



HOOGBOUWBELEID TILBURG

INHOUD

1. Inleiding	3	5. Stedenbouwkundige uitgangspunten	22
1.1 We werken aan een genereuze stad	3	5.1 Het gebiedsprofiel	22
1.2 Doel hoogbouwbeleid	4	5.2 Het projectprofiel	23
1.3 Samenhang met ander beleid	4	5.3 Het gebouwprofiel	25
1.4 Overgangsregeling hoogbouwbeleid	4	5.3.1 De vorm van het gebouw	25
1.5 Leeswijzer	4	5.3.2 Functionele uitgangspunten	27
2. De geschiedenis van hoogbouw in Tilburg	5	6. Ander beleid dat van invloed is op hoogbouw	29
2.1 Van bestaand naar nieuw hoogbouwbeleid	5		
2.2 Hoogbouwgeschiedenis van Tilburg	8		
3. De definitie van hoogbouw	11		
4. Waar is hoogbouw wel en niet denkbaar?	12		
4.1 Waar willen we hoogbouw?	12		
4.1.1 Spoorzone, Binnenstad, Koningswei en Piushaven	13		
4.1.2 Het Kenniskwartier en Tilburg-West	13		
4.1.3 Tilburg-Noord	14		
4.1.4 Tilburg-Zuid	15		
4.1.5 OV-knooppunten	15		
4.1.6 Grotere wijk- en buurtwinkelcentra	15		
4.1.7 Grootschalige bedrijventerreinen	16		
4.1.8 De dorpen	16		
4.1.9 De stadsentrees	16		
4.2 Waar is hoogbouw in principe niet toegestaan?	17		
4.2.1 De historisch lintstructuren	17		
4.2.2 De overige gebieden in de stad	17		
4.2.3 Het buitengebied	17		

1. INLEIDING

1.1. We werken aan een genereuze stad

We werken aan een genereuze stad. Een stad waarin mensen, belangen en waarden gerespecteerd worden en met elkaar verbonden zijn. Nieuwe projecten in de stad en de dorpen versterken deze waarden en creëren zo meerwaarde. Met ambitie, optimisme, lef en historisch besef werken we aan de verdere ontwikkeling van onze stad en dorpen. We streven naar een inclusieve, duurzame, gezonde en vitale stad met een goede leef- en werkomgeving van vandaag en morgen.

Tilburg transformeerde vanuit een verzameling dorpjes, via een organisch gegroeide lintenstructuur naar een moderne stad met ruim 230.000 inwoners in 2025. Daarmee is Tilburg de achtste stad van Nederland. Deze ontwikkeling is lange tijd geleidelijk gegaan, maar heeft ook enkele groeispurten gekend. Tijdens de opkomst van de textielindustrie tussen 1860 en 1870 groeide het inwonertal met 44%. In de jaren '50, '60 en '70 groeide de stad eveneens snel, net als met de annexatie van Berkel-Enschot en Udenhout in de jaren '90. Nu wordt weer een sterke groei voorspeld in een in een relatief korte periode. De verwachting is dat het in 2050 mogelijk 275.000 Tilburgers zijn. Dat betekent dat we voor belangrijke keuzes staan. We werken aan de stad met respect voor onze historie, en hebben oog voor de belevings-, gebruiks- en toekomstwaarde. Onze groei-opgave realiseren we met name binnen bestaand stedelijk gebied, omdat we daarmee duurzaam investeren in de versterking en kwaliteit van de

bestaande leefomgeving, voorzieningen en infrastructuur. Verdichten zorgt voor nabijheid, inclusie, en draagvlak voor maatschappelijke voorzieningen, Hoogwaardig Openbaar Vervoer en collectieve parkeervoorzieningen. Ook draagt verdichten bij aan de mix die nodig is voor levendige woon- en werkomgevingen en daarmee aan de randvoorwaarden voor de binnenstedelijke economie van de toekomst. Ook kunnen we door te verdichten ons waardevolle buitengebied behouden. We doen dat door meer stedelijkheid te creëren, slim te verdichten (Update Stedelijke Ontwikkelingsstrategie Wonen, september 2021) en die verdichting hoge kwaliteit te geven. Dat is bekrachtigd met de vaststelling van de Omgevingsvisie Tilburg 2050, deel A. In de Update is ook vastgelegd waar we dat willen: met name in prioritaire gebiedsontwikkelingen en knooppunten zoals OV- en wijkwinkelcentra. Hoogbouw kan een middel zijn om die gewenste verdichting te bereiken. Daaronder verstaan we niet alleen torens, maar alle gebouwen van ten minste 25 meter. De kwaliteit van hoogbouw zit in een hoogwaardige architectonische verschijningsvorm, een goede mix van functies en doelgroepen, in toegankelijke en veilige gebouwen met functies die ook ten dienste staan van de bestaande omgeving. De nieuwe stedelijkheid versterkt de leefomgeving van zowel de buurt, de stad als de regio. Meer stedelijkheid en meer natuur en landschap bieden allerlei kansen, zoals een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor onderwijs, cultuur en werkgelegenheid en daarmee draagvlak voor voorzieningen en aantrekkelijke stedelijke woonmilieus.

1.2 Doel hoogbouwbeleid

Wanneer verdichting met hoogbouw wordt gerealiseerd, heeft dat invloed op bewoners en gebruikers van de stad. Die effecten kunnen zowel positief als negatief zijn, en verschillen afhankelijk van de schaal: wat op stedelijk niveau werkt, kan in de directe omgeving heel anders uitpakken. Daarom is het belangrijk om zorgvuldig af te wegen waar we hoogbouw willen toestaan, hoe die eruit moet zien, wat vooraf onderzocht moet worden en aan welke eisen hoogbouw moet voldoen.

Het hoogbouwbeleid biedt hiervoor een helder kader voor initiatiefnemers, ontwikkelaars, ontwerpers, begeleiders en toetsers van plannen. Het geeft richting op stedenbouwkundig, architectonisch en technisch vlak. Tegelijkertijd biedt het ook inwoners en gebruikers duidelijkheid over waar en hoe hoogbouw een waardevolle bijdrage kan leveren aan de verdichting van de stad.

Dit kader gaat primair over de eisen die we stellen aan hoge gebouwen en de effecten daarvan op de omgeving. Daarnaast geeft het richting aan de locaties waar hoogbouw in principe denkbaar is. Deze locaties zijn bepaald op basis van de huidige inzichten over de ruimtelijke structuur en ontwikkelopgaven van de stad. Voor een concrete programmatische en stedenbouwkundige invulling, zowel naar locatie, omvang als vorm, is nadere analyse en uitwerking nodig. In principe vormen deze uitwerkingen geen aanleiding om het hoogbouwbeleid aan te passen, tenzij ze leiden

tot het ontstaan van nieuwe stedelijke structuren die een heroverweging van het beleid noodzakelijk maken.

Dit beleid is kortom een praktische handleiding én toetsingskader voor iedereen die betrokken is bij de ontwikkeling van hoogbouw in Tilburg.

1.3 Samenhang met ander beleid

Het hoogbouwbeleid is een thematische verdieping van de Nota Omgevingskwaliteit. Daarnaast zijn er diverse beleidsvelden die van invloed zijn op de inpassingmogelijkheden en haalbaarheid van hoogbouw. Daarop wordt specifiek ingegaan in hoofdstuk 6.

1.4 Overgangsregeling hoogbouwbeleid

Het hoogbouwbeleid treedt in werking een dag na publicatie op <https://lokaleregelgeving.overheid.nl>

- 1 Op aanvragen om omgevingsvergunningen die vóór de inwerkingtreding van het nieuwe hoogbouwbeleid zijn ingediend en niet passen binnen het (tijdelijke) omgevingsplan** is het beleid zoals die gold op het moment van de aanvraag van toepassing (Hoogbouwbeleid 2017, reparatie 2023).
- 2 Op aanvragen die passen binnen het omgevingsplan én waarvoor het ontwerpbesluit tot wijziging van het omgevingsplan vóór inwerkingtreding van het nieuwe hoogbouwbeleid is gepubliceerd** is het oude beleid (Hoogbouwbeleid

2017, reparatie 2023) van toepassing, mits de aanvraag om omgevingsvergunning is ingediend binnen 3 maanden na het onherroepelijke besluit tot wijziging van het omgevingsplan voor de betreffende locatie.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we de geschiedenis van hoogbouw in Tilburg. We gaan daarbij in op het voorgaande beleid en hoogbouwontwikkelingen in de stad. Hoofdstuk 3 beschrijft de nieuwe definitie voor hoogbouw en hoofdstuk 4 waar we hoogbouw wel én niet denkbaar achten. In hoofdstuk 5 gaan we vervolgens in op de stedenbouwkundige uitgangspunten. Deze zijn onderverdeeld in uitgangspunten die samenhangen met het gebied, met het project, en specifiek met het gebouw. Tot slot geven we inzicht in ander beleid dat van invloed is op hoogbouw, maar geen onderdeel uitmaakt van dit hoogbouwbeleid.

2. DE GESCHIEDENIS VAN HOOGBOUW IN TILBURG

2.1 Van bestaand naar nieuw hoogbouwbeleid

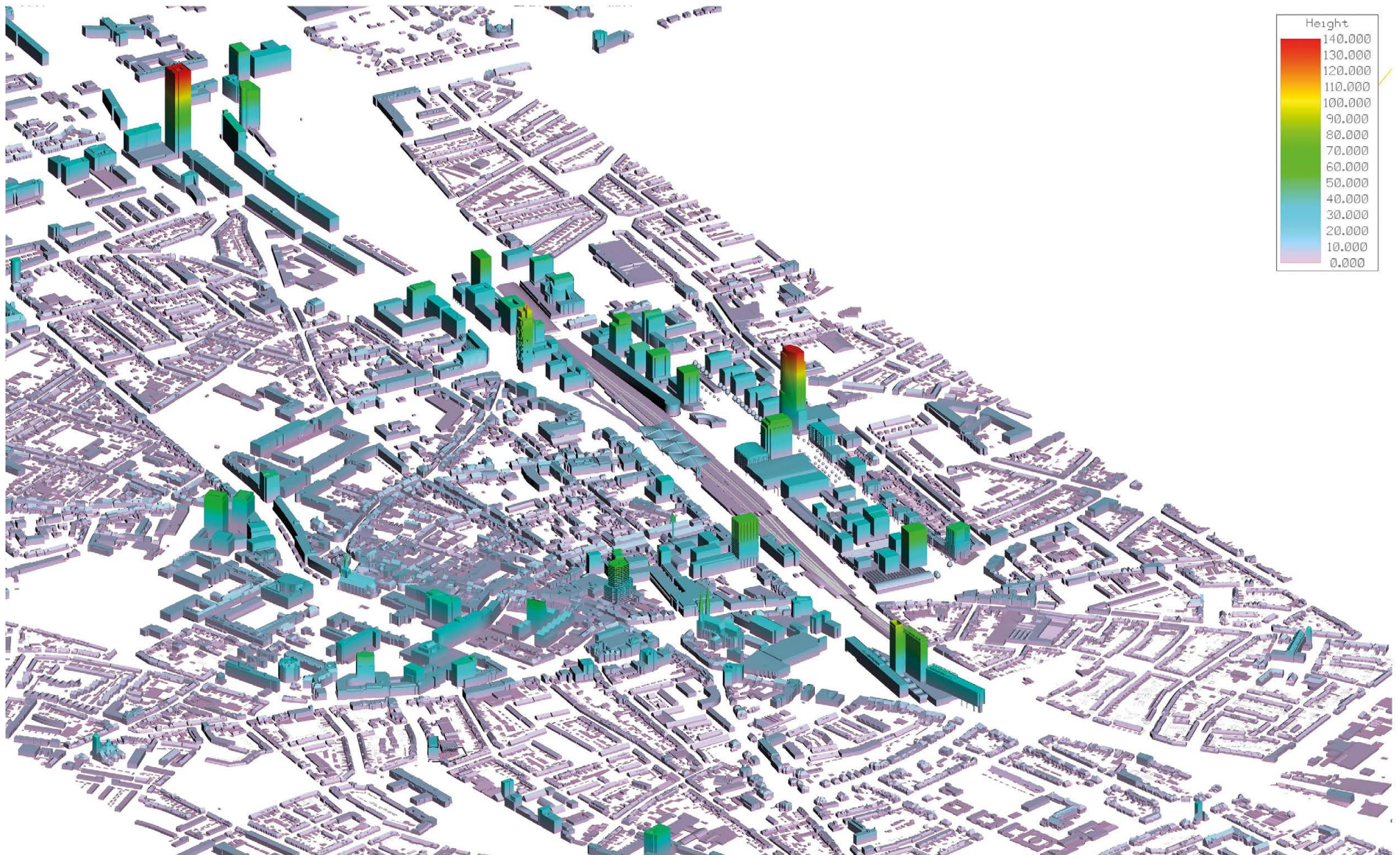
Tilburg heeft sinds 2007 hoogbouwbeleid. In de eerste versie werden op een kaart drie categorieën gebieden aangewezen waar hoogbouw ‘gewenst’, ‘te overwegen’ of ‘ongewenst’ was. Daarmee werd beoogd dat hoogbouw een structurele bijdrage zou leveren aan de dynamische plekken van de stad en helderheid werd verschaft aan de markt. Interpolis, het Cenakel en Westpoint waren toen al gerealiseerd en de Piushaven en de Spoorzone werden ontwikkeld als verdichtingslocaties. Het beleid leidde echter niet tot het gewenste effect. Sterker, er was sprake van neveneffecten zoals dreigende overprogrammering en speculatie. Daarnaast sloot het beleid van 2007 hoogbouw uit in het Beschermd Stadsgezicht, waarvan het Kernwinkelgebied deel uitmaakt. Toen Tilburg eindelijk de kans kreeg om het Kernwinkelgebied te herstructureren, een lang gekoesterde ambitie, bleek het benodigde programma niet zonder hoogbouw te kunnen worden gerealiseerd. Vanwege deze redenen is in 2017 besloten af te stappen van het kaartbeeld en alleen nog maar te toetsen aan de hand van een set criteria. De jaren daarna veranderde de markt en kwamen er meer ‘ongewenste’ initiatieven. Daardoor ontstond er behoefte aan meer sturing en samenhangende visie voor hoogbouw. Uit stedenbouwkundige analyses bleek ondertussen dat Tilburg een eigen, min of meer herkenbaar stadssilhouet had gekregen. Zo treffen we de hoogste accenten van 90 meter en meer op de

stedelijke oost-west as tussen Westpoint en Interpolis, inclusief de Spoorzone. Op de randen van belangrijke gebieden zoals het hoofdwinkelcentrum, staat vaak een enkel accent van circa 70 meter hoog. Binnen de kleinschaligere stedelijke gebieden, zoals Binnenstad en Piushaven treffen we meerdere accenten van circa 30 à 60 meter hoog. Die laatste maat is stedenbouwkundig gemakkelijker in te passen en van geringe invloed op het stadssilhouet. Dit gegroeide structuurbeeld heeft dus een zekere logica. Het is een afleesbare ontwikkeling van de stad doordat de hogere accenten aan de nieuwere, grotere structuren zijn gekoppeld, de tussenmaat als poort werkt en de kleinste maat hoogbouw is ingepast in de meer kleinschalige, oudere gebieden. De positionering en maat van hoogbouwinitiatieven worden sindsdien getoetst aan de bijdrage aan dit ‘verhaal van de stad’. Het is een toetsingskader dat groeit door het telkens aan te passen aan nieuwe inzichten en omstandigheden. Het structuurbeeld is opgenomen in de omgevingsplannen voor de specifieke hoogbouwprojecten, maar niet in het hoogbouwbeleid. Voor de rest van de stad ontbreekt een dergelijk kader.

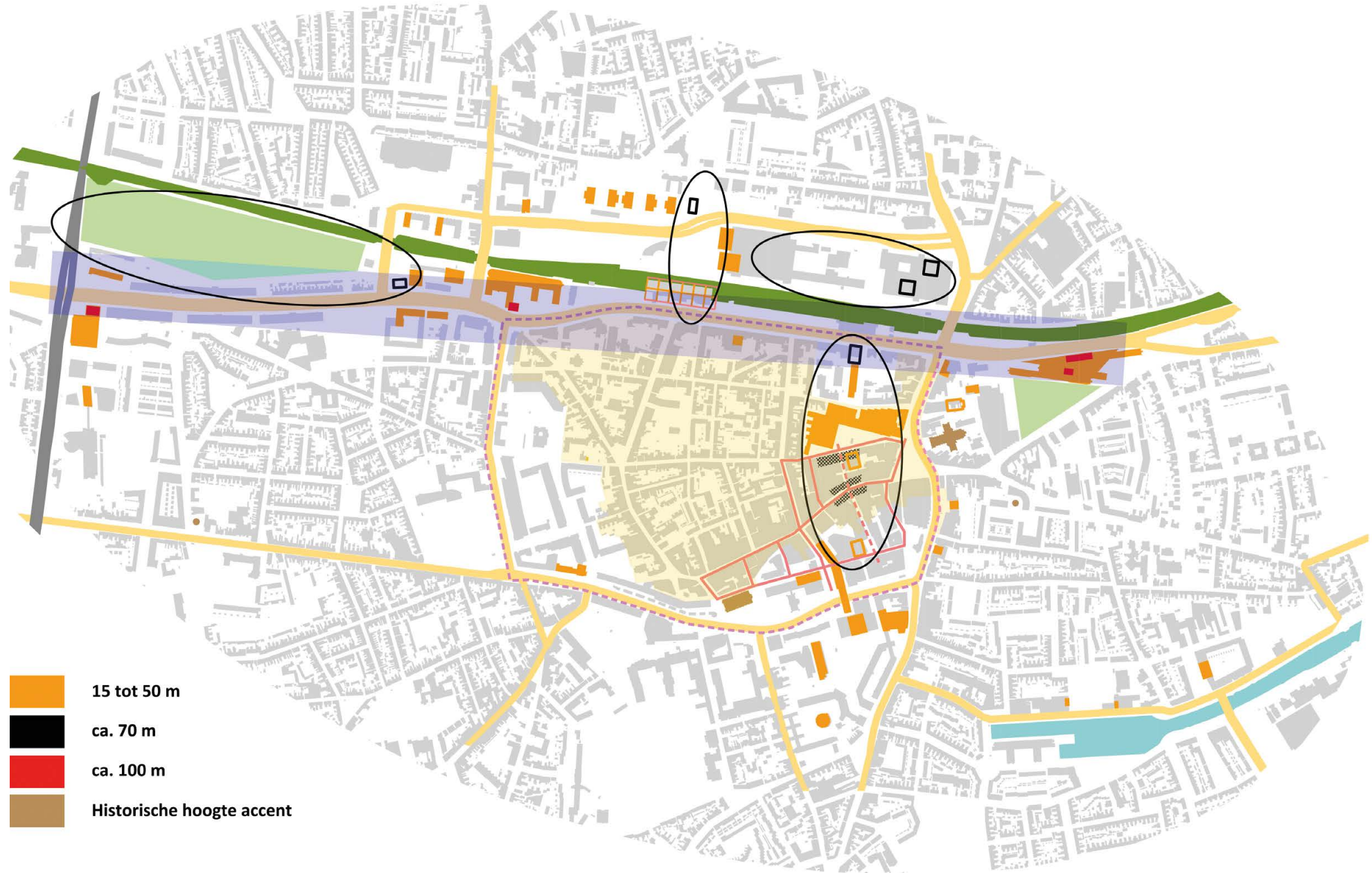
Ondertussen is er behoefte aan hoogbouwbeleid dat beter inspeelt op de uitdagingen en eisen van de huidige tijd, zoals bevolkingsgroei en klimaatverandering. Tilburg wil verdichten én vergroenen. Dat is een complexe opgave, die vraagt om een gebiedsgerichte aanpak. Dat kan met hoogbouw, zolang dat zorgvuldig is ingepast en meerwaarde geeft

aan de omgeving en geen overlast veroorzaakt. Dat kan op diverse locaties, maar zeker niet overal. Sommige wijken bieden ruimte voor verdichting binnen de bestaande bouwblokken, maar hebben onvoldoende capaciteit om de extra verkeersdruk die daarmee gepaard gaat op te vangen. Verdichting kan daar niet de kritische massa van woningen, voorzieningen en openbaar vervoer bereiken die je in stedelijke gebieden wenst. Daarom moet goed worden nagedacht over kansrijke locaties en waaraan deze moeten voldoen.

Huidige en geplande hoogbouw rondom de Binnenstad

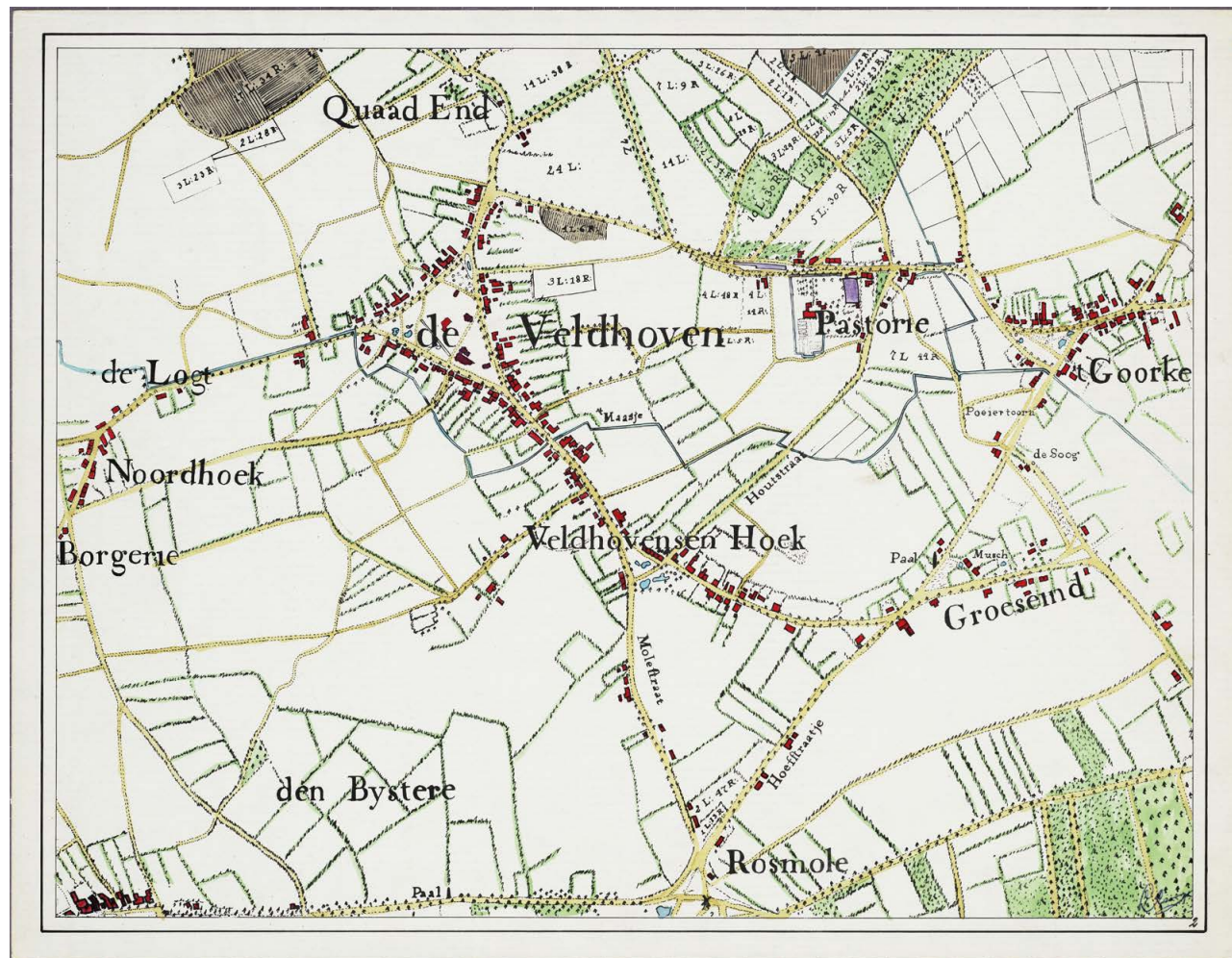


Structuurbeeld 'Het verhaal van de stad', 2017



2.2 Hoogbouwgeschiedenis van Tilburg

Tilburg is van oorsprong een verzameling van onderling verbonden nederzettingen rondom driehoekige plekken, ook wel herdgangen genoemd. De stad ontwikkelde zich langs de wegen die deze nederzettingen met elkaar verbonden, en later ook in de tussenliggende ruimten. Zo groeide Tilburg vanuit een lintvormige bebouwingsstructuur uit tot een min of meer aaneengesloten stad. Deze stad bestond uit verschillende parochies met vaak een eigen kerkgebouw. Deze vormden samen het silhouet van Tilburg. Tijdens de industriële revolutie veranderde dat beeld ingrijpend: overal verrezen textielfabrieken, waarvan de schoorstenen een dominante rol gingen spelen in het stadsbeeld. De fabrieken stonden meestal niet direct aan de straat, maar iets verder naar achteren, op de tweede lijn. De straatwanden werden gedomineerd door kleine sobere arbeiderswoningen en wevershuisjes, afgewisseld met hier en daar een rijkgedecoreerde grote fabrikantenvilla.



Herdgangen Noordhoek, Veldhoven, Goirke

Het eerste hoge gebouw, dat geen kerk was, dateert uit 1897: de 50 meter hoge watertoren van de Tilburgse Waterleiding Maatschappij aan de Bredaseweg. Verder had Tilburg de NS-werkplaats met zijn grote, hoge en vaak fraaie gebouwen. Een deel daarvan wordt behouden bij de ontwikkeling van de Spoorzone. De eerste hoge woongebouwen van Tilburg verschenen in 1953: de portiekflats van 5 verdiepingen tussen de Nassaustraat en Ringbaan-West van architect Van der Valk. In 1971 zijn in Noord de ruim 50 meter hoge Hoffmann-, Mozart- en Bachflat opgeleverd. Een jaar later, in 1972, werd het vrijwel even hoge Koopmansgebouw (Tilburg University) van Jos Bedaux geopend. Pas in 1996 werd de lat letterlijk hoger gelegd met de bouw van de Interpolistoren, een 92 meter hoog kantoorgebouw van architect Abe Bonnema. Het is de tijd waarin Stadsvorm Tilburg² werd gemaakt. Daarin werd een hoogbouw-as tussen Interpolis en Universiteit Tilburg voorgesteld. Dit moest bijdragen aan een sterkere identiteit van de stad. In diezelfde tijd werd de term 'archipunctuur' geïntroduceerd - een benadering waarbij architectonische ingrepen van hoge kwaliteit worden gedaan. Ze zijn zorgvuldig stedenbouwkundig ingepast en leveren een duidelijke meerwaarde op voor de omgeving. Archipunctuur was een reactie op de grootschalige sloop en nieuwbouw, die in eerdere decennia met het oog op de toekomst plaatsvond; Tilburg heeft in de jaren '70 tot '90 'groot' gedacht met minder aandacht voor bestaande kwaliteiten. Voorbeelden van deze grootschalige aanpak zijn onder meer de herontwikkeling van Koningswei, een kleinschalige woonbuurt die in

de jaren '70 plaats moest maken voor grootschalige bouwprojecten zoals de Katterug, de Frankenflat, de Cityring en het Stadskantoor. Deze ingrepen vonden plaats op basis van stedenbouwkundige plannen van Van den Broek en Bakema. Ook de karakteristieke lintbebouwing met wevershuisjes en fabrikantenwoningen onderging ingrijpende veranderingen: in de jaren '80 en '90 werden hier veel vijf-laagse appartementencomplexen gebouwd volgens de stedenbouwkundige formule 'bouwhoogte = straatbreedte + 1 m, met een maximum van 15 m'. Sinds de eeuwwisseling zijn in Tilburg weer stedenbouwkundige gebiedsvisies gemaakt, bijvoorbeeld voor de Spoorzone, de Piushaven en de Binnenstad. Pas sinds de afgelopen 10 jaar worden daarvan de resultaten zichtbaar, zoals de Weverij die onderdeel uitmaakt van de herstructurering van het Kernwinkelgebied.



Hoogbouw aan de Nassaustraat, Van der Valk



Koopmansgebouw, Jos Bedaux



Mozartflat, Apon-Van den Berg-Ter Braak-Tromp

² Stadsvorm Tilburg is een vierdelige studie naar de stadsvorm en de identiteit van Tilburg, TU Eindhoven Faculteit Bouwkunde en Gemeente Tilburg Dienst Publieke Werken, 1993-1996

Als je terugkijkt op de meest beschreven hoogbouwprojecten van Tilburg, namelijk het hoofdkantoor van Interpolis en woontoren Westpoint, dan valt op hoe verschillend de stedenbouwkundige benaderingen zijn geweest. Het 92 meter hoge Interpolis gebouw (ontworpen door architect Bonnema in 1996) reageert op de knik in de Spoorlaan, waaraan het project staat. Deze stedenbouwkundige ingreep resulteert in een spievormige entreeruimte, die zowel het gebouw als achterliggende park ontsluit. Dat park, ontworpen door West 8, heeft een driehoekige vorm en verbindt het gebouw met de woonomgeving en de Binnenstad. De 142 meter hoge woontoren Westpoint (Van Aken, 2004) staat op het kruispunt van twee stedenbouwkundige assen uit Stadsvorm Tilburg: de noord-zuidas (Schacht) en de oost-westas (Schijf). In tegenstelling tot Interpolis functioneert Westpoint grotendeels onafhankelijk van zijn omgeving. De toren markeert een druk verkeersknooppunt in het geografische midden van de stad. Op maaiveldniveau is er nauwelijks andere stedelijke dynamiek dan het verkeer, waardoor de abstracte architectuur hier goed tot zijn recht komt. Het gebouw toont zich het best op afstand, zeker in het donker, wanneer het gevelraster oplicht in primaire kleuren, dankzij het lichtkunstwerk van Herman Kuijer. Inmiddels staat tussen deze twee torens een derde toren, de 101m hoge Stadsheer (EGM, 2006). Sindsdien is de stedelijke oost-west as visueel en ruimtelijk beter herkenbaar geworden.

Ook op meer perifere locaties heeft Tilburg hoogbouw gerealiseerd, zoals bij de zuidwestelijke stadsentree

(Het Laar), de zuidoostelijke entree (Het Cenakel) en in enkele belangrijke wijkwinkelcentra. Centraler in de stad wordt nu veel hoogbouw gerealiseerd of gepland: in de Spoorzone (de voormalige NS-werkplaats), het Kernwinkelgebied, het Piushavengebied (waar het haventerrein is getransformeerd tot een centrum-stedelijk woongebied) en het Koningsplein (een belangrijke schakel tussen het winkelgebied en Piushaven).



Spoorlaan, Interpolis



Ringbaan-West, Westpoint



Zuidoost, Cenakel torens



Binnenstad, De Weverij



Spoorzone, Ketelhuis en Clarissentoren



Piushaven, Havenmeester

3. DE DEFINITIE VAN HOOGBOUW

Er rouleren diverse definities van hoogbouw. Het Kadaster hanteert '35 m of 10 verdiepingen boven maaiveld'. Een aantal met Tilburg vergelijkbare steden, zoals Den Bosch, Nijmegen, Arnhem, Zwolle en Zoetermeer hanteren als ondergrens voor hoogbouw 25 of 30 m. Rotterdam hanteert 70 m als ondergrens en er zijn ook gemeenten waar hoogbouw wordt gedefinieerd als 1,5 of 2 x de overwegende bouwhoogte.

In de afgelopen jaren is bij projecten in en rondom de Tilburgse Binnenstad gemotiveerd dat gebouwen tot 30 m hoog meestal goed kunnen worden ingepast in het stedelijk weefsel. Dat komt doordat de Binnenstad een dynamische en stedelijke omgeving is en doordat gebouwen van een dergelijke hoogte een zeer beperkte invloed hebben op de skyline c.q. het silhouet van de stad. De invloed op de directe omgeving is wel groot, want elke bebouwing die duidelijk boven de bestaande omgeving uit komt kan invloed hebben op uitzicht, privacy, wind en bezonning.

Hoogbouw was in Tilburg gerelateerd aan de gemiddelde historisch gegroeide basislaag en gedefinieerd als 'gebouwen hoger dan 15 m'. Deze maat is van oorsprong bedoeld en gehanteerd als 'gebouwen van meer dan 5 bouwlagen'. Dergelijke gebouwen zijn tegenwoordig minstens 16,5 m hoog, vanwege de huidige regels voor de minimale plafondhoogte en benodigde installatieruimte in de vloeren. Daarnaast worden er in de prioritaire gebieden zoals Spoorzone, Piushaven en Kenniskwartier nieuwe gebouwclusters gebouwd van 6, 7 of

8 bouwlagen in plaats van 5. De bouwhoogte gaat dan richting 25 m. Ook nieuwe grondgebonden woningen van 2 lagen met kap of 3 lagen zijn hoger dan voorheen. Een bouwhoogte van 11 à 12 m is een vrij normale maat geworden. De stad wordt in de basis dus steeds hoger. Er zijn ook hybride gebouwen of bedrijfsgebouwen met vaak grotere verdiepingshoogtes. Deze gebouwen zijn vaak hoger dan 15 m zonder dat ze worden ervaren als hoogbouw. Deze ontwikkelingen zijn aanleiding voor een nieuwe definitie van hoogbouw.

Onder hoogbouw wordt verstaan gebouwen waarvan de bouwhoogte meer is dan 25 m.

De definitie zegt niets over de maximum bouwhoogte in specifieke gebieden in de stad, maar geeft aan vanaf welke bouwhoogte aanvullende studies, onderzoeken en motivaties moeten worden gedaan. Dat geldt met name voor de gebieden die zijn aangewezen voor verdichting. Voor de overige gebieden is in principe het omgevingsplan en de daarin opgenomen lagere maximum bouwhoogtes leidend.



4. WAAR IS HOOGBOUW WEL EN NIET DENKBAAR?

4.1 Waar willen we hoogbouw?

In principe vinden we hoogbouw acceptabel op locaties waar verdichting nodig is om de groei van de bevolking op te vangen. Tegelijkertijd vinden we het belangrijk dat hoogbouw op die locaties bijdraagt aan een levendige en stedelijke omgeving. Niet elke plek is daarvoor geschikt. Tilburg is relatief ruim opgezet, en slechts enkele gebieden hebben voldoende mate van stedelijkheid of kunnen die krijgen. Daarom kiezen we in de hele gemeente bewust voor middelhoogbouw als uitgangspunt. Alleen op specifieke locaties zien wij ruimte voor hogere accenten of torens. Dit geldt in het bijzonder voor de HOV-knooppunten, stadsentrees, grotere wijk- en buurtwinkelcentra, specifieke plekken binnen grootschalige gebiedsontwikkelingen en op grootschalige bedrijventerreinen.

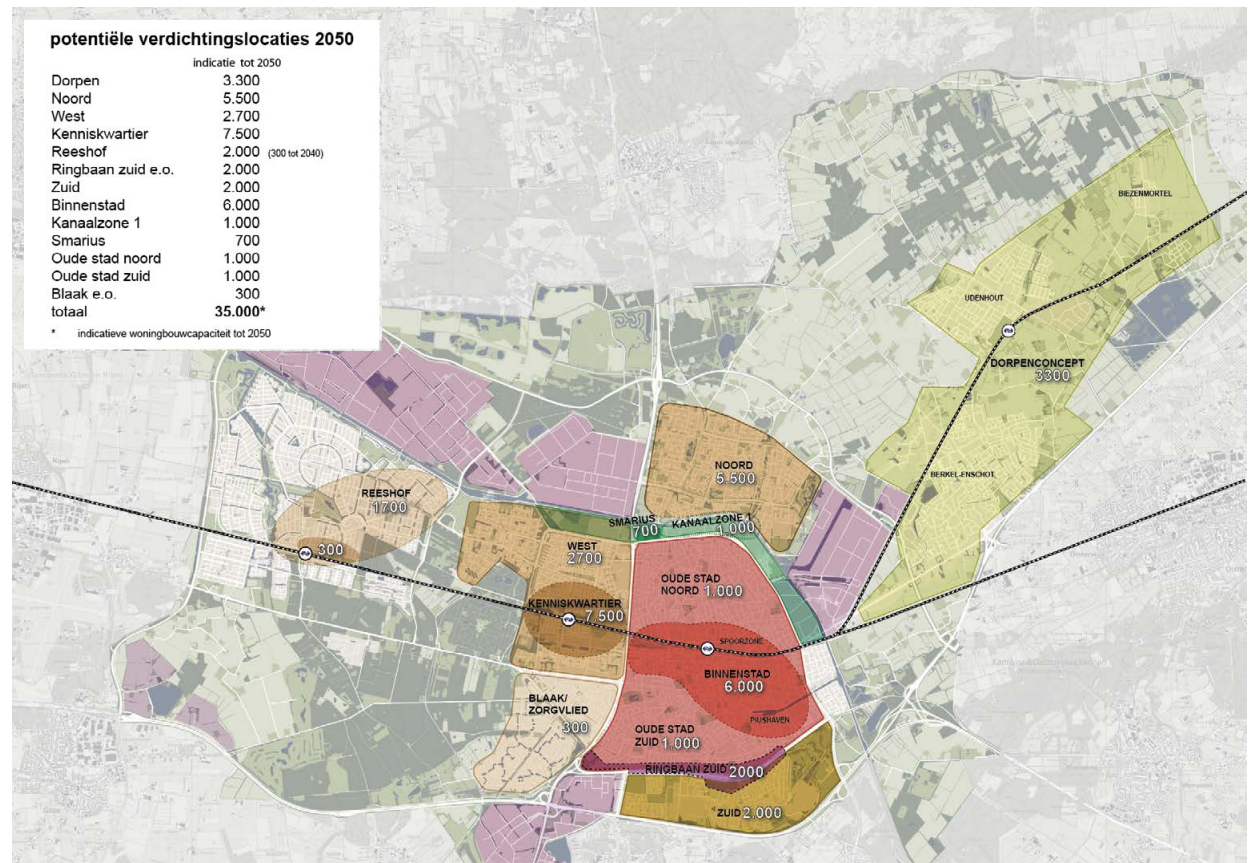
Er is in de Update Stedelijke Ontwikkelingsstrategie Wonen (2021) een aantal gebieden aangewezen die een relatief grote bijdrage kunnen leveren aan de woningbouwtaakstelling. Met de vaststelling van de Omgevingsvisie Tilburg 2050, deel A (2026) zijn deze gebieden bekrachtigd. Door cumulatieve ontwikkelingen heeft de programmering enkele nuanceringen gekregen in de Omgevingsvisie en is een doorkijk gemaakt tot 2050. Het gaat om de volgende gebieden:

- Spoorzone, Binnenstad (inclusief Koningswei) en Piushaven: circa 6.000 woningen.
- Kenniskwartier en Tilburg-West: circa 10.200 woningen.

- Tilburg-Noord: circa 5.500 woningen.
- Tilburg-Zuid (Stappegoor, Groenewoud en Ringbaanmilieu-Zuid): circa 4.000 woningen.

Deze gebieden combineren de potentie voor verdichting met voldoende stedelijkheid, waardoor ze geschikt zijn voor een mix van middelhoogbouw en – waar passend – hogere bouwaccenten.

Hierna wordt dieper ingegaan op de achtergronden en mogelijkheden van deze keuzes.



Indicatieve woningbouwcapaciteit per gebied (bron: Omgevingsvisie Tilburg 2050, deel A, 2026)

4.1.1 Spoorzone, Binnenstad, Koningswei en Piushaven

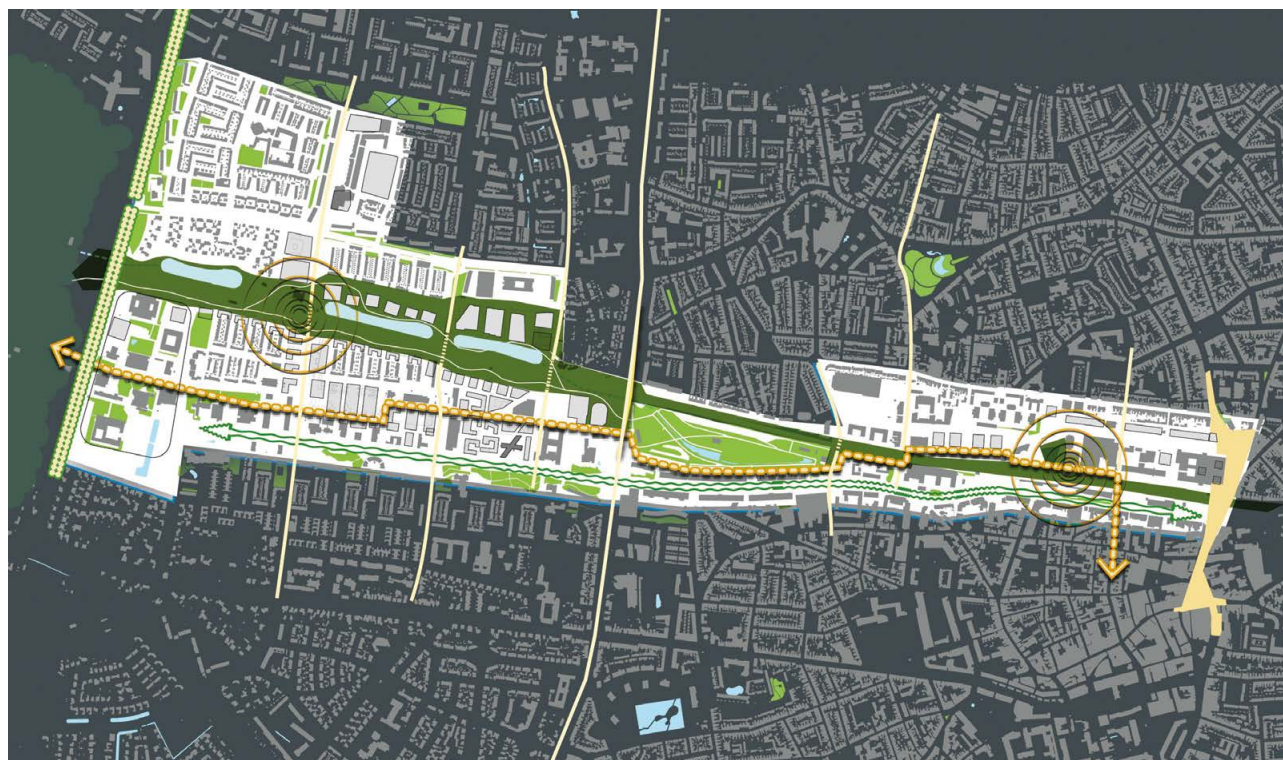
De Spoorzone, Binnenstad en Piushaven vormen de dynamische ontwikkelgebieden van Tilburg. In het afgelopen decennium is de stad hier fors gegroeid, en ook in de nabije toekomst zal deze groei zich voortzetten. Binnen deze gebieden worden nadrukkelijk accenten gelegd, terwijl andere gebieden, zoals grote delen van het Dwaalgebied, in principe worden ontzien. In de Binnenstad wordt nu gewerkt aan de ontwikkeling van het Magazijnkwartier, de woontoren aan het Pieter Vredeplein, de Koningswei en het Louis Bouwmeesterplein. Daarnaast wordt nagedacht over enkele ontwikkelingen aan de Spoorlaan. In het westelijke deel van de Binnenstad ligt het Dwaalgebied, dat zich kenmerkt door kleinschalige woonvormen, speciaalzaken en een prettige verblijfs sfeer. De herkenbaarheid van het Dwaalgebied willen we behouden.

4.1.2 Het Kenniskwartier en Tilburg-West

Het Kenniskwartier is het gebied tussen Ringbaan-West, de Professor Cobbenhagenlaan, Stadsbos013 en het Westerpark. Onder andere de Westermarkt, de campus van Tilburg University, het station en de Toren- en Abdijbuurt maken er deel van uit. In 2021 stelde de gemeenteraad de gebiedsvisie vast. Hierin staat welke kansen en ontwikkelingen de gemeente ziet op het gebied van onder meer de sociale, economische, ecologische en fysieke ontwikkeling van dit deel van Tilburg-West. Daarbij zijn wonen, ondernemerschap, onderwijs, mobiliteit, sport, gezondheid, groen en duurzaamheid belangrijke

thema's. Om deze visie verder te ontwikkelen, is een 'Omgevingsprogramma' opgesteld. Met dit programma worden de ambities uit de gebiedsvisie verder uitgewerkt. Ook staat in het omgevingsprogramma wanneer welke projecten uitgevoerd kunnen worden en wat daarbij de uitgangspunten zijn. Het Kenniskwartier kent al hoogbouw en is een onderdeel van de stedelijke oost-west as, waarbinnen de Spoorzone het hart is. Daarom is een

maximale bouwhoogte van 70 meter het uitgangspunt. Als onderzoeken in de uitwerkingsfase aantonen dat een hoogte-accent van meer dan 70 meter wenselijk is om een kwalitatief goede invulling te geven aan de oriëntatiefunctie van een gebouw binnen de stedelijke context, is in een uitzonderlijke situatie, afwijken van de maximale bouwhoogte van 70 meter in het Kenniskwartier bespreekbaar.



De relatie tussen het Kenniskwartier en de Spoorzone en omgeving

4.1.3 Tilburg-Noord

Tilburg-Noord is een ruim opgezet, groen stadsdeel, die ligt tussen het Wilhelminakanaal, de Midden-Brabantweg, de noordelijke stadsrand Rugdijk/Kouwenberg en bedrijventerrein Loven. Het stadsdeel heeft een eigenzinnig karakter, met een grote culturele diversiteit en uiteenlopende verschijningsvormen. Tegelijkertijd wonen er relatief veel inwoners in een kwetsbare positie. Om Tilburg-Noord toekomstbestendig te maken, is er een gebiedsperspectief ontwikkeld. Dit perspectief richt zich op het verbeteren van de leefomgeving van huidige bewoners, waarbij de verdichtingsopgave wordt benut om ook sociale opgaven aan te pakken via ruimtelijke ingrepen. De oorspronkelijk geplande stedenbouwkundige structuur van Tilburg-Noord is grotendeels kenmerkend voor naoorlogse woonwijken. Met uitzondering van de oude Herdgang bij Heikant de Schans, bestaat de Tilburg-Noord uit een combinatie van laagbouw in stempelvekaveling en een duidelijke hoofdstructuur geflankeerd door middelhoogbouw en hoogbouw aan de randen. Door latere aanpassingen is deze heldere oorspronkelijke structuur niet overal meer goed zichtbaar. In het kader van de verdichtingsopgave wordt vooral ingezet op middelhoge bebouwing van vijf tot acht lagen. Daarnaast voorziet het gebiedsperspectief, in aansluiting op de oorspronkelijke structuur, op een aantal markante plekken langs de hoofdstructuur in hoogbouw. Daarbij wordt gedacht aan een hoogte van maximaal 50m en op Wagnerplein maximaal 70 meter. Als onderzoeken in de uitwerkingsfase voor Wagnerplein

aantonen dat een hoogte-accent van meer dan 70 meter wenselijk is om een kwalitatief goede invulling te geven aan de oriëntatiefunctie van een gebouw binnen de stedelijke context, is in een uitzonderlijke situatie, afwijken van de maximale bouwhoogte van 70 meter bij Wagnerplein bespreekbaar.



Gebiedsperspectief Tilburg-Noord (2024)

4.1.4 Tilburg-Zuid

Onder Tilburg-Zuid vallen de ontwikkelingen van het Ringpark, Het Laar, Stappegoor, de Zorgcampus en de Stadsentrees. In de huidige studies blijkt dat er ruimte is voor circa 4.000 woningen en andere voorzieningen in Tilburg-Zuid. Uitgangspunt is een bouwhoogte van maximaal 50 m en op Stappegoor van maximaal 70 meter. Als onderzoeken in de uitwerkingsfase van Stappegoor aantonen dat een hoogte-accent van meer dan 70 meter wenselijk is om een kwalitatief goede invulling te geven aan de oriëntatiefunctie van een gebouw binnen de stedelijke context, is in een uitzonderlijke situatie, afwijken van de maximale bouwhoogte van 70 meter op Stappegoor bespreekbaar.

In het centrum van Stappegoor worden tot 2030 zo'n 1.000 duurzame appartementen gebouwd. De eerste 96 woningen hiervan ('t Kompas op Zuid) zijn inmiddels gerealiseerd en ook het tweede project (Poort van Stappegoor) is gestart. Stappegoor is onderverdeeld in een aantal deelontwikkelingen. Bijgaande kaart is daarvan een overzicht.

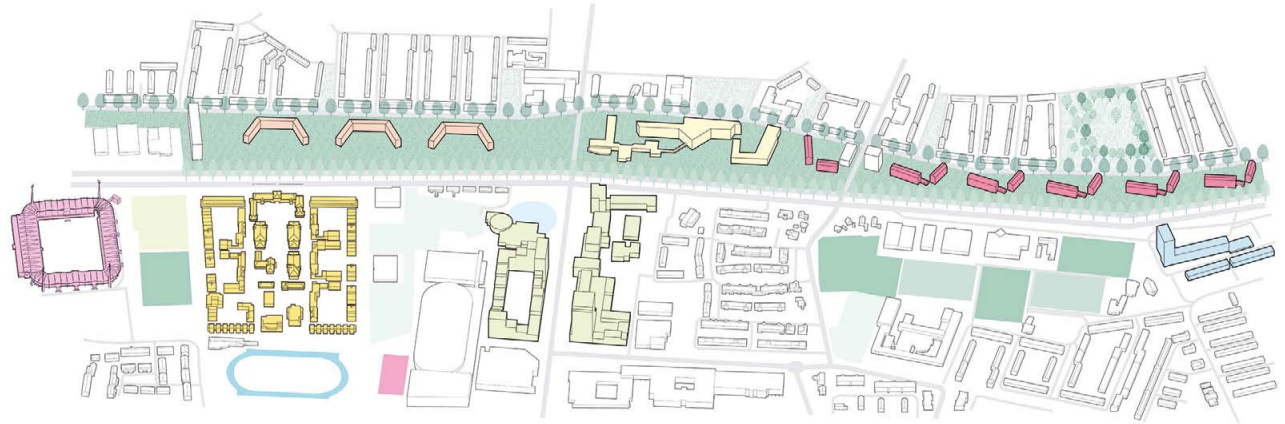
4.1.5 OV-knooppunten

Tilburg heeft drie stations, Centrum, Universiteit en Reeshof. En er wordt onderzoek gedaan naar een vierde station in Udenhout. Stationsomgevingen zijn vanwege de goede bereikbaarheid bij uitstek geschikt voor verdichting met een mix aan functies. De ligging van de stations bepaalt wat de maximum bouwhoogte is; hoe stedelijker hoe hoger.

4.1.6 Grotere wijk- en buurtwinkelcentra

Tilburg kent een aantal belangrijke wijk- en buurtwinkelcentra, waaronder Koningsoord (Berkel-Enschot), Wagnerplein (Noord), Westermarkt ('t Zand), Heyhoef (Reeshof), Jan Heijnsstraat (Spoorzone West), winkelcentrum Stappegoor, de AaBe-fabriek, Paletplein en Verdiplein. Verdichting rondom deze bestaande centra is denkbaar als bijdrage

aan de woningbouwtaakstelling en als middel om het voorzieningenniveau in de wijk te behouden en versterken. De stedenbouwkundige context is bepalend voor de haalbaarheid en wenselijkheid van hoogbouw. In principe wordt gedacht aan bouwhoogtes van 30 tot 50 meter, waarbij een maximale hoogte van 70 meter mogelijk is als dit bijdraagt aan de identiteit en behoeften van de wijk en het winkelcentrum.



Overzicht stedenbouwkundig plan Tilburg-Zuid (bron: Koersdocument Ringpark-Zuid, 2022)

4.1.7 Grootschalige bedrijventerreinen

Tilburg beschikt over relatief veel grootschalige bedrijventerreinen. Ook in de toekomst blijft er behoefte aan ruimte voor grootschalige bedrijven. De terreinen verschillen onderling in omvang en ruimtelijke kwaliteit. Vooral op het gebied van efficiënt ruimtegebruik en omgevingskwaliteit liggen er kansen en opgaven. Verdichting en – waar passend – hoogbouw kunnen bijdragen aan een efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Omdat bedrijventerreinen doorgaans op afstand van woongebieden liggen, is er ruimte om te zoeken naar passende bouwhoogtes. De gemiddelde omvang en bouwhoogte is vaak al wat groter en hangen samen met het type bedrijventerrein en de specifieke locatie op het terrein. Als bijdrage aan de verdichtingsopgave is het studeren op mogelijkheden om meer hoogte toe te staan een optie. Afhankelijk van de lokale context is een hoogte tot maximaal 30 meter voorstelbaar. Daarvoor gelden ten minste de volgende criteria:

- De afstand tot woongebieden bedraagt minimaal 200 m.
- De afstand tot het buitengebied bedraagt minimaal 200 m.
- De locatie van hoogbouw sluit logisch aan bij de stedenbouwkundige opzet van het bedrijventerrein.
- De hoogbouw wordt stedenbouwkundig zorgvuldig ingepast in de specifieke situatie.
- De hoogbouw leidt tot stapeling van functies, functiemix en/of draagt daaraan bij.

Deze mogelijkheden zijn met name relevant voor de grootschalige bedrijventerreinen die geïsoleerd liggen

van woongebieden. Voor de terreinen Loven-Zuid, Loven Berkel-Enschot en Kreitemolen geldt dat hoogbouw in principe niet wordt toegestaan.

De 200 meter grens is niet van toepassing voor het gebied rondom de Hub van Doorneweg, c.q. tussen bedrijventerrein Het Laar en de zuidwestelijke stadsentree Het Laar. De reden hiervoor is dat in beide gebieden hoogbouw denkbaar is en ze direct aan elkaar grenzen.

4.1.8 De dorpen

De dorpen Berkel-Enschot, Udenhout en Biezenmortel maken onderdeel uit van de gemeente Tilburg. Ze hebben elk een eigen identiteit, unieke kwaliteiten en specifieke ontwikkelopgaven. Hoogbouw past hier minder vanzelfsprekend in het bestaande karakter. Toch kan het, in het kader van toekomstige groei en ruimtelijke verdichting, wenselijk zijn om op strategische locaties de mogelijkheid van hoogbouw te verkennen. De hoogte van de bebouwing dient daarbij in verhouding te staan tot de directe omgeving van het dorp en de stad als geheel.

4.1.9 De stadsentrees

Tilburg kent 3 plekken die zijn of worden vormgegeven als stadsentree met hoge gebouwen:

- Smarius-terrein (maximaal 70 meter): nabij de Hasseltrotonde, plan in ontwerp en realisatie.
- Het Laar (maximaal 50 meter): de 4 bestaande kantoortorens.
- Kempenbaan-West (maximaal 50 meter): het Cenakel, de Zorgcampus en Van der Valk.

Als onderzoeken in de uitwerkingsfase aantonen dat een hoogte-accent van meer dan deze genoemde maat wenselijk is om een kwalitatief goede invulling te geven aan de oriëntatiefunctie van een gebouw binnen de stedelijke context, is in een uitzonderlijke situatie, afwijken van de maximale bouwhoogte bespreekbaar.



4.2 Waar is hoogbouw in principe niet toegestaan?

4.2.1 De historisch lintstructuren

In de Structuurvisie Linten in de Oude Stad (2013) is uitvoerig de kwaliteit van onze historisch gegroeide en herkenbare lintstructuren beschreven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen rustige linten, waar de nadruk ligt op behoud en versterken van de woonfunctie, en bedrijvige linten, waar een mix van functies mogelijk is. We willen de historische kwaliteiten en de herkenbaarheid van de linten behouden, hun betekenis voor kleinschalige bedrijvigheid en voorzieningen stimuleren en de bebouwing beter laten aansluiten op de kwaliteiten en schaal van de linten. Dat betekent concreet dat we in principe géén hoogbouw aan de rustige linten, bedrijvige linten en hoofdstructuur oude linten willen (zie kaartje “Herkenbare historische structuren”), tenzij ze vallen in gebieden die aangewezen zijn voor verdichting en hoogbouw. Wel wordt op diverse locaties in de stad achter de linten gestudeerd op intensivering van bebouwing ten behoeve van het vergroten van het inwonertal, het draagvlak voor voorzieningen en de kwaliteit van het bestaande woonmilieu. Daarbij ligt hoogbouw minder voor de hand, tenzij het nodig is voor het gewenste programma en stedenbouwkundig inpasbaar is. Hoogbouw mag in dat geval niet domineren in de omgeving. In de stedenbouwkundige analyse van die plannen moet uitdrukkelijk aandacht zijn voor behoud van de herkenbaarheid en zichtbaarheid van historisch waardevolle bebouwing.

4.2.2 De overige gebieden in de stad

In de rest van de stad zijn ook verdichtingen denkbaar, maar in minder grote aantallen en met behoud en versterking van de gebiedseigen kwaliteiten. Het exacte draagvermogen van deze overige gebieden moet worden onderzocht. Daarbij blijven stedenbouwkundige inpasbaarheid en draagvermogen van de plek en omgeving belangrijke afwegingskaders. Hoogbouw ligt in deze woongebieden met overwegend laagbouw minder voor de hand. Nadere stedenbouwkundige studies en gebiedsperspectieven zijn nodig om specifiekere uitgangspunten te formuleren.

4.2.3 Het buitengebied

Het onbebouwde buitengebied wordt grotendeels gespaard van verstedelijking. Uitzondering daarop zijn de ontwikkeling van bedrijventerrein Wijkevoort en beperkte uitbreiding bij de dorpen.

Verdichtingslocaties

Op de kaart “Verdichtingslocaties” is aangegeven waar we hoogbouw een optie vinden. In de niet-gearceerde c.q. ongekleurde delen van de kaart ligt hoogbouw als middel om te verdichten minder voor de hand. De ruimtelijke kenmerken van deze gebieden bepalen tot welke bouwhoogte we hoogbouw als middel willen inzetten voor verdichting. Dat is weergegeven op de kaart “Maximale bouwhoogte”.



- | | | |
|--|--|--|
|  Winkelcentrum |  Stadsentree bestaand |  OV-knooppunt |
|  Verdichting gemengd-/woongebied |  Stadsentree nieuw |  Bedrijventerreinen |
|  Stedelijke verdichting | | |

Maximale bouwhoogte

Op de kaart “Maximale bouwhoogte” zijn met ronde aanduidingen de eerder omschreven plekken aangeduid met de bijbehorende maximum bouwhoogtes. Dat zijn winkelcentra, OV-knooppunten en stadsentrees.

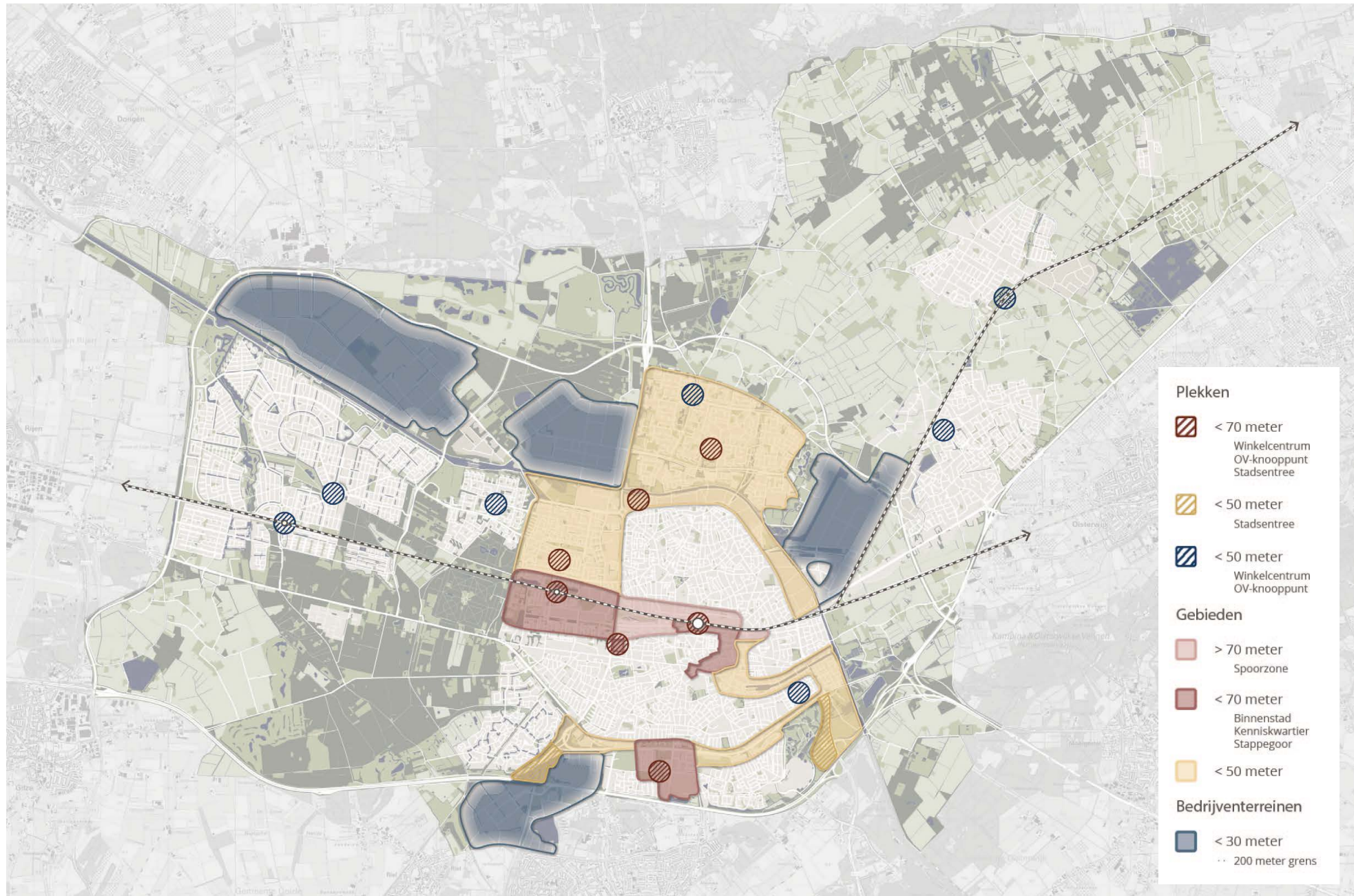
Daarnaast geeft het kaartje met licht roodbruin voor de Spoorzone weer dat daar de hoogste categorie hoogbouw mag komen, meer dan 70 m. De Binnenstad, het Kenniskwartier en Stappegoor zijn donker roodbruin, wat betekent dat de bouwhoogte maximaal 70 m mag zijn.

De geel gemarkeerde gebieden zijn de woonwijken en gemengde gebieden, zoals Noord, West, Kanaalzone, Piushaven en delen van Zuid. Daar mag worden verdicht en mag hoogbouw komen, als het programmatisch en stedenbouwkundig gewenst is, tot maximaal 50 m bouwhoogte. Hetzelfde geldt voor de geel gearceerde stadsentrees.

De blauwgrijs gemarkeerde gebieden zijn bedrijventerreinen. Daar mag onder voorwaarden worden geïntensiveerd met gebouwen tot maximaal 30 m bouwhoogte. De eerdergenoemde afstand van ten minste 200 m tot gevoelige gebieden, zoals woonwijken, is op het kaartje herkenbaar aan de lichtere kleur.

Alle bovengenoemde bouwhoogtes moeten in de gebiedsontwikkelingen en projecten nader worden onderzocht op wenselijkheid en vervolgens stedenbouwkundig zorgvuldig worden ingepast. Dat vereist maatwerk, wat in uitzonderlijke gevallen kan betekenen dat van de maximum bouwhoogtes gemotiveerd kan worden afgeweken. Dit gaat om gebieden die een bijzondere functie hebben voor de verdichtingsopgave, zoals Kenniskwartier, Wagnerplein en Stappegoor.

Maximale bouwhoogte



Herkenbare historische structuren

Op de kaart “Herkenbare historische structuren” zijn de Rustige en Bedrijvige linten opgenomen conform de “Structuurvisie Linten in de Oude Stad”. De Structuurvisie gaat over het gebied binnen de ringbanen. Daarbuiten lopen de linten door. Dit zijn de Oude bebouwingslinten. In de dorpen zijn ook oude linten aanwezig en nog herkenbaar. Dat is de Hoofdstructuur oude linten. Aan de Rustige linten en Bedrijvige linten en de Hoofdstructuur oude linten wordt hoogbouw in principe uitgesloten, tenzij ze vallen in gebieden die aangewezen zijn voor verdichting en hoogbouw. Aan de Oude bebouwingslinten wordt gestuurd op blijvende herkenbaarheid van de linten. Vanwege de ligging in dynamische, te verdichten gebieden, wordt hoogbouw daar niet uitgesloten. Ook hier geldt dat maatwerk nodig is.



- Rustige linten
- Bedrijvige linten
- - Oude bebouwingslinten
- Hoofdstructuur oude linten

5. STEDENBOUWKUNDIGE UITGANGSPUNTEN

Hoogbouw heeft een grote ruimtelijke impact. Daarom hanteren we stedenbouwkundige uitgangspunten die zorgen voor een zorgvuldige inpassing in de stad. Deze uitgangspunten zijn uitgewerkt in drie profielen: het gebiedsprofiel, het projectprofiel en het gebouwprofiel. Elk profiel belicht een ander schaalniveau. Ze vormen samen het toetsingskader voor de stedenbouwkundige kwaliteit van hoogbouw.

- **Gebiedsprofiel**

Gaat in op de stedenbouwkundige context van het initiatief. Het beschrijft hoe hoogbouw bijdraagt aan de ruimtelijke oriëntatie en het silhouet van de stad. Dit profiel helpt bij het bepalen of de locatie stedenbouwkundig geschikt is voor hoogbouw.

- **Projectprofiel**

Bevat projectgebonden criteria die ingaan op de directe omgeving, de relatie met bestaande bebouwing en technische eisen zoals bezonning, windhinder en minimale afstanden. Deze uitgangspunten zijn specifiek voor het project en vullen het bredere beleid aan.

- **Gebouwprofiel**

Richt zich op de architectonische uitwerking en het functioneren van het gebouw. Het profiel beoordeelt de massaopbouw, de plint, de functiemix en de bijdrage aan de leefkwaliteit van de omgeving.

Deze profielen zorgen ervoor dat hoogbouw niet alleen technisch en functioneel klopt, maar ook stedenbouwkundig en architectonisch van hoge kwaliteit is. Alle genoemde aspecten onder gebiedsprofiel, projectprofiel en gebouwprofiel dienen

bij de eerste invulling van de ruimtelijke onderbouwing beargumenteerd te worden.

Wanneer de gemeente mede-initiatiefnemer is, wordt een ontwerpersselectie georganiseerd, waarbij de Leidraad voor Ontwerpersselecties van toepassing is. In andere gevallen doen we een dringend beroep op de initiatiefnemer om een architect of ontwerper te kiezen die aantoonbaar beschikt over de kwaliteiten die nodig zijn voor de specifieke opgave. Voor gebouwen hoger dan 50 meter – die van grote afstand zichtbaar zijn en het stadsbeeld beïnvloeden – is het verplicht om zowel de stedenbouwkundige als de Omgevingscommissie te betrekken bij de keuze van een geschikte architect of ontwerper. Over het advies van de stedenbouwkundige en de Omgevingscommissie wordt het college actief geïnformeerd.

5.1 Het gebiedsprofiel

In het Gebiedsprofiel voor hoogbouw zijn de volgende beleidsuitgangspunten van belang:

- a. Ruimtelijke oriëntatie**

Hoogbouw moet ten goede komen aan de ruimtelijke oriëntatie in de stad, ook wel “leesbaarheid” van de stad genoemd. We zetten hoogbouw in als vorm van verdichting. Dat draagt tevens bij aan de leesbaarheid van de stad. Dat wil zeggen dat hoogbouw bijdraagt aan de oriëntatie op gebiedsniveau en op stedelijk niveau. Gevraagd wordt om aan te tonen dat het hoogbouwinitiatief de oriëntatie in de stad bevordert en bijdraagt aan de stedenbouwkundige structuur van de stad. Dit wordt ook wel positieprofiel genoemd.

Wij vragen deze motivatie voor gebouwen van 30 meter en hoger.

- b. Silhouet/skyline**

Hoogbouw moet een positieve bijdrage leveren aan het silhouet of de skyline van de stad. We spreken van een silhouet of skyline van een stad wanneer Tilburg van grote afstand benaderd wordt. Op dit moment zijn van grote afstand de gebouwen vanaf een hoogte van 50 meter waar te nemen. Hoewel alle bebouwing hoger dan 25 meter als hoogbouw wordt gezien wordt in dit kader gevraagd om alleen voor de hoogbouwinitiatieven van 50 meter en hoger met een toelichting, kaartbeelden en fotocollages aan te tonen dat deze hoogbouw een positieve bijdrage levert aan het silhouet of de skyline van de stad.

- c. Inpassing in omgeving**

Hoogbouw dient ingepast te worden in de omgeving. De aansluiting op de omliggende bebouwing dient overtuigend te zijn, zeker in cultuurhistorisch waardevolle gebieden, zoals een Rijksbeschermd Stadsgezicht. Bij initiatieven binnen en in de omgeving van beschermde stadsgezichten moet specifiek naar de impact van hoogbouw op de cultuurhistorische waarden en karakteristieken worden gekeken, waaronder ook de impact op zichtlijnen. De erfgoedcomponent moet steeds specifiek worden meegewogen in de wenselijkheid. De stedenbouwkundige ontstaansgeschiedenis van de stad moet duidelijk aanleiding zijn om op de specifieke plek een gebouw van een specifieke hoogte en uitstraling te ontwerpen.

Daarom wordt ook gevraagd om zowel ruimtelijke als stedenbouwkundige argumenten aan te dragen waarom hoogbouw in deze situatie te verkiezen is boven laagbouw. Hoogbouw binnen het beschermde gezicht vraagt om een extra bewijslast en moet positief bijdragen aan de beleving van de stad. Tot slot dient de compositie van het gebouw beargumenteerd te worden in relatie tot de bebouwing in de directe omgeving.

d. Draagvlak en functiemenging

Hoogbouw moet programmatisch gewenst zijn. Het kan een positieve rol spelen bij het draagvlak voor voorzieningen, bijvoorbeeld in een winkelcentrum of bij een vervoersknooppunt. Bij een hoog gebouw in een hoogstedelijk gebied is functiemenging ook wenselijk, omdat het een overgangszone biedt tussen de dynamische omgeving en een aangenaam woonklimaat. Gevraagd wordt om aan te tonen hoe groot de bijdrage van hoogbouw is aan voorzieningen op stadsniveau en op gebiedsniveau.

5.2 Het projectprofiel

Het projectprofiel beschrijft de projectgebonden criteria. Ze gaan nader in op de directe omgeving, op de bebouwing en op de technische uitgangspunten die niet in ander beleid zijn opgenomen.

Schaduwonderzoek

Wij hanteren de Haagse norm voor bezonning (bezonningsnorm hoogbouwbeleid Gemeente Den

Haag), die is gebaseerd op de lichte TNO-norm. Er is een 'lichte' en een 'strengere' TNO-norm (Bron: Kenniscentrum Infomil). De 'lichte' TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober (gedurende 8 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. De 'strengere' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari tot 22 november (gedurende 10 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. De norm wordt alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen immers, hoogbouw of niet, nooit direct zonlicht. Het onderzoek moet in een vroeg ontwerpstadium worden verricht, zodat nog aanpassingen aan het ontwerp kunnen worden gedaan als dat nodig is.

Door middel van een 3d-model wordt een bezonningsstudie opgesteld waarbij de toekomstige situatie vergeleken wordt met de bestaande situatie. De volgende momenten in het jaar zijn maatgevend:

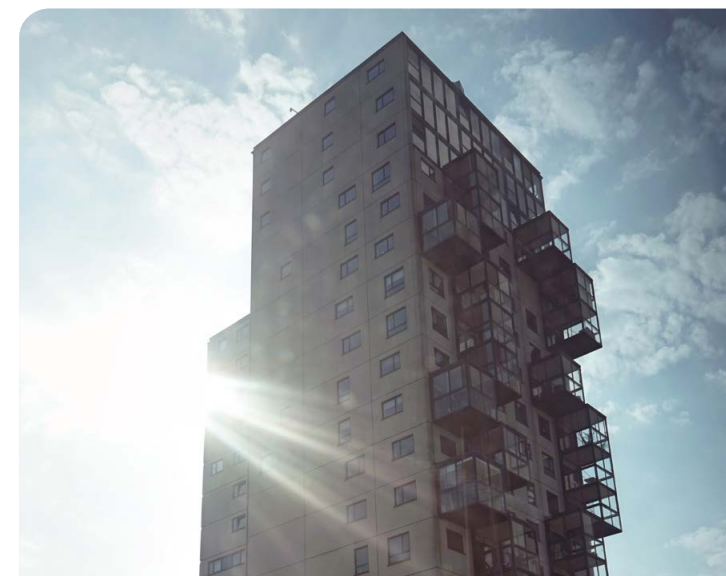
- 19 februari: de eerste maatgevende dag in het jaar volgens de Haagse norm.
- 21 maart/ 23 september: de dagen dat de zon op 'half' staat, namelijk precies tussen de stand van 22 december en 21 juni in Central European Time respectievelijk Nederlandse zomertijd.
- 21 juni: de dag dat de zon het hoogst staat.
- 21 oktober: de laatste maatgevende dag in het jaar volgens de Haagse norm.

In de bezonningsstudie wordt schriftelijk toegelicht:

- Welke bestaande woongebouwen of adressen mogelijk negatieve effecten ondervinden van de voorgenomen hoogbouw;
- In welke mate de bezonningsduur op deze locaties afneemt ten opzichte van de huidige situatie.

Daarnaast bevat de studie een conclusie waarin helder wordt aangegeven:

- Of en in hoeverre het plan voldoet aan de Haagse norm.
- Welke maatregelen zijn genomen om eventuele negatieve effecten op de bezonning van bestaande woongebouwen te beperken, bijvoorbeeld door aanpassingen in het ontwerp of aanvullende ruimtelijke ingrepen.



Door een hogere bebouwingsintensiteit is het draagvlak voor voorzieningen groot, evenals het belang van de openbare ruimte. Openbare ruimte stimuleert beweging en ontmoeting en kan in de zomer voor verkoeling zorgen. Het belang daarvan wordt onderkend door dit in het hoogbouwbeleid als optioneel toetsingscriterium op te nemen, indien de bezonningsnorm voor een of meer woningen niet wordt gehaald. Gemotiveerd afwijken mag in uitzonderlijke gevallen als:

- Andere kwaliteiten de afname van bezonningsuren kunnen compenseren, zoals kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte in de nabijheid van het project, en
- Er een stedelijk belang wordt gediend met de hoogbouwontwikkeling, zoals een substantiële en kwalitatieve bijdrage aan de woningbouwtaakstelling of een gewenste grootschalige stedenbouwkundige en/of programmatische herstructurering.

Windonderzoek

De NEN 8100 norm geeft richtlijnen om te beoordelen of windhinder en windgevaar als gevolg van een nieuwe hoogbouwontwikkeling moeten worden onderzocht. Het is geen wettelijke eis, maar een op Nederlandse omstandigheden toegespitste vergelijkbare onderzoeksmethode.

Windonderzoek moet in een vroeg stadium gebeuren op basis van volumestudies, een Stedenbouwkundig Plan of een Masterplan. In een later ontwerpstadium is zonder voorafgaand windonderzoek onvoldoende

flexibiliteit om windhinder op te lossen zonder ongeplande en ongewenste toevoegingen zoals luifels, muurtjes en andere elementen.

Binnen windonderzoek worden verschillende windklassen gehanteerd, zoals verblijven, slenteren en doorlopen. De ontwerper en de gemeentelijke stedenbouwkundige bepalen in overleg met de opdrachtgevers voor het plangebied en omgeving waar welke klasse gewenst is.

Niet voor elk gebouw dat hoger is dan 25 meter hoeft windonderzoek te worden gedaan. In een beschutte omgeving met overwegend hogere gebouwen zal het windklimaat aangenerender en veiliger zijn dan in een lage omgeving met een hoog accent of in een omgeving die aan de zuidwestzijde (onze overheersende windrichting) open is. Daarom hanteren we de volgende regels:

- Voor nieuwe gebouwen die ten minste 2x de overwegende omgevingshoogte zijn, wordt windonderzoek verricht. De omgevingshoogte of Tilburgse basislaag verschilt per gebied en wordt onderzocht en bepaald door de gemeentelijke stedenbouwkundige.
- Voor alle in het vrije veld staande hoogbouwontwikkelingen met een hoogte van ten minste 25 meter wordt windonderzoek gedaan.
- Voor nieuwe hoogbouw vanaf 35 meter wordt altijd windonderzoek gedaan.

Voor windonderzoek bij hoogbouw staan we twee methoden toe:

- **Computational Fluid Dynamics (CFD)**

Dit is een digitale simulatie waarbij luchtstromen rond het gebouw worden berekend. CFD is relatief snel en kostenefficiënt, maar minder nauwkeurig dan een windtunneltest. Het is breed beschikbaar in Nederland en geschikt voor een eerste indicatie van windhinder.

- **Windtunnelstudie**

Hierbij wordt een fysieke maquette van het gebouw getest in een windtunnel met echte luchtstromen. Deze methode is betrouwbaarder en beter geschikt om verschillende ontwerpvarianten te vergelijken. Windtunnels zijn echter schaars en duurder dan CFD.

De keuze tussen CFD en windtunnel hangt af van de complexiteit van het project en de verwachte impact op de omgeving. Bij grotere of gevoelige projecten kan een windtunnelstudie noodzakelijk zijn om de effecten goed te onderbouwen.

Minimum onderlinge afstand

In omgevingsdialogen geven bewoners van bestaande woningen, soms ook in hoogbouw, regelmatig aan zorgen te hebben over nieuwe hoogbouwontwikkelingen. Veelgehoorde bezwaren zijn verlies van privacy en uitzicht, windhinder, schaduwwerking en overlast. Hoewel er juridisch geen recht bestaat op uitzicht of privacy, en er ook geen wettelijk bepaalde minimumafstand is voor hoogbouw vinden wij dit wel belangrijke aandachtspunten bij het beoordelen van hoogbouwinitiatieven.

- **Afstand tussen gebouwen binnen één project**

Als meerdere torens onderdeel zijn van één ontwikkeling, kan juist nabijheid en samenhang gewenst zijn. In dat geval geldt géén minimale afstand tussen de hoogbouw delen van dezelfde ontwikkeling.

- **Afstand tussen bestaande bebouwing en nieuwbouw**

Een minimale afstand is hier altijd aan te bevelen, ook als de bestaande bebouwing zelf uit hoogbouw bestaat. Dit draagt bij aan privacy, leefkwaliteit en ruimtelijke acceptatie.

Om uitspraken te kunnen doen over de minimale afstandsmaat hebben we enkele voorbeelden bekeken:

- In Amsterdam geldt bij gebouwen vanaf 30 meter hoogte een minimale onderlinge afstand van 25 meter tussen gevels van eenzijdig georiënteerde woningen.
- In de toneelwereld wordt 20 meter gezien als

de afstand waarop gezichtsuitdrukkingen nog herkenbaar zijn – een maat die ook relevant is voor het gevoel van nabijheid en privacy.

- In standsaard grondgebonden verkavelingen van woonwijken wordt een afstand van 15 a 20 meter tussen achtergevels nog als acceptabel beschouwd.

Deze afstanden zijn geen harde normen, maar bieden houvast. De gewenste afstand hangt sterk af van de context: in een dynamische binnenstad kan een kleinere afstand acceptabel zijn dan in een rustige woonwijk. Als richtlijn hanteren we een minimale afstand van ten minste 20 meter tussen verschillende hoogbouwprojecten, tenzij de specifieke stedenbouwkundige situatie andere uitgangspunten vraagt. Daarnaast spelen ook andere factoren zoals zichtlijnen, bezonning en windhinder een rol bij het bepalen van een passende afstand.

5.3 Het gebouwprofiel

5.3.1 De vorm van het gebouw

De uiteindelijke verschijningsvorm van hoogbouw is een combinatie van de massa, de vorm en de architectuur. Hij is onder andere afhankelijk van de context c.q. de specifieke locatie in de stad en de overwegende functie van het gebouw. De context wordt bepaald door de stedenbouwkundige kwaliteiten en kenmerken van het gebied waarin een hoog gebouw wordt ontworpen. Het beschermd Stadsgezicht van Tilburg heeft cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en

ensembles, die door een hoog gebouw moeten worden gerespecteerd. Hetzelfde geldt voor de Spoorzone. Dat stelt hoge eisen aan de stedenbouwkundige inpassing. Hier is andere hoogbouw passend dan in een wijkwinkelcentrum of aan een stadsentree. Toch wordt in de Binnenstad en de Spoorzone relatief veel hoogbouw ontwikkeld. Ook de doelgroep van hoogbouw kan bepalend zijn voor de verschijningsvorm. Zo heeft een woongebouw meestal een kleiner vloeroppervlak dan een kantoorgebouw. En voor huurwoningen in het betaalbare segment is een kleiner bouwbudget beschikbaar dan voor luxe koopappartementen. Daarom is niet gekozen voor generieke regels die voor alle gebouwen gelden. Wel kunnen een aantal basisprincipes worden geformuleerd.

Basement en opbouw

Bij hogere vormen van hoogbouw hanteren we als richtlijn dat het bouwblok – bestaande uit een basement en een opbouw – goed moet aansluiten op de schaal en structuur van de bestaande stedelijke omgeving. Het basement mag hoger zijn dan de omliggende bebouwing, maar mag niet als hoogteaccent gaan domineren. Binnen het bouwblok kunnen vervolgens hogere elementen worden toegevoegd, zoals een toren of een getrapte opbouw. Een belangrijke ontwerpregel is dat het grondoppervlak van het basement minstens twee keer zo groot moet zijn als dat van de hogere opbouw. Wanneer deze opbouw relatief slank is en een hoogte van meer dan 30 meter bereikt, spreken we doorgaans van een toren.

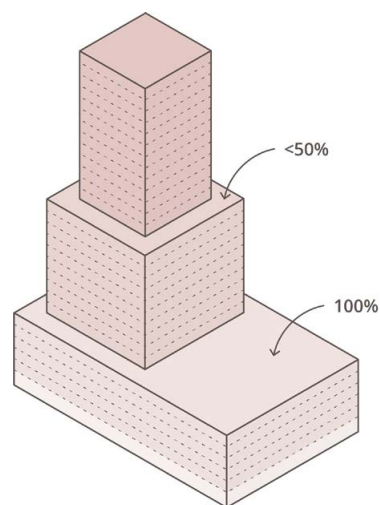
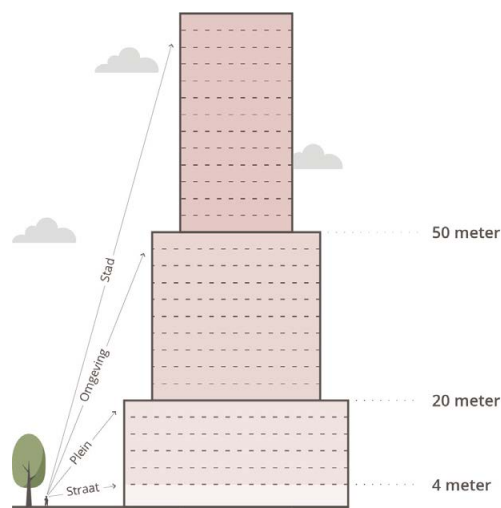
Is het gebouw hoger, vanaf zo'n 50 meter, dan willen we een opbouw van basement, lijf en kroon. De hoogtematen van deze driedeling zijn afgestemd op die van het gebied en op de stedelijke schaal. De verdeling kan subtiel in de architectuur leesbaar zijn of in het silhouet van het gebouw.

Torens

In principe is het uitgangspunt dat een toren onderdeel is van een groter bouwblok of ten minste geplaatst wordt op een basement dat qua omvang groter is dan de toren zelf. Dit is vooral van belang in de dynamische, stedelijke gebieden van de stad. Daarmee wordt bereikt dat:

- Er voldoende ruimte ontstaat op de begane grond voor een mix van functies;
- Windhinder beperkt kan worden door een getrappt silhouet;
- De invloed van hoogbouw op straatniveau kleiner is door terugliggende hogere gebouwdelen;
- Er ruimte ontstaat om een doorwaadbaar binnenhof of extra stedelijk weefsel, zoals een aantrekkelijke nieuwe looproute en/of een waardevolle groene ruimte te maken.

Uitzonderingen op deze opzet zijn alleen denkbaar in minder stedelijke gebieden, zoals woonwijken en/of als er een kwalitatief hoogwaardige, uitnodigende, uitnodigende en transparante plint kan worden gerealiseerd die goed aansluit op de omgeving.



Principes opzet bouwblok



New Orleans, Rotterdam



Cooltoren, Rotterdam



Torre Velasca, Milaan



Wolstad, Tilburg

De schijf

De schijf is een veelvoorkomende gebouwtypologie, maar kampt met een beperkt imago. Toch biedt dit type kansen voor verdichting, bijvoorbeeld door optopping (het toevoegen van extra bouwlagen). Bovendien kunnen schijfgebouwen goede woonkwaliteiten hebben. We kennen de schijf in verschillende vormen. Le Corbusier ontwierp de Unité d'Habitation, een gebouw met een corridor-ontsluiting en grote, luxe appartementen in meerdere lagen, met gemeenschappelijke voorzieningen voor de bewoners. Deze variant is in Tilburg nooit gerealiseerd. De schijf als type bestaat hier voornamelijk in de vorm van de Katterug in het centrum en de galerijflats in West ('t Zand) en Noord (Stokhasselt). Ze zijn gebouwd in een periode waarin liften en betonbouw gemeengoed werden in hoogbouw. De Katterug is bijzonder omdat het een sterk structurerend gebouw is, maar ook vanwege de plattegronden. Er zijn galerijen toegepast aan zowel de west- als de oostzijde, waardoor er verschillend georiënteerde woningen zijn. In Tilburg is de schijf verder veel geclusterd toegepast, rondom belangrijke assen en voorzieningencentra en als begrenzing van de stad naar het landschap. Vanwege de seriematige en gelijke woningplattegronden, lange smalle galerijen, gebrek aan ontmoetingsplekken en sociaal onveilige plinten met bergingen leidde de galerijflat tot anonimiteit. Daarom wordt dit type tegenwoordig weinig meer toegepast. Toch heeft de

galerijflat wel toekomst. Door bijvoorbeeld galerijen te verbreden, plattegronden te differentiëren of ontmoetingsruimte toe te voegen kunnen deze gebouwen bijdragen aan een aantrekkelijke en leefbare stedelijke omgeving.

5.3.2 Functionele uitgangspunten

Meerwaarde verplicht

Gebouwen met een groot programma functioneren vaak als een buurt of wijk op zichzelf. Het is dan ook opvallend dat sommige hoogbouwprojecten uitsluitend bestaan uit woningen, of dat kantoorgebouwen zijn ingericht met afzonderlijke voorzieningen per verdieping. In zulke gevallen levert het gebouw weinig meerwaarde op voor de omgeving. Het combineren van functies in een hoog gebouw is daarom zeer gewenst. Die functies moeten niet alleen aansluiten op de gebruikers van het gebouw, maar ook bijdragen aan de kwaliteit van de directe omgeving. Onderzoek naar de programmatische behoefte in de buurt is dan ook een vast onderdeel van het ontwikkelproces. Het is gewenst om buurt-, wijk- en stedelijke voorzieningen zoveel mogelijk te integreren in de onderste lagen van hoogbouw. Dat voorkomt gesloten plinten en stimuleert een prettige relatie tussen hoogbouw en de openbare ruimte. De begane grond van een hoogbouwontwikkeling biedt dus ruimte voor functies die zowel het gebouw als de omgeving ten goede komen.



Unité d'Habitation 'Maison Radieuse', Rezé, Frankrijk



De Katterug, Tilburg

Ontmoeting stimuleren

Het is belangrijk dat bewoners en gebruikers van een gebouw elkaar kunnen ontmoeten. Dit bevordert saamhorigheid, sociale veiligheid en een prettige woon-en werkomgeving. De 'luze' om direct vanuit de parkeergarage de lift naar een hoge verdieping te kunnen nemen, vergroot de anonimiteit en biedt ruimte voor ondermijnende activiteiten. Een centrale entree met hal en gezamenlijke binnen- en buitenruimtes stimuleren ontmoeting. Daarom moet de entreehal van hoge gebouwen onderdeel zijn van de route van buiten naar binnen, voldoende omvang hebben en ontworpen worden als een plek waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Vanuit deze hal gaan bewoners en gebruikers van het gebouw via de trap of lift naar hun woning of werkplek. De ontsluiting van het gebouw speelt hierin een belangrijke rol. Die moet veilig zijn, voldoende ruim voor spontane ontmoetingen en voorzien zijn van natuurlijk daglicht, met name bij een corridorontsluiting.

Buitenruimte

Bij een woning op hoogte zit meestal geen eigen grond of een tuin. Toch is buiten kunnen zijn een belangrijke kwaliteit die bij wonen hoort. Daarom moet elke hoogbouwwooning, ongeacht de omvang, beschikken over een eigen buitenruimte en/of toegang hebben tot een gezamenlijke buitenruimte van voldoende omvang op korte loopafstand van de woning. Het Bouwbesluit stelt minimale eisen aan buitenruimte, maar deze zijn beperkt. Daarom wordt van ontwerpers gevraagd om buitenruimtes te realiseren die passen bij de functie van

het gebouw en de doelgroep van de bewoners. Zo blijft de woonkwaliteit ook op hoogte gewaarborgd.

Daken

Daken vormen een belangrijk onderdeel van het ontwerp van een gebouw. Ze moeten worden ingericht als een tweede maaiveld, bijvoorbeeld als daktuin of ingezet worden voor klimaatadaptatie en energieopwekking. Dakvlakken krijgen een aanvullende functie en worden dus altijd benut.

De vormgeving van daken is een uitdrukkelijke ontwerpogave, waarbij een aantrekkelijk aanzicht vanaf zowel de openbare ruimte als vanuit andere gebouwen uitgangspunt is.

Bergingen en stallingen

Facilitaire functies, zoals fietsenstallingen, nutsvoorzieningen en bergingen vragen steeds meer ruimte. Deze functies moeten logisch gepositioneerd zijn en goed bereikbaar zijn voor gebruikers. Dat geldt met name voor functies die dagelijks worden gebruikt, zoals postkasten, stallingen en ruimte voor gescheiden afval. In de voorontwerpfase moet worden nagedacht over slimme, compacte en veilige oplossingen, die goed gebruik stimuleren en het functioneren van de openbaar toegankelijke delen van het gebouw niet belemmeren.

Installaties en techniek

Ruimte voor installaties en technische voorzieningen moeten integraal onderdeel zijn van het gebouwontwerp.

Dit geldt voor alle typen installaties: van traforuimtes op de begane grond tot zonnepanelen, wasinstallaties en telecommunicatievoorzieningen op het dak of aan de gevel. De techniek wordt dus niet achteraf toegevoegd, maar vanaf het begin meegenomen in het ontwerp.



Daklandbouw



Daktuin



Highlane New York

6. ANDER BELEID DAT VAN INVLOED IS OP HOOGBOUW

Er zijn diverse beleidsvelden die de haalbaarheid en inpassing van hoogbouw beïnvloeden:

Mobiliteit

Tilburg werkt op verschillende schaalniveaus aan mobiliteitsbeleid dat direct invloed heeft op hoogbouwontwikkelingen. Op stedelijk niveau geeft de Netwerkanalyse Tilburg 2040 de verkeerskundige ambities weer voor een toekomstbestendige inrichting van het wegennet. Hierin worden mobiliteitsmaatregelen gekoppeld aan stedelijke ontwikkelingen en de samenhang daartussen, zoals de ontwikkeling van het Kenniskwartier in relatie tot de Spoorzone en de aanleg van het Stadsforum.

Op gebiedsniveau heeft Tilburg soms specifieke uitgangspunten geformuleerd. Als voorbeeld kan weer de Spoorzone worden aangehaald, waar bewoners en werknemers geen gebouwgebonden parkeervoorziening hebben, zoals een parkeerkelder voor eigen gebruik. In de Spoorzone komen er in plaats daarvan drie grote openbare parkeergarages, die elk een deelgebied van de Spoorzone voor hun rekening nemen: de Zwijssengarage, onder de Clarissentoren en een derde in het oostelijke deel van de Spoorzone.

Op gebouwniveau moet voor elk hoogbouwinitiatief worden aangetoond hoe het bereikbaar is per auto, fiets en OV. De nota parkeernormen en gebiedsspecifieke afspraken bieden hiervoor het toetsingskader.

Circulair bouwen

De gemeente Tilburg heeft het Manifest Het Nieuwe

Normaal ondertekend. Dit manifest is bedoeld om de transitie naar circulair bouwen te versnellen. Het gaat om een inspanningsverplichting; de ondertekenaars spreken af om met duidelijke en eenduidige taal haalbare en ambitieuze circulaire prestaties in de bouwsector te stimuleren.

Energie

Vanuit energieoogpunt heeft hoogbouw voor- en nadelen. De voordelen komen vooral uit de stapeling en schakeling van woningen. Per woning is er minder buitengevel, waardoor er minder energieverliezen zijn. Daarin zit meteen de uitdaging, want de hoeveelheid beschikbare meters gevel en dak voor zonnepanelen of andere vormen van energieopwekking is beperkt. Dat maakt energieneutrale hoogbouw een uitdaging. Bij nieuwe gebouwen, ook voor hoogbouw, gelden de spelregels van 'Energie neutraal Bouwen' ('Duurzaamheidsbeleid voor nieuwbouw van woningen en utiliteitsbouw, thema Energie').

Klimaatadaptatie en wateropgave

De gemeente Tilburg hanteert klimaatscores om in te spelen op het veranderende klimaat. Daarin staan uitgangspunten voor de benodigde hoeveelheid groen en de bergingsopgave voor water bij nieuwbouw.

Ecologie

De gemeente hanteert het "Puntensysteem voor natuur- en groeninclusief bouwen Tilburg" (2021). Dit puntensysteem wordt uiteindelijk opgenomen in het omgevingsplan.

Voor hoogbouw wordt altijd de laatste vastgestelde versie gehanteerd. Het systeem geeft maatregelen ter bevordering van de biodiversiteit in de openbare ruimte en op- en aan gebouwen. Maatregelen verschillen per gebied (Oude Stad, woonwijk, bedrijventerrein, buitengebied), omdat die verschillende kenmerken hebben en daardoor geschikt kunnen zijn of worden voor verschillende doelsoorten. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt naar de aard en omvang van de bouwkundige ingreep.

Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over de risico's die mens en milieu lopen door industriële activiteiten, zoals de opslag, het gebruik en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het doel van het externe veiligheidsbeleid is om de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen te beperken en de gevolgen van een ongeval (zoals een brand, explosie of gifwolk) te verkleinen door middel van regels en normen. Potentiële locaties voor hoogbouw liggen soms nabij verkeersknooppunten of de spoorlijn. Dat zijn voorbeelden van plekken waar onderzoek nodig is naar de risico's en de maatregelen in het ontwerpproces en het bouwen van hoogbouw om die risico's tot een aanvaardbaar niveau te verminderen.

Brandveiligheid

Hoogbouw brengt specifieke brandveiligheidsrisico's met zich mee. Tot 30 meter hoogte is een gebouw met een ladderwagen bereikbaar. Vanaf 70 meter gelden extra strenge brandveiligheidseisen. De Brandweer wenst dat er tussen 30 en 70 meter hoogte

aanvullende maatregelen worden getroffen. Daarom vragen wij aan initiatiefnemers om aan te tonen hoe de brandveiligheid van hoogbouw op alle bouwlagen wordt gewaarborgd.

Bereikbaarheid telefoon- en internetsysteem

Een goede en betrouwbare dekking voor mobiele telefonie en internet is essentieel, zowel voor dagelijkse communicatie als in noodsituaties. In hoogbouw, waar veel mensen wonen, werken en samenkomen, is het van groot belang dat elke telecomprovider een goede dekking kan garanderen, ongeacht de locatie in het gebouw. Dus ook op hogere verdiepingen en in de kern van het gebouw. Dit is niet alleen van belang voor veiligheid en bereikbaarheid van hulpdiensten, maar ook voor het faciliteren van het Nieuwe Werken, dat flexibel, digitaal en locatie-onafhankelijk is. Werknemers en bezoekers moeten overal in het gebouw kunnen rekenen op stabiele verbindingen voor telefonie, video-bellen en dataverkeer.

Moderne bouwmaterialen en constructies, alsmede bouwregels kunnen echter zorgen voor verminderde dekking binnen een gebouw. Er zijn verschillende negatieve invloeden:

- Isolerende maatregelen, zoals triple glas.
- Stalen draagconstructies, ook in gewapend beton, kunnen een 'kooi van Faraday' veroorzaken.
- Op hoogte is het signaal van telecomproviders zwakker dan op straatniveau.
- In de kern van grote gebouwcomplexen is de dekking vaak minder goed.

Het is daarom van belang om bij het technische ontwerp van hoogbouwontwikkelingen kundig advies in te winnen over een veilig dekkingsniveau van mobiele netwerken. Een gebouw achteraf aanpassen vanwege dekkingsproblemen werkt vertragend en kostenverhogend en kan zelfs leiden tot afkeur op veiligheid.



Fotocredits:

Fotograaf Publieke Werken, Regionaal Archief Tilburg, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, M.M. Minderhoud, Jostijn Ligtoet, Buro013, Angeline Swinkels, GraphyArchy, Elisa Locci, Rotterdam1904, Olrat, Helpi, Liang, Corrado, Joris Buijs, Gerdien Wolthaus Paauw, Margo van de Pas en Beeldbank gemeente Tilburg.

Datum Januari 2026

