
De ruimtelijke ontwikkeling van Tilburg voor 1917*

door drs. A. Plevoets

De ontwikkelingsgeschiedenis van de gebieden die als stadsgezicht beschermd gaan worden, moet natuurlijk in een ruimer kader gezien worden. We zullen daarom eerst proberen een kort overzicht te geven van de nederzettingsgeschiedenis van Tilburg.

De ruimtelijke ontwikkeling van een gebied met een lange bewoningsgeschiedenis is een langzaam proces dat in verschillende periodes door verschillende factoren bepaald werd. Natuur en mens bepaalden samen het landschap. In de middeleeuwen was de belangrijkste bestaansbron van de mens landbouw. Het agrarische landschap dat toen ontstond, heeft zich in grote lijnen gehandhaafd zolang de landbouw de voornaamste bestaansbron bleef. Voor grote delen van Tilburg was dat tot in de 19e eeuw, voor sommige (rand)gebieden van Tilburg zelfs tot in de 20e eeuw het geval.

De plattegrondvormen van de van oorsprong middeleeuwse landbouwersnederzettingen bepalen nog altijd voor een groot deel de structuur van de huidige stad.

Sinds de 16e eeuw, het begin van de nieuwe tijd, werd de textielnijverheid voor verschillende Tilburgers het voornaamste bestaansmiddel. Zeker op het eind van de 18e eeuw en in de 19e eeuw verdrong de textielnijverheid de landbouw als bepalende factor voor de ruimtelijke ontwikkeling. Tilburg werd een industriestad.

Ook het kerkelijk leven heeft een grote rol gespeeld in de ontwikkeling van de plattegrond en het uiterlijk van de stad. Hoewel Tilburg

al eeuwen een katholieke gemeente was, werd dit pas duidelijk uitwendig zichtbaar in de tweede helft van de 19e eeuw door de bouw van kerken, kloosters, scholen en patronaatsgebouwen. Sinds de 19e eeuw karakteriseerde men Tilburg dan ook als een stad van kerken en fabrieken. Dit beeld veranderde in de zestiger jaren door de ontkerkelijking en de ineenstorting van de textielindustrie.

Merkwaardigerwijs is de verkeers-technische ontwikkeling pas in de 19e eeuw ver genoeg om in de plattegrond van Tilburg belangrijke wijzigingen te kunnen veroorzaken. Vóór die tijd volgden interlokale wegen grotendeels het spoor van de verbindingen tussen de gehuchten onderling. In dit hoofdstuk zullen we deze vier belangrijke factoren voor de ruimtelijke ontwik-

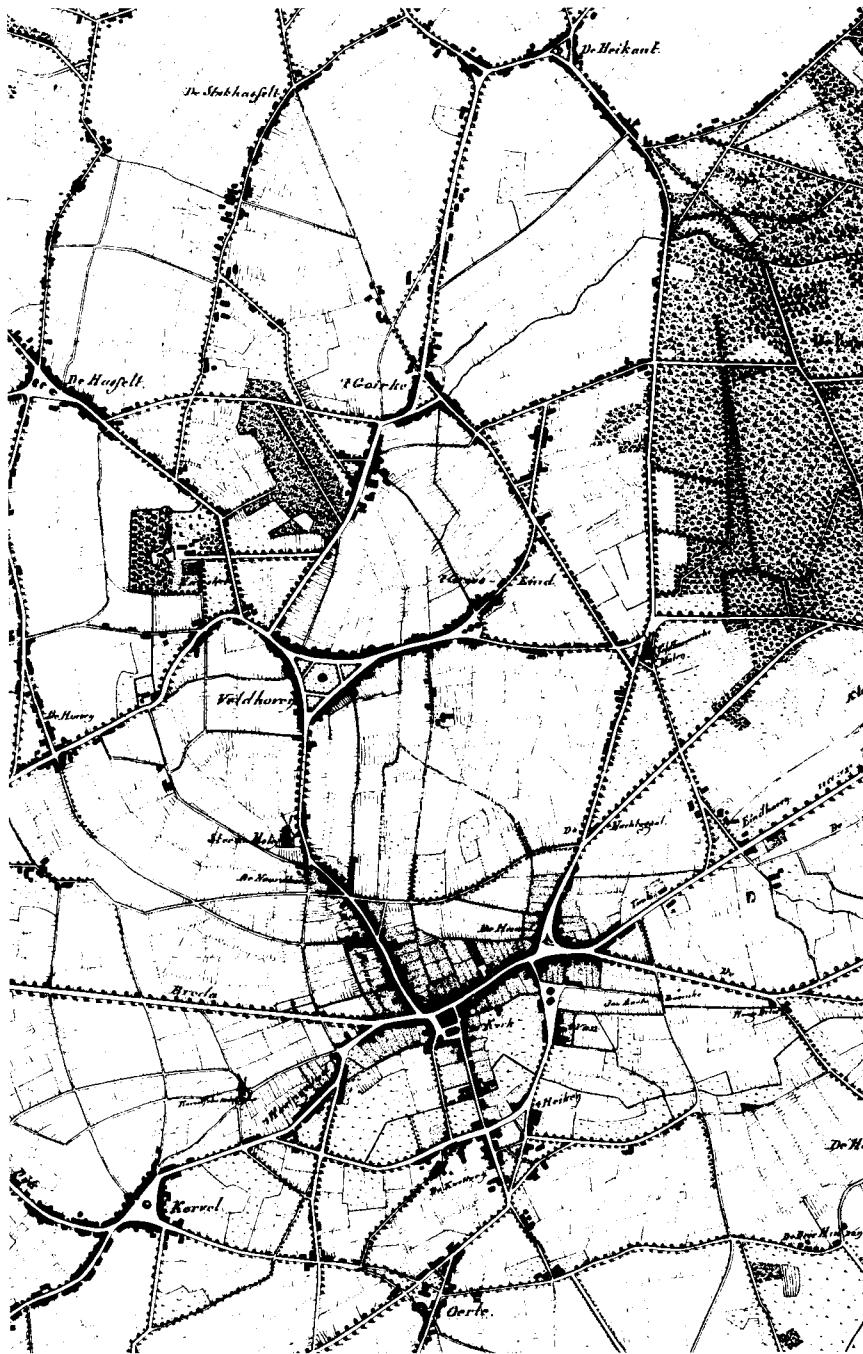
keling van de stad wat nader bespreken.

Landbouw

Archeologische vondsten tonen aan dat Tilburg al een zeer oude bewoningsgeschiedenis heeft. Vondsten in het noordwestelijk deel van de gemeente (Hasselt-industrieterrein Noord) wijzen erop dat al in de Steentijd mensen deze gebieden bewoonden. In het tegenwoordige centrum (aan het einde van de Jan Aartestraat) vond men in 1841 overblijfselen uit de Bronstijd ($\pm 1600 - \pm 800$ v. Chr.). Ten zuiden en zuidoosten van Tilburg werden Romeinse vondsten gedaan. De gegevens zijn echter nog te schaars om duidelijke uitspraken te kunnen doen over de omvang van de nederzettingen in die periodes.

Recente vondsten hebben wel aanleiding gegeven om de bestaande opvatting van archeologen en nederzettinggeografen, dat er na de Romeinse tijd in de Brabantse zandzone een ontvolking zou hebben plaatsgehad, nog eens kritisch te overwegen. In ieder geval hebben er zeker omstreeks 600 na Chr., de zogenaamde merovingische periode, mensen in deze streken gewoond. De middeleeuwse mens had als voornaamste be-

* Dit artikel is een gedeeltelijke bewerking van het inleidende hoofdstuk door dezelfde auteur in: Armhoeftse Akkers, Tilburg tussen Heuvel en Moerenburg (Tilburg, 1983).



In 1835 was het meerkernige, agrarisch bepaalde, nederzettingpatroon nog niet verstoord. De nu te beschermen stadsgesichten zijn hierin goed herkenbaar.

staansbronnen de landbouw en de schapenteelt. Verschillende schrijvers menen dat de oudste plattegrondvormen van het huidige nederzettingpatroon reeds in de middeleeuwen tot stand zijn gekomen. De meest karakteristieke uit deze periode daterende plattegrondvorm is het driehoekige plein zoals men dat in Tilburg op enkele plaatsen tegenkomt. Niet ieder driehoekig plein behoeft echter zo'n hoge ouderdom te hebben. Volgens Kakebeeke, een deskundige op het gebied van de nederzettingsgeschiedenis in de Kempen, zou zo'n plein daarvoor moeten voldoen aan

de volgende voorwaarden:

- het centrale plein moet in gemeenschappelijk gebruik zijn geweest bij de boeren die aan het plein woonden
- rondom het plein moeten enkele boerderijen hebben gestaan
- het plein moet vermeld zijn in middeleeuwse bronnen
- de boerderijen moeten eigendomsbanden hebben gehad met de akkers en beemden (lage beekdalgronden) in de buurt
- het plein is (was) omgeven met heggen, er ligt (lag) een drenkkuil in en er is (was) een aanplant van eiken of linden.

Volgens de historische gegevens zouden in Tilburg de Veldhoven (het tegenwoordige Wilhelminapark), de Hasselt, de Heikant (tegenwoordig de Schans), de Heuvel en het Korvel echte middeleeuwse driehoekige pleinen zijn. Zeer waarschijnlijk geldt dit ook voor Oerle (het tegenwoordige Transvaalplein is er een deel van).

Voor de driehoekige vorm van het plein is niet meer met zekerheid een verklaring te geven. Waarschijnlijk diende die om het vee van de boerenfamilies, die aan het plein woonden, op een natuurlijke wijze de wegen ("tangenten") op te kunnen drijven. Deze wegen liepen naar de gemeenschappelijke weideplaatsen op de woeste gronden. Bij terugkeer konden de dieren zich verspreiden over de driehoek.

We moeten deze driehoekige bewoningskernen wel onderscheiden van pleintjes, die ontstonden op splitsingen van wegen. Deze driehoeksvormen voldoen niet aan het model van Kakebeeke. Aan enkele van deze splitsingen ontstond in de 17e en 18e eeuw ook een dichtere bebouwing. Als voorbeelden kunnen dienen: het Sint-Annaplein, het Julianapark (Goirke) en de samenkomst van Groeseindstraat en Veldhovenring.

Aan verbindingen tussen de bewoningskernen en aan straten die langs beemden en verder afgelegen akkercomplexen lopen, hebben zich langgerekte straatnederzettingen gevormd. In Tilburg behoren waarschijnlijk tot dit type Stokhasfelt, Hoeven (Reitse-Hoevenstraat), "Creijvenne" (het Kraai-ven), Rugdijk, Quirijnstok, Berkdijk en Laar.

Sinds ± 1000 lieten adellijke grootgrondbezitters en kloosters afgelegen hoeven bouwen (de zogenaamde "Einzelhöfe") als basis voor de ontginning van woeste gronden. Rondom zo'n hoeve ontstond een landbouwgebied en - wanneer later de hoeve als gevolg van vererving gesplitst werd - kon er zich een gehucht vormen. Een dergelijke bewoningskern, wat verder afgelegen van het oudere gehucht rond het driehoekige plein, zou men wellicht kunnen zien in "Eindhoven" in het gebied van de huidige Armhoeffse Akkers. Ook de Kouwenberg,

Haansberg en Vijfhuizen in Noord-Tilburg en Broekhoven in het uiterste zuiden zijn misschien voorbeelden van zo'n afgelegen gehucht.

Aan deze middeleeuwse structuren en de verbindingswegen daartussen ontstond sinds ca. 1500 de lintbebouwing, die voor Tilburg lange tijd karakteristiek was en waarachter zich op verschillende plaatsen tot het begin van de 20e eeuw nog weiden en akkers uitstrekten.

Textielnijverheid

Een andere belangrijke factor in de ontwikkeling van Tilburg is de textielnijverheid geweest. In de middeleeuwen gebruikte men de hoge zanderige heidebodems al voor de schapenteelt, de basis voor de wolverwerking. Reeds in de 16e eeuw moet men in Tilburg, niet alleen voor eigen gebruik, maar ook voor de markt geproduceerd hebben. Vanaf ± 1600 werd de wolnijverheid voor steeds meer Tilburgers de enige bestaansbron. In perioden van groei zullen de textielambachtlieden en -arbeiders zich gevestigd hebben langs de verbindingswegen tussen de oude kernen en met hun huizen en hutten de open plekken op de driehoekspleinen hebben opgevuld. Zelfs in de 17e eeuw waren hier al bedrijfspanden annex woonhuizen gesitueerd waar weefgetouwen stonden en meerdere gezinnen onderdak vonden. De manier waarop toen geproduceerd werd, noemt men huisnijverheid. Dit wil zeggen dat men thuis produceerde in opdracht van vreemde kooplui, vanaf de 17e eeuw meest uit Holland en dan vooral Leiden.

Al op het einde van de 18e eeuw ontstond in Tilburg al de fabrieksnijverheid. Het gebouw van de voormalige Triborgh-fabriek in de Bisschop Zwijsenstraat (vroeger Nieuwe Dijk geheten) dateert uit deze tijd en is daarmee het oudst nog bestaande fabrieksgebouw in Tilburg. Helaas heeft een nieuwe stedenbouwkundige invulling van dat deel van de stad tot consequentie, dat het gebouw gesloopt zal moeten worden.

In de 19e eeuw verdrong de fabrieksnijverheid de huisnijverheid. Dit gaf aanleiding tot de bouw van

steeds grotere fabriekscomplexen. Deze complexen hebben hier niet het ontstaan van nieuwe woonkernen veroorzaakt zoals in Engelse en Belgische industriegebieden. Ze hebben wel door het invullen van de open terreinen achter de traditionele lintbebouwing, Tilburg het uiterlijk gegeven van de fabriekstad. Typerend voor Tilburg was dat de fabrikant zich in de regel dicht bij zijn bedrijf vestigde. In sommige straten, zoals de Goirkestraat en de St.-Josephstraat is deze ontwikkeling nog duidelijk zichtbaar. Men vindt er 19e-eeuwse fabrieksgebouwen, fabrikantenwoningen, kleinere bedrijfsgebouwen, middenstandswoningen en, meestal op de achterterreinen, rijen arbeidershuisjes.

De huisnijverheid verdween in Tilburg overigens pas definitief in de jaren dertig van deze eeuw, toen de laatste thuiswevers hun weefgetouw voorgoed stilzetten.

Hoewel Tilburg niet het karakter heeft gekregen van een grauwe fabriekstad zoals andere oudere industriesteden in West-Europa, spreekt de Tilburger toch met een duidelijke ironische ondertoon van de "schônste stad van 't laand".

Kerkelijk leven

Hoewel de stichting van een kerkgebouw meestal afhankelijk is van de spreiding van de bevolking, heeft die op haar beurt weer invloed op de verdere ontwikkeling van de ruimtelijke ordening. In een meerkernige nederzetting (zoals Tilburg en zovele andere plaatsen in Brabant) werd waarschijnlijk de

oudste kerk centraal tussen de bewoningskernen geplaatst. Rondom het kerkgebouw kon een kerkbuurt ontstaan die dus jonger is dan de kernen in de omgeving. In Tilburg gebeurde dat pas in de tweede helft van de 16e eeuw.

Sinds Brabant na ± 1650 door protestanten werd bestuurd, was het met die invloed van de katholieke kerk – althans officieel – gedaan. De protestanten maakten zich ook meester van het kerkgebouw. Na een moeilijke periode bouwden de katholieken omstreeks 1700 twee schuren die als provisorisch kerkgebouw dienst moesten doen, de ene op het Goirke en de andere op het Heike, enkele honderden meters ten zuiden van de oude kerk. Hier ontstond de Oude Kerkstraat. Pas in 1824 kregen de katholieken de oude "Grote kerk" terug. De schuurkerk op het Heike werd nu overbodig, maar de bevolking bleef de naam "Heikesse kerk" gebruiken, nu voor de Grote kerk aan de Markt.

De schuurkerk in Noord-Tilburg was al in de loop van de 18e eeuw uitgegroeid tot een parochiecentrum. Dit en vooral de formele splitsing in twee parochies in 1797 hebben een scheiding tussen Noord- en Zuid-Tilburg teweeggebracht, die later door de aanleg van de spoorlijn nog versterkt is.

In de tweede helft van de 19e eeuw werden, als gevolg van de grote bevolkingsgroei en de katholieke emancipatie, in de volkrijke buurten van de stad nieuwe kerken gebouwd, die als middelpunt van een kerkelijk parochiecomplex (kerk,

In een kern als de Hasselt waren nog in deze eeuw alle elementen van de driehoekstructuur aanwezig (ca. 1925).



scholen, pastorie en patronaat) de meerkernige opbouw van de stad benadrukten.

Deze ontwikkeling ging door tot het begin van de jaren zestig van onze eeuw.

Bij de desbetreffende stadsgezichten komt het belang van de kerkgebouwen uitvoeriger aan de orde.

Interlokale verbindingen

Zoals we reeds opmerkten, werden verkeersverbindingen tot de 19e eeuw harmonisch ingepast in het bestaande net van de lintbebouwde structuur. Pas in de 19e eeuw ontstond de behoefte aan efficiëntere verbindingen om in de pas te kunnen lopen bij de economische ontwikkeling. Hoewel nauwelijks ondersteund door zijn onderdanen, nam koning Willem I het initiatief tot de aanleg van land-, spoor- en waterwegen. Tussen 1820 en 1830 kwam een rechtstreekse verbinding tot stand tussen Breda-Tilburg en Tilburg-Den Bosch. Deze verving de oude weg "1e klasse nr. 8 van Brussel naar de Hannoversche grenzen", die nog via de Berkdijk, Korvel, Heuvelstraat, St.-Josephstraat en Oisterwijksebaan liep. Tussen ± 1860 en ± 1880 werd Tilburg opgenomen in het net van spoorwegen. Het tracé liep in Tilburg dwars door de bestaande bewoningsstructuur en heeft vier generaties lang stadsontwikkelaars en verkeerstechnici hoofdbreken gekost. Niet alleen verscherpte het de scheiding in de Tilburgse bevolking (sindsdien verdeeld in "van boven" of "van onder de lijn"), het schiep ook kolossale verkeersproblemen tot in de jaren zestig het "hoogspoor" tot stand kwam. De oudere Tilburgers herinneren zich nog de viermaaldaagse files van fietsers als de overwegbomen in de Gasthuisstraat en op de Heuvel dicht waren. Een waterweg heeft Tilburg pas gekregen in de jongste eeuw. Hoewel Willem II al voor 1848 een dergelijk plan had, werd het Wilhelminakanaal pas in het eerste kwart van deze eeuw aangelegd. In 1923 kon de Tilburgse haven officieel in gebruik worden genomen. Het was de laatste interlokale verbinding die tot stand kwam op basis van plannen die dateerden uit de tijd toen er nog geen stadsplanning was.

Groei van de bevolking

De hier besproken vier factoren bepaalden samen de ruimtelijke ontwikkeling van Tilburg. Om een gedetailleerd beeld hiervan te krijgen zou men zich moeten verdiepen in de ontwikkeling van de bevolking en de geschiedenis van de bebouwing. Voor deze publikatie voert zo'n onderzoek te ver. Wel kan een zeer globaal beeld geschetst worden.

Als gevolg van de agrarische ontwikkeling kon men in Tilburg rond 1450 acht woonkernen onderscheiden. Men duidde deze aan met het begrip "herdgang". Over de herkomst van dit begrip bestaan meningsverschillen. De meeste deskundigen neigen ertoe de betekenis van de term te zoeken in de gang die de herder met zijn schaapskudde maakte in de woeste gronden rond een oude woonkern. In de 15e eeuw wordt er in ieder geval een administratieve eenheid mee aangeduid.

Die acht kernen waren Heuvel, Veldhoven, Hasselt, Hoeven (nu omgeving Reitse-Hoevenstraat), Reit, Korvel, Oerle en Loven. Merkwaardigerwijs vormde de Heikant pas op het eind van de 16e eeuw een administratieve eenheid, terwijl dat gebied met Hasselt, Stokhasselt en Kraaiven het dichtstbevolkte gebied was in Noord-Tilburg. In het zuiden was Korvel het dichtstbevolkt, de Heuvel was daarentegen schaars bebouwd. Helaas beschikken we niet over tellingen die een nauwkeurig beeld geven van de omvang van de bevolking in die tijden. Wel kunnen we op basis van huizentellingen die men maakte ten behoeve van de heffing van belasting, een globale schatting maken. In 1437 werden er in Tilburg en Goirle samen 542 bewoonde huizen geteld. Dit getal liep terug tot 379 huizen in 1496. Door een opbloei in de 16e eeuw konden alleen in Tilburg in 1526 al weer 509 huizen geteld worden. Deskundigen menen dat een gezin uit de Meierij destijds gemiddeld zeven personen omvatte, zodat we het Tilburgse inwonersaantal op 3500 mogen schatten. Hoewel de groei van de bevolking lange tijd

sterk werd beïnvloed door economische omstandigheden en dus zeer grillig verliep en bepaalde kernen dichter en andere minder dicht bevolkt werden, moesten toch de administratieve "wijk"-grenzen van tijd tot tijd aangepast worden. Op het eind van de 16e eeuw kregen Berkdijk, Stokhasselt en Heikant het predikaat herdgang en op het eind van de 17e eeuw vond een splitsing plaats van de Heikant in West- en Oostheikant. Rond 1800 werd de buurt rond Grote kerk en Heuvel administratief gesplitst. Bij een officiële volkstelling in 1810 telde Tilburg 9659 inwoners. Ter vergelijking: Den Bosch telde er 13716, Eindhoven en Helmond respectievelijk 2248 en 2524! Op basis van de bloeiende textielnijverheid, de uitgestrektheid van de gemeente en haar bevolkingsaantal was Tilburg trouwens in 1809 tot stad verheven.

In de 19e eeuw kreeg Tilburg langzamerhand een ander uiterlijk. In de omgeving van de fabrieken werden arbeiderswoningen gebouwd. Dit verliep overigens nog niet volgens een door de gemeentelijke overheid opgesteld plan. "Huisjesmelkers" bouwden arbeiderswoningen die aan de meestal grote gezinnen een bepaald niet zo riant onderdak boden. De bevolking groeide gestaag van 11784 inwoners in 1830 tot 55737 in 1914.

Van enige planning en het ontstaan van echte wijken is pas sprake in de tweede helft van de 19e eeuw, als de "Koningswei" wordt aangelegd en het gebied tussen Noordstraat, Nieuwlandstraat, Heuvelstraat, Heuvel en Spoorlaan wordt volgebouwd. Op het eind van de 19e eeuw werd het gebied tussen Goirkestraat, Houtstraat, Veldhovenring en Wilhelminapark met arbeiderswoningen volgezet, evenals de akkerpaden tussen de Korvelse- en Bredaseweg. Rond 1900 verrees de wijk Besterd. Deze vijf gebieden kunnen als eerste echte stadswijken aangemerkt worden. Ze zijn echter nog geen resultaat van overheidsplanning. Het eerste, de gehele gemeente omvattende, stadsontwikkelingsplan werd pas in 1917 aan de burgerij voorgesteld.