

Grenzeloos Tilburg

Als je de stedenbouwkundige groei van Tilburg in een paar zinnen zou moeten vatten dan zouden daar de woorden grens, grenzeloos, lint en dorp stevast in terug komen. Ondanks alle pogingen om de stad vanuit het centrum naar buiten toe min of meer concentrisch te ontwikkelen was en is Tilburg een netwerkstad. Of het in de toekomst een netwerkstad in de moderne zin des woords zal zijn – in virtuele zin – is uiteraard de vraag, maar de historie heeft deze stad in ieder geval mee. Aan de hand van plattegronden zullen enkele kenmerkende stappen in de stedenbouwkundige geschiedenis toegelicht worden.

Tilburg twee eeuwen terug

Tilburg begon met niets of laten we zeggen met zeer weinig, als een paar boerengehuchten (herdgangen genoemd) in een schier oneindig landschap. Reizend door dit landschap arriveerde koning Lodewijk Napoleon te paard of in de koets - wie zal het zeggen – 200 jaar geleden in Tilburg en vanwege het belang van de textielnijverheid verleende hij aan de ongeveer 9500 inwoners stadsrechten. Een opmerkelijk besluit als je alleen naar de verschijningsvorm van Tilburg kijkt dat in niets leek op de vestingsteden. Geen stadsmuur begrensde Tilburg, geen opmerkelijke monumenten sierden de stad, laat staan stadspleinen met allure, en een middeleeuwse kern met kronkelige straten was er ook niet.

Tilburgers leefden hoofdzakelijk van de landbouw en het houden van schapen. Om wat bij te verdienen gingen ze thuis weven. Er ontstonden fabriekshuizen, de wol- en lakenhandel groeide en fabrikanten roerden zich steeds meer in gemeentelijke aangelegenheden. De koning had daar meer oog voor dan voor het stadsbestuur. De textielindustrie van Tilburg groeide,

ook vanwege de introductie van de stoommachine, uit tot de grootste van het land.

De weinige bebouwing bestond aanvankelijk uit lintbebouwing en bebouwingsgroepen rondom brinken of driehoekige plaatsen voor het vee of de kudde. Zetten we deze plattegrond naast de huidige dan zal iedere stedenbouwer zich op z'n minst afvragen wat er in die tussentijd allemaal gebeurd is en waar het naar toe moet met deze stad.

De groei van Tilburg in de 19e eeuw

Tilburg veranderde in de 19e eeuw van een agrarische nederzetting naar een industriestad zonder noemenswaardige overheidsplanning. De linten groeiden naar elkaar toe met wevershuisjes, fabrikantenvilla's, kerken, kloosters..... en textiel fabrieken die de weilanden erachter inschoten. Omdat de gemeente op het gebied van de ruimtelijke ordening nog niet veel kon uitrichten is het niet verbazingwekkend dat het eerste stedenbouwkundige plan in Tilburg door een



Tilburg 1850-1900



Tilburg 2008



Plattegrond Tilburg 1921 met daarop ingetekend de Ringbanen

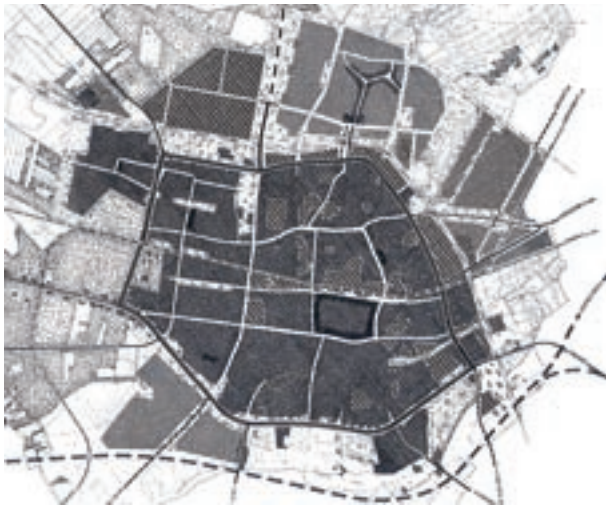
particulier architect, H.J. van Tulder, gemaakt werd. Het betrof een stratenplan voor een betere woonwijk in de buurt van het gemeentehuis. Dit kreeg echter geen steun van de gemeenteraad met als gevolg dat er een armoedige wijk verrees die nadien vervangen werd door een modern stadsplein. Dezelfde architect oogstte meer succes met zijn stratenplan van de wijk Nijveroord achter het station. Het particulier ontwikkelen van de weilanden tussen de linten voor woningbouw had nu een serieuze aanvang genomen. De komst van de spoorwegen betekende in meerdere opzichten een grote verandering voor de stad. Voor het transport van steenkool naar de textiel fabrieken ten behoeve van de stoommachines werden straten verhard. Bovendien vestigde zich een grote spoorwerkplaats ten noorden van het spoor waar ook de gemeentelijke gasfabriek en elektriciteitscentrale een plek wisten te veroveren, nota bene aan een van de eerste planmatig aangelegde straten van Tilburg. De NS-werkplaats (waarover elders meer) staat nu op de rol om plaats te maken voor een uitbreiding van de binnenstad die de scheiding tussen noord en zuid, welke door de spoorwegen is ontstaan, moet verzachten. Het ligt in de bedoeling om de historische sfeer van de werkplaats in zowel stedenbouwkundig als architectonisch opzicht te respecteren.

Stedenbouw in het begin van de 20e eeuw

Gemeenten moesten volgens de Woningwet van 1901 uitbreidingsplannen maken, dus nog voordat de stedenbouwkunde als discipline in Nederland vorm kreeg in de jaren 20 bij de aanstelling van een hoogleraar in Delft. Zo ook Tilburg die voor dat doel de civiel ingenieur J.H. Rückert aanstelde als hoofd van de nieuwe afdeling Publieke Werken. Veel keuze was er toentertijd overigens niet, architecten zoals H.P. Berlage dan wel ingenieurs sprongen in dit gat. Naast allerlei onderzoeken naar demografische ontwikkelingen ten behoeve van de woningbehoefte, naar verkeer, bedrijvigheid en hygiëne, richtte de jonge ingenieur zich op het vraagstuk hoe je van de twee gezichten van Tilburg, die van het boerendorp en van de fabrieksstad, een samenhangende stad kunt maken. Daarvoor zette hij in 1917 het eerste ringbanenstelsel van Nederland op de kaart dat bedoeld was als wandelpromenade én als nieuwe stadsgrens. Het idee van de wandelpromenade paste in de traditie van de vestingsteden die bij slechting van hun wallen in de tweede helft van de 19e eeuw veelal zogenaamde stadswandelingen introduceerden, langgerekte parken in Engelse landschapstijl waar op zondag gewandeld werd. Erg lang heeft het idee van de wandelpromenade niet stand gehou-



Plattegrond Tilburg 1941 met de nog slechts deels gerealiseerde Ringbanen



Structuurplan Tilburg 1965

den omdat de aanleg van de gehele ringbaan ruim 40 jaar in beslag nam en in de tussentijd het autoverkeer enorm toenam. Daarmee sneuvelde ook het idee van de stadsgrens want de grote vraag naar woningen en de beperkte uitbreidingsmogelijkheden binnen de geplande stadsgrens noopten tot uitbreidingen buiten de nog niet voltooide ringbanen.

Stedenbouw in Tilburg na de Tweede Wereldoorlog

Direct na de Tweede Wereldoorlog diende zich een grote volkshuisvestingsopgave aan. De moderne beweging in de stedenbouw, die voor de oorlog weliswaar veel publiciteit trok maar in werkelijkheid weinig voet aan de grond kreeg, zag na de oorlog de kans schoon om haar functionalistische ideeën in de praktijk te brengen. Zo ook in Tilburg, waar ten westen van de nauwelijks voltooide ringbaan woonwijken op basis van een rasterpatroon verrezen die het oude lintenpatroon wegvaagden maar tegelijkertijd het katholieke parochiesysteem respecteerden. Tilburg kreeg er een modern gezicht bij. Dat moderne gezicht kreeg een vervolg in de grootschalige vernieuwing van het centrumgebied vanaf 1958. Door de typische groeiwijze van linten die herdgangen met elkaar verbonden kende Tilburg geen omgrensde binnenstad zoals vestingsteden die wel hadden. Het cityplan uit 1958 voorzag in een cityring en in moderne stedelijke voorzieningen zoals een schouwburg, een openbare parkeergarage en een nieuw stadhuis. Het gemeentelijke structuurplan uit 1965 laat de cityring zien als een dikke zwarte lijn om een centrumgebied dat voor het merendeel nog steeds het dorps karakter van de oude lintenstad uitstraalde. Dit kaartbeeld is bovendien bijzonder omdat duidelijk wordt dat de lintenstructuur als stedelijke drager plaatsmaakt voor een verkeersstructuur in rastervorm.

Het nieuwste gezicht van Tilburg

Terwijl de stad aan de noord- en westzijde met nieuwe woonwijken groeide en het cityplan voltooid werd, zag het gemeentelijke Structuurplan Oude Stad in 1975 het daglicht. Dit structuurplan ging, als reactie op de eerdere, nogal rigide



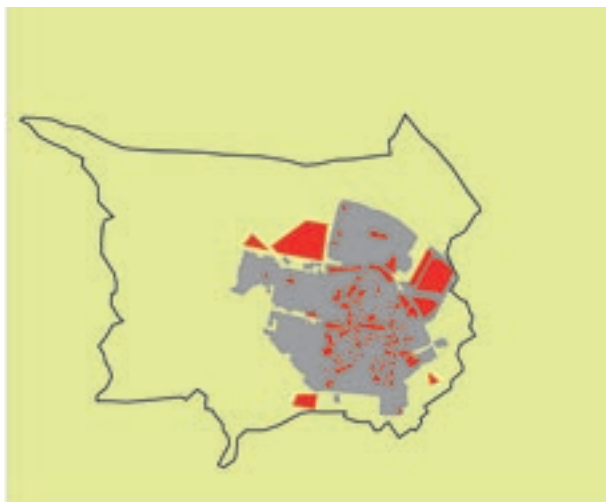
Panorama in 1959 genomen vanaf de Vredeburcht

sloop- en nieuwbouwplannen uit 1958 en 1965, uit van een zeker respect voor de historische lintstructuur van Tilburg binnen de ringbanen. Overigens met niet minder sloop dan het centrumplan uit 1958, want door het ineenstorten van de textielindustrie zou ongeveer 100 ha aan fabriekscomplexen plaatsmaken voor hoofdzakelijk woningbouw. Een geluk bij een ongeluk kunnen we achteraf zeggen, enerzijds omdat de kwetsbare eenzijdige economische drager van de stad – de textielindustrie – plaatsmaakte voor een meer veelzijdige economie met grote aandacht voor onderwijs en sociaal-culturele voorzieningen en anderzijds omdat al die nieuwbouwwoningen ervoor zorgden dat het voorzieningenniveau op peil kon blijven (het inwonertal in de Oude Stad was in 1975, ondanks gezinsverdunding en toename van woonvloeroppervlak, nagenoeg gelijk aan het huidige).

De oude linten veranderden desondanks van karakter, in eerste instantie vooral in functioneel opzicht. De textiefabrieken waren namelijk vertrokken en daarmee het typisch bedrijvige karakter van de linten die tot dan toe het werkterrein van de Tilburger was en tevens zijn referentiekader voor inkopen en culturele bezigheden. Nieuwe fabrieken verrezen op grote bedrijventerreinen aan de rand van de stad, goed bereikbaar voor vrachtauto's, spoor en kanaal. Door de schaalvergroting in de detailhandel en ontkerkelijking zou je denken dat ook



het referentiekader van de linten voor inkopen en cultuur verdween, maar daarin blijkt de Tilburger uitzonderlijk vasthoudend te zijn. De kleine schaal die refereert aan een dorpse cultuur spreekt hem meer aan dan de grote moderne blokendozen. Dat uit zich in protesten bij nieuwbouwinitiatieven voor moderne appartementenblokken die lukraak op allerlei plekken aan de linten verrijzen zonder dat bestemmings-



Bedrijven in Tilburg in 1975

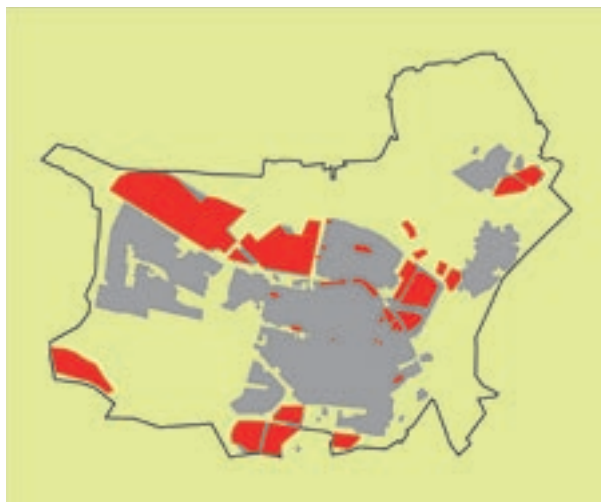
plannen of monumentenzorg daar een verweer op hebben.

Inmiddels is Tilburg gegroeid met een tweetal dorpen, te weten: Berkel-Enschot en Udenhout, en is de gemeentegrens na bijna twee eeuwen verruimd. Merkwaardigerwijs is Goirle, dat aan de zuidkant tegen Tilburg aanligt, buiten schot gebleven. Ongetwijfeld speelden dorpse sentimenten daarbij een rol, terecht vanuit het historisch perspectief van de burger en in kennelijke tegenspraak met de globalisering van de economie en groeiende netwerk-afhankelijkheid.

Tilburg is nu een stad met op zijn minst twee duidelijke gezichten: die van de oude industriestad in de Oude Stad welke gebruik maakte van de agrarische structuur, en die van de moderne stad die er een eigen historische laag overheen legde, zowel in als buiten de Oude Stad. Met veel krachtsinspanning is er een economisch vitale stad van gemaakt die culturele verrassingen herbergt zoals het Textielmuseum, De Pont museum voor hedendaagse kunst en het Kunstcluster. Dat maakt de stad in potentie spannend, zeker wanneer de gelegenheid te baat wordt genomen om die twee gezichten in het publieke domein meer met elkaar in verband te brengen.

Daarmee kom ik terug bij waar ik begonnen was. Tilburg bestond aanvankelijk uit enkele gehuchten in een leeg land met een gemeentegrens die er eigenlijk niet toe deed en stapt nu in een vol gebied – een mozaïekmetropool – waarin gemeentegrenzen alleen maar lastig zijn. Het was ooit een netwerk van linten dat evenzeer een netwerkstad zou kunnen zijn in de moderne zin des woords wanneer de kennis-economie en creatieve bedrijvigheid aanspraak gaan maken op intense stedelijke plekken met een eigen historisch karakter die we in de Oude Stad met zijn talloze linten nog in onvermoede vormen tegenkomen.

Paul Kurstjens, senior stedenbouwkundige gemeente Tilburg



Bedrijven in Tilburg na 2010