer autonome manier mensen aantrekken, waar investeerders op af komen, en die zodoende in een spiraal omhoog terecht komen dat nóg meer mensen worden aangetrokken.

Voortbouwend op het idee van een interactiemilieu willen wij met het begrip Ecologie voor Leren naast economische potentie ook uitdrukking geven aan de

culturele dimensie die in het clusteren en versterken van een plek besloten ligt. Naar analogie van de Britse architectuurcriticus Reyner Banham die de ontwikkeling van Los Angeles treffend omschreef rondom vier stedelijke culturen – the architecture of four ecologies – gebruiken wij ook het begrip ecologie om uitdrukking te geven aan de ontwikkelingspotentie van het gebied.

Het gebied rondom station Tilburg Universiteit wordt al sinds de vestiging van de universiteit in de jaren zestig gekleurd door het thema leren. Inmiddels hebben niet alleen de universiteit maar ook vestigingen van de hogeschool en het ROC een stevige plek in het gebied gekregen. Dagelijks gebruiken duizenden studenten en docenten dit deel van de stad waardoor het doordeweeks overdag een van de 'jongste populaties' van Tilburg bevat. En toch voelt en oogt het gebied als een monofunctioneel woongebied.

De vraag van het College van Rijksadviseurs en de gemeente Tilburg hoe de universiteit en haar omliggende gebieden beter kunnen functioneren als een kennis- en innovatiemilieu gaat uit van behoud van de fysieke positie van het station. Dat betekent dat, als we zoeken naar een ontwikkelingsrichting die het gebied kan samenbinden en de universiteitscampus duidelijker met het station verbindt, we zoeken naar een manier waarop de campus als het ware kan worden opgerekt zonder dat dit ten kosten gaat van bestaande kwaliteiten en of programma.

Het idee van een Ecologie voor Leren is dan behulpzaam. Het gebruikt de thematische kleuring van het gebied als 'gebied voor het leren' en zet die in om een brede keten aan activiteiten aan

programmaonderdelen te verbinden. Het thema leren omvat immers veel meer dan letterlijk onderwijsprogramma. Potentieel is er sprake van een hele keten aan activiteiten van wonen, leren, werken, produceren, ontmoeten en ontspannen die gekoppeld kan worden aan het thema leren. Velen van deze activiteiten zijn vertegenwoordigd in de nabijheid van station Tilburg Universiteit, maar zijn nog niet duidelijk zichtbaar verbonden met het

station. Andere activiteiten ontbreken nog, maar zouden op termijn een hele logische plek in het gebied kunnen vinden.



6. Zie oa: Growing Up Digital: How the Web Changes Work, Education and the Ways People Learn, John Seely Brown, 2000.

7. De Hollandse Metropool, ontwerpen aan de kwaliteit van interactiemilieus, Maurits de Hoog, 2012.

VERBINDEN VAN DE SCHAKELS

De schema's hiernaast geven een mogelijk ruimtelijk en programmatisch stappenplan weer.

Ruimtelijk (stap 1)

Op de kleinste schaal (station & omgeving) is het van belang om de herkenbaarheid en de heldere looproutes te verbeteren en de perrons en de vier kwadranten aan elkaar te verbinden. Tijdens de eerste fase dienen tevens verschillende ruimtelijke onderzoeken te worden opgestart, zoals een watertoets, ondergrondse infrastructuur, bomenwaardering et cetera, om in de vervolgfases het landschap te kunnen maken.

Nieuw programma (stap 2)

Uit analyse is gebleken dat in de nabijheid van het station het dun bezaaid is met stedelijk en vitaal programma. Dit kan echter op een aantal relatief snel beschikbare kavels wel worden toegevoegd. Stap 2 is dan ook het toevoegen van dit programma op de voor transformatie beschikbare kavels, ofwel de transformatievelden.

Verbinden van de schakels (stap 3)

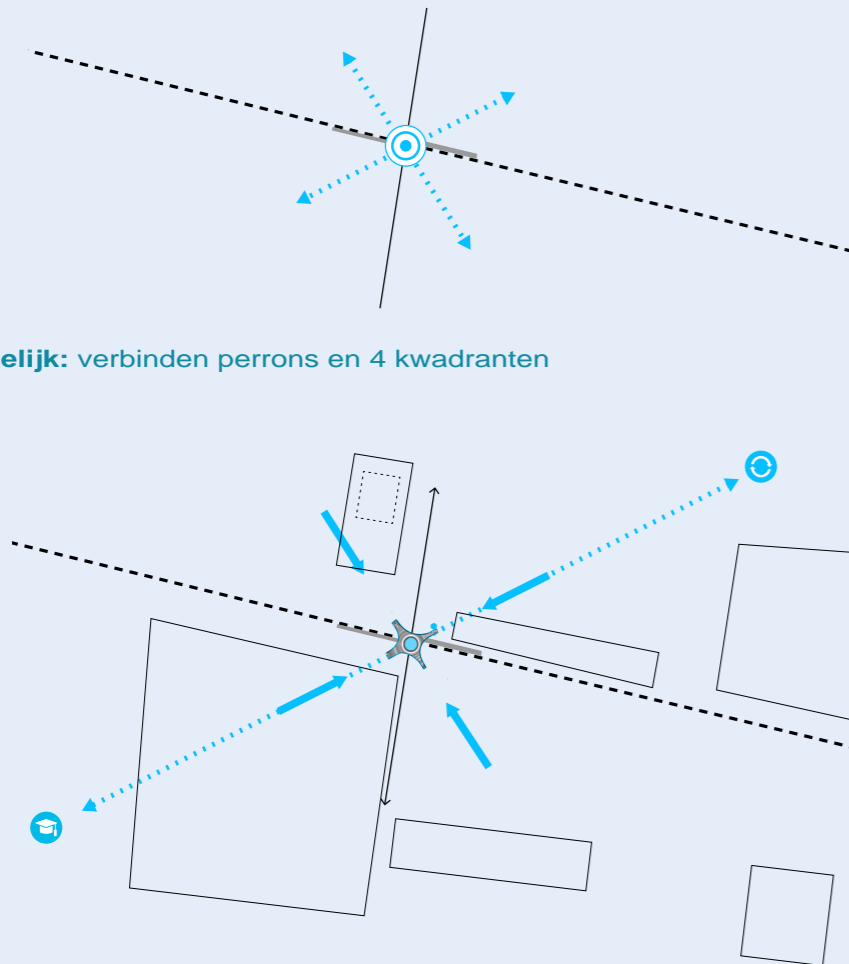
Om de geschetste ontwikkelingen samen te laten werken als thematisering voor het gebied, en zo de beoogde ecologie voor leren hier tot stand te brengen, is het, naast het toevoegen van programma op de beschikbare transformatievelden, tevens belangrijk om de verschillende schakels aan elkaar te verbinden. We zullen in het hoofdstuk 'Het groenblauwe netwerk' nader in gaan op de verbindingen, maar volstaan hier met

te stellen dat versterking van de groenblauwe structuur in het gebied vanuit verschillende agenda's (milieu, verkeer, gezondheid) relevant is.

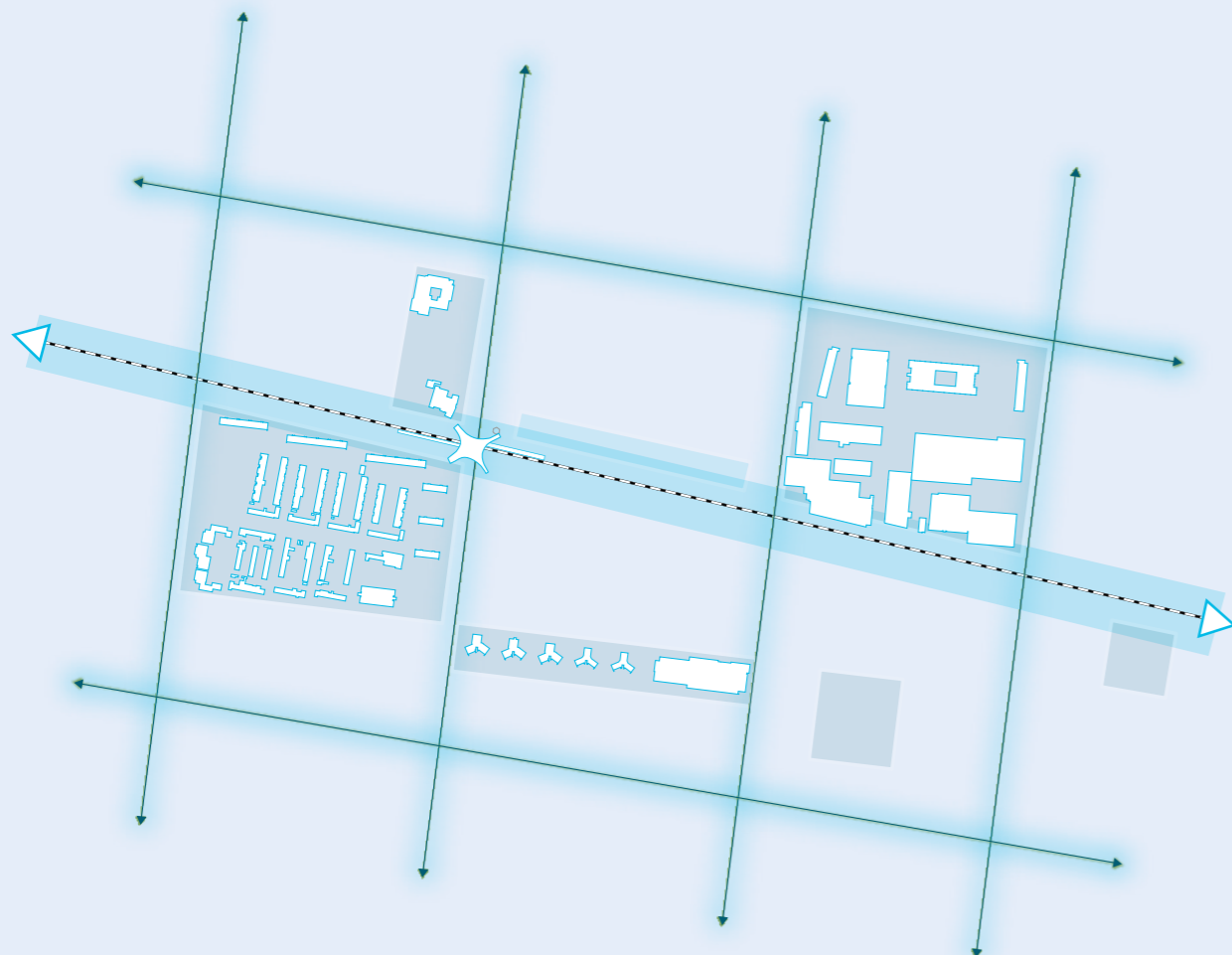
Vergezicht 2040

In de hierop volgende pagina's geven we op basis van de omschreven stappen en met de beschreven ingrepen voor het station en de Statelaan een mogelijk vergezicht voor 2040. Omwille van de leesbaarheid hebben we het vergezicht op pagina 82 en 83 verder per kwadrant uitgewerkt. We gaan hierbij uit van een ontwikkelperspectief dat wordt begonnen met de realisatie van een ingreep a la 'het spinnenwiel' maar die uit zal groeien tot het 'parkstation'. Tegelijkertijd benadrukken we hier nogmaals het belang om deze gebieden niet als losse kwadranten te beschouwen, zodat individuele initiatieven om een kavel te ontwikkelen niet op zichzelf blijven staan. Ook hier geldt het adagium dat dit een gezamenlijke taak is van de partijen die verantwoordelijk zijn van de ruimtes, zoals de gemeente Tilburg, grond- en vastgoedeigenaren in het gebied. Samenwerking is de sleutel tot succes om de knooppunt en plaats beter met elkaar te verbinden. Dit betekent dat er onderzocht dient te worden welke strategische wervingen er nodig zijn, welke eigenaren van grondpositie kunnen en willen wisselen, welk vastgoed op de middellange termijn afschrijfbaar is en welke dichtheden noodzakelijk zijn om huisvesting van de economische minderbedeelden in het gebied te blijven kunnen garanderen.

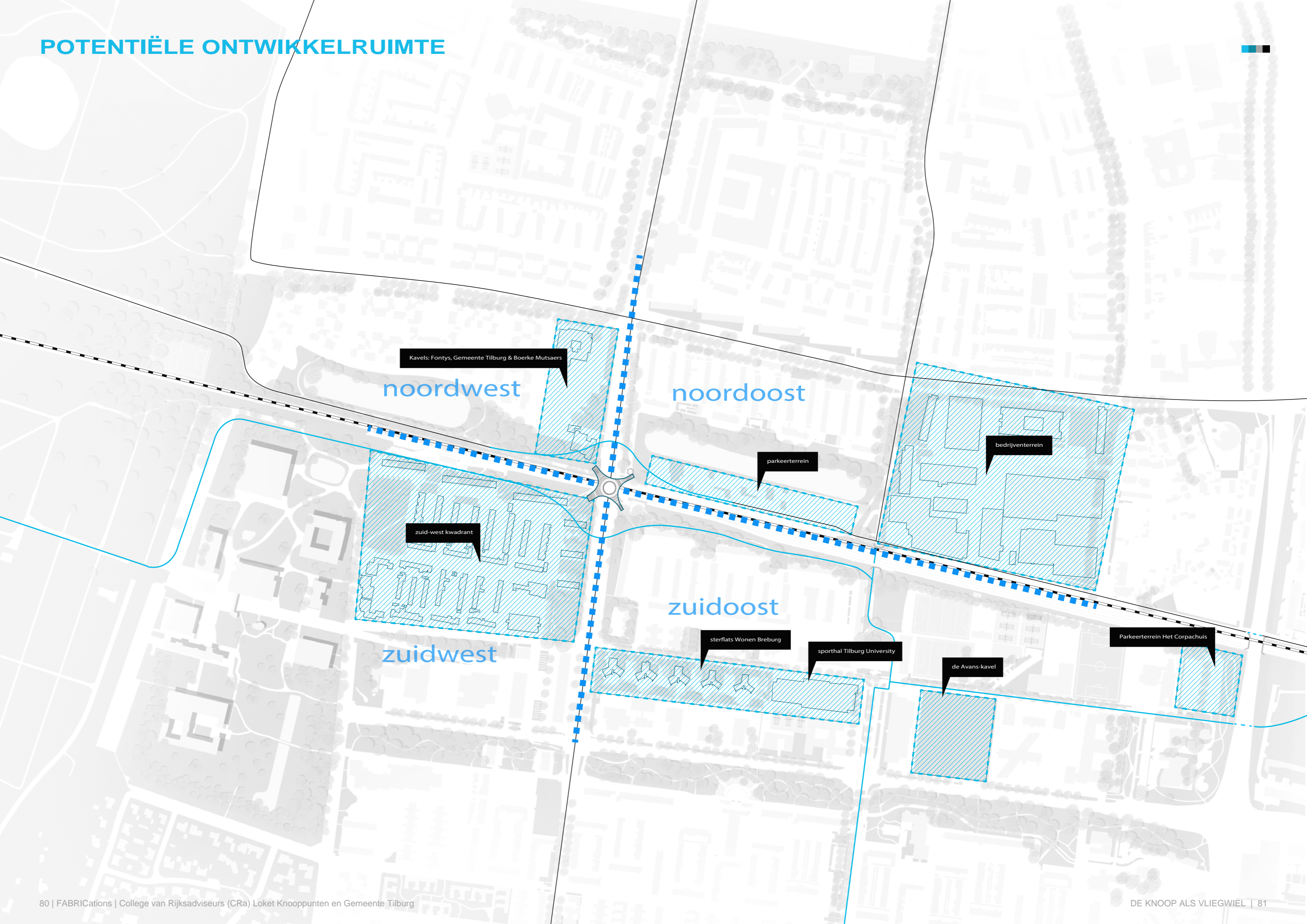
Ruimtelijk: verbinden perrons en 4 kwadranten



Programmatisch concept: verbinden overig programma aan station



“De mens is in de eerste instantie een bouwer van sferen, een woonwezen” - Peter Sloterdijk



noordwest

noordoost

zuidwest

zuidoost

Kavels: Fontys, Gemeente Tilburg & Boerke Mutsaers

zuid-west kwadrant

parkeerterrein

bedrijventerrein

sterflats Wonen Breburg

sporthal Tilburg University

de Avans-kavel

Parkeerterrein Het Corpachuis

VERGEZICHT 2040



SFEREN - NOORDOOST I

Dit kwadrant speelt een belangrijke verbindende rol in de groenstructuur en is direct gerelateerd aan het station. Aan het kleine volkstuincomplex kunnen buurtfuncties worden toegevoegd nadat het grote parkeerveld wordt opgeheven zoals: openbare tuinen, een buurtmarkt, een speelterrein en eventueel woonprogramma - met een kleine korrel en nokhoogte tot drie bouwlagen om aansluiting met de wijk te vinden, de woningen kunnen geplaatst worden op een actieve plint.

Referenties

1. Groene robuuste parkstructuur met voldoende spelaanleidingen (beeld: SLA, Hans Tavsens Park)
2. Parkstructuur is veerkrachtig systeem en kan bij hevige regenval onderwater lopen (beeld: SLA, Hans Tavsens Park)
3. Buurtfuncties in relatie tot buurttuinen voor de levendigheid aan het station (beeld: Gustavson & Porter + Bowman)
4. Een zorgvuldige waterstructuur in combinatie met een nette openbare ruimte die overloopt in het station dragen bij aan een sterke ruimtelijke invulling (beeld: Gustavson & Porter + Bowman)
5. Nieuw programma (actieve plint in combinatie met woningbouw) kunnen goede toevoegingen zijn voor de versterking van de plaatswaarde (beeld: David Chipperfield Architects)



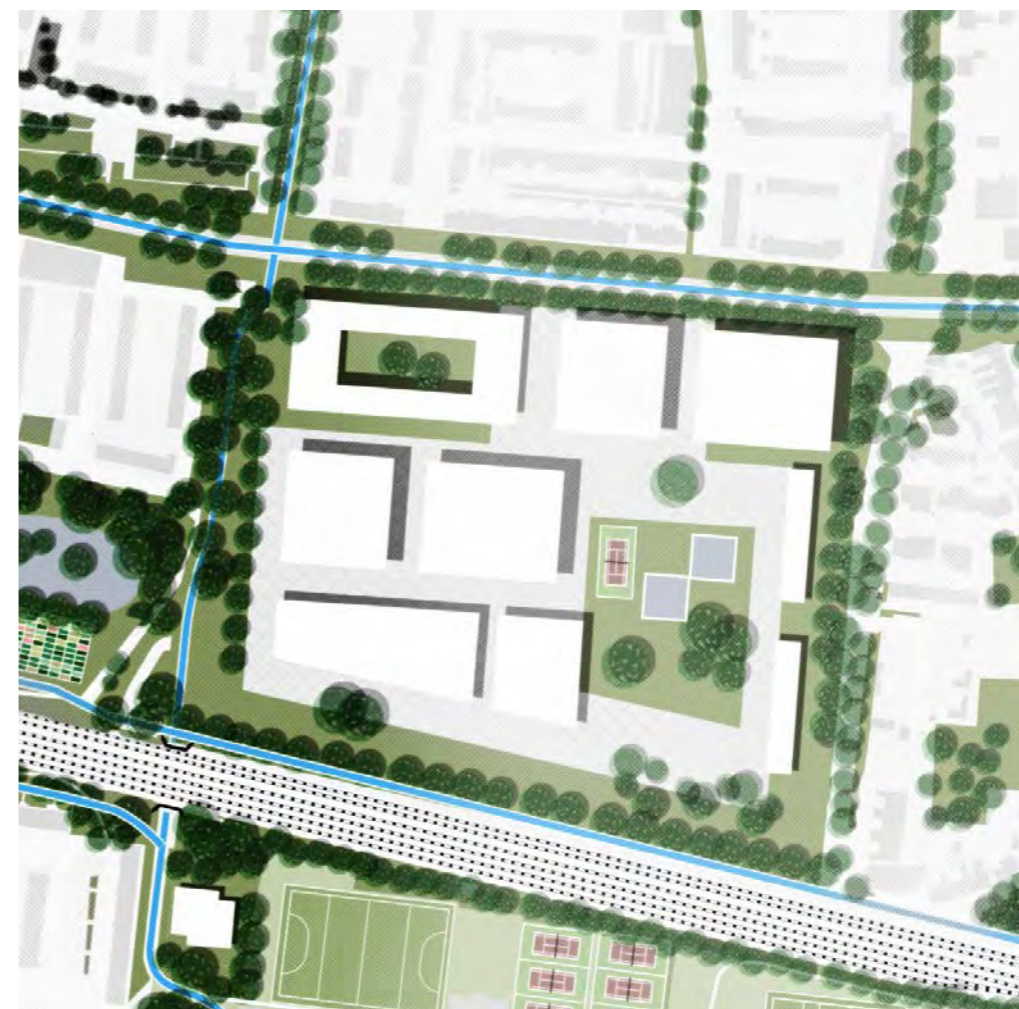
SFEREN - NOORDOOST II

Dit bedrijventerrein kan een interessante rol spelen in de ontwikkeling van de 'Ecologie voor leren' door van dit gebied een innovatie-district te maken, waar wonen en werken wordt gecombineerd.

Hier wordt voortgebouwd op de grote korrelmaat, maar met een beperkte bouwhoogte. De buurt heeft een industrieel karakter qua aanzien en architectuur en is voorzien van gedeelde functies waar freelancers, entrepreneurs en kennisgerelateerde start-ups gevestigd zijn. Het knooppunt en de uitstekende bereikbaarheid met onder andere Brainport Eindhoven rechtvaardigen een hoge dichtheid van wonen-werken-leren.

Referenties

1. Robuuste werkgebouwen met gedeelde voorzieningen om verschillende functies te kunnen huisvesten (beeld: Serie Architects)
2. Heldere en kloeke volumes met een tijdloze uitstraling (beeld: Mecanoo, Manchester Engineering Campus)
3. Gedeelde functies, een open karakter om kennis en innovaties uit te wisselen en betrokkenheid met de buurt te creëren (beeld: Van Nelle Fabriek, Branderij)
4. Bedrijfsverzamelgebouw voor de creatieve industrie van Tilburg (beeld: De Plint, Ed Bergers Architecten)
5. Robuuste woningbouw met industriële deuren en open voorportalen (beeld: VMX Architecten)



SFEREN - NOORDWEST

Aan de Wandelboslaan en de Statenlaan staat een monumentaal gebouw dat refereert aan het tijdloze modernisme dat beschreven staat in de Welstandsnota van Tilburg. Het gebouw huisvest een (semi-)openbare functie met een actieve plint aan iedere zijde, echter de hoofdentree ligt aan het publieke park aan de zuidzijde. Het is goed voorstelbaar dat de Universiteit ook hier haar gezicht laat zien. Onder het bouwwerk, maar volledig uit het zicht, kan een (semi-) openbare parkeervoorziening worden gebouwd die direct vanaf de Wandelboslaan wordt omsloten om zo te voorkomen dat het autoverkeer de buurten in moet.

Hier vindt men terrassen, een mooi ontworpen waterpartij en struinpaden. Het park is zorgvuldig ontworpen en wordt weelderiger richting de vijver en het Wandelbos. Langs het snelfietspad zijn verschillende rustplekken te vinden.

Referenties

1. De vijver speelt een centrale en verbindende rol tussen de buurt, het stationsgebied en de inscenering naar het Wandelbos (beeld: 3xn architecten)
2. Zorgvuldig ontworpen waterpartijen met verblijfskwaliteit en openbare routes (beeld: Gustavson & Porter + Bowman)
3. Richting het Wandelbos wordt het groen robuuster en blijft de structuur strak (beeld: Gustavson & Porter + Bowman)
4. Verderop ontmoeten Wandelbos en landschap elkaar (beeld: Gustavson & Porter + Bowman)
5. Op de locatie aan het station komt een beeldbepalend gebouw in lijn met de het 'tijdloos modernisme' dat een publieksfunctie vervult, eventueel in combinatie met de universiteit (beeld: Bedeaux Brouwer Architecten)
6. Publieke functies worden aan de openbare ruimte tentoongesteld (beeld: onbekend)



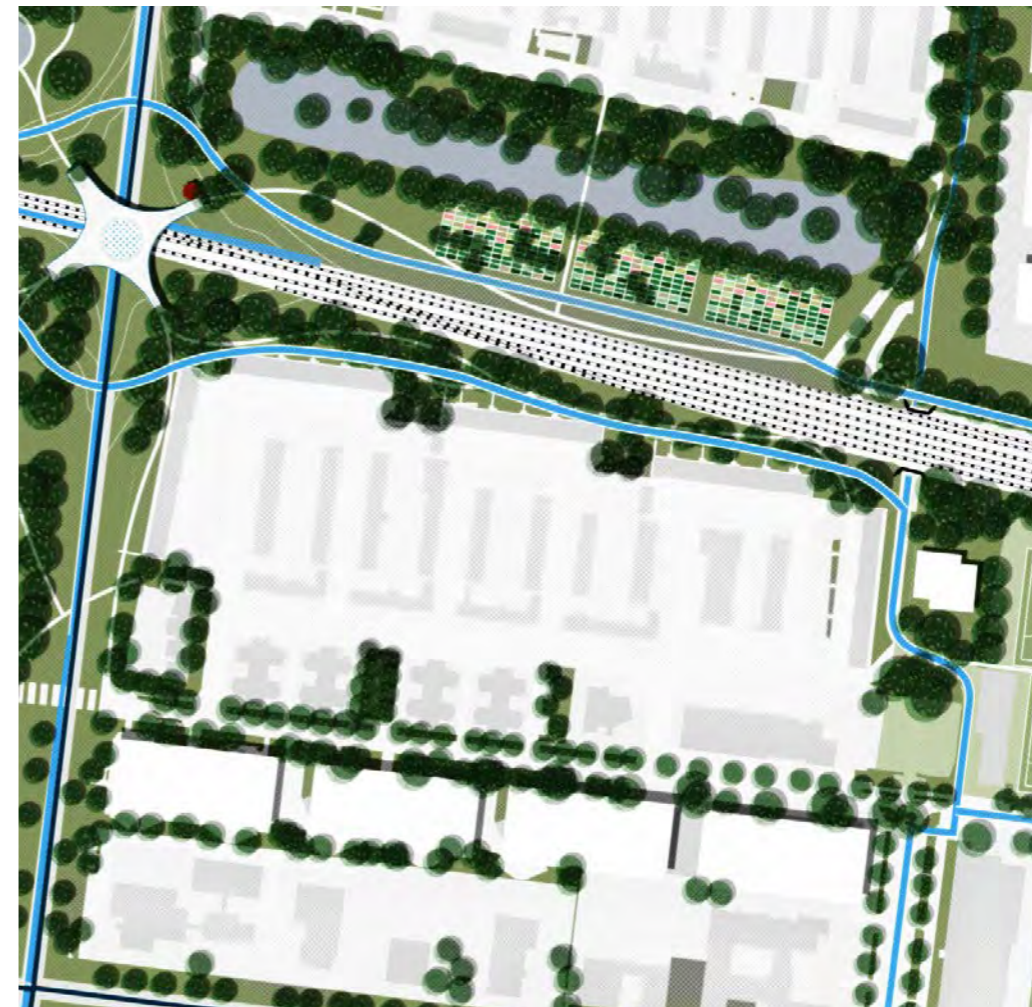
SFEREN - ZUIDOOST

Doelstelling voor dit kwadrant is het kwalitatief verbeteren van de openbare ruimte door het te vergroenen en het buurtje ecologisch te gaan beheren. Dit houdt in dat de flora en de fauna zich door middel van natuurlijke processen kan ontwikkelen. De verhardingsoppervlakken in de openbare ruimte worden tot een minimum beperkt.

Wanneer de gebouwen hun boekingswaarde overschrijden en/of niet meer voldoen aan hun energieprestatie, worden er in dezelfde stedenbouwkundige configuratie en een soortgelijke typologie nieuwbouw geplaatst die voldoet aan de standaarden van de tijd, zodat ook deze buurt een duurzame buurt wordt.

Referenties

1. Op de lange termijn kan nieuwbouw zich onderscheiden door volumes die in openbare en gedeelde tuinen worden geïntegreerd (beeld: Michael Feser, Berlin Gartenhof)
2. De transformatie van dit kwadrant begint echter met het vergroenen (ontstraten) van de openbare ruimte, zodat er een bloemrijke en gevarieerde landschappelijke onderlegger ontstaat (beeld: Architectenbureau Miché de Haas, Cadiz)



Funnenpark en het Amsterdamse GWL-terrein zijn mooie voorbeelden van campus-achtige stedenbouwkundige configuraties. Een groot wandvolume met een zorgvuldig ontworpen dove gevel draagt aanzienlijk bij aan de geluidsreductie aan de spoorzijde. Hierdoor wordt een geluidscherm overbodig en komt het station aan de wijk "Campus 2.0" te liggen. De plint van de wand heeft aan beide zijden een actieve plint met publieke functies om een directe relatie met perron 2 en 3 te leggen. Hierdoor wordt de levendigheid en de sociale veiligheid rondom het station vergroot en de relatie met de campus gelegd.

Doelstelling is om op deze locatie op de lange termijn de dichtheid aanzienlijk te verhogen om een gevarieerd woningaanbod te realiseren en om het huidige aanbod sociaal woonprogramma te kunnen handhaven. De duurdere

woningen bekostigen de goedkopere. Op het binnenterrein komen gebouwen in een groene setting die het verlengde is van de 'oude' campus. De invulling wordt ontspannen en groen ingericht. In de plinten komen horecavoorzieningen, kleine bedrijfjes en faciliteiten voor de universiteit. In het groen zijn picknicktafels te vinden, barbecueplaatsen en spelaanleidingen voor kinderen.

Ook is deze locatie een belangrijke speler voor het station. Met de ontwikkeling van het gebied is er een ondergronds transferium ontstaan die wordt ontsloten vanaf de Professor Verbernelaan. Hierdoor kunnen de parkeerplekken aan de Oude Warande worden opgeheven en kan vrijwel het gehele campusterrein autoluw en zelfs autovrij worden gemaakt, waardoor de het groene karakter van de campus alleen maar wordt versterkt: een unique selling point!

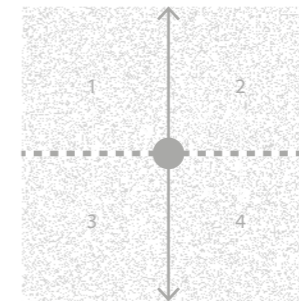
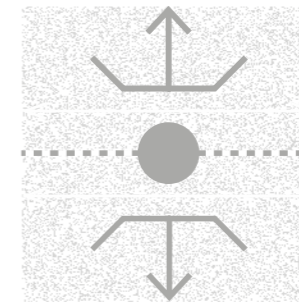


Referenties

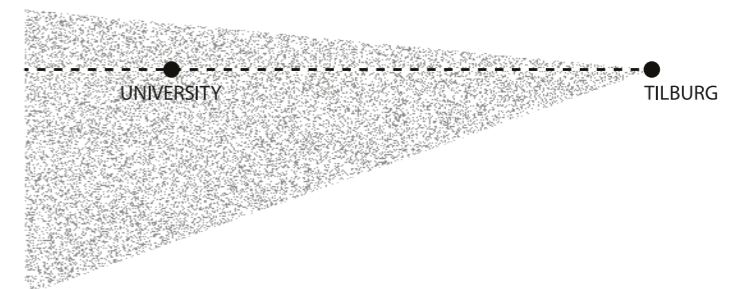
1. Open en gesloten landschapsinrichting zorgt voor plekken, intimiteit en spelaanleidingen (beeld: KCAP + West 8, GWL terrein Amsterdam)
2. Een stevige L-blok creëert een heldere begrenzing, zorgt voor een hoog aantal (betaalbare) woningen en draagt bij aan de geluidsreductie in het gebied door dovegevels aan spoorzijde. Het binnenterrein is een compositie van zorgvuldig ontworpen architectuur (beeld: NL Architects, Funenpark Amsterdam)
3. Afwisseling met eventueel bestaande gebouwde objecten en pleinruimtes voor de buurt zorgen voor extra lagen van betekenis (beeld: Concrete)
4. De gebouwen staan aan de openbare ruimte om het campusgevoel te versterken (beeld: NL Architects, Funenpark Amsterdam)
5. Op de Campus 2.0 is iedereen welkom (beeld: NL Architects, Funenpark Amsterdam)

Doelstelling is om op de lange termijn de knoopwaarde te benutten en een gevarieerd aanbod van wonen-werken-leren aan te bieden, waarin ook plaats is voor het huidige aanbod sociaal woonprogramma. Strategische grondpolitiek en uitruil zijn de gezamenlijke verantwoordelijkheden van de betrokken stakeholders en overheden.

GROEN-BLAUWE NETWERK



Stad & Regio



Advies 3: maak een groen-blauw netwerk.

Versterk de huidige groene-blauwe elementen in het gebied en verbindt ze aan langzaam-verkeernetwerken rondom het station. Sla zo een brug over het spoor en investeer in een robuust ruimtelijk netwerk dat het station verbindt met de wijken, de stad en de klimaatdoelstellingen van de regio.

De verschillende overheden (Rijk, provincie en gemeente) hebben verschillende ontwikkelingsagenda's. Zaak is om deze zoveel mogelijk aan elkaar te verbinden ten behoeve van de integraliteit, kwaliteit en financiering.

- Integrale aanpak gebiedsontwikkeling door het verbinden van ruimtelijk-programmatische agenda's Brabantstad en Tilburg
- Benutten en versterken bestaande structuren groen- en langzaamverkeersroutes
- Verbinden stadsregionale parken met binnenstad (Tilburgse Omgevingsvisie 2040)
- Ecologie verbinden met ruimtelijk-programmatische ontwikkelingsagenda's Tilburg
- Groene setting regionale fietsverbindingen (Tilburgse Omgevingsvisie 2040)
- Verbeteren van de biodiversiteit (Tilburgse Omgevingsvisie 2040)
- "Actieve routes" (Mobiliteitsaanpak 2040)
- Speerpunten zijn herkenbaarheid, een hoogwaardige inrichting, veelal in een groene setting (Tilburgse Omgevingsvisie 2040)
- In de wijken rondom station Tilburg Universiteit, respectievelijk het Zand en Wandelbos, start de gemeente met een proef om de flora en fauna langs hoofdwegen de kans te bieden zich door middel van natuurlijke processen te ontwikkelen (bron: tilburg.nl)



Het verbinden van de binnenstad met het stadsgroen biedt kansen voor een integrale aanpak voor ruimtelijke samenhang, mobiliteit, een programmatische mix en duurzame oplossingen.



VEERKRACHTIG SYSTEEM



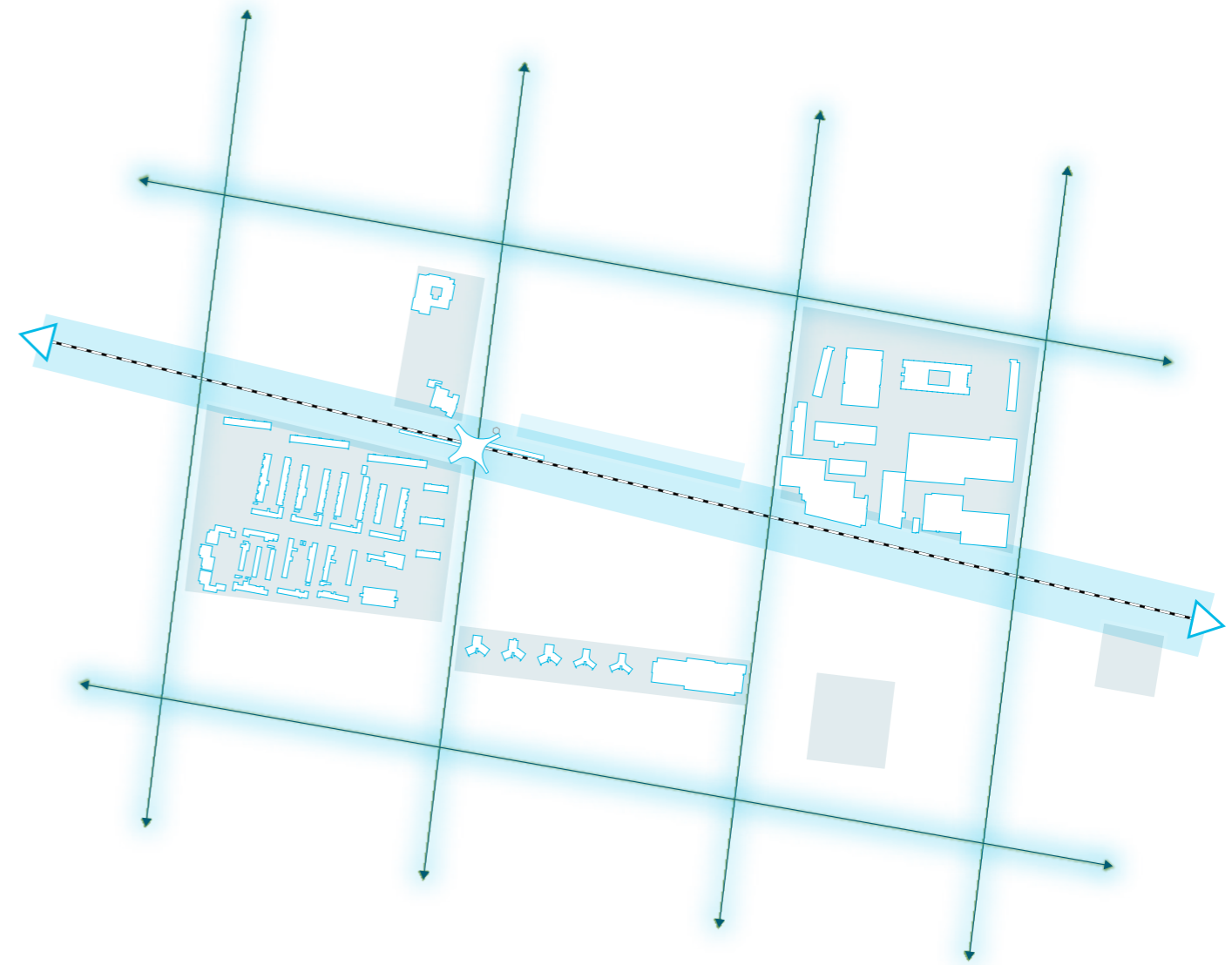
De gemeente Tilburg heeft reeds verschillende grootschalige 'groenprojecten' lopen zoals het nieuwe stadspark op het voormalige Van Gend en Loosterrein nabij station Tilburg en de ontwikkelingen voor Stadsbos 013. In de Omgevingsvisie 2040 wordt een ecologische verbinding tussen beiden voorgesteld via de Hart van Brabantlaan en de Professor Cobbenhagenlaan. Dit is een mooi uitgangspunt om op voort te bouwen aan een groen netwerk. Het verbinden van de binnenstad met het stadsgroen biedt kansen voor een integrale aanpak voor ruimtelijke samenhang, mobiliteit, een programmatische mix en duurzame oplossingen.

Analyses van verschillende wegprofielen in de buurten van het station Tilburg Universiteit tonen aan dat er op veel plaatsen overmaat is en dus grote kansen zijn om de hoofdassen te vergroenen. Tevens is Tilburg in de wijken rondom het station al begonnen met een proef om de flora en fauna langs de hoofdwegen de kans te bieden zich door middel van natuurlijke processen te ontwikkelen. Dit levert - naast ruimtelijke kwaliteit - een verbetering op ten aanzien van de biodiversiteit en stadsecologie. Ook ten

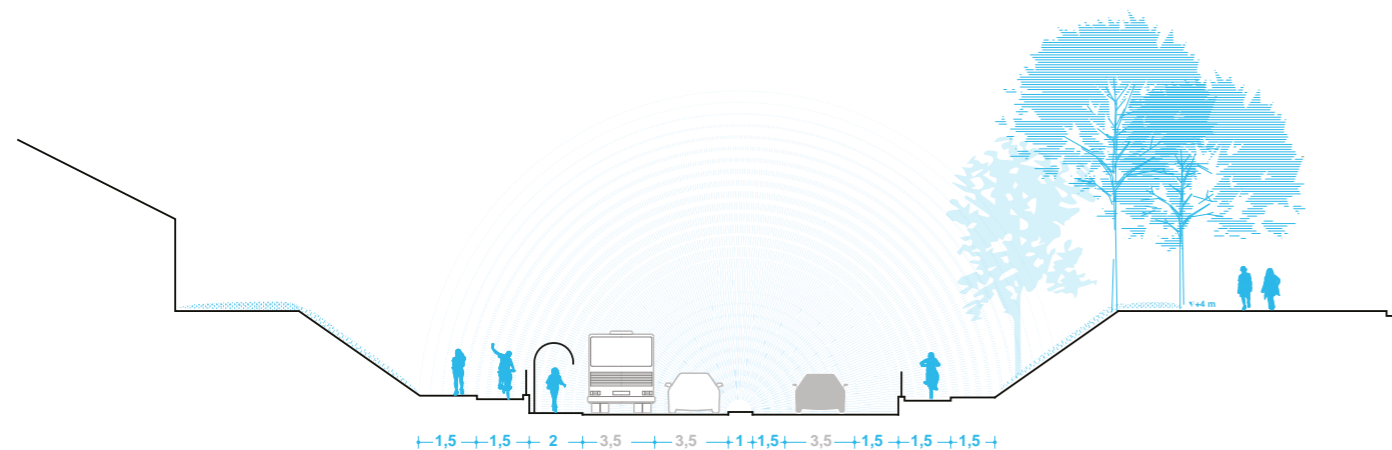
aanzien van regenwaterretentie en het beperken van hittestress kan het groene netwerk een aanzienlijke bijdrage leveren.

De grote groene structuren die ontstaan, kunnen integraal worden ontworpen en tot stand komen door verschillende bovenplanse agenda's aan elkaar te koppelen ten aanzien van ecologie, mobiliteit en duurzaamheid om de zodoende de investering voor de lange termijn op orde te krijgen. Deze investeringen in openbaar groen zijn door de gemeente controleer- en beheersbaar, omdat het eigen grond is. Hierdoor toont de gemeente zich als betrouwbare partij die meehelpt aan waardevermeerdering van de omliggende gronden, waardoor het investeringsklimaat voor particuliere partijen aantrekkelijker wordt.

Het groene netwerk zorgt voor een herkenbare structuur die als lijmverbinding de verschillende mozaïeken aan elkaar verbindt en verschillende ruimtes definieert. Binnen deze ruimtelijke kaders kan door middel van een organisch proces (lees: samenwerking met belanghebbenden) de westelijke stad verder ontwikkelen en verschillende sferen in zich opnemen.



Versterken groen-blauw netwerk



Huidig profiel Statenlaan



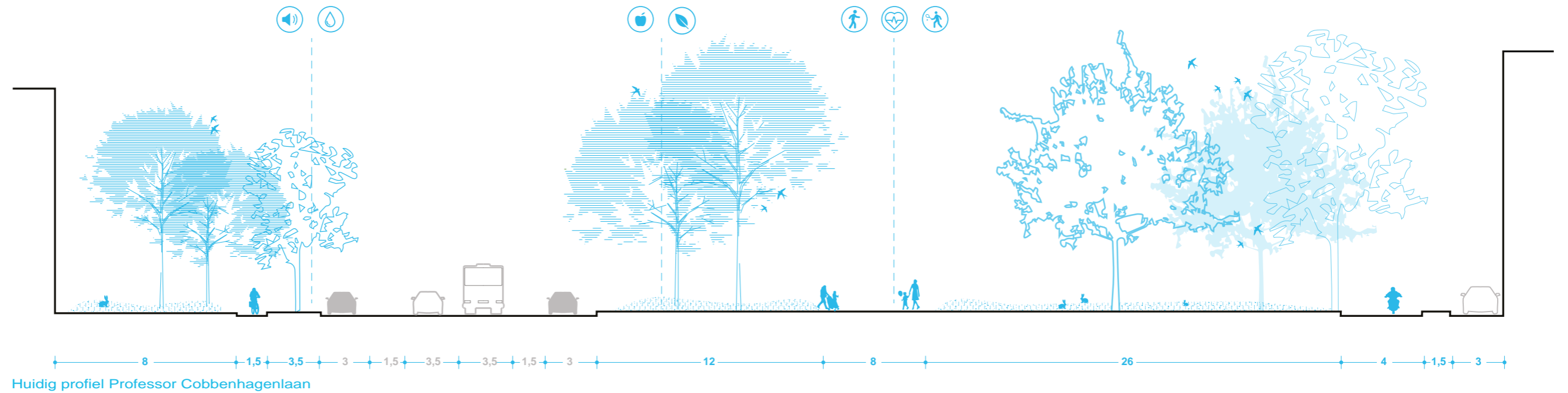
Huidig profiel

VEERKRACHTIG SYSTEEM

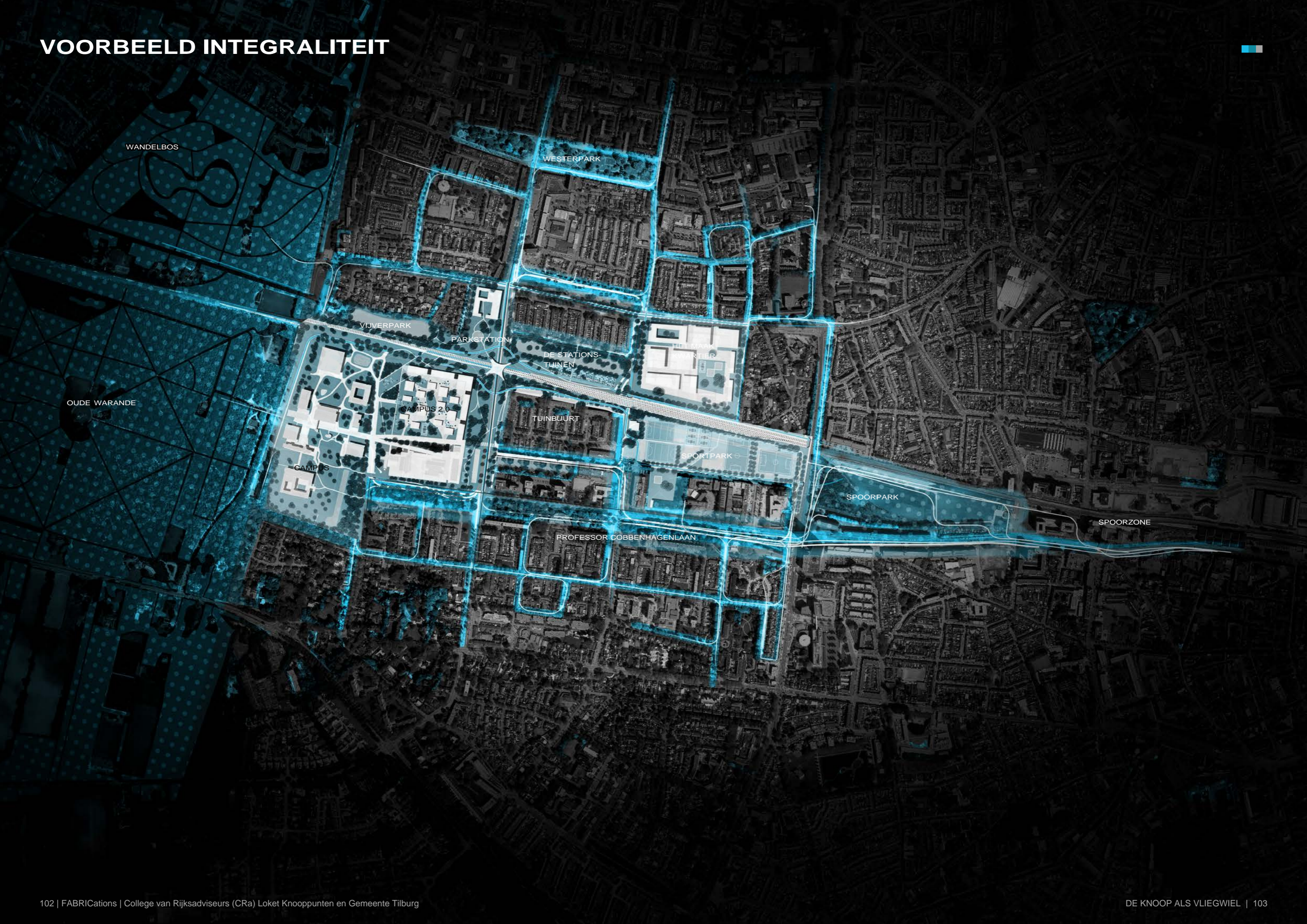


-  Regenwaterretentie
-  Duurzame energie
-  Sociale veiligheid
-  Vitale economie/markt
-  Ontmoetingsplek
-  Geluidreductie
-  Stadslandbouw
-  Stadsecologie
-  Actieve routes
-  Gezonde geest
-  Sport & spel

“Analyses van verschillende wegprofielen in de buurten van het station Tilburg Universiteit tonen aan dat er op veel plaatsen overmaat is en dus grote kansen zijn om de hoofdassen te vergroenen.”

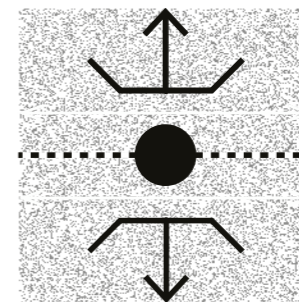




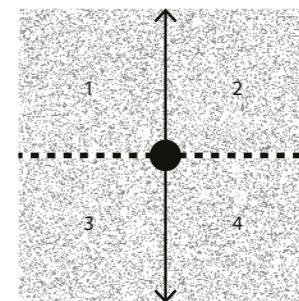


VERVOLG & AANBEVELINGEN

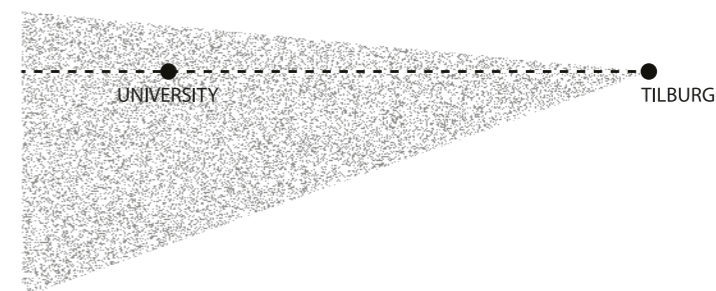
Station & omgeving



wijk & buurten



Stad & regio



NO REGRETS: stel een ruimtelijk-programmatisch kader op voor het station en haar invloedsgedebied.

Om het gebied rondom station Tilburg Universiteit te ontwikkelen tot een 'Ecologie voor Leren' is het van belang dat, in overeenstemming met de direct betrokken stakeholders, de Tilburgse Raad de ambities vaststelt, zodat de opgedane kennis en inzichten vervolg krijgen. Om de beoogde Ecologie voor Leren te laten ontstaan en te stimuleren zijn er in het vervolgtraject verschillende onderzoeken en gesprekken nodig om tot verschillende ontwerp- en uitvoeringsbesluiten te komen. Van belang is om verschillende ontwikkelagenda's op elkaar af te stemmen, zodat de ambities en de financiële haalbaarheid op elkaar aansluiten.

Korte termijn (2025): opstellen ruimtelijk-programmatische kaders

- Gespreken stakeholders: Tiwos, Wonen Breburg, Boerke Mutsaers, onderwijsinstellingen, ProRail, Busmaatschappijen, ontwikkelaars en (nieuwe) grond-/vastgoedeigenaren
 - Interne overleggen: verkeer, ecologen, waterbouwkundigen en anderen
 - Informeren/participeren bewoners
 - Strategische wervingen
 - Geen bestemmingsplan, maar voorsorteren Nieuwe Omgevingswet
 - Pilot 30km zone Statenlaan (of zelfs autovrij)
 - Parkeerareaal, waar mogelijk minimaliseren
 - Verkleinen parkeerterrein noordoost kwadrant
- (eventueel activeren met buurtfuncties/activiteiten)
 - Zoeken naar nieuwbouwlocaties TiU buiten de campus ter bescherming groen karakter
 - Onderzoek naar integrale ontwikkeling Boerke Mutsaers kavel samen met ontwikkeling Fontys-kavel: potentie voor learning ecology en nieuwbouwlocatie TiU, eventueel met nieuwbouw sportfaciliteit en P&R
 - Afwaarderen portiekflats (dus geen energetische aanpassingen)
 - Geen verdere verkoop losse kavels/woningen
 - Geen geluidschermen, maar op zoek gaan naar integrale aanpak geluidreductie
 - Verdere verkenning voorgestelde scenario's ter

verbetering station (FABRICations)

- Ontwerp groen raamwerk (FABRICations)

Middellange termijn(2035):

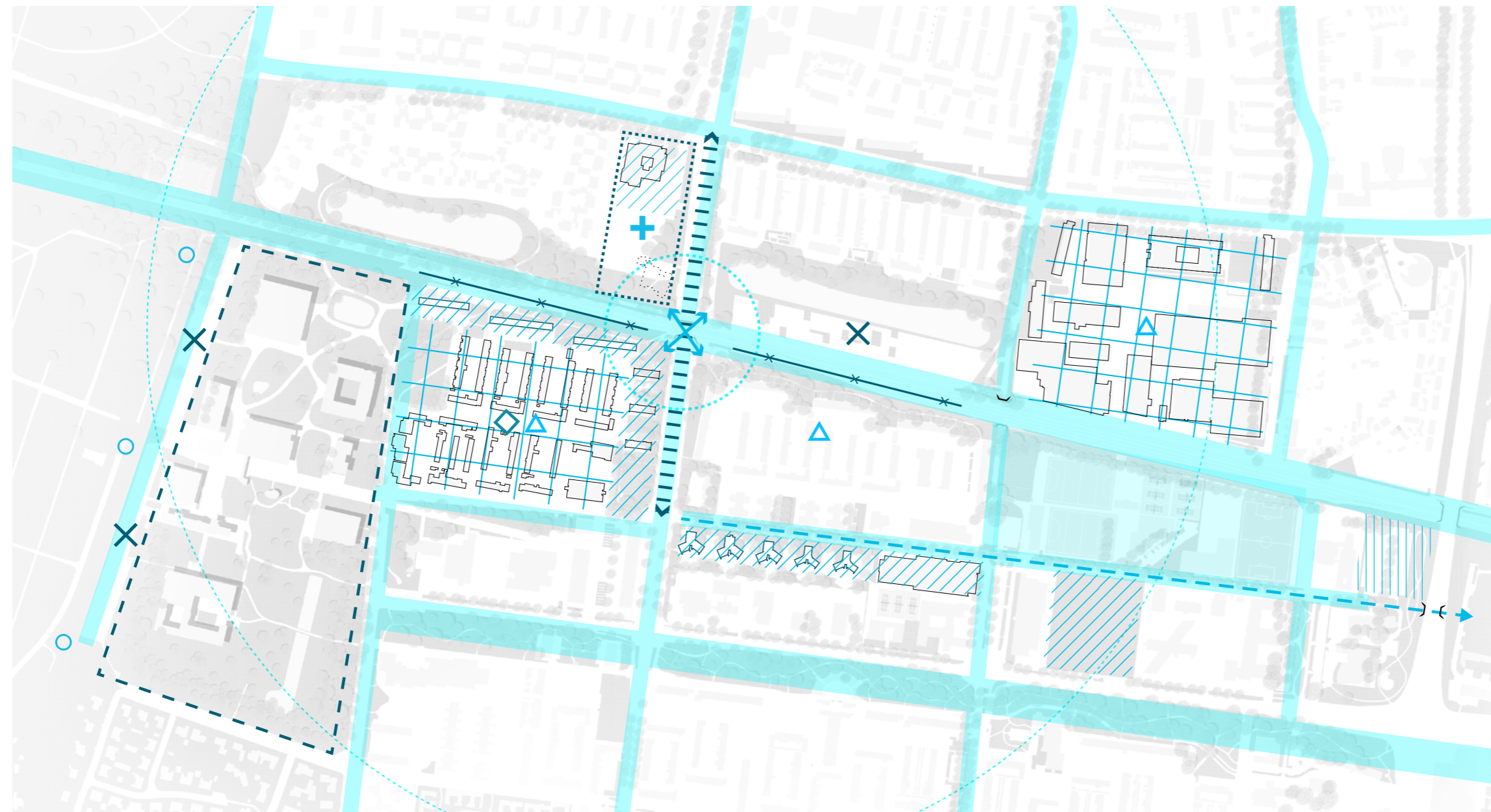
- Maken ontwerp stationsomgeving
- Groenstructuren aanleggen, tracéwijzigingen en voorbereiden gemeentelijke besluiten
- Aanleg verbinding Spoorpark en sportpark en ontbrekende fietsverbindingen
- Nieuwbouw Boerke Mutsaers en Fontys kavel (universiteit/multifunctioneel)
- Opheffen parkeerterreinen en vergroenen (1. Parkentree, 2 stationsentree)
- Voorbereiden productiemilieu: verplaatsen bedrijven, opstellen ontwikkelstrategie

- Aanpassen profiel Statenlaan

- Sloop/nieuwbouw kavels portiekflats (uitruil/wervingen)
- Sloop/nieuwbouw sterflats
- Sloop/nieuwbouw locatie sporthal (uitruil/wervingen)

Lange termijn >2035):

- Ontwikkeling industrieterrein naar woon-werkmilieu
- Herstructureren zuidwest kavel en door ontwikkelen naar duurzame buurt
- Uitstekend HOV netwerk met een Brabantse variant van de Randstadrail die de gehele provincie aan elkaar verbindt (Stakeholders: Rijksoverheid, Prorail, Provincie/Brabantstad)



- ✕ Opheffen parkeren (maaiveld)
- △ Geen (verdere) verkoop privé kavels
- ⊕ Ontwikkeling publieke gebouwen/universiteit
- ◇ Geen korte termijn investeringen
- ||| Statenlaan 30 km/u
- ⊔ Behouden groen karakter campus (niet volbo)
- ✕ Geen traditionele geluidscherm
- Parkentrees
- ▨ Ontwikkelruimte korte en middellange termijn
- ||| Additieve ontwikkelruimte lange termijn
- ▧ Toekomstige grootschalige ontwikkel-
-) (Nieuwe fietsverbinding naar Spoorpark
- ↔ Stationsknoop
- ⊖ Eenheid stationsgebied & opstellen RPK invloed
- ▬ Versterken groen-blauw netwerk

COLOFON

PROJECT

Station Tilburg Universiteit

LOCATIE

Tilburg, Noord-Brabant,
Nederland

STATUS

Ontwerpend onderzoek

OPDRACHTGEVER

College van Rijksadviseurs
(CRA),
Loket knooppunten
Gemeente Tilburg

OPDRACHT

De knoop als vliegwiel

OPDRACHTNEMER

FABRICations.

PARTNERS

Olv Klijn
Eric Frijters

PROJECTARCHITECT

Hein van Lieshout

ONTWERPTEAM

Alessandra Riccetti
Marcello Vietti
Laura Huerga
Lea Soret

DATUM

14 september 2018

CONTACT

www.fabrications.nl
Tussen de Bogen 18
1013 JB Amsterdam

DISCLAIMER

Het ontwerpend onderzoek is een initiatief van het College van Rijksadviseurs (CRa) voor de Fysieke leefomgeving (Loket Knooppunten) in samenwerking met de Gemeente Tilburg uitgevoerd door FABRICations. Dit document betreft een ontwerpend onderzoek en is een visiedocument. Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

FABRICations streeft naar correcte en actuele informatie, maar kan niet garanderen dat de informatie accuraat blijft. FABRICations is niet aansprakelijk voor schade die het gevolg is van onjuistheden en/of gedateerde informatie of enige fout in deze uitgave. Binnen dit document zijn zoveel mogelijk bronvermeldingen opgenomen, waarbij FABRICations niet verantwoordelijk is voor de inhoud waarnaar wordt verwezen.

Beeldmateriaal: © 2018 FABRICations. Alle rechten voorbehouden.



