



**THERESI A &
DE SPOORZONE**



A young child with light hair, wearing a white short-sleeved polo shirt and grey shorts, is walking on a paved surface. The child is looking down at the ground. There are several chalk drawings on the pavement, including a large blue circle and some white lines. The background is slightly blurred, showing a person's leg in the upper right corner.

THERESIA & DE SPOORZONE

De standpunten van de bewoners van de wijk Theresia als leidraad bij een doordachte ontwikkeling van de Tilburgse spoorzone.

Stichting Belangengroep Spoorzone Theresia
2005



Voorwoord

Met de verplaatsing van het omvangrijke bedrijfsterrein van NedTrain komt in de Tilburgse spoorzone een gebied vrij dat talloze kansen biedt voor ontwikkelingen die de stad enorm ten goede kunnen komen. Zo kan dit gebied de prestigieuze entree worden die bezoekers direct duidelijk maakt dat Tilburg een stad is die zich volop ontwikkelt, en kan met de herinrichting van de spoorzone eindelijk de grote barrière tussen noord en zuid worden verkleind. Dat het gebied nog verschillende andere kansen biedt, blijkt wel uit de interesse van diverse (boven)stedelijke groeperingen en instanties om zich in de spoorzone te vestigen.

Wij, bewoners van de wijk Theresia, zijn eveneens bijzonder geïnteresseerd in de spoorzone. Het gebied wordt tenslotte onze 'voortuin'. De ontwikkelingen in het nieuwe stuk Tilburg zullen van directe invloed zijn op onze wijk, die immers pal achter het spoor ligt.

Het vrijkomende bedrijfsterrein biedt vele mogelijkheden en nieuwe kansen – voor het gebied zelf, voor de stad en natuurlijk ook voor de wijk Theresia. Op haar beurt heeft Theresia vele potenties die geweldige aanknopingspunten bieden voor de vormgeving en inrichting van de spoorzone. Het Wilhelminapark, de oude herdgangenstructuur, het 'Stedekegebied', het clarissenklooster, het Theresiaplein, en ga zo maar door...

De bewoners van Theresia willen er graag aan bijdragen dat al die prachtige potenties, die talloze mogelijkheden en die uitgelezen kansen ten volle benut worden. Om een volwassen, serieuze en effectieve gesprekspartner te kunnen zijn, hebben we ons verenigd in de Belangen-groep Spoorzone Theresia (BST). In deze brochure geeft de BST haar visie op de ontwikkeling van de Tilburgse spoorzone. Een visie waarbij 'de wijk' nadrukkelijk als uitgangspunt is genomen, en die is gebaseerd op een aantal standpunten die de BST als voorwaarden ziet waaraan voldaan moet worden bij die ontwikkeling. Zodat de spoorzone niet als 'eiland op zich' ontwikkeld wordt, maar in harmonieuze samenhang met de omliggende gebieden, waarbij meteen de kans aangegrepen wordt om ook in die gebieden verbeteringen aan te brengen.

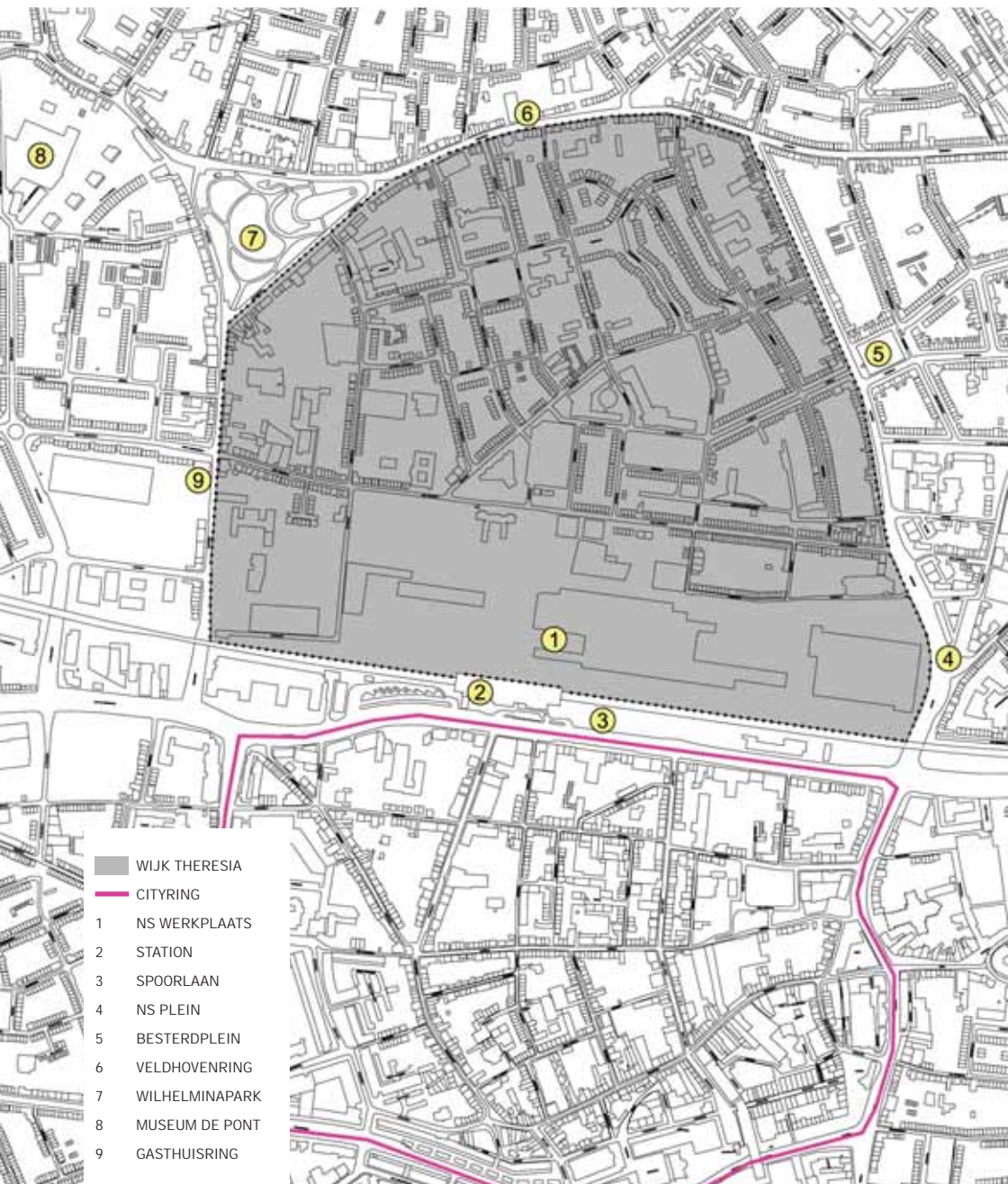
De standpunten

Bij het maken van plannen voor de Tilburgse spoorzone dient te allen tijde beseft te worden dat iedere ontwikkeling in het plangebied effect heeft op de omliggende gebieden. Vanuit dat gegeven heeft de BST een aantal standpunten geformuleerd die de garantie moeten geven dat de nieuwe spoorzone in nauwe samenhang met die gebieden – en uiteraard met de wijk Theresia in het bijzonder – wordt ontwikkeld.

Ten grondslag aan dit ‘programma van wensen’ liggen de resultaten van een drietal buurtcafé’s (overlegavonden met wijkbewoners) en evenzoveel expertise-bijeenkomsten van de klankbordgroep met verschillende deskundigen (zoals stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en architecten). Daarnaast is ingesproken naar de gemeenteraad, zijn brieven geschreven naar de minister van VROM en is structureel overlegd met het gemeentebestuur en betrokken ambtenaren over de gang en stand van zaken in de spoorzone. Vanzelfsprekend is ook de aanwezige literatuur in de vorm van rapporten en brochures bestudeerd.

Hierna volgt eerst een opsomming van de standpunten, daarna wordt bij ieder standpunt een nadere toelichting gegeven.

Theresia moet een woonwijk blijven	8
Een meer structurele verbinding tussen ‘noord’ en ‘zuid’	10
Een ‘cultureel lint’ van het station naar het ‘museumgebied’	12
De Noordlaan niet voor doorgaand verkeer	14
Parkeren in de spoorzone ondergronds	16
Gefaseerde in-/uitvoering van de plannen/ontwikkelingen	17
Veiligheid en leefbaarheid als rode draad en toetssteen	19
De BST als structurele partner in de denktank	22



Theresia moet een woonwijk blijven



de Theresiakerk: van kerk naar woningcomplex

In de wijk Theresia wonen mensen met verschillende sociale achtergronden. Men is in het algemeen tevreden over de sociale omgeving en de sociale infrastructuur, al zorgt die infra-structuur ook voor overlast (zwervende thuislozen, verslaafden, prostitutie, verkeersoverlast van moskee, gebedshuis en bedrijven). Afgezien van die overlast wil de BST dat Theresia de rustige woonwijk blijft die ze nu ook is. De eigenheid van de diverse buurten in de wijk moet behouden blijven, en de samenhang zou verder vergroot kunnen worden door kwalitatieve wijkfuncties voor alle doelgroepen over de gehele wijk te verspreiden. Bijzondere

aandacht daarbij verdient de gestaag groter wordende groep ouderen. De verscheidenheid aan woonvormen moet dan ook gehandhaafd c.q. uitgebreid worden. Huur- en koopwoningen vermengd met woningen voor jonge gezinnen en verschillende woonvormen voor ouderen (verpleeg- en verzorgingshuizen, maar ook eigentijdse appartementen en woningen voor bijv. jongere senioren). Ook valt te denken aan het creëren van woon/zorg/welzijnszones. Eén ding staat daarbij overigens als een paal boven water: de BST vindt hoogbouw in de spoorzone prima, maar wil geen hoogbouw in de eigen wijk.

Win-win situatie

De spoorzone-visie van de gemeente is ambitieus en grootstedelijk. Dat zal zich onder meer uiten in hoogbouw in het gebied, en in de vestiging

van voorzieningen voor de hele stad. De gemeentelijke visie lijkt daarmee op het eerste gezicht volkomen in te druisen tegen het BST-standpunt dat Theresia een woonwijk moet blijven. Toch staat de BST positief tegenover de gemeentelijke visie.

De BST ziet de ontwikkeling van de spoorzone tot 'stadsgebied' namelijk niet als bedreiging, maar juist als mogelijkheid om tot een win-win-situatie te komen. Zo kunnen bijvoorbeeld de stadsvoorzieningen die zich nu nog in de wijk bevinden (denk aan de islamitische moskee, het gebedshuis en de diverse bedrijven) worden verplaatst naar onder meer de spoorzone, waarmee met name verkeers- en parkeerproblemen worden opgelost. Aan de andere kant heeft Theresia talloze prachtige potenties (Wilhelminapark, de oude herdgangenstructuur, het clarissenklooster, het 'Stedekegebied', het Theresiaplein, etc.) die als uitgangspunten kunnen dienen voor het ontwerp en de inrichting van de spoorzone.

Geleidelijke overgang

Een belangrijk punt van aandacht is de overgang van 'stad' naar 'wijk'. De BST hamert erop dat die overgang geleidelijk moet zijn, zowel qua hoogte van de bebouwing (hoog langs het spoor, laag in de wijk), als qua functies (groenzones en kantoren als 'buffer' tussen stad en woonwijk). De reeds bestaande hoge woonkwaliteit in de wijk moet daarbij gewaarborgd blijven.



verloederd bedrijfspand in Theresia

Cultuur-historisch waardevolle gebouwen en gebieden in de spoorzone moeten bewaard blijven en herbestemd worden voor bijvoorbeeld congressen, beurzen, evenementen, cultuur, onderwijs e.d. Nieuwbouw dient ontworpen te worden in samenhang met dit erfgoed en met de bestaande bebouwing in de omliggende wijken. In dat verband kan een rol weggelegd zijn voor een regisseur met uitstekende reputatie en voldoende mandaat, die de kwetsbare grens tussen 'oud' en 'nieuw' bewaakt.

Een meer structurele verbinding tussen 'noord' en 'zuid'

Van oudsher vormen het spoor en 'D'n Atelier' (het huidige NedTrain-terrein) een scherpe grens tussen "Deze Kaant" (zuid) en 'Gene Kaant' (noord). Door de verplaatsing van het enorme bedrijfsterrein ontstaat de uitgelezen mogelijkheid om die barrière te doorbreken. De BST is groot voorstander van een structurele noord-zuid-verbinding die menselijke activiteit tussen noord en zuid op een natuurlijke manier laat plaatsvinden. De spoorzone biedt daartoe mogelijkheden in zowel fysieke als functionele zin.



bovenaanzicht van onderdoorgangen bij Station NS en Willem II straat

Fysiek

Naast de bestaande verkeersverbindingen bij het NS-plein en bij de Gasthuisring moeten er ter hoogte van de Stationsstraat onder het station door en in het verlengde van de Willem II-straat twee extra noord-zuid-verbindingen gemaakt worden. Ruime, brede onderdoorgangen onder het spoor door, die op geen enkele manier doen denken aan de benauwde, verloederde tunnels bij de Gasthuisring en het NS-plein.

De verbinding onder het station door moet naast voetgangers ook fietsverkeer accommoderen.

Deze onderdoorgangen moeten 24 uur per dag, zeven dagen in de week, voor iedereen vrij toegankelijk zijn, zodat 'noord' en 'zuid' niet toch weer 's avonds en in het weekeinde gescheiden worden. Met name bij de onder-



onderdoorgang bij het NS-station uit de visie van Jo Coenen

doorgang ter hoogte van het NS-station lijkt dat een conflict op te leveren met de belangen van de Nederlandse Spoorwegen, die de onderdoorgang als particulier terrein beschouwt. De BST nodigt de NS van harte uit om samen in goed overleg te bekijken hoe hiervoor een voor iedereen bevredigende oplossing kan worden gevonden.

Functioneel

Fysieke noord-zuidverbindingen maken ook (letterlijk) de weg vrij om functionele, inhoudelijke relaties tussen Theresia en het stadscentrum te leggen. De BST denkt hierbij aan bijvoorbeeld het creëren van vrijetijdsvoorzieningen in relatie met het nieuwe Pieter Vreedeplein. Ook kunnen in de Spoorzone bovenwijkse en stedelijke voorzieningen (bijvoorbeeld op (sociaal-)cultureel en educatief gebied) worden gevestigd waarvan zowel binnenstadsbewoners als ‘Theresianen’ gebruik kunnen maken.



Een 'cultureel lint' van het station naar het 'museumgebied'

De Tilburgse paradepaardjes op museumgebied – De Pont en het Nederlands Textielmuseum – liggen vooralsnog een beetje verscholen in Oud-Noord. De BST ziet in relatie tot de ontwikkeling van de spoorzone ook hier een prachtige kans voor het oprapen.

De noordzijde van het station moet ontwikkeld worden tot een parkachtig gebied waarin het bestaande groen is opgenomen. Dit gebied vormt het begin van een 'cultureel lint' voor langzaamverkeer, dat via het Stedekegebied (Superstedeke, clarissenklooster) naar het 'museumgebied' (Wilhelminapark en Goirkestraat) loopt. We noemen dit gemakshalve het 'museumgebied', maar denken daarbij ook aan de galeries en kunstenaarsateliers die zich in het gebied bevinden. In Theresia bevinden zich talloze plekjes en gebouwen die zich uitstekend lenen om van het 'culturele lint' een gezellig dwaalgebied te maken met cafeetjes en terrasjes. Door de verhuizing van Factorium naar het Kunstcluster komt er naast het Nederlands Textielmuseum bovendien ruimte vrij om nog andere Tilburgse musea te vestigen. Te denken valt bijvoorbeeld aan het Muziek-instrumentmakersmuseum, dat nu nog – bijna onvindbaar verstopt – in de Nijverstraat (Theresia!) gevestigd is.



De Noordlaan niet voor doorgaand verkeer

In de gemeentelijke visie op de spoorzone is sprake van het aanleggen van de zogenoemde Noordlaan. De BST is beslist geen tegenstander van die nieuwe straat, maar wil zich wel duidelijk uitspreken over de inrichting en functies ervan.

De Noordlaan mag geen route worden voor doorgaand verkeer in oost-west-richting (en vice versa). De nieuwe weg dient uitsluitend bedoeld te zijn als enige ontsluitingsweg voor bestemmingsverkeer van en naar de voorzieningen in de spoorzone. Tegelijkertijd moet voorkomen worden dat Theresia door de Noordlaan wordt afgesloten van de binnenstad. Het aantal kruispunten op de Noordlaan moet worden beperkt, ter bevordering van de overzichtelijkheid en ter voorkoming van extra verkeersknelpunten.

Aan de verkeerstechnische uitwerking van de aansluitingen van de Noordlaan op de Ceciliastraat (aan de westkant) en het NS-plein (aan de oostkant) moet bijzonder veel aandacht besteed worden. Daarbij is ook grote alertheid geboden ten aanzien van de toenemende verkeersdruk op de Gasthuis-, Veldhoven- en Besterdring. Naar de gevolgen die de veranderingen in de binnenstedelijke verkeerscirculatie hebben op deze ringwegen dient een gedegen onderzoek gedaan te worden.

De Noordlaan moet open van karakter worden, waarbij veel ruimte is voor groen en bomen.



Busstation

In de gemeentelijke visie op de spoorzone zal het busstation verplaatst worden naar de noordkant van het spoor. De BST wil er op wijzen dat de daarmee samenhangende infrastructuur ook een belangrijk punt van aandacht vormt. Veel aandacht verdienen de plaatsen waar bussen en taxi's kruisen met de 'langzaamverkeersaders'. Bij trein- en busstation dienen ook voldoende stallingsmogelijkheden te zijn voor fietsen, waarbij gewaakt moet worden voor het ontstaan van 'blinde vlekken' die verloedering in de hand werken. Een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van zulke blinde vlekken kan geleverd worden door de noordelijke in-/uitgang van het spoorstation een volwaardige aanblik te geven, gelijkwaardig aan de huidige zuidelijke in-/uitgang. Met andere woorden: de noordelijke in-/uitgang mag niet de indruk wekken dat het 'de achterdeur' is.





Parkeren in de spoorzone ondergronds

Voor de auto's van mensen die in de spoorzone wonen, werken of een bezoek brengen aan de (stedelijke) voorzieningen, dienen ondergronds parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Bovengronds kunnen beperkte parkeervoorzieningen worden ingericht voor mensen die een kortstondig bezoekje aan het gebied brengen.

Door de parkeerruimte ondergronds te maken, blijft er bovengronds meer ruimte over voor vrijliggende fiets- en wandelpaden, en worden verkeersknelpunten tussen snel- en langzaamverkeer tot een minimum beperkt. Het aantal parkeerplaatsen in de spoorzone dient ruimschoots te voldoen aan de behoefte, met andere woorden: wie met de auto naar de spoorzone komt, moet die daar ook kunnen parkeren. De parkeerplaatsen in Theresia blijven zo vrij beschikbaar voor de bewoners van de wijk en parkeerproblemen waarmee de wijken rond Interpolis in oost en CZ in west te kampen hebben, worden voorkomen.

Gefaseerde in-/uitvoering van de plannen/ontwikkelingen

Een gebied met de omvang van de spoorzone kan onmogelijk in één keer in z'n geheel worden ontwikkeld. De BST beseft dat terdege, maar pleit tegelijkertijd voor een duidelijke spreiding van de in-/uitvoering van de verschillende deelontwikkelingen. Voorkomen moet worden dat omwonenden van het ontwikkelingsgebied op één bepaalde plaats langdurig overlast ondervinden van bouwverkeer, lawaai, omleidingen en dergelijke.

Door dan weer hier, dan weer daar een deelproject te realiseren kunnen perioden van overlast zo kort mogelijk gehouden worden.

De BST wijst erop dat de bouwplannen in de spoorzone ook goed afgestemd moeten worden op de bouwplannen in Theresia, zoals die bij het Fraterhuis, de sloop en nieuwbouw rond de H. Berkvenstraat, het nieuwe wijkcentrum/de brede school en de uitbreiding van de Bijsterstede.

Voorkomen moet worden dat Theresia één grote bouwput wordt, met alle overlast van dien.







Veiligheid en leefbaarheid als rode draad en toetssteen

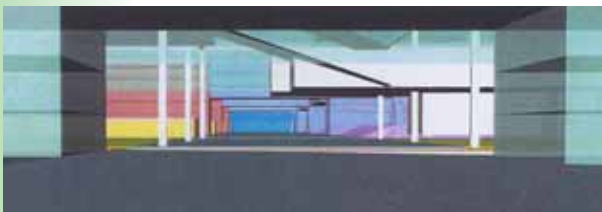
In alle ontwikkelingsfasen van de spoorzone dienen veiligheid en leefbaarheid als rode draad en toetssteen te fungeren. De BST denkt daarbij aan zowel aan fysieke als sociale veiligheid.

Fysieke veiligheid

Bij het ontwerpen van het stratenplan van de spoorzone dient fysieke veiligheid een van de belangrijkste uitgangspunten te zijn. Bij de opzet ervan moet ook nadrukkelijk rekening gehouden worden met ouderen, gehandicapten en kinderen. Straten, trottoirs en oversteekplaatsen worden daarbij wat betreft materiaalgebruik en afmetingen in samenhang ontwikkeld. Aan de fysieke veiligheid van langzaamverkeer kan een aanmerkelijke bijdrage worden geleverd door het aanleggen van vrijliggende fiets- en wandelpaden. Extra aandacht verdient het veilig maken van de plaatsen waar langzaam- en snelverkeer elkaar kruisen en/of samenkomen. Ook tijdens de verschillende ontwikkelingsfasen moet veel aandacht besteed worden aan de gevolgen van het wijzigen van verkeerssituaties ten behoeve van spoorzoneprojecten. De BST denkt hierbij aan bijvoorbeeld het onbedoeld creëren van sluipverkeersroutes door de wijk vanwege opgebroken straten en het ontstaan van verkeersonveilige situaties vanwege in-/uitritten van werk- en bouwverkeer.

Sociale veiligheid

In de visie van de gemeente zal in de spoorzone onder meer een aanzienlijke hoeveelheid kantoorpanden verrijzen. Dat brengt het risico met zich mee dat delen van het gebied buiten kantooruren een uitgestorven karakter krijgen, wat geenszins bevorderlijk is voor de sociale veiligheid. De BST wil dat bewerkstelligd wordt dat het hele gebied ook 's avonds en in het weekend een levendige indruk maakt. Goede straatverlichting, eigentijds straatmeubilair en 'groen' kunnen daaraan een wezenlijke bijdrage leveren. Een 'slimme' gevarieerde spreiding van functies (cultuur, leisure) kunnen ervoor zorgen dat er ook buiten kantooruren sprake is van menselijke activiteit in het gebied. Tegelijkertijd dient overigens het rustige karakter van de wijk Theresia bewaard te blijven.



artist impression onderdoorgang bij Station NS

Sociale veiligheid moet ook een van de eerste voorwaarden zijn bij het ontwerpen van de nieuwe onderdoorgangen onder het spoor. De huidige onderdoorgangen bij het NS-plein en de Gasthuisring

mogen daarbij beslist niet als voorbeeld dienen.

Voorkomen moet worden dat verloedering (wederom) toeslaat op risico-plaatsen (zoals bijv. de onderdoorgangen bij de Gasthuisring en het NS-plein, en de Fraterstraat/Lange Nieuwstraat). Van groot belang is het om bij de ontwikkeling van (deel)projecten alert te zijn op mogelijke negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid. De BST pleit in dat verband voor goed beheer van (tijdelijk) leegstaande panden en braakliggende terreinen. Een van de doelen van de ontwikkeling van de spoorzone en Theresia zou moeten zijn dat de onveiligheid meetbaar afneemt (bijvoorbeeld met behulp van het Politiekeurmerk Veilig Wonen).

Naar het idee van de BST is het zeer aan te bevelen om al op korte termijn een plan te maken – in samenhang met de Spoorzoneplannen – dat oplossingen biedt voor bestaande stedenbouwkundige problemen die verloedering, onveiligheid en overlast in de wijk veroorzaken (braakliggende terreinen, verkeersoverlast door aanwezigheid van bedrijven en bovenwijkse voorzieningen). De BST ziet daarbij goede mogelijkheden tot samenwerking met Platform 5041, dat zich al geruime tijd specifiek met deze problematiek bezighoudt.



De BST als structurele partner in de denktank

Het spreekt vanzelf dat de bewoners van de wijken rond de spoorzone over de ontwikkeling van het gebied goed geïnformeerd moeten worden. Ook voorafgaand aan elke ontwikkelingsfase zullen zij op de hoogte gebracht moeten worden van alle projecten en activiteiten die in die fase zullen plaatsvinden (en wat daarvan voor hun de mogelijke gevolgen zijn). Het regelmatig verstrekken van informatie tijdens de verschillende fasen over de voortgang staat eveneens buiten kijf. Maar wat de BST betreft is daarmee de communicatieve kous nog niet af.

Draagvlak

Om voldoende maatschappelijk draagvlak te creëren voor de spoorzoneplannen, is alleen het gedegen informeren van de omwonenden niet voldoende. De BST pleit ervoor dat bewoners(groepen) actief betrokken worden bij de ontwikkeling van de plannen. Door de wijkbewoners als 'ervaringsdeskundigen' erbij te betrekken, kunnen de spoorzoneplannen ook vanuit wijkperspectief op hun merites beoordeeld worden. De BST ziet in dat verband voor zichzelf een duidelijke rol weggelegd. Door structureel opgenomen te worden in de 'denktank' kan de BST er mede voor zorgen dat voorkomen wordt dat er kansen over het hoofd worden gezien. De BST nodigt de gemeente Tilburg uit om gezamenlijk een inventarisatie te maken van de potenties die Theresia en de spoorzone in hun onderlinge relatie hebben. Daarnaast zou de BST kunnen helpen om acties voor te bereiden zodat die kansen met belanghebbende partijen kunnen worden ontwikkeld.



Communicatieplan

Goede, heldere communicatie tussen gemeente en betrokken (belanghebbende) partijen strekt iedereen tot voordeel. De BST pleit daarom voor het opstellen van een communicatieplan, waarin richtlijnen worden gegeven over de communicatie.

In het plan dient onder meer te worden beschreven hoe en hoe vaak de gemeente de bewoners zal informeren, waarover zij geïnformeerd moeten worden (uitvoering deelprojecten, tijdspannes, etc.), wie de gesprekspartners in de 'denktank' zijn en welke rol zij hebben. Daarnaast zou het plan een paragraaf over inspraak(procedures) kunnen bevatten.



Over Theresia

De wijk Theresia wordt begrensd door het spoor, de Gasthuisring, de Veldhovenring en de Besterdring. In de wijk wonen rond de 3900 mensen met sterk verschillende sociale achtergronden. Er wonen relatief weinig kinderen (van 0 tot 18 jaar) en veel ouderen (> 80 jaar), wat ongetwijfeld te maken heeft met de aanwezigheid van verzorgingshuis De Bijsterstede. In tegenstelling tot de andere wijken in 'Oud-Noord' is in Theresia sprake van een toename van het aantal bewoners, onder meer door een forse toename van het aantal allochtone bewoners. Men is in het algemeen tevreden over de sociale omgeving en de sociale infrastructuur (scholen, groen, winkels), al zorgt die infrastructuur ook voor overlast. Deze overlast wordt met name veroorzaakt door de aanwezige stedelijke voorzieningen in de wijk, zoals Traverse (voorzieningen voor alcohol- en drugsverslaafden en opvang voor dak- en thuislozen), diverse bedrijven, een moskee en een gebedshuis (die vooral parkeeroverlast veroorzaken).

De wijk kent verschillende buurten, zoals de Nijverstraat, het Stedeke, 'de oude gasfabriek' en de Havervelden, die in verschillende tijden en voor verschillende functies zijn gebouwd (bijvoorbeeld voor de nijverheid, de gasfabriek, wonen en bedrijven, winkels, etc.) Dit heeft invloed gehad op de soort bebouwing (bedrijfsruimten en een variatie aan woningtypen) en de bewoners.

Theresia kent een gevarieerd scala aan woningtypen – koop, sociale en particuliere huur, een- en meergezinswoningen. Het merendeel van de duurdere koopwoningen in Oud-Noord zijn in Theresia te vinden. De wijk bevat zowel vooroorlogse woningbouw als woningen van recenter datum.

De huidige structuur van de wegen en straten van de Theresia is grotendeels bepaald door de aanleg van het spoor (1863) en de gasfabriek. Oude straten, zoals de Oude Langstraat, de Buitenstraat en de Stedekestraat bleven, maar nieuwe stukken wijk werden hier tussenin gebouwd.

Over de BST

De stichting Belangengroep Spoorzone Theresia is opgericht in het laatste kwartaal van 2002 op het moment dat de gemeente Tilburg de 'visie spoorzone' van de toenmalige rijksbouwmeester Jo Coenen presenteerde. De groep bestaat uit ongeveer 20 personen, te weten een dagelijks bestuur en een zogeheten klankbordgroep.

De BST heeft haar doel als volgt geformuleerd: opkomen voor de belangen van de bewoners van de wijk Theresia. De stichting tracht dit doel onder meer te verwezenlijken door de belangen van de bewoners in de wijk Theresia te bundelen en te verbinden met het stedelijk belang van de gemeente Tilburg. Zij wil daarbij onder andere partner zijn van diezelfde gemeente en andere partijen in het ontwikkelingsproces van de spoorzone en de wijk Theresia. Het woonklimaat in de wijk en de verbindingen met de (binnen)stad zijn daarbij toetsstenen.

Het dagelijks bestuur van de BST organiseert periodiek een zogeheten 'buurt-café', waar ze overlegt met de bewoners in haar werkgebied. De klankbordgroep is samengesteld uit bewoners van de wijk Theresia die betrokken zijn bij hun wijk en haar bewoners en tevens een bepaalde kennis of deskundigheid bezitten. Zij kunnen de stichting gevraagd en ongevraagd adviseren over haar doelstelling en werkzaamheden.

Wij zijn verheugd dat de stad Tilburg - vaak geconfronteerd met het 'lelijke-eendje-imagó' - nu door de ontwikkeling van de spoorzone een geweldige kans krijgt om te gaan werken aan de verwezenlijking en het creëren van een harmonieus en coherent stadshart dat decennialang gespleten is geweest.

De BST wil daaraan een gefundeerde bijdrage leveren.

Colofon

Deze brochure is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de bewoners van de wijk Theresia en met financiële steun van de gemeente Tilburg.

uitgave

Stichting Belangengroep Spoorzone Theresia, Tilburg

redactie

Ed de Roos, Karin van der Velde, Peter Vermijs

eindredactie

Beewee Nederkoorn

illustraties

Karin van der Velde, Van Asten Doomen Architecten BNA, gemeente Tilburg

vormgeving

Blauwzuur, Tilburg | www.blauwzuur.nl

druk

Drukkerij Deko, Tilburg

Tilburg, september 2005

STICHTING BELANGENGROEP SPOORZONE THERESIA

dagelijks bestuur

Ed de Roos - voorzitter

Karin van der Velde - secretaris

Peter Vermijs - penningmeester

secretariaat

Lange Nieuwstraat 159, 5041 DB Tilburg

e-mail

spoorzone@home.nl



