

Verdieping 11 – De ontdekking van de Spoorzone

De transformatie van de Spoorzone. Met het kantoor in het Deprez-gebouw zat CAST er de afgelopen jaren middenin. Achter schuddende beeldschermen hoorden we hoe nabijgelegen gebouwen plaatsmaakten voor de Burgemeester Brokxlaan. Het station kwam tevoorschijn. Lange tijd leek dat station dichtbij, maar moesten onze bezoekers van buiten de stad omlopen via de Gasthuisring. Onderweg passeerden ze de Houtloods, een bouwval waar het CAST-mobiel opgeslagen stond.

Tegenwoordig steken we in twee minuten de Burgemeester Brokxlaan over naar het station. Onze fietsroute naar het centrum loopt via de Willem-II Passage. Bij de Houtloods worden luxe lunches geserveerd. Bouwverkeer en hopen zand beloven de komst van Clarissenhof, en we kijken reikhalzend uit naar de verbouwing van de LochHal.

De Spoorzone is de afgelopen jaren ontsloten en ontdekt. CAST ging daarover in gesprek met betrokkenen die werken of werkten bij gemeente en ontwikkelaar. Wat waren de voornemens? Waar werd mee begonnen? Hoe werd de

zeer complexe opgave aangepakt? En natuurlijk blikken we ook vooruit. Hoe wordt naar de toekomst van de Spoorzone gekeken? Het resultaat van vijf interviews, waarin deze vragen aan bod kwamen, vindt u op pagina 2 en 3.

Eén van de belangrijkste projecten voor de Spoorzone in de nabije toekomst is de LochHal. Op 25 januari stond de LochHal centraal tijdens een lezingenavond met Petra Blaisse en Matthijs de Boer. Blaisse vertelde over haar werk, en over haar ideeën voor de LochHal. De Boer ging in op het onderwerp 'publieke interieurs', waarover hij een boek schreef. In zijn artikel op pagina 6 gaat De Boer verder op dit onderwerp in, en geeft hij aan de hand daarvan zijn visie en advies voor Spoorzone en LochHal.

Stadschroniqueur Berny van de Donk trok de Spoorzone in en schetst een scène die hij daar aantrof. Wat brengt een Zoetermeers echtpaar naar een terras in de Tilburgse Spoorzone? En welke lessen kunnen uit hun observaties worden getrokken?

Deze Verdieping wordt geïllustreerd en verrijkt met het werk van fotografe Gerdien Wolthaus Paauw. Zij werkt sinds 2013 aan een uniek fotoproject: 'Volg de Spoorzone'. Van 2013 tot 2020 fotografeert Wolthaus Paauw de transformatie van deze Spoorzone in 'stones and stories.' Op 12 vaste GPS posities maakt zij jaarlijks 1 opname: in een trage timelapse wordt de ontwikkeling zichtbaar. Daarnaast portretteert en interviewt ze gebruikers en bewoners.

In deze Verdieping hebben we een veelzijdige groep mensen aan het woord gelaten: van ontwikkelaar tot skater en van ambtenaar tot buitenstaander. Allen met hun eigen passie voor de Spoorzone. Het geeft een veelkleurig beeld van het gebied en de mensen die er aan werken. Dat zijn er uiteraard nog veel meer. De Tilburgers tezamen brengen de Spoorzone tot leven.

Myrthe Breukink en Henriëtte Sanders
Programmamakers CAST

Wat is CAST

Het Centrum voor Architectuur en Stedenbouw Tilburg e.o. wil de belangstelling voor, en het denken over architectuur, stedenbouw en landschap in de regio Midden-Brabant blijvend stimuleren. CAST stelt zich op als podium voor informatie, kritiek en reflectie en is daarbij zonder uitzondering onafhankelijk. Het centrum organiseert onder meer debatten, lezingen, onderzoeken, symposia, workshops, excursies en tentoonstellingen en verzorgt regelmatig publicaties. CAST richt zich daarbij zowel op professionals die betrokken zijn bij architectuur en stedenbouw, als op het brede publiek.

VERDIEPING

Inhoudsopgave

- 2 Vijf jaar in vijf gesprekken – Myrthe Breukink
- 4 Volg de Spoorzone – Gerdien Wolthaus Paauw
- 6 Tilburg, hoe krijg je de stad in je bieb? – Matthijs de Boer
- 7 Geen gezicht – Berny van de Donk
- 8 Volg de Spoorzone – Gerdien Wolthaus Paauw

Verdieping nr.11, 2017

De Verdieping is een uitgave van het Centrum voor Architectuur en Stedenbouw Tilburg e.o.. Belicht worden achtergronden van het CAST-programma en van de actualiteit op het gebied van architectuur, stedenbouw en landschap in de regio Midden-Brabant.

Centrum voor Architectuur en Stedenbouw Tilburg e.o.
Lange Nieuwstraat 172-174
5041 DJ Tilburg
T 013 5449222
E secretariaat@castonline.nl
W www.castonline.nl

nr. 11, 2017

centrum voor architectuur en stedenbouw tilburg



Vijf jaar in vijf gesprekken

Myrthe Breukink, met medewerking van Joep Frenken, Arno Hallie, Ludo Hermans, Lucien Kuijsters en Monique van der Vorst

De afgeplande gesprekken zijn inmiddels afgerond. Het resultaat is een boek met vijf gesprekken met de vijf partners die samen met de gemeente Tilburg de Spoorzone hebben ontwikkeld.

In 2011 werd het Masterplan ‘De:Werkplaats’ voor de Tilburgse Spoorzone gepresenteerd. Eindelijk werd een uniek stuk Tilburg ontsloten voor de Tilburgers. De gemeente Tilburg en ontwikkelaar VolkerWessels trekken gezamenlijk op in de ontwikkeling van het gebied. Het masterplan behelste een ‘routekaart’, waarin gezamenlijke ambities werden geformuleerd en tien tot vijftien jaar op de ontwikkeling van de Spoorzone vooruit werd gekeken.

De afgelopen jaren is veel in de Spoorzone gebeurd en kwam dit stadsdeel tot leven. De aanpak veranderde, het tempo werd lager, en de kijk op de waarde van het historisch erfgoed kantelde. Het werd een zoektocht naar een balans tussen het bereiken van voldoende economische meerwaarde en behoud van het spoorse erfgoed en de identiteit van het gebied. CAST blikt terug met verschillende betrokkenen die werkten aan één van de grootste Tilburgse opgaven van dit moment.

De afgeplande gesprekken zijn inmiddels afgerond. Het resultaat is een boek met vijf gesprekken met de vijf partners die samen met de gemeente Tilburg de Spoorzone hebben ontwikkeld.

De oorsprong

Een groot deel van de ambities die in 2011 werden vast-gesteld, vond hun oorsprong al vele jaren daarvoor. Lucien Kuijsters, die onder andere hoofd van het projectbureau Spoorzone was, kan als geen ander vertellen over de jaren die voorafgingen aan het masterplan. Kuijsters ziet de oorsprong van het project Spoorzone in de jarenlange veronachtzaming van de Tilburgse binnenstad in de jaren ‘70 tot ‘90. In de jaren ‘90 kwam er meer bestuur-lijke belangstelling voor de binnenstad en daarmee ook voor de omgeving van het station. De Spoorzone was echter nog een besloten, introvert werkterrein van het NS onderhouds-bedrijf, dat vanaf 1999 NedTrain heette. De Spoorzone kwam vanaf ‘97 op de agenda, toen NS/Ned-Train zich voornam te krimpen en een deel van de gebouwen aan de rand van de Spoorzone aanbood aan de gemeente. Een paar jaar later adviseerde het bureau van Riek Bakker het gemeentebestuur om NedTrain te verhuizen naar de rand van de gemeente, en de Spoorzone onderdeel van de stad te maken. In 2004 maakte Rijksbouwmeester Jo Coenen hiervoor een visie en bijbehorende maquette. Met die maquette onder de arm verzamelden Kuijsters en zijn collega’s budget bij Rijk, provincie en gemeente voor de aankoop van het terrein, en de financiering van de onderdoorgangen, de aanleg van een busstation en van de Burgemeester Brokxlaan en voor de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van het gebied. Vervolgens duurden de onderhan-delingen en het vertrek van NedTrain nog enkele jaren. Over de ambities voor de Spoorzone is Kuijsters helder: ‘We wilden dat het een gebied zou worden waar je verkrijkt van-daan zou komen. Dat je krijgt wordt door de inspiratie die je krijgt, door wat je ziet en door toevallige ontmoetingen.’

De afgeplande gesprekken zijn inmiddels afgerond. Het resultaat is een boek met vijf gesprekken met de vijf partners die samen met de gemeente Tilburg de Spoorzone hebben ontwikkeld.

Gezamenlijke ambities

In 2011 kwam een masterplan op tafel. Nog niet alles was daarin definitief. Joep Frenken is programmamanager vastgoedontwikkeling bij de gemeente, en heeft vanuit zijn vak de ervaring dat niet alles vast kán liggen: ‘Werken aan stedelijke omgevingen, dat zijn projecten met een lange adem. Je moet inspelen op wat goed is voor een stad. Dingen kunnen wijzigen, zeker in een complex gebied als de Spoorzone.’ Onderdeel van het masterplan was een ‘voor-beelduitwerking’. Frenken: ‘Die voorbeelduitwerking was redelijk concreet, en in de hoofden van veel mensen is dat plan blijven hangen. Wat we echter vastgesteld hadden, was alleen een globale vlekkenkaart met doelstellingen en een flink deel nieuw vastgoed. En we stelden hierin vast dat we de ontwikkeling samen met VolkerWessels gingen doen.’ In de crisistijd was de gemeente blij een partner te hebben gevonden die nog de financiële veerkracht had voor een grootschalige ontwikkeling, en bereid was het risico met de gemeente te delen. Overigens was VolkerWessels de enige partij die bij de aanbesteding aan de voorwaarden voldeed. Arno Hallie, ontwikkelingsmanager bij VolkerWessels: ‘Dat is nooit leuk om te horen, want dan hadden we ook wel wat minder kunnen bieden. Maar we waren ook blij met deze nieuwe binnenstedelijke ontwikkeling in Brabant.’ Waarom stapte VolkerWessels in dit project? Hallie vertelt: ‘We wilden dat het een uitbreiding van de bin-nenstad zou worden, hoogstedelijk, waarbij de onderschei-dende sfeer van de werkplaats behouden zou blijven. Maar als je het hebt over belangen: VolkerWessels is ingestapt vanwege ons perspectief voor de toekomst.’ Er waren verschillende belangen bij ontwikkelaar en ge-meente. Frenken: ‘We haalden een partij binnen met een hoop expertise, die een hoop geld in het gebied heeft zitten, maar er ook een eigen belang in heeft: winstdoelstel-lingen en bedrijfscontinuïteit. Een ontwikkelaar wil goede, mooie dingen doen, die vooral afzetbaar zijn. Als gemeente voegen we daar andere waarden aan toe: een stad is voor eeuwig, en voor alle bewoners.’

Tijdelijke programmering

De grote lijnen waren in 2011 dus uitgezet, en de partners hadden een beeld van hun eigen en gemeenschappelijke belangen. Het was ook duidelijk dat de ontwikkeling van de Spoorzone nog vele jaren in beslag zou nemen. Voor de tussentijd werd gekozen tijdelijke invullingen te zoeken. Monique van der Vorst werd daarvoor verantwoordelijk, als coördinator tijdelijke programmering van de gemeente. Ze legt uit wat het belang van die tijdelijke invulling is: ‘We zijn de tijdelijke programmering ten eerste begonnen om levendigheid te creëren: er komen bezoekers, reuring, pub-liciteit. Een tweede is om ruimte te bieden aan experiment en vernieuwing. Sommige experimenten slagen, en andere niet. Een derde is het in stand houden van monumentale gebouwen. Met een hek er omheen krijg je een onbeheers-bare plek. Hoe meer mensen in de Spoorzone komen, hoe meer er gebruik van wordt gemaakt, hoe veiliger het wordt en voelt.’ De Spoorzone kwam in beweging. Van der Vorst: ‘In de eerste instantie trok de Spoorzone pioniers, creatievelingen, niet de mannen in pak. Die pioniers denken en leven op een andere manier. Dat vonden bijvoorbeeld de ontwikkelaars wel raar in het begin. Nu vinden ze het hip. De mensen van de Hall of Fame, het maatpak, de bezoekers van evenemen-ten, bezoekers van de bibliotheek, de mensen die straks in de Clarissenhof wonen: het past perfect bij elkaar. Die integratie is wat de stad mooi maakt.’ Dat ‘hipper’ worden van creativiteit is ook een verandering van de tijdsgeest. De markt veranderde bovendien de afge-lopen jaren. Hallie: ‘Als je een appartementengebouw in of naast een industrieel pand plaatst, dan is dat heel aantrekke-lijk. Aantrekkelijker dan een nieuw blokje ergens aan de rand van de stad. In die zin zijn we dat meer gaan waarderen, vanuit de markt gezien. Mensen willen iets eigens, iets met een karakter.’

Organische gebiedsontwikkeling

Niet alleen vestigden de eerste creatievelingen zich in de Spoorzone, er werden stappen gezet in de infrastructuur, met aanleg van de Brokxlaan en nieuwe onderdoorgangen, en de eerste nieuwbouwprojecten, zoals het nieuwe UWW gebouw, kwamen tot stand. Zo kwam de Spoorzone tot leven, stap voor stap. Daarbij lag het tempo laag, lager zelfs dan voorzien. Dat is ‘slecht voor de centen, maar goed voor het gebied’, aldus Kuijsters. Wat was de bedoeling van het lage tempo, volgens Kuijsters? ‘We wilden niet dat dit ge-bied, in de binnenstad, volgens slechts één tijdsbeeld vorm zou krijgen. We streefden een mix na, een meer organische ontwikkeling met behoud van bestaande gebouwen en de-len met een meer planmatige, traditionele aanpak.’ Ook de ontwikkelaar staat achter die aanpak. Hallie: ‘Or-ganische ontwikkeling maakt risico’s behapbaar. Het is ook logisch vanuit het hart rond het stationsplein de ontwikkelin-gen te laten groeien. In andere delen kan de stad de vrijheid krijgen er invulling aan te geven.’ Ludo Hermans is stedenbouwkundige bij de gemeente. Hoewel de organische benadering al voorzien werd, is in Hermans ogen de aanpak in de gebiedsontwikkeling wel degelijk veranderd: ‘Gebiedsontwikkeling is geëvolueerd van het overrullen van de realiteit, naar het gedwongen worden te luisteren.’ Hermans schetst hoe aanvankelijk slechts een klein deel van het erfgoed voor behoud werd aangemerkt, en er gerekend werd met grote bouwvolumes. Economisch leverde dat, zeker gezien de crisis, grote obstakels op. ‘Mede dankzij de financiële crisis moesten zaken worden herijkt. Het plan bleek niet zomaar uit te rollen. De crisis maakte duidelijk dat als we ons aan het masterplan zouden houden, er nooit wat zou gebeuren. We moesten een strate-gie hebben waarmee we veel meer in staat zijn te luisteren naar de condities van vandaag de dag. Kleinschaliger, op een manier die gebruikers de ruimte geeft mee te groeien. De werkplaats functioneert, maar brengt niet genoeg op. Er moet programma worden toegevoegd, dat kan op een

kleine manier. Het opwaarderen van oude gebouwen en het genereren van nieuwe opbrengsten kan hand in hand gaan.’

De afgeplande gesprekken zijn inmiddels afgerond. Het resultaat is een boek met vijf gesprekken met de vijf partners die samen met de gemeente Tilburg de Spoorzone hebben ontwikkeld.

Meer economische haalbaarheid

Hermans’ pleidooi geeft hoop voor de gebruikers die nu zorgen voor de tijdelijke invulling van de Spoorzone, en dat willen blijven doen. Zijn collega Frenken plaatst echter kant-tekeningen: ‘Veel mensen vinden dat leuk: het rauwe, onge-polijste. Maar het zijn weinig geld opbrengende functies. We moeten de vertaalslag maken waarin we wel die kwaliteiten overeind houden, maar toch zorgen dat de Spoorzone een zelfvoorzienend, interessant stuk stad is, waaruit de ge-meente zich terug kan trekken. Zorgen dat het een schone, verzorgde en hele stad wordt, zonder dat we overal steeds maar weer geld bij moeten brengen.’ Kuijsters hoopt op partijen die creativiteit en economische haalbaarheid gaan combineren: ‘Het is jammer dat Fontys uiteindelijk een kleine rol speelt in het gebied, zij zouden een goede partij zijn geweest. Het had moeten lukken. Maar het zou nog haalbaar moeten zijn dat er een open omgeving ontstaat, een samenwerkend geheel. Ik hoop dat er partijen komen die economisch sterk zijn, en tegelijk de creativiteit hebben. De Houtloods is een mooi voorbeeld.’

De afgeplande gesprekken zijn inmiddels afgerond. Het resultaat is een boek met vijf gesprekken met de vijf partners die samen met de gemeente Tilburg de Spoorzone hebben ontwikkeld.

Vernieuwde samenwerking

Inmiddels is de Spoorzone vijf jaar verder. In een door de crisis uitdagende tijd werd het gebied ontdekt en er werd geëxperimenteerd. Er werd ervaring opgedaan en geleerd wat wel en niet werkt. Hermans legde al uit dat onder druk van de crisis niet alles haalbaar bleek. Bovendien groeide de waardering voor het erfgoed, dat inmiddels door de stad was ontdekt. Frenken legt uit wat uiteindelijk het gevolg was: ‘De gemeenteraad heeft bij een begrotingsbehande-ling uitgesproken dat ze het erfgoed belangrijker zijn gaan vinden. De consequentie daarvan was dat een deel van de grondwaarde moest worden afgeboekt. Daarmee konden we perspectief te creëren om, met meer respect voor de gebouwen, nieuwe structuren te gaan verzinnen.’ Voor die beslissing werd genomen, moesten gemeente en VolkerWessels elkaar vinden. Meer behoud van erfgoed, minder mogelijkheden tot nieuwbouw, en een aanpassing van de grondwaarde, hangen allen met elkaar samen. Hallie: ‘We hebben steeds antwoord gegeven op de vragen die gesteld werden. In het begin werd een hoge grondwaarde heel belangrijk gevonden. De verwachtingen veranderden, er kwam meer aandacht voor behoud. Je kunt echter niet spreken over meer behoud, maar het niet hebben over de grondwaarde. Dan loopt het financieel uit de pas. We wilden dat alles op tafel zou komen. Uiteindelijk is dat gebeurd, en nu weten we waar we aan toe zijn.’ Voor een ontwikkelaar die in het project stapte om te mogen bouwen, kan het geen eenvoudige stap zijn geweest om te kiezen voor minder nieuwbouw. Hallie: ‘Dat is slikken geweest. We verliezen productie, plat gezegd. De opgaven die resteren zijn wel heel interessant. Het is leuk om tussen industrieel erfgoed en nieuwe gebouwen in te ontwikke-len. Er is nog steeds wel iets te doen. En dat willen we ook samen doen.’ Het vertrouwen tussen beide partners werd teruggevonden? Hallie: ‘Ik zie dat het vertrouwen door de jaren heen ge-groeid is. We werden door sommigen gezien als de stenen-stapelaar en sloper, met wie een gedwongen huwelijk werd aangegaan omdat ze de enige partij waren. Later werd het steeds meer een co-creatie.’

De afgeplande gesprekken zijn inmiddels afgerond. Het resultaat is een boek met vijf gesprekken met de vijf partners die samen met de gemeente Tilburg de Spoorzone hebben ontwikkeld.

Toekomst

Gemeente en ontwikkelaar verdelen tijdens hun samenwer-king steeds de kavels en projecten. De nieuwe afspraken hebben gevolgen voor die verdeling. Frenken: ‘Er wordt anders tegen de verdeling van de vastgoedontwikkeling

Met de fotodocumentaire ‘Volg de Spoorzone’ brengt fotografe Gerdien Wolthaus Paauw de transformatie van het gebied in beeld vanaf 12 GPS posities, in de periode 2013-2020. Op deze foto’s wordt de transformatie getoond vanaf het Burgemeester Stekelen-burgplein richting Polloods, van 2013 tot 2016. Zie ook http://www.paauw.photography/tilburg-spoorzone-gps-2013-2020/



aangekeken. Dat betekent dat wij als gemeente meer actief zullen zijn bij plannen waar het vooral om herontwikkeling van erfgoed gaat. Terwijl de ontwikkelaar vooral met de nieuwbouwpogingen aan de slag gaat.'

De nieuwe taak voor de gemeente is complex. Volgens Hermans is een aantal waarden heel belangrijk bij de herontwikkeling van erfgoed, vooral in het gebied tussen Lochal en Koepelhal: 'Je moet respect hebben voor de samenhang van de werkplaats. Het is een logistiek verhaal: een keten, een aaneenschakeling van hallen in relatie tot de sporen. Dat systeem houdt het gebied als een soort superblok bij elkaar. De werkplaats is altijd af, en tegelijk nooit af. Je kunt er nieuwe dingen aan toevoegen, maar met respect voor het totaal, voor de logistieke samenhang, en voor de architecturale en constructieve kwaliteiten.'

Zo tekent zich langzaam een beeld af van de Spoorzone. We zijn een eind op weg, maar er moet nog veel gebeuren. Welke wensen spreken de betrokkenen nog uit voor de Spoorzone? Frenken: 'Dat je met elkaar werkt aan een gebied waar je trots op bent, waar je graag bent. Mensen moeten hier graag willen wonen. Mensen die hier werken, moeten durven kiezen voor deze plek.'

Het aspect wonen horen we ook bij Hallie: 'Ik reken op een groter wordende vraag naar binnenstedelijk wonen, op een blijvende interesse voor wonen in dit gebied. Dat we een rijke mix kunnen maken.'

Hermans zou daarbij de werkplaats liefst zien als complementair aan de binnenstad. 'Dat doet recht aan de plaatsing in de stedelijke ruimte, de positie en het eigen karakter en de dynamiek. Het is duidelijk geworden dat we in het stedelijke klimaat de hele keten moeten aanspreken: van de zpp'er in een wollen trui in een koud kot, tot de man in maatpak in een chique kantoor. En we moeten inspelen op sociaaleconomische behoeftes: combinaties met onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven.'

Dat zal Kuijsters als muziek in de oren klinken: 'Ik hoop dat de Spoorzone de belofte waarmaakt. Het zou een plek moeten worden waar je op de bonnefooi naartoe kunt gaan, waar altijd iets te doen is, en waar je verrijkt weer van terug komt. Daarvoor moet het een open omgeving zijn, met samenwerkende partijen, met een mooie programmering. Het moet een stuk binnenstad worden.'

Van der Vorst roept op tot een mix van durf en voorzichtigheid: 'Ik hoop dat de tijd genomen wordt, dat er geen

overhaaste beslissingen genomen worden. Dat het erfgoed van de Spoorzone gekoesterd wordt en er met durf mee om wordt gegaan. Dit is een belangrijke plek in de stad, die weer voor 100 jaar mee moet.'

De betrokkenen

- **Joep Frenken**, programmamanager vastgoedontwikkeling, gemeente Tilburg
'Mijn taak is integraal sturen op de gebiedsontwikkeling, en het verbinden van doelstellingen daarin.'
- **Arno Hallie**, ontwikkelingsmanager, VolkerWessels
'Het is tweeledig: ik ben bezig met de ontwikkelingen op gebiedsniveau, en met de ontwikkeling van deelvelden en projecten.'
- **Ludo Hermans**, stedenbouwkundige, gemeente Tilburg
'Vanuit mijn taakopvatting zweef ik tussen de reflectie, het nadenken over dingen op een grotere afstand, tot het heel concreet meehelpen voor elkaar krijgen.'
- **Lucien Kuijsters**, voormalig hoofd van het projectbureau Spoorzone, gemeente Tilburg
'Ik ben trots dat het ons gezamenlijk gelukt is bij hogere overheden geld op te halen om de Spoorzone tot stand te kunnen brengen.'
- **Monique van der Vorst**, coördinator tijdelijke programmering, gemeente Tilburg
'Ik ben voor een groot deel de aanrichter geweest van de levendigheid die mensen in de afgelopen jaren in de Spoorzone hebben ervaren.'

Met de fotodocumentaire 'Volg de Spoorzone' brengt fotografe Gerdien Wolthaus Paauw de transformatie van het gebied in beeld vanaf 12 GPS posities, in de periode 2013-2020. Op deze foto's wordt de transformatie getoond vanaf de draaischijf voor de Polygonale Loods richting Lochal van 2013 (linksboven), 2014 (rechtboven), 2015 (linksonder) tot 2016 (rechtsonder).
<http://www.paauw.photography/tilburg-spoorzone-gps-2013-2020/>



Tilburg, hoe krijg je de stad in je bieb?

Matthijs de Boer

Het schitterende industriële erfgoed ten noorden van het station in Tilburg biedt de stad een geweldige kans. Het door de Spoorwegen verlaten complex omvat een aantal enorme en fascinerende gebouwen die zich lenen voor nieuwe functies. Sfeer hebben ze al. En de centrale ligging, want vlakbij het schitterende station, krijgt Tilburg cadeau. De stad hoeft deze prachtkans dus alleen nog maar in te koppelen? Zo simpel is het niet.

Er zijn een paar dingen die niet vanzelf gaan: de buitenruimte die de gebouwen onderling met elkaar verbindt, die de Spoorzone tot een geheel moet smeden, en die dat geheel moet verbinden met de rest van Tilburg, heeft lang niet die kwaliteit en aantrekkingskracht die sommige van de gebouwen hebben. Het programma waarmee de gebouwen kunnen worden gevuld ligt bovendien niet voor het oprapen. Althans, het is er wel, maar het komt ook ergens vandaan, en daar komen dan gebouwen en locaties leeg. En dat in een tijd dat winkels en winkelketens, een belangrijk ingrediënt van een eigentijds stadscentrum, her en der in het land zomaar omvallen. Dan is er nog een typisch Tilburgs probleem: terwijl de meeste Nederlandse steden een duidelijk herkenbare historische binnenstad hebben, is van Tilburg eigenlijk maar moeilijk te zeggen waar het centrum precies is. Volgens een beschrijving op Google van de (huidige) bibliotheek is deze 'midden in het centrum'. Dat is niet zo, maar wel is de locatie van de bibliotheek onderdeel van een gebied waar Tilburg een lange periode bezig is geweest een culturele zone te formeren. Daar, dichtbij andere centrumvoorzieningen zoals het gemeentehuis en het winkelhart met horeca, zijn behalve de Bieb ook de kunstopleidingen van Fontys, met de balletzaal, en de Schouwburg gevestigd. Andere culturele functies kwamen op andere plekken. Van Paradox en poptempel 013 kun je nog zeggen dat ze aan de rand van het centrum staan, maar de (ieder voor zich langwekkende) musea De Pont en het Textielmuseum staan op plekken die niemand zullen verlaten na het museumbezoek nog even de stad in te gaan.

Voor de centrale bibliotheek zou zo'n plek totaal ongeschikt zijn. Bibliotheken hebben zich in de loop der eeuwen ontwikkeld van tempels van de wetenschap, waar alleen een kleine geletterde elite welkom was, naar publieke interieurs van de stad, met de uitdrukkelijke functie alle lagen van de bevolking in contact te brengen met boeken en daardoor met kennis. Nu het boek als drager van kennis minder relevant wordt door de mogelijkheden van de computer en het internet, blijft de bibliotheek belangrijk als plek van ontmoeting. De ontmoeting in de stad van mensen met elkaar, maar ook met kennis en cultuur. De bibliotheek is een stukje overdekte stad geworden. Aanvankelijk was een bibliotheek dus een plek waar boeken werden binnengehaald. Vervolgens werd het publiek hier binnengehaald (en de boeken uitgeleend). Nu de bibliotheek aan zijn derde jeugd begint is de uitdaging er de stad binnen te halen.

Hoe doe je dat? Tilburg heeft de eerste, belangrijke stap gezet: in de LocHal wordt de bibliotheek gevestigd in combinatie met een aantal andere functies. Het wordt een Stadshal! In die prachtige enorme overdekte ruimte kunnen allerlei interacties ontstaan tussen die functies en hun bezoekers. Je kunt er naar toe gaan met als doel aan het werk

te gaan, of te vergaderen, en dan en passant ook de bibliotheek te bezoeken. Of je bent in de LocHal geheel zonder specifiek doel. Als passant. Daarmee is een tweede vereiste voor het functioneren benoemd. Passanten. Er moeten passanten zijn, mensen die er op hun route door de stad in de buurt komen en binnenlopen. De locatie in de stad, de functies in de directe omgeving zijn daarvoor bepalend, samen met de kwaliteit van de (voetgangers-) routes en verblijfsplekken. In en om het gebouw. Want ook in gebouwen -met functies die zich daarvoor lenen- kunnen zich routes en plekken bevinden met een publiek gebruik.

Die routes en plekken zijn essentieel voor de vitaliteit van de stad, het zijn de publieke interieurs. Belangrijke eigenschappen van die publieke interieurs zijn een genereuze toegankelijkheid, zowel qua openingstijden als door prettige, goed gesitueerde en ontworpen entrees. Je kunt er argeloos en vrijblijvend binnenlopen, zonder je af te vragen wie de eigenaar van het gebouw is. Dat heeft te maken met de beperkte regels die er gelden: geen kaartjescontrole of toegangsprijs, geen verplichting tot kopen of consumeren. Wie er zorgt voor de veiligheid, het klimaat, de verlichting en het schoonmaken hoeft de bezoeker zich niet af te vragen. Bij het ontwerp spelen zaken als plafonddoogte, daglicht en materiaalkeuzes een rol.

Eeuwenlang waren het vooral kerken die in deze stedelijke behoefte voorzagen. Dat is te zien op vele schilderijen waar op kerkinterieurs niet tijdens een dienst werden weergegeven, maar juist op andere momenten, waarop wandelaars, al of niet met hondjes, de kerk bevolkten. Met de verstedelijking van de industriële revolutie kwamen er nieuwe typen publieke interieurs zoals de stadhuizen, de treinstations, de postkantoren en de warenhuizen. Met name die laatste waren natuurlijk feitelijk niet openbaar en ze hadden wel degelijk een commerciële bedoeling, maar juist daarom streefden ze naar een zo vanzelfsprekend mogelijke publieke toegankelijkheid. Het is niet voor niets dat bij het ontwerp van de OBA, de centrale bibliotheek van Amsterdam, de opzet van een warenhuis is gekozen.

Wordt de bibliotheek in de LocHal, straks de Stadshal, nu zo'n publiek interieur van Tilburg? Dat hangt zoals gezegd af van de inrichting van het gebouw tot en met het ontwerp van de entrees. Maar evenzeer van de kwaliteit van de routes er naar toe, van de inbedding in een stedelijk weefsel van routes en andere publieke interieurs. In en naar de Spoorzone. Daar moet nog heel wat aan worden gedaan. De verbindingen door het station en tegenover de Willem-II-straat zijn de eerste stappen. Als de barrières van de Spoorlaan en de Burgemeester Broeklaan geslecht kunnen worden en de openbare ruimte in de Spoorzone zelf echt als onderdeel van het centrum ingericht wordt, is er hoop. Als

Tilburg een centrum wil hebben moet ook de moed worden opgebracht te bepalen waar het centrum niet is! Daarvoor is eerst een grondige analyse nodig die voornamelijk lijkt te ontbreken - en vervolgens een integraal ontwerp. Daarbij kan de 'Nollikaart' als inspiratiebron niet gemist worden. Giambattista Nolli tekende Rome in 1748 op een geheel nieuwe manier. Door alleen de niet-toegankelijke gebouwen grijs te aceren bleef de publiek toegankelijke ruimte open: niet alleen het netwerk van de straten en de pleinen, maar ook de gebouwen die onderdeel van dat stedelijke netwerk waren, de publieke interieurs van het 18e-eeuwse Rome. De kunst van het weglaten. Brilljante eenvoud. Tilburg is Rome niet, en in de 1748 waren er geen spoorlijnen en autowegen. Maar stedelingen zijn en blijven voetgangers, en publieke interieurs verrijken in alle tijden onze stadscentra. Ze zijn alleen succesvol als het netwerk van routes en plekken in orde is. Voor Tilburg en zijn Stadshal is er dus nog werk te doen.

Matthijs de Boer

Matthijs de Boer schreef het boek 'Binnen in de stad: Ontwerp en gebruik van publieke interieurs' waarin hij publieke interieurs als onderdeel van de stad beschouwt en analyseert. De Boer gaat in het boek na hoe die interieurs opgenomen kunnen worden in het stedelijk weefsel en soms ook niet vanwege nachtelijke sluitingen of andere beperkende maatregelen. Op 25 januari gaf De Boer voor CAST een lezing over dit onderwerp. Zie ook www.mdb.nl

Geen gezicht

Berny van de Donk

Haar man moet eerst even plassen. Zij vouwt haar benen alvast onder de picknicktafel. Helemaal uit Zoetermeer zijn ze gekomen. Anderhalf uur treinen, twee keer overstappen. De eerste stop is 'Smeer 'm'. De oude vrouw zoekt in haar tas naar de kortingsbonnen. In een zijvakje vindt ze twee lichtgekreukte stukjes papier uit het NS-magazine. Zorgvuldig strijkt ze de coupons glad, je weet maar nooit.

De lofzang op Tilburg middenin het blad trok het echtpaar over de streep. Het was dan ook een ambachtelijk staaltje citymarketing. De getekende plattegrond, de warme teksten over Bourgondische genoegens en de belofte van historische gebouwen 'met vaak nog hun originele namen'. Zoiets laat zelfs de meest verstokte kruikezeiker niet onberoerd.

De man is terug en gaat zitten. Het is stil op het terras, het is stil in de Spoorzone. Nu de broodjes zijn besteld kijkt hij bij gebrek aan afleiding nukkig naar de overkant. "Moet je dat zien. Een nieuw stuk metselwerk in zo'n oud gebouw. Dat is toch geen gezicht. Hoe komen ze d'r op? Tilburg valt me tegen tot nu toe". We zijn wel wat gewend in Tilburg. Maar als iemand uit - of all places - Zoetermeer zoiets zegt is dat reden tot zorg. Een tegenargument voor zo'n verzuchting werd gelukkig ooit bedacht door Marieke Moorman, oud-wethouder Spoorzone. Tilburg? Dat is liefde op het tweede gezicht.

Het gezicht van de Spoorzone was na 140 jaar wel aan een facelift toe. Diezelfde Marieke stemde op 21 maart 2005 als raadslid daarom in met een ambitieus structuurplan. Mooie tijden. De crisis moest nog komen. Het opgewekte plan repte bijna iedereen alinea over de noodzaak van 'bovengebouwd' of 'meer dan landelijke groei'. Ons winkelaanbod moest gaan passen bij 'de status van Tilburg als zesde stad van het land'. Het programma omvatte bijna net zoveel winkelruimte als de recent goedgekeurde Holland Outlet Mall in Zoetermeer. En 5600 parkeerplaatsen.

"Weet je wat ik hier mis?" zegt de vrouw. "De originele mannen bij die originele gebouwen. Van die stoere kerels. Die leven vast nog wel, denk je niet?" De man kijkt verstoord op van een ingewikkeld hummusbroodje. "Tuurlijk", bromt hij een tikkeltje jaloers. "Iemand moet dat daar toch pas gemetseld hebben". De vrouw kijkt op haar horloge.

Na de crisis besloot Tilburg dat een complete facelift te duur was. Geen geld voor strakgetrokken gevels. Achteraf een zegen. De rimpelige en rauwe gebouwen van den Atteljee passen veel beter bij onze 'stad van makers'. Al gaat het bij die cityslogan vooral om nieuwe makers. De oude makers met hun rimpelige gezichten staan langs de zijlijn. Terwijl je toch verder kunt kijken als je op de schouders van anderhalve eeuw traditie staat. Plekken zijn nooit alleen ruimte, ze zijn ook tijd. Behoren ook tijd te zijn.

Met het laatste stukje meergranenbrood veegt de man zijn bistroplankje schoon. Zijn vrouw klimt kwiek uit de picknicktafel. Ze trekken verder, naar het Textielmuseum. "Daar heb ik me écht al dagen op verheugd" zegt ze, "je kunt er echte textielarbeiders zien".

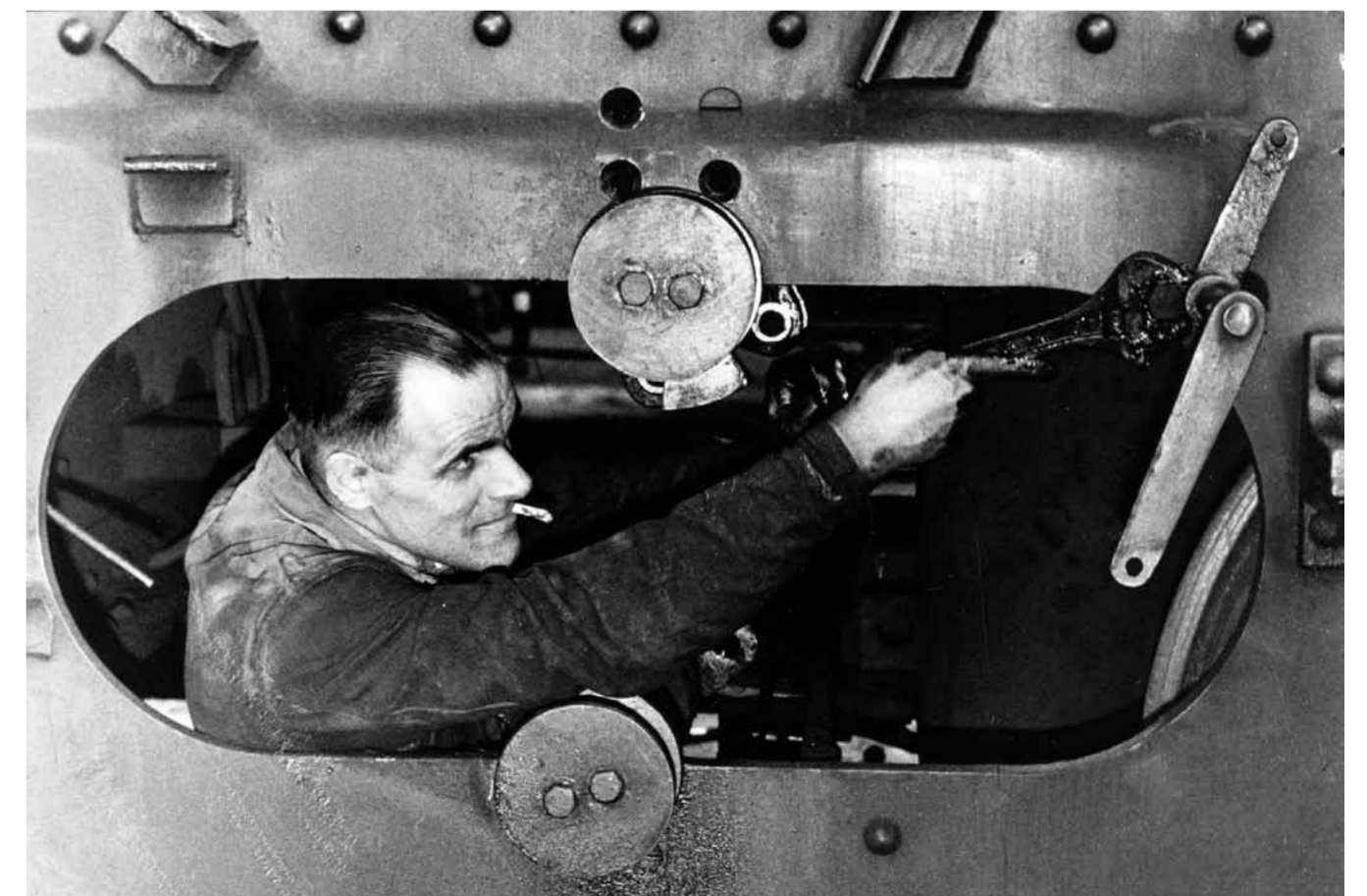
Op het tweede gezicht zou het best nog 'ns een mooie dag kunnen worden. Voor haar dan.



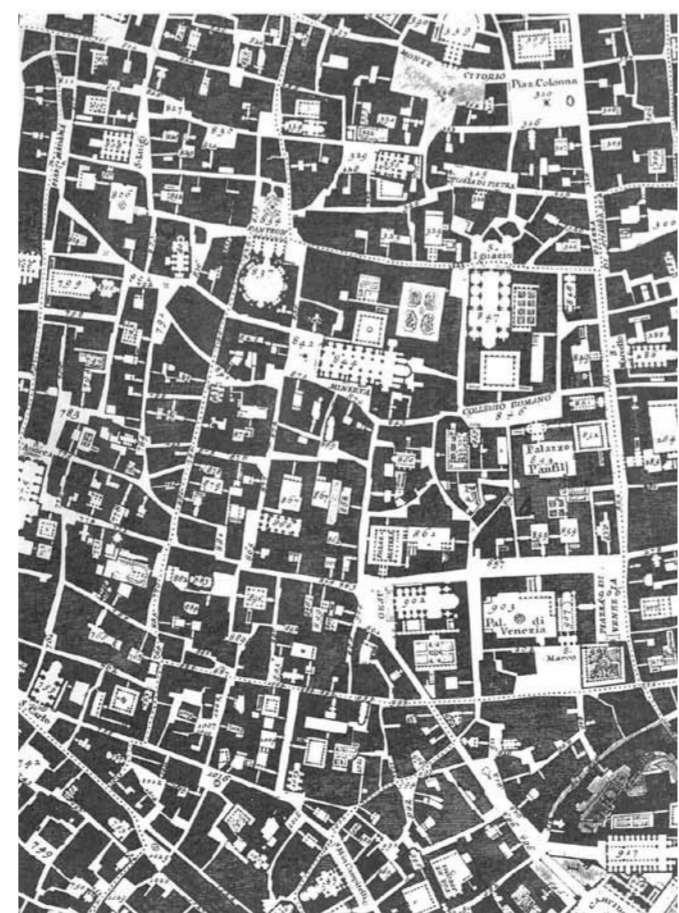
Nieuw metselwerk in de Spoorzone, Berny van de Donk



Schaft in den Atteljee



Aan het werk in den Atteljee, Regionaal Archief Tilburg



Tilburg transformeert: in haar fotodocumentaire 'Volg de Spoorzone' brengt Gerdien Wolthaus Paauw de stedelijke ontwikkeling van de Spoorzone in beeld in 'stones and stories'. Met locatiefotografie, die op de vorige pagina's van deze Verdieping te vinden is, en portretten van bewoners en gebruikers van dit voormalige spoorwegterrein.



stimulerings
fonds
creatieve
industrie

Guido van den Hout (*1996)

Skater

"Skaten is echt mijn sport. Als m'n hoofd te vol is, als ik ergens mee zit, ga ik skaten en ben ik het zo weer kwijt. Mijn favoriete truc is de tuckney, waarbij je door de lucht vliegt met lekker veel snelheid. Het Ladybird Skatepark in de Hall of Fame heeft een toffe baan en is één van de gezelligste parken van Nederland. Ik zie er m'n vrienden, ik kom er graag, we maken er altijd weer iets leuks van. Ik hou van sporten, ben begonnen met motorcross en BMX. Later, bij het inline skaten noemden ze me de 'Rocket Boy'. Sinds m'n 12e ben ik aan het skateboarden, en dat gaat goed. Ik word gesponsord door de Kingdom Skateshop.

Ook heb ik meegewerkt aan een reclamefilmpje voor de Dungans (red.: sprookjesachtige wezens om te sparen) bij C1000. Dat was gaaf om te doen. De vergoeding die ik ervoor kreeg heb ik op mijn spaarrekening gezet. Ik skate meestal drie dagen in de week, en met vakanties bijna elke dag, maar ik doe niet mee aan wedstrijden: 'Winnen, winnen, winnen' zegt me niks. Ook geef ik skateles bij Ladybird Skatepark. Het leukste zijn de jongere kids, die hebben totaal geen angst, die kan je alles leren. Ik zeg altijd tegen ze: 'Je moet niks, je mag het'. Want plezier is het allerbelangrijkste."



Met dank aan

Subsidiënten

Gemeente Tilburg | Stimuleringsfonds Creatieve Industrie

Partners

Bedaux de Brouwer Architecten | BPD Ontwikkeling BV | Casade | TBV Wonen | Tiwos | Van de Ven Bouw en Ontwikkeling Tilburg | WonenBreborg | Bouwgroep Van der Weegen

Sponsors

't Heem | Heerkens Van Bavel Bouwgroep | De Architectenwerkgroep Tilburg | Remmers Bouwgroep

Begunstigers

Aannemersbedrijf J.A. van Gisbergen | Adviesbureau Markslag Beljaars | Adviesbureau Vekemans | De Kok Bouwgroep | Francine Broos Interieurarchitecten | H-KWADRAAT Architectuur | HONK | Hoogspoor Design Light | Lavertuur Planontwikkeling | Makelaardij Hans van Berkel | Prince Project Management Bureau | Van Asten Doomen Architecten | Van Esch | PANplus architectuur | DW Investments b.v. | Krens Ten Brinke Projectontwikkeling BV | Bouwbedrijf André Doevendans bv | edith kolkman stedenbouw – landschap

Sjaak de Jong (*1954)

Medewerker NedTrain

'Ik kwam uit de textiel, wilde naar het spoor vanwege de goede voorzieningen en het goede pensioen. Van mei 1980-mei 2011 werkte ik op d'n Atelier. Ik verzorgde het interne transport van kleine onderdelen. Ik zat op m'n wagentje en kwam overal, kende elk hoekje, kende iedereen. Ik had zo-

veel vrijheid, was echt een zwerver, heb uren staan 'louwen' bij de poort. De sfeer van de oude werkplaatsen is net als in een goed, oud café, je voelt de geschiedenis en de verhalen. Die krijg je niet in een moderne hal.'

<http://www.paauw.photography/tilburg-spoorzone-portret/>



Colofon

Tekst Bery van de Donk, Matthijs de Boer, Gerdien Wolthaus Paauw, Myrthe Breukink
Redactie CAST (Henriëtte Sanders, Myrthe Breukink)
Vormgeving Jac de Kok ontwerpers
Drukkerij Drukkerij Groels
Fotografie Gerdien Wolthaus Paauw, Matthijs de Boer, Bery van de Donk en diverse archieven