

Voorstel aan de raadscommissie

Fysiek

Vergadering 27 juni 2011
Onderwerp Raadsnotitie inzake Ontwerp-Masterplan Spoorzone
Nummer Fys 241
In raad op n.v.t.

Korte inhoud Zie bijgevoegde raadsnotitie (voorhangprocedure) inzake Ontwerp-Masterplan Spoorzone

Het Ontwerp-Masterplan ligt ter inzage in de leeskamer van de raad en is tevens in te zien op de site van de raad (www.raadtilburg.nl) => vergaderstukken) bij de agendastukken voor deze vergadering.

Commissieleden die het Ontwerp-Masterplan op papier willen ontvangen, kunnen een exemplaar opvragen bij de secretaris van de commissie.

**Punten waarover advies
wordt gevraagd**

Aangeven of er wensen of bedenkingen zijn en of behandeling door de raad wenselijk wordt geacht over onderstaande ontwerpbesluiten van het college.

1. Het college neemt het ontwerpbesluit tot vaststelling van het Ontwerp-Masterplan De:Werkplaats in de zin dat:
Ingestemd wordt met deel A en deel B: Basisplan, welk basisplan onderlegger is voor een op te stellen vaststellingsovereenkomst gericht op realisatie van De:Werkplaats, met dien verstande dat:
 - a. Een verder onderbouwde uitwerking van het profiel van de Burgemeester Brokxlaan aan het college wordt voorgelegd indien verkeersberekeningen en gewenste ruimtelijke kwaliteit aanleiding geven om af te wijken van het eerder vastgesteld profiel van 2x1 + 1 rijstrook. Als er aanleiding is voor aanpassing komt er 7 juni 2011 een aangepast voorstel.
 - b. Een nadere kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing wordt gegeven voor het woonprogramma, afgestemd op onze stedelijke woonvisie en woningbouwprogrammering.
 - c. Een nader voorstel uitgewerkt wordt voor inpassing van Fontys - of een andere partij om tot een goede stedelijke mix te komen - binnen de basisplankaart op basis van een tussen gemeente, Fontys en VolkerWessels nog vast te stellen voorkeurslocatie voor Fontys.
 - d. Een nadere uitwerking aan de inrichting van het groene Stationsplein wordt gegeven in overleg met verantwoordelijke partners voor herontwikkeling van de OV-knoop (Prorail, NS poort).
 - e. Een onderbouwde parkeervisie wordt opgesteld op basis waarvan meer definitieve keuzen voor de locatie bezoekersparkeergarages kan worden gemaakt.
 - f. Een voorbehoud wordt gemaakt op het mogelijke programma-volume vanwege nadere eisen en randvoorwaarden op gebied van externe veiligheid, een en ander nader uit te werken in regeltechnische zin en op gebied van financiële consequenties.
 - g. Delen C van het masterplan als leidraad/inspiratie gelden voor de

- verdere technische, ruimtelijke en programmatische uitwerkingen.
Vooral het samengaan van het gewenste hoogstedelijke programma en het behoud van de cultuurhistorische bebouwing en "spoorse" structuren verdient extra aandacht (uitwerking inspanningverplichting);
- h. Een voorstel uitwerken voor supervisie en kwaliteitsbewaking op de verdere uitwerking, inspelend op de gewijzigde uitvoering van het welstands- en monumentenbeleid per 1 januari 2012.
2. Het college neemt het ontwerpbesluit de besluitvorming over voornoemde punten 1a tot en met 1h te doen plaatsvinden in het kader van de besluitvorming over het definitieve Masterplan en de Vaststellingovereenkomst door college en raad (eind 2011/begin 2012).

**Vroeger(e) standpunt(en) van
de fracties van de
raadscommissie**

Verslag

Kopie ter Afdoening
Aan Gebiedsontwikkeling/5429251

110517-15-GO Nota Concept Masterplan Kerngebied Spoorzone.

Inleiding

De Spoorzone bestaat grofweg uit drie deelgebieden: het van Gend en Loosterrein, het Middengebied (ondermeer particuliere locaties Lochtstraat, Zwijsen en Hart van Brabantlaan) en het Kerngebied (werkplaats NS). Het Kerngebied betreft de meest beeldbepalende en langstlopende ontwikkeling. Deze nota concentreert zich op dit deelgebied, waarvoor de merknaam De:Werkplaats is gekozen (zie ook paragraaf communicatie).

In 2009 was er een Europese aanbesteding voor ontwikkeling van het Kerngebied. Marktpartijen werden opgeroepen een inhoudelijke en financiële visie in te dienen voor ontwikkeling van dit gebied. De gemeentelijke ambities, het vastgestelde Bestemmingsplan en het vastgestelde Structuurplan waren daarbij uitgangspunt. Voor deze weg is gekozen omdat de opgave dermate complex is dat expertise en bewezen ervaring van een marktpartij bijdraagt aan haalbaarheid en beheersing van de risico's voor deze omvangrijke en langdurige gebiedsontwikkeling. VolkerWessels kwam als beste partij uit de aanbesteding naar voren en op 9 maart 2010 hebben wij besloten tot het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst met VolkerWessels Bouw en Vastgoedontwikkeling Nederland BV voor de ontwikkeling van het Kerngebied Spoorzone.

De samenwerkingsovereenkomst regelt dat VolkerWessels en de gemeente binnen één jaar na ondertekening een gezamenlijk masterplan voorleggen aan het college. Dit masterplan dient de ruimtelijke en functionele kaders te bieden voor de verdere gebiedsontwikkeling en de nadere samenwerking tussen partijen. Uiterlijk 9 maanden na goedkeuring van het masterplan wordt er een uitgewerkte vaststellingsovereenkomst voorgelegd aan college en raad. Hierin worden de verdere afspraken voor uitvoering van het masterplan vastgelegd. In onderhavige collegenota is het ontwerp-masterplan aan de orde.

Uitwerking voorstel

Vanaf voorjaar 2010 hebben gemeente en VolkerWessels (hierbij vertegenwoordigd door haar dochterbedrijf Credo Integrale Planontwikkeling) intensief samengewerkt aan een masterplan voor De:Werkplaats. Dit plan is in nauw overleg en namens beide partijen opgesteld door het stedenbouwkundige adviesbureau BDP | Khandekar.

Om tot het masterplan te komen zijn diverse uitgangspunten in acht genomen:

- Het masterplan dient een uitvoerbare vertaling op te leveren van enerzijds de ambities en uitgangspunten van de gemeente, zoals neergelegd in diverse bestuurlijk reeds vastgestelde documenten. Anderzijds moet het masterplan aansluiten op de visie van VolkerWessels bij inschrijving en selectie.
- Het masterplan moet voldoende flexibiliteit hebben om veranderende inzichten en wijzigende marktomstandigheden aan te kunnen. Het is daarom geen onwrikbare blauwdruk maar legt in hoofdlijnen de doelstellingen en beoogde kwaliteiten voor de herontwikkeling vast. Dit is echter wel in de tijd geplaatst: voor zaken die op kortere termijn aan de orde zijn, zoals bijvoorbeeld de hoofdinfrastructuur, zal dit concreter zijn dan voor zaken waarvoor meer tijd is, zoals bijvoorbeeld uitvoering van het totale woningbouwprogramma over meerdere jaren.
- Het masterplan zal de basis zijn voor de eind 2011/begin 2012 vast te stellen vaststellingsovereenkomst. In deze vaststellingsovereenkomst worden over en weer rechten en plichten, verantwoordelijkheden en de financiële haalbaarheid vastgelegd. Het masterplan moet dus toetsbaar zijn op concrete randvoorwaarden ten aanzien van realisatie (bijvoorbeeld financiële haalbaarheid, milieunormen en doelstellingen).

Rekening houdende met voorgaande uitgangspunten is het masterplan opgebouwd uit drie delen:

- A: Kaders op basis waarvan het plan gemaakt is
- B: Basisplan met daarin de globaal uitgewerkte Basisstructuur voor openbare ruimte en te ontwikkelen deelgebieden
- C: Beeldkwaliteit met daarin een voorbeelduitwerking

Gelet op voorgaande uitgangspunten hebben de onderscheiden delen een verschillende hardheid. Delen A en B zullen dienen als randvoorwaarden voor de verder op te stellen Vaststellingsovereenkomst, en daarmee de kaders bepalen voor ontwikkelingsstrategie en gezamenlijk vast te stellen grondexploitatie. Deel C zal als leidraad gelden voor de verdere uitwerkingen en deelopgaven (verdere ruimtelijke uitwerkingen van deelprojecten en openbare ruimte).

Nadere toelichting opbouw masterplan

Deel A: kaders

In deel A van het plan worden de doelstellingen voor de ontwikkeling beschreven.

Met het plan wordt uitwerking gegeven aan de ambities zoals vastgesteld in het ambitiedocument Spoorzone uit 2009, dat bestuurlijk herijkt is in januari 2011.

Uitgangspunt is de realisatie van een centraal stedelijk gebied dat ruimte biedt aan centrumstedelijke functies, waar nu te weinig plaats voor is in de bestaande binnenstad. Daarnaast moet het gebied een bijdrage leveren aan versterking van de identiteit van Tilburg als zesde stad van Nederland, en onderdeel van het steden netwerk BrabantStad.

Afgeleide doelstellingen naar aanleiding van wat hierboven beschreven is, zijn:

- Centrum-stedelijke (hoge) dichtheid vanuit oogpunt levendigheid en draagvlak voor aanvullende voorzieningen en economische haalbaarheid en inspiratiebron
- Het behoud en benutten van de cultuurhistorische waarden van de NS Werkplaats als bijzonder onderscheidende gebiedskwaliteit;
- Een functiemix die stedelijke levendigheid met zich meebrengt;
- Ruimte bieden voor centrumstedelijk wonen en werken en functies passend bij het Kennis-plus profiel;
- Een toonbeeld zijn op het gebied van duurzaamheid;
- Zorg dragen voor leefbaarheid en aansluiting op de bestaande woonomgeving;
- Een verbinding tussen Oud-Noord en het huidige stadscentrum tot stand brengen.

Deze doelstellingen zijn nader uitgewerkt in deel A. Deel A is vervolgens uitgangspunt voor het Basisplan dat in deel B is beschreven.

Deel B: Basisplan

Dit basisplan voorziet in een hoofdstructuur voor verschillende deelontwikkelingen en de aanleg van de hoofdstructuur en openbare ruimte. Zowel voor de toekomstige bouwopgaven als openbare ruimte worden de belangrijkste maatvoeringen in oppervlakte en hoogte vastgelegd. Ook inhoudelijke randvoorwaarden voor verdere uitwerking worden beschreven.

Deel C: Beeldkwaliteit

In deel C wordt vervolgens als voorzet voor de verdere planuitwerking een voorstel voor de beeldkwaliteit beschreven, zowel voor openbare ruimte als voor de bouwopgaven. Tevens is er een voorbeeld- uitwerking gegeven voor een mogelijke vertaling van het basisplan in een meer concreet stedenbouwkundig plan. Deze voorbeeld-uitwerking mag niet gezien worden als het uiteindelijk te realiseren plan maar dient als inspiratie voor toekomstige nadere ontwerp-opgaven. Daarnaast is deze deelopwerking gemaakt om een meer concrete toets op het basisplan uit te voeren op het gebied van programma, economische haalbaarheid en milieunormeringen.

De Deelgebieden

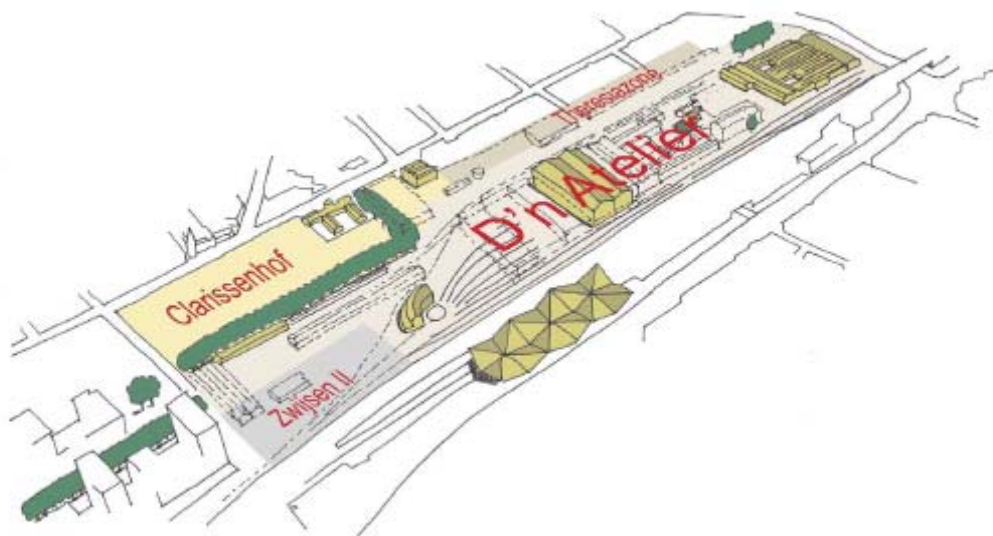
In het basisplan wordt, zoals hierboven al kort opgemerkt onder *Deel B: Basisplan*, onderscheid gemaakt in een viertal deelontwikkelingen met de navolgende werknamen:

- Clarissenhof;
- Theresiazone;
- Zwijsen II;
- D'n Atelier.

Elk van deze gebieden kent een eigen gebiedstypologie en ontwikkeldynamiek.

De **Clarissenhof** betreft het voormalige MTS-terrein. Deze locatie kent een meer religieus verleden in tegenstelling tot de rest van het kerngebied. Bovendien grenst deze locatie het meest aan de wijk Theresia met overwegend laagbouw. Het gebied krijgt invulling met overwegend wonen, voor bebouwingstypologie wordt aangesloten op structuren uit het kloosterverleden in deze omgeving. Voor de verdere uitwerking wordt de samenwerking gezocht met TBV Wonen die een ontwikkelingsrecht op deze locatie heeft (voortvloeiende uit verkoop aan de gemeente van de voor het als eerste al aangelegde stukje Burgemeester Brokxlaan benodigde grond).

Afbeelding 1, deelgebieden masterplan



De **Theresiazone** vormt de noordelijke wand van de Burgemeester Brokxlaan en ligt in een overgangsgebied naar Theresia. Voor deze wand wordt een typologie vergelijkbaar met de Spoorlaan nagestreefd: een in hoogte en perceelsbreedte kleinschaligere ontwikkeling dan het overige Werkplaats gebied met een meer pandsgewijze benadering.

Zwijsen II betreft het westelijk deel van de huidige werkplaats. Deze locatie leent zich voor grootschaligere kantoorontwikkelingen: dicht bij het station gelegen en in bebouwingsvorm aansluitend op de plannen van Zwijsen I, Haestrechtkwartier en de Lochtstraat.

D'n Atelier betreft het hart van de voormalige werkplaats, de grotere dwars geplaatste locomotief-opstelplaatsen, met elkaar verbonden door een breed scala aan kleinere bedrijfsgebouwen en railstructuren. De ambitie om het erfgoed in te zetten in de nieuwe ontwikkeling moet met name hier worden uitgewerkt. In dit gebied komt een gemengd programma in een hoge dichtheid. De structuur van de bedrijfshallen wordt in deel C nader uitgewerkt als leidraad voor de verdere bouwplanontwikkeling. Vanuit cultuurhistorie wordt de samenhang van gebouwen van de werkplaats juist op dit deelgebied het belangrijkste geacht. De in deel C voorgestane structuur van hallen en richtlijnen voor de beeldkwaliteit zijn middelen om deze samenhang ook in de toekomst overeind te houden. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zal er nog een verdiepingsslag plaats vinden om deze typologie nog meer te verweven met de waardevolle huidige gebouwen.

Inhoudelijke toelichting op het masterplan

Gelet op de lange looptijd en gewenste flexibiliteit in het masterplan is de openbare ruimte bij aanvang van de ontwikkeling van meer belang en bepalend voor een vast te houden gebiedskwaliteit dan de afzonderlijke bouwopgaven. Daarom is hier vooral veel aandacht aan besteed bij het opstellen van het masterplan. Hierbij zijn zowel het verkeerskundig functioneren van het gebied als de kwaliteit van de openbare ruimte en het groen van belang. Ook de wijze waarop het aanwezige cultuurhistorische erfgoed kan bijdragen aan kwaliteit en identiteit van het gebied is een belangrijk aandachtspunt. Hierna zal op een aantal van deze aspecten nader worden ingegaan.

De Openbare ruimte

Bij de inrichting van de openbare ruimte is een drietal hoofdelementen in belangrijke mate bepalend:

- De Burgemeester Brokxlaan
- Het openbaar groen: het groene Stationsplein en overige groen
- Inrichting openbare ruimte ten zuiden van Burgemeester Brokxlaan

De Burgemeester Brokxlaan vormt de ruggengraat van het gebied. Deze stedelijke boulevard vormt de belangrijkste auto ontsluiting van het gebied en maakt onderdeel uit van de stedelijke hoofdstructuur zoals vastgelegd in het Tilburgse Verkeer en Vervoersplan (TVVP). Uitgangspunt hierbij is een verkeerscirculatie gericht op het voorkomen van sluipverkeer. Het gaat dan met name om het ontzien van omliggende woonwijken. Door een systeem van tangenten en twee hoofdroutes naar de binnenstad (de inprikkers Spoorlaan en Hart van Brabantlaan) wordt het verkeer over hoofdontsluitingswegen naar de bestemming geleid. De toekomstige Burgemeester Brokxlaan maakt deel uit van deze hoofdontsluitingstructuur.

Het basisplan voorziet in een ruimtereservering voor de Burgemeester Brokxlaan conform eerdere besluitvorming in het college (respectievelijk in januari 2008 en januari 2009: nadere besluitvorming over de plaats van het busstation en de daaraan verbonden dimensionering van de Burgemeester Brokxlaan). Er zijn twee rijstroken van oost naar west geprojecteerd en een van west naar oost. Daarmee is een voldoende doorstroming mogelijk voor auto en busverkeer na voltooiing van Cityring en realisatie van het nieuwbouwprogramma in de Spoorzone). In deel C van het masterplan zijn voorstellen voor deze inrichting van de Burgemeester Brokxlaan uitgewerkt.

Doel is altijd geweest om de Burgemeester Brokxlaan meer te laten zijn dan alleen een verkeersader. Om te voorkomen dat deze weg een nieuwe barrière wordt tussen Noord- en Zuid is ook een voorstel onderzocht waarbij volstaan kan worden met slechts twee rijstroken voor autoverkeer, één van oost naar west en één van west naar oost. Met in beide richtingen één rijstrook is het mogelijk om binnen hetzelfde dwarsprofiel meer ruimte te reserveren voor trottoirs, groen en volwaardige servicestroken, waardoor de laan wint aan verblijfskwaliteit. Dit draagt namelijk bij aan de sfeer van een hoogstedelijk centrumgebied. De afzetbaarheid van de bebouwing wordt hierdoor verbeterd en ook de oversteekbaarheid van de laan is beter. Dit laatste hoeft zo op veel minder plaatsen via verkeerslichten te worden geregeld hetgeen de doorstroming ook bevordert.

Hieronder volgt nog kort de argumentatie voor beide voorstellen (de drie of de twee rijstroken). Bij vaststelling door de Raad van het masterplan Binnenstad Totaal in 2004 was het uitgangspunt voor de Burgemeester Brokxlaan een laan met in beide richtingen twee rijstroken. Bij deze aanname is uitgegaan van een busstation aan de noordzijde en zijn - ten behoeve van voldoende doorstroming van het busverkeer - twee extra rijstroken nodig (naar beide richtingen één extra rijstrook).

In respectievelijk januari 2008 en januari 2009 is nadere besluitvorming aan de orde geweest over de plaats van het busstation. Toen is geconcludeerd dat bij handhaving van het busstation aan de zuidzijde van het Spoor één rijstrook van west naar oost en twee van oost naar west volstaat. Bij de twee stroken van oost naar west was de extra (tweede) rijstrook primair bedoeld voor de doorstroming van de op het noord-oost van de stad gerichte busverkeer. Deze variant is uitgewerkt in het masterplan.

Als doorstroming van het busverkeer gegarandeerd blijft kan in principe ook volstaan worden met één rijstrook in beide richtingen. Op basis van eerste capaciteitsberekeningen in het verkeersmodel komt dit ook naar voren: in totaal twee rijstroken is voldoende. Om de toekomstvastheid van deze optie te toetsen worden varianten doorgerekend, waarbij het programma wat betreft verkeersaantrekkende werking opgehoogd wordt (meer zakelijke bestemmingen). Daarnaast worden meer gedetailleerde simulatieberekeningen gemaakt voor de belangrijkste knopen die het meest bepalend zijn voor de doorstroming. Voorwaarde hierbij is dat de route Burgemeester Brokxlaan-Waterhoefstraat-Kwaadeindstraat richting Noord-West niet meer gereden kan worden. Dit is in lijn met het TVVP en de gebiedsvisie Oud-Noord. De Waterhoefstraat wordt op dit moment ingericht als 30 km straat (in lijn met het TVVP en de gebiedsvisie Oud-Noord).

Het masterplan voorziet nu dus in een Burgemeester Brokxlaan met drie rijstroken. Op basis van nadere verkeerskundige capaciteitsberekeningen wordt vastgesteld of de variant met twee rijstroken toekomstvast is, waardoor meer ruimte voor verblijfskwaliteit en groen mogelijk is.

Openbaar groen

Er heeft voor het Openbaar groen een nader onderzoek naar wenselijke groenstructuur plaatsgevonden. Bureau Quadrat heeft daarin geconstateerd dat Tilburg vooral gekenmerkt wordt door een fijnmazige structuur van kleinere groenvoorzieningen die elk hun eigen karakter en betekenis hebben. Bij het ontwerpen van de hoofdstructuur en de uitwerking van de beeldkwaliteit voor de openbare ruimte is hier verdere uitwerking aan gegeven.

- Inrichting openbare ruimte ten zuiden van Burgemeester Brokxlaan

Het meest (beeld)bepalende element in de openbare ruimte in het Kerngebied is het nieuwe voorplein van het station aan de noordzijde. Dit wordt een groen ingerichte ruimte die betekenis krijgt als verblijfsruimte en als transitieruimte voor gebruikers van het openbaar vervoer. De te behouden monumentale polygonale hal en draaischijf zullen een belangrijke beeldbepalend element worden in dit groene stationsplein. Op basis van het masterplan zal dit voorplein in samenspraak met de NS en ProRail nader ingericht worden. Uitgangspunt is dat dit gebied niet gedomineerd wordt door verkeer. Kiss and Ride en taxi-standplaatsen zijn voorzien op acceptabele loopafstand aan de noordzijde van het plein en fietsenstallingen onder het nieuw te bouwen vierde perron. Op een tweetal plaatsen wordt de verbinding met de bestaande binnenstad gemaakt: door de nieuwe Stationspassage (voetgangers) en door de aan te leggen Willem II passage (voetgangers-fietsers). Dit zullen logische verbindingroutes worden tussen Noord- en Zuid waarbij bij de uitwerking veel aandacht besteed zal worden aan sociale veiligheid.

Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt bovendien uiting gegeven aan het industriële verleden van de Werkplaats. Aanwezige structuren en rudimenten in het gebied zoals spoorbanen, kraanbanen, wisselmaterialen, etc. maar bijvoorbeeld ook de keuze voor ruwere, nieuwe materialen zullen hieraan bijdragen. Met name de rails kunnen hierin een verbindend element zijn. Van belang is dat de uitwerking van de openbare ruimte de historische achtergrond van de locatie benut om herkenbaarheid en samenhang van het gebied te handhaven en versterken. Op die wijze kan ook de verbinding tussen D'n Atelier, het stationsplein en het westgedeelte van de voormalige werkplaats op een herkenbare, unieke en aantrekkelijke wijze worden gehandhaafd.

Overige groen

Aansluitend aan het groene stationsplein ligt de houtloodstuin. Deze tuin wordt een meer op de toekomstige gebruikers en bewoners van het gebied gericht park (rond de houtloods, het eerste gebouw van de Werkplaats). In dit park wordt nadrukkelijk gepoogd de aanwezige bomen vanuit de oude religieuze invulling van dit terrein te handhaven. In het verlengde van de houtloods zullen ook aanwezige elementen van de werkplaats worden verwerkt (kraan en rails)

Aan de spoorzijde worden spoortuinen gecreëerd gelegen op de zonzijde, de keerwand en het spoortalud worden groen ingericht (verticaal groen). Rond de entree van het Kerngebied aan de oostzijde wordt gebruik gemaakt van aanwezige grote bomen, een groene inrichting rond de koepelhal draagt bij aan de verblijfskwaliteit van verblijfsruimte bij de toekomstige bestemming van dit gebouw.

De laanstructuur van de Burgemeester Brokxlaan verbindt de diverse groene plekken, door juiste keuze van de boomsoorten en beplanting ontstaan er ecologische verbindingen zoals beschreven in de nota biodiversiteit.

In deel C worden hiervoor de nodige referentiebeelden getoond als inspiratie of referentie voor verdere inrichtingsplannen.

Nadere aandachtspunten voor het vervolg

Op basis van het ontwerp-masterplan zullen VolkerWessels en de gemeente de verdere ontwikkeling en samenwerking nader vorm geven in een Vaststellingsovereenkomst, zoals ook beschreven is in de inleiding. Deze overeenkomst en het masterplan, inclusief de nadere uitwerkingen c.q. mogelijke wijzigingen, worden eind 2011/begin 2012 ter besluitvorming voorgelegd. Dit is dan de basis voor de daadwerkelijke ontwikkeling en realisatie van het gebied.

In de tussentijd komen de navolgende aandachtspunten nog aan de orde:

Programmatistische invulling

Het masterplan is geen blauwdruk voor de invulling voor de komende 15-20 jaar. Er moet ruimte zijn om in te spelen op wijzigende inzichten en marktomstandigheden.

Het basisprogramma voor het kerngebied is globaal als volgt:

		bandbreedte
Wonen	150.000 m2	110.000-180.000
Werken	25.000 m2`	25.000-50.000
Horeca en cultuur	20.000 m2	15.000-35.000
Onderwijs	10.000 m2	10.000- 60.000
Commerciële voorzieningen	10.000 m2	10.000-20.000
Overig:	5.000 m2	
Totaal	220.000 m2	

Voorgaande cijfers betreffen een indicatiefprogramma, met bandbreedtes waarbinnen de ontwikkeling de komende jaren gestalte zal krijgen.

Wonen maakt een zeer belangrijk onderdeel uit van dit programma. Vanuit de ambitie van multifunctionaliteit zou een grotere mix aan functies wenselijk zijn. Gelet op de lange looptijd van de ontwikkeling bestaat nog ruimte nader invulling aan het programma te geven afhankelijk van marktontwikkelingen en zich aandienende functies. De concrete invulling van het woonprogramma zal ook gezien moeten worden vanuit de stedelijke woningbehoefte en programmeringsopgave waarbij Spoorzone prioriteit heeft.

Een belangrijke, maar nog niet concreet geworden, vraag betreft de door gemeente en **Fontys** nagestreefde wens om te verhuizen van Stappegoor naar de Spoorzone. Fontys voert hiertoe een eerste ruimtelijke haalbaarheidsstudie uit. In deze studie wordt tevens onderzocht op welke wijze er synergie te halen is door de nieuwe Hogeschool geïntegreerd te ontwikkelen met een aantal culturele functies. Hiertoe heeft Fontys samenwerking gezocht met eerder betrokken partijen voor het Cultuurkwartier om onder de titel "de Locomotief" een gezamenlijke concept tot stand te brengen.

Het masterplan biedt de ruimte om deze functie in te passen. De komende periode wordt nader onderzocht of dit ook financieel gaat lukken. Enerzijds vanuit perspectief van de gebiedsexploitatie Spoorzone, anderzijds vanuit kostendekking door deelnemende partijen (ondermeer opbrengstpotentie locatie Moller/Stappegoor). Bij het aangaan van de vaststellingsovereenkomst met VolkerWessels (begin 2012) worden hierover nadere voorstellen in deze voorgelegd, en zo nodig eerder wat betreft de voorgestane samenwerking met Fontys en mogelijke partners. Met de mogelijke komst van Fontys en daarbij eventueel aanvullende sociaal-culturele functies zal er tussen 40.000 en 50.000 m2 extra programma onderwijs en cultuur gerealiseerd worden, hoofdzakelijk door verlaging van het woonprogramma. Hiermee wordt extra tegemoet gekomen aan de wens tot multifunctionaliteit en levendigheid in het gebied.

Het masterplan voorziet in een ontwikkeling met en zonder Fontys. Vanuit het Kennis Plus profiel en de komende decennia steeds verdergaande gezinsverdunding zal het woningaanbod vooral gericht zijn op kleinere woningen (jongeren, pas afgestudeerden, empty-nesters, singles, actieve medioren en senioren). Dit kan in diverse woontypologieën: huur of koop, flexibiliteit in groottes, mogelijkheden van het nieuwe werken en werken aan huis, etc.

Het nader vast te stellen woonprogramma vraagt nog diepgaandere studie naar de marktpotentie vanuit een stedelijke woningbehoefte en woonvisie. In het masterplan worden nog geen expliciete keuzes gemaakt. Bij het aangaan van de vaststellingsovereenkomst worden, mede met het oog op de vast te stellen grondexploitatie nadere voorstellen voorgelegd. Uitgangspunt blijft dat de programmering in tijd afgestemd moet kunnen worden op wijzigende behoeften en inzichten gedurende de ontwikkelingsperiode van het plan.

Ontwikkelingsvisie in relatie tot beeldkwaliteit en cultuurhistorie

Vanuit het oogpunt van economische haalbaarheid en het gebiedsprofiel (centrumstedelijk met hoge dichtheid en voldoende functiemix) kent het masterplan een groot ontwikkelvolume. Met name de toe te voegen volumes en functies (parkeervolume) op het hart van de werkplaats roepen kritische vragen op vanuit stedenbouwkundig en cultuurhistorisch oogpunt. De masterplankaart laat nog ruimte open voor verdere invulling van dit plandeel, de voorbeelduitwerking lijkt daarentegen tot een stevige aantasting van het werkplaatsbeeld te leiden. Het voorbeeldplan visualiseert een mogelijk stedenbouwkundig eindbeeld voor de nagestreefde hoogstedelijke invulling. Het is echter een nog globale uitwerking van het gebied en moet niet gezien worden als een te realiseren plan. De voorbeelduitwerking is nodig om het masterplan te kunnen toetsen en doorrekenen op gebied van programma, financiën, verkeer en parkeren, en milieuregeling.

Inhoudelijk betrokkenen bij het tot stand komen van het masterplan onderschrijven echter dat uitgaande van de basiskaart een verdere verfijning plaatsvindt bij de uitwerking van de deelopgaven.

Een nadere visie op ontwikkelingsstrategie naar functies, fasering en afzonderlijke ontwerp-opgaven van deelplannen zal hier deel van uit maken.

Het behoud van een aantal grote hallen is vanuit cultuurhistorie gezien een minimumvariant. Het is van belang om andere gebouwen en structuren een rol te laten spelen in het vervolg. In deel B wordt ook gevraagd om een inspanningsverplichting t.a.v. diverse bestaande gebouwen en structuren m.b.t. behoud, hergebruik, integratie in nieuwbouw of inspiratie. Bovendien moet er ruimte zijn voor creatieve ontwerpers en opdrachtgevers om als het concrete programma zich aandient tot nieuwe, op het bestaande voortbordurende oplossingen te komen die recht doen aan bijzondere historische kwaliteiten van het gebied. Uitkomsten van die inspanning zijn van belang voor de vanuit cultuurhistorie gewenste herkenbaarheid en samenhang.

Om ruimte voor verdere planuitwerking mogelijk te maken is ook nadrukkelijk een driedeling in het document aangebracht, waarbij de beeldkwaliteit en voorbeelduitwerking (deel C) niet als harde randvoorwaarde zal gelden, maar vertrekpunt voor de verdere uitwerking is (dit is o.a. zeer afhankelijk van de mogelijke komst Fontys).

Met VolkerWessels zal de ontwikkelstrategie en kwaliteitsbewaking vanuit stedenbouwkundig en cultuurhistorisch oogpunt juist op het deelgebied d'n Atelier meer handen en voeten moeten krijgen in de vorm van een nadere procesbeschrijving over rollen en verantwoordelijkheden van partners. Hieronder valt ook de wijze waarop inhoud gegeven wordt aan het supervisorschap op de verdere uitwerking en hoe invulling wordt gegeven aan het per 1 januari 2012 wijzigende uitvoering van welstands- en monumentenbeleid.

Parkeren

Voor parkeren wordt in principe een onderscheid gemaakt tussen parkeren voor vaste gebruikers en bezoekerparkeren. Vaste gebruikers parkeren in de eigen blokken, voor bezoekerparkeren wordt gestreefd naar centrale bezoekersgarages. De condities waaronder de parkeervoorzieningen gerealiseerd en geëxploiteerd worden (financieel/organisatorisch/functioneel) wordt ook verder uitgewerkt, afgestemd op de gemeentelijke beleidsontwikkelingen. Voor het eerder beschreven programma zijn globaal ongeveer 2.700 parkeerplaatsen nodig op basis van de huidige parkeernormen. Vanuit planeconomisch oogpunt worden deze parkeerplaatsen voor een belangrijk deel bovengronds uitgevoerd (bij ondergrondse oplossingen zijn er hoge bouwkosten en hogere saneringskosten). Hierbij wordt uitgegaan van in de bebouwing geïntegreerde oplossingen. Gedacht moet worden aan bovengrondse garages, omzoomd door bebouwing. In binnenhoven worden dan groene daktuinen voor de omliggende functies gerealiseerd.

Voor de plaats van de centrale garages wordt nu gedacht aan de onderste lagen van het westelijke kantorenblok, de grote glazen loc-hal en een volume boven de locomotiefstelplaats aan de oostzijde. Voor alle drie de voorstellen zijn nog andere oplossingen denkbaar die nader onderzoek behoeven op haalbaarheid,

inpasbaarheid, fasering en functionaliteit. De westelijke garage ligt nu dicht bij het station en is daarmee goed vindbaar en te ontsluiten. Daarnaast is dit een logische plek voor bezoekers van de kantoren en faseerbaarheid. Vanuit de optiek van buurtparkeren Theresia en de parkeervoorziening moskee is de locatie Clarissenhof (voormalige MTS-terrein) ook een optie. De op deze locatie voorgestane woonfunctie, in aansluiting op Theresia, noodzaakt dan wel tot een duurdere ondergrondse oplossing. Deze wordt nader onderzocht.

De oostelijke garage is gepland boven de monumentale wagenmakerij en zal vooral dienen voor de meer openbare functies in het totale te behouden koepelhalcomplex. Ontsluiting en realisatie van een dergelijke parkeeroplossing boven dit gebouw is echter complex en kostbaar en vraagt bijzondere aandacht ten opzichte van het erfgoed. Daarom wordt onderzocht of niet alsnog de locatie Klipper (Spoorlaan) ingezet kan worden voor deze oostelijke bezoekersgarage. Deze kan dan ook dienst doen voor bezoekers aan het stadscentrum en het Veemarktkwartier.

De voorgestelde parkeergarage in de glazen loc-hal geeft een nieuwe openbare functie aan dit markante gebouw. Hierbij wordt het volume niet geheel ingevuld (70% van de footprint) zodat er gelegenheid blijft om de ruimtelijkheid van het gebouw ook na de nieuwe bestemming te ervaren en er aanvullende functies in te realiseren. Een en ander in lijn met de door VolkerWessels in 2009 opgestelde planvisie. Mogelijk dat er zich nog andere functies aandienen voor herbestemming van dit grote specifieke gebouw. Dan moet nagegaan worden op welke wijze er in het centrum van het Kerngebied op een andere wijze invulling wordt gegeven aan de nu gedachte 350 parkeerplaatsen.

Externe veiligheid en geluidregelgeving

Het masterplan is opgesteld binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan en de plan MER Spoorzone. Zowel op gebied van externe veiligheid als geluidregelgeving betreft het een complexe ontwikkeling. De (ook van Rijksweg) voorgestane stedelijke verdichting versus de milieubelasting vanuit het spoor levert spanning op.

In het globale (nader uit te werken) bestemmingsplan Spoorzone is op basis van het onderliggende programma en toenmalige vervoersprognoses een doorrekening gemaakt voor de externe veiligheid (met name groepsrisico). De oriënterende waarde wordt weliswaar overschreden, maar was wel acceptabel voor de gemeente en het Rijk. Inmiddels heeft het rijk in het kader van het Basisnet het beleid geactualiseerd. Door plafonds te stellen aan het vervoer van gevaarlijke transporten wil men de overschrijding van groepsrisico's langs transportassen beheersbaar en aanvaardbaar maken.

Met de nieuwe rekenmethodieken en vervoersprognoses wordt de overschrijding van het groepsrisico opnieuw doorgerekend. Dit kan leiden tot een hogere, voor het rijk niet acceptabele overschrijding dan is bepaald bij vaststelling van het bestemmingsplan. In dat geval zal nader overleg plaatsvinden over maatregelen, waarbij de gemeente gedwongen kan worden tot een verlaging van het programma. Vanuit dit oogpunt moet nu nog een voorbehoud gemaakt worden op het te realiseren programma.

Ook wat betreft de geluidregelgeving is het een ingewikkelde opgave. Vanuit de doelstelling dat de Spoorzone bij moet dragen aan versterking van de identiteit van stad en binnenstad is uitgangspunt een directe zichtbaarheid vanuit de trein van het plangebied. Geluidsschermen zijn dan niet wenselijk, zeker gelet op het gegeven dat ze bij de geprojecteerde hogere bebouwing erg hoog zouden moeten zijn. Het masterplan voorziet in een bebouwingsstructuur met op het spoor gerichte voorkanten, met daarbij een goed ingerichte openbare ruimte tussen spoor en bebouwing. Dit stelt evenwel hoge eisen aan de geluidwering van de betreffende gevels om de leefbaarheid en gezondheid van toekomstige bewoners niet uit het oog te verliezen (geluidluwe zijdes, buitenruimtes en ventilatiemogelijkheden). Het masterplan wordt in een integraal geluidmodel voor spoor en wegverkeerlawaai doorgerekend, op basis waarvan oplossingsprincipes bepaald worden.

Extra complex zijn recente ontwikkelingen bij het Rijk op gebied van geluidwetgeving (ingegeven vanuit Europese regelgeving). Normen dreigen dusdanig aangescherpt te worden dat inmiddels gangbare oplossingen als dove gevels e.d. niet meer toegestaan worden. Centrum stedelijke verdichtingen worden daardoor zeer belemmerd, zo niet onmogelijk op een aantal plaatsen. Inmiddels is er een landelijke lobby gaande om deze beleidsvoornemens zodanig aan te passen dat daarmee voornoemde rem op ontwikkelingen voorkomen wordt.

Milieu en duurzaamheid

Milieu en duurzaamheid zijn belangrijke aandachtspunten bij de verdere planuitwerking en realisatie. Het streven is om het gebied zoveel mogelijk energie neutraal te laten zijn. Een gebiedsgerichte Warmte-Koudeopslag is hiervoor het meest in het oog springende middel. Om zo effectief mogelijk met energie om te gaan zal de oprichting van een Spoorzone energiemaatschappij onderzocht worden. Hierdoor kan uitwisseling van energie opwekking en verbruik in het kerngebied zo optimaal mogelijk gestuurd worden. Hierbij valt te denken aan aanvullende energie vanuit te realiseren windmolens op het in onderzoek zijnde energiepark in Tilburg-Noord, en zonne-energie op daken. Een en ander zal plaats vinden in samenwerking met de op te richten MOED (Midden Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij voor Energie en Duurzaamheid).

Bodemverontreiniging

De Werkplaats kent vanuit het verleden diverse verontreinigingen in de bodem en het grondwater. Voor een deel zijn deze de afgelopen 15 jaar gesaneerd door de NS, onder andere door een diepe grondwater sanering. Vrijwel de gehele bovengrond is licht verontreinigd, op een aantal plaatsen zitten nog ernstige verontreinigingen. Met de Stichting Bodemsanering NS-gronden (SBNS) is op grond van afspraken tussen het Rijk en de NS afgesproken dat zij tot een maximum van 75.000 m3 grond verantwoordelijk zijn voor sanering van de ernstig verontreinigde grond (afgeleid van inkaderingsonderzoeken).

De licht verontreinigde gronden vallen binnen de toelaatbare waarden voor industriebestemming. Hier rust dan ook geen saneringsverantwoordelijkheid op voor de SBNS. Deze gronden hebben een dusdanige kwaliteit dat deze geen gevaar voor gezondheid en milieu opleveren als er geen direct contact is. Betreffende gronden hoeven daarom bij gestapelde woningbouw en kantoren niet afgevoerd te worden. Bij grondgebonden woningen met tuin zal er wel verontreinigde grond gesaneerd moeten worden. Daar waar sprake is van grondverzet, dan wel openbaar groen, is er wel sprake van overtollige verontreinigde grond. Hiervoor wordt een saneringsaanpak opgesteld, waarbij zoveel mogelijk gestreefd wordt naar een gesloten grondbalans binnen de Spoorzone. Vanuit deze optiek wordt ondergronds parkeren ook zoveel mogelijk vermeden.

De afgelopen jaren heeft er ook een sanering plaatsgevonden van het diepe grondwater. Deze sanering heeft een stationaire toestand bereikt. Met het verder oppompen van water wordt geen wezenlijke verlaging van aangetroffen verontreinigingwaarden meer bereikt. Nog aanwezige verontreinigingen in het diepe grondwater leveren geen gevaar voor de volksgezondheid en ondergaan een natuurlijk afbraakproces. Momenteel wordt op basis van de Crisis- en herstelwet een gebiedsgericht grondwaterbeleid uitgewerkt. Gestreefd wordt naar beheerssysteem waarbij dergelijke verontreinigen op langere termijn geen grondwaterbeschermingsgebieden kunnen bereiken. Voor de Spoorzone betekent dit dat een beheersaanpak op deze verontreiniging wordt uitgewerkt, gericht op het monitoren van de verontreinigingen. Aanvullend kan een beperkte onttrekking en sanering in combinatie met de Warmte-Koudeopslag ingezet worden om de aanwezige restverontreinigingen op hun plaats te houden. De gebiedsgerichte aanpak wordt naar verwachting in 2012 ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

Communicatie

Omwonenden zijn in samenspraak met de Belangengroep spoorzone Theresia (BST) betrokken bij de planvorming. De actief betrokkenen in de participatie groep van de BST zijn regelmatig bijgepraat, het ontwerp-masterplan is onderwerp geweest van een BST buurtcafé.

Het nu voor besluitvorming voorliggende masterplan zal breed aan de stad gepresenteerd worden op de Dag van de Spoorzone op 28 mei 2011. Met Brabants Dagblad wordt afgestemd hoe het nu vast te stellen masterplan en te nemen besluit onderdeel uitmaken van de extra te verschijnen special van het Brabants Dagblad. Via de op de Dag van de Spoorzone te lanceren site (www.Dewerkplaats.net) worden burgers en andere belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun reactie kenbaar te maken. Daarnaast wordt in het najaar een participatieproces gestart, dat gericht is op diverse geledingen in de stad en de omgeving om nadere ideeën te genereren voor de verdere invulling van het masterplan (nu wordt gedacht om dit in te richten volgens een creatieve piramide).

Op basis van een meervoudige selectie is communicatiebureau De Wijde Blik uit Amsterdam gekozen om partijen te ondersteunen bij de communicatie en de promotie van het Kerngebied. Om het Kerngebied goed op het netvlies en in de hoofden van diverse doelgroepen te krijgen is gezocht naar een pakkende naamgeving. Gekozen is voor de titel De:Werkplaats. Deze naam refereert aan het verleden van de locatie, en sluit ook goed aan bij het karakter van het gebied. Uit beperkt veldonderzoek van De Wijde Blik bleek deze naam goed bekend bij jong en oud en passende associaties op te roepen. De Wijde Blik heeft vervolgens een communicatielijijn ontwikkeld waarbij met varianten op De:Werkplaats ingespeeld kan worden op de diverse toekomstige functies in het gebied: Door sub(titels) als De:Woonplaats, De:Slaapplaats, De:Leerplaats in combinatie met gerichte beeldvoering kan de multifunctionaliteit van het gebied uitgedragen worden.

Op de Dag van de Spoorzone wordt ook deze communicatielijijn gelanceerd om vanaf dat moment het proces van "mentale verovering" van de in de loop van 2011 geheel leegkomende werkplaats te bevorderen. Vooral de tijdelijke programmering met een scala aan activiteiten in het gebied, veelal geïnitieerd door derden, draagt hieraan bij; er wordt een natuurlijk loop naar het gebied gecreëerd en het krijgt (naams)bekendheid. Dit bevordert natuurlijk de verkoopbaarheid. Deze tijdelijke programmering beslaat een periode van ongeveer vijf jaar die De:Werkplaats alvast stevig op de kaart moet zetten: daar gebeurt het.

Brief BST & BMT

De Belangengroep Theresia en de Stichting Binnenstadsmanagement hebben een brief aan de gemeenteraad gestuurd. In deze brief spreken zij hun zorg uit dat de gemeente omwille van financiële redenen onvoldoende aandacht schenkt aan de wijze waarop de Spoorzone en de Binnenstad vanuit een integrale visie met elkaar verbonden worden. De huidige en toekomstige infrastructuur (het spoor en de Burgemeester Brokxlaan) vormen blijvend een te grote barrière. Daarom stellen zij dat de gemeente de uitdaging aan moet gaan om door ondertunneling van wegen en het op poten zetten van het spoor tot een betere aansluiting van beide gebieden te komen. Ook als dit meer tijd kost.

Wij delen de mening van de indieners van de brief dat we de kans moeten grijpen om de stad te versterken en te verrijken. Bovendien waarderen wij de blijvend kritische, maar constructieve inbreng van de indieners.

Beide wensen zijn al eerder kenbaar gemaakt aan de gemeente in diverse contactmomenten en in ondermeer de publicaties van de BST. In de planvorming van de afgelopen jaren zijn deze signalen en voorstellen betrokken bij de afwegingen over de hoofdinfrastructuur.

Het opheffen van de barrière werking is hierbij ook voor de gemeente altijd een van de doelstellingen geweest. En bovendien reden waarom er in de plannen een tweede passage onder het spoor bij is gekomen, in tegenstelling tot de eerdere stedenbouwkundige studie van het atelier Rijksbouwmeester. Ook de wijze waarop de verkeersstructuur in het Masterplan Binnenstad (Cityring en inprikkers) is vastgesteld draagt bij aan het terugdringen van het doorgaande autoverkeer ten gunste van langzaam verkeer en verblijfsruimte.

De door BST en Stichting Binnenstadsmanagement voorgestelde maatregelen kosten veel extra geld en leveren ook nadelen op in de openbare ruimte:

- Daar waar extra kwaliteit bereikt wordt ter plaatste van de ondertunneling van de Spoorlaan en de Burgemeester Brokxlaan ontstaan dan in de aanrijroutes lange tunnelbakken. Deze zullen aan weerszijden juist onaantrekkelijke ruimten kennen en de onmogelijkheid tot oversteken. De toch benodigde verkeersruimte aldaar voor het ontsluiten van aanliggende percelen met de gewenste centrumstedelijke functies leidt tot extra ruimtebeslag voor infrastructuur.
- Het spoor is ter plaatse van de Spoorlaan dermate breed door de stationsfuncties (veel sporen/perrons) dat er waarschijnlijk een onaantrekkelijk verblijfsklimaat onder deze brede overkluisde strook ontstaat.

Wij zijn dan ook van mening dat met de nu gekozen structuur van het masterplan goed recht wordt gedaan aan de ambitie van ruimtelijk verbinden van beide gebieden. De meerwaarde van gedane voorstellen wegen onvoldoende op tegen de extra kosten en nadelen, reden waarom de voorstellen verder niet uitgewerkt zijn in het masterplan. Wij stellen de raad voor BST en Stichting Binnenstadsmanagement van voorgaande conclusie en overwegingen schriftelijk te berichten.

Financiële paragraaf

Het voorliggend masterplan is doorgerekend op zijn effecten voor de gezamenlijke grondexploitatie en afgezet tegen de inschrijfbegroting van VolkerWessels. Met het nu voorgestane volume en de eerder aangehouden planning van 15 jaar ontwikkelingsduur past het plan binnen de in de gemeentelijke grondexploitatie aangenomen inbrengwaarde. Wel zitten er nog enkele aspecten in die nader onderzoek vragen:

- De bodemsaneringsproblematiek is concreter in beeld gebracht. Voor de voorgestane oplossing van zo beperkt mogelijk ondergronds parkeren is een doorrekening gemaakt, hierbij rekening houdende met de verplichtingen van SBNS. Deze worden nu verder uitgewerkt.
- Voor parkeren wordt rekening gehouden met een opbrengstwaarde in de grondexploitatie. Recente ervaringen in andere projecten gaven andere resultaten. In de komende maanden worden de parkeeroplossingen zowel inhoudelijk als financieel-economisch onderbouwd, zodat hierover heldere afspraken in de vaststellingsovereenkomst komen. Hiertoe worden een aantal scenario berekeningen gemaakt op faseringsaspecten, risicoparameters, en wijze van realiseren en exploiteren.
- Genoemde onzekerheden op het gebied van de externe veiligheid kunnen nog leiden tot een noodzakelijke neerwaartse bijstelling van het bouwprogramma, waardoor de grondopbrengsten van het gebied onder druk komen.

Bij het aangaan van de definitieve vaststellingsovereenkomst wordt een voor beide partijen bindende grondexploitatie vastgesteld. Deze wordt periodiek herijkt tussen de partijen, afgestemd op een nader in te richten bestuurlijke verantwoordingscyclus richting college en raad. Het nu voorliggende masterplan biedt voldoende vertrouwen dat ontwikkeling binnen een voor partijen sluitende exploitatie kan zoals ook vastgelegd is in de Samenwerkingsovereenkomst. Daarnaast is uitgangspunt dat de resultaten van de gemeenschappelijke grondexploitatie passen binnen aannames in de gemeentelijke grondexploitatie (VAMO). Hier wordt wel een nadrukkelijk voorbehoud gemaakt voor de gevolgen van herijkingen op het gebied van externe veiligheid e.d. waarbij uitgangspunt is dit taakstellend binnen de planexploitatie Spoorzone op te lossen.

Samenvatting en voorstel:

Op basis van de afgesloten samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en VolkerWessels heeft adviesbureau BDP.Khandekar een masterplan voor het kerngebied van de Spoorzone opgesteld. Dit masterplan dient als basis voor de nog nader vorm te geven samenwerking met VolkerWessels. Deze samenwerking is gericht op realisatie van het Kerngebied Spoorzone, waarvoor de gebiedsnaam De:Werkplaats wordt voorgesteld. Conform de afgesloten Samenwerkingsovereenkomst moeten wij het masterplan vaststellen. De raad zal vervolgens de op basis van het masterplan uitgewerkte vaststellingsovereenkomst negen maanden later dienen vast te stellen. Gelet op het belang van de Spoorzone-ontwikkeling willen wij het masterplan Spoorzone Kerngebied ter vaststelling aanbieden aan de raad, gelijktijdig met de aanbidding van het raadsvoorstel tot het aangaan van de vaststellingsovereenkomst eind 2011/begin 2012. Thans leggen wij daarom een ontwerp-masterplan via een raadsnotitie voor aan de raad om zijn zienswijzen en bedenkingen hierover aan ons kenbaar te maken en akkoord te gaan om op basis van dit ontwerp-masterplan de vaststellingsovereenkomst voor te bereiden.

Collegebesluit

1. Het college neemt het ontwerpbesluit tot vaststelling van het Ontwerp-Masterplan De:Werkplaats in de zin dat:
Ingestemd wordt met deel A en deel B: Basisplan, welk basisplan onderlegger is voor een op te stellen vaststellingsovereenkomst gericht op realisatie van De:Werkplaats, met dien verstande dat:
 - a. Een verder onderbouwde uitwerking van het profiel van de Burgemeester Brokxlaan aan het college wordt voorgelegd indien verkeersberekeningen en gewenste ruimtelijke kwaliteit aanleiding geven om af te wijken van het eerder vastgesteld profiel van 2x1 + 1 rijstrook. Als er aanleiding is voor aanpassing komt er 7 juni 2011 een aangepast voorstel.
 - b. Een nadere kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing wordt gegeven voor het woonprogramma, afgestemd op onze stedelijke woonvisie en woningbouwprogrammering.
 - c. Een nader voorstel uitgewerkt wordt voor inpassing van Fontys - of een andere partij om tot een goede stedelijke mix te komen - binnen de basisplankaart op basis van een tussen gemeente, Fontys en VolkerWessels nog vast te stellen voorkeurslocatie voor Fontys.
 - d. Een nadere uitwerking aan de inrichting van het groene Stationsplein wordt gegeven in overleg met verantwoordelijke partners voor herontwikkeling van de OV-knoop (Prorail, NS poort).
 - e. Een onderbouwde parkeervisie wordt opgesteld op basis waarvan meer definitieve keuzen voor de locatie bezoekersparkeergarages kan worden gemaakt.
 - f. Een voorbehoud wordt gemaakt op het mogelijke programma-volume vanwege nadere eisen en randvoorwaarden op gebied van externe veiligheid, een en ander nader uit te werken in regeltechnische zin en op gebied van financiële consequenties.
 - g. Delen C van het masterplan als leidraad/inspiratie gelden voor de verdere technische, ruimtelijke en programmatische uitwerkingen. Vooral het samengaan van het gewenste hoogstedelijke programma en het behoud van de cultuurhistorische bebouwing en "spoorse" structuren verdient extra aandacht (uitwerking inspanningverplichting);
 - h. Een voorstel uitwerken voor supervisie en kwaliteitsbewaking op de verdere uitwerking, inspelend op de gewijzigde uitvoering van het welstands- en monumentenbeleid per 1 januari 2012.
2. Het college neemt het ontwerpbesluit de besluitvorming over voornoemde punten 1a tot en met 1h te doen plaatsvinden in het kader van de besluitvorming over het definitieve Masterplan en de Vaststellingsovereenkomst door college en raad (eind 2011/begin 2012).
3. Het college besluit de onder 1 en 2. genoemde ontwerpbesluit toe te zenden aan de raad met het verzoek zijn wensen en bedenkingen kenbaar te maken aan het college.
4. Het college neemt een definitief besluit aan de hand van de terugkoppeling van de bespreking van de ontwerpbesluiten in de raadscommissie..
5. Het college besluit in samenspraak met de organisatoren van de Dag van de Spoorzone betreffende besluit breed aan de stad kenbaar maken door opname in de daartoe te verschijnen special van het Brabants Dagblad op 24 mei 2011

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de dienst Gebiedsontwikkeling, Joep Frenken, tel. 013-5428527 en Yvanca Wensing, tel. 013-5428022.