

HOOGBOUWBELEID IN TILBURG VAN BLAUWDRIJK NAAR MAATWERK

Planologen en stedenbouwkundigen vinden hoogbouw de oplossing voor krapte op de woningmarkt en efficiënt ruimtegebruik. Ontwikkelaars zien het als de oplossing voor dure grond. Politici zien door hoogbouw het prestige van de stad omhoog schieten. Maar hoogbouw vraagt ook ruimte, voor parkeervoorzieningen, schaduw en privacy in de omgeving. Daarnaast zijn de bouwkosten en risico's hoog. Met welk beleid zorgt Tilburg dat hoogbouw bijdraagt aan de vooruitgang van de stad?

Tilburg valt op door de vele bouwkranten in en rond het stadscentrum. Hieraan gingen jaren van plannen en ontwerpen vooraf. De opgave is om de stad op cruciale plekken te versterken en tegelijkertijd de gewenste stedenbouwkundige structuur en de gemoedelijke sfeer te bewaren. Hoogbouw is dan vaak onvermijdelijk. Als je terugkijkt op de meest beschreven hoogbouwprojecten van Tilburg, het hoofdkantoor van Interpolis en woontoren Westpoint, dan valt op hoe uiteenlopend de stedenbouwkundige benadering is geweest. Het 92 meter hoge Interpolis gebouw (Architect Bonnema, 1996) reageert op de knik in de Spoorlaan, waaraan het project staat. Daardoor ontstaat een spievormige entreeruimte, die zowel het gebouw als het nieuwe park erachter (West 8) ontsluit. Het driehoekige park verbindt op zijn beurt het gebouw, de woonomgeving en de Binnenstad. De 142 meter hoge woontoren Westpoint (Van Aken, 2004) staat juist los van zijn omgeving. Het gebouw markeert een grote verkeerskruising die in het geografische midden van de stad (maar buiten het centrum) ligt. Op maaiveldniveau is er nauwelijks andere stedelijke dynamiek dan het verkeer, waardoor de abstracte architectuur goed van pas komt. Het gebouw toont zich het best op afstand, zeker in het donker, wanneer het gevelraster in primaire kleuren is verlicht (lichtkunstwerk Herman Kuijer).

Inmiddels staat tussen deze twee torens een derde toren, de 101m hoge Stadsheer (EGM, 2006). Sindsdien is sprake van een herkenbare stedelijke oost-west as.

Tilburg heeft ook op perifere locaties hoogbouw: bij de zuidwestelijke en zuidoostelijke entree van de stad en in enkele belangrijke wijkwinkelcentra. Centraler in de stad wordt nu veel hoogbouw gerealiseerd of gepland: in de Spoorzone (voormalige NS-werkplaats), het Kernwinkelgebied, het Piushavengebied (voormalig binnenstedelijk bedrijfengebied dat transformeert naar een centrum-stedelijk woongebied) en het Koningsplein (een belangrijke schakel tussen winkelgebied en Piushaven). Hoe landen al deze hoogbouwplannen op de juiste locatie, met het gewenste programma, een hoge gebouwkwaliteit en respect voor de omgeving?

In 2007 heeft de gemeente voor het eerst hoogbouwbeleid vastgelegd. Op de bijbehorende kaart werd aangegeven waar hoogbouw 'gewenst', 'af te wegen' of 'ongewenst' was. Stedenbouwkundige sturing vond vooral plaats in de vorm van projectbegeleiding. De kaart leidde echter tot wat minder prettige neveneffecten. Enkele ontwikkelaars kochten gronden aan zodra ze waren aangemerkt als 'hoogbouw gewenst' om als eerste te bouwen of om de grond met winst te verkopen. Hierdoor stijgt de grondprijs, waardoor de financiële haalbaarheid en de

stedenbouwkundige inpassing van het uiteindelijk plan onder druk komen te staan. Naast speculatie is overaanbod ontstaan. Het is nooit de bedoeling geweest om de gebieden 'hoogbouw gewenst' vol te bouwen. Binnen die gebieden zouden de juiste locaties moeten worden geselecteerd op basis van de woningbehoefte en stedenbouwkundige inpasbaarheid. Maar in het hoogbouwbeleid van 2007 zijn beperkte mogelijkheden opgenomen voor sturing, waardoor het afwijzen van hoogbouwplannen op de verkeerde locaties lastig te motiveren is. Een derde neveneffect is dat de ambitieuze plannen die Tilburg met de Binnenstad heeft niet passen in het hoogbouwbeleid. Tilburg wil winkelen en wonen in de Binnenstad aantrekkelijker maken door een compacter winkelgebied met een fijnmaziger stratenpatroon en meer woningen boven de winkels, gedeeltelijk in de vorm van hoogbouw. Maar de Binnenstad is grotendeels Beschermd Stadsgezicht, wat in het hoogbouwbeleid van 2007 is vertaald als 'hoogbouw ongewenst'.

Deze neveneffecten zijn aanleiding geweest voor nieuw hoogbouwbeleid, dat de gemeenteraad in 2017 heeft vastgesteld. In dat beleid is het kaartbeeld vervangen door de plicht om bij elk hoogbouwinitiatief een stedenbouwkundige analyse uit te voeren, de programmatische behoefte aan te tonen en een belangenafweging te maken. Hierbij wordt onder andere afgewogen of de stad op de voorgestelde locatie behoefte heeft aan de geplande woningtypes en of het initiatief meerwaarde heeft voor de stad. Na een positief besluit is sprake van een project en wordt bepaald met welk programma, in welke vorm en hoogte het kan worden gerealiseerd.

De huidige situering van hoogbouw in Tilburg is een combinatie van het grijpen van kansen en van ruimtelijke sturing. Als voorbeeld de casus Interpolis: Tilburg faciliteert de vestiging van het hoofdkantoor, maar eist vanwege mobiliteitsbeleid dat het in de buurt van het station komt. Inmiddels is sprake van een herkenbaar Tilburgs hoogbouwsihouet. Dat is voor de Binnenstad samengevat in het Structuurbeeld: hoge torens (> 100 m) op de oost-west as tussen de Universiteit en de Binnenstad, gebouwen van 70 m als entree van een belangrijk gebied (bijvoorbeeld het Kernwinkelgebied) en in zo'n gebied hooguit enkele verspreide torens van maximaal 50 m. Hoogbouwinitiatieven worden altijd getoetst aan dat Structuurbeeld (en andersom). Het Structuurbeeld is niet opgenomen in het nieuwe hoogbouwbeleid, maar wordt bij elke afzonderlijke hoogbouwopgave opnieuw formeel vastgelegd. Het beleid bewaakt deze structuur, maar tegelijkertijd moet Tilburg zich ontwikkelen om een aantrekkelijke en complete stad te blijven. Dat vraagt maatwerk. Die lastige balans tussen structuur en maatwerk moet bij elk hoogbouwinitiatief opnieuw worden opgemaakt.

Marc Olthuis (e-mail) is als stedenbouwkundige werkzaam bij de gemeente Tilburg.