



Tilburg ontwikkelt 3 kilometer spoorzone

Met het nieuwe station Tilburg, dat ProRail medio 2016 jaar oplevert, komt een einde aan de barrière in de stad. Tilburg zet met Spoorzone 013 in op een modern stationsgebied. “Eindelijk gaat een wens in vervulling.”

AUTEUR PIEN HEUTS FOTO'S CHRIS PENNARTS



De 42 meter brede reizigerstunnel onder de sporen gaat in november open.

Een massa mensen perst zich door de smalle passage. De Intercity vanuit Venlo is net leeggestroomd op perron 2. Servicemedewerkers van NS houden onderaan de trappen de drukte in de gaten en beantwoorden vragen. Station Tilburg wordt gerenoveerd. In november gaat een 42 meter brede passage met liften en roltrappen in bedrijf. Dan lopen reizigers niet langer vast in de file.

Het karakteristieke station Tilburg dateert uit 1965. In de volksmond heet het zwevende dak vanwege de grillige vorm de kroepoek. Ernaast staat de bakstenen klokkentoren met carillon, het oorlogsmonument dat de Wasknijper wordt genoemd. Vanuit Tilburg werden in de oorlog veel joden en andere oorlogsslachtoffers afgevoerd naar de kampen. "We laten zoveel mogelijk intact van het oude station", zegt bouwmanager Stan Sontrop van ProRail. "Het is een monument. We renoveren het zwevende dak, de veelkleurige kolom met kleurig mozaïek in het midden

knappen we op en we hebben zelfs de dubbelgebakken tegels van de stationsvloer gevonden. De vloer zal in hetzelfde patroon opnieuw worden gelegd."

Update

Het hoofdstation van Tilburg verwerkt dagelijks zo'n 30.000 reizigers, en is toe aan een update. Met veel forenzen, twee hogescholen en een universiteit zal het aantal reizigers naar verwachting verder groeien tot 40.000 in 2020. De smalle ondergrondse passage is te krap om de reizigersstromen soepel te kunnen verwerken. Ook ontbreekt het aan liften en roltrappen. Mindervalide reizigers of mensen met kinderwagens moeten vooraf bij NS een verzoek indienen om de perrons te kunnen bereiken. In november, als de nieuwe reizigerspassage opengaat, is dat probleem opgelost. Het huidige station Tilburg heeft slechts één ingang aan de Spoorlaan, de centrumzijde.

Met de brede passage krijgt het station twee ingangen. Daardoor worden de wijken aan de noord- en zuidzijde van de stad via de kortste weg met elkaar verbonden. Ongeveer 300 meter naast de stationspassage wordt ter hoogte van de Willem II-sstraat de Willem II-passage in gereedheid gebracht. Dit najaar, vanaf oktober, kunnen fietsers en voetgangers via deze 13 meter brede tunnel van noord naar zuid en omgekeerd.

Historisch moment

De nieuwe passage is écht een doorbraak, zegt de Tilburgse wethouder Berend de Vries, verantwoordelijk voor het project Spoorzone 013. Voor veel mensen was het plaatsen van de passage onder de sporen volgens hem een emotioneel moment. Een historische moment noemt hij de herfstvakantie 2014 toen de voorgebouwde passage onder het station door werd geperst. "Zowel letterlijk als figuurlijk. Het spoor vormde altijd een barrière in de stad. In 1957 is



Station Tilburg met daarachter de 'Wasknijper', links de polygonale loods en op de achtergrond de gigantische locomotiefhal.



Werkzaamheden voor de bouw van het vierde perron.

hoogspoor aangelegd met een aantal viaducten, maar de verschillende stadsdelen bleven fysiek en sociaal ver van elkaar verwijderd. De wens om de barrière te slechten is eindelijk vervuld.”

Spoorzone 013 is de naam van het project waarbij het stationsgebied van Tilburg op de schop gaat (zie kader). Van oudsher (1868) was aan de noordzijde van het station langs het spoor een hoofdwerkplaats van NS Materieel, later NedTrain, gevestigd. Langs een lange strook liggen de verschillende gebouwen van de werkplaats en het rangeerterrein: de Locomotiefhal, Polygonale loods, Smederij. Industrieel erfgoed dat een nieuwe bestemming zal krijgen. “In 2010 hebben we alle grond voor het ontwikkelgebied Spoorzone 013, zo’n 75 hectare, kunnen verwerven”, vertelt Berend de Vries (D66). In totaal heeft dat 68 miljoen gekost.

“NedTrain heeft een locatie op het industrieterrein Loven aan de rand van de stad gekregen. Van Gend & Loos, het huidige DHL, was al eerder verhuisd naar de Rail Terminal Tilburg. Op het voormalige MTS-terrein komt nieuwbouw. Het is prachtig dat we dit gebied nu aan de stad kunnen toevoegen. De oude monumentale hallen en gebouwen gaan we restaureren. Daarna worden ze verhuurd aan kleine- en middelgrote bedrijven, komt er horeca en is er plaats voor evenementen. Het is een ideale locatie voor de werknemer van de 21ste eeuw, die graag in een stedelijke omgeving wil wonen en werken.”

“De 200.000 vierkante meter grond brengen we

gefaseerd in ontwikkeling. Het UWV en het Stadskantoor zijn al in de nieuwe spoorzone gevestigd. Ook wordt de oude locomotiefhal gerenoveerd voor de bibliotheek van de toekomst. En het Tilburg Trade Center krijgt met 12.000 vierkante meter kleinschalige bedrijvigheid er zijn bestemming. Met de bewoners wordt nog gesproken over de aanleg van een stadspark op de locatie van het voormalige Van Gend & Loos rangeerterrein.”

In brokken

Behalve bedrijvigheid, evenemententerreinen en horeca komt aan de noordzijde van het station ook een nieuwe wijk: Clarissenhof. Als de grond bouwrijp is gemaakt, start eind 2015 de bouw. Volgens de wethouder zijn de 330 woningen al verkocht aan corporaties. Hij is sowieso optimistisch over de exploitatie van Spoorzone 013. De gemeente Tilburg is geen Delft. “De projectontwikkeling hebben we wat meer gefaseerd in brokken opgedeeld. De kosten waren al lang gepland en zijn al her en der afgeboekt. Zodra het Burgemeester Stekelenburgplein in 2016 klaar is, gaan we verder met de tweede fase van het project aan de oostzijde. We bezinnen ons daar nu op. Dit najaar wordt duidelijk of het Tilburg Trade Center in het centrale deel van de Spoorzone er komt en of we met de bouw kunnen beginnen. Dat besluit is in politieke zin afgelopen december al genomen.” Wat Spoorzone 013 gemeente en provincie uiteindelijk gaat kosten, kan, wil en durft de wethouder niet te zeggen. “Dat weten we over tien jaar.”

Stationspassage

Aan de noordzijde van het station, halverwege het oude NedTrain-terrein, ligt een bouwput. Ernaast staat de bouwkeet van ProRail en aannemer Besix. Bouwmanager Stan Sontrop wijst op een betonnen wand. “Vanaf deze kant hebben we afgelopen oktober de voorgebouwde passage over een lengte van 55 meter over een zandpad onder het station geperst. Schuiven, wat veel sneller gaat, was niet mogelijk vanwege de ondergrond en de breedte van de passage. Met één tot anderhalve meter per uur kwam de passage, die 80 centimeter onder het maaiveld ligt, langzaam onder de sporen te liggen. De Willem II-passage is niet geperst, maar onder de sporen door geschoven.” Volgens Sontrop trokken de werkzaamheden,



De huidige hoofdingang geeft toegang tot een smalle reizigerstunnel.



De stationshal wordt teruggebracht in de oorspronkelijke staat.

‘een unieke operatie’, veel publiek. Op de tribune zaten zelfs 's avonds laat nog belangstellenden. Ruim 400 man waren aan het werk. Tijdens die werkzaamheden in de herfstvakantie vervoerde NS de reizigers met bussen. Zo'n 122 bussen per uur. Sontrop: “Die zesdaagse buitendienststelling was al in 2010 gepland. Een ingewikkelde logistieke operatie. Het is een druk traject met



Het monumentale dak wordt gerestaureerd.

veel goederenvervoer.

Omdat het om zo'n langdurige buitendienststelling ging, zijn tegelijkertijd veel andere bouwwerkzaamheden van ProRail meegelift. Op het traject Breda, Boxtel en Vught zijn bovenleidingen vernieuwd en is onderhoud gepleegd. Er waren veertien werkplekken." Dat de buitendienststelling twee dagen uitliep vindt Sontrop jammer. "Het persen en schuiven van de passages verliep als gedroomd. Toch liepen werkzaamheden uit. Gelukkig vielen de twee extra dagen nog in de vakantie."

De bouwput moet in 2016 plaats hebben gemaakt voor het Burgemeester Stekelenburgplein. Dit plein, vernoemd naar de in 2003 overleden oud-burgemeester, met de monumentale polygonale loods die een horecabestemming krijgt, moet een blikvanger aan de noordzijde worden. Aan deze zijde van het station bouwt ProRail ook de voorzieningen voor een

vierde perron. Eerst moet daaronder het laatste deel van de tunnel worden afgebouwd, zodat op het dak het extra perron kan komen. Als blijkt dat dat nodig is, zou dat vierde perron in de toekomst eventueel gerealiseerd kunnen worden in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). In april volgen nog twee weekendbuitendienststellingen om het dak van het vierde perron te monteren.

Monumentale hal

De bouwmanager gaat voor door de passage. Hij wijst op de uitsparingen waar straks de roltrappen en liften zullen komen. De volle breedte van de passage wordt gevuld met winkels en horeca aan beide zijden, rechts een strook met de ov-chippootjes en in het midden een vrije 'interwijkverbinding'. Sontrop vindt de ontsluitende functie van de stationspassage het bijzondere aan dit project. "Je merkt dat mensen heel blij zijn met deze operatie." Hij wijst op de tegels in de oude stationshal. We hebben lang gezocht en ze uiteindelijk gevonden. Deze monumentale hal, die zal worden aangesloten op de passage, moet zoveel mogelijk in de oorspronkelijke staat worden teruggebracht." De oude staat van het zestiger-jarenstation heeft ook een keerzijde. "Tijdens de vooronderzoeken wisten we waar asbest zat en wat allemaal gesaneerd moest worden. In de kozijnen bleek zelfs achter de montagekit nog asbest te zitten. Saneren heeft veel extra tijd gekost." Via een trap bereikt de bouwmanager de ruimte die voorheen de ondergrondse fietsstalling was. Nu zijn in deze kelder ruimten voor alle technische installaties gebouwd. De tijdelijke



Vernieuwing station Tilburg

In 2013 is ProRail begonnen met de verbouwing van station Tilburg. ProRail bouwt in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant, de gemeente Tilburg en NS Stations. Totale kosten: 35 miljoen euro. Medio 2016 moet het station klaar zijn. Het toenemend aantal reizigers vraagt om meer capaciteit, zoals een brede doorgang onder de sporen. Behalve deze passage bouwt ProRail een vierde perron, restaureert het de oude stationshal inclusief kap en zal het deels in opdracht van de gemeente een nieuwe fietsstalling aan de zuid- en noordzijde realiseren. Ook is in opdracht van de gemeente een fiets- en voetgangerspassage gebouwd: de Willem II-passage. Een nieuw busstation zal onder verantwoordelijkheid van de gemeente apart worden aanbesteed. Later dit jaar komt er een tijdelijk busstation aan de noordzijde.

fietsenstalling bovengronds, zal in 2016 compleet worden vernieuwd. Hoe de stalling eruit gaat zien is nog onderwerp van discussie. Wethouder De Vries: "NS wil graag bewaakte stallingen waarbij de eerste dag het parkeren gratis is. Er is nog veel discussie over wie wat gaat betalen. Duidelijk is wel dat de gemeente Tilburg in zowel de bouw als de exploitatie participeert."

Retail

In Brabant neemt ProRail op dit moment ook andere stations onderhanden. Helmond en Eindhoven worden gerenoveerd, en Breda en Den Bosch worden grootschalig vernieuwd, zegt Inge Rijgersberg van NS. "Tilburg was gewoon uit zijn jasje gegroeid. Het is een studentenstad met veel overstappers. Voor de gemeente is het een

mooie kans het gebied verder te ontwikkelen. En het station krijgt een functie die bij deze tijd hoort: reizen, prettig wachten en winkelen." Met welke retailondernemers contracten zijn gesloten is nog onduidelijk. "Economisch is het nog geen beste tijd. NS Stations sluit pas in een laat stadium contracten af."

Bij de ingang van het station zitten de bekende winkels en horeca in een tijdelijk onderkomen. Albert Heijn zal zeker terugkeren in het nieuwe station, zegt een medewerker. En er komt een mooie Starbucks in de oude stationshal, weet een reiziger te vertellen. Aan de westzijde van het station rijden bussen van Arriva en het Belgische De Lijn af en aan. Wachtenden aan de spoorse kant staan middenin de uitlaatgassen. Het nieuwe busstation dat in 2016 gerealiseerd moet zijn, zal met een eilandperron in het midden ruimer en comfortabeler zijn. Zodra de reizigerspassage in november opengaat, zal een tijdelijk busstation aan de noordzijde gerealiseerd worden. Dan kan de gemeente met de sloop van het oude busstation beginnen.



De polygonale loods krijgt een horecabestemming. De draaischijf wordt onderdeel van het terras.



Tijdelijke expositie in de polygonale loods.

Spoorzone 013

Spoorzone 013 is de naam van het grootschalige vernieuwingsproject naast het spoor in het centrum van Tilburg. Het is zo'n 75 hectare groot, uitgestrekt over een lengte van 3 kilometer. In 2010 werden de eerste plannen gemaakt, in 2013 ondertekende de toenmalige wethouder de vaststellingsovereenkomst met ontwikkelaar SDK/Volker Wessels. Spoorzone 013 moet een woon- werk- en ontspanningsfunctie krijgen. De gemeente Tilburg heeft in de loop der jaren de grond verworven. In het centrale deel worden de oude gebouwen van NedTrain gerestaureerd. Ze krijgen een werk-, horeca-, onderwijs- en evenementenbestemming. De vernieuwing van het station, waar de nieuwe ingang aan de noordzijde onderdeel van is, leidt tot een verbinding van de stadswijken aan beide zijden van het spoor.