

Stadsvorm Tilburg, stadsontwerp en beeldkwaliteit : de vorm van de stad als object van onderzoek en ontwerp

Citation for published version (APA):

Doevendans, C. H., Luiten, J. H., & Rutgers, R. A. (1996). *Stadsvorm Tilburg, stadsontwerp en beeldkwaliteit : de vorm van de stad als object van onderzoek en ontwerp*. Technische Universiteit Eindhoven.

Document status and date:

Gepubliceerd: 01/01/1996

Document Version:

Uitgevers PDF, ook bekend als Version of Record

Please check the document version of this publication:

- A submitted manuscript is the version of the article upon submission and before peer-review. There can be important differences between the submitted version and the official published version of record. People interested in the research are advised to contact the author for the final version of the publication, or visit the DOI to the publisher's website.
- The final author version and the galley proof are versions of the publication after peer review.
- The final published version features the final layout of the paper including the volume, issue and page numbers.

[Link to publication](#)

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

If the publication is distributed under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license above, please follow below link for the End User Agreement:

www.tue.nl/taverne

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at:

openaccess@tue.nl

providing details and we will investigate your claim.

doos 16,
no. 6

STADSVORM TILBURG, STADSONTWERP EN BEELDKWALITEIT

DE VORM VAN DE STAD ALS OBJECT VAN ONDERZOEK EN ONTWERP

1996

**TECHNISCHE UNIVERSITEIT EINDHOVEN
FACULTEIT BOUWKUNDE**

**GEMEENTE TILBURG
DIENST PUBLIEKE WERKEN**

STADSVORM TILBURG, STADSONTWERP EN BEELDKWALITEIT

DE VORM VAN DE STAD ALS OBJECT VAN ONDERZOEK EN ONTWERP

Technische Universiteit Eindhoven
Faculteit Bouwkunde

Gemeente Tilburg
Dienst Publieke werken

BIBLIOTHEEKGEGEVENS

Stadsvorm Tilburg, stadsontwerp en beeldkwaliteit: de vorm van de stad als object van onderzoek en ontwerp / K. Doevendans, J. Luiten, R. Rutgers. - Eindhoven : Technische Universiteit Eindhoven, Faculteit Bouwkunde; Tilburg : Gemeente Tilburg, Dienst Publieke Werken. - ill.

ISBN 90-6814-067-1

Trefwoorden: stedenbouw; beeldkwaliteit; stadsvorm; Tilburg; stedenbouwkundig onderzoek.

Deze publicatie werd mede mogelijk gemaakt door een bijdrage van het ministerie van WVC (tijdelijke regeling incidentele projecten architectuur).

© Technische Universiteit Eindhoven,
Faculteit Bouwkunde, 1996

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm, elektronische media of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm, electronic media or any other means without written permission from the publisher.

STADSVORM TILBURG, STADSONTWERP EN BEELDKWALITEIT

DE VORM VAN DE STAD ALS OBJECT VAN ONDERZOEK EN ONTWERP

KEES DOEVENDANS
JAN LUITEN
REINDER RUTGERS

met een bijdrage van Dirrix Van Wylick Architecten

1996

TECHNISCHE UNIVERSITEIT EINDHOVEN
FACULTEIT BOUWKUNDE

GEMEENTE TILBURG
DIENST PUBLIEKE WERKEN

BEKNOPTE INHOUDSOPGAVE

7		VOORWOORD	79	4.4	ANALYSE HET ZAND
9		INLEIDING	83	4.5	ANALYSE OUDE STAD NOORD
13	1	UITGANGSPUNTEN VOOR HET ONDERZOEK	89	5	HET SCHIJFCONCEPT VOOR TILBURG
13	1.1	BEELDKWALITEIT EN BEELD-KWALITEIT PLANNEN	89	5.1	INLEIDING: EXPERIMENTELE VORM CONCEPTEN VOOR TILBURG
15	1.2	VORM EN FUNCTIE	90	5.2	HET SCHIJFCONCEPT
17	1.3	MORFOLOGISCH ONDERZOEK	97	5.3	UITWERKING VAN TERRITORIA
23	2	DE HUIDIGE ONTWIKKELING VAN STAD EN STEDEBOUW	102	5.4	UITWERKING VAN THEMATISCHE LAGEN
23	2.1	'DE STEDEBOUW VAN DE 20STE EEUW: EEN PROFIEL'	111	6	TILBURG, EEN VILLE TERRITOIRE
29	2.2	HISTORISCHE ONTWIKKELING STADSCONCEPTEN EN MORFOLOGISCH ONDERZOEK	111	6.1	UITGANGSPUNT; VISIE OP STAD EN STEDEBOUW
35	2.3	DE TOENEMENDE COMPLEXITEIT VAN DE OP-GAVE	113	6.2	TILBURG, STROKENSTAD
43	3	DE STAD MORFOLOGISCH BENADERD	117	6.3	TILBURG, NAAR EEN STEDELIJK VELD
43	3.1	INLEIDING	117	6.4	TILBURG, STEDEBOUW VAN EXCLUSIVITEIT
43	3.2	DE GELEDING VAN DE STAD	127	7	NAAR EEN NIEUW STADSONTWERP VOOR TILBURG
48	3.3	COMPARTIMENTENSTAD	127	7.1	VERGELIJKING SCHIJFCONCEPT EN TILBURG, EEN VILLE TERRITOIRE
51	3.4	MORFOLOGISCHE TERRITORIA	128	7.2	ONTWIKKELINGSMOMENTEN
54	3.5	TOPOGRAFIE	130	7.3	SPECIFIEKE STRUCTUUR STEDEBOUW GESCHIEDENIS TILBURG
55	3.6	GEOMETRIE VAN DE STAD	131	7.4	GELAAGDE BENADERING
59	3.7	CONCEPTUELE LIJNEN	133	7.5	BEELDKWALITEITPLAN TILBURG
66	3.8	KENMERKENDE BEELDEN	137		ONDERZOEK 'STADSVORM TILBURG' SYNOPSIS
69	3.9	ALGEMENE STADSMODELLEN	157		ENGLISH SUMMARY
71	3.10	HISTORISCHE STADSCONCEPTEN			Synopsis of the research project 'Tilburg Cityform'
77	4	EEN BENADERING VOOR DELEN VAN DE STAD	176		UITGEBREIDE INHOUDSOPGAVE
77	4.1	WEEFSEL OP WIJKNIVEAU			
78	4.2	CONCEPT OP WIJKNIVEAU			
78	4.3	MORFOLOGISCHE ANALYSE OP WIJKNIVEAU			

VOORWOORD

Politici wordt wel eens verweten dat ze alleen oog hebben voor de korte termijn en het directe resultaat. Hoe kan dit beter worden weerlegd dan met daden die over de lange termijn gaan.

Voor u ligt het resultaat van een onderzoek dat op initiatief van het Tilburgse gemeentebestuur is uitgevoerd. Het onderzoek betreft de stadsvorm van Tilburg en gaat nadrukkelijk niet over het direct waarneembare stadsbeeld en de ontwikkeling daarvan op korte termijn. Juist de achtergronden en de toekomst staan in deze studie centraal. Daarbij geeft het onderzoek een nieuwe invulling aan het begrip 'beeldkwaliteit'. Dit begrip wordt tegenwoordig vaak in de stedenbouw gebruikt.

De gemeente Tilburg wil tot een brede visie komen over architectuur en stedenbouw. Daarom heeft ze de 'Kadernota Architectuurbeleid: vorm geven aan de stad' opgesteld. Ook het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg' levert een bijdrage aan de visievorming. Het wordt gezien als een bijdrage aan de Kadernota Architectuurbeleid.

Dat niet over een nacht ijs is gegaan, blijkt ondermeer uit de twee publikaties die al eerder over het onderzoeksproject 'Stadsvorm Tilburg' zijn verschenen. De eerste publikatie gaat over de historische ontwikkeling van de stadsvorm van Tilburg. In het tweede deel staan de stedenbouwkundige ontwikkelingen sinds 1975 centraal. Deze publikaties hebben vooral een beschrijvend karakter. Daarnaast geven ze analyse-methoden die breder inzetbaar zijn.

Het boek dat nu voor u ligt doet dat nog in sterkere mate. Ik realiseer me dat deze publikatie door haar karakter geen allemanskost is. Toch heeft deze studie waardevolle resultaten opgeleverd. Het boek levert stof tot discussie en nadenken voor hen die betrokken zijn bij het vormgeven van steden in het algemeen en Tilburg in het bijzonder. Daarbij denk ik aan architecten, stedenbouwkundigen, ontwikkelaars, bouwers, maar zeker ook aan bestuurders en gebruikers.

De laatste jaren zijn in Tilburg verschillende architectonische en stedenbouwkundige projecten gerealiseerd die onze stad aantrekkelijker hebben gemaakt. Door de auteurs worden deze projecten treffend gekarakteriseerd als 'archipunctuur'. Hiermee plaatsen zij deze projecten in een breder perspectief. Hopelijk leidt deze nieuwe kijk op de stad tot een verdere verhoging van de 'beeldkwaliteit' in Tilburg.

De resultaten van de studie 'Stadsvorm Tilburg' zullen uiteindelijk aan alle bewoners, bedrijven en instellingen in Tilburg ten goede komen. Ik zal me er voor inspannen dat dit zoveel mogelijk gebeurt.

drs. J.W.M. Horvers
wethouder Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Stadsbeheer, Tilburg.



Afb.1 Tilburg en omgeving

INLEIDING

In de afgelopen jaren is door de gemeente Tilburg, in samenwerking met de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Eindhoven het onderzoek naar de stadsvorm ter hand genomen. De volgende doelstelling was door de gemeente Tilburg voor dit onderzoek geformuleerd:

- 1 Inzicht in de historisch-ruimtelijke structuren van het stedenbouwkundig concept van de stad, alsmede in de architectonisch-stedenbouwkundige karakteristiek van de samenstellende delen (wijken, buurten, enz.) van de stad.
- 2 Randvoorwaarden en richtlijnen opstellen voor invullingen in bestaand stedelijk gebied ten behoeve van bestuurders, gebruikers, architecten en stedenbouwkundigen, de welstandscommissie, enz., alsmede vaststelling van een visie op de gewenste toekomstige morfologische structuur van de stad en de ruimtelijke verschijningsvorm daarvan in het licht van verwachte stedelijke en regionale ontwikkelingen op bestuurlijk, functioneel en infrastructuureel niveau.
- 3 Verbetering van de integratie monumentenzorg en beeldende kunst in de dagelijkse praktijk van ruimtelijke ordening en stedenbouw.

In de loop van het onderzoek is hieraan toegevoegd: Het opstellen van een beeldkwaliteitplan en het maken van een stadsontwerp. Dit met als centrale doelstelling: ontwikkelen van een visie op de morfologische structuur van de stad, de ruimtelijke verschijningsvorm en de zichtbare architectonisch-stedenbouwkundige vorm en beleving ervan. Met het oog hierop is aan architectenbureau Dirrix Van Wylick gevraagd aan het onderzoek een inhoudelijke bijdrage te leveren.

Deze centrale doelstelling vormt het eigenlijke thema van dit boek. Ten opzichte van de algemene doelstelling, zoals hiervoor geformuleerd, gaat de studie die dit boek bevat uit van de volgende (beperkende) interpretatie:

- ad 1: Het verschaffen van inzicht in de karakteristiek van de samenstellende delen veronderstelt niet dat de gehele stad op uitputtende wijze wordt geïnventariseerd. Daarom beperkt deze studie zich tot een exemplarische behandeling van enige samenstellende stadsdelen van verschillend type, met als belangrijk doel een denkwijze te ontwikkelen en een aanzet tot een methodiek te geven.
- ad 2: De op te stellen randvoorwaarden en richtlijnen zijn uitsluitend van stedenbouwkundig-morfologische aard. Het opstellen van de andere randvoorwaarden waar de genoemde gebruikers mee te maken hebben, behoort niet tot de reikwijdte van deze studie. Hierbij wordt onder andere bedoeld op richtlijnen voor de architectonische vertaling van stedenbouwkundige randvoorwaarden, te hanteren door de welstandscommissie. Eventueel kunnen deze op exemplarische wijze ter sprake komen.
- ad 3: Dit onderwerp vormt geen expliciet deel van het onderzoek en komt dan ook slechts marginaal aan de orde. De bedoelde verbetering kan wel een gevolg zijn van het onderzoeksresultaat.

Als eerste resultaat van het onderzoek verscheen in 1993 het boek *Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling*. In 1995 verscheen een vervolg onder de titel *Stadsvorm Tilburg, stedenbouwkundige ontwikkeling 1975 - 1995*. Als derde in deze reeks verschijnt de onderhavige studie, waarin naar de toekomstige vorm van de stad Tilburg wordt gekeken.

Uitgangspunt van deze studie is, dat het opstellen van een beeldkwaliteitplan en het maken van een stadsontwerp altijd gebaseerd dienen te zijn op zogenaamd stedenbouwkundig-morfologisch onderzoek. Voor het verrichten van dit onderzoek kon niet worden teruggevallen op een geijkte methodiek, een vastomlijnde en algemeen aanvaarde werkwijze, dit type onderzoek kan niet worden gerekend tot de gangbare praktijkbeoefening in de stedenbouw. Een bijko-



Afb. 2 Het 'Stedelijk Veld Tilburg'

mend doel van het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg' is dan ook het leveren van een bijdrage aan het ontwikkelen van stedenbouwkundige methodieken met betrekking tot de vorm van de stad. Daarbij wordt doorgebouwd op bestaande kennis en inzichten.

Een en ander verklaart waarom deze studie in het teken staat van het ontwikkelen van uitgangspunten. Het begrip 'uitgangspunten' moet daarbij overigens in tweeërlei betekenis worden opgevat: uitgangspunten voor een morfologische benadering én uitgangspunten voor een stadsontwerp voor Tilburg. Het boek kan derhalve op twee manieren worden gelezen: als een boek over Tilburg en als een algemene stedenbouwkundige verhandeling. Bij lezing vanuit de eerste invalshoek kunnen de voorbeelden die betrekking hebben op Tilburg gezien worden als een illustratie van een morfologische benadering in algemene zin. Vanuit de tweede invalshoek kan de algemene verhandeling beschouwd worden als toelichting op de uitgangspunten voor een beeldkwaliteitplan en stadsontwerp voor Tilburg.



De in dit boek opgenomen vormconcepten van Tilburg, zijn vrijwel allen weergegeven op dezelfde ondergrond. Deze ondergrond weerspiegelt de verdeling in bebouwd en onbebouwd gebied van en rond Tilburg op middellange termijn, uitgaande van de huidige trends in de ruimtelijke ontwikkeling. Vooruitlopend op de terminologie die in hoofdstuk drie wordt geïntroduceerd, zou dit het 'stedelijk veld Tilburg' kunnen worden genoemd (afb.2).

**STADSVORM TILBURG,
STADSONTWERP
EN BEELDKWALITEIT**

1. UITGANGSPUNTEN VOOR
HET ONDERZOEK

1 UITGANGSPUNTEN VOOR HET ONDERZOEK

Het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg' heeft gestalte gekregen vanuit een aantal uitgangspunten. Deze worden in dit hoofdstuk kort toegelicht. Daarbij komt de aandacht voor vorm binnen het vakgebied stedenbouwkunde aan de orde, met name de relatie vorm-functie.

1.1 BEELDKWALITEIT EN BEELDKWALITEIT-PLANNEN

De kwaliteit van vorm en beeld van de gebouwde omgeving staat in de aandacht. Het belang hiervan is onder andere onderstreept in de ministeriële nota Ruimte voor Architectuur¹. Deze aandacht heeft onder meer geleid tot het opstellen van zogenaamde beeldkwaliteitplannen.

De termen beeldkwaliteit en beeldkwaliteitplan zijn door het ministerie van WVC (nu OCW) geïntroduceerd. De term beeldkwaliteit spreekt min of meer voor zichzelf. Beeldkwaliteit houdt zich bezig met de aanwezige visuele kwaliteit van de stedelijk-gebouwde omgeving (incl. groen) en de beleving ervan, alsook met de beschrijving van historische architectonische monumenten en stedenbouwkundige ensembles (vgl. monumenteninventarisatieplan -MIP-, inventarisatie 'jongere bouwkunst', 1850 - 1940) en opvallende - markante of esthetisch waardevolle - architectonisch-stedenbouwkundige elementen.

Deze aspecten zijn voor de beeldkwaliteit van een stad vanzelfsprekend van betekenis. Maar aandacht voor waardevolle en markante elementen van het stadsbeeld mag niet voorbij gaan aan de onderliggende samenhang van het stedelijk geheel. Deze samenhang komt tot uitdrukking in de architectonisch-stedenbouwkundige typologieën en concepten,

¹ 'Ruimte voor architectuur: nota architectuurbeleid'. 's-Gravenhage, 1991

zoals die zich in de loop van de historische ontwikkeling van de stad hebben gemanifesteerd. Het is goed mogelijk dat daarin ook niet-markante of niet zo fraaie onderdelen van de stadsstructuur bepalend zijn voor de samenhang van dat geheel.

De term beeldkwaliteitplan is van overheidswege geïntroduceerd zonder dat is omschreven wat de term precies betekent. Het enig duidelijke ervan is, dat het beeldkwaliteitplan zich met beeldkwaliteit bezighoudt. Om de term zinvol te kunnen hanteren, wordt in dit rapport de nu volgende strekking aan deze term gegeven.

Het beeldkwaliteitplan is een plan tot bevordering van de morfologische kwaliteit van de gebouwde omgeving door het geven van richtlijnen en randvoorwaarden met betrekking tot de beeldkwaliteit.

De behoefte aan een dergelijk instrument doet zich voor zodra een ruimtelijk concept wordt overgedragen aan een nieuwe partij, opdat die het plan een fase verder zal brengen. Het ligt voor de hand dat dan door (of namens) de eerste partij richtlijnen en randvoorwaarden worden samengesteld om te bevorderen dat het betreffende concept zich verder ontwikkelt op de gewenste wijze. Uiteraard dient over deze richtlijnen en randvoorwaarden tussen beide partijen overleg plaats te vinden, want de nieuwe partij kan er alleen mee werken als deze er op een of andere manier 'mee kan leven'.

In de ontwikkeling van een concept zijn verschillende momenten denkbaar waarbij sprake is van wisseling van actoren. Het meest ingrijpende moment is wel het moment van overgang van de stedenbouwkundige detaillering naar de architectonische interpretatie.

Daar gaat de ontwikkeling van het concept over van de ambtelijke naar de particuliere sector. Hierbij komen geheel nieuwe disciplines aan bod en gaat een veelheid van partijen optreden die coördinatie vereist. Om deze ontwikkeling voldoende in de hand te kunnen houden is hier een beeldkwali-

teitplan op zijn plaats. Indien geen verdere aanduidingen worden gegeven, kan er in het vervolg van dit boek van uit worden gegaan dat deze betekenis van beeldkwaliteitplan aan de orde is.

Uitgangspunt van de onderhavige studie is dat beeldkwaliteitplannen gebaseerd dienen te worden op morfologisch onderzoek. Dit onderzoek richt zich in eerste instantie op het zoeken naar grote verbanden en samenhang op het stadsniveau, weer te geven in ruimtelijke concepten. Op basis hiervan wordt een richtinggevend beeld voor de toekomst ontwikkeld, aangeduid met de term 'Stadsontwerp'. Hiermee wordt niet bedoeld op een alomvattend ontwerp voor de stad in de traditionele betekenis van het woord (pleinen, straten, monumenten). In deze publikatie wordt aan dit begrip een andere betekenis toegekend: de aanduiding van een bijzonder stadsconcept dat bedoeld is als richtlijn voor beleid, bijvoorbeeld ten aanzien van beeldkwaliteit.

De voorgestane benadering van het begrip Beeldkwaliteitplan, leidt dus niet tot 'recepten' of 'checklisten' gebaseerd op gangbare opvattingen over wat esthetisch waardevol is, maar tot een conceptueel raamwerk voor beleid ten aanzien van beeldkwaliteit.

Een door het ministerie opgestelde nota 'Het beeldkwaliteitplan'² wil een voorbeeld geven van de aanpak van beeldkwaliteit. Als een eerste verkenning op het nog niet ontgonnen terrein van beeldkwaliteit is de nota waardevol. Tevens wordt echter duidelijk dat nog veel aspecten van beeldkwaliteit verder moeten worden uitgewerkt. De in de nota aangedragen voorbeelden kunnen te zamen moeilijk als een beeldkwaliteitplan worden gezien omdat ze niet zodanig zijn samengesteld dat ze een functie kunnen hebben in het proces van ontwikkeling van een concept. De voorstellen beperken zich niet tot een enkel stedenbouwkundig niveau maar bewegen zich op verschillende niveaus tegelijk; verder is het niet duidelijk op welke partij in het planningsproces ze zich richten; er is ook geen duidelijkheid omtrent de fase

² 'Het beeldkwaliteitplan: instrument voor kwaliteitsbeleid', uitgave van de ministeries van VROM en WVC, 1992

van concept-ontwikkeling waarop de voorbeelden betrekking hebben.

De voorbeelden bevatten in feite geen richtlijnen die voortkomen uit een conceptuele opvatting. Ze gaan uit van beschrijving van de huidige situatie die becommentarieerd wordt vanuit een conventionele stedenbouwkundige opvatting. Voorzover er richtlijnen worden geformuleerd zijn die gericht op conservering van het bestaande. Een dergelijke aanpak is bruikbaar als conservering het vooropgezette doel van een beeldkwaliteitplan is, zoals dat het geval kan zijn in historische binnensteden. De moderne omgeving kent echter veel gebieden die gekenmerkt worden door een hoge stedelijke dynamiek en daarmee samenhangende transformatieprocessen. Een conserverende benadering schiet daar te kort en een meer conceptuele benadering lijkt daar de aangewezen weg.

1.2 VORM EN FUNCTIE

De aandacht voor de vorm en de beeldkwaliteit van de stad kan als een reactie worden beschouwd op de wijze waarop de stedenbouwkunde na WOII met de stedelijke gebouwde omgeving is omgegaan.

Gesteld kan worden, dat de eerder genoemde nota's 'Ruimte voor architectuur' en 'Het beeldkwaliteitplan' het maatschappelijke en bestuurlijk kader vormen voor het morfologisch onderzoek van de stad. De nota's reageren op een verschaalde benadering in architectuur en stedenbouw, waar het element 'vormgeving' niet die aandacht krijgt die het verdient. De stedenbouwkundige discipline laat immers in de naoorlogse ontwikkeling van haar grondslagen een tendens zien aan het functie-begrip het primaat te verlenen. Stedenbouw richtte zich eenzijdig op bestemming en gebruik van de grond. Deze eenzijdige gerichtheid op de optimale zonering van stedelijke functies ging ten koste van het vorm-aspect. Met het begrip functie werd geduid op de betekenis van een object in termen van de onmiddellijke gebruikswaarde van het desbetreffende object. De slogan

'form follows function' gaf uitdrukking aan het primaat van de functie boven vorm. In feite echter kan worden gesteld dat in de geschetste benaderingswijze de functie in het geheel niet tot een vorm leidde, maar steeds een veelheid van vormen toeliet.

De naoorlogse uitbreidingen van Tilburg laten zien waartoe dit functionalisme heeft geleid. Er werd in verschillende nieuwe wijken (bijvoorbeeld Stokhasselt, Heikant, Quirijnstok) niet meer gedacht in traditionele stedenbouwkundige typen zoals de straat en het plein. De verkeersstructuur werd overheersend. De woonbebouwing werd verkaveld tot een eenvoudig cluster, een soort stempel, waarmee het plan werd 'volgestempeld'. De topografische gegevens van een bepaalde situatie -toch vaak zo bepalend voor een karakteristieke stedelijke vorm- werd genegeerd: elke plansituatie werd beschouwd als een 'tabula rasa'. Deze stedenbouw was in feite een soort anti-stedenbouw: een stedenbouw die vanuit het streven naar democratie en sociale rechtvaardigheid zich afzet tegen traditionele opvattingen. Hiërarchie en monumentaliteit werden gezien als de verpersoonlijking van ongelijkheid en uitbuiting. De stedenbouwkundige vormgeving van de naoorlogse tijd pretendeerde gericht te zijn op het maken van gezonde en efficiënte omgevingen. De toepassing van voldoende groen in buurt en wijk werd als uiterst belangrijk kwaliteitscriterium beschouwd.

1.2.1 Vorm versus functie ?

Hernieuwde aandacht voor de vorm van de stad, buurt en wijk kan niet betekenen: terugkeer naar de traditionele grondslagen van het vak. De modernistische stedenbouw heeft met zijn functie-primaat tot een belangrijke en blijvende ontwikkeling in het denken over de stad geleid (Onder andere tot het besef van de functionaliteit van de stad, en de ontwikkeling van vele onderzoeksmethodes). De opgave is nu het overwinnen van de reductionistische 'functionalistische' benadering en het denken in termen van de stedenbouwkundige vorm als complement van het functione-

le denken te introduceren. Dit is geen gemakkelijke opgave. Misschien wordt de opgave verkeerd gesteld als wordt uitgegaan van de tegenstelling vorm-functie. Is er sprake van een vorm-functie-dichotomie? Liggen beide begrippen op eenzelfde niveau van benadering? Indelingen zoals die van de nota Ruimte voor architectuur lossen in ieder geval dit probleem niet op. Deze nota stelt gebruikswaarde naast culturele en toekomstwaarde. Een andere indeling onderscheidt programmakwaliteit van ontwerpqualiteit. Dergelijke indelingen overwinnen echter niet de kaders van de moderne stedenbouw, waarin het primaat op de functie valt: gebruikswaarde en programmakwaliteit zullen verschromelen tot het traditionele functie-begrip, waarnaast de stedenbouwkundige vorm als een meerwaarde wordt gezien. Het denken over vorm in termen van meerwaarde is een erfenis van het functionalisme. Meerwaarde wordt in deze denktrant vanuit verschillende invalshoeken benaderd. Nadat de beleving van de gebouwde omgeving lange tijd als een dergelijke invalshoek heeft gefungeerd, overigens zonder veel 'meerwaarde' te hebben opgeleverd, fungeert nu het begrip 'beeldkwaliteit' als zodanig. Ook 'de geschiedenis' zou als een dergelijke invalshoek kunnen worden beschouwd. Mogelijk ook het streven naar 'gerenommeerde architectuur'. Het is de vraag of dergelijke invalshoeken wel de gevraagde 'meerwaarde' kunnen opleveren: in wezen duidt het begrip 'meerwaarde' er op dat vorm wordt gezien als een toevoeging, als iets extra's waarop bezuinigd zou kunnen worden.

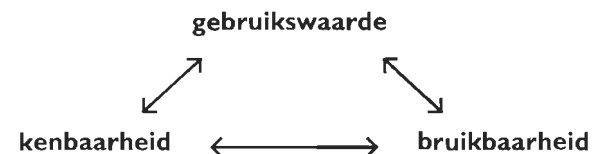
1.2.2 Begrippenkader

De noodzaak doet zich voor te zoeken naar een stelsel van begrippen, dat de samenhang tussen vorm en functie op een nieuwe wijze specificiert.

In aansluiting op het in de nota 'Ruimte voor Architectuur' gehanteerde begrippenkader, zou het begrip 'gebruikswaarde' als vertrekpunt kunnen worden genomen. Dit kan als een synthetisch begrip worden opgevat, waaraan verschillende componenten zijn te onderkennen. Gebruikswaarde kan het begrip bruikbaarheid in zich opnemen. De strekking van het begrip 'Bruikbaarheid' moet dan echter wel

worden uitgebreid, zodat het niet alleen betrekking heeft op direct gebruik (de functionalistische opvatting) maar ook op zaken als doelmatigheid en nuttigheid in meer algemene zin. Als complement van bruikbaarheid kan het begrip kenbaarheid worden gehanteerd. Dit verwijst naar aspecten als herkenbaarheid, verschijningsvorm, geschiedenis, beeldkwaliteit. Zowel bruikbaarheid als kenbaarheid kunnen op de noemer van gebruikswaarde worden gebracht en liggen daarmee op eenzelfde niveau van benadering.

In schema:



1.2.3 De vorm als invalshoek

In de voorliggende publikatie wordt primaat toegekend aan de kenbaarheid van de stad. Dit mag zeker worden opgevat als een accent op de kenbaarheid van de stad tegenover het idee van directe bruikbaarheid van de stad, een idee dat de moderne stedenbouw danig heeft bepaald. Dat wil echter niet zeggen dat de samenhang tussen kenbaarheid en bruikbaarheid uit het oog wordt verloren. Gestreefd wordt geenszins naar een geïsoleerde behandeling van de stedenbouwkundige vorm. Morfologisch onderzoek richt zich op de kenbaarheid van de stad maar kan niet los gezien worden van de bruikbaarheid. De relatie [ofwel functioneel, ofwel formeel] tussen kenbaarheid en bruikbaarheid hoeft echter niet oorzakelijk [causaal] te worden gezien. Het woord 'samenhang' is in eerste instantie voldoende.

1.2.4 Kenbaarheid en herkenbaarheid

Morfologisch onderzoek omvat aspecten als geschiedenis, stadspatroom, verschijningsvorm en herkenbaarheid, ver-

enigd onder het omvattende begrip kenbaarheid. Het beperkt zich nadrukkelijk niet tot 'waarneembaarheid' of 'leesbaarheid', zoals in veel stedenbouwkundig onderzoek met een psychologische invalshoek. De meest bekende uitwerking van deze invalshoek heeft K. Lynch gegeven. In zijn benadering worden een aantal categorieën genoemd die ons de stad kunnen doen 'lezen'. Er ontstaat een 'beeld' van de stad. Dit beeld is vooral gekoppeld aan het subject (de waarnemende stadsbewoner), al wordt er bij goed onderzoek natuurlijk gezocht wordt naar een zekere intersubjectiviteit. Stedenbouwkundig gezien blijft het echter oppervlakkig: het geeft vooral inzicht in het incidentele beeld, de wijze waarop de stadsvorm op dit moment ervaren wordt, maar zegt weinig of niets over de onderliggende wetmatigheden. In een morfologische benaderingswijze wordt niet gezocht naar het incidentele beeld van de stad en naar meningen daarover, maar naar de onderliggende wetmatigheden van de actuele stedelijke vorm. Het gaat daarbij om het zijn van de stad, de stad zoals ze is.

Het denken in termen van stadsconcepten kan echter een gevaar inhouden. Dergelijke concepten kunnen 'in de lucht blijven hangen' als ze niet herkenbaar zijn³. Daarom is 'herkenbaarheid' ook een belangrijk toetsingscriterium voor vormconcepten.

Onder herkenbaarheid wordt dan verstaan: herkenbaarheid in de bebouwde omgeving en herkenbaar als overeenstemmend met de ervaring. Het woord 'omgeving' kan in dit verband ruim worden opgevat, dus niet alleen waarnemingen ter plaatse, maar ook afbeeldingen en zelfs mededelingen. Het woord 'ervaring' staat in dit verband zowel voor subjectieve als intersubjectieve ervaring, kortom alle soorten van voorkennis.

³Wel kenbare maar niet herkenbare concepten zijn denkbaar, zie bijvoorbeeld in paragraaf 3.7.1. het concept van Libeskind voor Berlijn. Niet herkenbare stadsconcepten hebben echter stedenbouwkundig gezien weinig nut.

⁴Uiteraard hoeft dit onderzoek zich niet te beperken tot steden. Morfologisch onderzoek kan ook verricht worden m.b.t. niet-stedelijke nederzettingen. In de context van dit boek zal echter steeds het woord stad worden gebruikt.

⁵Onder morfologie wordt in algemene termen verstaan: leer der vormen. In dit verband wordt met morfologie bedoeld: stedenbouwkundige morfologie, de leer der stedelijke ruimtelijke vormen.

1.3 MORFOLOGISCH ONDERZOEK

Het morfologisch onderzoek met betrekking tot de stadsvorm houdt zich bezig met de kenbaarheid van de stad in de zin zoals hiervoor geschetst.

Het doel van morfologisch onderzoek is tweeledig.

1. Het beschrijven van de identiteit van een stad. Morfologie is het aspect van de stedelijke identiteit dat het meest direct aanspreekt.
2. Het bijdragen aan evenwichtige ruimtelijke planvorming. Het typologie-begrip speelt een centrale rol in morfologisch onderzoek. In dergelijk onderzoek wordt de vorm van de stad⁴, haar morfologie⁵, geanalyseerd en geïnterpreteerd.

In het boek *Stadsvorm Tilburg*, historische ontwikkeling, wordt onder morfologie verstaan: de stad als kenbare vorm, uiteengelegd en benoemd naar:

- de groei- en ontwikkelingswijze van het betreffende stedelijk gebiedsdeel,
- de toegepaste stedenbouwkundige concepten,
- de architectonische en stedenbouwkundige typologieën,
- de architectonische en stedenbouwkundige elementen.

De stadsvorm, zoals deze zich in de loop der tijd heeft gevormd, is volgens deze operationele definitie geanalyseerd. Structuur wordt daarin verkregen door een periodisering van de ontwikkeling van de stad. Binnen een bepaalde periode gelden de dan toegepaste typologieën als regel- of wetmatigheden van stedelijke ontwikkelingen. Met elementen worden hier aangeduid de eenmalige zaken die niet als typisch gelden: de uitzonderingen op de regel die geldt in de betreffende periode. Op basis van de analyse zijn per periode concepten gemaakt die de op kernachtige wijze het te onder-

kennen vormprincipe van een bepaalde periode beschrijven. Het onderhavige onderzoek richt zich ook op andere aspecten van de morfologie, te weten de patronen en structuren die te onderkennen zijn in de bestaande stad en de morfologische aspecten van ruimtelijke planvorming en stedenbouwkundig ontwerp (morfologie van de nog niet bestaande stad). De bevindingen worden, evenals in het historisch onderzoek, weergegeven in vormconcepten.

1.3.1 Vormconcepten

Het woord 'concept' kan twee betekenissen hebben:

1. Een idee of principe; in architectuur en stedenbouw meestal: een abstract ontwerp, een getekend 'schema' dat de essentie van een ruimtelijk geheel wil weergeven;
2. Een voorstel.

Deze laatste betekenis is het meest ingeburgerd (bijvoorbeeld: een concept-rapport). In dit boek wordt hoofdzakelijk de eerste betekenis gehanteerd. Ter onderstreping van dit specifieke gebruik van het begrip 'concept' binnen morfologisch onderzoek wordt het woord 'morfologisch concept' of het equivalent 'vormconcept' gebruikt.

Het onderkennen en ontwikkelen van vormconcepten speelt in de morfologische benadering van de stad een belangrijke rol. Dit heeft een aantal redenen; alleen relatief eenvoudige figuren en patronen kunnen goed onthouden worden, ofwel: hebben een hoge mate van kenbaarheid. Daarnaast maken vormconcepten het mogelijk te communiceren over de stadsvorm zonder dat meteen de noodzaak bestaat om alle eigenschappen en onderdelen daarvan precies te omschrijven. Dit is mogelijk omdat vormconcepten enerzijds concreet zijn in hun verschijningsvorm (een eenvoudige tekening), anderzijds ruimte open laten voor diverse mogelijke interpretaties. In deze zin sluit het werken met vormconcepten aan bij de actuele opvatting dat de overheid

moet sturen op hoofdlijnen en dat detaillistische sturing van ruimtelijke ontwikkelingen in de meeste gevallen niet mogelijk en ook niet wenselijk is.

Aangaande vormconcepten wordt in de literatuur wel onderscheid gemaakt naar concepten a priori (vooraf) en concepten a posteriori (achteraf). Tot de laatste categorie kunnen bijvoorbeeld de in het boek 'Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling' gepresenteerde historische stadsconcepten worden gerekend. Deze concepten zijn in het kader van het onderzoek achteraf geconstrueerd als interpretatie van de stadsvorm in een bepaalde periode van de geschiedenis, los van het feit of ze historisch gezien ooit bewust zo gehanteerd zijn. Het toepassen van beide soorten concepten (a priori en a posteriori) wordt wel verbonden met twee verschillende benaderingen, die van de wetenschappelijk morfologisch onderzoeker en de stadsontwerper. Argan⁶ onderscheidt in dit verband twee 'momenten' in het ontwerpproces, te weten:

- (1) het typologisch moment, als de ontwerpregels en wetmatigheden van het bouwen uit het verleden (typen a posteriori) worden geïdentificeerd en begrepen en
- (2) het inventieve moment ['moment of invention'], als de ontwerper historische en culturele vragen beantwoordt door middel van het formuleren van voorstellen, daarmee concepten a priori creërend.

Deze twee momenten werden als het ware belichaamd door verschillende stromingen binnen de morfologische benadering van de stad. Moudon zegt hierover: 'Muratori and Caniggia scorned a priori building types as arbitrary inventions of architects; they believed that the architect's creative work must be harnessed by common building traditions. But Aymonino, Rossi and others thought that designers, in creating a new, were free to interpret the historical city as they wished.'⁷

Het onderscheid tussen concepten a priori en a posteriori is

⁶Giulio Argan, 'Sul concetto di tipologia architettonica', 1965

⁷Anne Vernes Moudon: 'Getting to Know the Built Landscape: Typomorphology' in: Franck en Schneekloth (ed.) 'Ordering space: types in architecture and design', 1994, blz 306

niet altijd duidelijk. Onderzoek en ontwerp gaan dikwijls samen zodat niet altijd is uit te maken in hoeverre het concept tot de ene dan wel tot de andere categorie behoort. Ook zullen ontwerpers ter verdediging van hun keuzen, geneigd zijn deze voor te stellen als dwingende conclusies die uit de analyse van de bestaande situatie volgen.

De vraag is of het onderscheid tussen a priori en a posteriori concepten veel bijdraagt aan morfologisch inzicht. Wellicht de notie dat waar het om conceptvorming gaat, onderzoek en ontwerp zijn verweven.

Dit is één van de uitingen van het vermogen van concepten om als universeel instrument allerlei aspecten te integreren. Zonneveld⁸ onderscheidt de volgende functies die concepten in de ruimtelijke planning kunnen spelen: 1 de cognitieve functie, 2 de intentionele functie, 3 de institutionele functie, 4 de communicatieve functie en 5 de handelingsfunctie. Hieraan zou voor vormconcepten kunnen worden toegevoegd: de analytische en de synthetische functie, ofwel: de functie om kennis over de stadsvorm te genereren.

Door hun eigenschappen kunnen vormconcepten worden gebruikt om in een planvormingsproces partijen met verschillende achtergronden met elkaar over de stadsvorm te laten communiceren; bijvoorbeeld: ingehuurde ontwerpers met ambtenaren van de gemeentelijke diensten, bestuurders met vakmensen, etc. Daarbij brengt iedere partij als het ware zijn eigen concept in het spel, waarna op een gezamenlijk 'platform' de concepten tegen elkaar kunnen worden uitgespeeld of kunnen worden gewogen. Een dergelijke werkwijze is overigens niet exclusief voorbehouden aan het domein van architectuur en stedebouw. Recent wordt bijvoorbeeld in de sfeer van bedrijfsmanagement ook gewezen op het belang van het werken met duidelijke [gevisualiseerde] concepten om complexe organisaties overzichtelijk en slagvaardig te houden.

⁸W. Zonneveld, 'Conceptvorming in de ruimtelijke planning' (1991)

**STADSVORM TILBURG,
STADSONTWERP
EN BEELDKWALITEIT**

2. DE HUIDIGE ONTWIKKELING VAN
STAD EN STEDEBOUW

2 DE HUIDIGE ONTWIKKELING VAN STAD EN STEDEBOUW

In dit hoofdstuk worden enkele historische lijnen geschetst van de stedenbouwkunde als ontwerpende discipline. De achterliggende vraag is: welke visies op de stadsvorm hebben in de loop der tijd een rol gespeeld en hoe past het onderhavige onderzoek in deze historische lijn.

2.1 'DE STEDEBOUW VAN DE 20STE EEUW: EEN PROFIEL'

De stedenbouwkundige André Corboz onderkent in een artikel in *Archis*, nr 5 van 1992 onder deze titel in de ontwikkeling van de moderne stedenbouw de volgende fasen (afb.4):

- 1 Stedenbouw naast de stad of buiten de stad
- 2 Stedenbouw tegen de stad
- 3 Stedenbouw in de stad
- 4 Stedenbouw van de territoriumstad

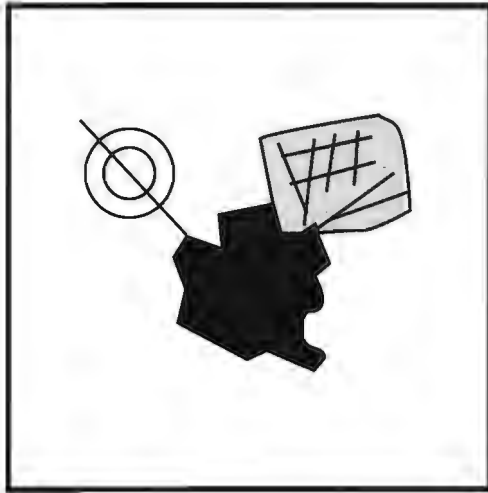
Hij typeert deze fasen vervolgens met behulp van stedenbouwkundige concepten die representatief zijn voor de betreffende fasen.

2.1.1 Eerste fase

De eerste fase kenmerkt zich door de stedenbouw op artistieke grondslagen in de geest van Camillo Sitte⁸ en het concept van de tuinstad van Ebenezer Howard⁹. Voor Tilburg komt

⁸Camillo Sitte, stedenbouwkundige en directeur van de kunstacademie in Wenen publiceerde in 1889 het boek 'Der Städtebau nach Seinen Künstlerischen Grundsätzen'. Deze spraakmakende en tot in de huidige tijd aangehaalde publikatie heeft een belangrijke rol gespeeld in de discussie over stedenbouwkundige vormgeving.

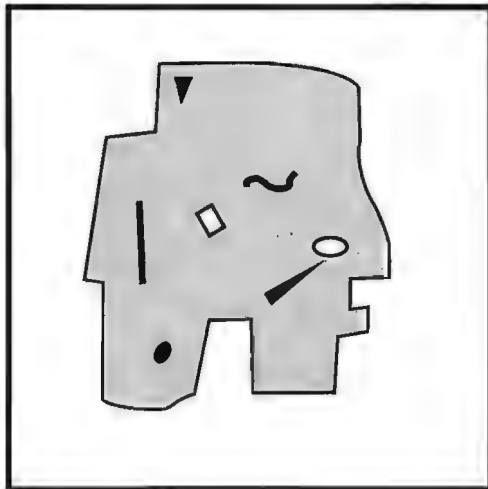
⁹De Engelsman Ebenezer Howard publiceerde in 1898 het boek 'Tomorrow, a Peaceful Path to Real Reform'. Hierin introduceerde hij het concept van de 'tuinstad' als alternatief voor de bestaande overvolle en vervuilde steden. In de tuinstad zouden de bewoners kunnen genieten van de voordelen van zowel de stad als het land. Hoewel Howard hierbij dynamische steden met eigen voorzieningen en industrie voor ogen had, is het concept vooral vertaald in een romantisch stadsbeeld met bebouwing van lage dichtheid en in een landelijke stijl.



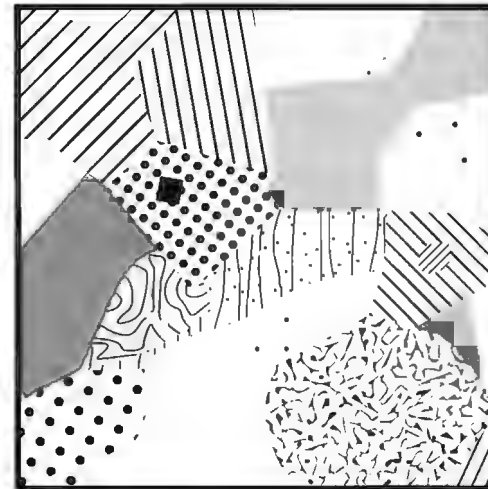
1 Stedebouw naast de stad



2 Stedebouw tegen de stad



3 Stedebouw in de stad



4 Territoriumstad

Afb.4 Fasen in de ontwikkeling van de moderne stedebouw

deze fase tot uitdrukking in de periode 1904 - 1940, waarin vanaf 1917 de toon werd gezet door het plan van ir. J.H. Rückert, hoofd Publieke Werken (zie het betreffende hoofdstuk in *Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling*). De in zijn tijd gerealiseerde stadsuitbreidingen worden gekenmerkt door een tuinstad-achtig karakter waarin principes van Camillo Sitte zijn toegepast (onder andere pittoreske vormgeving en een voorliefde voor pleinen).

2.1.2 Tweede fase

De tweede fase, die van de stedenbouw tegen de stad, heeft de functionalistische stedenbouw volgens de principes van de CIAM¹⁰ als grondslag. De 'stedenbouw tegen de stad' had als uitgangspunt dat de bestaande stedelijke situaties om allerlei redenen (ideologisch, functioneel) verwerpelijk waren en vervangen moesten worden door geheel nieuwe. Elk stedenbouwkundig plan zou moeten ontstaan op een 'tabula rasa': de karakteristiek van de bestaande situatie werd ontkend. In de beeldende kunst werd dit door de kunstenaar Kandinsky aangeduid als het principe van 'de kale wand'. Leonardo Benevolo schrijft: 'men kwam uit bij de 'kale wand', waarop iets totaal nieuws kon worden geprojecteerd'¹¹. In Tilburg is de uitdrukking van deze fase zeer duidelijk aanwezig in de naoorlogse stadsuitbreidingen, zoals overigens in alle grote en middelgrote Nederlandse steden. In Tilburg zijn dergelijke wijken met name in het noorden gebouwd.

Het is zaak deze producten van de naoorlogse uitbreidingsplanologie op dusdanige wijze te beheren, dat ze als kwalitatief goed woonmilieu in stand blijven. Een probleem daarbij is dat deze stedenbouw de gevormde stedelijke ruimte verwierp en trachtte te vermijden zodat in deze wijken en

buurten op het gebied van vormgeving juist van een anti-stedenbouw sprake is. Voor Tilburg spreken we met betrekking tot deze fase over de periode 1940 - 1960, beschreven in *Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling*.

2.1.3 Derde fase

Geleidelijk aan ontstaat het inzicht, dat de stedenbouw meer aandacht dient te krijgen voor de kwaliteiten van de bestaande stad. Sinds midden jaren zeventig wordt dit het belangrijkste uitgangspunt voor het stedenbouwkundig handelen. De kwaliteiten van de stad worden echter vanuit een sterk romantisch-sociaal idioom beschreven en niet zozeer vanuit de stedenbouw als vormgevende discipline.

In Tilburg kreeg de aandacht voor de kwaliteit van de bestaande stad en de stad als gegeven situatie voor het stedenbouwkundig handelen uitdrukking in het 'Structuurplan Oude Stad' (1976) en later in het 'Stadsbeheerplan' (1989).¹² Deze periode, te typeren als een derde fase, namelijk die van de stedenbouw in de stad, loopt uiteindelijk uit op de post-moderne idee van stedenbouw als verzameling architectonische ingrepen. Dit komt neer op het doen van losse, verspreide architectonische ingrepen in de stad: 'archipunctuur', met als doel de stad op onderdelen van hoge architectonische kwaliteit te voorzien en daarmee het architectonisch-stedenbouwkundig beeld van de stad te verbeteren. Deze benadering wordt gerechtvaardigd met het idee van de gefragmenteerde stad: voldoende stedenbouwkundige kwaliteit zou te behalen zijn door losse stadsfragmenten elk op zichzelf een aantrekkelijke vorm te geven, zonder de noodzaak om daarbij te letten op onderlinge samenhang en de stadsstructuur als geheel.

In Tilburg manifesteert deze periode zich naast de stede-

¹⁰ Congres Internationale d'Architecture Moderne. In de jaren twintig en dertig verenigden een aantal avant garde architecten zich onder deze naam, met de intentie, te komen tot een internationale stijl in de architectuur. Het meest kenmerkende uitgangspunt van de CIAM was (in naam althans) het primaat van de functie. De op schrift gestelde ideeën (onder andere het z.g. Charte d'Athene) hebben lange tijd grote invloed uitgeoefend op de bouwkundige praktijk, met name in de jaren vijftig en zestig.

¹¹ Leonardo Benevolo, 'De Europese stad', 1993, blz. 237

¹² De genoemde plannen worden beschreven in *Stadsvorm Tilburg, stedenbouwkundige ontwikkeling 1975 - 1995*.

bouw van het Structuurplan Oude Stad en het Stadsbeheerplan in de recente tijd door nadrukkelijke aandacht voor hoogwaardige en markante architectuur en het inschakelen van architectonische supervisors van naam.

2.1.4 Vierde fase

Inmiddels kondigt zich de vierde fase in de stadsontwikkeling aan. Corboz noemt deze fase: de fase van de territoriumstad, ofwel 'de stedeboom van het gebied dat in zijn totaliteit is verstedelijkt'. We komen geleidelijk in een situatie waarin we nog nauwelijks over een 'stad' kunnen spreken. Hij drukt dat als volgt uit (Waarbij hij overigens het begrip 'stad' even gebruikt in de conventionele betekenis van een 'stedelijke massa' omringd door landelijk gebied.): "Er zijn eigenlijk geen 'steden' meer, er zijn verstedelijkte regio's die ketens vormen. Steden neigen ertoe aan elkaar te gaan grenzen, ze versmelten met elkaar tot uitgestrekte verzamelingen die langzamerhand het territorium bedekken en, over de nationale grenzen heen, andere verstedelijkte verzamelingen tegenkomen." In deze situatie zijn de tegenstelling stad - platteland, de tegenstelling centrum - periferie en het verschijnsel 'stadsrand' niet meer aan de orde. In deze 'vierde fase' komt tevens de bezinning op een aantal 'ingesleten' stedeboekkundige opvattingen weer op gang. Zo kan bijvoorbeeld niet langer de 'politiek van de tabula rasa' uitgangspunt zijn; stedeboom begint niet bij nul. De stad is een gegeven met eigen karakteristiek. Dit laatste houdt een rehabilitatie in van de morfologische dimensie, waarbij de plattegrond van de stad met zijn historisch patroon van verkavelingen en openbare ruimte opnieuw een belangrijk gegeven is. In Tilburg blijkt de tendens om de bestaande stad op zijn ruimtelijke identiteit te onderzoeken al duidelijk uit het eerder genoemde 'Stadsbeheerplan'. Continuïteit in tijd en ruimte zou de vertaling van dit uitgangspunt kunnen zijn, waarbij continuïteit niet hoeft te betekenen: behoud coûte que coûte en een louter conserverende bena-

dering van de stad. Het duidt op een proces van geleidelijke transformatie van de stad. Het gaat er dan om, dat de stad naast zijn functionele dynamiek ook permanentie kent. De stedelijke vorm in de gestalte van stedeboekkundige elementen en patronen vertegenwoordigt bij uitstek de permanentie van de stad. Deze gedachte is met name gepropageerd door de bekende Italiaanse architect Aldo Rossi.

De stedeboekkundige Secchi heeft dit recent nog sterker uitgedrukt: bouwen is altijd transformeren; elke stedeboekkundige situatie heeft een geschiedenis, ook al is deze uitgewist; elke situatie heeft een topografie gekend, is iemands eigendom geweest, is verkaveld geweest. Morfologisch onderzoek dient, aldus Secchi, de kenmerken van een plek te achterhalen door minitieuw onderzoek. De stedeboom die een situatie op zijn historische sporen en huidige kenmerken onderzoekt rekt radicaal af met het principe van de 'kale wand'. Deze stedeboom leidt in termen van stedelijk beheer tot een onderscheid tussen conserverend beheer en innoverend beheer. Van gebied tot gebied zal de mate van noodzaak tot ingrijpen vastgesteld moeten worden. In het Tilburgse Stadsbeheerplan wordt wat dit betreft onderscheiden tussen gebieden met als beheerbestemming behoud en gebieden met als beheerbestemming verandering. Zowel bij behoud als verandering zal de stedelijke vorm in de zin van bestaande stedeboekkundige elementen en patronen het uitgangspunt zijn.

2.1.5 Het gangbare stadsconcept versus de nieuwe ontwikkelingen

De vierde fase in de stedeboom en het begrip 'territoriumstad' zijn door Corboz niet nader uitgewerkt. De onderhavige studie hanteert echter wel zijn zienswijze als vertrekpunt¹³. Leggen we deze zienswijze naast het gangbare stedeboekkundig-planologische begrippenkader, dan moet geconstateerd worden dat dit niet langer adequaat is om steden en verstedelijking te typeren. Het gangbare stadscon-

¹³Wij hanteren echter het begrip 'compartimentenstad' omdat het begrip territorium in onze studie een andere inhoud heeft gekregen. Zie hoofdstuk 3.

cept, zoals thans gebruikt in planning, stedenbouw en beleid, kan als volgt worden beschreven:

- 1 Bebouwing moet worden geconcentreerd in bebouwde kommen en moet niet worden verstrooid over het buitengebied. De stad stelt zich tegenover het land.
- 2 Een stad behoort concentrisch, rond een kern, te worden opgebouwd; een regio wordt verondersteld te bestaan uit een landelijk gebied waarin een aantal kernen gelegen zijn.
- 3 Er zal sprake dienen te zijn van een hiërarchisch opgebouwd kernenpatroon c.q. voorzieningenpatroon binnen de stad ('centrale plaatsen-theorie', 'hoofdwinkelcentrum', 'kernwinkelapparaat').
- 4 De stad wordt geleed in stadsdelen, wijken, buurten, enzovoorts.
- 5 Het stedelijk gebied moet groen dooraderd worden. Er mag als het ware geen grootschalig, steenachtig stedelijk gebied ontstaan. Geleding vindt met name plaats door zogenaamde groene scheggen of wiggen. Dit principe leidt tot het ontstaan van de lobbenstad, waarbij de uitbreidingslobben door middel van radiale structuren op de oude stad zijn gericht.
- 6 Woon- en werklokatie moeten enerzijds gescheiden zijn (een functionalistisch uitgangspunt), anderzijds moeten ze een verband met elkaar hebben. Dit werd aanvankelijk gemotiveerd met de gedachte dat een te lange reistijd van de kostwinner het gezinsleven zou aantasten. Momenteel vormen milieu-overwegingen de argumentatie voor dit principe.
- 7 Een stad moet meer zijn dan een functionele structuur. Er is een specifieke stadscultuur met een bepaald sociaal leven. Bewoners moeten bij hun stad betrokken zijn (als dit niet zo blijkt te zijn wordt dit als probleem beschouwd). Iets van de stadscultuur moet in de stadsvorm tot uitdrukking komen.

Ook de ontwikkeling van Tilburg is door deze principes gestuurd. Het beschreven concept is in de stad herkenbaar aanwezig.

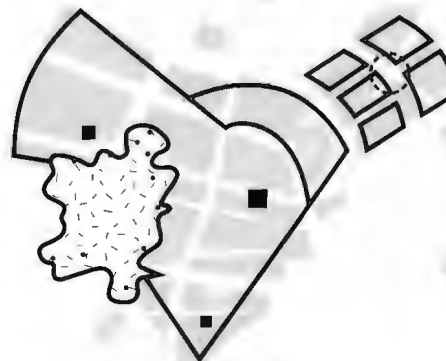
Secchi wenst in zijn morfologische benadering van de stad nadrukkelijk gebieden niet te typeren met behulp van het gangbare planologisch-stedenbouwkundig begrippenkader (centrum - periferie, stadsrand, tuinstad, etc.) Dit houdt immers al een abstractie in ten opzichte van de specifieke identiteit van een plek. Dit gaat wellicht erg ver. Onderkend moet echter worden dat met behulp van de traditionele begrippen de stad niet kan worden beschreven zoals ze zich momenteel ontwikkeld. De bruikbaarheid van deze begrippen beperkt zich daarom tot die van mogelijk te kiezen uitgangspunten voor stedenbouwkundige vormgeving en inrichting.

Veel signalen wijzen op het tekort schieten van het gangbare stadsconcept en het zich aandienen van de 'territoriumstad', ofwel verstedelijkte regio, in Nederland:

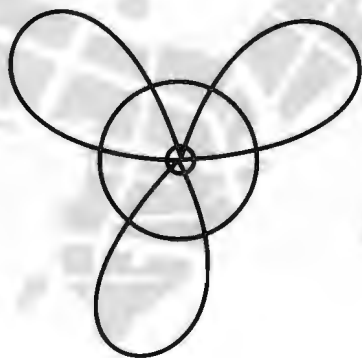
- De snelle toename van de verstedelijking, recent en in de nabije toekomst;
- Het grootste deel van de oppervlakte van steden heeft geen specifiek eigen karakter meer, de mogelijkheden tot articulatie van de uitgebreide woongebieden zijn gering en worden steeds geringer: er ontstaat een 'zee van laagbouw woningen', de zogenaamde 'eisen van de markt' leiden indien simplistisch geïnterpreteerd tot eenvormigheid;
- Er ontstaan steeds meer en grotere 'onduidelijke' gebieden in en rond steden en stedelijke agglomeraties: gebieden zonder een duidelijke ruimtelijke samenhang of ordenend principe;
- In het verlengde van het voorgaande zijn historische stadskernen en het gesloten stadsbeeld uitzondering in plaats van regel geworden;
- Door de eisen aangaande wegen voor het snelverkeer (visuele afscherming, geluidswallen) ontstaat een situatie-loze verkeersstructuur: door bomen en wallen begrensde 'slurven' waarin oriëntatie alleen nog mogelijk is dankzij richtingborden;
- Het klimaat voor het scheppen van betekenisvolle en esthetisch waardevolle stedenbouwkundige elementen op grotere schaal ontbreekt;
- 'Corridor' ontwikkelingen: groei langs transportassen in



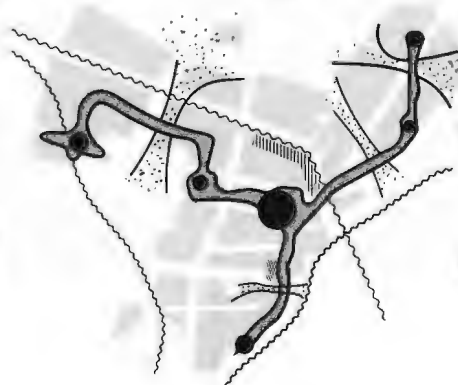
Afb.5 Het Stedenring-concept uit de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)



Afb.7 Vormconcept stadsregionale uitwerking



Afb.6 Het Propellermodel



Afb.8 Vormconcept voorontwerp uitwerking streekplan Noord-Brabant voor de stadsregio Tilburg

plaats van groei op terreinen die op de stad zijn georiënteerd;

- Door allerlei oorzaken (flexibilisering van werk, specifieke consumptiebehoeften, meer vrije tijd, etc.) zijn bewoners steeds minder op de eigen omgeving en op een specifieke kern gericht;
- Het steeds voller raken van landelijke gebieden:

2.1.6 Voorbeelden van nieuwe ontwikkelingen

Voorbeeld: het Stedenring-concept uit de VINEX

Uit het beleid van de rijksoverheid blijkt het besef dat de verstedelijking in de richting gaat van structuren op groter schaalniveau die het niveau van de individuele stad overschrijden.

In de Vierde Nota over de Ruimtelijk Ordening wordt het concept van de 'stedenring Centraal-Nederland' geïntroduceerd.

Dit is in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (kortweg: VINEX) nader uitgewerkt. Het concept is op te vatten als een morfologisch concept dat de vigerende overheidsvisie over de gewenste relatie tussen en onderlinge positie van een aantal belangrijke Nederlandse steden weergeeft. Het is tevens op te vatten als een basis-ordening van het 'stedelijk territorium Midden- en Zuid-Nederland', waarbij wordt aangegeven wat in hoofdlijnen het onbebouwd en bebouwd gebied is (afb.5).

Voorbeeld: vigerende regionale concepten Tilburg

De eerste contouren van de komende verstedelijkte regio (de stad die zijn traditionele stadsgrenzen overschrijdt, meer is dan een stadslichaam met een centrum en stadsrand en een samenstel van stadsdelen, wijken en buurten) manifesteren zich in Tilburg in plannen met betrekking tot de stadsregionale ontwikkeling.

- *Propellermodel*

Dit model is een vigerend concept voor het stadsregionaal gebied Tilburg. De oorsprong van dit concept ligt al in plannen van de jaren zestig met betrekking tot de stadsregio

Tilburg. Het wordt ook nadrukkelijk vermeld in het Stadsbeheerplan. Het model geeft uitdrukking aan drie verstedelijkingsrichtingen, waar echter geen directe morfologische consequentie aan verbonden kan worden. Daarom is het niet in eerste instantie als een morfologisch model te beschouwen; het is vooral een bestuurlijk-functioneel ontwikkelingsmodel (afb.6).

- *Stadsregionale uitwerking*

In opdracht van de stuurgroep Stadsregionale uitwerking, samengesteld uit burgemeesters en wethouders van de betrokken gemeenten, heeft buro Heeling, Krop en Bekkering (Groningen) een concept voor de stadsregionale ontwikkeling uitgewerkt (afb.7).

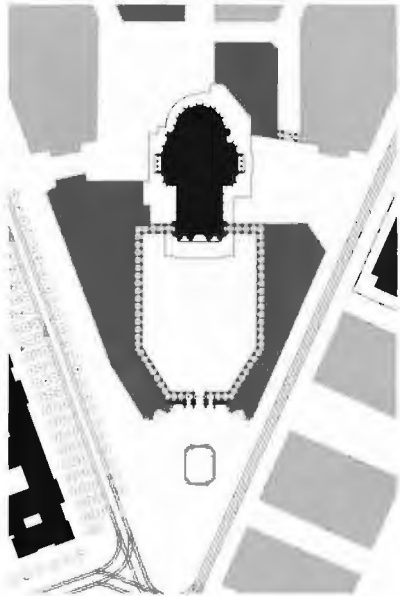
- *Voorontwerp uitwerkingsplan streekplan Noord-Brabant voor de Stadsregio Tilburg (1993)*

Deze visie van de provincie Noord-Brabant kan worden weergegeven in het volgende vormconcept (afb.8):

- Een landschappelijke structuur op regionaal niveau bestaande uit drie hoofdelementen:
- Tussen deze elementen een aantal verbindingzones (in de afbeelding gestippeld aangegeven + de riviertjes en het kanaal). Deze worden aangeduid als de dragers van de landschappelijke hoofdstructuur. Hieraan wordt het begrip duurzaamheid gekoppeld.
- Een stedelijke hoofdstructuur, waarin een structuur wordt onderscheiden die van cruciaal belang wordt geacht voor het bereiken van de stedelijke samenhang in de stadsregio: 'verstedelijkingsassen' genoemd (gearceerd en omlijnde linten in de afbeelding).

2.2 HISTORISCHE ONTWIKKELING STADS-CONCEPTEN EN MORFOLOGISCH ONDERZOEK

De opgave van morfologisch onderzoek is: bijdragen aan het ontwikkelen van een nieuw stadsbegrip dat rekening houdt met de hiervoor geschetste ontwikkelingen.



Afb.9 Camillo Site, ontwerp voor de herinrichting van het plein voor de Votivkirche in Wenen

Als opmaat hiertoe, richten we even de blik terug voor een korte analyse van de rol die stadsconcepten en morfologie in de stedenbouw van twintigste eeuw hebben gespeeld.

2.2.1 Pittoreske stedenbouw, Sitte en Unwin

De twintigste eeuw begint met wat Corboz de eerste fase van de moderne stedenbouw noemt. De benadering in deze fase is de stedenbouw op artistieke grondslagen van Sitte en de tuinstad-benadering van Ebenezer Howard. Zoals al aangegeven treffen we deze benadering aan in de stedenbouwkundige planvorming in Tilburg gebaseerd op het Plan van ir. J.H. Rückert uit 1917.

De artistieke benadering van Sitte is vanuit de CIAM afgedaan als een romantische benadering van de stad. De aandacht van Sitte ging uit naar de inrichting en vormgeving van met name pleinen, waarbij hij o.a. terugging naar voorbeelden uit de middeleeuwen en de renaissance (afb.9).

Raymond Unwin verbond deze benadering van vormgeving met de ideeën van Ebenezer Howard in zijn ontwerpen voor Engelse tuinsteden zoals Hampstead (afb.10).

In deze ontwerpen wordt grote aandacht besteed aan de vormgeving van de stad op de schaal van de directe woonomgeving en voor de gegevens van een specifieke situatie, waaronder de terreingesteldheden en aanwezige natuurlijke elementen.

Dit leidde tot een stedenbouw die wel als pittoresk is aangeduid en in Nederland navolging kreeg in tuindorpen als Vreewijk in Rotterdam. Ook de Tilburgse uitbreidingsgebieden uit het eerste kwart van deze eeuw (diverse buurten in Oude Stad Noord en Oude Stad Zuid) ademen de geest van deze stedenbouw.

2.2.2 Functionele monumentaliteit, Berlage

In verband met beeldkwaliteitplannen wordt wel gerefereerd aan het werk van de architect-stedenbouwkundige H.F. Berlage uit het begin van deze eeuw. Met name wordt gerefereerd aan zijn Uitbreidingsplan voor Amsterdam-Zuid (afb.11). Hoewel Berlage zich beroept op het werk van Sitte en hij eveneens een stedenbouw op artistieke grondslagen uitdraagt, kan Berlage niet als een romanticus worden afgeschilderd zoals Sitte. Zo volgde Berlage nadrukkelijk een rationele benadering in zijn streven naar stedenbouwkundige standaardisatie.

Het stedelijk bouwblok vormde in zijn visie het normale stedenbouwkundige type van de grote stad. Berlage was ook rationeel, in de zin dat hij dit bouwblok situeerde binnen een geometrisch stratenpatroon. Bovendien werden de functies in het plan logisch (kwantitatief) gedistribueerd. In deze zin zou Berlage als voorloper van de functionalistische stedenbouw kunnen worden gezien.

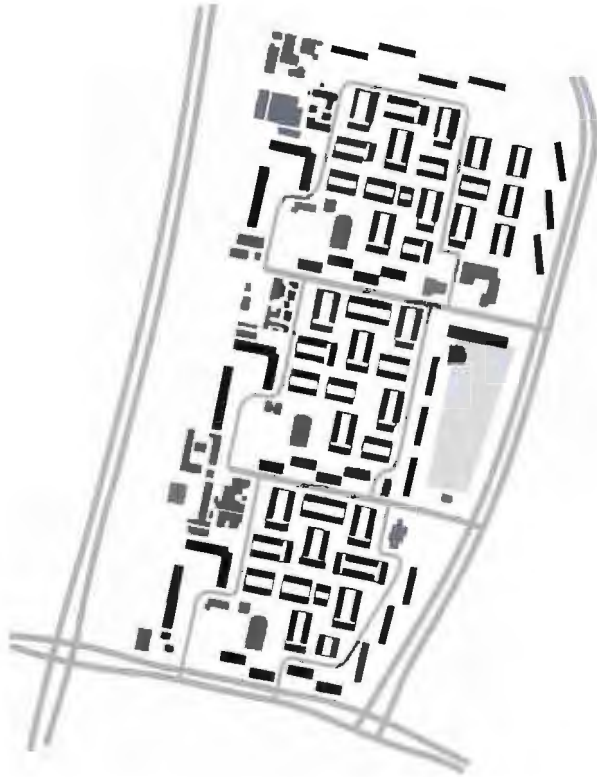
Er zijn echter ook grote verschillen met de latere functionalistische benadering. Voor Berlage was een goed stedenbouwkundig plan monumentaal in aanleg en kunstvol in detail. Functionalistische plannen waren principieel niet monumentaal; de grote lijnen van het plan van Berlage



Afb.10 Barry Parker en Raymond Unwin, ontwerp voor Hampstead Garden Suburb, 1911



Afb.11 H.P. Berlage, ontwerp Zuidelijk Uitbreidingsplan Amsterdam, 1915



Afb.12 De wijk Stokhasselt in Tilburg, een goed voorbeeld van stedenbouw volgens functionalistische principes

waren wél monumentaal. Functionalisten verwierpen versiering en gesloten bouwblokken; het plan van Berlage werd gekenmerkt door gesloten bouwblokken met een expressieve uitwerking volgens de architectuur van de Amsterdamse

School. Het plan van Berlage was dus ‘meer-lagig’¹⁴, het had een functionele en een monumentale laag. In de monumentale laag, continueerde Berlage de traditie van de barokke stedenbouw.

De Rooseveltlaan en de Churchilllaan (de vroegere Zuider- en Noorder Amstellaan) vormden een monumentale ‘vork’ - ook wel bifurcatie genoemd-, gemarkeerd met monumentale bebouwing (de ‘wolkenkrabber’ van architect Staal): een stedelijke macrostructuur die doet denken aan stadsplannen als Versailles, Karlsruhe en St. Petersburg.

2.2.3 Functionalistische stedenbouw, CIAM, van Eesteren

Eind jaren twintig komt een avantgardistische generatie architecten en stedenbouwkundigen naar voren die zich opstelt als vurig pleitbezorger van een functionalistische benadering van architectuur en stedenbouw. Hun opvattingen worden gevoed vanuit een mengeling van esthetische (afkeer van het eclecticisme van de 19e eeuw), wetenschappelijke (vooral hygiënistische overwegingen: de noodzaak van lucht, licht en ruimte), maatschappelijke (socialistische tot communistische) en technocratische (geloof in de mogelijkheden van techniek) overwegingen.

In de negentiende eeuw deed de gedachte opgeld dat het uiterlijk van een gebouw de functie ervan moest representeren door het aanbrengen van ornamenten. De functionaristen wijzen dit radicaal af; het woord functioneel wordt door hen in de eerste plaats vertaald in ‘onversierd’. Ze gaan echter nog verder door te stellen dat de vorm uit de functie moet volgen. De stedenbouwkundige Van Eesteren¹⁵, pleitbezorger van een stedenbouw op functionele grondslag, stelde

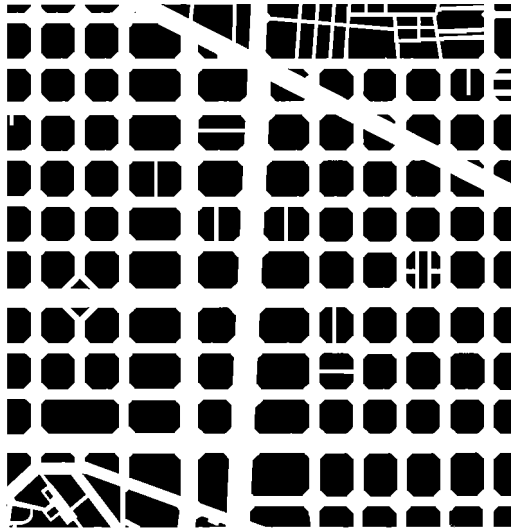
¹⁴Zie voor het begrip ‘gelaagdheid’ paragraaf 2.3.1 en verder.

¹⁵Cornelis van Eesteren, Als architect bekend geworden door zijn rol binnen de Stijl-groep, specialiseerde zich later op stedenbouwkunde. Vooraanstaand lid (vanaf 1933 voorzitter) van het Congres International ‘d Architecture Moderne [CIAM].

Deze beweging, ook wel het ‘Nieuwe Bouwen’ of ‘Functionalisme’ genoemd bepleitte architectuur en stedenbouw op functionele grondslag. Van Eesteren is, met Van Lohuizen, vooral bekend geworden als maker van het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (1935). Dit plan heeft model gestaan voor, of althans grote invloed gehad op, de aanpak van stedenbouw en planning in veel gemeenten in de jaren vijftig en zestig. Tilburg-Noord is hiervan een voorbeeld.



De vormgeving van de openbare ruimte (de tussen de stroken overblijvende onbebouwde ruimte) werd niet uitgewerkt (afb.12).



Afb.13 Deel van de gridstructuur van Barcelona, ontwerp: Idelfonso Cerda, 1959

als eis dat elke stedelijke vorm technisch zuiver moest zijn. Hij preciseerde dit als: pure materialisatie van de functie. Een dergelijke in het functionalisme algemeen aanvaarde reductionistische visie leidde ertoe, dat van bijvoorbeeld de culturele, historische, sociale, architectonisch-stilistische aspecten van de stedelijke vorm werd geabstraheerd. Stedebouwkundige vormgeving werd herleid tot het manipuleren van stroken (huizenblokken, flatblokken) tot geometrische patronen volgend inzichten van de abstracte kunst (bijvoorbeeld: asymmetrie en 'evenwicht').

2.2.4 Rationele benadering

De stedebouwkundige vormgeving van de functionaristen wordt wel 'rationeel' genoemd¹⁶. In die zin bestaat er verwantschap met vroegere rationale concepten, met name de gridsteden¹⁷ zoals in de oudheid veel Griekse en Romeinse steden en in latere periodes koloniale steden en steden in de nieuwe wereld. Een Europees voorbeeld uit de negentiende eeuw is het morfologisch concept van de Spaanse stedebouwkundige Ildefonso Cerda voor Barcelona (1859). Corboz beschouwt dit concept zelfs als de centrale vooronderstelling van de stedebouw in de twintigste eeuw. Letterlijk stelt hij, dat dit concept de aanvang van de moderne stedebouw markeert.

Het ontwerp van Cerda is een concept op stadsniveau dat bestaat uit een raster: een in principe oneindig uitbreidbaar patroon van de stad, waarin de bestaande stad is opgenomen. Dit geometrisch patroon van de stad is bepalend voor de structuur van wegen en straten van de stad en bepaalt derhalve ook de richting of liever: de richtingen van de stad. Slechts enkele diagonalen die op stads- en regionaal niveau van betekenis zijn doorsnijden dit zogenaamde stedelijk grid (afb.13).

Het grid ordent de dynamiek van de stad, langs de lijnen van het stedelijk raster beweegt zich het verkeer en krijgt de functionele ontwikkeling van de stad gestalte. Binnen de mazen van het grid worden de morfologische bouwstenen van de stad gesitueerd: de bouwblokken, de eilanden binnen het grid bestemd voor het verblijven. Deze bouwblokken, met hun markante afgeschuinde hoeken, kunnen variëren

¹⁶In de praktijk werd het begrip 'rationeel' door de functionaristen vertaald in 'verstandelijk', 'ongevoelig', 'niet-ontworpen' en niet per se in 'optimaal' en 'objectief-verantwoord'. In weerwil van de functionaristische ideologie werden wel degelijk esthetische uitgangspunten bij de vormgeving gebruikt: een gebouw of stadsdeel moest er functioneel, ofwel: 'niet-ontworpen' uitzien. Dit kon alleen bereikt worden door welbewuste vormgeving!

¹⁷steden met een regelmatig patroon van elkaar loodrecht kruisende straten (rasterpatroon).

naar dichtheid en kunnen zelfs als onbebouwde ruimte (bijvoorbeeld als park) worden vormgegeven.

2.2.5 Morfologische benadering

In de naoorlogse wederopbouwperiode heeft de functionalistische stedenbouw grote delen van de stad bepaald, zowel uitbreidingen als vernieuwingsprojecten in binnensteden. Voorbeelden hiervan zijn Hoog Catherijne in Utrecht en het Koningsplein in Tilburg. De projecten in deze tijd halen niet meer de kwaliteit die de pioniers in de jaren twintig en dertig wisten te bereiken. Bovendien komen met de grootschalige toepassing ervan, ook de nadelen van de functionalistische benadering naar voren. Vanuit vele lagen van de bevolking wordt geklaagd over het monotone en kille karakter van de nieuwe woonwijken.

Het morfologisch onderzoek heeft zich ontwikkeld als een reactie op de stedenbouw van de naoorlogse periode. De morfologische benadering manifesteert zich dan ook als kritiek op de functionalistische stedenbouw en de architectuur van het Nieuwe Bouwen.

Een belangrijke naam waar het morfologisch onderzoek betreft is die van de Italiaanse onderzoeker Saverio Muratori, een naam waarop in de literatuur veelvuldig wordt teruggegrepen, ook al is zijn werk wel als zeer ontoegankelijk aangeduid.

Saverio Muratori

Muratori onderzoekt de morfologie van de stad, niet op stadsniveau maar op de lagere schaalniveaus. Zijn uitgangspunt is, dat de vorm van iedere stad eigen wetmatigheden heeft. Volgens Muratori is dit de echte 'rationaliteit' van de stad. Dit in tegenstelling tot 'opgelegde rationaliteit', te vertalen in: niet situatie gebonden vormgeving, zoals de functionarissen die propageerden.

In de autonomie van de situatiegebonden stedelijke vorm zou vervolgens de rechtvaardiging van de stedenbouwkundi-

ge discipline liggen. Typologisch onderzoek zou de rationaliteit van de stad bloot kunnen leggen.

De plattegrond van de stad wordt door Muratori morfologisch gezien als een stedelijk weefsel¹⁸, waarvan de historisch onderscheiden typen de constituerende elementen zijn. Op die manier legt hij een relatie tussen de morfologie van de stad en zijn bebouwingstypologie. Muratori gaat uit van de stad als een aaneenschakeling van 'momenten' (perioden) van historische ontwikkeling. Zijn thema is nu het zoeken van de architectonische en stedenbouwkundige typen in de verschillende ontwikkelingsmomenten van de stad. Belangrijk daarbij is het uitgangspunt, dat een type zich slechts in zijn concrete situatie (stedenbouwkundige toepassing) laat kennen. Een architectonisch-stedenbouwkundig type heeft weliswaar een zekere algemeenheid, maar is voor hem geen ver doorgevoerde abstractie zoals bijvoorbeeld een drie-dimensionaal geometrisch patroon. Muratori precificeert zijn uitgangspunt als volgt:

- een type laat zich niet kennen als het niet wordt beschouwd in zijn concrete toepassing, dat wil zeggen: als onderdeel van een stedelijk weefsel;
- dit weefsel moet op zijn beurt worden beschouwd als deel van het organisme van de gehele stad;
- die stedelijke organisme kan alleen worden begrepen in zijn historische dimensie: de stedelijke werkelijkheid groeit en ontwikkelt zich in de tijd en verwerkelijk zich onder de door het verleden gestelde condities.

De morfologische analyse van stedelijke gebieden volgens een methode in de geest van Muratori, leidde tot een karakterisering van zogenaamde stedelijk weefsels¹⁹ op het schaalniveau van wijk en buurt en nauwgezette analyses op het niveau van het stedelijk bouwblok. De beperking van de methode in dit stadium van ontwikkeling was, dat geen zicht werd gekregen op de stedelijk-ruimtelijke hoofdstructuur oftewel het vormconcept van de stad. De stad is nog steeds slechts een aaneenschakeling van dergelijke

¹⁸Het begrip 'stedelijk weefsel' wordt in hoofdstuk 3 nader toegelicht.

¹⁹zie paragraaf 3.2.2

weefsels ('stad als lappendeken, stad als collage'). Als reactie op de onderwaardering van de hoofdstructuur is in recente benaderingen de rol van de typologische benadering naar de achtergrond gedrukt. Een groter accent wordt nu gelegd op de grotere stedenbouwkundige patronen die de ruimtelijke structuur van de stad als geheel bepalen, zoals bijvoorbeeld geomorfologische, landschappelijke en functionele patronen. Op die manier wordt geprobeerd een vormconcept van de stad te achterhalen. Ook wordt gezocht naar mogelijkheden het stedelijk gebied te geleiden, bijvoorbeeld door het benoemen van morfologische zones, die met verschillende namen worden aangeduid (breukzones, overgangs- en tussengebieden, bufferzones, etc.).

Individualiteit van de stad

Hoewel het standpunt van Muratori dat elke stad een uniek karakter heeft, begrijpelijk is als reactie op de benadering van de functionaristen, moet hier toch een kanttekening bij worden geplaatst.

Muratori is gekant tegen het situatieloos manipuleren met abstracte stedelijke patronen en modellen. Tegenover het universele karakter van dergelijke vaak geometrische patronen wordt gewezen op de typische karakteristiek die elk 'maaiveld' van een specifieke situatie kenmerkt. Net zoals elk type, is ook elk ruimtelijk patroon slechts in zijn verbijzondering (concrete toepassing) herkenbaar. Elke stedenbouwkundige situatie zou dus specifiek zijn en zou een individueel gegeven zijn, niet herleidbaar tot enig type, met andere woorden: er zou een tegenstelling zijn tussen het behoren tot een type en het bezitten van identiteit. Dit is natuurlijk een drogredentie. Het type is weliswaar alleen kenbaar in zijn concrete toepassing, maar dat wil niet zeggen, dat de concrete toepassing het type zelf is. De concrete toepassing kan slechts een model zijn dat een type op meerder of minder perfecte wijze vertegenwoordigt en dat dan juist door zijn imperfectie zijn bijzonderheid, zijn individualiteit toont. Dit betekent dat we modellen en types ook kunnen gebruiken als ontwerpinstrumenten. Daarbij kan bijvoorbeeld een te ontwerpen buurt worden gezien als een

model van een type. Dat kan dan een algemeen type zijn of een type dat gaande het ontwerpproces wordt ontwikkeld.

2.3 DE TOENEMENDE COMPLEXITEIT VAN DE OPGAVE

De zwakke punten ten spijt, heeft de functionalistische stroming in de stedenbouw belangrijke positieve bijdragen geleverd aan het vakgebied stedenbouw. Dit betreft met name de notie dat een stad een gecompliceerd organisme is dat op diverse wijzen kan worden geanalyseerd, afhankelijk van de invalshoek van waaruit er naar gekeken wordt. Al die analyses kunnen op hun eigen specifieke wijze worden gepresenteerd in de vorm van geschreven tekst, tabellen en grafieken of thematische kaarten. In de jaren na de oorlog heeft ook het werk van stadssociologen er toe bijgedragen dat de complexiteit de stad steeds meer aandacht kreeg. Daarnaast nam de complexiteit van de stedelijke problematiek ook toe door de enorme bevolkingsgroei en de vooruitgang op technisch gebied, in het bijzonder de transport-revolutie. De functionaristen baanden ook de weg voor het toenemend aantal disciplines dat zich vakmatig met de stad ging bezig houden, elk met hun eigen idioom.

2.3.1 Het begrip gelaagdheid

Door de combinatie van bovengenoemde factoren zijn stedenbouwkundige opgaven, vooral op het stadsniveau, uitermate gecompliceerd geworden. De stad is niet meer in één kaartbeeld met een relatief eenvoudige toelichting te vatten. Ook de traditionele manier om de complexiteit 'te lijf te gaan', namelijk door in een stad deelgebieden (wijken, buurten, telgebieden, etc.) te onderscheiden is niet achterhaald, maar schiet inmiddels te kort. In antwoord hierop heeft geleidelijk het begrip 'gelaagdheid' intrede gedaan; van de stad (of delen daarvan) wordt gezegd dat deze 'gelaagd' is; van plannen wordt gezegd dat ze 'gelaagd' zijn. Hiermee wordt in eerste instantie niet meer bedoeld dan dat om pragmatische redenen (de beperktheid van ons voorstellings- en

communicatievermogen] de complexe werkelijkheid uiteen wordt gelegd in diverse, apart te behandelen aspecten, die echter onderling wél samenhangen. Die samenhang is niet-hiërarchisch, de lagen vertegenwoordigen aspecten van de stad, bijvoorbeeld 'plansectoren' in termen van ruimtelijk ordening. Als er sprake is van een hiërarchische relatie, bijvoorbeeld in de reeks Stad-wijk-buurt, spreken we niet van lagen maar van niveaus.

Het analyseren en ontwerpen in termen van 'lagen' kent voor- en nadelen. Het communiceren in termen van 'lagen' kan leiden tot schijnoplossingen en schijnovereenkomsten die het zicht op de werkelijke problematiek kunnen weg nemen, bijvoorbeeld als conflicterende ideeën worden 'weggeschreven' naar verschillende lagen in plaats van aan het licht gebracht. Het zichtbaar maken van tegenstellingen is van belang omdat het een kenmerk van steden is dat verschillende conflicterende belangen en levenswijzen naast elkaar bestaan.

Het werken met lagen, het uitlichten van een bepaald aspect uit een plan, is eigenlijk niets nieuws.

Wel is nieuw de systematische toepassing ervan die tot het bezigen van de term 'gelaagdheid' aanleiding gaf. De systematische toepassing houdt in dat nagegaan wordt welke gelaagdheid doelmatig is voor het verschaffen van het gewenste inzicht. Dit laatste zou kunnen leiden tot de wens om een groot aantal lagen te onderscheiden en uit te werken. (per slot van rekening kan in beginsel een onbeperkt aantal lagen worden onderscheiden: elk aspect kan in beginsel nader uitgesplitst worden.)

Het is begrijpelijk dat dan de overzichtelijkheid en de onderlinge vergelijkbaarheid van de lagen problematisch wordt. De oplossing hiervoor is het werken met een overzichtelijk aantal lagen van globaal karakter, die vervolgens naar behoefte uitgesplitst worden in specifieke lagen. Er is dan sprake van een hiërarchische relatie tussen het globale en het specifieke niveau. Het is een zaak van stedenbouwkun-

dig/morfologische techniek om ervoor te zorgen dat de onderlinge vergelijkbaarheid en afstemming van de lagen in stand blijft. Het gehanteerde onderscheid in lagen moet bijdragen aan het vergroten van inzicht in de stad en geen doel op zich worden.

2.3.2 Gelaagdheid en morfologische analyse

Het denken in termen van gelaagdheid is weliswaar een pragmatische aangelegenheid, maar verwijst tevens naar een systematische (methodische) morfologische benadering van de stad. Geurtsen spreekt in dit verband over een methode van demontage. 'Een van de methoden om de complexiteit van de stadsstructuur zichtbaar te maken, is de demontage. De stad wordt dan beschouwd als opgebouwd uit verschillende lagen.'²⁰ In zijn artikel Kopenhagen, dubbelstad geeft hij een voorbeeld van een dergelijke demontage. De verschillende ruimtelijke systemen die tezamen de stedelijke structuur van Kopenhagen vormen, worden afzonderlijk afgebeeld. Deze benadering is in hoge mate congruent aan de benadering die is gevolgd in 'Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling', waar per periode van stedelijke ontwikkeling de voor de betreffende periode representatieve ruimtelijke systemen c.q. stedenbouwkundige vormconcepten en architectonisch-stedenbouwkundige typologieën zijn beschreven.

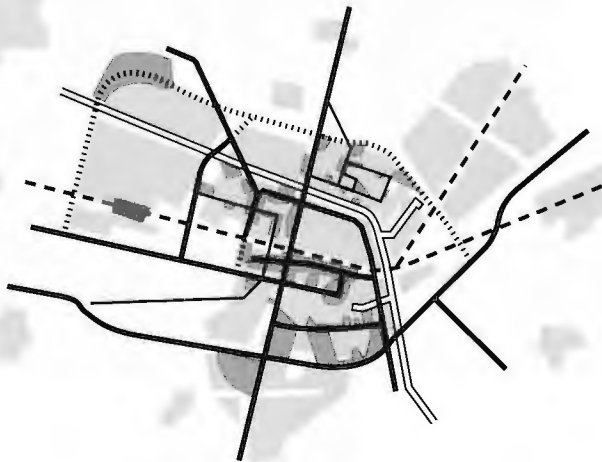
Beklemtoond wordt het analytische aspect van de demontage. in de woorden van Geurtsen: 'Een dergelijke demontage biedt nog geen inzicht in de wijze waarop de samenhang in de stadsstructuur wordt bepaald. Wat te constateren valt, is dat de verschillende systemen zodanig vermengd zijn, dat een onderscheid slechts met behulp van een analytische constructie te maken is.'

Niettemin is deze demontage van grote waarde. In 'Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling' is geprobeerd op grond van een dergelijke benadering op systematische wijze kennis en inzicht te bieden en over te dragen betreffende de morfologie van Tilburg.

²⁰Rein Geurtsen en Luc Bos, 'Kopenhagen, dubbelstad, een bewerkte reisindruk', in: wonen-TA/BK, 10/11/12-81



Afb.14 Gegroeide lijnstructuur volgens het Stadsbeheerplan Tilburg



Afb.15 Ontworpen lijnstructuur volgens het Stadsbeheerplan

Een voorbeeld van een analytische constructie die zich niet beweegt over een historische tijd-as is een in Rotterdam gevolgde benadering. Daarin wordt de laagindeling afgeleid van onderdelen van de stad die beschouwd worden in hun kwaliteit van vertegenwoordigers van aspecten van de stad-als-geheel.

De ruimtelijke structuur van Rotterdam zoals deze nu wordt beschouwd, wordt vervolgens uiteengelegd naar de volgende lagen: Centrum; Gordel van vooroorlogse buurten; Hoekpunten; Tapijt van naoorlogse woonwijken; Periferie; Ommeland; Rivier en haven.

Het verschil met de vorige benadering is, dat in het Rotterdamse voorbeeld op verschillende lagen geen thematische eenheid meer bestaat. De verschillende lagen zijn aspecten van hetzelfde ruimtelijke systeem.

2.3.3 Planvoorbeelden van lagen en gelaagdheid

Stadsbeheerplan Tilburg

Het Stadsbeheerplan van de gemeente Tilburg kan als een voorbeeld worden genoemd van een plan waarin verschillende lagen van de stad worden behandeld. De gelaagdheid van de stad komt hier in verschillende hoofdstukken nadrukkelijk aan de orde. Indien deze nota wordt opgevat als een planologisch stuk, dan is hoofdstuk 4, 'Structuur en stadsbeeld', te beschouwen als de morfologische laag. Op deze laag wordt een morfologisch concept van Tilburg gepresenteerd dat op zich weer uit een aantal lagen bestaat: de hoofdstructuur (zie afb.20), uiteen te leggen in: de gegroeide lijnstructuur (afb. 14) gevormd door de linten van het oude Tilburg als verzameling herdgangen en de ontworpen lijnstructuur (afb.15), het produkt van de 20ste eeuwse stedebouw.

Een andere laag bestaat uit een typologie van buurten: gegroeide en ontworpen, besloten woonbuurten; ontworpen open woonbuurten en hoogbouw complexen. De morfologische laag heeft als complement een functionele laag waarin een patroon van vlakken wordt onderscheiden, aangeduid als complexen: wonen, industrie en diensten; groencomplexen (afb.16).



Afb.16 Voorbeeld van 'vlakken' in het Stadsbeheerplan Tilburg

De gelaagdheid van het plan Rückert

Een historisch voorbeeld van het gebruik van lagen avant la lettre is het uitbreidingsplan van 1917 voor de stad Tilburg, bekend onder de naam Plan Rückert.

Rückert onderscheidde in zijn plan het sociologische, utilitaire en het architectonische aspect. Het sociologische aspect betrof de ontwikkeling van de bevolking, de samenstelling en mentaliteit van die bevolking, de sociaal-economische omstandigheden (bestaansbronnen), enz. Het utilitaire aspect betrof de civiel- en verkeerstechnische infrastructuur en het architectonisch aspect de vormgeving van de ruimte in drie-dimensionele zin (afb.17).

De stedenbouwkundige uitwerking van deze aspecten maakte dat Rückerts plan een optelsom van concepten werd, met als meest opvallende:

- bouwtechnische aspecten en civieltechnische infrastructuur (verantwoorde volkshuisvesting en hygiëne overeenkomstig de strevingen van de 'woninghervormers' en hygiënisten in de stedenbouw);

- de Ringbaan (naar het model van de Weense Ringstrasse);
- monumentale pleinen (geïnspireerd door Sitte);
- begrensde buurten voorzien van clusters religieuze gebouwen (kerk, kloosters, patronaatsgebouw, school, enz. overeenkomstig de parochiegedachte);
- pittoreske woonbebouwing, uitsluitend laagbouw (ontleend aan de tuinstadbeweging, met name aan Unwin).

De verschillende concepten, die te zamen aan het plan Rückert ten grondslag lagen, gaven het plan elk een andere kwaliteit en vormden elk een stedenbouwkundige laag. Alle waren het concepten met hun eigen waarden en doelstellingen die verschillende 'waarden' en doelstellingen vertegenwoordigden:

- hygiëne en gezondheid;
- een monumentale en ruimtelijke structuur van de stad;
- sociaal-religieuze kaders ten behoeve van een streven naar gemeenschapszin en naar een hoge (RK-)moraliteit;
- een aangename directe omgeving met een menselijke schaal;
- de nodige groenvoorzieningen.

2.3.4 Thematische lagen als uitwerking van een stadsconcept; prestatieconcepten

Gelaagdheid, een geleiding naar lagen of aspecten, is wezenlijk anders dan hiërarchie, een geleiding naar niveaus. De indeling in niveaus (stad-wijk-buurt) staat naast de indeling in lagen.

Op de verschillende niveaus kunnen onderling gelijkwaardige lagen worden onderscheiden.

Een stadsontwerp kan gezien worden als de morfologische laag in het planologisch geheel op stadsniveau. Die morfologische laag kan dan weer uiteengelegd worden in verschillende thematische lagen.

Daarbij kan een groot aantal verschillende thema's worden onderscheiden:

- Plansectoren, zoals verkeer, groen, volkshuisvesting, economie;
- Semantische aspecten, zoals oriënteerbaarheid, de 'men-



Afb.17 Plan Rückert, 1917

- tal map' van een stad, 'affectieve waarden';
- Fysieke aspecten, zoals straatbreedte, bebouwingshoogte, typologie van bebouwing;
 - Ideologische aspecten: gewenste beelden, zoals het stadsbeeld dat het bestuur van de stad voor ogen staat, het beeld waaraan de stad volgens de centrale overheid moet voldoen, of het beeld dat door bepaalde groeperingen wordt voorgestaan;
 - Ontwerphema's, zoals de relatie stad-landschap.

In een bijdrage aan het Handboek Stedelijk Beheer²¹ worden de (stedenbouwkundige) concepten zoals hiervoor bedoeld geïnterpreteerd als prestatie-concepten. Dergelijke concepten kunnen de basis vormen van nader te definiëren prestatie-eisen voor de kwaliteit van de bebouwde en onbebouwde

ruimte. De lagen kunnen dan de namen aannemen van de aspecten waar ze betrekking op hebben, bijvoorbeeld de functionele laag, als het gaat om het functioneren van de stad in termen van transport en verkeer. De ecologische laag als het gaat om de herkenbaarheid van ecologische structuren. De historische laag als het gaat om de stad die zijn historie toont, enz. Lagen die morfologische prestatieconcepten inhouden vormen aspecten van de beeldkwaliteit van de stad en kunnen onderdeel zijn van een beeldkwaliteitplan. In paragraaf 5.4 worden enkele voorbeelden gegeven van thematische lagen, uitgaande van het zogenaamde Schijfconcept, als mogelijk stadsontwerp voor Tilburg.

²¹Doevendans, Klarenbeek, 'De kwaliteit van de bebouwde en onbebouwde ruimte' in: Handboek Stedelijk Beheer.

**STADSVORM TILBURG,
STADSONTWERP
EN BEELDKWALITEIT**

3. DE STAD MORFOLOGISCH BENADERD

3 DE STAD MORFOLOGISCH BENADERD

3.1 INLEIDING

In de voorgaande hoofdstukken is een korte schets gegeven van de hoofduitgangspunten van deze studie en van enkele relevante ontwikkelingen in de recente historie van de stedenbouwkundige morfologie.

In het komende hoofdstuk zal getracht worden een morfologisch instrumentarium te beschrijven. Dit instrumentarium baseert zich waar mogelijk op inzichten uit theorie en praktijk. Het bevat daarnaast ook nieuwe interpretaties van bestaande begrippen en nieuwe componenten. Zo worden de begrippen 'compartimentenstad' en 'morfologisch territorium' geïntroduceerd.

3.2 DE GELEDING VAN DE STAD

3.2.1 Morfologische eenheden

In het vorige hoofdstuk is geconstateerd dat in de stedelijke ontwikkeling de fase van de 'territoriumstad' zich aandient. Individuele steden en nederzettingen groeien aaneen tot verstedelijkte regio's. Corboz gebruikt hiervoor de term 'stedelijke nevel', een begrip dat associaties oproept met vaagheid en desoriëntatie. We zouden ook de wat neutralere en in het vakgebied niet ongebruikelijke term 'urban field' kunnen gebruiken, te vertalen in 'stedelijk veld'. Een belangrijke vraag van het morfologisch onderzoek is nu, hoe het stedelijk veld geled is. Hierbij wordt in eerste instantie gezocht naar een onderverdeling in kleinere morfologische eenheden.

De in de planningspraktijk gangbare gebiedsindelingen, zoals de indeling in planologische telgebieden, zijn hiervoor niet bruikbaar omdat ze niet op morfologische principes berusten. Het zoeken is naar 'bouwstenen' van de morfologische structuur, af te bakenen op grond van hun interne



Afb.18 Typologie van stedelijke weefsels zoals gehanteerd in het Stadsbeheerplan Tilburg

samenstelling. Belangrijk in dit verband is de veelgebruikte stedenbouwkundige term 'weefsel', ook wel 'stedelijk weefsel'.

3.2.2 Weefsels

De term weefsels heeft in het spraakgebruik een zeer uitgebreide betekenis. Zodra er van een of andere vorm van verwechting sprake is, kan al van 'weefsel' gesproken worden. In de stedenbouw is de term niet scherp omgrensd, maar een vertrouwde begripsinhoud ervan is die van een patroon van openbare ruimten en gebouwen. Dit patroon kent een zekere eenheid en morfologische samenhang (bijvoorbeeld een regelmatig stratenpatroon). Bovendien moet het patroon een zekere uitgebreidheid hebben, met andere woorden: het moet binnen een bepaalde stedenbouwkundige eenheid de 'regel' vormen, terwijl afwijkingen daarvan de 'uitzonderin-

gen' zijn. Het begrip weefsel wordt binnen de stedenbouw het meest gebruikt ten aanzien van patronen op wijkniveau²². Het weefsel kan worden weergegeven door een zogenaamde bebouwd-onbebouwd kaart. Voorbeelden van dergelijke kaarten zijn te vinden in het boek *Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling*.

Voorbeeld: weefsels in het Stadsbeheerplan Tilburg

In het stadsbeheerplan Tilburg (1989) wordt een globale typologie van stedelijke weefsels in Tilburg geïntroduceerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in:

- gegroeide besloten woonbuurten;
- ontworpen besloten woonbuurten;
- ontworpen open woonbuurten.

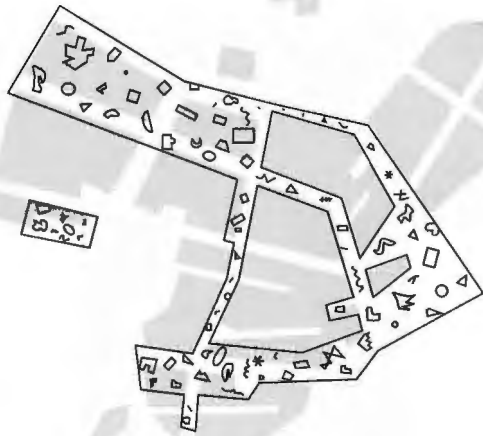
Aangegeven wordt op welke gebieden in de stad deze typologieën betrekking hebben (afb.18). De typologieën worden vervolgens gebruikt als uitgangspunt voor het beheer van deze gebieden.

3.2.3 Stedenbouwkundige eenheden niet als weefsels aan te duiden

Bepaalde delen van de stad kunnen niet als weefsel worden betiteld, er is geen eenduidig morfologisch patroon met een consistente typologie. Het Tilburgse Structuurplan Oude Stad sprak in dit verband wel over 'amorfe gebieden'. Vaak liggen dergelijke gebieden tussen weefsels in. In veel gevallen hebben ze een langgerekte vorm. In de literatuur worden verschillende begrippen gebruikt om dit type gebied aan te duiden, bijvoorbeeld: breukzones, buffergebieden, overgangszones, restruimten, enz. Welk begrip wordt gekozen is afhankelijk van het oogpunt van waaruit een gebied wordt bekeken. Zo kan het voorkomen dat eenzelfde gebied in verschillende rapporten met verschillende begrippen wordt aangeduid.

Vaak dragen deze gebieden een niet ontworpen of bewust

²²Op stadsniveau kan het begrip weefsel overigens ook zinvol gehanteerd worden, zij het dat dit een enigszins andere invulling krijgt. De betekenis is in dat geval die van een grootschalig weefsel op stadsniveau. Het gaat daarbij om een patroon van grootschalige stedelijke elementen, bijvoorbeeld een patroon van begrenzingen van kleinere stedenbouwkundige eenheden.



Afb.19 Stedelijk gebieden niet als weefsel aan te duiden, in Tilburg

gepland karakter, ze vormen de consequentie van de stedenbouwkundige inrichting en vormgeving van aanpalende gebieden, ze zijn daarom 'toevallig' zo ingericht als ze zijn ingericht (afb.19).

Gebieden zonder weefsel kunnen op verschillende manieren zijn ontstaan:

- Als restgebied tussen andere gebieden - In Tilburg bijvoorbeeld het gebied tussen kanaal en Rückertbaan, en een restgebied tussen Kraaijven en Het Zand;
- Als gevolg van de aanleg van grootschalige infrastructuur zonder dat veel aandacht is besteed aan de stedenbouwkundige vormgeving - In Tilburg bijvoorbeeld het gebied 'Koningshoeven', ingeklemd tussen Kempenbaan, A58 en Wilhelminakanaal;
- Als gebieden waarvan de bestemming nog onduidelijk is, bijvoorbeeld stadsrandgebieden waarvan niet duidelijk is of ze bij de stad of bij het landelijk gebied moeten worden gerekend - In Tilburg bijvoorbeeld de stadsrandzone ten noorden van Tilburg Noord. Tussen gemeente en provin-

cie bestond lange tijd onenigheid over de vraag of het gebied bij de stad of bij het landelijk gebied zou moeten worden gerekend.

Gebieden zonder weefsel zijn ondanks hun morfologische onduidelijkheid vaak wel te typeren:

- Naar hun functie. Dit is morfologisch relevant indien deze functie een zekere bebouwingstypologie (of begroeiingstypologie in het geval van groengebieden) met zich meebrengt, zoals bijvoorbeeld: gemengde kleine industrie, kantoorpark, bosgebied, recreatiegebied, etc. Kenmerkend is dat de woonfunctie slechts zeer beperkt voorkomt.
- Naar een dominant grootschalig element, bijvoorbeeld, 'spoorzone', 'kanaalzone', etc.
- Naar hun ligging, bijvoorbeeld 'stadsrandzone'.

Juist door de tussenpositie die ze vaak innemen, kunnen gebieden zonder weefsel een belangrijke rol spelen in de morfologie van de stad. In ieder geval vertegenwoordigen ze een bijzondere stedenbouwkundige problematiek waarop vanuit de gangbare benaderingen nog geen antwoord is gevonden. Gezien het toenemend aantal 'vage' gebieden in moderne steden, lijkt nadere bezinning en studie noodzakelijk.

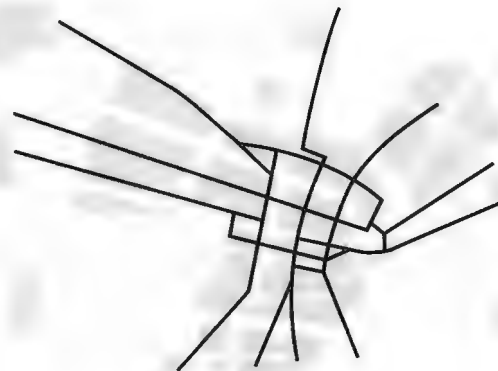
3.2.4 Fragmentatie en samenhang

Zouden de morfologische beschrijving van de stad zich beperken tot het beschrijven van een verzameling kleine morfologische eenheden, dan leidt dit tot het beeld van de stad als verzameling fragmenten. Als principe gehanteerd wordt dit wel het 'idee van de gefragmenteerde stad' is genoemd. In feite wordt hiermee een eenvoudige constatering tot norm verheven.

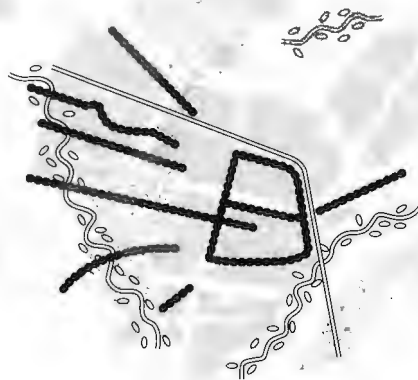
Van de stedenbouwkundige nood wordt een deugd gemaakt: vorm en beeld hoeven op stadsniveau niet te worden uitgewerkt, maar slechts op het kleinschaliger niveau van de wijk, de buurt of het architectonisch-stedenbouwkundig ensemble. Immers: de stad wordt beschouwd als architectonische collage, een verzameling architectonisch-stedenbouw-



Afb.20 Ruimtelijke hoofdstructuur, volgens het Stadsbeheerplan Tilburg



Afb.22 Sternet fietspaden



Afb.21 Vormconcept groenstructuurplan Tilburg



Afb.23 Geplande wegenstructuur in de nabije toekomst

kundige situaties, met andere woorden: morfologisch bestaat de stad niet.

Het idee van de 'gefragmenteerde stad' kan in zoverre als waardevol worden gezien dat het de aandacht vestigt op het feit dat een stad niet kan worden gezien als één object waarvan vorm kan worden gegeven door bijvoorbeeld één ontwerper of initiator²³. Het onderkennen van fragmentatie kan ook een reëel uitgangspunt voor stedenbouwkundig onderzoek zijn. Het kan echter niet tevens het eindpunt van het stedenbouwkundig handelen zijn. Laten we ideologische en abstract-theoretische overwegingen terzijde dan moet worden geconstateerd dat:

- tussen fragmenten van een stad vaak een waarneembaar verband bestaat [zoals overgangen die zijn gecreëerd, begrenzingen die zijn vormgegeven];
- elke stad grootschalige elementen heeft die het fragment-niveau overstijgen;
- steden herkenbaar willen zijn en dit slechts bij hoge uitzondering mogelijk is aan de hand van geïsoleerde elementen of fragmenten (zoals de Eiffeltoren in Parijs);
- er allerlei structuren en processen op stadsniveau zijn die implicaties hebben voor de morfologie van de stad als geheel;
- een ruimtelijke ordening van de stad als geheel een noodzakelijke voorwaarde is voor het functioneren van een stad op diverse vlakken, bijvoorbeeld op het economisch vlak (samenhangend stelsel van infrastructuur en lokaties);
- het niet direct zichtbaar zijn van een structuur niet wil

zeggen dat er geen structuur is²⁴, dit blijkt uit stedenbouwkundig onderzoek [zie bijvoorbeeld Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling]

Geconcludeerd moet worden dat een stad, naast fragmenten, ook verbindende structuren kent. Dit is echter niet strijdig met de notie dat een stad gefragmenteerd is. De vraag is niet of een stad volledig gefragmenteerd is of juist streng gestructureerd is, maar: welke fragmenten en welke structuren kunnen worden onderkend.

Voor zover morfologisch onderzoek betrekking heeft op het stadsniveau, kan worden gezocht naar een 'morfologische hoofdstructuur'. Aanzetten in deze richting zijn al gegeven. Zo wordt in het Stadsbeheerplan Tilburg een 'Ruimtelijke hoofdstructuur' voor Tilburg geïntroduceerd (afb.20). Deze is echter nogal functioneel van karakter, opgebouwd uit de hoofd-wegenstructuur en een functionele zonering. Het positieve is dat de relatie tussen vorm en functie wordt benadrukt, het nadeel is dat het begrip ruimtelijke hoofdstructuur bij deze benadering al snel verarmd wordt tot hoofdverkeersstructuur, iets dat in het verleden maar al te vaak is gebeurd. Wellicht is het nuttig duidelijk onderscheid te maken naar een morfologische- en een functionele hoofdstructuur die tezamen de ruimtelijke hoofdstructuur vormen. De functionele hoofdstructuur kan beschreven worden met behulp van concepten die zijn af te leiden uit vigerende plannen binnen diverse plansectoren. Concepten voor de functionele hoofdstructuur in Tilburg zijn bijvoorbeeld af te leiden uit het Groenstructuurplan (afb.21), het Sternet fietspaden (afb.22) en de Discussienota verkeer en vervoer in

²³De gedachte om de stad of onderdelen daarvan volledig naar de inzichten van één persoon te kunnen modelleren lijkt een veel voorkomende wensdroom. Deze gedachte ligt in wezen ook ten grondslag aan veel beleidsmatig en ontwerpend handelen. Het is goed er in dit verband op te wijzen dat zelfs absolute heersers vaak tot niet meer in staat waren dan summiere ingrepen in de bestaande stad. Zo kon bijvoorbeeld de Franse absolute monarch Louis de 14e slechts kleine ingrepen in Parijs tot stand brengen, de stad bleek te weerbarstig. Het bovenstaande is echter eerder een argument tégen dan vóór het idee van de 'gefragmenteerde stad'. Ook relatief kleine ingrepen, mits gericht op het stadsniveau en strategisch goed gekozen, blijken veel verder reikende ontwikkelingen in gang te kunnen zetten [zie de voorbeelden in paragraaf 3.7.1.]. Met andere woorden: achter de schijnbare onsamenhangendheid gaat toch een of ander stuurbaar principe schuil.

²⁴ zie de opmerkingen hierover in paragraaf 3.6.2 (rizoom)

de jaren negentig [afb.23]²⁵. Bij het ontwikkelen van nieuwe vormconcepten kan de relatie tussen functionele- en morfologische structuur worden onderzocht door de consequenties van een ontwerp op diverse 'lagen' te bezien (zie hiervoor paragraaf 5.4). In de nu volgende paragrafen zullen instrumenten worden geschetst waarmee de morfologische hoofdstructuur kan worden beschreven.

3.3 COMPARTIMENTENSTAD

Om tot een morfologische geleiding van de stad te komen is geprobeerd aan de idee van de territoriumstad een nadere uitwerking te geven. Voor deze uitwerking wordt de aanduiding compartimentering gebruikt.

Het idee van de territoriumstad, zoals geïntroduceerd door Corboz, is in eerste instantie niet meer dan een aanduiding voor een regio met als gemeenschappelijke noemer de verstedelijking ervan, overigens wel een verstedelijking in alle denkbare vormen. We kunnen een stap verder gaan en stellen dat in feite ons hele grondgebied onderverdeeld is in compartimenten die ieder een bepaalde invulling hebben, een invulling die niet van nature aanwezig is maar waar voor gekozen is. De idee van stad wordt dan gereduceerd tot die van een of meer compartimenten met de een of andere stedelijke invulling. Stad en platteland krijgen op deze manier iets gelijkwaardigs: beide worden opgevat als invullingen van compartimenten²⁶.

3.3.1 Het begrip compartiment; compartimentering

Een compartiment is een gebied dat wordt gekenmerkt en wordt bepaald door zijn invulling: door wat er zich bevindt, door waartoe het bestemd is of door het gebruik ervan. Compartimenten kunnen bijvoorbeeld worden gekarakter-

seerd naar een bepaald weefsel of een bepaald type bebouwing, of naar het gebruik of de bestemming, bijvoorbeeld stedelijk gebied, landelijk gebied, natuurgebied enz. Hieruit volgt dat een compartimentering van een stedelijk veld in theorie vlakvullend is: er zijn in beginsel geen restgebieden²⁷ of overlappingsen. Het is in de praktijk echter meestal niet te bepalen tot hoever de typische invulling van een compartiment zich uitstrekt. Dat hoeft het principe evenwel niet aan te tasten.

Compartimentering heeft een objectieve en een subjectieve kant. Enerzijds wordt uitgegaan van het gebied zoals het daar is, anderzijds is in de keuze voor een bepaalde typologie van compartimenten een subjectief element. Een keuze voor een andere typologie van compartimenten kan een andere compartimentering opleveren. Het principe dat het gebied geheel bestaat uit benoembare compartimenten blijft hiermee echter onverlet. Bovendien zullen die verschillende compartimenteringen die op hetzelfde gebied betrekking hebben, steeds tot elkaar herleidbaar zijn door een proces van samenvoegingen en splitsingen. Er kan dus op verschillende manieren met compartimentering worden omgegaan, afhankelijk van wat men met de compartimentering van plan is. Dat doel is, in het algemeen gesproken, inzicht krijgen in de samenstelling van het gebied. Dat gewenste inzicht kan globaal of meer gedetailleerd zijn, gericht op het niveau van de stad of op wijkniveau.

In het algemeen geldt: hoe groter het beschouwde gebied, hoe grover de te maken onderscheidingen zullen moeten zijn terwille van de hanteerbaarheid de compartimentering. Zo zal in de compartimentering van een hele regio een natuurgebied als een enkel compartiment beschouwd kunnen worden.

Wordt de aandacht daarentegen specifiek gericht op dat natuurgebied dan ligt een onderverdeling naar bijvoorbeeld landschapstypen voor de hand.

²⁵Zie ook: 'Stadsvorm Tilburg, ontwikkeling 1975 - 1995'

²⁶Blijkbaar gaan de gedachten van Corboz ook in die richting, want hij zegt over de zich ontwikkelende 'stedelijke nevel': 'Akkers en weiden zullen binnen de stedelijke nevel liggen, die ook bossen, bergen en meren zal omvatten.'

²⁷De 'restgebieden' zoals onderkend in paragraaf 3.2.3 zijn in dit concept dus ook compartimenten.

3.3.2 Uitgangspunten voor de compartimentenstad

Het beeld dat geschetst is van de stedenbouw van de vierde fase heeft ogenschijnlijk iets negatiefs:

- geen echte tegenstelling stad - platteland;
- geen eigenlijke stadsrand;
- geen echte tegenstelling centrum - periferie.

Dit kan ook positief worden geformuleerd door te stellen, dat deze zaken weliswaar hun oorspronkelijke zeggingskracht hebben verloren, maar dat ze eigenlijk al lange tijd en zonder dat men zich daar echt bewust van was, op een nieuwe manier worden gehanteerd. In die nieuwe manier van hanteren is het utilitaire aspect, de materiële rechtvaardiging van morfologische kwaliteiten van de stad in belangrijke mate verdwenen. Ze zijn er nog wel, die kwaliteiten die de stad vorm en identiteit verschaffen, maar ze worden steeds meer tot herinneringen aan een voorbije orde, tot zaken die de historische dimensie van de stad vertegenwoordigen. Door het verminderen van de utiliteit dreigen de 'historische kwaliteiten' ongeloofwaardig te worden en te worden gereduceerd tot toeristische, recreatieve kwaliteiten ('Disneyland-effect'). Het verdwijnen van de materiële beperkingen bij vormgeving aan de stad brengt het gevaar met zich dat de morfologie van de stad aan willekeur ten gronde dreigt te gaan (Is dit ook niet een dilemma van de moderne kunst?).

Daartegenover staat een ander aspect: onze behoefte aan een plaats waar we ons thuis voelen, aan een plaats die ons identiteit verschaft. Deze zou tot uitdrukking kunnen komen door bewust te kiezen voor een stad die daartoe de nodige kwaliteiten bezit. In zoverre deze kwaliteiten niet meer een 'natuurlijke' gegevenheid zijn, zal bevorderd moeten worden dat ze kunstmatig tot stand komen of in stand blijven. Er zou bijvoorbeeld gekozen worden voor een stad:

- die zich richt op een centrum;
- die goed herkenbaar wil zijn;
- die zijn geschiedenis toont.

De keuze voor de 'stad die zijn geschiedenis toont' is niet hetzelfde als een keuze voor een romantisch, historisch,

gesloten stadsbeeld maar representeert de opvatting dat de stad een historisch gegeven is met een eigen karakteristiek die kan worden benut ter versterking van de eigen identiteit. Dit uitgangspunt behoort bij de stedenbouw van de vierde fase. Het is in aanzet ook al duidelijk aanwezig in het Stadsbeheerplan Tilburg. De keuze voor een 'stad die goed herkenbaar wil zijn' is de keuze voor een stad met een duidelijk morfologisch concept. Hierin kunnen bijvoorbeeld een 'centrum' of 'stadsranden' voorkomen als thema. Dat betekent in de termen van de compartimentenstad dat we een compartiment tot 'centrumgebied' verklaren en er dienovereenkomstig mee omgaan, waarbij we bovendien de omliggende compartimenten zodanig behandelen dat een gerichtheid op het centrum ontstaat. Ook kunnen we een aantal compartimenten tot 'stedelijk gebied' en een aantal aanliggende compartimenten tot 'buitengebied' bestemmen. Op die manier ontstaan op kunstmatige wijze stadsranden. Deze kunnen het beeld oproepen van een stad die omringd is door buitengebied. Er is overigens ook in beginsel een andere keuze mogelijk: in de sfeer van het 'stedelijk veld' kan ook gekozen worden voor het omgekeerde beeld, het beeld van buitengebieden die omringd zijn door de stad. Een dergelijke omkering is bijvoorbeeld te constateren in de regio Tilburg. In de middeleeuwen werd het woord Tilburg gebruikt om een regio aan te duiden, een landschap met daarin een aantal nederzettingen. Zeshonderd jaar later is de situatie omgedraaid en is het betreffende gebied goeddeels gevuld door een aaneengesloten nederzetting met daarin een aantal landschappelijke elementen (afb.24).

3.3.3 Mogelijke compartimenteringen van Tilburg

Compartimentering gebaseerd op toponomie

Het voorbeeld van een compartimentering van Tilburg dat hier wordt gegeven is een concept gebaseerd op de huidige naamgeving van delen van de stad Tilburg, een toponymische benadering. Deze compartimentering levert een geleiding op die beantwoordt aan het huidige, alledaagse spraakgebruik, de wijze dus waarop men in Tilburg zijn stad kent en de delen ervan benoemt (afb.25).



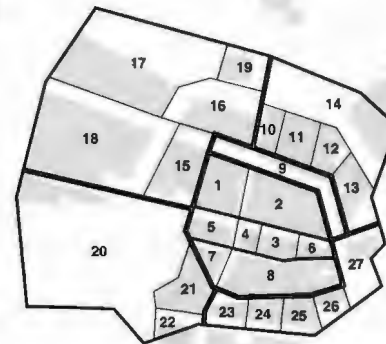
Afb.24 Het gebied 'Tilburg' in de middeleeuwen, in vergelijking met het moderne 'stedelijk veld Tilburg'



Afb.26 Compartimentering in stedenbouwkundige eenheden, hoofd indeling



Afb.25 Compartimentering van Tilburg, gebaseerd op toponomie



Afb.27 Compartimentering in stedenbouwkundige eenheden (nummers verwijzen naar tekst)

Compartimentering in stedenbouwkundige eenheden

De stedenbouwkundige eenheden refereren aan de gangbare indeling naar stadsdelen, buurten en wijken. Hierop wordt echter een correctie aangebracht waarbij gestreefd wordt naar een morfologisch gezien optimale geleiding. Dit leidt tot een compartimentering op stadsdeel-, wijk- en buurtniveau. Bij de volgende compartimentering op stadsdeelniveau is als uitgangspunt genomen een assenstelsel waarvan het nulpunt is gelegen ter plaatse van de kruising gevormd door de Cobbenhagenlaan/Hart Van Brabantlaan en de Ringbaan-west. Dit assenstelsel verdeelt Tilburg-NO, ZO, ZW en NW.

De hoofdindeling bestaat uit de volgende compartimenten (afb.26):

- Tilburg-kerngebied, bestaande uit:

- Tilburg-kerngebied-Noord*
- Tilburg-kerngebied-Midden*
- Tilburg-kerngebied-Zuid*
- Kanaalzone*

- Tilburg-Noordoost
- Tilburg-Noordwest
- Tilburg-Zuidwest
- Tilburg-Zuidoost

Binnen deze eerste hoofd-compartimentering worden de volgende compartimenten onderscheiden (nummers verwijzen naar afb.27):

- *Tilburg-kerngebied-Noord*
 - 1 Het zand e.o.
 - 2 Oude -Stad-Noord
- *Tilburg-kerngebied-Midden*
 - 3 City/centrum
 - 4 Noordhoek
 - 5 De Reit
 - 6 Armhoef
- *Tilburg-kerngebied-Zuid*
 - 7 Zorgvlied e.o.
 - 8 Oude-Stad-Zuid
- *Kanaalzone*

- *Tilburg-Noordoost*

- 10 Stokhasselt
- 11 Heikant
- 12 Quirijnstok
- 13 Loven
- 14 Buitengebied Noord-oost

- *Tilburg-Noordwest*

- 15 Het Wandelbos
- 16 Kraaijen
- 17 Vossenbergh
- 18 Reeshof
- 19 De Spinder

- *Tilburg-Zuidwest*

- 20 Buitengebied 'Groen kwadrant'
- 21 De Blaak e.o.
- 22 Katsbogte

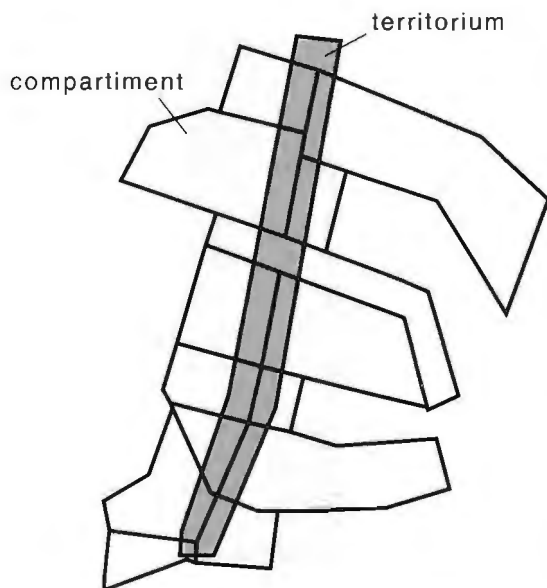
- *Tilburg-Zuidoost*

- 23 Het Laar
- 24 Stappegoor
- 25 Groenwoud
- 26 Het Leypark
- 27 Moerenbergh

3.4 MORFOLOGISCHE TERRITORIA

Het hiervoor geïntroduceerde begrip 'compartimentering', heeft betrekking op de opdeling van een stad in gebieden met een bepaalde eenheid van invulling. Een andere zinvolle indeling is die in gebieden met een bepaalde eenheid van stedenbouwkundige/morfologische problematiek.

Niet alle problematieken zijn voor de morfologie van de stad van even groot gewicht. Onderscheid kan gemaakt worden naar gebieden waarin de morfologische problematiek min of meer autonoom, gebiedsgebonden of naar binnen gericht is en naar gebieden waarvan de morfologische problematiek van wezenlijk belang is voor de stad als geheel. Dit zijn gebieden die kritisch worden geacht voor de kenbaarheid van het stadsconcept: gebieden die, het beeld van



Afb.28 Onderlinge relatie van compartimenten en territoria



Afb.29 Voorbeeld van mogelijke morfologische territoria in Tilburg
(zie ook het hoofdstuk 'Schijfconcept' in dit boek)

de stad te bepalen, soms tegen wil en dank. Veelal zullen dit gebieden zijn die overgangen of een bepaald 'knooppunt' in de stadsstructuur vormen met daaraan gekoppeld een onduidelijke vormgeving en structuur. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan de eerder genoemde breukzones, buffergebieden, overgangszones, restruimten, enz. Om deze gebieden begripsmatig duidelijk te onderscheiden van compartimenten of gebieden afgebakend op grond van andere criteria, zullen ze worden aangeduid als 'morfologische territoria', of kortweg 'territoria'.

Compartimenten en territoria

Een indeling van een stad in compartimenten is in principe vlakdekkend. De verzameling van morfologische territoria die in een stad kunnen worden onderkend, is niet vlakdekkend omdat gebieden die in de morfologie van de stad als geheel geen primaire rol spelen, er buiten vallen. De territoria kunnen, in tegenstelling tot compartimenten, elkaar incidenteel ook overlappen of doorkruisen op plekken waar problematieken optreden die relevant zijn voor meerdere territoria. Territoria kunnen een instrument zijn voor een doelbewuste aanpak van specifieke stedenbouwkundige problematieken. De problematiek kan per territorium worden beschreven en vervolgens worden opgelost door bewuste keuzes met betrekking tot stedenbouwkundige inrichting en vormgeving. De verzamelingen van compartimenten en territoria staan dus los van elkaar: meestal zullen territoria meerdere compartimenten doorsnijden omdat specifieke morfologische problematieken zich vaak juist voordoen op de grenzen tussen compartimenten.

De wijze waarop compartimenten en territoria zich tot elkaar verhouden kan worden gedemonstreerd aan de hand van de Ringbaan West met verlengingen. Deze weg kan worden gezien als de 'hartlijn' van een morfologisch territorium omdat hier sprake is van een morfologische problematiek met betekenis op het stadsniveau. Deze problematiek speelt zich af op de overgangen van de als compartimenten te beschouwen gebieden Stokhasselt, Oude Stad Noord, Noordhoek, Oude Stad Zuid, Het Laar, De Blaak, Zorgvlied,

De Reit, Het Zand, en Kraaiven. Het territorium strekt zich dus uit over de randgebieden van een groot aantal compartimenten (afb.28).

3.4.1 Mogelijke morfologische territoria in Tilburg

In het kader van het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg' is op een op morfologische analyse gebaseerd stadsconcept opgesteld: het zogenaamde 'Regionaal Schijfconcept', een variant op het 'Schijfconcept' zoals beschreven in paragraaf 6.2. Op grond hiervan is een aantal morfologische territoria afgebakend²⁸. Daarbij is onderscheid gemaakt in twee soorten territoria (afb.29):

- *Territoria die de kern van de morfologische problematiek op stadsniveau vormen en waarvan de problematiek bestaat uit het vormgeven aan overgangen in de stadsstructuur (dikke lijnen).*

Dit betreft de territoria:

- Schijf: een centrale zone rond de spoorlijn Breda- Tilburg en de Bredase weg
- Schacht: de Ringbaan West met verlengingen, een 'Noord-zuidas' door Tilburg
- Oostknoop: het gebied rond de kruising van de spoorlijn met het Wilhelmina kanaal, in het bijzonder Moerenburg
- Tangent: Noord-Oost- en Noord-Tangent met aanliggende gebieden
- Corridor: A58 en aanliggende gebieden

- *en Territoria die weliswaar betekenis hebben op stadsniveau (ze zijn belangrijk voor de identiteit en het imago van de stad) maar waarvan de problematiek toch overwegend intern van aard is (gestippeld).*

Dit betreft probleemgebieden binnen de volgende compartimenten:

Oude stad Noord

Oude stad Zuid
City van Tilburg
Reeshof
Goirle
Uitbreiding Noord-oost
Berkel-Enschot

3.4.2 Compartimenten, territoria en de actuele stedenbouw-discussie

In de actuele stedenbouw-discussie speelt het concept van de 'tapijtmetropool' een belangrijke rol, alsmede de belangstelling voor de periferie. Hoe verhoudt zich de compartimentenstad met zijn compartimenten en territoria zich tot deze thema's?

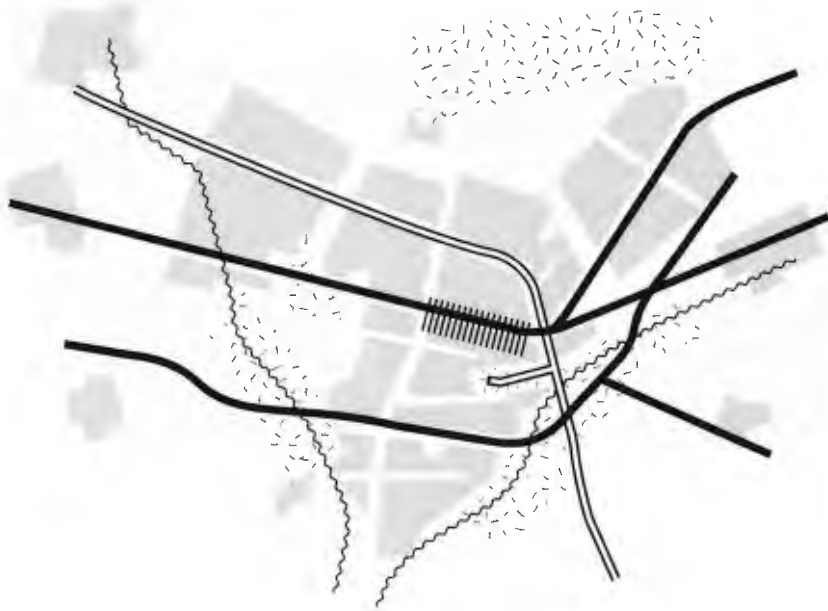
De compartimentenstad heeft ongetwijfeld raakvlakken met het idee van de zogenaamde tapijtmetropool, een concept dat is uitgewerkt door de architect J.W. Neutelings. In de periferie van de stad worden verschillende 'compartimenten' onderscheiden, elk met een eigen typologie/woonmilieu. Tezamen vormen zij de tegels van een tapijt, een stedelijk mozaïek, waarmee de stedelijke periferie wordt belegd. Een belangrijk verschil is echter dat de tapijtmetropool de morfologie slechts benadert vanuit één invalshoek, namelijk: de verschillende 'inkleuring' van de vlakken. Het beeld van de bonte aaneenschakeling van vlakken, wordt geacht de morfologie van de stad te beschrijven. In feite is de tapijtmetropool een stadsconcept, het idee van de compartimentenstad is dat nadrukkelijk niet. Compartimenten vormen in de eerste plaats een pragmatische geleiding van het stedelijk veld, uitgaande van herkenbare verschillen in stedenbouwkundige gebruikswaarde en invulling. Maar de stad of het stedelijk veld als aaneenschakeling van dergelijke compartimenten dient op hoger niveau nog gestructureerd te worden.

Compartimentering vormt dus slechts één van de vertrekpunten voor het ontwikkelen van een stadsconcept.

²⁸Dit is weergegeven in het: 'Werkboek morfologische territoria', Technische Universiteit Eindhoven 1992. Verschenen als interne nota van de dienst Publieke Werken Tilburg.



Afb.30 Abstractie Landschapsstructuur Tilburg



Afb.31 'Nieuwe topografie' Tilburg

Het idee van de compartimentenstad beoogt tevens een antwoord te geven op de problematiek van de stedelijke periferie, die heden ten dage nadrukkelijk in de aandacht staat. Zoals hiervoor al is gesteld, worden tegenstellingen als centrum-periferie en stad-platteland in deze idee overstegen. Beide kunnen worden gezien als typische invullingen van bepaalde compartimenten en krijgen derhalve iets gelijkwaardig. De discussie die in de literatuur echter over de stedelijke periferie wordt gevoerd, blijft geregeld mank gaan aan de tegenstelling stad-platteland/ommand. De ruimte buiten het bestaande stadslichaam wordt als periferie aangeduid, een ruimtelijk-planologische categorie. Vervolgens krijgt periferie de betekenis van 'stedebouwkundig niet optimaal ingericht', het gebied dat wat zijn invulling betreft opvalt door een zekere stedebouwkundige 'willekeur'. Deze betekenis van periferie hoeft zich echter niet te beperken tot het ommeland van het traditionele stadslichaam, ook in de stad zelf bevinden zich gebieden in deze betekenis van perifeer. In dit verband wordt vaak gesproken over breuk-, overgangs- en bufferzones als delen waaruit de stad is samengesteld naast ruimtelijk consistente gebieden. Het territorium-begrip richt juist de aandacht op de niet-consistente gebieden. De definitie 'morfologische eenheden met een bepaalde stedebouwkundige problematiek' geeft aan dat in het stadsontwerp deze 'willekeur' als opgave wordt gezien. De territoria van de stad brengen bij uitstek de architectonisch-stedebouwkundige projecten van de stad in kaart.

3.5 TOPOGRAFIE

3.5.1 Natuurlijke structuur van het stedelijk veld, 'Nieuwe topografie'

In het stedelijk veld zijn min of meer permanente structuren aan te wijzen die in het verleden en in de toekomst de verstedelijking in dit veld hebben medebepaald en zullen blijven medebepalen. Dit zijn de structuren die behoren tot de natuurlijke gesteldheid van het gebied. Voor de beschrijving

hiervan worden in de praktijk verschillende termen gebezigd, vaak gelieerd aan specialistische vakgebieden:

- *Geografie*, een begrip dat eigenlijk betrekking heeft op aardrijkskundige beschrijving;
- *Topografie*, een term die slaat op de beschrijving van natuurlijke en kunstmatige bijzonderheden van een gebied, evenals op stads- en dorpsbeschrijvingen;
- *Geologie*, hetgeen duidt op de samenstelling van de ondergrond.

Geen van deze begrippen heeft direct betrekking op morfologie, al hebben ze wel een morfologische component (geomorfologie is zelfs een apart onderdeel van de geologie). Deze morfologische componenten vormen gezamenlijk dat wat de 'natuurlijke structuur' van het stedelijk veld kan worden genoemd. De kaart die deze structuur weergeeft wordt veelal de kaart met de topografie van het gebied genoemd.

De betekenis van de 'natuurlijke structuur' voor de morfologie van de stad kunnen we als volgt aangeven: vaak zijn de ruimtelijke structuren van een stad in eerste aanleg bepaald door de natuurlijke gesteldheid van het betreffende stedelijke gebied. De term natuurlijk slaat op zaken als bodemsamenstelling, rivieren, bodemreliëf. Hoewel deze zaken in beginsel niet door de mens gevormd zijn, valt echter zijn invloed niet te ontkennen. Daarom moet aan het term natuurlijk een iets uitgebreidere betekenis toe worden gekend, als volgt: tot de natuurlijke gesteldheid van het gebied kunnen al die zaken worden gerekend waarop de mensen die het betreffende gebied beheren, geen noemenswaardige invloed hebben. De verzameling van elementen met grote permanentie, ongeacht of ze van natuurlijke oorsprong zijn, of kunstmatig tot stand zijn gekomen, kan worden aangeduid als 'nieuwe topografie'.

3.5.2 Voorbeeld: natuurlijke structuur Tilburg

'Natuurlijke' landschapsstructuur

Landschap wordt in het historisch-morfologisch onderzoek opgevat als een samenstel van landschappelijke, vooral geo-

logische vormen. In het boek 'Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling' is de analyse van deze vormen samengevat in het concept 'landschapsstructuur'. De historische landschapsstructuur heeft invloed gehad op de stadsvorm. Op klein schaalniveau is deze invloed gering en heeft bijvoorbeeld niet geleid tot een duidelijke structurering van stratenpatronen, etc. Op groter schaalniveau is deze invloed nadrukkelijker aanwezig. Zo is de oude stad van Tilburg gesitueerd op een verhoging in het landschap. Op het schaalniveau van het stedelijk gebied van de stadsregio Tilburg lijkt door bewuste beleidskeuzen de invloed van het landschap zelfs groter te worden. Mede hierdoor bepalen de beekdalen van Donge en Ley duidelijk de wigvorm van het conglomeraat Tilburg-Goirle-Berkel-Enschot (deze keuzen zijn vergelijkbaar met de keuze voor een stad 'die goed herkenbaar wil zijn', zie 3.3.2) (afb.30).

Nieuwe elementen

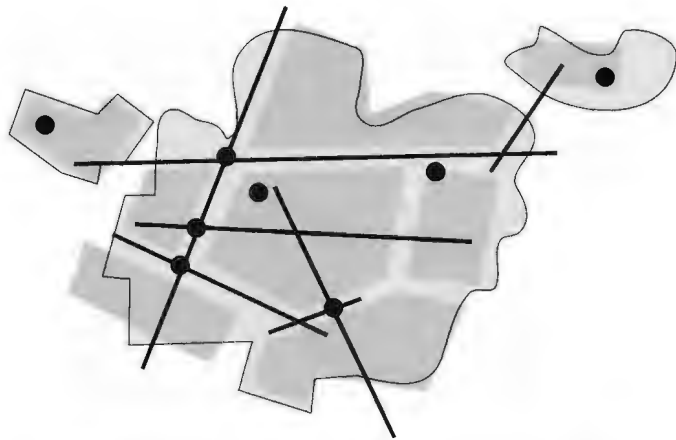
In de loop der tijden is een aantal grootschalige kunstmatige elementen toegevoegd die inmiddels vanuit het oogpunt van de ontwikkeling van de stadsvorm een welhaast topografisch karakter hebben gekregen. De belangrijkste zijn het Wilhelminakanaal met de Piushaven, de spoorweg, de A 58 en het stadscentrum.

De 'natuurlijke' landschapsstructuur en de nieuwe elementen tezamen, kunnen opgevat worden als een vormconcept: de 'nieuwe topografie' van Tilburg (afb.31).

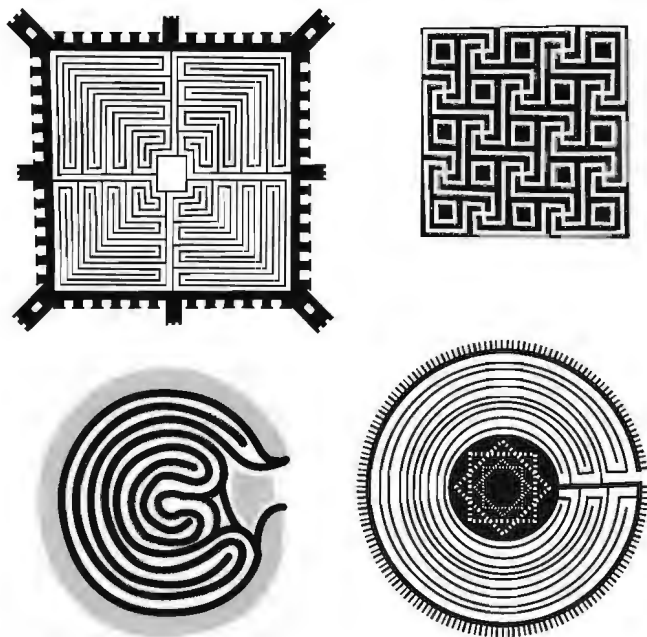
3.6 GEOMETRIE VAN DE STAD

3.6.1 Stad als verzameling vlakken, lijnen en punten

De geometrie kan worden geïnterpreteerd als een hulpwetenschap voor het morfologisch onderzoek. De stad wordt dan gezien als een verzameling vlakken, lijnen en punten (afb.32). Wat precies als vlak, punt of lijn wordt geïnterpreteerd, is natuurlijk een punt van discussie. Zo zou een vlak bijvoorbeeld een gebied met een consistent stedelijk weefsel



Afb.32 De stad als een verzameling vlakken, lijnen en punten



Afb.33 Voorbeelden van labyrinten

kunnen zijn, een punt een gebouw, een lijn een weg. Vlakken, punten en lijnen kunnen echter behalve waarneembare elementen ook ontwerp-intenties of grotere verbanden representeren²⁹. De afmetingen van lijnen, vlakken en punten zullen afhankelijk zijn van het niveau van beschouwing. Indien het op stadsniveau herkenbare materiële elementen zijn, zullen ze een bepaalde substantie moeten hebben. Een stadsparkje is een voorbeeld van een gebiedje dat op stadsniveau als punt kan worden beschouwd. Volgens het Stadsbeheerplan Tilburg, laat de ruimtelijke hoofdstructuur van de stad zich lezen in termen van vlakken, lijnen en punten met de volgende criteria voor de afmetingen:

- vlakken (op te vatten als ruimtelijk/functionele vlakken met bestemmingen als wonen, etc) > 3 ha;
Bijvoorbeeld: Tilburg Noord; het industriegebied Kraaiven;
- lijnen (wegen, straten, routes) > 1200 m;
Bijvoorbeeld: de Bredaseweg; de ringbaan; het Wilhelminakanaal;
- punten: karakteristieke elementen, tenminste van betekenis op wijk-niveau;
Bijvoorbeeld: het Wilhelminapark; de Westermarkt.

De geometrie van de stad kan geplaatst worden naast de topografie, zoals besproken in de vorige paragraaf. De topografie representeert dan het 'bijzondere', het herkenbare, het plaatsgebundene en het natuurlijke, de geometrie representeert het 'algemene', het kenbare, het niet-plaatsgebundene en het kunstmatige. In de combinatie van topografie en geometrie, van het 'algemene' en het 'bijzondere', uit zich de individualiteit van de stad³⁰.

3.6.2 Rizoom

Als fundamentele vooronderstelling van de geometrie kan het idee van de 'stad als rizoom' worden gezien.

²⁹Zie bijvoorbeeld het begrip 'conceptuele lijn' verderop in dit boek.

³⁰Zie ook de opmerkingen over de individualiteit van de stad in paragraaf 2.2.5

Wordt de complete verzameling van lijnen, vlakken en punten die in een stad kunnen worden onderkend gezien, dan oogt dit in eerste instantie chaotisch. Dat komt, omdat het lijnenspel niet is teruggebracht tot herkenbare patronen, doordat in de verzameling nog geen structuur is aangebracht: elke lijn is gelijkwaardig en van evenveel belang. Een dergelijke afbeelding zou kunnen worden omschreven als een afbeelding van de stad als rizoom. Dit begrip komt in de recente literatuur met betrekking tot de stad regelmatig ter sprake.

Volgens de opvatting van Umberto Eco is een rizoom de meest complexe vorm van een labyrint. Hij maakt onderscheid tussen drie soorten labyrint, elk met zijn eigen structuur (afb.33). Het eerste is het klassieke, Griekse, dat van Theseus. 'Dit labyrint staat niemand toe te verdwalen: je gaat naar binnen en je komt in het centrum, en van het centrum bij de uitgang [...]. Een ander labyrint is het 'manieristisch labyrint'. Dit heeft een boomstructuur. Als je dit labyrint binnentreedt, 'word je geconfronteerd met een soort boom, een wortelstructuur met veel doodlopende stegen. Er is maar één uitgang, maar je kunt je vergissen. Je hebt een draad van Ariadne nodig om niet te verdwalen.' Tenslotte het meest complexe labyrint, namelijk 'het netwerk, oftewel wat Deleuze en Guattari het rizoom noemen'. Eco schrijft: 'Het rizoom is zo gemaakt, dat iedere weg in verbinding kan staan met iedere andere weg. Het heeft geen centrum, het heeft geen buitenkant, het heeft geen uitgang, het is potentieel oneindig.'

Het idee van de stad als rizoom wil eigenlijk zeggen: de stad heeft een meervoudige, complexe ordening waarin vele patronen zijn te lezen. De stad oogt chaotisch, maar is in principe gestructureerd, er is echter meer dan een achterliggend principe of vormconcept herkenbaar (zie par.1.3.1, concept, 1^e betekenis).

Door middel van morfologisch onderzoek wordt gezocht naar de formeel-ruimtelijke structuur van de stad, in het volgende hoofdstuk aan te duiden als de morfologische hoofdstructuur van de stad. Dit onderzoek speelt zich af in

de stad als netwerk, de stedelijke werkelijkheid als rizoom. In die werkelijkheid is weliswaar een structuur te onderkennen maar deze is nooit definitief. Dat wil zeggen: elke ruimtelijke structuur is slechts een van de mogelijke lezingen, is voorlopig, specifiek, partieel geldig. Elke formeel-ruimtelijke structuur is een concept, dat is een voorstel tot een structuur die in de stedelijke werkelijkheid gelezen kan worden (zie par.1.3.1, concept, 2e betekenis).

Het idee van de rizoom is dus belangrijker dan een mogelijke afbeelding. Een afbeelding van de stad als rizoom is echter wel denkbaar als:

- Een stapeling van morfologische concepten zonder dat keuzes zijn gemaakt over de wijze waarop deze zich tot elkaar verhouden [zonder 'morfologische constructie', zie voor dit begrip paragraaf 5.2.1];

- Een verzameling elementen (lijnen, punten, vlakken) die op één of andere manier van belang zouden kunnen zijn voor de morfologie op stadsniveau, echter zonder dat keuzes zijn gemaakt met betrekking tot de onderlinge relaties van die elementen.

Dit kan een intrigerende tekening opleveren. De bruikbaarheid ervan is echter gering: alleen ingewijden zien in de ogenschijnlijke chaos de betekenis van de diverse weergegeven punten, lijnen en vlakken. Een voordeel kan zijn dat alle informatie op één tekening aanwezig is. In die zin kan het een aanvulling zijn op een weergave in lagen, zij het met beperkte toegankelijkheid.

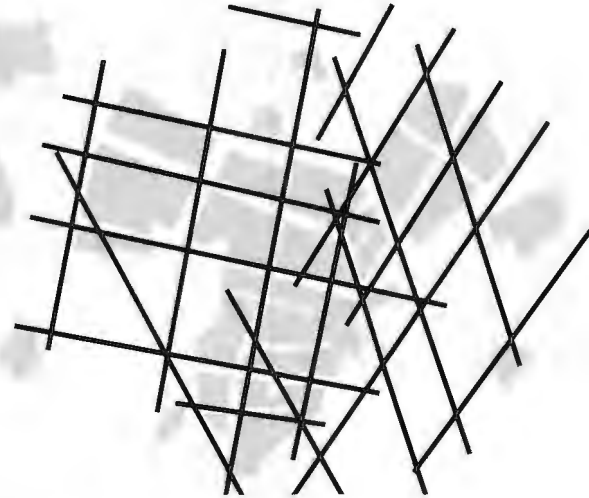
3.6.3 Geometrisch patroon

Op vele mogelijke manieren kan in het rizoom ordening worden aangebracht of herkend, meerdere interpretaties zijn mogelijk en kunnen naast elkaar bestaan. In het rizoom van de stad kan bijvoorbeeld ordening worden aangebracht met behulp van de inzichten van Lynch of met een van de in dit boek beschreven analyse-instrumenten.

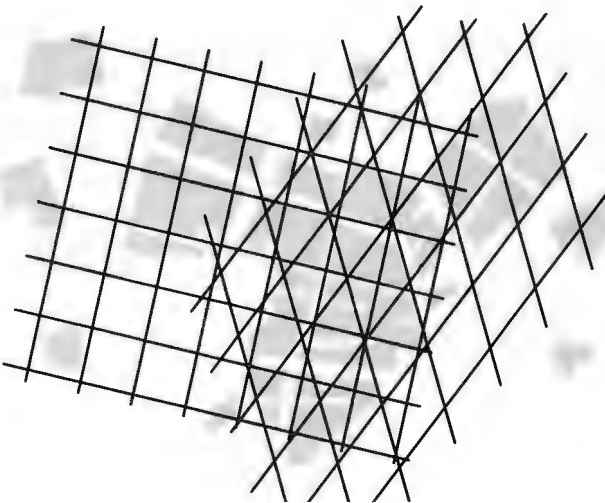
Als een opgave van morfologisch onderzoek kan worden gezien het scheppen van duidelijkheid in het rizoom van de stad door het onderkennen van patronen. Deze patronen



Afb.34 Tilburg, geometrische lezing 1



Afb.36 Tilburg, geometrische lezing, synthese



Afb.35 Tilburg, geometrische lezing 2

zijn enerzijds samengesteld uit elementen van het rizoom en anderzijds herkenbaar als patroon.

De herkenbaarheid als patroon veronderstelt een innerlijke ordening van het patroon die het benoembaar maakt. De manier om dit soort ordeningen aan het licht te brengen is een schematisering van de vorm van de stad tot een zo regelmatig mogelijk geometrisch patroon: een ideaaltypische ordening van de stad. Het doel van deze schematisering is het ontdekken van regelmaat en grote lijnen in de stadsstructuur door sterke reductie van de stedenbouwkundige werkelijkheid. Daarbij moet in het oog worden gehouden dat de geometrische patronen, als die op deze wijze zichtbaar worden, slechts abstracties zijn: één van de manieren om naar de stad te kijken³¹.

Het ontwikkelen van een morfologisch concept mag nooit blijven steken bij een dergelijke beperkte interpretatie van de stadsvorm³².

³¹Het begrip patroon is ook niet, zoals wel wordt verondersteld, synoniem met 'formele wetmatigheid'.

³²Treffend in dit verband is de uitspraak van Michel Tournier: 'Het zuiver formele is steriel en oninteressant. De wiskunde bijvoorbeeld, waarin wordt gejongleerd met abstracte symbolen. Het formele begint waarde te krijgen als het door een beetje materie wordt verzaard en vervormd.' Uit: *Dwaze liefdes*, Amsterdam, 1988, blz.108

De herkenbaarheid van het patroon als vorm van de stad houdt in dat in de stad een patroon herkenbaar is waaraan deze haar individualiteit kan ontleen. Men kan in het patroon van de stad de bijzondere topografische eigenschappen herkennen van de feitelijke situatie, eigenschappen die het zuiver formele systeem waarop het geometrische patroon teruggaat³³ vervormen.

Daartegenover staat de orde van het formele systeem die een relevante kunstmatige inkadering kan vormen voor de elementen van de stad, ook als die zich voordoen als natuurlijk gegroeide situaties.

In dit verband kan gesteld worden dat de stad zijn individualiteit verkrijgt in het spanningsveld tussen het algemene van het geometrische patroon en het bijzondere van de specifieke situatie.

3.6.4 Voorbeeld: een geometrisch patroon voor Tilburg

Uitgaande van herkenbare vlakken, punten en lijnen, kan in de stadsstructuur van Tilburg een geometrisch patroon voor Tilburg worden gezien. Hiervoor dienen zich twee opties aan.

- *Geometrische lezing 1:*

Wordt aan de oost-west verlopende en noord-zuid verlopende lijnvormige elementen in de stedelijke structuur gelijke waarde toegekend, dan kan de stadsvorm gelezen worden als een gridstructuur. Met name de westzijde van de stad vertoont trekken van een orthogonaal grid. Aan de oostzijde is de situatie onduidelijk. In het noord-oosten zou een concentrische lezing de situatie redelijk weergeven, het zuid-oosten heeft echter eerder de kenmerken van een orthogonaal grid (afb.34).

- *Geometrische lezing 2:*

Een andere mogelijkheid is, het oosten op te vatten als een

afzonderlijk grid dat gedraaid is ten opzichte van het westelijke grid. Beide grids ontmoeten elkaar in het bestaande stadsgebied (afb.35).

Keuze:

Onderzocht is in hoeverre beide interpretaties in de reële stadsstructuur herkenbaar zijn en of herkenbaar te maken zijn in de reële stadsstructuur. Het tweede criterium is de mate waarin de patronen een inspirerend aanknopingspunt voor een 'stadsontwerp' zou kunnen bieden. Vanuit deze uitgangspunten heeft lezing 2 de voorkeur. De ontmoeting van twee grids levert echter op zich een onduidelijke structuur.

Daarom zal een keuze moeten worden gemaakt welke lijnen in het 'ontmoetingsgebied' werkelijk als lijnen van het patroon moeten worden opgevat. Deze keuze kan gebaseerd zijn op de mate waarin individuele lijnen in de stadsstructuur herkenbaar zijn of herkenbaar gemaakt kunnen worden (afb.36).

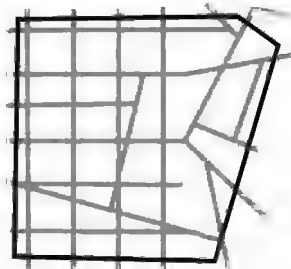
Het Geometrisch patroon voor Tilburg zou kunnen worden gezien als de pendant van de 'Nieuwe topografie' (par. 3.5.1). Zijdellings moet worden opgemerkt dat de 'vakken' in dit patroon zouden kunnen worden opgevat als compartimenten van de stad, zoals bedoeld in paragraaf 3.3.

3.7 CONCEPTUELE LIJNEN

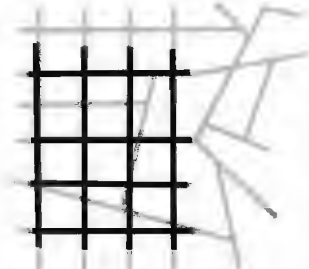
In de stedenbouw wordt veel gewerkt met lijnen. Een mogelijke inhoudelijke reden hiervoor is dat lijnen een tussenpositie innemen tussen de strikte bepaaldheid van een punt en de relatieve onbepaaldheid van een vlak. Een lijn vertegenwoordigt een zekere dynamiek (ook letterlijk bij het tekenen ervan, namelijk: een handbeweging) heeft richting, brengt scheiding aan, etc. Daarnaast is er ook een meer laag-

³³Zie voor een werkwijze waarop een concrete stadsvorm, in dit geval Amsterdam, wordt geprojecteerd op een formele structuur, waar door die stadsvorm wordt herleid tot zijn geometrisch patroon: Louwe en Van der Hoeven, Amsterdam als stedelijk bouwwerk, Nijmegen, 1985

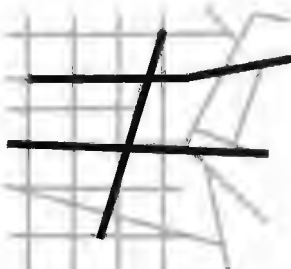
Lijnen in de stedenbouw



omgrenzen van vlakken

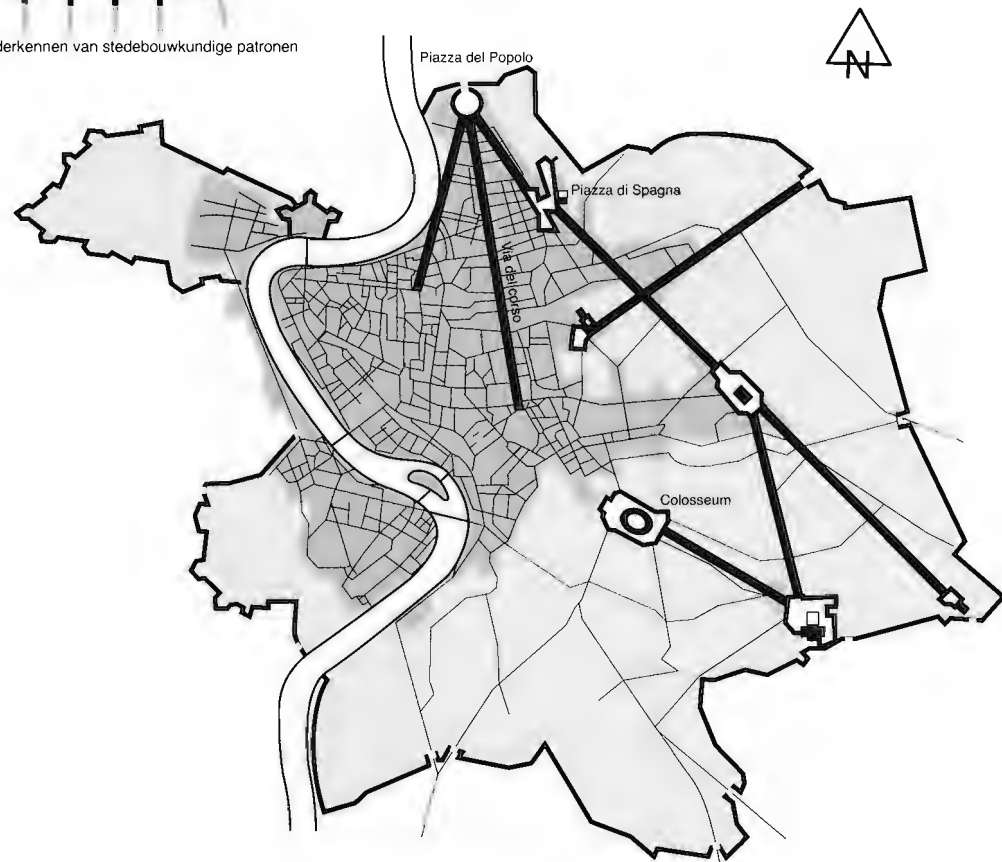


onderkennen van stedenbouwkundige patronen



aanbrengen van structuur

Afb.37 Lijnen in de stedenbouw



Afb.38 Plan van Sixtus V voor Rome, 1585. Donkergrijs: het middeleeuwse Rome. Lichtgrijs: het Rome van de oudheid (in de middeleeuwen zo goed als onbebouwd gebied)

bij-de-grondse reden: het gebruikelijke tekeninstrumentarium leidt als vanzelf tot het werken met lijnen.

In de morfologie wordt bijzondere aandacht besteed aan lijnen die een rol spelen in patronen en concepten. Gezien de vele mogelijke invalshoeken waarmee naar de stadsstructuur kan worden gekeken kan het begrip lijn meerdere betekenissen krijgen: grenslijn, groeilyn, breuklijn, middellijn, zwaartelijn, vluchtlijn, hoogtelijn, hartlijn, krachtlijn, scheidslijn, structuurlijn, enzovoorts. Het begrip 'lijn' representeert niet alleen elementen zoals wegen of kanalen, maar kan ook staan voor een min of meer lineaire ruimte, een opeenvolging van ruimtes, een opeenvolging van elementen of een combinatie van al deze zaken.

Heeft een lijn een bijzondere betekenis voor het concept van de stad dan wordt gesproken van een 'conceptuele lijn'. Een conceptuele lijn kan omschreven worden als een denkbeeldige maar wel herkenbare, gekozen of ontworpen, lijn die richting geeft aan, en het uitgangspunt vormt voor de vormgeving van te ontwikkelen concrete stedenbouwkundige plannen. De bedoeling is dat conceptuele lijnen een zekere mate van permanentie representeren binnen zo'n plan. Conceptuele lijnen kunnen ook beschouwd worden als dominante lijnen binnen een morfologisch patroon of morfologisch concept. Zo kan bijvoorbeeld een geometrisch patroon [paragraaf 3.6.3] worden verbijzonderd door sommige lijnen ervan te beschouwen als conceptuele lijnen.

Het werken met conceptuele lijnen kan een antwoord zijn op de problematiek van de 'stedenbouwkundig onbepaalde ruimte', ruimte zonder richting, duidelijke begrenzing en structuur, zoals die met name te vinden is in de periferie (zie voor het begrip periferie paragraaf 3.4.2).

Vatten we de betekenis van het werken met lijnen voor de stedelijke morfologie samen (afb.37):

Lijnen dienen:

- * voor het onderkennen van stedenbouwkundige eenheden zoals territoria, compartimenten, complexen, stads-

delen, wijken, buurten, enz. oftewel: het omgrenzen van vlakken;

- * voor het onderkennen van stedenbouwkundige patronen, met name het bloot leggen van het algemene patroon van een stad als ordenen beginsel van die stad;
- * voor het aanbrengen van structuur door middel van conceptuele lijnen die in een stedenbouwkundig patroon hiërarchie (sommige lijnen worden belangrijker dan andere) aanbrengen.

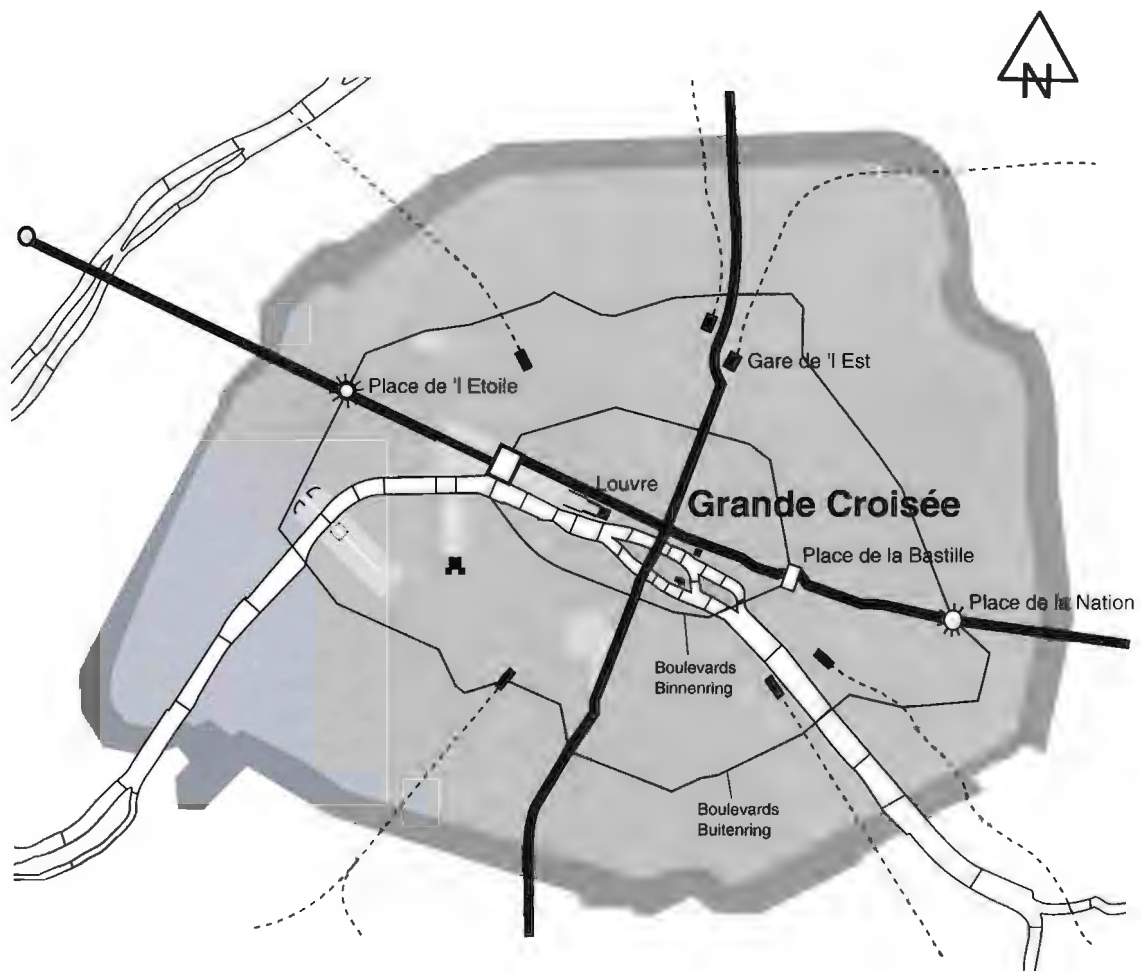
3.7.1 Voorbeelden van conceptuele lijnen in historische plannen

Plan van Sixtus V voor Rome

In de middeleeuwen was Rome een stad van beperkte omvang, gelegen op de puinhopen van de Romeinse miljoenenstad, maar slechts een fractie van de omvang daarvan en met geen enkele monumentaliteit. Paus Sixtus V (in functie van 1585 - 1590) was van mening dat de onaanzienlijke middeleeuwse stad moest worden omgevormd tot een grootse hoofdstad van het christendom. Daartoe ontwierp hij een stedenbouwkundig plan. Het concept dat hieraan ten grondslag lag bestond uit een patroon van een beperkt aantal punten verbonden door lijnen. Met recht kan in dit verband gesproken worden van conceptuele lijnen en punten. Sixtus V was te kort in functie om zijn plan te realiseren. In de eeuwen daarna is het concept echter overleefd en steeds verder uitgewerkt. De punten werden in eerste instantie gemarkeerd met obeliskken. In de loop der tijden werd de stedelijke ruimte daaromheen en de aanliggende bebouwing steeds verder werd uitgewerkt. De lijnen werden in de loop der eeuwen tot volwaardige stadsstraten. De permanentie van het concept bestond dus uit lijnen en punten. Door het plan werd orde gebracht in een chaotische situatie. De lijnen vielen niet samen met bestaande stedelijke elementen, maar werden geleidelijk geconcretiseerd (afb.38).

Assenkruis Parijs

Baron Haussman, prefect van Parijs van 1852 tot 1870, zette gedurende zijn ambtsperiode een rigoureuze herstructure-



Afb.39 Het assenkruis van Parijs uit de plannen van Baron Haussman, 1852

ring van Parijs in gang. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in het huidige kenmerkende stadsbeeld. Het eerste plan waarmee Haussman de in wezen nog middeleeuwse morfologie van Parijs te lijf ging, had een assenkruis als centraal concept. Dit Grande Croisée had tot doel een duidelijke ordening in de stad aan te brengen en bestond uit een oost-west as gevormd door uit de Avenue des Champs-Élysées de Rue de Rivoli en het verlengde van beide straten en een noord-zuid as gevormd door de Boulevard de Sébastopol en de Boulevard Saint-Michel. De beide assen kruisten elkaar op de Place du Châtelet. Het begrip 'kruispunt' werd overdrachtelijk opgevat en het gehele gebied rond de Place du Châtelet werd gerekend tot het 'kruispunt' van het Grande Croisée. (afb.39)

Plan van Cerda voor Barcelona

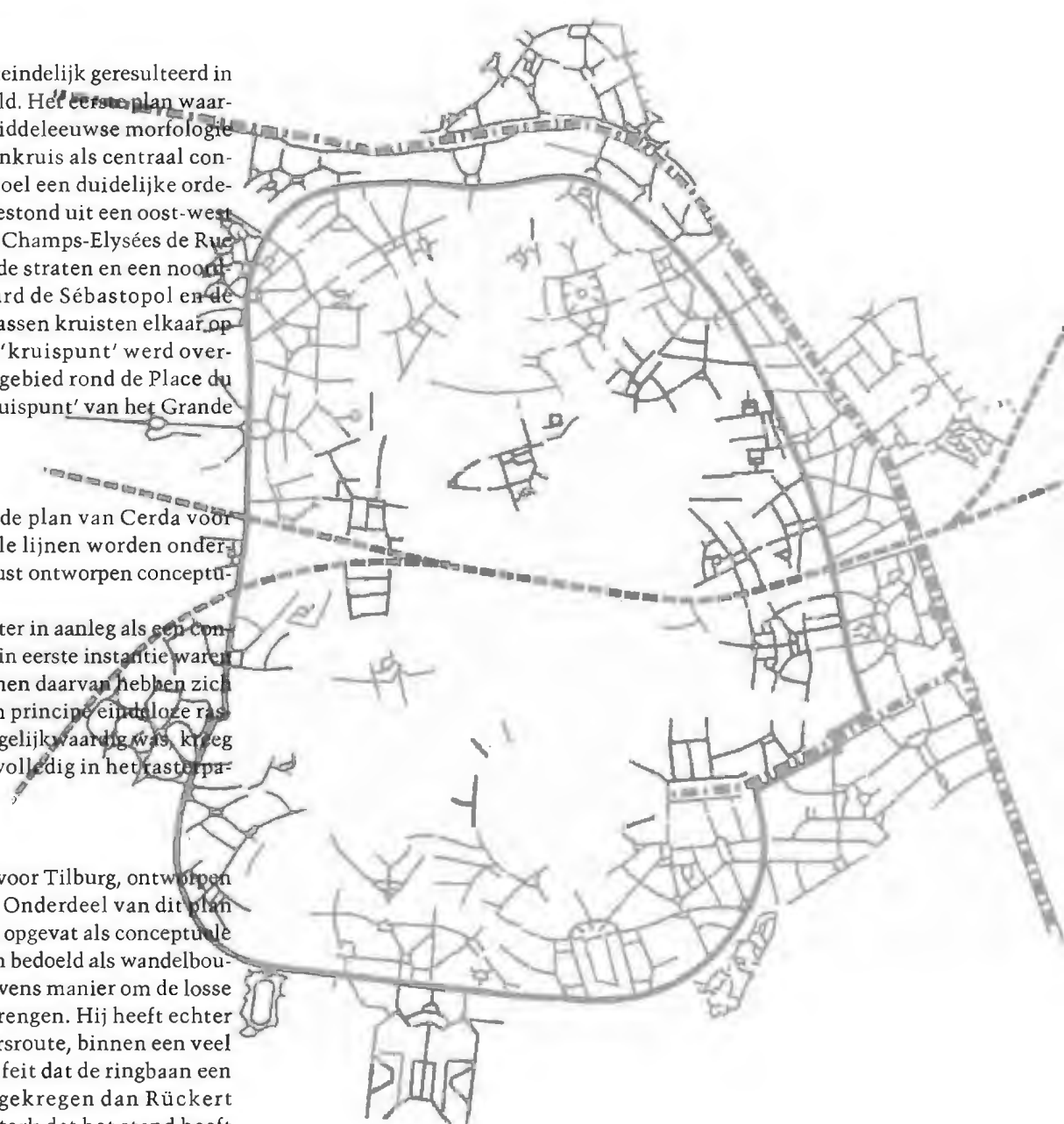
In het in hoofdstuk twee genoemde plan van Cerda voor Barcelona kunnen ook conceptuele lijnen worden onderscheiden, maar dit waren geen bewust ontworpen conceptuele lijnen.

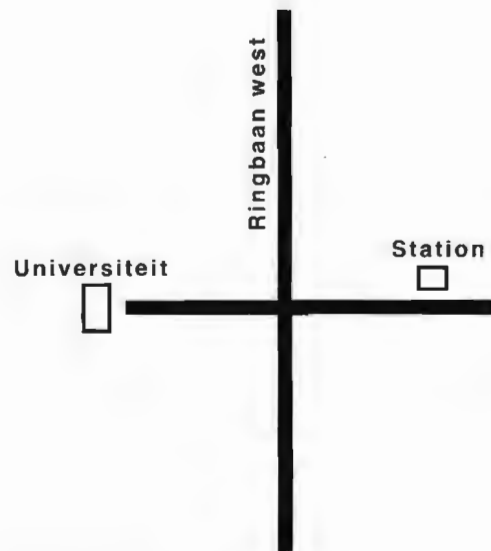
In principe kan elke lijn van het raster in aanleg als een conceptuele lijn worden opgevat, maar in eerste instantie waren alle lijnen gelijkwaardig, enkele lijnen daarvan hebben zich als conceptueel ontwikkeld. Het in principe eindeloze raster, waar elke lijn en elk kruispunt gelijkwaardig was, kreeg structuur: een structuur die zich volledig in het rasterpatroon invoegde (zie afb.13).

Plan Rückert Tilburg

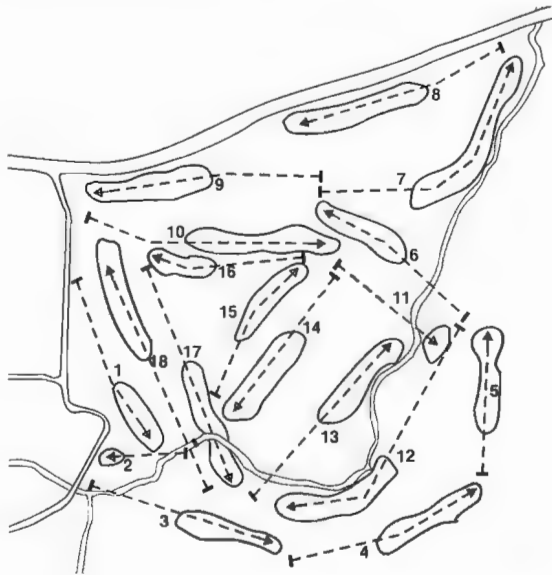
In 1917 werd het Uitbreidingsplan voor Tilburg, ontworpen door ir. J.H. Rückert, vastgesteld. Onderdeel van dit plan was de Ringbaan. Deze kan worden opgevat als conceptuele lijn. Oorspronkelijk was de ringbaan bedoeld als wandelboulevard, afgrenzing van de stad en tevens manier om de losse kernen van Tilburg tot elkaar te brengen. Hij heeft echter thans de functie van hoofd-verkeersroute, binnen een veel groter stadslichaam. Ondanks het feit dat de ringbaan een totaal andere uitwerking heeft gekregen dan Rückert bedoeld had, was het concept zo sterk dat het stand heeft gehouden (afb.40).

Afb. 40





Afb.41 Het assenkruis van Tilburg



Afb.43 'Golf Course' als een idee achter een patroon van conceptuele lijnen



Afb.42 Plan van Daniël Liebeskind voor Berlijn

Assenkruis Tilburg

Halverwege de stedenbouwkundige ontwikkelingsperiode 1940 - 1960 is een nieuw stadsontwerp geïntroduceerd. Dit is het concept van het assenkruis, een patroon van twee haaks op elkaar staande conceptuele lijnen: conceptuele lijnen die werden gevormd door de Ringbaan-west met de verlenging daarvan naar het noorden en zuiden (de noord-zuid-as) en door de Prof. Cobbenhagenlaan - Hart van Brabantlaan - Spoorlaan (de oost-west-as) (afb.41).

Plan van Daniël Libeskind voor Berlijn

De architect Daniël Libeskind heeft een concept voor de stad Berlijn ontwikkeld waarin verschillende lijnen de stad doorsnijden.

Deze lijnen zijn in de visie van Libeskind vol van betekenis en hierlangs zal het stedenbouwkundig ontwikkelingsprogramma moeten worden gesitueerd. De lijnen zijn opgespannen tussen punten in de stad met een bijzonder karakter. Het zijn punten die onder ander de plaatsen vertegenwoordigen waar Walter Benjamin verblijf hield op de vlucht voor de Nazi's; punten ook afkomstig uit niet-gerealiseerde plannen voor de stad Berlijn zoals plannen van Le Corbusier, Hilbesheimer, enz. (de stad als mythe, als niet-gerealiseerde geschiedenis).

De lijnen maken Berlijn niet tot een morfologische eenheid, integendeel, ze doorsnijden het stadsweefsel en geven van Berlijn een lezing als gefragmenteerde stad: een bouwplaats in de vorm van een puzzel.

De stedenbouwkundige ontwikkelingsgeschiedenis van Berlijn die de partituur vormt van dit lijnenpatroon, wordt hier geïnterpreteerd als een proces dat zich niet van Chaos naar Utopie voltrekt, zoals in de visie van bijvoorbeeld de functionalisten, maar omgekeerd: van Utopie naar Chaos, het bestaande weefsel verbreekt en fragmenteert.

Het plan van Libeskind is een voorbeeld van een kenbaar concept dat niet herkenbaar is. Daarom zijn de lijnen in het plan geen conceptuele lijnen in stedenbouwkundige zin, wellicht wel in mythische zin, historische zin of symbolische zin (afb.42).

3.7.2 Actuele voorbeelden in Tilburg

Conceptuele lijnen in het Stadsbeheerplan

In het Stadsbeheerplan wordt een lijnstructuur voor Tilburg geïntroduceerd, waarbij onderscheid wordt gemaakt in een gegroeide lijnstructuur (zie afb.14) en een ontworpen lijnstructuur (zie afb. 15). Met name lijnen van de laatste structuur kunnen worden opgevat als conceptuele lijnen omdat hieraan een bijzondere stedenbouwkundige betekenis wordt toegekend met betrekking tot het concept van de stad. Het beleid met betrekking tot de ontworpen lijnstructuur is gericht op behoud en het versterken van de koppeling tussen bijzondere functies en markante bebouwingen enerzijds en de hoofd-wegenstructuur anderzijds. Dit wordt wenselijk geacht vanuit het oogpunt van stadsbeleving en stadsbeeld.

'Golf Course': een patroon van conceptuele lijnen voor Tilburg

In het kader van dit onderzoek is door architect Bert Dirrix een patroon van conceptuele lijnen ontwikkeld waarbij van de golfbaan als metafoer is gehanteerd (afb.43).

Uitgangspunt is, in de woorden van Dirrix, het idee van het verstedelijkt gebied, waar de dynamiek van stedelijke ontwikkeling zich voltrekt door krachten die op drift zijn geraakt. Dit idee moet in zijn visie leiden tot een nieuw stedenbouwkundig paradigma -een paradigma voorbij de barokstad met zijn boulevards, avenues en assen en de doel-middelen-benadering van het functionalisme-, gebaseerd op "de stad als oord van het discontinue, het heterogene, het fragment en de onafgebroken transformatie". In plaats van de stedelijke verschijnselen te verklaren in termen van vooruitgang en einddoel, moet men de werkzame krachten beschouwen als krachten die op drift zijn, met andere woorden: als krachten die steeds anders verlopen dan gepland en die zich ontbinden in dezelfde beweging waardoor ze zijn opgewekt. Nieuwe krachten kiezen eigen panden en eigen terreinen, op die plaats waar zij het meest stralen (nesteling in krachtenveld). Stedenbouw kan niet worden beperkt tot een geforceerde realisatie van een reeks vooropgezette handelingen. Het gaat er niet om krachten te beperken, maar



Afb.44 Een mogelijk patroon van conceptuele lijnen voor Tilburg (zie ook het hoofdstuk 'Ville Territoire' van dit boek)

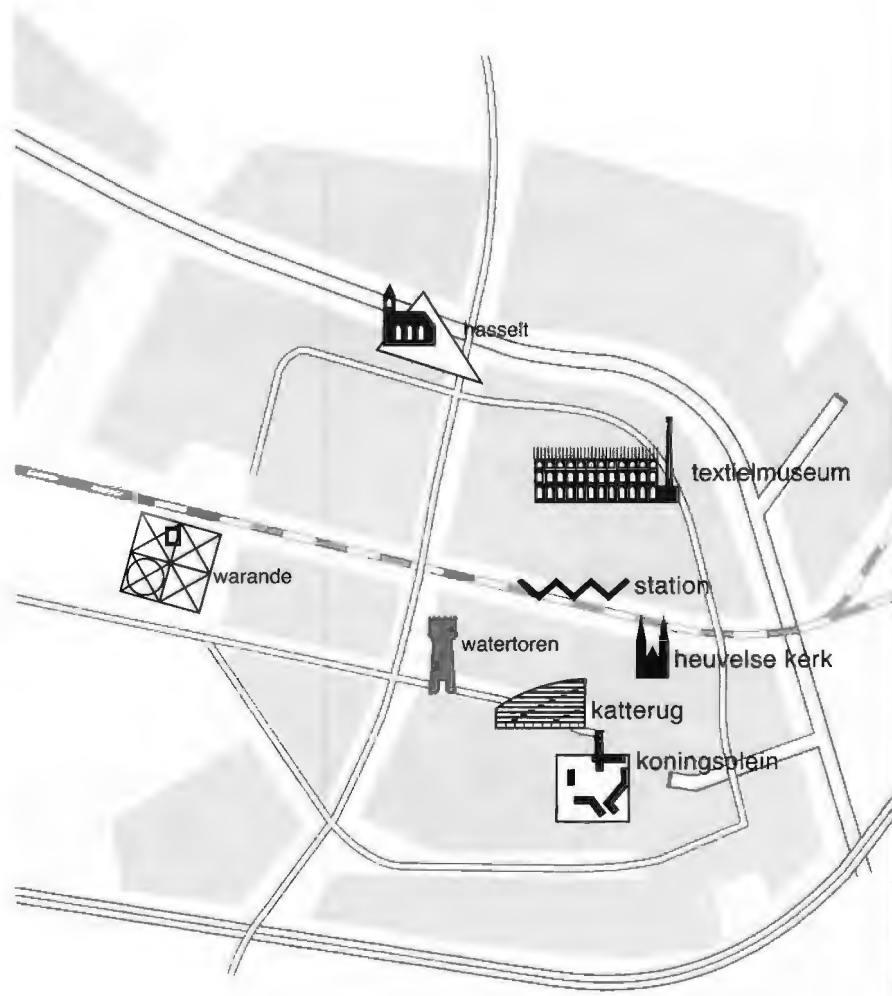
om krachten ontplooiingsmogelijkheden te geven. In de visie van Dirrix moet voor de stad dus een patroon van conceptuele lijnen worden ontwikkeld die wel openbare ruimtes vertegenwoordigen maar die niet op voorhand in bepaalde stedenbouwkundige typen worden vertaald. Daarentegen worden ze getypeerd door de gedachte dat langs deze lijnen zich de stedelijke dynamiek afwikkelt (afb.44).

3.8 KENMERKENDE BEELDEN

3.8.1 Epitome van een stad, objets trouvés

Volgens de architect O.M. Ungers kunnen bepaalde elementen van wezenlijk belang zijn voor het beeld of het imago van de stad, zij kunnen het epitome van zo'n stad vormen. Daarmee wil hij zeggen, dat het beeld dat men van een stad heeft tot een bepaalde essentie is terug te voeren. Ungers stelt:

'De stad is wat haar gebouwen en plekken zijn, en men kan dit axioma omdraaien om er de geldigheid van te bewijzen:



Afb.45 Epitomen in Tilburg

zonder plekken en symbolische gebouwen heeft de stad geen gezicht en geen identiteit. (...) Het Pantheon, het Colosseum, het Piazza Navona en het Forum Romanum maken de stad Rome en de stad Keulen wordt bepaald door de gotische Dom en de twaalf middeleeuwse kerken. Het Kremlin is Moskou; met de boulevards wordt Parijs aangeduid; Covent Garden is Londen en in de Tiergarten herkent men Berlijn. De Hofgarten en de Ludwigstrasse zijn München; Athene is de Acropolis; Central Park, het Rockefeller Centre en het Chrysler Building zijn de essentie van New York, zoals de grachten het epitome zijn van Amsterdam.³⁴

Dergelijke elementen kunnen een sleutelpositie innemen in de morfologische structuur. In feite is hun ligging echter van geen belang voor hun rol als epitome.

Elke stad kent epitomen, al zijn ze van bescheidener gehalte dan bijvoorbeeld een Eiffeltoren en hebben ze slechts lokale betekenis. De verzameling van dergelijke onsamenhangende en tamelijk willekeurig verspreide objecten zou kunnen worden aangeduid met *objets trouvés* en als aparte 'laag' in de morfologie kunnen worden opgevat. Deze zou bijvoorbeeld kunnen functioneren als 'reservevoorraad' van objecten die bij morfologische ontwerpen eventueel gebruikt kunnen worden.

Voorbeelden van elementen in Tilburg die als epitome kunnen worden opgevat

Tilburg kent een aantal elementen met symboolwaarde die als epitome op stedelijk niveau kunnen worden beschouwd, vooral: het station ('kroepoek-dak'); de kerk op de Heuvel (dubbele toren); de 'Katterug'; het Mommers-complex (Textielmuseum); de Warande. Op wijkniveau zijn nog vele andere elementen te noemen. Een bijzonder 'geval' is de verzameling van fragmenten van de oude structuur van Pleinen straatnederzettingen. Deze fragmenten hebben als verzameling een epitomische waarde op stadsniveau, alhoewel de

onderdelen van de verzameling niet-monumentaal zijn (afb.45).

3.8.2 Gestalt, 'logo'

Een afbeelding van een stadsvorm kan beschouwd worden als een figuur. Deze figuur kan een herkenbaar, betekenisvol en/of associatief beeld oproepen. In de psychologie wordt in dit verband wel gesproken van 'Gestalt'. Morfologische concepten kunnen tot doel hebben de stad als een dergelijke 'Gestalt' te lezen of leesbaar te maken, bijvoorbeeld door het bieden van een metafoor. Een voorbeeld hiervan is het werk van O.M. Ungers: 'Morphologie, City Metaphors'³⁵.

Deze benadering, waarbij de stad als één vorm wordt beschouwd, kan gezien worden als het extreme tegenovergestelde van de opvatting dat de stad slechts een willekeurige verzameling fragmenten zou zijn.

Het voordeel van associatieve vormconcepten zoals een 'Gestalt' is dat ze refereren aan het universele menselijke vermogen tot het werken met betekenisvolle beelden en symbolen. Dergelijke concepten blijven daarom goed in het geheugen hangen en kunnen gemakkelijk zijn in de communicatie. Het grote gevaar is natuurlijk dat de figuren en metaforen een eigen leven gaan leiden. Vaak ook zegt de figuur niets over de inhoud en is het niet meer dan een ezelsbruggetje om een vorm te herkennen. Denk bijvoorbeeld aan de bekende laars-vorm van Italië. Desalniettemin kan het onderkennen of ontwerpen in van een betekenisvolle figuur een nuttige activiteit zijn in het kader van morfologisch onderzoek. Er zou gesproken kunnen worden van het 'logo' van de stadsvorm, naar analogie van een bedrijfs-logo, dat aan de buitenwereld een pakkend beeld van een bedrijf wil geven.

Voorbeeld: Tilburg als 'strokenstad'

Eerder werd een voorbeeld gegeven van een geometrische

³⁴O.M. Ungers, in: 'De kop van Zuid, ontwerp en onderzoek', Rotterdam, 1982, blz.63

³⁵De landschappelijke ligging en het stadsprofiel kunnen ook als een soort 'Gestalt' van de stad worden gezien. Zie hiervoor bijvoorbeeld: Paul Zucker, 'Entwicklung des Stadtbildes, die Stadt als Form' (1929).



Afb.46 Voorbeeld van een stad als 'logo': Tilburg beschouwd als 'strokenstad'

lezing van Tilburg als 'raster-patroon'. Een andere mogelijke geometrische lezing - die overigens ook als variant op het rasterpatroon kan worden gezien - is die van Tilburg als 'strokenstad'. In dit concept worden vlakken in de vorm van stroken afgebakend die beantwoorden aan de ruimtelijk structuur van de stad. Dit kan in geabstraheerde vorm leiden tot een relatief eenvoudige figuur, die ook als 'logo' van de stadsvorm zou kunnen worden gezien (afb.46).

3.8.3 Naamgeving

Naamgeving speelt in verband met concepten een ondersteunende rol. Naamgeving kan een concept of een deel ervan meer betekenis geven, beter leesbaar/interpreteerbaar

maken³⁶. Een goed voorbeeld in Tilburg is de naam 'Ringbaan' ten opzichte van de zeker niet zuivere ringvorm (eerder zelfs een vierkant) op de kaart.

Een voorbeeld op groter schaalniveau is het concept 'Randstad' met het 'groen hart' dat in de Nederlandse planvorming lang een vooraanstaande plaats heeft ingenomen. Het woord 'groen hart' is veel aansprekender dan een droge omschrijving in de trant van: 'het open gebied tussen de steden Amsterdam, Haarlem, Leiden Den Haag, Delft, Rotterdam en Utrecht'. Goede naamgeving kan de communicatie over morfologische concepten vereenvoudigen, daar staat tegenover dat slechte naamgeving belemmerend kan werken.

Dat men dit in Tilburg beseft blijkt onder andere uit het volgende: het stadsdeel de Soey heette oorspronkelijk de Zooi, naar een oude veldnaam. Vanwege de negatieve associaties die deze naam oproept, wordt momenteel terecht de historiserende naam de Soey gebruikt.

3.8.4 Analogieën

In architectuur en stedenbouw worden regelmatig analogieën gebruikt die ontleend zijn aan de levende of niet-levende natuur. Meestal wordt geprobeerd hiermee te suggereren dat een concept een soort vanzelfsprekendheid of onontkoombaarheid heeft. Natuur-analogieën kunnen er naar verwijzen dat de ontwikkeling van een stad bepaalde autonome kenmerken heeft die zich aan sturing onttrekken.

Een bekende analogie is de biologische. Zo werd in de ruimtelijke planning de stad wel opgevat als organisme waarbij als analogie soms het menselijk lichaam werd gebruikt, het woord 'stadslichaam' verwijst hier nog naar. Een andere analogie is de fysische. Deze legt de nadruk op natuurwetten of het fysisch krachtenspel. Zo werd in de Barok gerefereerd

³⁶Ungers onderscheidt drie niveaus van werkelijkheden:

de feitelijke realiteit	-het object	= het stadsplan
de conceptuele realiteit	-de analogie	= het beeld
de begripsmatige realiteit	-het idee verwoord	= het begrip

O.M. Ungers, 'Morphologie City Metaphors', Keulen, 1982

aan de orde van het zonnestelsel, dit werd weerspiegeld in geometrische stadspatronen. Biologische analogieën hebben enigszins afgedaan ten gunste van fysische. Zo duiken in veel stedenbouwkundige verhandelingen woorden als 'krachtlijn', 'spanningveld', 'polen' etc. op. Het kenmerkend patroon van de stad wordt daarbij geacht zich te ontwikkelen of te moeten ontwikkelen volgens spelregels die analogie vertonen met fysische natuurwetten.

3.9 ALGEMENE STADSMODELLEN

In de stedenbouw is een aantal stads-vormconcepten te onderkennen die tot de gevestigde theorie van het vakgebied mogen worden gerekend. Deze concepten hebben weliswaar hun wortels in ideeën uit bepaalde periodes van de geschiedenis, maar ze zijn zo universeel van karakter dat ze als archetype te beschouwen zijn. Een bestaande stad kan met behulp van deze archetypen of algemene stadsmodellen worden geanalyseerd.

Dit kan inzicht verschaffen in de betekenis die diverse onderdelen van de stad in morfologisch opzicht zouden kunnen hebben. De achterliggende gedachte is dat deze modellen vaak onbewust op de achtergrond een rol spelen bij planvorming. Gezocht moet worden in hoeverre dit heeft geleid tot aanknopingspunten voor het ontwikkelen van morfologische concepten.

Tot de algemene stadsmodellen behoren:

- *Het model van de organisch gegroeide stad*
Kenmerken: geleidelijke groei, sterk beïnvloed door de mogelijkheden en beperkingen van de omgeving, bochtig stratenpatroon, niet-ontworpen indruk (Het al dan niet correct zijn van deze indruk is een punt van discussie onder historici maar doet voor het vormconcept feitelijk niet ter zake).
- *Het model van de gesloten stad*
Kenmerken: afgerond stadslichaam met duidelijke afgrenzing van een min of meer benoembare vorm (in historische steden: een ommuring of omwalling), sterke

tegenstelling stad-land, compacte stad.

- *Het model van de barokstad*
Kenmerken: ordening door grootschalige ingrepen; grootschalige lineaire elementen met duidelijk begin en eind in de vorm van pleinen en/of markante gebouwen en monumenten; samenhang tussen ruimte en bebouwing, monumentaal karakter van stratenpatroon en bebouwing; symmetrische elementen (het patroon als geheel hoeft echter niet per se geometrisch te zijn).
- *Het model van de gridstad*
Kenmerken: orthogonaal stratenpatroon dat een raster vormt waarbinnen min of meer rechthoekige terreinen en/of bouwblokken gelegen zijn.
- *Het model van de radiaal-concentrische stad*
Kenmerken: de stad bestaat uit een aantal 'ringen' en vanuit het centrum radiaal uitwaaiende wegen/c.q. ruimtes.
- *Het model van de bandstad*
Kenmerken: een smalle langgerekte stad, de verkeersstructuur speelt in deze vorm een bepalende rol.
- *Het model van de stedelijke megastructuur*
Kenmerken: een totaal-ontwerp voor een alomvattende stedelijke structuur, meestal met een sterk ontwikkelde derde dimensie en in grote mate self-supporting.
- *Het model van de functionalistische stad*
Kenmerken: De ondergrond van de stad wordt beschouwd als 'tabula rasa' waarop gebouwen als losse objecten zijn gesitueerd in abstracte geometrische patronen.

De tuinstad is een 'probleemgeval'. Hoewel het een stadsmodel lijkt en iedereen er een zeker beeld bij heeft, is het eigenlijk geen morfologisch maar een functioneel concept. Dat blijkt ook uit de verschillende wijze waarop het in verschillende tijdsperiodes is uitgewerkt.

3.9.1 Voorbeeld: herkenbaarheid algemene stadsmodellen in Tilburg

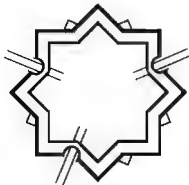
In het kader van het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg', is de



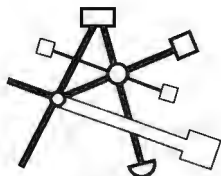
organisch gegroeide stad



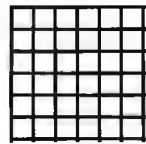
radiaal/concentrische stad



gesloten stad

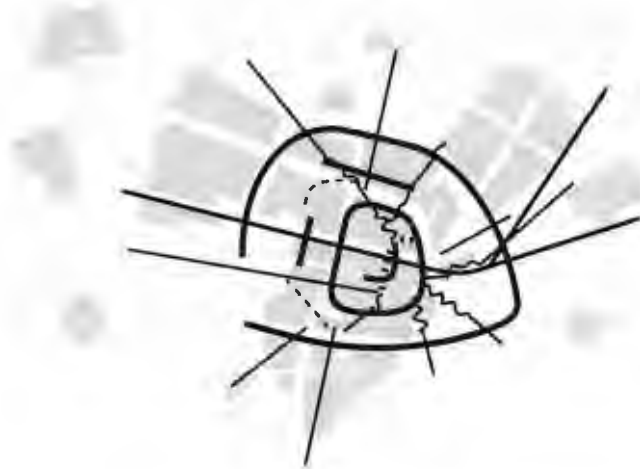


barokstad



gridstad

Afb.47 Een aantal algemene stadsmodellen



Afb.49 Herkenbaarheid van het stadsmodel 'radiaal concentrische stad' in Tilburg



Afb.48 Herkenbaarheid van het stadsmodel 'organisch gegroeide stad' in Tilburg



Afb.50 Herkenbaarheid van het stadsmodel 'gesloten stad' in Tilburg



Afb.51 Herkenbaarheid van het stadsmodel 'barokstad' in Tilburg



Afb. 52

stad Tilburg onderzocht op de herkenbaarheid van de volgende modellen (afb.47):

- het model van de organisch-gegroeide stad
- het model van de radiaal-concentrische stad
- het model van de gesloten stad
- het model van de 'barok-stad'
- het model van de gridstad

Uit de analyse blijkt onder andere dat:

- het model van de organisch gegroeide stad geen betekenis meer heeft op stadsniveau (afb.48);
- een radiaal-concentrische structuur slechts zeer gemankeerd aanwezig is (afb.49);
- een deel van de stad is op te vatten als 'gesloten stad': de oude stad wordt in het noord-oosten en oosten 'afgesloten' door de kanaalzone; eventueel is de ringbaan zuid met de zone ten zuiden daarvan als 'afsluiting' in het zuiden op te vatten (afb.50);
- er een 'barok' element valt te onderkennen, te weten: de 'as' Prof. Cobbenhagelaan - Hart van Brabantlaan - Spoorlijn (afb.51);
- het model van de gridstad zeer herkenbaar aanwezig is in de stadsuitbreidingen vanaf 1960, zij het dat het op veel plaatsen aangetast is (afb.52).

3.10 HISTORISCHE STADSCONCEPTEN

De vorm van een stad kan niet los gezien worden van de historische ontwikkeling ervan. Deze ontwikkeling kan in morfologisch relevante termen worden beschreven door middel van morfologisch-historisch onderzoek. In het kader van de onderhavige studie is een methode voor dergelijk onderzoek ontwikkeld. Deze wordt uitgebreid behandeld in het boek *Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling*, waarnaar hier dan ook verwezen wordt.

Resultaat van het historisch-morfologisch onderzoek is onder andere een aantal vormconcepten die karakteristieke periodes in de stadsontwikkeling beschrijven. Deze zijn te beschouwen als 'vormconcepten-a-posteriori' [=achteraf



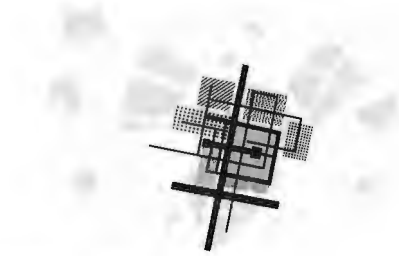
Afb.53 Periode 1200-1826



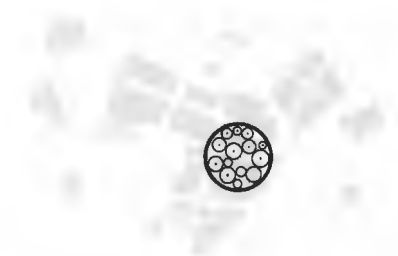
Afb.56 Periode 1940-1960



Afb.54 Periode 1826-1904



Afb.57 Periode 1960-1980



Afb.55 Periode 1904-1940



Afb.58 Herkenbaarheid historische structuur tot 1900 in het huidige Tilburg

geconstrueerde vormconcepten) die historisch gezien misschien niet bewust zijn gehanteerd, maar wel een kernachtige beschrijving geven van het stedenbouwkundig vormprincipe dat valt te onderkennen. Op deze wijze wordt de historische ontwikkeling van de stadsvorm op stedenbouwkundig relevante wijze inzichtelijk gemaakt.

De vraag die vervolgens gesteld kan worden is: wat is van deze concepten in de huidige stadsstructuur nog herkenbaar en welke betekenis kan er aan worden toegekend voor de toekomst.

3.10.1 Voorbeeld: herkenbaarheid historische stadsconcepten Tilburg

In het boek 'Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling' zijn als een soort eindconclusie per periode, historische stadsconcepten afgebeeld. In de afbeeldingen 53 - 57 zijn deze geprojecteerd op het 'stedelijk veld Tilburg'. De herkenbaarheid van de meeste van deze concepten in het huidige Tilburg is in een van de voorgaande paragrafen in wezen al aan de orde geweest:

- Oude landschapsstructuur (par. 3.5.2. afb.30)
- Middeleeuwen (par. 3.3.2. afb.24)
- 1904 - 1940: ringbaan (par. 3.7.1. afb.40 e.a.)
- 1940 - 1960: assenkruis (par. 3.7.1. afb.41)
- 1960 - 1980: gridstad (par. 3.9.1. afb.20 e.a.)

Als aanvulling hierop moet nog de herkenbaarheid van de historische structuur tot 1900 worden beschreven, ook al omdat het beeld van de historische straat- en plein-nederzettingen (andere in Tilburg gebruikte aanduidingen: 'herdgangen', 'linten', 'gegroeide lijnstructuur') nog steeds een belangrijke gevoelsmatige lading heeft.

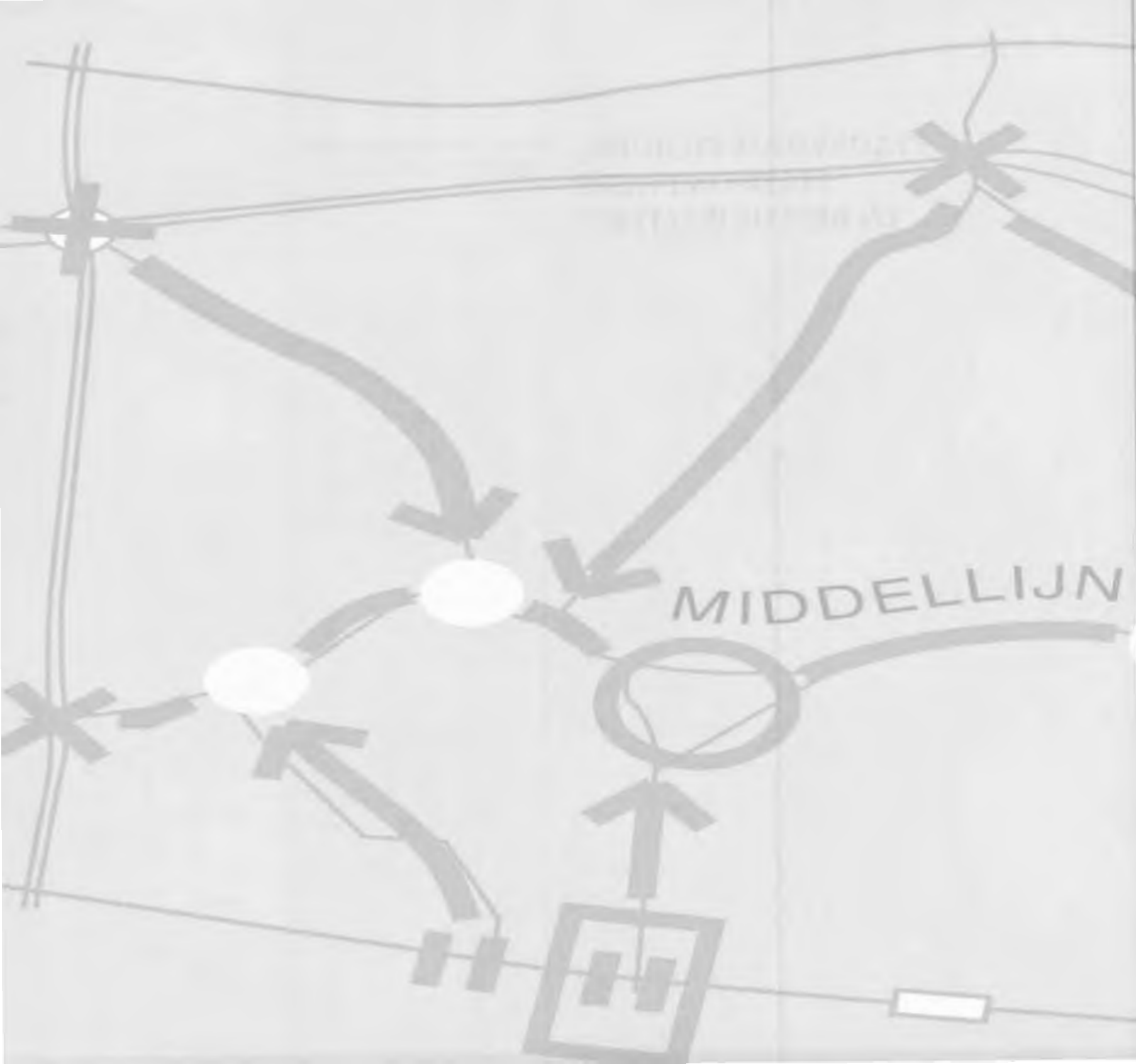
herkenbaarheid historische structuur tot 1900

De nog overgebleven pleinen en linten van de oudste stadsstructuur ('concept 1826') zorgen ervoor dat op veel plaatsen in de stad nog een karakteristiek historisch beeld is aan te treffen. De structuur als geheel is echter sterk gemankeerd (de ontbrekende schakels zijn op de tekening aangegeven).

Een aantal elementen is zelfs geheel verdwenen of alleen nog in het stratenpatroon herkenbaar. Als gevolg daarvan heeft het patroon van oude pleinen en linten op stedelijk niveau voornamelijk symboolwaarde en geen betekenis als morfologische structuur, hoewel elementen ervan wel betekenis op stedelijk niveau hebben (bijvoorbeeld Heuvel en Wilhelminaplein). Op wijk- en buurniveau kunnen historische patronen echter nog wel betekenis hebben als morfologische structuur (afb.58).

**STADSVORM TILBURG,
STADSONTWERP
EN BEELDKWALITEIT**

4. EEN BENADERING VOOR
DELEN VAN DE STAD



4 EEN BENADERING VOOR DELEN VAN DE STAD

Het vorige hoofdstuk had betrekking op de morfologische benadering op het niveau van de gehele stad. De daarin beschreven instrumenten kunnen in principe ook op het niveau van delen van de stad³⁷ worden toegepast, mits met een aantal specifieke eigenschappen van dit schaalniveau rekening wordt gehouden. In het nu volgende hoofdstuk wordt, aan de hand van twee voorbeelden, ingegaan op de wijze waarop dit zou kunnen gebeuren. De voorbeelden betreffen twee morfologisch zeer uiteenlopende gebieden van Tilburg.

4.1 WEEFSEL OP WIJKNIVEAU

In hoofdstuk drie werd opgemerkt dat de term 'weefsel' in de stedenbouw het meest wordt gebruikt ten aanzien van patronen op wijkniveau. Van een weefsel in morfologische zin wordt verondersteld dat het meer is dan een patroon-zonder-meer (rizoom). Er is pas sprake van een weefsel als in het patroon dat daaraan ten grondslag ligt, de spelregels, herkenbaar aanwezig zijn. Deze spelregels betreffen in beginsel eenvoudige zaken van uiteenlopende soort. In een patroon op wijkniveau kan bijvoorbeeld onderscheid gemaakt worden:

- tussen hoofdrichting en dwarsrichting,
- tussen gevormde en overgeschoten ruimte,
- tussen voorstraat, achterstraat en dwarsstraat.

Dit houdt een interpretatie van het patroon in. Maar deze interpretatie krijgt pas uitdrukking als de keuzen weer vertaald wordt in een keuze van morfologische kwaliteiten voor de verschillende openbare ruimten. Dan gaat het over zaken als straatprofiel, groenvoorziening, schaal en gericht-

³⁷De aanduiding 'delen van de stad' wordt gebruikt om te benadrukken dat het hier in principe gaat over morfologische eenheden. Het begrip wordt uit praktische overwegingen in het vervolg van dit hoofdstuk vertaald in 'wijk'

heid van de bebouwing, typen van inrichting van de ruimten. Deze en soortgelijke zaken maken het concept herkenbaar en bevestigen het weefsel.

4.2 CONCEPT OP WIJKNIVEAU

Middelen om een concept op wijkniveau tot uitdrukking te brengen komen in principe overeen met die op stadsniveau. Middelen om een concept op stadsniveau tot uitdrukking te brengen zijn bijvoorbeeld:

- het aangeven van een compartimentering;
- het herkenbaar maken van hoofd- en dwarsrichtingen;
- het onderscheid maken tussen de morfologische typen van de belangrijke verbindingen;
- het bevorderen van een zodanige gerichtheid van compartimenten dat deze een zekere onderlinge morfologische relatie kunnen aangaan;
- het bevorderen van de oriëntatie binnen het patroon door het oordeelkundig situeren van oriënterende elementen;
- het herkenbaar maken van de inrichting van het stedelijk gebied door het aanwijzen van zones voor de grote en herkenbare invullingen zoals zones voor industrievestiging, voor onderwijscomplexen en andere voorzieningen, voor sport en recreatie, voor parken en andere groenvoorzieningen enz. Dit is overigens géén pleidooi voor scheiding van functies, maar voor het functioneel herkenbaar maken van het gebied. Zolang het uitgangspunt van herkenbaarheid van de (hoofd)functie overeind blijft, is menging van functies zeer wel mogelijk;
- het bestemmen van een of meer compartimenten tot centra waarop andere compartimenten zich kunnen richten.

Deze middelen zouden op het wijkniveau ook kunnen worden toegepast. In die zin is het verschil tussen 'stedelijke hoofdstructuur' en 'concepten voor delen van de stad' niet wezenlijk. Er zou echter een wezenlijk onderscheid kunnen zijn als wijken worden doorsneden door elementen van het stadsniveau die zich autonoom ten opzichte van de struc-

tuur gedragen. Om voorbeelden te noemen:

- Vooral in ouder stadsgebied komt het voor dat de belangrijke verkeersverbinding de wijk niet begrenst maar er integendeel zelfs het morfologische midden van vormt.
- Ook kan er in bestaand weefsel sprake zijn van een weg die het weefsel doorsnijdt zonder de samenhang van het weefsel teniet te doen.

We kunnen echter op stadsniveau analoge verschijnselen waarnemen als bovenstedelijke elementen de stad doorsnijden, zoals in Tilburg met de spoorbaan het geval is.

4.3 MORFOLOGISCHE ANALYSE OP WIJKNIVEAU

Een morfologische analyse op wijkniveau is gericht op het ontwikkelen van een morfologische interpretatie van de wijk. Deze interpretatie kan eventueel worden uitgewerkt tot een beeldkwaliteitplan. Een wijk kan niet morfologisch geanalyseerd worden zonder dat daar zowel het grotere schaalniveau (stadsniveau) als het kleinere schaalniveau (buurtniveau) wordt betrokken. De randvoorwaarden die vanuit het stedelijk niveau voor de morfologie van het gebied gelden (randvoorwaarden vanuit het stadsconcept of stadsontwerp), zullen in het concept van de wijk moeten worden meegenomen. Ook de eventuele morfologische implicaties van gebruiksfuncties zullen moeten worden meegenomen.

Als voorbeelden zijn gekozen de wijk Het Zand met een 'ontworpen' wijkpatroon en de wijk Oude Stad Noord met een 'gegroeid' wijkpatroon.

Alhoewel van de wijk Het Zand geen document bekend is waarop een morfologisch concept-vooraf is weergegeven, is het bekend en zonder meer duidelijk dat deze wijk als een geheel is ontworpen. De wijk is vervolgens in een betrekkelijk korte periode uitgevoerd. De wijk vertoont een duidelijk en vooropgezet patroon dat in het hierna volgende zal worden geïnterpreteerd, hetgeen zal leiden tot de reconstructie van het concept-vooraf.

Aan het patroon van de wijk Oude Stad Noord ligt geen concept-vooraf ten grondslag. Het oude patroon van plein- en straatnederzettingen, is een patroon dat geleidelijk ontstaan is, waarbij de ontwikkeling steeds reageerde op het aanwezige. Dit wil niet zeggen dat er van enig concept geen sprake is. In feite is het een herkenbare dispositie die, naar mag worden aangenomen, voortkwam uit wat in de betreffende periodes als gebruikelijk gold: de ontwikkeling werd gestuurd door sterk functionele voorwaarden die, gezien de beperktheid van de beschikbare middelen, weinig keuzen toeliet en aan de ontwikkeling een sterk homogeen karakter verleende.

Zoals de hoofdstructuur van wijk zich nu voordoet is het een min of meer willekeurige uitsnede uit het oorspronkelijke patroon van plein- en straatnederzettingen, aangevuld met een groot aantal invullingen waarvan er velen op zich wel een concept hebben.

Men zou kunnen constateren dat een wijkconcept ontbreekt en daarmee genoegen nemen. Dit leidt echter tot een slechte oriënteerbaarheid binnen de wijk, tot een geringe identiteit van de wijk en tot het ontbreken van morfologische richtlijnen voor het beheer van de wijk. Dat laatste bergt het gevaar in zich dat welstandszorg een kwestie willekeur wordt. Daarom is aan te raden om te zoeken naar een nieuwe interpretatie van het wijkpatroon en naar middelen om dat nieuwe concept te rechtvaardigen en herkenbaar te maken.

4.4 ANALYSE HET ZAND

De wijk (afb.59) weerspiegelt zeer duidelijk de opvattingen van de ontstaansperiode (begin planvorming in 1952).

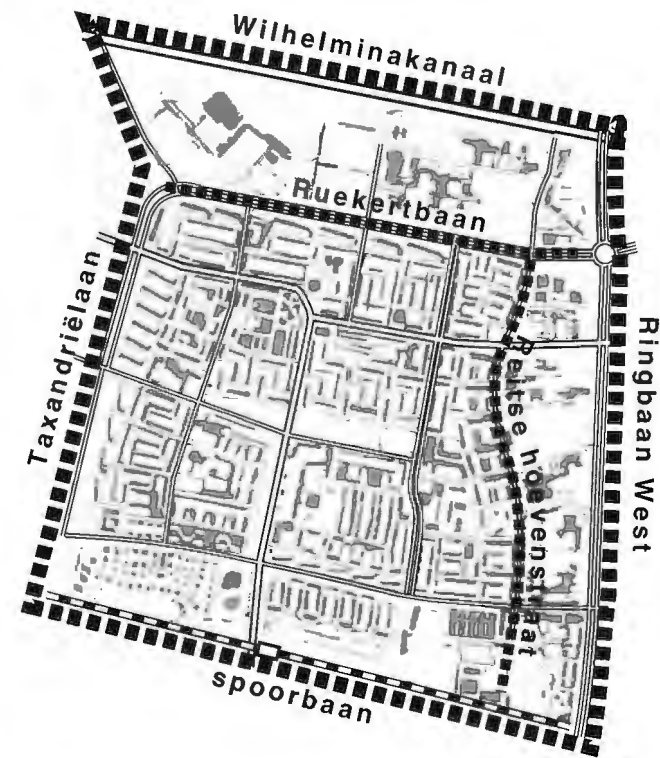
Te herkennen zijn:

- De wijkgedachte in de totale opzet en programmering van de wijk;

⁴⁸Een beknopte morfologische analyse van de wijk Stokhasselt is te vinden in het boek 'Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling', pagina 201.

- Verre reminiscenties aan Grands Ensembles in as-werkingen, in het grote centrale element en in het accentueren van de buitenranden;
- De doorwerking van de heersende functionalistische opvattingen. Dit uit zich in: terughoudendheid op het gebied van 'vormwil' en monumentaliteit; het afwijzen van een hiërarchische opbouw van het wijkpatroon; het vermijden van duidelijk gevormde ruimten en van sterke expressiviteit.

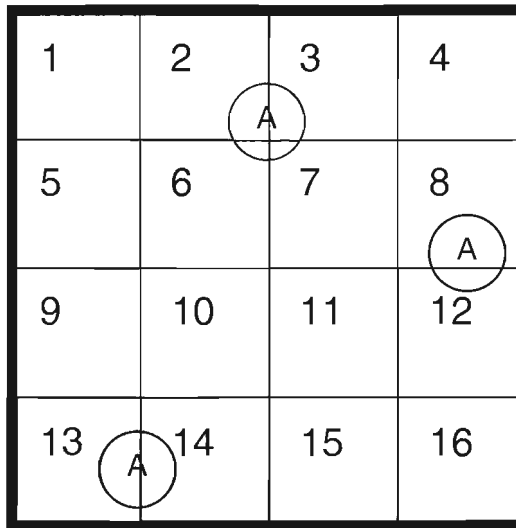
De opvattingen werden in Het Zand echter niet zover doorgevoerd als in het later gerealiseerde Stokhasselt⁴⁸ (zie afb.12), waar gevormde straatruimte systematisch werd vermeden.



Afb.59 Het Zand, begrenzing

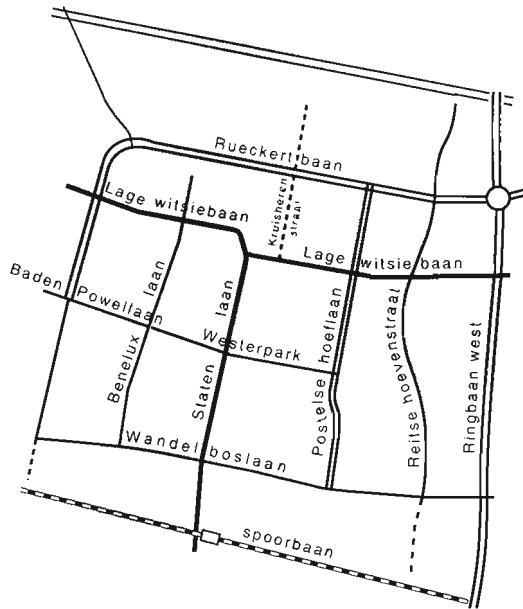


Afb.60 Het Zand, schematische hoofddeling

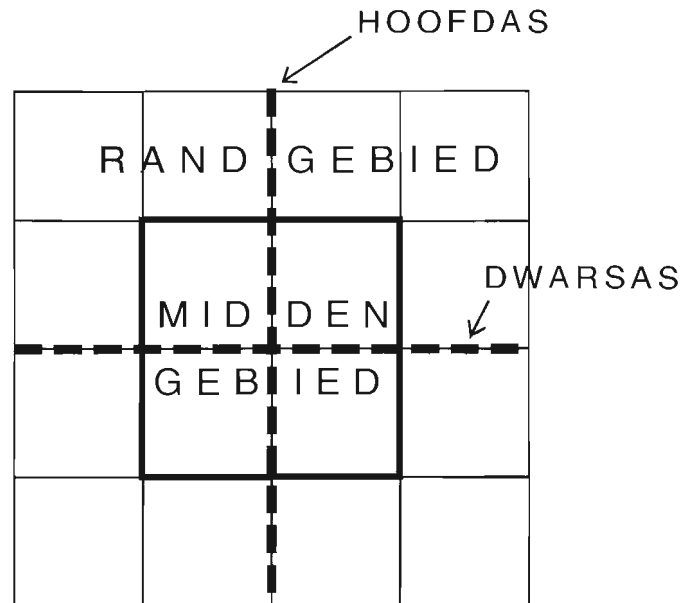


A = aantasting

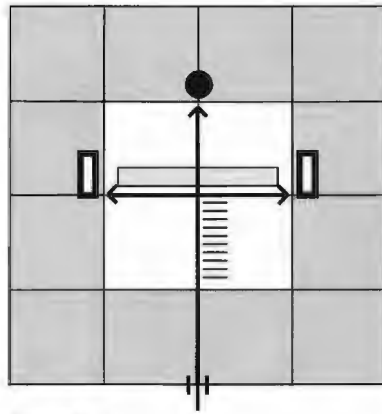
Afb.62 Het Zand (kerngebied), globaal raster



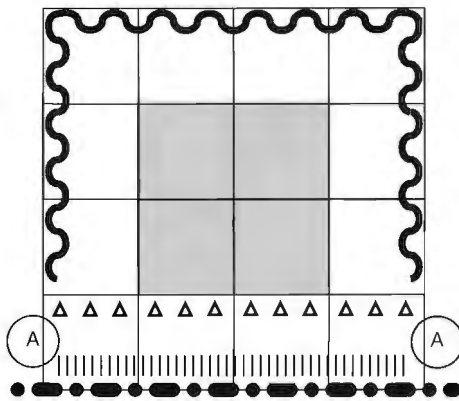
Afb.61 Het Zand, hoofdwegenpatroon



Afb.63 Het Zand (kerngebied), hoofdas-dwarsas, middengebied-randgebied



Afb.64 Het Zand (kerngebied), concept middengebied



Afb.65 Het Zand (kerngebied), concept randgebied

Wijkconcept

Binnen de wijk Het Zand kan onderscheid worden gemaakt in een kerngebied, begrensd door de Rueckertbaan en de Reitse hoevenstraat, en twee restgebieden (afb.60).

Het hoofdwegenpatroon van de wijk (afb.61) kan binnen het kerngebied worden opgevat als een rasterpatroon van 16 vakken, dat op 3 punten aangetast is door afwijkingen in het wegenpatroon. De weg tussen de vakken 2 en 3 is verschoven; de weg tussen de vakken 8 en 12 en die tussen 13 en 14 ontbreekt (afb.62).

Desalniettemin is het patroon in voldoende mate aanwezig. Op basis van dit patroon kan een middengebied en een randgebied onderscheiden worden; verder is in de wijk een hoofdas en een dwarsas aanwijsbaar, die in de wijk een hoofd-richting noord-zuid en een dwars-richting oost-west introduceren (afb.63).

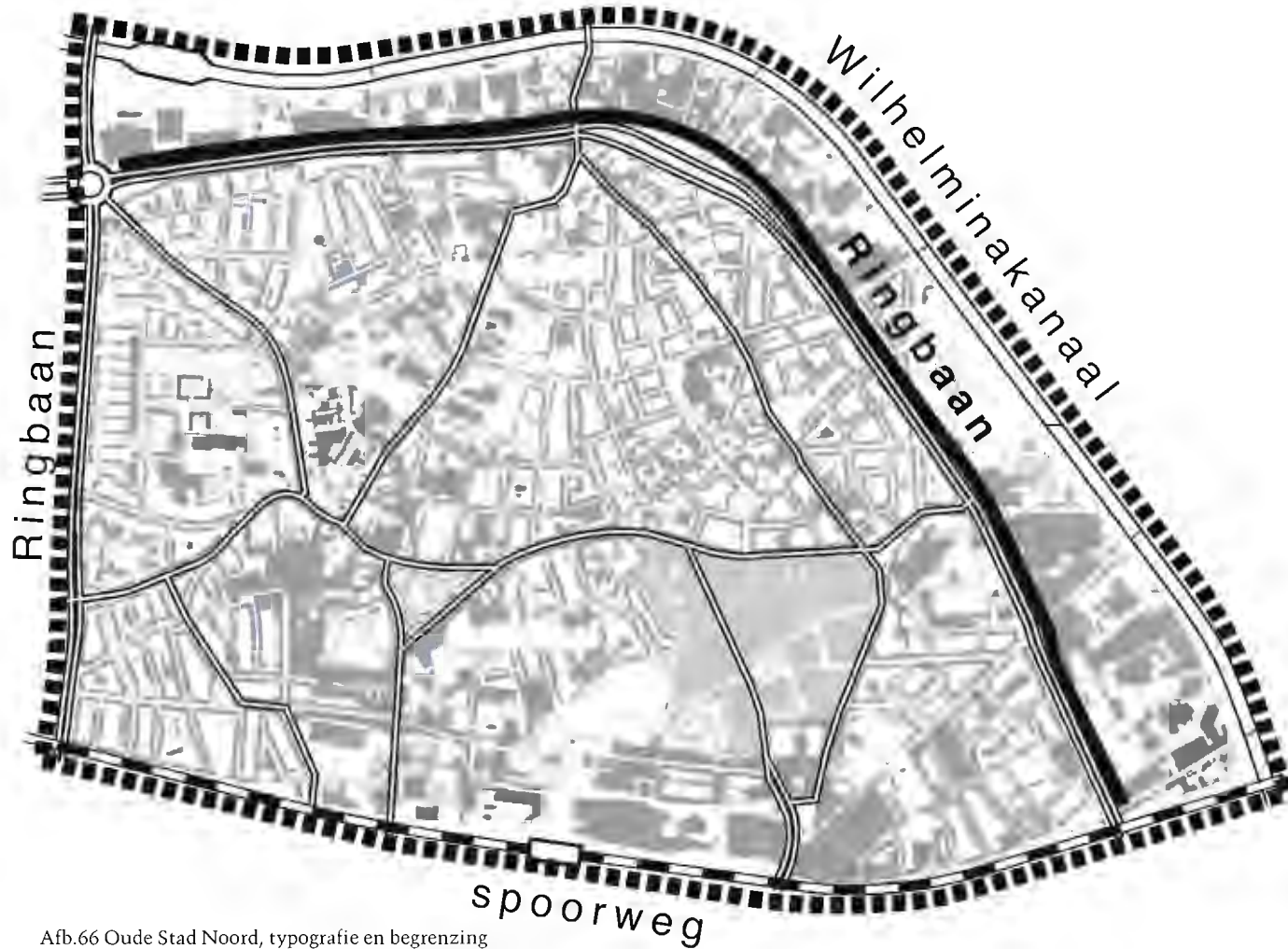
De hoofdas wordt gevormd door de Statenlaan die zich manifesteert als de hoofdingang van de wijk via het spoorviaduct aan de zuidzijde en die aan de noordzijde wordt beëindigd door een kerkgebouw.

Kenmerkend voor deze as is het daaraan gelegen winkelcentrum dat duidelijk geaccentueerd door hoogbouw een centraal oriënterend element vormt in de wijk (afb.64).

De sterke monumentale aanzet die hiermee gegeven is, wordt erg afgezwakt, o.a. door de pretenteloze vormgeving van de kerk, door de bebouwing aan het noordelijk deel van de hoofdas dat het karakter van de bebouwing aan het zuidelijk deel niet voortzet en doordat geen gebruik is gemaakt van de mogelijkheid om van het kruispunt met de dwarsas een bijzondere plek te maken.

Kenmerkend voor de dwars-as is het Westerpark, dat in het middengebied de dwarsas vormt en die daar aan ieder uiteinde wordt beëindigd door een hoog gebouw.

Deze opzet wordt afgezwakt door het wisselend karakter van de bebouwing aan weerszijden van het Westerpark, door de willekeurig aandoende samenstelling van het park en door de niet-centrale plaatsing van de hoogbouw op de koppen van het park. Kenmerkend voor het randgebied is een buitenrand die aan drie zijden herkenbaar is door de hoogbouw die aan het overgrote deel daarvan is toe-



Afb.66 Oude Stad Noord, typografie en begrenzing

gepast. Aan de zuidzijde vormt de spoorbaan een harde begrenzing. Daar wordt de wijk tevens begrensd door een achtergebied, zodat de zuidelijke randzone zich op de Wandelboslaan richt, met de rugkant naar de spoorbaan (afb.65).

Identiteit van de wijk

De wijk heeft een eigen identiteit die in hoofdzaak gevormd wordt

door de volgende elementen en kwaliteiten:

- Het heldere wijkpatroon dat goed herkenbaar is.
- Het nadrukkelijk homogene beeld dat verklaarbaar is door de korte ontwikkelingsperiode en de sterk dominerende woonfunctie.
- De duidelijke ligging in de stad: bij het 'assenkruis', aan de spoorbaan en (via het oostelijk 'tussengebied') aan de Ringbaan West.
- Het oostelijk tussengebied dat gezien kan worden als een uitbrei-

ding van de wijk en dat verschillende elementen herbergt van bovenwijks niveau (concentratie van onderwijs-instituten).

- De bebouwingstypologie uit de jaren zestig die als een enkelvoudige bouwstijl het gebied nagenoeg geheel vult.
- De Westermarkt, een stedenbouwkundig element dat een bovenwijkse betekenis heeft.

4.5 ANALYSE OUDE STAD NOORD

Het gebied doet zich aan de buitenstaander overwegend voor als een collage van uiteenlopende elementen waarin de oriëntatie problematisch is. Het enige duidelijke element binnen de wijk is de Ringbaan, een element op stadsniveau dat de wijk doorsnijdt. De elementen op wijkniveau worden gevormd door enerzijds een stelsel van oude verbindingswegen met aanliggende bebouwing en anderzijds een aantal verzamelingen van buurten en buurtjes die tussen deze verbindingswegen gelegen zijn. Deze buurten en buurtjes hebben ten dele een duidelijk eigen karakter en incidenteel een bijzondere morfologische kwaliteit. De oudste bebouwing (van voor 1900 en nog goeddeels aanwezig) ligt aan de verbindingswegen die overgebleven zijn van het oude patroon van herdgangen en die nog steeds gelden als de belangrijke verkeerswegen binnen het gebied.

Het geheel van deze wegen vertoont geen direct herkenbaar patroon. Behoudens het Wilhelminapark zijn er geen oriënterende elementen die daartoe kunnen bijdragen en ook is er geen hiërarchisch onderscheid tussen de wegen (afb.66).

Wijkconcept

De ontwikkeling van een duidelijk wijkconcept vereist een aantal ingrepen waarvoor de middelen op dit ogenblik niet direct beschikbaar zijn. De ervaring leert echter dat zich in de tijd voortdurend nieuwe mogelijkheden kunnen voordoen. Het daarom is van belang, een streefbeeld te ontwikkelen opdat in die voorkomende gevallen deze kunnen worden ingepast in - en aangepast aan - het gewenste concept. De directe waarde van het concept is dat er randvoorwaarden worden geformuleerd voor de samenstellende delen zodat er uitgangspunten voor welstandsbeoordelingen gefor-

muleerd kunnen worden. Doordat het wijkconcept een interpretatie inhoudt waarmee de bestaande toestand op enigszins gespannen voet staat, moeten voor het herkenbaar maken ervan de nadere uitwerking er van meet af aan bij worden betrokken. Dit betekent dat bij de beschrijving van dit concept op wijkniveau elementen van de nadere uitwerking ook aan de orde komen.

Als het patroon van hoofdwegen als vast gegeven wordt aanvaard, is de eerste opgave van het concept het herkenbaar maken van dit patroon. Er moet een hiërarchische orde in worden aangebracht. Hiervoor worden de volgende keuzes gemaakt: De route Kwaadeindstraat-Hasseltstraat-Wilhelminapark-Veldhovenring-Molenstraat-Rosmolenplein-Van Meterenstraat vormt een soort middellijn, die de wijk verdeelt in een meer noordelijk en een meer zuidelijk deel. Bovendien ligt min of meer centraal aan deze route het Wilhelminapark, dat wordt opgevat als het centrale oriënterende element van de wijk. Van daaruit loopt de route naar oost en west tot aan de ringbanen. Deze route wordt opgevat als een middellijn van het gebied, van waaruit de verdere oriëntatie plaatsvindt. Geaccepteerd wordt dat deze route allerm minst een rechte lijn vormt. Een meer doorgaand en representatief karakter in bebouwing en inrichting en beëindiging, is voor deze route wenselijk en dient in de verdere ontwikkeling ervan te worden bevorderd.

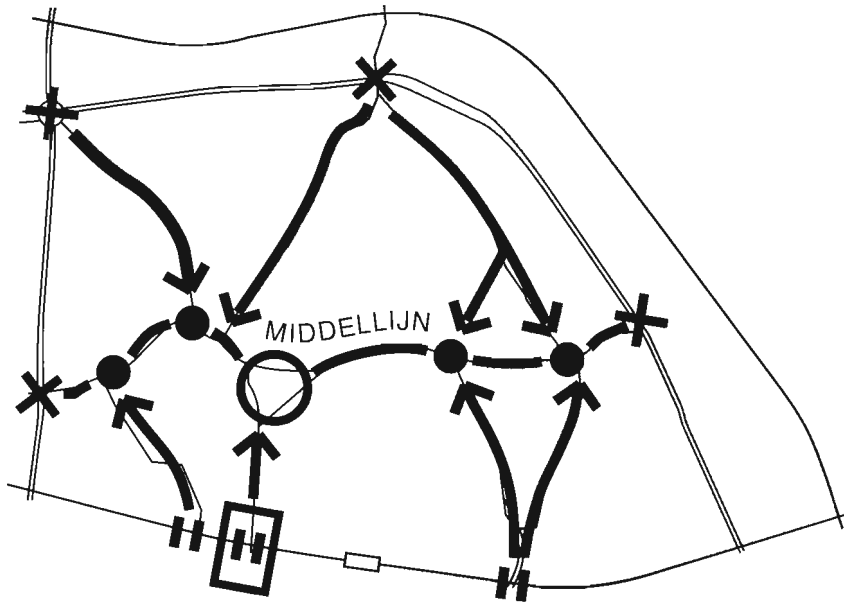
Ongeacht het feit dat de wijk een aantal toegangen kent, dient ter wille van de oriënteerbaarheid de toegang vanuit het Zuiden naar het Wilhelminapark te worden ontwikkeld als hoofdtoegang van de wijk.

De verdere hoofdwegen van de wijk, te weten Waterhoefstraat, Hasseltstraat, Goirkestraat, Besterdring, Hoefstraat en Koestraat, worden opgevat als aftakkingen van de Middellijn (afb.67 en 68).

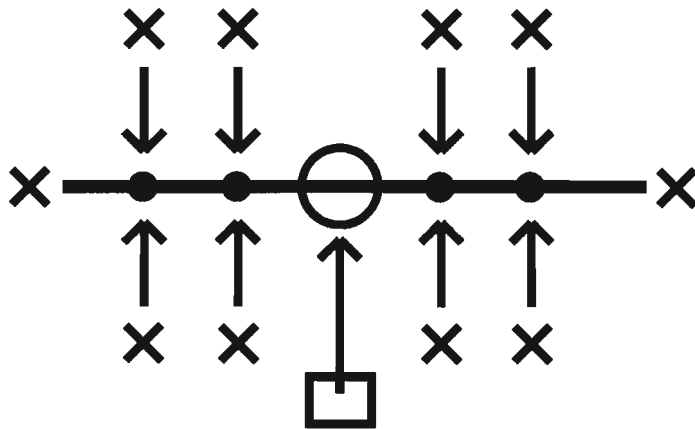
De hoofdwegen

Het doorgaand karakter van de Middellijn dient benadrukt te worden door zaken als

- het bevorderen van een homogene inrichting van de weg,
- het accentueren van de openbaar-vervoersfunctie,
- het ontwikkelen van een doorgaande fietsroute,
- doorgaande boombeplanting.



Afb.67 Oude Stad Noord, globaal concept



Afb.68 Oude Stad Noord, schema van het concept

Daar de wegbreedte, en daarmee de beschikbare ruimte, in beginsel vast ligt, zal uit deze middelen een keuze moeten worden gemaakt. Verder dient deze weg gekarakteriseerd te worden door de reeks van oriëntatiepunten die de ontmoeting met de andere hoofdwegen accentueren. Een beëindiging aan de oostzijde die gelijkenis vertoont met die aan de westzijde is aan te bevelen. De overige hoofdwegen worden (in hoofdzaak, een uitzondering is toegestaan) eveneens gekarakteriseerd door de oude en kleinsteedse bebouwing die als type gehandhaafd moet worden. Om de overige hoofdwegen van de middellijn te onderscheiden, worden deze niet voorzien van doorgaande boombeplantingen (eventueel wel van verspreide beplantingen). Belangrijk voor deze wegen is dat ze niet alleen aan de Middellijn een duidelijk vertrekpunt hebben maar ook een duidelijk eindpunt. Deze eindpunten zijn in feite al aanwezig maar behoeven nog accentuering zodat ze meer het karakter van oriëntatiepunt krijgen.

De buurten

De wijk wordt gekenmerkt door het grote aantal buurten; over het algemeen eenvoudige woonbuurten die onderling sterk verschillen in grootte, samenstelling, vormgeving en kwaliteit. Een ordening hierin aanbrengen die iedere buurt een direct herkenbare plaats geeft, behoort niet tot de mogelijkheden.

Bij het samenstellen van de buurtindeling worden buurten onderscheiden op basis van de gelijksoortigheid van de bebouwing en de samenhang van het stratenpatroon. De aanwezigheid c.q. de ontwikkeling van centrale oriëntatiepunten die tevens de identiteit van de buurt kunnen bevorderen, wordt aanbevolen. De buurtindeling is arbitrair. De begrenzingen zijn veelal niet objectief aan te geven doordat de ene buurt in de andere overloopt; er is plaatselijk aanleiding om met overlappings van buurten te werken; er zijn ook 'amorfe' gebieden die bij het samenstellen van een indeling niet goed te plaatsen zijn.

**STADSVORM TILBURG,
STADSONTWERP
EN BEELDKWALITEIT**

5. HET SCHIJFCONCEPT VOOR TILBURG

5 HET SCHIJFCONCEPT VOOR TILBURG

5.1 INLEIDING: EXPERIMENTELE VORM-CONCEPTEN VOOR TILBURG

De in hoofdstuk twee en drie beschreven concepten voor Tilburg zouden tezamen een 'Atlas van vormconcepten voor Tilburg' kunnen vormen. Deze 'atlas' is dan een weergave van een morfologische analyse vanuit vele invalshoeken. Morfologisch onderzoek hoeft zich echter niet te beperken tot analyse. Als tussenstap om te komen tot een richtinggevend stadsconcept, ofwel 'Stadsontwerp', kunnen experimentele stadsconcepten worden gemaakt waarin concepten uit de 'atlas' op een nieuwe manier met elkaar in verband worden gebracht. Deze concepten kunnen gezien worden als 'probeersels' of 'schetsen'.

Het ontwerpen van en werken met experimentele concepten, betekent: op dynamische wijze vormgeven aan de transformatie van de stad. Daaraan ligt de al eerder ter sprake gebrachte gedachte ten grondslag dat de stad op meerdere, elkaar niet uitsluitende, manieren kan worden geïnterpreteerd. Te maken plannen en ontwerpen voor de stad zijn gericht op het zoeken naar nieuwe structuren in het stedelijk veld. Het idee van 'maakbare' en omvattende eindplannen, die zo worden uitgevoerd als ze zijn ontworpen (waarbij wijzigingen door de ontwerpers vaak als 'aantasting' worden gezien), dat de functionele stedenbouw nog bepaalde, wordt verlaten. De nadruk ligt nu niet meer op de maakbaarheid maar op de gebruikswaarde (te vertalen in bruikbaarheid en kenbaarheid, zie paragraaf: 1.2.1 en verder); plannen hebben als plan een functie, bieden geen 'ultieme oplossing' maar een concept dat een rol kan spelen in het stedelijk planvormingsproces (zoals bedoeld in paragraaf 1.3.1). Hierin onderscheiden ze zich van de vele utopieën die de stedenbouw in haar geschiedenis heeft gekend. Deze vertegenwoordigen idealistische eindbeelden en pretendeerden universele oplossingen aan te dragen.

In de ontwikkeling van de stad sluiten de bedoelde plannen elkaar niet zozeer uit maar volgen elkaar vloeiend op, leveren commentaar op elkaar en op bepaalde aspecten van de stad. Als uitgangspunt voor planners en vormgevers is dit wellicht nieuw, als principe is het echter oud, zoals te zien is in het boek *Stadsvorm Tilburg*, historische ontwikkeling, waarin de morfologische historie van Tilburg wordt beschreven als een opeenvolging van plannen en concepten. Hieruit blijkt onder andere dat ook niet of slechts gedeeltelijk gerealiseerde plannen en concepten een belangrijke invloed op de ontwikkeling van de stadsvorm kunnen uitoefenen. In de literatuur zijn hiervan legio voorbeelden van over de hele wereld te vinden.

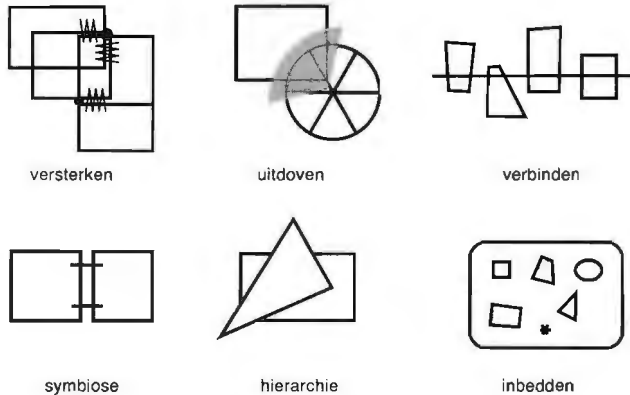
Bovenstaande gedachte volgend, is een belangrijke functie van experimentele vormconcepten en in het verlengde daarvan een eventueel 'stadsontwerp': het losmaken van gedachten; het doorbreken van denkpatronen en idees-fixes; het bieden van aansprekende of 'prikkelende' beelden; het 'ontwerpen' van nieuwe patronen en ruimtelijke figuren met behulp van elementen van de bestaande stad. Het gaat dus in eerste instantie om het ontwikkelen van richtbeelden die een rol kunnen spelen in een dynamisch planvormingsproces en niet om het opstellen van rigide richtlijnen en randvoorwaarden.

In de hoofdstukken vijf en zes worden twee experimentele concepten behandeld. Het Schijfconcept is een beeldend concept dat zich baseert op een uitvoerige analyse van de morfologie van de stad. Het concept 'Tilburg, ville territoire' is een meer utopisch concept dat zich vooral baseert op een grafische analyse van het kaartbeeld van de huidige stad. Beide concepten zouden ook kunnen worden verbonden met de twee 'momenten' in een ontwerpproces, zoals genoemd in hoofdstuk 1: het Schijfconcept met het typologisch moment en Ville territoire met het inventieve moment.

5.2 HET SCHIJFCONCEPT

5.2.1 Stad als morfologische constructie

Het Schijfconcept is een beeldend concept dat zich baseert op een morfologische analyse van de stad. Verondersteld



Afb.. 69

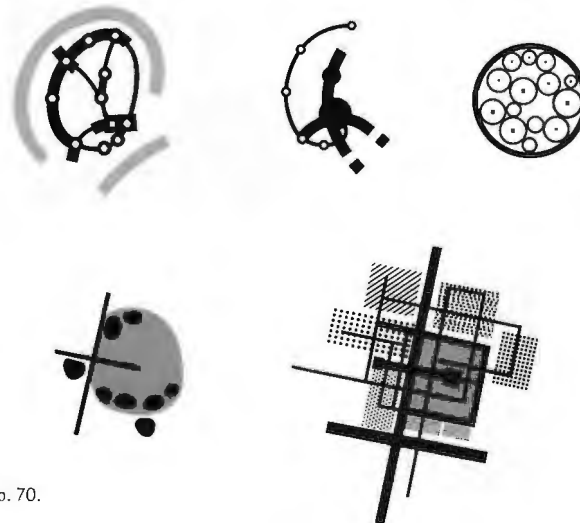
wordt dat de stad een morfologische constructie is. Hiermee wordt uitdrukking gegeven aan het feit dat de stad stedenbouwkundig niet de uitdrukking is van een eenmalig morfologisch eenheidsconcept, maar een optelsom van concepten. Elk concept is aan een bepaalde ontwikkelingsperiode gebonden. Geen van de in een bepaalde periode geïntroduceerde concepten wordt voor 100% gerealiseerd. Integendeel. Het ene concept wordt voortdurend door het andere vervangen, gedurende de uitvoering wordt alweer van een bepaald concept afgeweken. Dit is de gang der stedenbouwkundige historie, die morfologisch gesproken als een stapeling van stedenbouwkundige concepten door de tijd heen kan worden opgevat. De concepten die in bepaalde perioden worden ontwikkeld, sluiten ook niet logisch op elkaar aan. Concepten kunnen elkaar versterken of juist vernietigen en uitdoven, ze kunnen elkaar overlappen of aan elkaar grenzen, enzovoorts; de stad is morfologisch gezien een door de tijd heen geconstrueerd geheel (afb.69). Men zou

kunnen zeggen: hier functioneert de samenleving en de geschiedenis als ontwerper. Het is niet, zoals bij een architectonisch object, de individuele stedenbouwkundige die vorm en beeld van de stad bepaalt. Dit heeft in ieder geval consequenties voor de totaliteit van het stadsontwerp.

In Tilburg is door een veelvoud aan concepten die elkaar door de tijd heen voornamelijk vernietigd hebben, een gefragmenteerd geheel ontstaan. Door de fragmenten te duiden als onderdelen van vernietigde concepten en deze concepten te reconstrueren, is het mogelijk het historische proces van morfologische constructie te achterhalen. Ook kan een nieuwe morfologische constructie worden ontworpen die de fragmenten van de stad in een nieuw verband plaatst. Zie als voorbeeld voor dit laatste onder 4.5: 'Analyse Oude Stad Noord'.

5.2.2 Historische concepten

In de studie Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling is per periode onderzocht welk stedenbouwkundig concept de stedelijke ontwikkeling in die periode heeft gedomineerd en hoe dit samenhangt met de maatschappelijke karakteristiek, de mentaliteit en de wet- en regelgeving van die perio-



Afb. 70.

de. Deze concepten vormen als het ware de samenvatting van de stedenbouwkundige ontwikkeling van de betreffende periode. Het gaat hier om concepten-achteraf, morfologische reconstructies (afb.70).

5.2.3 Algemene stadsmodellen

Om de bestaande stad als morfologische constructie te kunnen tekenen, is een analyse van Tilburg uitgevoerd met behulp van algemene stadsmodellen zoals die binnen de stedenbouw worden onderscheiden. Met behulp van deze modellen konden de vormconcepten die zich in de loop der stedelijke ontwikkeling van Tilburg hadden gestapeld, dan wel de restanten of rudimenten hiervan, worden geïnterpreteerd.

De gestelde vraag luidde: zijn algemene modellen, geheel of gedeeltelijk, herkenbaar aanwezig in de ruimtelijke structuur van het huidige Tilburg? Zo ja, waar, in de vorm van welke stedelijke elementen? (zie par. 3.9 voor de antwoorden hierop).

De volgende zes modellen zijn in meer of mindere mate in Tilburg herkenbaar (afb.71):

- de organisch-gegroeide stad
- de radiaal-concentrische stad
- de gesloten stad
- de grid-stad
- de barok-stad.

De onderkende modellen of delen daarvan zijn beschouwd als de belangrijkste morfologische elementen van de stad. Hun betekenis kan echter verschillen. Sommige hebben betekenis op het niveau van de stad, andere voor een deel van de stad, op het niveau van wijk of stadsdeel.

5.2.4 Bovenregionale ontwikkeling

Vanuit de constatering dat de stedelijke ontwikkeling tendert naar verstedelijkte regio's, is het zinvol om ook de morfologische relaties in een groter verband te beschouwen.

Van de 'Brabantse stedenrij' (een provinciaal concept) worden Breda en Tilburg als gelijkwaardig beschouwd. Aan Eindhoven wordt meer 'gewicht' en aan 's-Hertogenbosch minder 'gewicht' toegekend. Opmerkelijk is dat in het 'stedenring concept' van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX, zie ook par. 2.1.5. afb.5) de op zich even zwaar als Tilburg en Breda ingeschatte steden Arnhem en Nijmegen, als verband hoger worden ingeschaald (namelijk als Euregionaal centrum), een hint voor een verband Breda-Tilburg? Extra aandacht voor het verband Tilburg-Breda is in het 'stedenring' concept in ieder geval logisch, ook al omdat aan het landschappelijk gebied tussen Tilburg, Eindhoven, en 's-Hertogenbosch in de overheidsvisie een hogere waarde wordt toegekend.

Mogelijke uitwerking: Breda en Tilburg als 'morfologische tegenpolen'

Hoewel vergelijken moeilijk is, zou wat het ontwerp van het Centraal Stedelijk Gebied (CSG) betreft, Breda als de morfologische tegenpool van Tilburg kunnen worden gedacht, waarbij in Breda meer het Radiaal/Concentrische en Tilburg meer het Organisch gegroeide/Gridstad model overheerst (zie voor modellen het hoofdstuk 'Herkenbaarheid van vormconcepten in Tilburg'). Het morfologisch contrast tussen deze steden zou een vruchtbaar uitgangspunt kunnen zijn voor het versterken van de morfologische identiteit van Tilburg.

Het CSG van 's-Hertogenbosch neemt morfologisch een zelfde positie in als dat van Breda, namelijk die van tegenpool.

Gelet op het sterke accent dat de westelijke ontwikkelingsrichting van Tilburg heeft en het morfologisch concept van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening ligt het voor het formeel-ruimtelijk ontwerp van het CSG van Tilburg meer voor de hand Breda als morfologische tegenpool te kiezen. Het gaat hier overigens nadrukkelijk om een ontwerp-uitgangspunt dat vooralsnog geen uitspraak over andere aspecten van de relatie Tilburg - 's-Hertogenbosch impliceert.

Het concept van de 'morfologische tegenpolen' Breda en Tilburg, leidt op het niveau van het Centraal Stedelijk

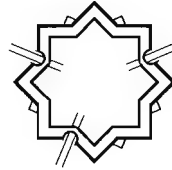
Algemene stadsmodellen



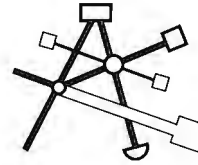
organisch gegroeide stad



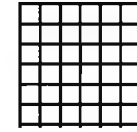
radiaal/concentrische stad



gesloten stad



barokstad

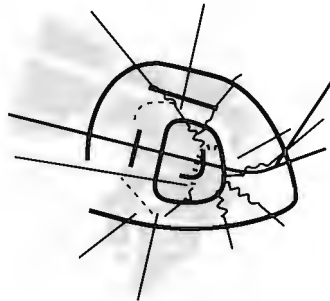


gridstad

Herkenbaarheid algemene stadsmodellen in Tilburg



organisch gegroeide stad



radiaal/concentrische stad



gesloten stad



barokstad



gridstad

Afb. 71.

Gebied Tilburg tot een west-gerichte tendens. Het is op dit niveau tevens van belang dat het centrum van Tilburg als 'pool' duidelijk gemarkeerd wordt (afb.72).



Afb.72 Breda en Tilburg als morfologische tegenpolen

5.2.5 Constructie van het Schijfconcept

De bovengenoemde concepten zijn met elkaar in verband gebracht volgens het hiervoor beschreven principe van 'morfologische constructie' (afb.73). Diverse concepten zijn op basis van dit principe denkbaar. Om tot een keuze van het meest adequate concept te komen zijn de volgende criteria gehanteerd:

- de kenbaarheid van het concept;
- de herkenbaarheid van het concept;
- de bruikbaarheid van dit concept ten behoeve van het alledaagse functioneren van de stad (functionele zonerings, koppeling belangrijke stedelijke functies en concept, inbedding van de hoofdinfrastructuur in het concept.);
- de bruikbaarheid van het concept als ontwikkelingsmodel van de stad.

Dit heeft geleid tot het zogenaamde Schijfconcept voor de stad Tilburg (afb.74).

De hoofdlijnen van dit concept:

- De Ringbaan-west fungeert als een lange lijn die Tilburg verdeelt in een oost- en westkant.
- In het noordelijk en zuidelijk deel van de Oude Stad vervult het organische patroon van plein- en straatnederzettingen nog steeds een structurerende rol, met dien verstande dat deze zogenaamde gegroeide lijnstructuur (Stadsbeheerplan) alleen betekenis heeft op stadsdeel- en niet op stadsniveau (Evaluatie Stadsbeheerplan).
- De westkant van de stad is gebaseerd op een orthogonaal

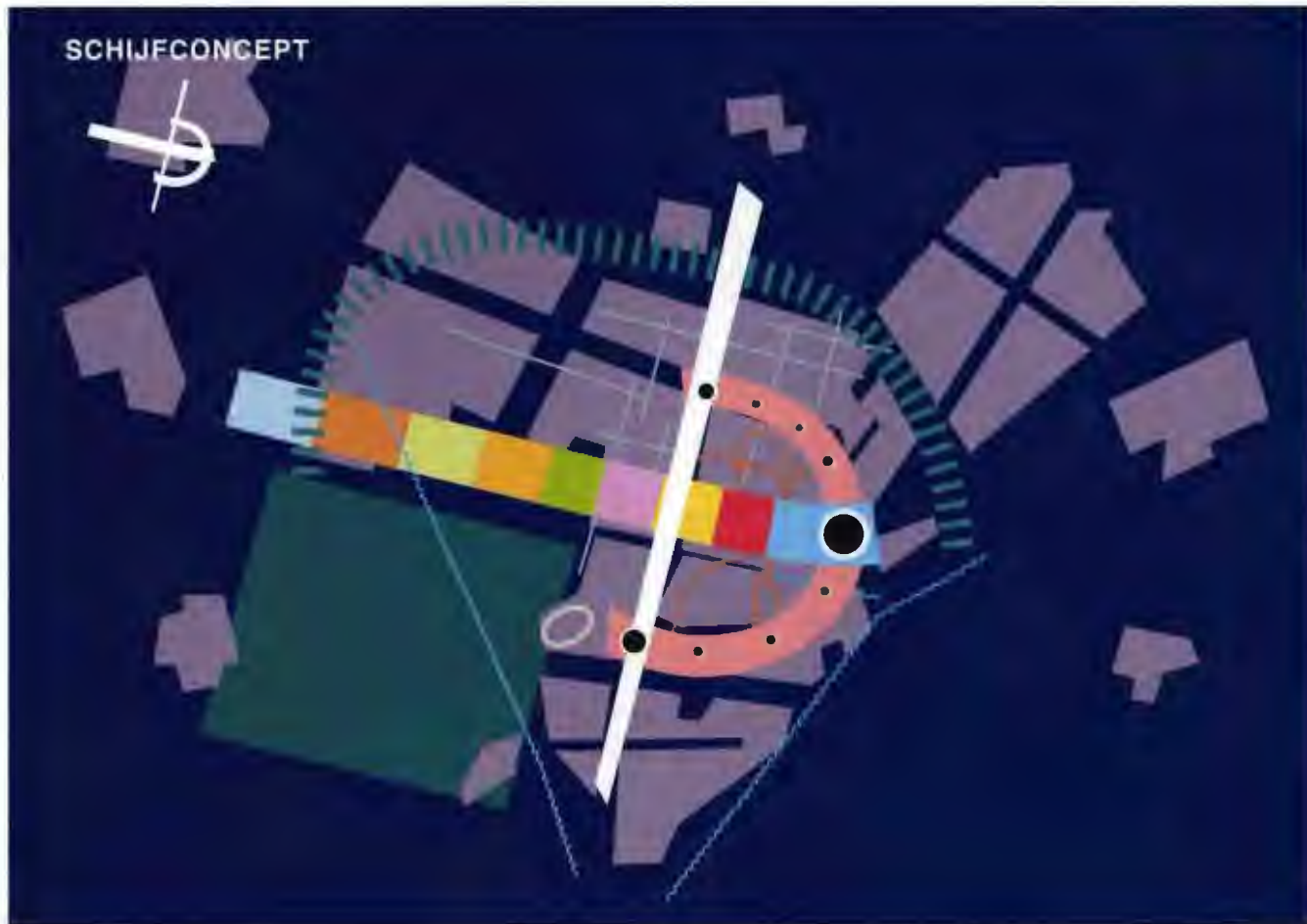
- patroon (model van de open, onbeperkt uitbreidbare stad);
- Tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de stad bevindt zich een langgerekt gebied, waarin zich onder meer railinfrastructuur bevindt evenals de lijnen die de oude stad vanuit het westen binnendringen. Aan dit gebied, dat met 'de Schijf' wordt aangeduid, ontleent het concept zijn naam;
- De oostkant van de stad wordt gezien als samengesteld uit de oude stad met randgebieden en perifere gebieden. De randgebieden die de oude stad aan de noord-, de oost- en de zuidkant omsluiten, vormen een 'Schil' rond de oude stad, als het ware een 'ommuring' (model van de 'gesloten stad') die wordt gevormd door:
 - in het noorden en noordoosten de kanaalzone tussen Kanaal en Ringbaan;
 - in het oosten en zuidoosten een diffuus en ondoordringbaar gebied zonder eenduidige gebruikswaarde;
 - in het zuiden een combinatie van de Ringbaan-zuid en de strook tot aan de autosnelweg.

Enige samenstellende delen van dit concept nader bezien (afb.75).

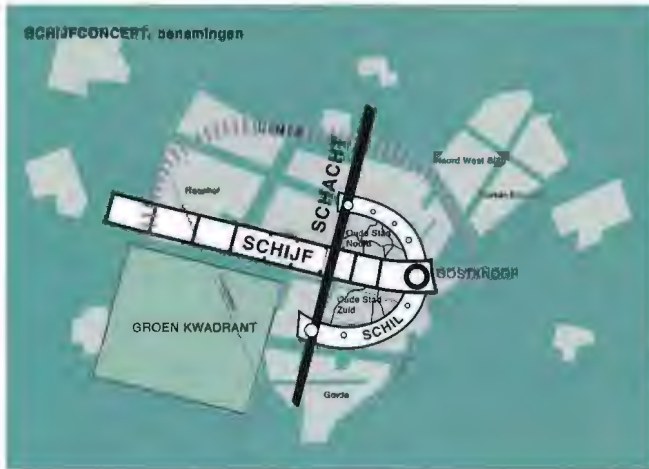
- De Schijf is in morfologisch opzicht de drager van dit concept.
- De Schijf laat zich logisch geleiden naar een aantal compartimenten met een verschillend accent in gebruikswaarde en van ongeveer overeenkomstige maat. Elk compartiment kan een eigen identiteit krijgen, er kunnen compartimenten ontstaan zoals Centrum, Noordhoek, Reit, Warande, enz.
- Door middel van de Schijf kan een verbinding tot stand worden gebracht tussen de orthogonale westkant van de stad en het organisch patroon van de oostkant van de stad.
- Het noordelijk en zuidelijk deel van Tilburg Oude Stad worden gevrijwaard van uitwaaiende cityvorming en verkeersdruk. Het Centrum is een compartiment van de Schijf.
- Noordelijk en zuidelijk deel van Tilburg Oude Stad kunnen als relatief rustige gebieden worden opgevat, met als belangrijkste functie het wonen.



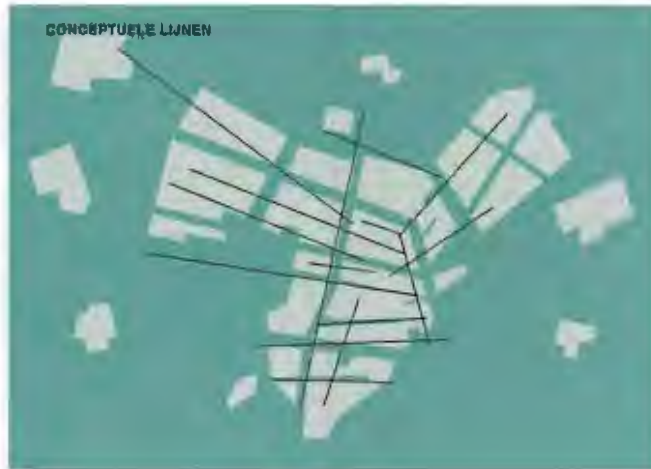
Afb. 73.



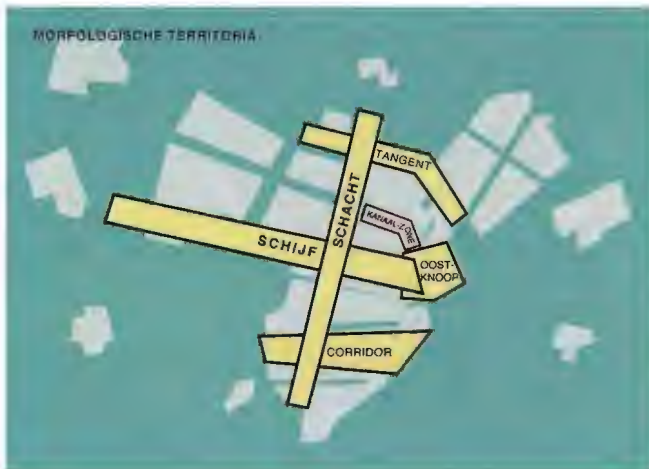
Afb. 74.



Afb.75 Schijfconcept, benamingen



Afb.76 Conceptuele lijnen



Afb.77 Morfologische territoria

- De punten van toegang tot de oude stad vanuit het noorden, oosten en zuiden worden opgevat als 'poorten' in de Schil, een zienswijze die om uitdrukking vraagt in de nadere uitwerkingen van deze punten³⁹.
- De noord-zuid-as doorsnijdt de Schijf en fungeert in verkeerstechnisch opzicht als een doorgang door de stad ('Schacht'). Waar deze as de periferie van het oude stadslichaam en de randen van de Schijf doorsnijdt ontstaan markante en opvallende elementen (poorten, kruispunten).
- De Piushaven kan worden opgevat als stedelijk element waarin de relatie tussen stad en landschap op bijzondere wijze tot uitdrukking wordt gebracht. Tussen Schijf en Piushaven kan een bijzonder (morfologisch) spanningsveld ontstaan.
- De zone van het nieuwe tangentsstelsel is in aanleg een nieuw soort omgording van het stedelijk gebied. Deze zone kan opgevat worden als een soort vooruitgeschoven begrenzing, van het kerngebied Tilburg. Morfologisch gezien gaat het hierbij om een neventhema, van daar dat deze 'Linie' niet geprononceerd in het Schijfconcept is opgenomen.
- Het zuidoostelijk deel van Tilburg wordt gezien als 'Groen kwadrant', zoals beschreven onder 'De landschappelijke laag' in paragraaf 5.2.8.
- De perifere gebieden zijn voor het Schijfconcept morfologisch niet van aanmerkelijk belang. Vanuit het Schijfconcept gelden daarvoor in principe geen randvoorwaarden.

5.2.6 Logo

Een vereenvoudigde afbeelding van het Schijfconcept zou kunnen worden gezien als een 'Logo' van de stad, zoals bedoeld in paragraaf 3.8.2 (Weergegeven links boven op afbeelding 74).

³⁹Het begrip 'poort' moet, evenals het begrip 'ommuring' dat eerder ter sprake kwam, hier niet letterlijk worden genomen. Beide begrippen zijn metaforen. Zo verwijst het begrip 'poort' in dit verband naar een stedenbouwkundige inrichting en vormgeving die een toegang, c.q. overgang accentueert. Daarbij hoeft niet altijd aan uitvoerige ingrepen te worden gedacht, misschien voldoet soms al een eenvoudige bocht in de weg.

5.2.7 Conceptuele lijnen

Door vanuit het Schijfconcept de stadsstructuur te beschouwen, kunnen hierin conceptuele lijnen worden aangewezen, in de zin zoals beschreven in paragraaf 3.7 (afb.76).

5.2.8 Morfologische territoria

Het Schijfconcept geeft een morfologische structuur aan van Tilburg. Op grond hiervan is het mogelijk morfologische territoria aan te wijzen: gebieden met een morfologische problematiek die van wezenlijk belang is voor de stad als geheel. De volgende gebieden kunnen als morfologische territoria worden beschouwd (afb.77):

- de Schijf uit het Schijfconcept;
- de Schacht: Ringbaan-West met verlengingen;
- de Kanaalzone bij de Oude Stad-Noord;
- de Oostknoop: een gebied dat onder andere de verknoping van Ringbaan-oost, Bosscheweg, Kanaal en spoorlijn, als mede Moerenburg omvat;
- de Corridor: de zone rond de Ringbaan Zuid en A58;
- de Tangent-zone ten noord-oosten van de stad.

De problematiek in deze gebieden kan vervolgens voor elk gebied apart nader onder de loep worden genomen met als doel te komen tot concrete aanbevelingen voor de stedenbouwkundige vormgeving ervan.

5.3 UITWERKING VAN TERRITORIA

De territoria bakken architectonische stedenbouwkundige ontwerp-opgaven met hoge prioriteit op het niveau van de stad af. Omdat het gebieden met een nogal 'onduidelijke' morfologie betreft (zie paragraaf 3.2.3 en de inleiding van paragraaf 3.4) is het wenselijk hiervoor vormconcepten te ontwikkelen. Deze concepten kunnen, samen met een analyse van de problematiek en voorstellen voor

keuzen en oplossingen per territorium, onderdeel uitmaken van een beeldkwaliteitplan op stadsniveau.

Als voorbeeld wordt hier een uitwerking gegeven voor de op basis van het Schijfconcept afgebakende territoria Schijf en Schacht.

5.3.1 Voorbeeld 1: Territorium Schijf (afb.78)

Beschrijving

Onder de Schijf verstaan we een groot en strookvormig gebied met een lengte-as in oost-west richting die globaal in het midden van de stad ligt.

In het gebied is te onderscheiden:

- Een kerngebied tussen Bredaseweg en spoorweg. Aan de oostzijde doorlopend tot Armhoef, aan de westzijde formeel tot de grens van Tilburg, maar in principe onbegrensd;
- Randgebieden die de overgang vormen naar het noordelijk en het zuidelijk deel van de stad.

In het kerngebied kan een aantal compartimenten worden onderscheiden, als volgt (van oost naar west):

- Armhoef
- Citygebied
- Noordhoek
- De Reit
- De Oude Warande

Deze compartimenten vertonen ieder een ander en eigen karakter. In dit boek is dat niet nader uitgewerkt.

De compartimenten worden goeddeels omsloten door verkeerswegen waaraan zich ontwikkelingen voordoen met een grootschalig in het Centraal Stedelijk Gebied tevens hoogstedelijk karakter.

Keuzevoorstel

Voorgesteld wordt, de Schijf te zien als het gebied dat ten teken staat voor de nadrukkelijke aanwezige oost-west gerichtheid van de stad en deze gerichtheid op te vatten als een van de basiskenmerken van de stad Tilburg.

De na te streven expressiviteit van deze keuze kan worden bevorderd door de aanwezigheid van een aantal typerende eigenschappen, waarvan relevant kunnen zijn:

- De zwaarte, veelvuldigheid, en de continuïteit van de oost-west routes;
- De continuïteit en de grootschaligheid van de bebouwing aan deze routes;
- De duidelijkheid van de compartimentering, die maat en geleding geven kan aan de stroken die door de oost-west routes worden gevormd.

De oost-west routes zijn duidelijk aanwezig en domineren in de stad als geheel gezien de anders gerichte routes. Daarbij kan geweten worden op de Spoorbaan, de Bredaseweg en de Spoorlaan - Hart van Brabantlaan - Cobbenhagenlaan als belangrijke en continue routes, waarbij zich aan deze wegen op een aantal plaatsen een grootschalige bebouwing ontwikkelt.

Daarnaast zijn er nog tal van elementen, zowel binnen als buiten het kerngebied, die deze gerichtheid ondersteunen. Binnen het gebied zijn dit o.a. Gimbrèrelaan, Boomstraat, Tuinstraat, St. Josephstraat, Lange Nieuwstraat.

Enige opvallende vertegenwoordigers ervan buiten het kerngebied zijn: Zevenheuvelenweg - Heikantlaan, Wilhelminakanaal, Rueckertbaan, Ringbaan Noord, Lange Witsielaan, Wandelboslaan, Reeshofdijk, Oerlesestraat - Groenstraat, Ringbaan Zuid.

Bij de keuze voor een bepaalde gerichtheid van de stad stuiten we op elementen die er afbreuk aan doen. Daarbij wordt in het bijzonder gedacht aan:

- Richtingveranderingen in doorgaande routes, waardoor de richting ervan overgaat van oost-west naar noord-zuid, zonder dat dit als zodanig kunnen te ervaren is. Voorbeelden hiervan zijn:
 - Gilzerbaan - Observatoriumlaan - Statenlaan
 - Ringbaan Noord - Ringbaan Oost
 - Heikantlaan - Sweelincklaan
- Verstoring van de voorgestane stedelijke gerichtheid, zowel ten oosten van de Heuvelring als in de Reeshof.



Afb. 78.

In het Schijfconcept wordt het territorium Schijf geacht op te houden bij het Wilhelmina kanaal. Dit wil zeggen: er wordt gekozen voor een oost-west gerichtheid ten westen van dit kanaal. Het is echter denkbaar dat later de keuze wordt gemaakt deze gerichtheid verder naar het oosten (richting Oisterwijk, danwel richting Udenhout) door te zetten.

Nadere uitwerking van het voorstel

De richtingverandering in routes die desoriënterend werken en daardoor afbreuk doen aan de voorgestelde keuze zullen in hoofdzaak moeten worden geaccepteerd. Het betreft dikwijls slechts beperkte ingrepen waardoor de gerichtheid van een lineair element kan worden verduidelijkt, maar dit zijn ingrepen waarvoor men niet gemakkelijk middelen ter beschikking zal willen stellen omdat het effect ervan, een zuiver stedenbouwkundige kwaliteitsverbetering, niet direct tot de fantasie spreekt.

De verstoring van de voorgestane gerichtheid in De Reeshof is een zaak die als een vast gegeven moet worden geaccepteerd. De Reeshof ontwikkelde zich als een autonoom gebied, waarbij, zoals voor de hand lag, geen rekening werd gehouden met een mogelijk

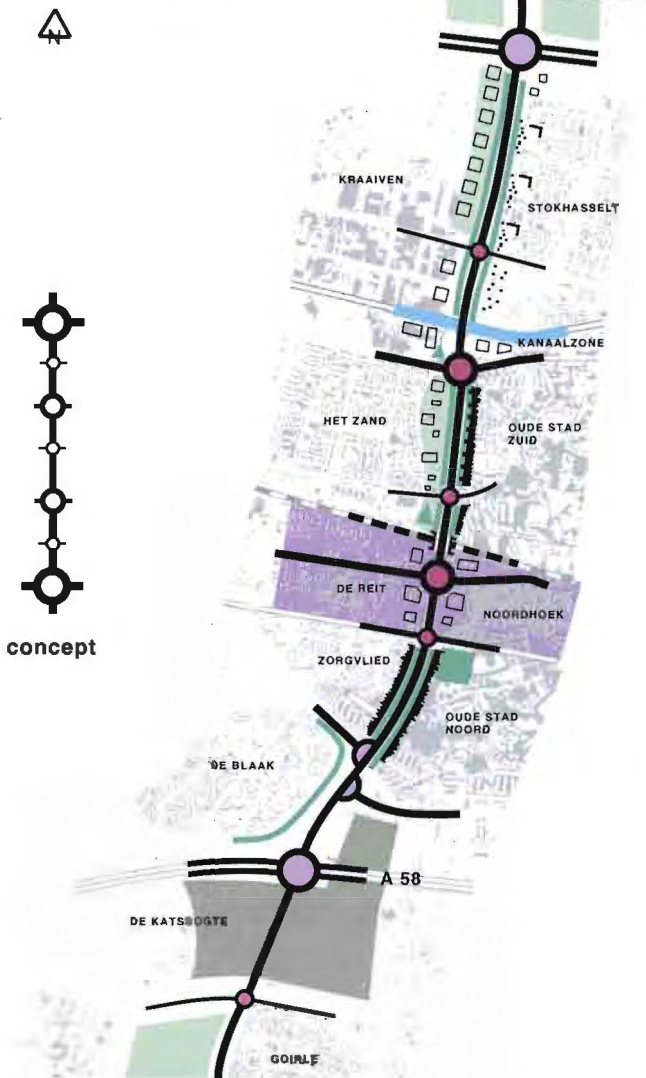
stadsconcept. Mogelijk is in de lopende plan-ontwikkeling nog enige bijsturing mogelijk.

De verstoring van de voorgestane stedelijke gerichtheid in het gebied ten oosten van de Heuvelring moet eveneens voorshands als een vast gegeven worden geaccepteerd. Dit is een probleem voor de langere termijn. De wens tot herstructurering van dit gebied leeft al geruime tijd, maar de studie ervan leidde nog niet tot de acceptabele resultaten. Hier is iedere oplossing kostbaar en complex.

Hoewel het opheffen van verstoringen op zich van belang is, dient de aandacht toch meer gericht te zijn op het scheppen van nieuwe kwaliteiten als tegenwicht tegen verstoringen en als een uiting van een positieve en actieve instelling. Hierbij wordt gedacht aan het plan tot ontwikkeling van Spoorlaan - Hart van Brabantlaan tot een boulevard van hoogstedelijke allure. Het zou zelfs bijzonder waardevol zijn als dit concept wordt uitgebreid met de Cobbenhagenlaan. Daarbij zouden tevens duidelijker oriënterende elementen moeten worden ontwikkeld tot beëindiging van deze route: punten waarop de route zich richt.

Het gaat hier om plannen van bijzondere aard waar in bestem-

Territorium 'Schacht'



Afb. 79.

mingsplannen in beginsel niet op kan worden geanticipeerd en waarbij gebruik gemaakt moet worden van onvoorziene mogelijkheden. Waar de visie op de stad de wenselijkheid van dergelijke initiatieven doet ontstaan, moet gewerkt worden met flexibele planingsmethoden.

Tot slot wordt aanbevolen nader studie te maken van de mogelijkheden tot verduidelijking en eventuele uitbreiding van de compartimentering.

5.3.2 Voorbeeld 2: territorium Schacht (afb.79)

Het morfologisch territorium Schacht, is een smal, langgerekt, noord-zuid-gericht gebied, gevormd door Blaakweg, Ringbaan-West en Gorinchemse Baan met aanliggende bebouwing en ruimten. Deze as doorsnijdt de stad en verdeelt deze in een oostelijk deel met een meer organische opbouw en een westelijk deel met een meer grid-achtige opbouw. Het is de enige noord-zuid doorsnijding van de stad. Deze confronteert ons met een aantal van de verschillende gebiedstypen waaruit de stad is opgebouwd: gebieden die aan weerszijden van de weg verschillen van karakter maar met elkaar corresponderen wat betreft hun ligging aan de weg. De as wordt doorkruist door een kanaal, een spoorweg en door een aantal wegen van verschillende belangrijkheid, die de aanliggende gebieden scheiden dan wel onderverdelen en die de as verdelen in een aantal trajecten van verschillende lengte.

We kunnen van de doorkruisingen de volgende opsomming maken:

Loonsche Heideweg	-	Loonsche Heideweg
Zevenheuvelenlaan	-	Heikantlaan
Wilhelminakanaal	-	Wilhelminakanaal
Rueckertbaan	-	Ringbaan Noord
Lage Witsiebaan	-	Dillenburglaan
Wandelboslaan	-	Kwaadeindstraat
Spoorweg	-	Spoorweg
Prof. Cobbenhagenlaan	-	Hart van Brabantlaan
Bredaseweg	-	Bredaseweg
Baroniebaan	-	Ringbaan Zuid
A58	-	A58

Deze scheiden de volgende gebieden c.q. gebiedsdelen:

Spinder	-	Noorderbos
Kraaiven, noord	-	Stokhasselt
Kraaiven, zuid	-	Stokhasselt Zuid
Het Zand, restgebied	-	Kanaalzone
Het Zand, noord	-	Oude stad Noord
Het Zand, midden	-	Oude stad Noord
Het Zand, zuid	-	Oude stad Noord
De Reit, noord	-	Spoorwegemplacement
De Reit, zuid	-	Noordhoek
Zorgvlied-Berkdijk	-	St. Anna - Korvel
De Blaak	-	Het Laar

De typering van de verschillende gebieden en doorkruisingen is in dit boek niet verder uitgewerkt.

Keuzevoorstel

Voorgesteld wordt de Schacht te zien als een autonoom element met de volgende kenmerken:

- een streep die de stad doorsnijdt en de doorsnede toont als een ritme van grote stedenbouwkundige elementen;
- een streep zonder specifiek begin- en eindpunt;
- een doorgaand element dat verwijst naar 'buiten de stad'.

De na te streven expressiviteit van deze keuze kan worden bevorderd door de aanwezigheid van een aantal typerende eigenschappen, waarvan relevant kunnen zijn:

- De continuïteit van de route.
- De continuïteit van het wegprofiel.
- Een zodanige vormgeving van het wegprofiel dat dit autonoom is ten opzichte van de aangrenzende gebieden, bijvoorbeeld door een begrenzing door bomen.
- Een geleiding van de weg in trajecten met vergelijkbare lengte.
- Onderlinge gelijkheid van de doorkruisingen, die daardoor een reeks gaan vormen.

Deze eigenschappen zijn niet of slechts in beperkte mate aanwezig. In het bijzonder valt te denken aan:

- De continuïteit van de route die wordt verstoord door de doorkruising Baronielaan - Ringbaan Zuid, welke doorkruising desoriënterend werkt.
 - De ongelijksoortigheid van de doorkruisingen en van de lengte van de trajecten.
 - Het aantal doorkruisingen is te groot voor een overzichtelijke geleiding in trajecten.
- Het aantal is zelfs groter dan de bovenvermelde opsomming omdat daarbij enige ondergeschikte doorkruisingen verwaarloosd zijn.

Nadere uitwerking van het voorstel

De voorgestelde keuze is op kortere termijn slechts in beperkte mate haalbaar. De verstoring van de continuïteit bij de doorkruising Baronielaan - Ringbaan Zuid zal voorshands als een vast gegeven moeten worden geaccepteerd.

Overigens zouden de volgende stappen kunnen worden opgesomd:

- Het ontwikkelen van de weg tot een smal, autonoom en continu territorium door het ontwerpen en consequent uitvoeren van een karakteristiek wegprofiel.
- Het selecteren van een aantal kruisingen die omgevormd kunnen worden tot een reeks met een bepaalde geleiding/ritmiek. Deze reeks zou zodanig kunnen zijn, dat gesproken kan worden van een onderverdeling in trajecten van enigszins vergelijkbare maat. (zie concept in afb.79)

De genoemde selectie vereist nadere studie omdat de optimale keuze hiervan niet zonder meer duidelijk is. Als een mogelijkheid wordt hier het volgende naar voren gebracht:

- Loonsche Heideweg (toekomstig Noord-tangent?)
- Zevenheuvelenweg - Heikantlaan
- Rueckertbaan - Ringbaan Noord
- Wandelboslaan - Kwaadeindstraat
- Prof. Cobbenhagenlaan - Hart van Brabantlaan
- Bredaseweg
- Baronielaan - Ringbaan Zuid
- A 58

Deze doorkruisingen zouden bijvoorbeeld kunnen worden ontwikkeld tot een reeks met een kenmerkende vormgeving.

5.4 UITWERKING NAAR THEMATISCHE LAGEN

De toenemende complexiteit van de stedenbouwkundige opgave maakt het noodzakelijk om het stedenbouwkundig ontwerp op stadsniveau uiteen te leggen in thematische lagen (zie par. 2.3). Elke laag is de uitwerking van een bepaald aspect of thema dat van belang is voor het bereiken van beeldkwaliteit. Door het weloverwogen kiezen van aspecten en thema's kan een relatie worden gelegd met de gangbare planvormingspraktijk binnen de gemeente, bijvoorbeeld verkeersplanning, groenbeheer etc. De lagen geven daarbij een streefbeeld weer van de morfologische wenselijkheid voorzover deze binnen een af te spreken periode haalbaar geacht wordt. Het inschatten van de haalbaarheid is als regel een complex afwegingsproces.

Hiervoor kunnen o.a. op de volgende wijze gegevens worden verzameld:

- Door het vergelijken van het streefbeeld met de bestaande stad.
- Door de thema's te bezien vanuit bruikbaarheidsaspecten en de streefbeelden die daaruit voortvloeien te confronteren met de streefbeelden vanuit morfologisch standpunt.

Als voorbeeld wordt een thematische uitwerking gegeven voor de volgende lagen:

- de landschappelijke laag,
- de infrastructurele laag,
- de architectonische laag.

De op deze lagen getekende concepten zouden kunnen worden beschouwd als prestatieconcepten voor beeldkwaliteit (zie par. 2.3.4). De aangeduide lagen zijn in het bijzonder van belang voor de morfologie van de stad. Gurvitch wijst op het belang van deze lagen. Sprekend over morfologie stelt hij: 'waartoe zulke min of meer direct waarneembare zaken behoren als: de wijze waarop het landschap is omgevormd door de samenleving, het patroon van nederzettingen, de wegenstructuur, de vervoermiddelen....'. Wij voegen daar aan toe:en natuurlijk ook de bebouwing'.

De uitwerking op dergelijke lagen geschiedt naar typen en elementen. Hierna worden enkele van de (mogelijke) typologieën gegeven.

Deze dienen te worden uitgewerkt tot / omgezet in concrete stedenbouwkundige opgaven. De typen en elementen verhouden zich wederom als het algemene tot het bijzondere. De elementen zijn de 'bijzondere' situatieve/topografische 'toepassing' van de te onderscheiden algemene' typen.

In de hier gegeven voorbeelden wordt alleen de landschappelijke laag uitgewerkt tot op het niveau van elementen. De andere lagen zouden echter eveneens op een dergelijke wijze kunnen worden uitgewerkt.

5.4.1 De landschappelijke laag

Op deze laag krijgt o.a. de relatie stad-landschap gestalte. De traditionele tegenstelling stad-landschap heeft zijn betekenis verloren. Er ontstaat het beeld van een verstedelijkt landschap dat bestaat uit compartimenten waarvan de inhoud varieert van 'hoogstedelijk' tot 'zo natuurlijk mogelijk'.

Voor de uitwerking van deze laag wordt de volgende typologie geïntroduceerd, terug te vinden als legenda van de kaart 'Landschappelijke laag' (afb. 80):

- Landschap-reminiscenties:
dragers van de herinnering aan het oorspronkelijke natuurlijke en agrarische landschap.
- Ecologische hoofdstructuur:
in Tilburg bijvoorbeeld de ecologische verbindingzones en de ecologische wig (Groenstructuurplan); deze hoofdstructuur onder te verdelen naar: gegroeide hoofdstructuur (beekdalen Donge en Ley) en ontworpen hoofdstructuur (lanen die Tilburg in oost-west-richting doorsnijden, zie het Groenstructuurplan).
- Parken:
Noorderbos, Quirijnstokpark, Leypark, Wilhelminapark, Warande.
- Stedelijk groen:
de nieuwe Tangent (gedeeltelijk) als Parkway, NZ-as tussen tangent en Ringbaan, geluidwallen langs A58.
- Stadsranden:
herkenbare overgang stad-landschap, onder andere: doorbraak Donge door Reeshof en Kanaalzone.



Afb. 80.

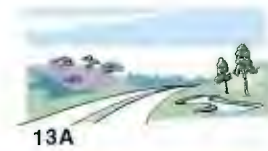
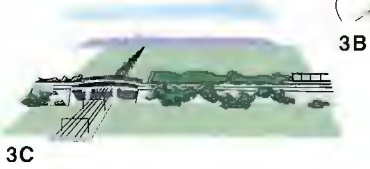
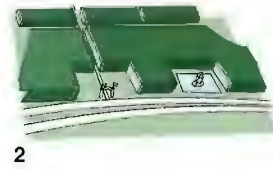
- Groencompartimenten: de Warande, het Wandelbos, de ecologische wig, het Donge/ Donge/Reeshof-compartiment en (als zelfstandig grootschalig compartiment) het Groen Kwadrant.

De volgende elementen worden onderscheiden (afb.80 en voor de elementen 1,2,3,4,5 en 13 ook afb.81):

- 1 'Heuvelslandschap' Het om te vormen vuilstortterrein De Spinder leent zich bij uitstek tot het scheppen van een geprononceerd landschapselement met hoge herkenbaarheid. Door te kiezen voor een meer 'informele' vormgeving kan dit element de tegenhanger worden van element 2:
- 2 'Noorderbos' De vormgeving krijgt een landgoed-achtig karakter. Het samenspel tussen bos, open ruimtes en kunstmatige elementen neemt een belangrijke plaats in. Bijzondere aandacht verdient de rand langs de Noord-oost

Tangent omdat hier het thema herkenbaar gemaakt kan worden, bijvoorbeeld door een reeks van ruimten met kenmerkende invullingen.

- 3 'Tangent' Langs de tangent rijgt zich een reeks kenmerkende elementen aan, ook te beschouwen als deeltypologieën. Van west naar oost: 3A het beeld van de moderne, groene industriestad; 2 de rand van het Noorderbos; 3B een deel met het karakter van een 'Parkway' (een stedenbouwkundig type); 3C de overgangen van de spoorlijnen naar 's-Hertogenbosch en Eindhoven en van de Bossche weg.
- 4 De 'noordelijke toegang van de stad via de Noord-zuidas (Schacht)'. In de vormgeving wordt de overgang tussen 'buitengebied' en 'stad' benadrukt, tevens het gegeven dat de weg aan de ene kant woonbebouwing, aan de andere kant industriebebouwing kent. Deze industriebebouwing moet in het bijzonder het beeld 'Tilburg moderne industriestad' ondersteunen.



Afb.81 Enkele typen zoals aangegeven op de kaart Landschappelijke laag (afb.80)

- De vormgeving en het 'groene' karakter van dit gedeelte van de Schacht wordt geplaatst tegenover het meer 'stenige' karakter van het gedeelte langs de Oude Stad.
- 5 De kanaalzone naast de Oude Stad kan worden uitgewerkt als een overgang steen-(stedelijk)groen. Hierin kan zowel de 'ommuring' van de oude stad als het feit dat deze zone deel uitmaakt van de ecologische structuur, tot uitdrukking worden gebracht.
- 6,7,8 De stadsparken in Tilburg zijn zeer uiteenlopend in omvang en ontwerp. De verschillen dragen bij tot de herkenbaarheid binnen de stadsstructuur en moeten worden gehandhaafd en waar nodig versterkt. Een korte typering zou als volgt kunnen luiden:
- Quirijnstokpark en Leijpark (6): karakter van beiden neigt naar Engelse landschapsstijl. Differentiatie: gezien de ligging Quirijnstokpark meer naar de 'functionalistische' richting ontwikkelen, Leijpark meer naar de 'ecologische' richting. Wilhelminapark en Kromhoutpark (7): binnenstedelijke parken. Differentiatie: Wilhelminapark: historisch parkontwerp (Springer, 1898) in een historische omgeving. Kromhoutpark: modern ('post-stadsvernieuwings-tijdperk') binnenstedelijk park, stadsvilla's. Warande en Wandelbos (8): grote parken in de zone van naoorlogse stadsuitbreidingen. Deze vormen tezamen een 'compartiment' in de Schijf. Warande barok park, aangelegd in 1713. Het Barok karakter versterken en eventueel uitbreiden naar het naastgelegen park Het Wandelbos, een modern park in een stadsuitbreiding, dat momenteel nogal 'gezichtloos' is.
- 9 De 'drassige driehoek', een ecologisch-landschappelijke 'wig'. Kan opgevat worden als ecologisch compartiment 'ecompartiment' in de Schijf. Het handhaven van het beeld van een historisch agrarisch landschap staat hier voorop.
- 10 'Doorbraak' van de Donge door De Reeshof. Het begrip 'doorbraak' kan op expressieve landschappelijke wijze tot uitdrukking worden gebracht in combinatie met de te bouwen spoorweghalte en de bebouwing van Reeshof ter plekke. Hiermee zou de herkenbaarheid van Reeshof kunnen worden versterkt.
- 11 In het zuidelijk deel van de 'stadsrand' (in de huidige planvorming is sprake van een doelbewust vormgegeven 'stadswal') zou de 'toegang' van Tilburg gestalte kunnen krijgen. Het zou kunnen worden opgevat als 'poortmotief'.
- 12 Het 'Groen kwadrant' is gezien de afmeting op te vatten als element van regionaal niveau. In dit gebied staat met name het beeld van Tilburg als 'stad in het groen' en 'recreatieve stad' voorop. Daarom wordt het gebied zo min mogelijk 'vervuld' met bebouwing. Wat er nog gebouwd wordt heeft een direct verband met het groene karakter van het gebied. De herkenbaarheid kan worden verhoogd door het onderbrengen van 'groene' recreatieve functies. Het ecologische deel van het gebied wordt extra zorgvuldig beschermd.
- 13 Geluidswallen langs de A58. Door deze op te vatten als ontwerp-opgave, kunnen ze een rol spelen in de beeldvorming met betrekking tot Tilburg. Daartoe moet een typologie worden ontwikkeld en moeten de wallen worden gezien als onderdelen van een reeks gebieden en elementen langs de grote wegen rond Tilburg⁴⁰. Van oost naar west zouden de geluidswallen bijvoorbeeld als volgt kunnen worden getypeerd: 13A karakter van een 'natuurlijk landschap; 13B formeel karakter; 13C bebouwing boven groen, beeld van de autowegen in het Ruhrgebied, de kruising van de A58 met de Schacht als een belangrijke 'draaischijf', een plein of knooppunt in de structuur van Tilburg; 13D gecultiveerd landschap.

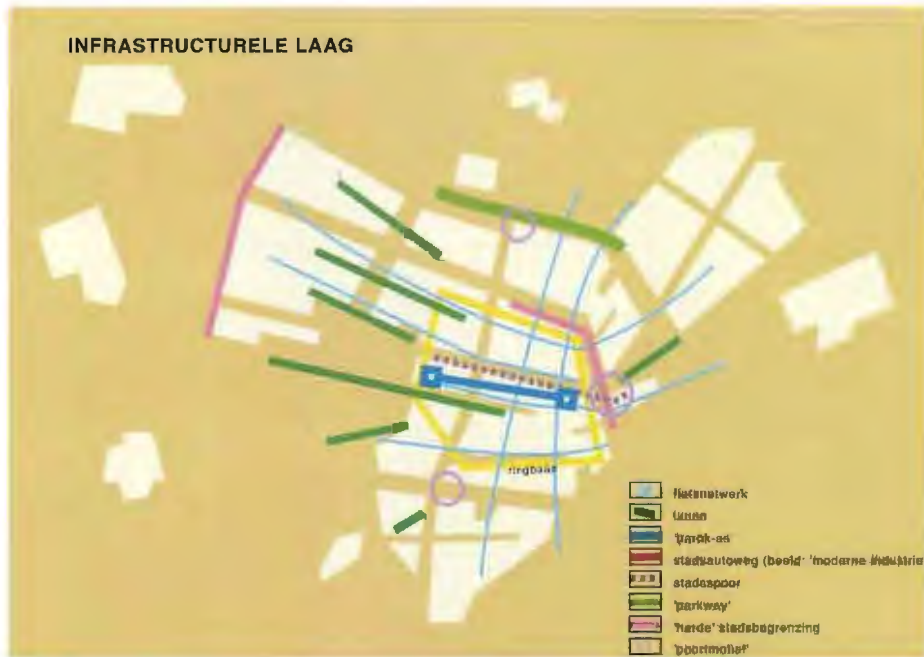
5.4.2 De infrastructurele laag

De infrastructurele laag heeft als object het patroon van de functionele hoofd(verkeers-)structuur van de stad. Het gaat om de morfologische consequenties (de beeld- en vormgevingsmotieven) van deze structuur.

Onderscheiden worden de volgende typen en elementen (afb.82):

- netwerk van rijwielverbindingen (zie vormconcept Stemet);
- lanen, die de stad in oost-west-richting doorsnijden en oriënterend kunnen werken;

⁴⁰Zie ook rapport 'A58 studie, een beeld van een weg', 1991, vastgesteld door het Algemeen Bestuur, opdrachtgever: Samenwerkingsorgaan Midden Brabant



Afb. 82.

- een barok-as, als onderdeel van het stedelijk assenkruis;
- een spoorbaan daaraan parallel;
- een stadsautoweg (bijvoorbeeld van een type zoals dat voorkomt in het Ruhrgebied);
- een parkway in zijn oorspronkelijke betekenis: toonbeeld van samengaan van stedelijke groei en behoud van natuurlijkheid;
- infrastructuur-el-strategische plekken in de stad die aanleiding kunnen geven tot de ontwikkeling van 'poortmotieven'.

5.4.3 De architectonische laag

Op deze laag worden onderscheiden: architectonische bebouwingstypologieën en randvoorwaarden die het imago, de uitstraling van Tilburg betreffen (bijvoorbeeld: Tilburg, moderne industriestad) en de karakteristiek en de stijl van bebouwing betreffen. Ook het situeren van markante architectuur (objets trouvés) op strategische

punten van de stad (oriëntatiepunten, 'landmarks') behoort tot de uitwerking van deze laag.

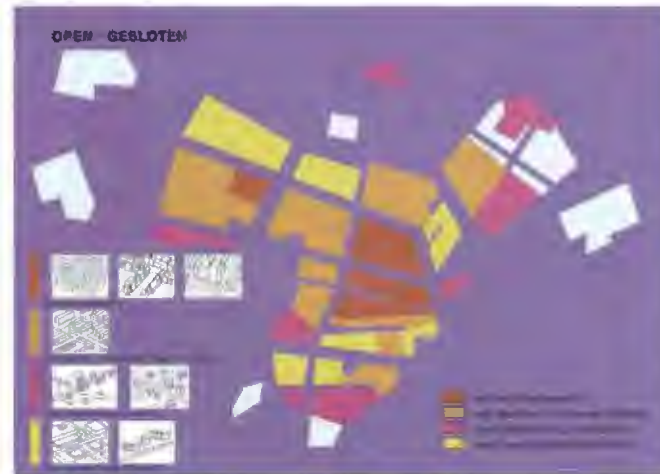
Voor de uitwerking van deze laag is een onderverdeling in verschillende sub-lagen gewenst omdat de verschillende typologieën bezwaarlijk in eens te overzien zijn.

De volgende typologieën worden onderscheiden:

- Stijl van bebouwing (aanvulling en precisering van het Stadsbeheerplan) (afb.83):
historisch, classicistische verkaveling/tuinstadachtige bebouwing, overgangstype jaren vijftig, functionalistische tuinstad, 'knusse stede bouw', nieuw formalisme, 'fantasievolle stede bouw', 'stijl van de nabije toekomst (in het compartiment (Tilburg/Udenhout/Berkel-Enschot);
- Open-gesloten (aanvulling en precisering van het Stadsbeheerplan) (afb.84):
gesloten stadsbeeld, semi-gesloten stadsbeeld, zeer open klein-



Afb. 83.



Afb. 84.



Afb. 85.



Afb. 86.

- schalige bebouwing, open bebouwing/grootschalige gebouwen;
- Typologisch diffuse zones (afb.85);
- Architectonische expressie (afb.86):
 - bijzondere architectuur, uitstraling moderne industriestad, uitstraling metropool, restricties ten aanzien historisch karakter bebouwing, gebouwen als oriëntatiepunt.

**STADSVORM TILBURG,
STADSONTWERP
EN BEELDKWALITEIT**

6. TILBURG, EEN VILLE TERRITOIRE

6 TILBURG, EEN VILLE TERRITOIRE

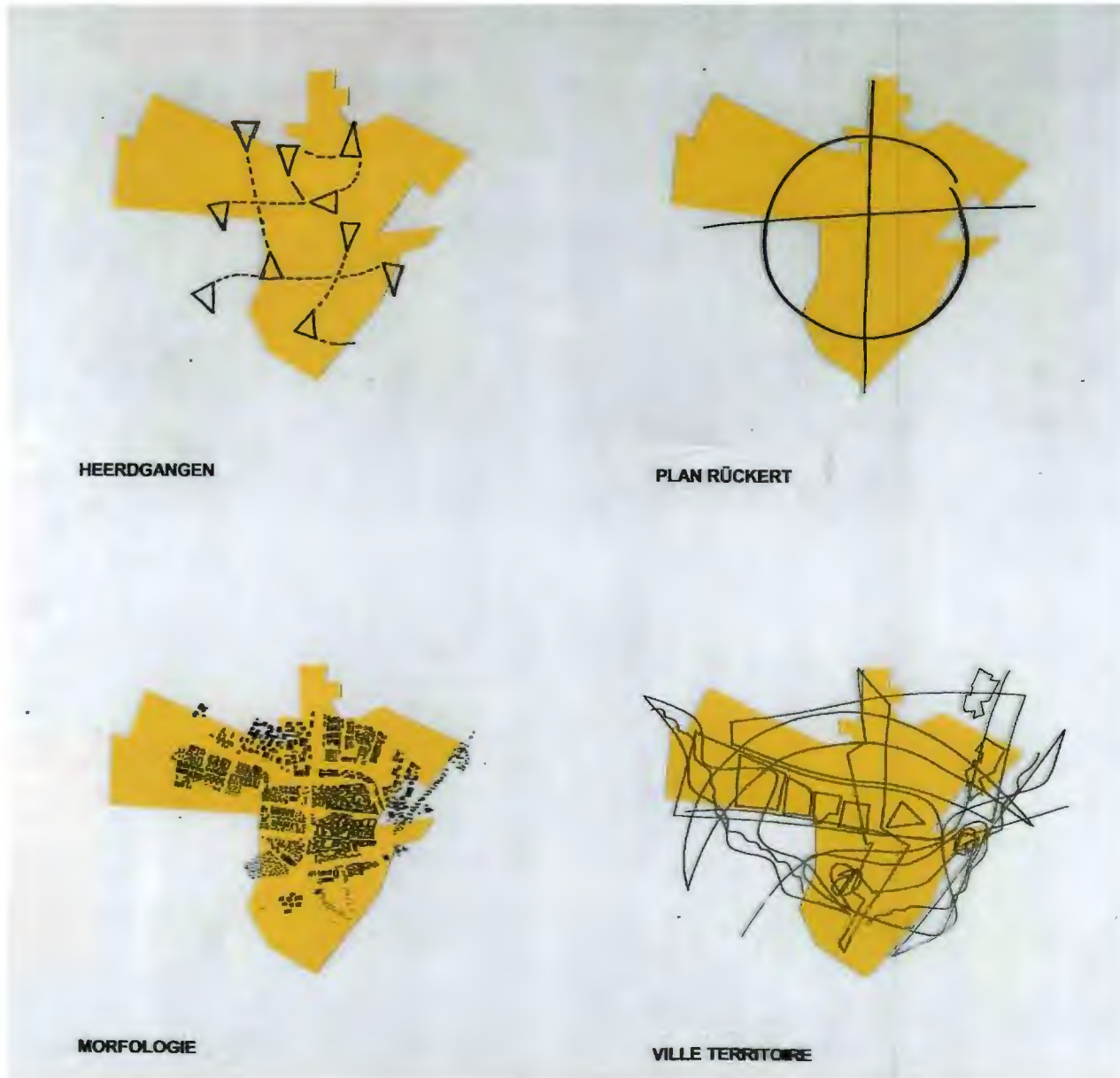
Dirrix Van Wylick Architecten
Bert Dirrix
Jeroen van de Ven

'Tilburg, een ville territoire' is een experimenteel vormconcept, ontworpen door Bert Dirrix en Jeroen van de Ven van architectenbureau Dirrix van Wylick. In hun visie kan dit concept worden opgevat als een strategie en beeldkwaliteitsplan. Het draagt bouwstenen aan voor een nieuw stadsontwerp voor Tilburg.

6.1 UITGANGSPUNT; VISIE OP STAD EN STEDEBOUW

Uitgangspunt van het vormconcept is: De moderne stad ontregelt de traditionele ordening die zich baseerde op stabiliteit. De moderne stad richt zich op het dynamisch perspectief van mobiliteit. Moderne stedenbouw dient in te spelen op het onvoorziene.

Tilburg, ville territoire zoekt essentiële factoren voor het verbeelden van nieuwe, authentieke momenten in stad en landschap. Geen meetbare en gesloten formules die bij de bestuurlijke vaststelling al deels of geheel zijn achterhaald, maar zoiets als een stelsel van representatieve generatoren die een strategische ontwikkeling verbeelden. Expressief instrument voor het denken over en werken aan de stad. Een ander ritueel om programma's en kwaliteiten van de stad te bepalen dan de starre reeks van structuurplan tot bestemmingsplan. Architectuur kan niet langer de generator van stedelijke ervaringen zijn, als private territoria het dominante principe van de ruimtelijke ordening worden. Als economische activiteiten onzichtbaar blijven leveren ze geen bijdrage meer aan het stedelijk decor. Als ook het wonen plaatsvindt in introverte, van de voorzieningen afge-



Afb. 87.

keerde territoria, onttrekt de hele stad zich aan de waarneming. De intentie van ons beeldkwaliteitplan is de verborgen stad te openen en de collectieve ruimte, zowel die van ontmoeting en verblijf, als die van beweging en perspectief, opnieuw als sensatie te ondergaan.

Opvallend is dat (ondanks hun invloed op het stedelijk krachterspel) de economische activiteiten onzichtbaar geworden zijn en geen bijdrage meer leveren aan het stedelijke decor. De industriële produktie speelt zich af op ontoegankelijke bedrijfsterreinen. Kantoorgebouwen minachten de stedelijke cultuur, trekken zich terug op private territoria en verbergen hun activiteiten achter anonieme façades. Een drang tot perfecte beheersing van het territoire heeft geleid tot modelmatige woonwijken, introvert en afgekeerd van de winkelcentra, de parken en de verkeerslijnen.

De stad bestaat nu uit verborgen gebieden. Eenzijdig en ontoegankelijk. Het zijn geen betekenisvolle, inspirerende collectieve ruimten. Het zichtbaar maken van een intensieve stedelijke ervaring impliceert het openen van de verborgen stad. Openbaarheid en toegankelijkheid als het principe van de stedenbouw. Niet alleen in termen van ontmoeting en verblijf, maar zeker ook met betrekking tot rijden, bewegen en de perspectivische ervaring van het waarnemen. De stedelijke collectieve ruimte als sensatie.

Opmerkelijk is dat bij een eerste lezing van Tilburg (zoals Eindhoven en Rotterdam) haar eigenheid niet wordt verbonden aan een consistente ruimtelijke kwaliteit. Het is een stad waar de rol van het collectief stedelijk leven in de openbare ruimte marginaal is. Het is geen stad van boulevards, pleinen en lanen. Kenmerkend is een systeem van verkeerslijnen, van tangentes en kruispunten. De fascinatie van dit type steden ligt in de beeldcultuur van het object. Maar het gevaar is dat de autonome architectuur wordt verheerlijkt, zonder in te gaan op de vorming van een eigen impliciete stedelijkheid.

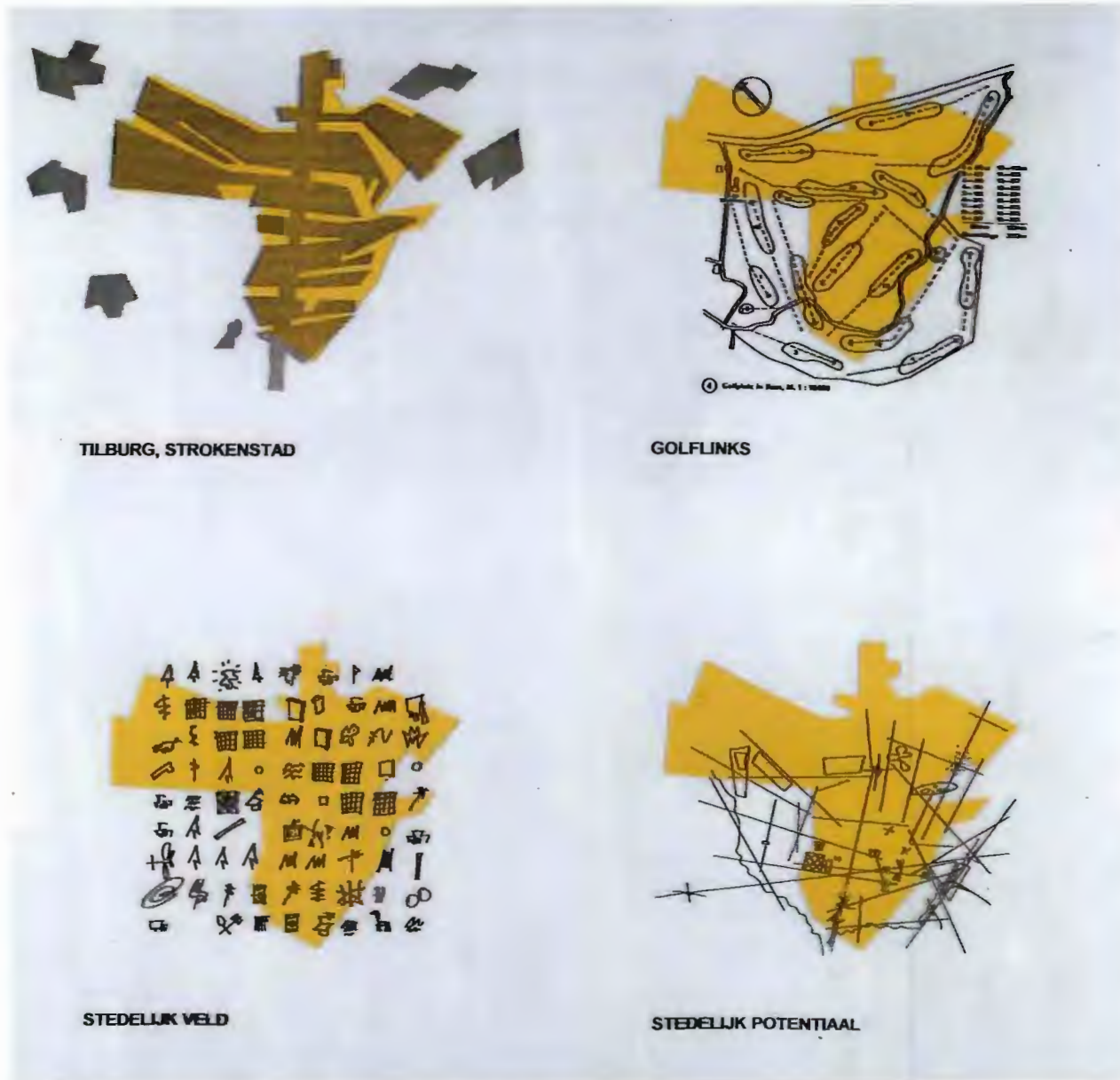
De kolonisatie van het rurale gebied heeft geleid tot uitgestrekte verzamelingen van stedelijke programma's. In deze

stedelijke nevel liggen de recreatieve en de ecologische gebieden als herinnering van het oude, oorspronkelijke landschap. Hierin is de City, de authentieke kern, een fragment dat vooral symbolische betekenis zal krijgen door de representatie van haar culturele en historische identiteit. De kern van de toekomstige stedenbouw zit niet in het beheersen van het territoire maar in het formuleren van de middelen en doelen die de stad op drift tot een werkzaam fenomeen verhelfen. Daarbij gaat het niet zozeer om de ontbinding van de stad maar meer om de reorganisatie van de stedelijke geometrie. Die reorganisatie dient de stad te beschrijven in een ontplooiing gericht op toegankelijkheid en doorsnijdingen.

In de stedelijke substantie gaat het nadrukkelijk om het bepalen van territoria met een duidelijk midden en een grens en doorkruisende lijnen. Dit zijn de nieuwe potentia's van het stedelijk veld. Zij zijn de 'golflinks' van de stad. De representatieve generatoren in ons onafgebroken systeem van verplaatsen in de stedelijke nevel. Omgeven door de stedelijke materie van de duurzame stad zijn zij ontvankelijk voor de nieuwe programma's en thema's. In deze territoirestad is het de taak van de stedenbouw te zoeken naar geëigende middelen en doelen, om de economische, culturele en sociale krachten prominent zichtbaar te maken in exclusieve ontwerpen. Ontwerpen die voorbij gaan aan de formele principes van boulevards, avenues en assen, maar die zich met name richten op een nieuwe uitdagende betrekking tussen de stedelijke fragmenten. Een exploitatie van een samenhang gebaseerd op de exclusieve momenten van de stad.

6.2 TILBURG, STROKENSTAD

Het gefragmenteerde stelsel van overgangen, kenmerkend voor het historische Tilburg, met een aanengroeiing van dorpen kreeg met Rückerts infrastructuur helderheid de idee van een centralistisch georganiseerde stad. Ondanks deze ingreep en de huidige pogingen een gekaderd stadscentrum te creëren, blijft de stad een verzameling van stedelijke programma's.



Afb. 88.



Afb. 89



INFRA STRUCTUUR

Afb. 90.



TANGENT
BURGEMEESTER BARON VAN VOORST TOT VOORSTWEG

Afb. 92.



DONGEDAL & LEYDAL

Afb. 91.



RINGBAAN WEST

Afb. 93.

trum te behouden en te intensiveren heeft Tilburg zich niet zuiver concentrisch rond haar kern uitgebreid. Juist haar geografische en natuurlijke omstandigheden hebben de stad een ruimtelijke geleding bezorgd die los staat van een nadrukkelijk centralistisch motief. De civieltechnische ingrepen en elementen (de spoorweg, het Wilhelminakanaal, Hart van Brabantlaan/Spoorlaan, Bredaseweg/Schouwburggring, Ringbaanzuid en de A58), en de stedenbouwkundige motieven hebben de stad in combinatie met haar functionele opbouw in een (horizontale) oost-west-geleding omgezet. Het enig dominante verticale motief, als doorsnijding van de stroken, vormt de 'stadsas' Goirle - Waalwijk. In een abstractie van het bovenstaande is de stad Tilburg als een 'strokenstad' op te vatten. (afb.87)

6.3 TILBURG, NAAR EEN STEDELIJK VELD

Met de meest recente uitbreidingen zijn de natuurlijke grensgebieden karakteristiek voor het ontstaan van de 'wigvormige strokenstad' bereikt. Het Dongedal en het Leydal gelden daarin als groene raaklijnen van de geabstraheerde wigvorm. De Burg. Van Voorst tot Voorst laan en de Drassige Driehoek als onderdeel van het nieuwe tangentsstelsel vormen reeds een interne groene ader. Daaroverheen is in noordelijke richting -tussen de A 65 en A 58- het nieuwe tangentsstelsel geprojecteerd. Tezamen met de schacht (N-Z as) vormen bovenstaande lijnen de verticale elementen van de stad. Volgens het schering en inslag model wordt het stadslogo van horizontale stroken ingeweven met deze nieuwe groene aders. Deze doorsnijding van de redelijk permanente en gesloten strokenstad met het open karakter van de verticale zones levert de stad de mogelijkheid de openbaarheid en toegankelijkheid van haar aangrenzende gebieden te vergroten. Haar groene karakter moet leiden tot specifieke ontwerpen die haar eigen identiteit vergroot en daarmee een uitdagende relatie genereert met haar omgeving. (afb.88)

6.4 TILBURG, STEDENBOUW VAN EXCLUSIVITEIT

6.4.1 Beeldkwaliteitplan als verzameling projecten en strategisch instrument

De stedelijke ontwikkelingen, hebben ertoe geleid dat een grote variatie aan elementen binnen (en buiten) de bestuurlijke grenzen gekoloniseerd zijn. Akkers, weiden, sportparken, wegen, industrie, woonwijken, bossen, volkstuinten, recreatiegebieden etc. hebben zich verzameld tot een uitgestrekt stedelijk veld, tot één verstedelijkt gebied. Konden we voorheen nog spreken over de specifieke waarden van stad en platteland, bos en park, binnenstad en buitenwijk, etc. in een formulering van these en antithese, nu dienen we te spreken over de specifieke kwaliteit van ieder element als these naast these.

Aldus wordt de stad opnieuw gedacht en dient de studie begrepen te worden als een opnieuw in kaart brengen van de stedelijke figuur, gekoppeld aan de toekomstige projecten van de stad. Deze attitude ontregelt weliswaar de geijkte voorstelling van de stad maar herdefinieert de verschillende identiteiten van de stad in een samenhangend en complexer denken over stad en stedelijkheid. De projecten betreffen realistische voorstellen. Actuele tendensen en toekomstige potenties zijn zichtbaar gemaakt in op de eigenschappen van de stad gebaseerde verbeeldingen. Het specifiek op Tilburg ingezette territorium-model is zowel een ruimtelijk schema als een denkschema waarin de projecten in hun onderlinge verhouding getoond worden. Het resultaat is geen stadsontwerp maar veeleer een strategisch instrument. Het herleest de stad in een collectie van herkenbare stedelijke elementen. (afb.89)

6.4.2 Beschrijving projecten

01 Spinder / Vuilstort / Waterzuivering

Het door vuilstort verkregen sterk geaccidenteed terrein kan als artificieel landschap voor intensief recreatief gebruik worden aan-

gewend. Het bezorgt het gebied door begroeiing en glooiing een sterk natuurlijk karakter.

02 Noorderbos

Karakteristiek voor het Noorderbos is de landgoedachtige opbouw, een samenstel van bosvlakken, open ruimten en agrarische fragmenten. In een dualiteit met het getransformeerde landschap van Spinder zou het meer 'ingerichte' Noorderbos middels een versterking van de huidige ruimtelijke kwaliteiten eveneens voor recreatie op (boven)regionaal vlak kunnen worden aangewend.

03 Oost / Noord / West-tangent

Essentieel voor de karakterisering van de O-N-W-tangent is segmentering van het tracé en haar doorsnijding van diverse gebieden en bewegingen:

- a afslag A65
- b tussengebied spoorlijnen, verhoogd tracé
- c Loven, uitbreiding Noord-Oost
- d Hazennest, Rugdijk
- e Noorderbos, Spinder zuid en west en Loonsche Heide (aansluiting op Middenbrabant weg en Van Voorst Tot Voorst weg)
- f Vossenbergh
- g Reeshof Dongedal
- h Hulthen
- j afslag A58

De karakterisering van de doorsnijdingen (verbindend) en de continuïteit van de tangent (scheidend) toont het tracé als deel van een nieuwe concept Noord-oost. Dus niet als principiële scheiding tussen huidige stadsgrens en de stadsuitbreiding maar als centraal motief. De voorkeur is uitgesproken voor een parkway-achtige opzet.

04 Vossenbergh

Gridmatig verkavelde ruimtelijke structuur t.b.v. grofruimtelijk industriële programma's, deels in zichtlokatie aan NW-tangent. Het bestaande kassenlandschap aan 'Dongense zijde' van de tangent sluit nauw aan bij de structurele opzet van het grofruimtelijke

gebied en kan als zodanig worden uitgebouwd.

Karakteristiek is de Dongense weg als verbindende 'laanstructuur' tussen tangent en ringbaan.

05 Industrierrein Loven

Gridmatig verkavelde 'industrievlakte', geprivatiseerde vlakken met minimaal inspirerend uiterlijk elan.

06 Quirijnstok

Het industrierrein Kanaalzone vormt een 'onneembare' bebouwingsgordel tussen Stad en Noord. De 'opschoning' t.p.v. Quirijnstok verleent de Noordelijke stad in een uitbreiding van de aanwezige parkachtige zone een directe ligging aan ringbaan en kanaal. Anderzijds geeft zij gezien vanuit de stad vanuit de ringbaan een vista en openstelling naar TUBE (Tilburg NO, Udenhout en Berkel Enschoot).

07 Moerenburg

De verlenging van de Piushaven in het Moerenburggebied ter plaatse van het waterzuiveringsstation als orthogonaal gegeven op het Wilhelminakanaal, verleent dit nieuwe woongebied een formele karakteristiek en een koppeling met de bestaande stad. In de versnipperende en voornamelijk solitaire, vrijstaande bebouwing van Moerenburg vormt het stelsel van lange rechte kanalen en lanen de dragende structuur van het gebied. Potentiële mogelijkheden voor het (Pius-)havengebied in relatie tot Moerenburg liggen in de opschoning van de flankerende bedrijventerreinen tot bestemming voor woningen. Het solitaire open karakter dat ontstaat door plaatsing van urban villa's en schijf/strokenbouw zou de meer stedelijke variant van Moerenburg opleveren.

08 TUBE

TUBE vormt het samenstel van beginletters van de gemeenten (Tilburg, Udenhout en Berkel Enschoot) die door een stedelijke ontmoeting en vergroeiing hun eenduidigheid van stadsgrenzen hebben verloren.

Het letterlijk dichtslibben van het tussengebied is ondervangen door een samenstel van ruimtelijke vrijwaringen: strippen of velden als kwalitatieve te thematiseren 'open' ruimten

09 A58

De 'zuidelijke stadsrand' van Tilburg wordt gevormd door de representatie van een pluriform karakter. Nadere aanscherping van dit principe is wenselijk, niet in een zich afwendende onderlinge autonomie, maar in een gemeenschappelijke drager (rode draad Leydal). Deze stadsrand wordt verticaal doorsneden door zeer karakteristieke oude verbindingswegen met Goirle. Deze doorsnijdingen van het gebied geven reeds een beeld tot navolging.

10 Ringbaan Zuid

Het ruim opgezet intern representatief deeltraject van het ringbaan-concept geeft geen idee van plaats en ligging. Het pluriforme groene karakter van de Zuidrand zou kunnen worden opengelegd met de ringbaan als zoom. Openheid en charismatische uitstraling (zoals bv. het Willem II-stadion) bevorderen.

11 Oostknoop (Bosscheweg)

Essentieel is de interne entree van de 'oude stad' middels de 'stads-poort' Bosscheweg.

De huidige ruimtelijke kwaliteit wordt bepaald door een welhaast onmogelijke verkeerskundige afwikkeling. De prognoses met betrekking tot de ontwikkelingen van de spoorzone en Tilburg NO duiden een hogere verkeersdruk voor de 'knoop' aan.

Met de onderkenning van deze essentie zou de 'knoop' als poortmoment (stedebouwkundig en infrastructureel) dienen te worden ingezet. Refererend aan de 'westknoop' (KUB, Warande, Bredaseweg, ..etc.) zouden in de samenkomst van een aantal infrastructurale lijnen stedelijke voorzieningen in een open setting kunnen worden ondergebracht.

12 Westknoop (Bredaseweg)

De koppeling tussen de Taxandriebaan en de Baroniebaan completereert de ringbaan in zijn 'concentrische' contour. Het (deels verdiept) aangelegde tracé van de 'Warandebaan' zal het imago van Tilburg als groene stad (Warande en Wandelbos) en als onderwijsstad (KUB) kunnen aantonen en verder opvoeren.

13 Spoorzone

Het tussen de Oost- en Westknoop opgespannen gebied flankerend aan de Spoorlijn kan in een viertal entiteiten worden uiteengelegd.

Aan de ontwikkeling van elk van deze entiteiten staat de relatie tussen bebouwing/programma's en het aangrenzende openbaar gebied centraal.

deelgebied 1	Tivoli	Nieuwbouw Interpolis kantoren, parkeergarage en popcluster
deelgebied 2	Stationszone	Combinatie NS / BBAkantoren, hotel/congres, winkelveorzieningen en parkeren
deelgebied 3	Gasthuisring	Onderwijsinstanties, kantoren en woningen
deelgebied 4	Van Gend & Loosterrein	Reserveterrein voor diverse programma's, vooralsnog aangewezen als reserveterrein

14 Logistiek Knooppunt

Het verkeersknooppunt A 58 / Blaakweg markeert het nieuwe logistieke knooppunt van Tilburg, de Katsbogten.

15 De Middenbrabantweg

De Midden Brabant weg en de nieuwe noordtangent vormen het logistieke 'kruis' van Spinder, Loonsche heide en Noorderbos als voorloper op Efteling en Drunense Duinen.

16 Schacht

De (enige) verticale doorsnijding van Tilburg wordt gevormd door de Ringbaan West.

Door aard en ligging toont deze de doorsnede van de stad, zowel in programmatische als fysiek-ruimtelijke zin. Vanaf de Blaakweg tot aan de Midden Brabant weg zijn de verschillende trajecten te benoemen en als zodanig autonoom te bewerken. Centrale thematiek vormt de sequentie van fragmenten, die kan worden versterkt of afgezwakt.

- a Katsbogten, logistiek knooppunt
- b Zuidknoop (Ringbaan West en Zuid)
- c Baroniebaan / Hart van Brabantlaan
- d Hart van Brabantlaan / Wandelboslaan
- e Wandelboslaan / Ringbaan Noord
- f Ringbaan Noord / Wilhelminakanaal
- g Wilhelminakanaal / Loonsche Heide
- h Spinder / Noorderbos



Afb.. 94.



Afb. 96.



Afb. 95.



Afb. 97.



Afb. 98.

17 Lanen

Het Groenstructuurplan van de gemeente hecht een kwalitatieve karakteristieke waarde aan de laanstructuren van de stad. De lanen ('staand groen') zijn voornamelijk in oost/west richting geprojecteerd. In samenstel met de verticale groene aders ('liggend groen') van de stad zouden zij oriënterend kunnen werken.

18 Reeshof / Dongedal

Landschappelijke inkadering middels bebouwingsstrippen als principe voor de verstedelijkte verzameling. De specifieke waarden van het bestaande landschap, het Dongedal, het kanaal en de tangent vormen het uitgangspunt voor een 'genius loci' van de plaats van de deelfragmenten/woonmilieu's.

19 A 65 - A 58

Kenmerkend voor de huidige situatie van het gebied is de autonomie van de infrastructurale lijnen ten opzichte van het onderliggende fijnmazige landschappelijke netwerk. De projectie van een 'verdichtings'-laag die de landschappelijke kwaliteiten van het gebied onderscheidt, kan het in een gebied met een verhevigde autonome vorm transformeren.

6.4.3 Tilburg, ville territoire; beschrijving territoria

A Frame

Opeenvolging woonwijken in historische linie omzoomd en doorweven met groene (aan de wijk gerelateerde) aders.

B Collector (afb. 97)

Verzameling van grofruimtelijke entiteiten, in karakter onderlinge grote verschillen 'gebonden' door een diffuse ruimte. De verzameling is ruimtebewakend door een leegte te laten resteren.

C Schacht (afb. 96)

Verticale doorsnijding van de stad als stedelijke voorzieningenader, sterk wisselende (groene) samenstelling van aaneengrenzend openbaar gebied.

D Avenue (afb. 97)

Pluriform krachtenveld als (int. en ext.) representatie van de stad.

E Meander (afb. 94)

Diversiteit aan landschappelijke woonmilieu's verbonden door de loop van de Donge. Deze werkt ruimtebeschermend door de volte te begrenzen.

F Diabolo (afb. 96)

Voorzieningengebied op stedelijk nivo, de diabolovorm representeert de openheid van het veld in de centrifugale werking van Oosten Westknoop, ondanks hun polariteit.

G Netwerk (afb. 94)

Landschappelijke ecologische verdichtingsstructuur van het Leydal in superpositie met het infrastructuur en agrarisch netwerk.

H Tangent (afb. 95)

Structurerend principe dat segmenten doorsnijdt en de sequentie van segmenten toont in hun specifieke ruimtelijkheid.

**STADSVORM TILBURG,
STADSONTWERP
EN BEELDKWALITEIT**

7. NAAR EEN NIEUW STADSONTWERP
VOOR TILBURG

DE GEFRAGMENTEERDE

GEGROEIDE
LIJNSTRUCTUUR

PLAN RÜ
ALS STADS

Periode in de
moderne stedenbouw

1

2



7 NAAR EEN NIEUW STADSONTWERP VOOR TILBURG

In dit hoofdstuk wordt de uitgangssituatie voor een stadsontwerp voor Tilburg geschetst door enkele belangrijke stedenbouwkundige ontwikkelingsmomenten uit de geschiedenis van Tilburg op hun betekenis te onderzoeken met het oog op een nieuw stadsontwerp. Tevens wordt de mogelijkheid van een gelaagde benadering aangegeven, waarin verschillende stadsmodellen en vormconcepten, die in deze studie zijn behandeld, worden gestapeld.

7.1 VERGELIJKING SCHIJFCONCEPT EN TILBURG, EEN VILLE TERRITOIRE

In een eerste reflectie op beide vormconcepten Schijfconcept en Tilburg, ville territoire stelt Gijs Wallis de Vries⁴¹:

'In het huidige Tilburg is een assenkruis even oneigenlijk als een concentrisch stelsel.' Echter, het Schijfconcept wenst van beide het huwelijk te vieren: een excentrisch kruis (Ringbaan West met Hart van Brabantlaan-Spoorlaan) in een open ring die door centrifugale krachten tangentiaal ontbonden wordt tot een abstract grid'.

Van het concept Tilburg, ville territoire wordt gezegd: 'het strokenconcept heeft een a-centrische kwaliteit waarbij de dwarsdoorsnijding er niet loodrecht op staat maar er een wig in drijft, zodat de stroken apart parallel inspelen op het gegeven terrein.'

'Becommentarieert het eerste concept een centralisme waaraan het spanning geeft door expansieve beweging, het tweede becommentarieert een verdichting waaraan het adem geeft door leegte te sparen', aldus Wallis de Vries, die twijfelt of het Strokenconcept waarop Ville territoire teruggaat een vormconcept genoemd kan worden.

Het schijfconcept is een vormconcept, omdat de vorm

⁴¹G. Wallis de Vries, 'Tilburg in vorm, studentenplannen en notities'. Tilburg, 1994

heerst over de ondergrond, zo wordt gesteld; het Strokenconcept is informeel, het wil namelijk noch de stad totaliseren, noch het terrein domineren.

Gemeenschappelijk hebben beide concepten, dat zij zich 'opmerkelijk genoeg als logo' vertonen. Het Strokenconcept oogt als een 'Oosters karakter, teken op een actieve textuur, een ontmoeting in een leegte'. Het Schijfconcept daarentegen werkt als een 'Westerse letter, actief getekend op een passief vlak, neerschrift uit de hoogte op een blanco diepte'. Bij het Strokenconcept is daarom, aldus de reflectie van Wallis de Vries, het hanteren van kaarten problematisch en bij het Schijfconcept axiomatisch. Afsluitend wordt gesteld: 'Is het eerste prikkelend voor ontwerpers, het tweede leent zich voor beleidsbepaling.'

7.2 ONTWIKKELINGSMOMENTEN

7.2.1 Algemeen

Analoog aan de wijze waarop Corboz de geschiedenis van de moderne stedenbouw heeft weergegeven door middel van een aantal essentiële ontwikkelingsmomenten en concepten (zie hoofdstuk 2) kan de stedenbouwkundige geschiedenis van Tilburg met behulp van een aantal belangrijke ontwikkelingsmomenten worden weergegeven. Deze ontwikkelingsmomenten, plannen en concepten vormen te zamen de uitgangssituatie voor de stedenbouw van de nabije toekomst van Tilburg, gezien vanuit een morfologische invalshoek.

Uitgangspunt is dat de algemene stedenbouwkundige geschiedenis van de moderne Nederlandse stad in Tilburg herkenbaar aanwezig is. De eerdere studies in het kader van dit project Stadsvorm Tilburg maken duidelijk dat Tilburg zeker niet achterloopt, zelfs in sommige momenten als voorloper kan worden beschouwd, bijvoorbeeld de sociologische onderbouwing van het plan Rückert, het Structuurplan Oude Stad en het Stadsbeheerplan.

Voor het vinden van bedoelde ontwikkelingsmomenten wordt teruggevallen op de eerder verschenen studies in het

project Stadsvorm Tilburg, te weten: deel 1, de historische ontwikkeling tot 1980 en deel 2, de ontwikkeling gedurende de periode 1975 - 1995.

7.2.2 Gegroeide lijnstructuur en gefragmenteerde stad

In deel I komt naar voren, dat Tilburg vroeger de aanduiding van een gebied was -een stedelijk veld met daarin een aantal kernen van bewoning-, dat Tilburg geleidelijk aan is ontstaan uit een samensmelting van een aantal negorijen of buurtschappen -vaak met de bestuurlijke term herdgangen aangeduid-, dat de gebieden tussen de linten die deze bewoningskernen verbonden geleidelijk aan dichtgroeiden, wel volgens een bepaalde typologie, maar slechts op dat schaalniveau planmatig. Op grond van dat proces kan worden gesteld dat in de loop van de 19de eeuw de wortel ligt van het idee van Tilburg als een gefragmenteerde stad: binnen de zogenaamde gegroeide lijnstructuur vindt een fragmentarische invulling van het stedelijk veld plaats.

7.2.3 Plan Rückert

Dan het plan Rückert uit 1917, een voor Tilburg, maar ook in het algemeen belangwekkend plan. Meest bekend is de Ringbaan, getekend in 1917, maar van betekenis gedurende het grootste deel van de 20ste eeuw. Een stadsontwerp dat de ontwikkeling van Tilburg binnen zijn grenzen hield, de stad omlijdende, een conceptuele lijn, die aanvankelijk als boulevard was gedacht, maar moeiteloos ook in functionele zin kon worden geïnterpreteerd als stadsautoweg.

Nog een paar opvallende aspecten van Rückerts plan: het is een samengesteld plan, een gelaagd plan, verschillende concepten zijn in dat plan gestapeld. Het is een prototype van wat tegenwoordig een gelaagde benadering wordt genoemd (zie ook paragraaf 2.3.3 van dit boek).

7.2.4 Structuurplan Oude Stad

Deel 2 behandelt de periode 1975 - 1995, de periode van de stadsvernieuwing en binnenstadsplannen, de periode ook

waarin de grondslag wordt gelegd voor het stadsbeheer. Deze periode is in ieder geval voor Tilburg zeer belangrijk, omdat hier in hoge mate de uitgangssituatie is gecreëerd voor de stedenbouw van heden en nabije toekomst.

Maar deze periode is ook in het algemeen stedenbouw-historisch belangrijk te noemen, omdat Tilburg in deze periode enkele bekende plannen en concepten het licht deed zien. We noemen het Structuurplan Oude Stad en het Stadsbeheerplan, maar bijvoorbeeld ook het plan Reeshof waarin weer serieus met de morfologie op wijkniveau rekening werd gehouden.

Het Structuurplan Oude Stad vroeg opnieuw aandacht voor de kwaliteiten van het bestaande, historische stadslichaam. Dat hing natuurlijk in de lucht als reactie op de situatie-loze en a-historische concepten van het functionalisme, het was voor Tilburg ook een reactie op het Cityplan van Van de Broek en Bakema, het plan dat Tilburg in een klap tot een modernistische stad wilde omtoveren.

Het Structuurplan Oude Stad leverde toch een soort stedenbouwkundige 'theorie' van de binnenstad, van het stads-hart, waarbij duidelijk gebruik werd gemaakt van morfologische aspecten, zoals bebouwingstypologieën. De eigen geschiedenis en de eigen identiteit van de stad werd weer serieus genomen na een periode die vooral in het teken van een inhaaloperatie had gestaan: van traditionele, geïsoleerde stad, van gesloten agrarische gemeenschap met familisme en overherigheid als maatschappelijke kenmerken naar een moderne middelgrote stad volgens gangbaar concept.

7.2.5 Stadsbeheerplan

Dan het Stadsbeheerplan, dat in de vakwereld veel aandacht heeft gekregen. We kunnen dit plan met een modern concept duiden, namelijk dat van de tapijtmetropool. Het Stadsbeheerplan ziet Tilburg als tapijtmetropool, als een uitgebreide optelling van allerlei stedelijke motieven. De motieven van dat tapijt zijn geïsoleerd en op kaart gezet. Dat is gebeurd met behulp van de volgende typologie:

- gegroeide woonbuurten

- ontworpen, besloten woonbuurten
- ontworpen, open woonbuurten en hoogbouwcomplexen.

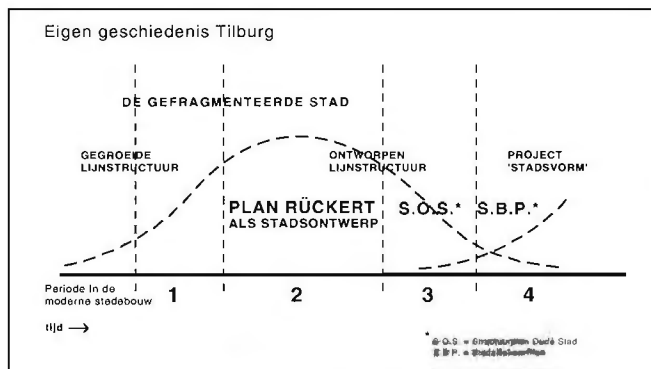
Deze typen komen met name voor in specifieke delen van de stad. In het Stadsbeheerplan worden als delen genoemd: Centrum, Oude Stad, Nieuwe Stad en de Stads-uitbreidingen.

In Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling worden deze typen, die niet alleen in bepaalde delen van de stad, maar ook in een bepaalde periode van stadsontwikkeling als wetmatigheden van de stedelijke morfologie verschijnen, nader behandeld.

Het patroon van het tapijt wordt in het Stadsbeheerplan getekend met behulp van de gegroeide en ontworpen lijnstructuur, waarvan verondersteld wordt dat ze te zamen de zogenaamde ruimtelijke hoofdstructuur van Tilburg vormen. Beide structuren representeren ieder een periode, resp. de pre-moderne en de moderne tijd.

7.2.6 Recente stedenbouwkundige plannen

De algemene geschiedenis van de moderne stedenbouw doormoot de stedenbouw van Tilburg tot heden. Het in specifieke delen van de stad initiëren van spraakmakende architectonisch-stedenbouwkundige projecten -hoogwaardige en markante architectuur op bijzondere plekken- geeft in Tilburg uitdrukking aan het postmoderne idee van de stad, zoals door Corboz omschreven: de stad als verzameling architectonische ingrepen. Ook het aanstellen van supervisors, zijnde architectuurpersonen van naam, is uitdrukking van dit postmoderne stads-idee. Het onderzoek Stadsvorm Tilburg beoogt echter het inzicht van dergelijke personen aan te vullen met kennis over de specifieke, historisch bepaalde morfologie van de stad Tilburg.



Afb. 99 Eigen geschiedenis Tilburg

7.3 SPECIEKE STRUCTUUR STEDEBOUW-GESCHIEDENIS TILBURG

Hoe verhoudt, uitgaande van deze ontwikkelingsmomenten, de specifieke structuur van de Tilburgse stedenbouwgiedenis zich tot de algemene geschiedenis van de stedenbouw als opeenvolging van concepten (Corboz).

De algemene geschiedenis van de stedenbouw is aan Tilburg niet voorbij gegaan. De verschillende trends zijn herkenbaar aanwezig.

Maar er is aan de stedenbouwkundige geschiedenis van Tilburg naast dit algemene aspect ook een bijzonder aspect te onderkennen.

We stuiten in Tilburg op de toepassing van algemene stedenbouwkundige concepten, maar binnen een specifieke historisch-morfologische structuur. Bovendien: er zijn in voorgaande paragrafen enkele opvallende stedenbouwkundige concepten aangeduid die de geschiedenis van Tilburg structureren en bijzonder maken.

Dit thema roert de spanning aan tussen het bijzondere en het algemene, dat in verband met de toepassing van stedenbouwkundige concepten in paragraaf 3.6.3 werd aangestipt. Doordat alle steden met dezelfde concepten werken, gaan ze allemaal op elkaar lijken, is een bekende kritiek. Dit leidt in

zekere zin tot 'de verdwijning van de stad', een verschijnsel door Corboz aangeduid als het ontstaan van een stedelijke nevel. Veel steden hebben dezelfde maatschappelijke context voor hun ruimtelijke ontwikkeling gekozen, de context van de moderne stad: technologie voorop, moderne industriestad, high tech, stedelijk knooppunt, middelpunt van de regio, de Benelux of Europa, elektronische snelweg, informatisering, enz. Dit leidt onherroepelijk tot de vraag: hoe staat het met een aspect dat in het Structuurplan Oude Stad de aandacht kreeg: de eigen ruimtelijke identiteit van de stad? Er is ondanks het verschijnsel van de verdwijning van de (eigen) stad -het algemene vraagstuk van de moderniteit van de stad- toch ook een niet te loochenen aandacht nodig voor de eigen stedenbouw-geschiedenis en ruimtelijke identiteit.

Onze periode kenmerkt zich in dit opzicht door een zekere, begrijpelijke tweeslachtigheid.

De eigen stedenbouwgiedenis van Tilburg, die de uitgangssituatie vormt en ruimtelijke vooronderstellingen kan leveren voor de huidige stedenbouw van deze stad, kan worden weergegeven met de volgende ontwikkelingsperioden (in afbeelding 100 is deze ontwikkelingsgang verbeeld):

- 1 Er is een geschiedenis naar het plan Rückert toe, in die periode zien wij Tilburg als gefragmenteerde stad ontstaan.
- 2 Er is een geschiedenis van het plan Rückert. Dat is een periode die zich uitstrekt tot na WOII. In die periode fungeerde het plan Rückert als stadsontwerp, met name de conceptuele lijn van zijn Ringbaan.
- 3 Er is een geschiedenis waarin de tijd zich van het plan Rückert heeft verwijderd. Het stadsontwerp van Rückert verloren zijn betekenis als stadsconcept. In die tijd ontstond het Structuurplan Oude Stad, waarin de vooronderstelling van de historische identiteit van het stadslichaam werd geëxpliciteerd.
- 4 Er is nu een geschiedenis gaande, overlappend met de

vorige periode, waarin de tijd zich beweegt in de richting van een nieuw stadsontwerp. Dat is er nog niet.

Uitgangspunt is de idee van Tilburg als gefragmenteerde stad, een vooronderstelling die zich baseert op de ruimtelijke historie van de stad. Deze vooronderstelling is echter slechts een constatering en kan niet beschouwd worden als eindpunt van de planning.

Er is de vooronderstelling van Tilburg als stad zonder duidelijk concept omdat de stad een morfologische constructie is, een stapeling van concepten, een gelaagde werkelijkheid conform het plan Rückert.

Er is de vooronderstelling van de tapijtmetropool, geoperationaliseerd in het Stadsbeheerplan met zijn indeling naar complexen.

Er is de vooronderstelling van de op hoofdlijnen gestructureerde stad, vastgelegd in het concept van de gegroeide en ontworpen lijnstructuur.

Daarmee is de vertgangssituatie voor een nieuw stadsontwerp voor Tilburg geschetst.

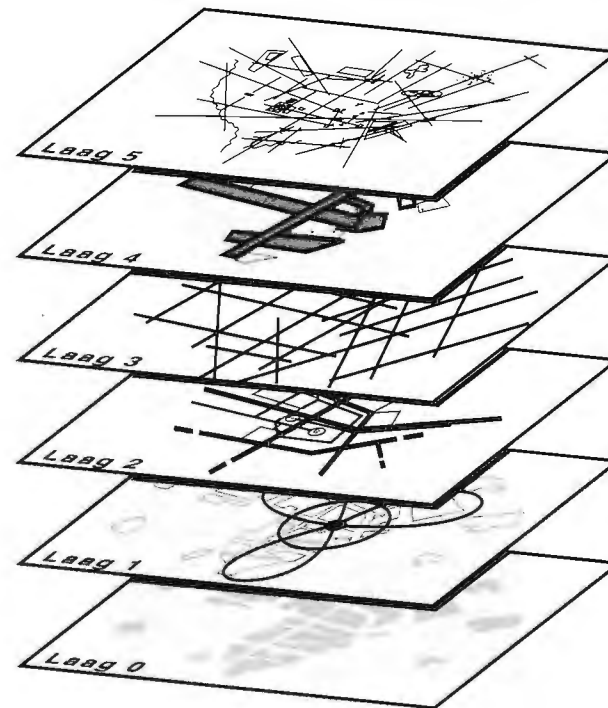
7.4 GELAAGDE BENADERING

Deze benadering richt zich op Tilburg in zijn omgeving, planologisch benaderd met insluiting van het morfologisch aspect. Gelet op de complexiteit is een gelaagde benadering nodig (zie. par. 2.3). Het beeld van de stad is hier uiteengelegd in een aantal lagen waarin de verschillende concepten vervat zijn.

De concepten variëren van een opvatting van de stad als natuurlijk object (een onbeïnvloedbaar gegeven) tot een opvatting als kunstmatig object (een gegeven dat in een keuzeprocessus gevormd wordt). Het beeld van de stad ontwikkelt zich door de superpositie van de verschillende lagen. De volgorde van de lagen ontstaat door het ordenen ervan van 'natuurlijk' naar 'kunstmatig'.

De volgende lagen worden onderscheiden (afb.101):

Ondergrond (laag 0): het stedelijk veld Tilburg



Afb. 100

Eerste laag:	het propellermodel
Tweede laag:	de tapijtmetropool (het stadsbeheerplan)
Derde laag:	de compartimentenstad
Vierde laag:	de stad als beperkt stelsel van conceptuele lijnen en territoria
Vijfde laag:	de stad als programma en verzameling architectonisch-stedebouwkundige projecten langs die lijnen en binnen die territoria

Ondergrond (laag nul):

Was het stedelijk veld Tilburg aanvankelijk een onbebouwd gebied, met daarin kernen van bewoning en bebouwing, nu is de situatie omgekeerd: het stedelijk veld Tilburg is een

vrijwel bebouwd gebied, waarin zich her en der nog enkele onbebouwde gebieden bevinden. Over dit veld hangt een stedelijke nevel.

Corboz spreekt over het ontstaan van een stedelijk veld met daarin stedelijke kernen -knooppunten- die opdoemen in een stedelijke nevel die over dat veld hangt. Hoe kunnen deze kernen als specifieke kernen herkenbaar zijn en als eigenzinnige bakens fungeren in die stedelijke nevel?

'Tilburg als stedelijk veld' en 'Tilburg als stedelijke nevel' richten zich niet op de specifieke kwaliteiten van Tilburg als stad. 'Stedelijk veld' geeft aandacht aan de uitgestrektheid van het stedelijk gebied.

Het model 'stedelijke nevel' brengt de onderlinge gelijkheid van alle stedelijke gebied tot uitdrukking, dat naargelang de instelling van de beschouwer zich voordoet als de eindeloze zee van gelijkheid dan wel van wisseling, de eindeloze monotonie zowel als de eindeloze afwisseling van gestructureerde invullingen, wat uiteindelijk op hetzelfde neerkomt. 'Tilburg als stedelijk veld' en 'Tilburg als stedelijke nevel' zijn modellen die ook uitdrukking geven aan de stad als natuurverschijnsel, dat wil zeggen als iets dat ons overkomt, als iets dat we moeten nemen zoals we het aantreffen. Dit verschijnsel zou aanleiding kunnen zijn voor een stedenbouw van de ongeplande stad. Daarmee wordt bedoeld dat de stedenbouw de stad niet beschouwd als een zelfstandige eenheid, bijvoorbeeld een stadslichaam omringd door natuur en platteland, een eenheid die in beginsel afgerond en begrensd is.

Eerste laag:

In het stedelijk veld Tilburg heeft de gemeente Tilburg het zogenaamde propellermodel geprojecteerd. Dit model merkt op, dat in het stedelijk veld geen gelijkmatig uitgesmeerde stedelijkheid bestaat, maar dat er plaatselijk 'verhevingen' zijn op te merken: kernen op stedelijk niveau die een uitgangspunt kunnen vormen voor de (her)kenbaarheid van de stad. Daarbij wordt dan gedacht aan het centrumgebied van Tilburg en Reeshof, van Goirle en van Berkel-Enschot (Propellermodel).

Tweede laag:

'Tilburg als tapijtmecropool' legt het accent op de bonte samenstelling van het stedelijk gebied. Het woord 'mecropool' dat hierin doorklinkt roept misschien vragen op maar bedoelt niet meer te zeggen dat we dit verschijnsel als typisch ervaren voor de zeer grote stad. Voor Tilburg wordt daarbij gedacht aan de bonte inrichting van het gebied-als-geheel met veelsoortige werk- en woonmilieus met uiteenlopende typologiën, waaraan kwaliteitseisen worden gesteld vanuit het Bestuur volgens het profiel 'Tilburg moderne industriestad'.

Derde laag:

'Tilburg als compartimentenstad' legt de nadruk op de onbegrensde van Tilburg, niet in de zin van 'eindeloosheid' maar in de zin van 'niet te omlijnen'. Dit model is in de voorgaande tekst al gedefinieerd. Het belangrijkste aspect hiervan is de reductie van de morfologische ordening van de stad tot een spel van het invullen van compartimenten waardoor een kunstmatig patroon van centra en stadsgrenzen kan worden opgeroepen. Hiermee refereren we aan de visie van Corboz, die de nabije toekomst schetst met de aanduiding: stedenbouw van de territoriumstad. In deze fase is de stad niet meer territoriaal gebonden, de grenzen van stad en regio worden overschreden.

Vierde laag:

'Tilburg als territoriumstad' roept het beeld op van een stad doorsneden door conceptuele lijnen, met niet alleen een morfologische, maar ook programmatische betekenis ('stedelijke potentialen') die elk voor zich bepaalde territoria vertegenwoordigen. Die territoria zijn bij uitstek de gebieden van en voor de beeldbepalende architectonisch-stedenbouwkundige projecten van de stad. Hier vinden we perifere gebieden: gebieden waarvan de invulling een indruk van willekeurigheid geeft. In deze gebieden (ook wel breukzones, overgangsgebieden enz. genoemd) treffen elkaar een veelheid van -private en publieke- belangen en bevinden zich vaak ook de belangrijkste verkeers- en vervoerslijnen (functionele hoofdstructuur).

Vijfde laag:

Langs de conceptuele lijnen en binnen de aangeduide territoria zal de architectuur van de stad gestalte krijgen in de vorm van architectonisch-stedebouwkundige projecten. Lijnen en territoria definiëren het werkveld waar de ontwerppraktijk zijn bijdrage levert aan het beeld en de beeldkwaliteit van de stad.

Op de vierde en vijfde laag tekent zich het stadsontwerp af op grond van op initiatief van de gemeente ontwikkelde experimentele vormconcepten met het doel, zoals in hoofdstuk 5 geformuleerd: 'het losmaken van gedachten, het doorbreken van denkpatronen, idee-fixes; het aanbieden van aansprekende of prikkelende beelden, het ontwerpen van nieuw patronen en ruimtelijke figuren met behulp van elementen van de bestaande stad.' Kortom: het ontwikkelen van richtbeelden, die een rol kunnen spelen in een dynamisch planvormingsproces en dialoog met de ontwerppraktijk.

7.5 BEELDKWALITEITPLAN TILBURG

De nota 'Tilburg geeft vorm aan zijn identiteit, het architectuurbeleid van de gemeente Tilburg', bevat een voorstel voor een beeldkwaliteitplan voor Tilburg. In de nota wordt gesteld:

"Schijfmodel en Ville Territoire vormen twee momenten van het beeldkwaliteitplan: het typologisch en het inventief moment. Ze zijn samengebracht in een gelaagd model, dat zich niet meer baseert op het klassieke idee van een natuurlijk 'fond'(het landschap) waarop een kunstmatige vorm is geprojecteerd (de stad), maar op een verweving van beide. Deze verweving wordt het stedelijk veld genoemd, dat, zonder dominant centrum en zonder definitieve rand, de vraag naar een andere orde, naar een nieuw scheppingsverhaal stelt: een 'genesis' in vijf lagen. Op de eerste laag ordenen zich drie groeiassen met bebouwde lobben en onbebouwde wiggen daartussen: het vigerende propellermodel. Op de tweede laag verschijnt een bonte menigte woonmilieus en bedrijfsterrainen: de tapijtmecropool die zich na spontane

invullingen thans moet ontwikkelen tot 'moderne industriestad'. Deze twee lagen kenmerken de bestaande stad. De derde laag is er een waarin landelijke en stedelijke gebieden door elkaar en in elkaar voorkomen: de compartimentenstad. Zij heeft in het schijfmodel een duurzame vorm gekregen. Op de vierde laag wordt de territoriumstad geschapen, breukzones en vluchlijnen schieten losjes door een serie gebieden die vrij blijven om hun eigen inhoud te verkavelen. Verbindende lijnen lopen er filmisch doorheen. Dit is de laag van het stedelijk beeldkwaliteitplan. Tenslotte is er de vijfde laag, daarop worden strategische gebieden en knopen aangewezen voor 'archipunctuur'. De laatste twee lagen zijn die van het stadsontwerp in eigenlijke zin. In principe laat het zich uitwerken in vier lijnen en hun territoria: de tangent, de corridor of avenue, de schacht, de spoorzone of diablo en voorst in een drietal punten of knopen die aan de rand van het stedelijk veld liggen.

Daarvoor is het volgende bepaald. De Tangent moet, van afslag tot afslag om het noorden van de stad draaiend, een reeks van ongelijksoortige segmenten zichtbaar maken door ze als een 'parkway'aaneen te rijgen. De Corridor alias Avenue moet een stadssnelweg worden met representatieve uitstraling, waarbij het Leydal voor landschappelijke samenhang zorgt en de oude verbindingswegen van Tilburg en Goirle voor stedelijke identiteit. De Schacht met een stedelijke as worden die een doorsnede van de stad toont. De spoorzone, alias Diabolo moet het cityverkeer laten doormeten als in een kalme brede rivier en tegelijk op zijn oevers de drukte rond het station verheven. Hiermee hangen de beelden voor de drie knopen meteen samen. De Noordknoop waar Tangent en Schacht elkaar kruisen wordt voorgesteld als verknoping van aangrenzende compartimenten en als balkon op het landschap waarheen de Efteling en de Drunense duinen de stedeling lokken. De Zuidknoop waar de snelweg en de Schacht elkaar kruisen moet worden verknoopt met het nieuwe beeld van De Katsbogten als logistiek centrum. De Oostknoop, de kruising van de Spoorzone, alias Diabolo met de Schil zou een 'stadspoor' moeten worden in de as van de Bosscheweg. De poort mar-

keert een doorbraak die gespiegeld wordt aan de opening van de binnenstad naar het landschap aan de westkant. Al met al is het streven erop gericht om van deze knopen meer dan verkeerskruispunten te maken: meervoudig ruimtegebruik,

koppeling van stedelijke programma's en specifieke ruimtelijke sensaties van mobiliteit moet er openbare kwaliteit aan geven.¹⁴²



Afb. 101 Stadsontwerp voor Tilburg, gebaseerd op het 'Schijfconcept' en 'Ville territoire', Bert Dirrix 1996. Zie ook: Synopsis 5.3 e.v.

¹⁴²'Tilburg geeft vorm aan zijn identiteit, het architectuurbeleid van de gemeente Tilburg', juni 1996

ONDERZOEK 'STADSVORM TILBURG', SYNOPSIS

Deze bijdrage geeft een samenvatting van het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg' en probeert inzicht te geven in het gehele project. Deze synopsis richt zich niet alleen op het beeldkwaliteitplan en stadsontwerp. Ook de context van het project en de ontwikkelde en toegepaste methodiek komen aan de orde.

1 ACHTERGRONDEN EN DOELSTELLING

De kwaliteit van vorm en beeld van de gebouwde omgeving staat in de aandacht. Het belang hiervan is onder andere onderstreept in de ministeriële nota 'Ruimte voor Architectuur'. Daarin wordt het belang van het maken van beeldkwaliteitplannen onderstreept. De nota 'Het Beeldkwaliteitplan'¹ is hiervan een uitwerking.

Vele gemeenten maken nu beeldkwaliteitplannen. Maar dat zijn vaak alleen toevoegingen aan bestemmingsplannen, ze betreffen een deel van de stad en zijn sterk gericht op de bestaande gebouwde omgeving en het verbeteren of instandhouden van bestaande beeldkwaliteit.

De gemeente Tilburg heeft een specifieke interpretatie aan het begrip Beeldkwaliteitplan gegeven. Een beeldkwaliteitplan moet uitdrukking geven aan de toekomstige kwaliteit van de stad. Het is in wezen een stadsontwerp, waarin de ontwikkelingsrichting van de stad op langere termijn wordt verbeeld. Het morfologisch aspect is dominant, het is een plan voor de morfologische hoofdstructuur van de stad, het betreft de stadsvorm.

Aan de TUE is opdracht gegeven onderzoek te doen naar dat als grondslag voor een dergelijk stadsontwerp zou kunnen

fungeren. In samenwerking met architectenbureau Dirrix/Van Wylick is een stadsontwerp ontstaan.

Het onderzoek heeft geleid tot een aantal publikaties, die zich in eerste instantie hebben gericht op historisch-ruimtelijke ontwikkeling van de stad Tilburg. Doelstelling van het onderzoek Stadsvorm Tilburg was, de kennis over de morfologie van de stad te vergroten en toegankelijk te maken.

Het project wil kennis en inzicht met betrekking tot de morfologie van de stad bieden aan mensen die professioneel met de stad bezig zijn (architecten, stedenbouwers, ontwikkelaars, ambtenaren, leden welstandscommissie, enz.) of mensen die gewoon belangstelling hebben voor deze stad of een bepaalde niet-professionele betrokkenheid hebben, bijvoorbeeld omdat ze er wonen! Daarnaast zijn de publikaties ook gericht op mensen uit het architectonisch en stedenbouwkundig vakgebied die geïnteresseerd zijn in de geschiedenis van hun vak of bijvoorbeeld in een morfologisch-historische benadering van de stedelijke omgeving.

1.1 Doelstelling

Als algemene doelstelling van het onderzoek is door de gemeente Tilburg geformuleerd:

- 1 Inzicht in de historisch-ruimtelijke structuren het stedenbouwkundig concept van de stad, alsmede in de architectonisch-stedenbouwkundige karakteristiek van de samenstellende delen (wijken, buurten, enz.) van de stad.
- 2 Randvoorwaarden en richtlijnen opstellen voor aanvullingen in bestaand stedelijk gebied ten behoeve van bestuurders, gebruikers, architecten en stedenbouwkundigen, de welstandscommissie, enz., alsmede vaststelling van een visie op de gewenste toekomstige morfologische structuur van de stad en de ruimtelijke verschijningsvorm daarvan in het licht van verwachte stedelijke en regionale ontwikkelingen op bestuurlijk, functioneel en infrastructuureel niveau.

¹ Het Beeldkwaliteitplan, instrument voor kwaliteitsbeleid. Uitgave van de ministerie van VROM en WVC, z.j.; samenstelling: Kuiper Compagnons, Bureau voor Ruimtelijke Orde en Architectuur BV, Rotterdam/Arnhem

- 3 Verbetering van de integratie monumentenzorg en beeldende kunst in de dagelijkse praktijk van ruimtelijke ordening en stedenbouw.

In de loop van het onderzoek zijn als expliciete doelstellingen toegevoegd: opstellen beeldkwaliteitsplan en maken van een stadsontwerp. Dit met als centrale doelstelling: ontwikkelen van een visie op de structuur van de stad, de ruimtelijke verschijningsvorm en de zichtbare vorm en beleving ervan.

1.2 Beheer én ontwikkeling van de stad

Deze doelstellingen kunnen in termen van het beheer en de architectonisch-stedenbouwkundige ontwikkeling van de stad als volgt worden samengevat:

- het beheer van de stad, waarborgen en verbeteren van de basiskwaliteit van de stad als woon- werk- en leefmilieu
- de herkenbaarheid van de stad, verhogen van de eigen identiteit
- het verfraaien van de stad, zowel wat de architectuur als de openbare ruimte betreft, trefwoord: beeldkwaliteit
- het ontwerpen van Tilburg als stad van de toekomst: stadsontwerp.

1.3 Maatschappelijke context

De maatschappelijke context is natuurlijk duidelijk gegeven met de doelstelling van de overheid meer 'ruimte aan architectuur en stedenbouw' te geven, dat wil zeggen: meer aandacht te schenken aan de kwaliteit van de gebouwde omgeving, de culturele waarde, de toekomstwaarde en de gebruikswaarde ervan.

De Notitie over het rijksbeleid inzake ruimtelijke kwaliteit² stelt zelfs: 'De ruimtelijke kwaliteit van onze leefomgeving heeft een belangrijke invloed op de kwaliteit van ons bestaan.

² Rijksplanologische Dienst, oktober 1995

Het streven naar kwaliteit wordt stedenbouwkundig dus wel geoperationaliseerd in het streven naar een planmatige aanpak van beeldkwaliteit, met als belangrijkste doelstelling dat het beleid ten aanzien van de gebouwde omgeving minder een samenstel van incidenten is dan vaak tot nu toe.

Het onderzoek Stadsvorm wil een bijdrage leveren aan deze meer planmatige aanpak van de vorm en de beeldkwaliteit van de stad.

1.4 Wetenschappelijke context

De wetenschappelijke context van het project moet worden gezien in het licht van een toenemende roep binnen de stedenbouwkundige discipline meer aandacht te geven aan de stedenbouwkundige vorm-dimensie, die immers is ondersneeuwd is geraakt in een periode waarin de stedenbouw met name gedragen werd door het paradigma van de functionele stad, met als gevolg een overwegend functionele, functionalistische benadering van de stedelijke gebouwde omgeving. Het onderzoek Stadsvorm Tilburg wil de mogelijkheid van een eigentijdse en praktisch gerichte morfologische benadering nagaan.

1.5 Strategische stedenbouw

Het project wil ook nieuwe vooronderstellingen en uitgangspunten met betrekking tot de ontwikkeling van stad en stedenbouw aandragen. Immers, aan het denken over en werken aan de stad liggen vooronderstellingen, uitgangspunten en modellen ten grondslag die geregeld op hun geldigheid moeten worden getoetst en herijkt. Zijn de vigerende stadsconcepten inderdaad nog vigerend? Met name het gangbare stadsconcept (de concentrische opgebouwde stad met zijn structuur van wippen en lobben) dient ter discussie te staan, maar ook de betekenis van de zogenaamde gegroeide en ontworpen lijnstructuur voor het stadsontwerp van Tilburg.

Strategische stedenbouw impliceert ook, dat de stedenbouw niet zijn vooronderstellingen aan de planologie ontleent en aan planologische modellen voor de stad, maar eigen stedenbouwkundige vooronderstellingen en uitgangspunten formuleert, die zijn vervat in een stadsontwerp, uitdrukking van een strategie van de stad van de toekomst.

2 MORFOLOGISCHE INTERPRETATIE VAN TILBURG

2.1 Publikaties

De beoogde resultaten van het project zijn in eerste instantie publikaties, dit in verband met het belang dat aan kennisoverdracht wordt toegekend.

De volgende publikaties zijn thans verschenen:

- Deel I Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling
- Deel II Stadsvorm Tilburg, ontwikkeling 1975-1995
- Deel III Stadsvorm Tilburg, stadsontwerp en beeldkwaliteit

Gesteld kan worden dat de delen de trits verleden, heden, toekomst weerspiegelen. In zijn geheel vormt deze trits de geschiedenis van Tilburg. Geschiedenis niet, zoals de 'Nota Architectuurbeleid' terecht stelt, als verleden sec, maar als het begrip ervan.

Deel I voedt ons met historisch besef en leert ons de specifieke dynamiek kenmerkend voor de stad Tilburg.

Deel II schetst de recente historie (in feite: het heden) en leert ons de uitgangssituatie voor Tilburg als stad van de toekomst: de stedenbouwkundige actualiteit als het begin van een nieuwe periode van stedelijke ontwikkeling.

Deel I en II dienen te worden herleid tot een aantal historische momenten die opnieuw als strategische keuzes met het oog op de toekomst ter sprake dienen te komen.

In deel III passeert een aantal modellen, uitgangspunten en vooronderstellingen de revue die relevant zijn voor de toekomstige morfologische ontwikkeling van de stad Tilburg.

Deel III bevat voorstellen over de morfologische ontwikkeling van Tilburg waaruit eveneens een aantal strategische keuzes afgeleid kan worden.

Deel III introduceert tevens een begrippenkader en een instrumentarium, vormt een atlas van thans vigerende vormconcepten, geeft een morfologische analyse van de stad.

In deel III is tevens opgenomen het Schijfmodel, ontworpen door de TU Eindhoven en het stadsontwerp Ville Territoire van architectenbureau Dirrix/Van Wylick.

2.2 Interpretief en inventief moment

De geschiedenis, als het begrip van verleden, heden en toekomst, vereist een interpretief en een inventief moment. Een interpretatief moment als het erom gaat de relatie stedenbouwkundige vorm - geschiedenis te duiden. Die relatie wordt in de stedenbouw maar moeizaam gelegd. Vaak komen we niet verder dan anekdotes over opgegraven potscherven en oude munten, de eerste tekens van bewoning. Of een benadering in termen van monumenten of markante elementen. Dat heeft dan betrekking op kleine stukjes van de stad. In de jaren 60 moest er een operationele historie van de stad komen, maar nu moet die benadering weer narratief zijn.

Bij het interpretatieve moment gaat het om het interpreteren van de morfologie van de stad in termen van stedenbouwkundige concepten (zie stad als morfologische constructie), de overgang tussen interpretatie en inventie is echter niet een scherpe cesuur, daar ligt een geleidelijke overgang. Bij het inventieve moment gaat het nadrukkelijk om het experimenteren met vormconcepten, dit komt aan de orde in

het stadsontwerp Ville territoire, maar ook wel in het schijfmodel. Bij het schijfmodel ligt het accent op het interpretatieve moment, bij het Ville Territoire op het inventieve moment.

2.3 Het begrip van het verleden

Wat de interpretatie van het verleden betreft: het gaat erom van anekdotiek tot systematiek te komen. Deel I behandelt de historisch-ruimtelijke ontwikkeling van de stad Tilburg vanaf het prille begin - het eerste zandkorreltje - tot ongeveer 1980. Dit gebeurt op een systematische manier. Daartoe is een periodisering gemaakt, die specifiek geldt voor de ruimtelijke ontwikkeling van Tilburg, te weten:

Vroegste historie I:	Het landschap als vormproces
Vroegste historie II:	De eerste nederzettingen
Periode 400 - 1200:	Agrarische nederzetting
Periode 1200 - 1826:	Pre-industriële textielstad
Periode 1826 - 1904:	Industriële textielstad
Periode 1904 - 1940:	HetalgemeenUitbreidingsplan van 1917
Periode 1940 - 1960:	Afronding van het stadslichaam binnen de ringbanen
Periode 1960 - 1980:	Stedelijke expansie en het behoud van de oude stad
Periode na 1980:	Het stadsbeheerplan

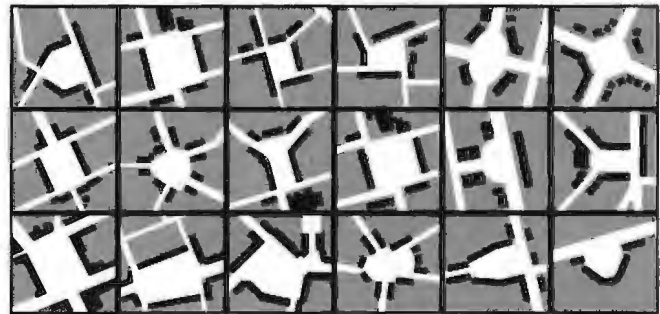
Geschiedenis als samenspel van concepten, typen en elementen

Binnen die perioden is de morfologie van Tilburg beschreven en op de volgende manier 'operatief' gemaakt: een bepaalde periode van stedelijke ontwikkeling kan stedenbouwkundig en architectonisch worden gekarakteriseerd met behulp van:

- de stedenbouwkundige concepten die ten grondslag liggen aan de stedenbouwkundige plannen en processen
- de in die periode gehanteerde architectonisch-stedenbouwkundige typologieën ('soorten' van bebouwde en onbebouwde ruimte)

- de in een periode gerealiseerde architectonische en stedenbouwkundige objecten die niet tot deze typologieën gerekend kunnen worden en daarom een 'uniek' karakter hebben.

Door middel van een periodisering en het benoemen per periode van de relevante concepten, typologieën en elementen kan de stad als historisch - zichtbaar architectonisch-stedenbouwkundig - verschijnsel tot begrip worden gebracht.



Een voorbeeld van stedenbouwkundige elementen: pleinen uit de periode 1904 - 1940 (deel I afb. 163)

2.4 Historische momenten

Als synopsis kan de stedenbouwkundige geschiedenis van Tilburg, zoals beschreven in deel I en II, in een aantal historische momenten worden samengevat.

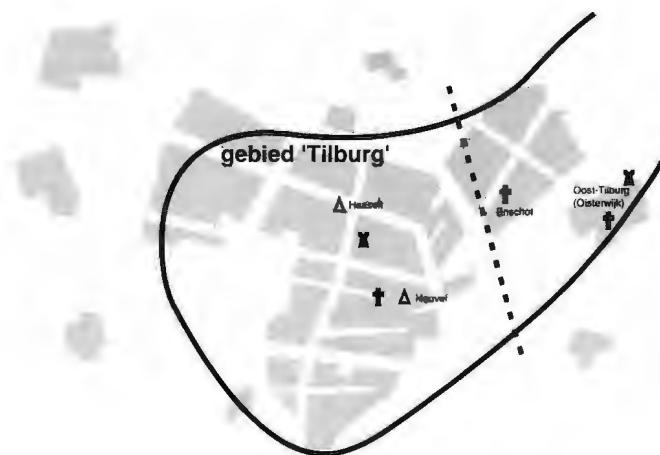


Landschapsstructuur Tilburg (deel I afb. 21)

Vanaf het eerste zandkorreltje

Het landschap van Brabant heeft zijn huidige vorm gekregen door bewegingen in de ondergrond en door de werking van wind, zand en water in de ijstijden.

Na de laatste ijstijd is het toen gevormde landschap vastgelegd door begroeiing. Tilburg is gelegen op een zandrug, binnen een driehoek gevormd door de riviertjes Donge en Ley, ten oosten en westen van de stad en de Maas op geruime afstand ten noorden van de stad. De landschapsvorm is op regionaal schaalniveau nog steeds prominent aanwezig en kan gezien worden als substraat van het moderne stedelijk/agrarisch landschap.



Het gebied 'Tilburg' in de middeleeuwen (deel I afb. 31)

Tilburg als gebied (toen)

Tilburg was vroeger de aanduiding van een gebied, een 'nederzettings veld' met daarin een aantal kernen van bewoning. Tilburg betekende letterlijk 'de Tilburgen' en omvatte naast het huidige Tilburg ook Oisterwijk.

Geleidelijk aan ontstond het huidige Tilburg als een smelteling van buurtschappen of negorijen.

Door de verbindingen die tussen deze buurtschappen tot stand kwamen, ontstond de zogenaamde gegroeide lijnstructuur.

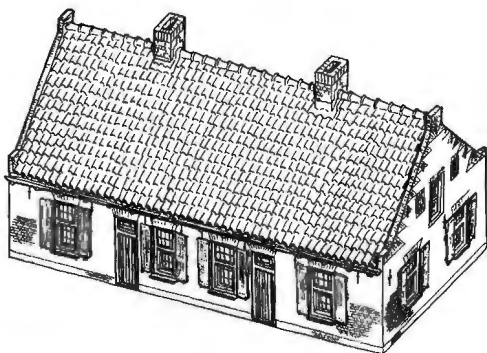


Goirkestraat rond 1900 (deel I afb. 94)

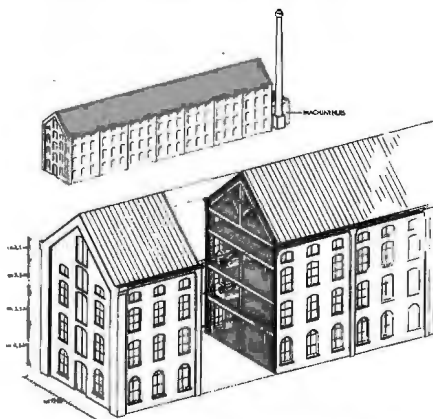
De gegroeide lijnstructuur met zijn bebouwingstypologie

In Tilburg worden de oude buurtschappen aangeduid als herdgangen. De namen van deze herdgangen zijn in Tilburg nog de aanduiding van stadsdelen. De bebouwinglinten die tussen deze kleine nederzettingen ontstaan zijn in de plattegrond van de stad nog aanwezig als zogenaamde 'radialen'. Aan deze radialen ontstond de kleinschalige bebouwing, zo typerend voor het beeld van Tilburg. Later groeien de open gebieden tussen deze linten/radialen geleidelijk aan vol met bebouwing en ontstaat morfologisch gezien een stadsplattegrond die een gefragmenteerde indruk maakt. Tot op vandaag de dag duidt men Tilburg wel aan als een gefragmenteerde stad.

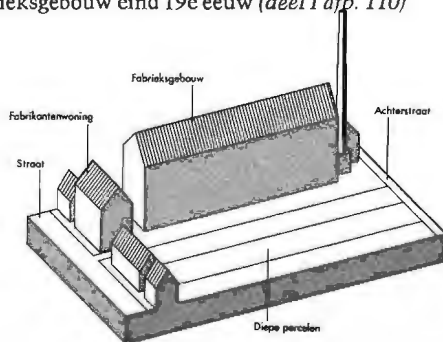
Te zamen met de geleidelijke industriële evolutie van de stad en morfologische ontwikkeling van de stedelijke plattegrond transformeert de bebouwingstypologie.



Tilburgse wevershuizen 18e eeuw (deel I afb. 47)



Tilburgs fabrieksgebouw eind 19e eeuw (deel I afb. 110)



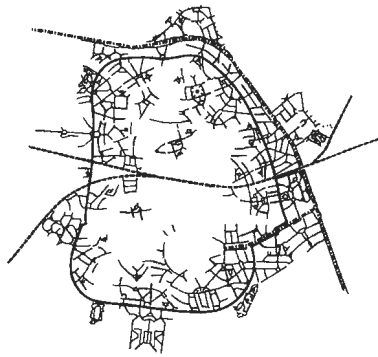
Typering lintbebouwing Tilburg eind 19e eeuw (deel I afb. 91)

Aan het einde van de middeleeuwen ontstaat het wevershuis, een specifiek bedrijfsgebouw voor de textielnijverheid: wonen en werken (weven) vinden plaats onder één dak. De huizen hebben een lange gevel, te vergelijken met de traditionele langgevel-boerderij, en een noklijn evenwijdig aan de straat. De huizen bestaan aanvankelijk uit een houten vakwerk, waarvan de vakken zijn opgevuld met vlechtwerk van takken, aangesmeerd met leem. Het dak is gedekt met riet of stro. Later worden ze opgetrokken uit steen met een pannendak. Met het groeien van de textielindustrie en het technisch ingewikkelder worden van de bewerkingen ontstaat de behoefte aan grotere gebouwen. Er worden fabriekshuizen gebouwd, waar nu een aantal bewerkingen onder een dak plaats kunnen vinden. Deze fabriekshuizen uit de 19de eeuw vormen een overgang naar de fabriek in moderne zin. Deze fabriekshuizen worden met het groeien van de textielnijverheid steeds groter. Er worden schuren bijgebouwd. In het midden van de 19de eeuw worden vele bedrijven uitgebreid met grote fabrieksgebouwen met meerdere verdiepingen. Omdat de linten dicht bebouwd zijn, moeten uitbreidingen noodgedwongen naar achteren plaats vinden. Dit kan, omdat de agrarische kavels van oudsher zeer diep zijn. Om de ver op het achterterrein gelegen fabrieksgebouwen te ontsluiten, worden achterstraten aangelegd. Het fabrieksgebouw is onderdeel geworden van een fabriekscomplex.

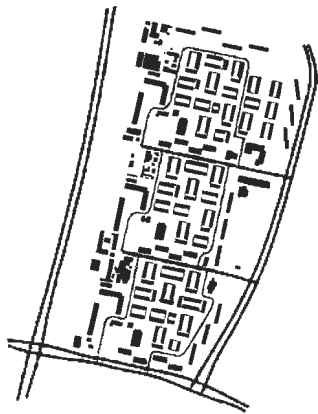
De fabrikant blijft, in een aparte fabrikantenwoning, wonen in de lintbebouwing. Het zijn grote woningen van twee verdiepingen met kap, met classicistische gevels, geflankeerd door een grote poort van hun koetshuizen. Als nieuwe bebouwingstype ontstaat in contrast met deze woningen de arbeiderswoning, vaak gebouwd door speculanten en huisjesmelkers. Dit type vertoont de trekken van het oude wevershuizen: een verdieping met schuin dak. Het is echter kleiner dan het wevershuis. Om op goedkope manier op zolder meer ruimte te creëren wordt een mansardekap toegepast. De arbeiderswoningen worden gebouwd in rijen.

Plan Rückert en ontworpen lijnstructuur

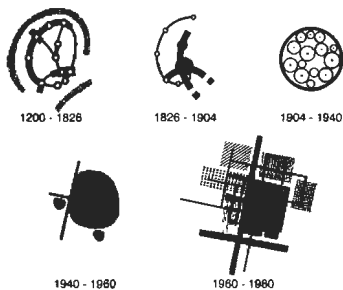
Grote eer heeft Tilburg ingelegd met het Uitbreidingsplan



De ringbaan uit het plan Rückert als conceptuele lijn (deel I afb. 150)



De wijk Stokhasselt, kenmerkend voorbeeld van de stedenbouw uit de jaren zestig (deel I afb. 232-235)



afb J Historische stadsconcepten Tilburg, zoals onderkend in Deel I

van ingenieur Rückert, vastgesteld in 1917. Het plan Rückert was een plan gebaseerd op systematisch onderzoek naar de ontwikkeling van de stad in demografisch, sociologisch en economisch opzicht. Het plan introduceerde een tuinstadachtige typologie van eengezinswoningen, pleinen en pittoreske straten. Deze typologieën zijn bepalend geworden voor het beeld van Tilburg Oude Stad. Opvallend was het grote gebaar en de omvangrijke schaal van de pleinen en de in verhouding veel kleinere schaal van de bebouwing. In termen van 'de ruimtelijke hoofdstructuur' bracht Rückert met zijn ontwerp voor de Ringbaan samenhang in het gefragmenteerde Tilburg als samengroeiing van kleinere nederzettingen. De Ringbaan is de belangrijkste conceptuele lijn van de zogenaamde ontworpen lijnstructuur. Echter, de Ringbaan is nu een binnenring geworden, de betekenis als conceptuele lijn is veranderd en op het niveau van de stad als geheel verloren gegaan. Het plan Rückert is nu geen adequaat stadsontwerp meer, vertegenwoordigt geen toekomst meer.

Transformatie tot moderne stad

De naoorlogse periode is een fase van maatschappelijke transformatie, Tilburg wordt tot een moderne middelgrote Nederlandse stad met een gemengde bevolkingssamenstelling, gedifferentieerde werkgelegenheid en tal van onderwijsvoorzieningen. Een belangrijk symbool is dat de skyline van het oude Tilburg is verdwenen, de stad als een woud van schoorstenen is gekapt. Ruimtelijk komen in deze fase grote stedelijke uitbreidingen tot stand, die echter wat hun vorm betreft niet als typisch Tilburgs gekarakteriseerd kunnen worden. Het waren navolgingen van de uitbreidingen die met name in het Westen des Lands tot stand waren gebracht en voor het gehele land als model fungeerden, met als bebouwingstypologieën: hoogbouw, laagbouw, stroken, enz. In deze fase schuift de oorspronkelijke sociaal-culturele identiteit naar de achtergrond. Maatschappelijke en economische veranderingen manifesteren zich niet alleen in grootschalige stedelijke uitbreidingen, maar ook in stadsvernieuwing en reconstructies.

Naast uitbreidingen als Tilburg-Noord, het Wandelbos, Het

Zand en De Reit moet derhalve het Tilburgse centrumplan van Van de Broek en Bakema worden genoemd, het 72-miljoenplan van burgemeester Becht. In dit plan werden eveneens ruimtelijke concepten toegepast, die zo goed als situatie-loos waren en geen rekening hielden met aanwezige historisch-ruimtelijke structuren.

Het Structuurplan Oude Stad vormde tegen deze benadering een tegenhanger: hier werd weer serieus rekening gehouden met de eigen historische karakteristiek en ruimtelijke structuur van Tilburg. Maar in hoeverre is deze typologie adequaat en kan zij bepalend zijn voor het imago van een moderne industriestad? Duidelijk is, dat de zogenaamde gegroeide lijnstructuur het beeld van de stad op stadsniveau niet meer kan dragen.

2.5 Vooronderstellingen

Door alle publikaties heen speelt voortdurend een aantal vooronderstellingen met betrekking tot het stedenbouwkundig handelen heen. We zijn hiervoor al de vooronderstelling tegengekomen dat het verleden zich stedenbouwkundig tot begrip laat brengen door middel van concepten, typen en elementen. We behandelen nog enkele andere vooronderstellingen:

De samenleving is de ontwerper van de stad

Deel I bevat enkele vooronderstellingen met betrekking tot de morfologie van de stad en het morfologisch onderzoek. Bijvoorbeeld ook de relatie tussen vorm en historie -hoe gaat de stedenbouwkundige met de geschiedenis om (namelijk in termen van concepten, typologieën en elementen) en de relatie tussen maatschappelijke ontwikkeling en ruimtelijke vorm. Die relatie is steeds gelegd.

De samenleving is de ontwerper van de stad. Dat lijkt een

abstract uitgangspunt, maar is het niet, het is een thema dat tegenwoordig is uitgewerkt onder de benaming: *Stedelijke planvorming als co-productie*.³

Geen autonome trend

Deze vooronderstelling betekent ook dat niet is gekozen voor de zogenaamde autonome trend: de vorm van de stad heeft een puur eigen wetmatigheid, die zich niet vanuit andere factoren laat verklaren. De 'autonomie van de vorm' is een werkhypothese, die echter niet te lang volgehouden moet worden, anders vervallen we in een puur geometrische benadering van de morfologie.

Stad als rizoom

In de stedenbouwkundige literatuur duikt vaak de term rizoom op. Het rizoom is een bepaald type doolhof. Het rizoom als vooronderstelling betekent dat er verschillende 'lezingen' van de stad mogelijk zijn.

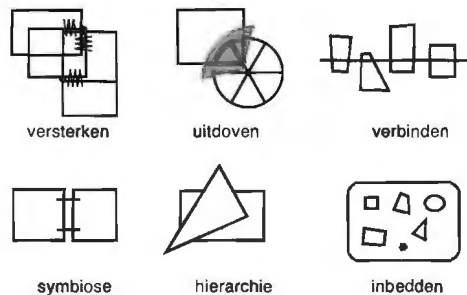
Er is niet één stadsconcept, er zijn vele ontwerpen mogelijk, oftewel: met vormconcepten kan geëxperimenteerd worden.

Stad als morfologische constructie

Een andere vooronderstelling is die van de stad als een morfologische constructie: de geschiedenis is een optelsom van stedenbouwkundige concepten, die elkaar in de tijd weliswaar opvolgen, maar ruimtelijk worden gestapeld en aan elkaar worden geschoven, waarbij ze op elkaar kunnen aansluiten, maar elkaar ook kunnen vernietigen of uitdoven. Belangrijk gegeven is, dat het wezenlijk is voor stedenbouwkundige concepten, dat ze vaak maar heel gedeeltelijk worden gerealiseerd, en veeleer meer een idee zijn en -we verwijzen naar het Uitbreidingsplan van Rückert- vooral als een stadsontwerp fungeren.⁴

³ Zie de bundel door prof. Fassbinder en ir. Rikhof uitgewerkt: 'Stedelijke planvorming als co-productie', Bouwstenen 36, TU Eindhoven 1995, waarin ook een bijdrage terzake van wethouder Horvers van Tilburg.

⁴ De vooronderstelling van 'de samenleving is de ontwerper van de stad' en 'de stad als morfologische constructie' komen terug in het idee van Aldo Rossi van *de analoge stad* en de stad als *sociaal kunstwerk*.



Het principe van morfologische constructie (deel III afb. 69)

Gelaagde benadering

Een van de opvallende aspecten van het uitbreidingsplan van Rückert was, dat het een samengesteld plan was, een gelaagd plan, verschillende concepten zijn in dat plan gestapeld. Daarom is het ook eclectisch.

Het is een voorbeeld van wat tegenwoordig een gelaagde benadering wordt genoemd.

Wat betekent deze gelaagde benadering als instrument? De stad is een complex fenomeen; verschillende actoren, sectoren en bestuurlijke en ruimtelijk schaalniveau's grijpen ineen (multi-level-, multi-actor-karakter). Elke sector, elk niveau heeft eigen uitgangspunten en veronderstelt het maken van bepaalde keuzes.

Voor een adequate benadering van de stad wordt een gelaagde benadering voorgesteld. Lagen zijn apart te beschouwen keuzeniveau's, die door middel van stedenbouwkundige concepten elk een verschillend zicht geven op de stad, bijvoorbeeld vanuit een specifieke sector geformuleerd.

2.6 Begrip van het heden

Deel II behandelt de periode 1975 - 1995, de periode van de stadsvernieuwing en binnenstadsplannen, de periode ook waarin de grondslag wordt gelegd voor het stadsbeheer.

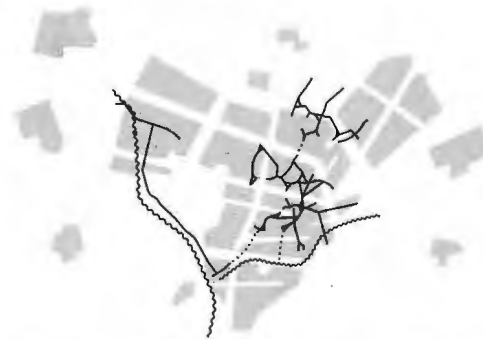
Deze periode is zeer belangrijk, omdat hier de uitgangssituatie is gecreëerd voor de stedenbouw van nabije en verdere toekomst. Deze periode representeert daarom het heden, ook al is dit niet het heden als een snede in de tijd, maar een

'langgerekt' heden, het nabije verleden en de nabije toekomst omvattend.

De periode 1975 - 1995 is stedenbouw-historisch belangrijk te noemen, omdat Tilburg in deze periode enkele bekende plannen en concepten het licht deed zien. We noemen het Structuurplan Oude Stad, het Stadsbeheerplan, maar bijvoorbeeld ook Reeshof als plan waar weer serieus met de vorm-dimensie rekening werd gehouden. Met andere woorden: ook in deze plannen heeft de gemeente Tilburg vooronderstellingen (strategische uitgangspunten) met betrekking tot het beheer en de ontwikkeling van de stad gesmeed.

Structuurplan Oude Stad (SOS): 'een theorie van het bestaande stadslichaam'

Het SOS vroeg opnieuw aandacht voor de kwaliteiten van het bestaande, historische stadslichaam. Dat hing natuurlijk in de lucht als reactie op de situatie-loze en a-historische concepten van het functionalisme, het was voor Tilburg ook een logische reactie op het Cityplan van Van de Broek en Bakema. Met dit plan wilde burgemeester Becht en secondant wethouder Baggerman Tilburg in een klap tot een heel moderne stad omtoveren.



Gegroeide lijnstructuur volgens Stadsbeheerplan Tilburg (deel III afb. 14)

Misschien is het iets te sterk uitgedrukt, maar toch: het SOS leverde een soort stedenbouwkundige 'theorie' van de binnenstad, van het stadshart, een nieuwe kijk op de stad,

waarbij duidelijk gebruik werd gemaakt van morfologische aspecten, zoals historische bebouwingstypologieën. De eigen geschiedenis van Tilburg en de eigen identiteit van deze stad werd weer serieus genomen na een periode die vooral in het teken van een inhaaloperatie had gestaan: van traditionele, geïsoleerde stad, van gesloten agrarische gemeenschap met familisme en overherigheid als maatschappelijke kenmerken naar een moderne middelgrote stad volgens algemeen concept.

Stadsbeheerplan: 'Tilburg als tapijtmetroopool'

Dan het Stadsbeheerplan, dat in de vakwereld ook veel aandacht heeft gekregen. We kunnen dit plan met een modern concept duiden, dat van de 'tapijtmetroopool'. *Het Stadsbeheerplan heeft Tilburg geordend als tapijtmetroopool.* De motieven van dat tapijt zijn geclassificeerd en op kaart gezet. Dat is gebeurd met behulp van categorieën die de bebouwde en onbebouwde complexen van de stad specificeren.



Stadsbeheerplan, het 'stedelijk tapijt' van Tilburg (*deel II afb. 101 en 105*)

De structuur van Tilburg als tapijtmetroopool is getekend met behulp van de zogenaamde gegroeide en ontworpen lijnstructuur, die tezamen de ruimtelijke hoofdstructuur van Tilburg vormen. Beide representeren een periode: de pre-moderne en de moderne tijd.

Lange tijd heeft de idee bestaan, dat gegroeide en ontworpen lijnstructuur wellicht ook als stadsontwerp zouden kunnen fungeren. Maar dit uitgangspunt dient te worden genuan-

ceerd. De gegroeide lijnstructuur kan het beeld en de identiteit van Tilburg op het niveau van de stad niet dragen.

2.7 Algemene en bijzondere geschiedenis

Wat deel II verder ook duidelijk maakt is dat de algemene geschiedenis van de stedenbouw ook aan Tilburg niet voorbij is gegaan. De verschillende stedenbouwkundige trends zijn herkenbaar aanwezig. Kortom: er is aan de stedenbouwkundige geschiedenis van Tilburg een algemeen aspect en een bijzonder aspect te onderkennen. We komen hier algemene stedenbouwkundige concepten tegen, maar binnen welke specifieke historisch-morfologische structuur?

De specifieke structuur van de Tilburgse stads- en stedenbouwgeschiedenis -het begrip van verleden en heden- kan als volgt worden samengevat:

Er is een geschiedenis naar het plan Rückert toe, in die periode zien wij Tilburg als gefragmenteerde stad ontstaan.

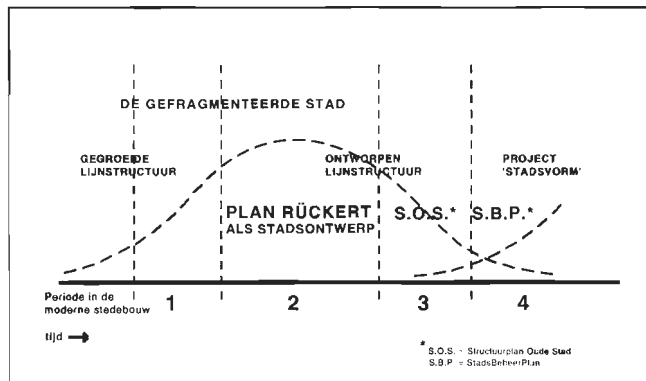
Er is een geschiedenis van het plan Rückert. Dat is een periode die zich uitstrekt tot na WOII. In die periode fungeerde het plan Rückert als stadsontwerp, met name de conceptuele lijn van zijn Ringbaan.

Er is een geschiedenis waarin de tijd zich van het plan Rückert heeft verwijderd. Het stadsontwerp van Rückert verloor zijn betekenis als stadsconcept, het was geleidelijk aan een binnenring geworden. In die tijd ontstond het SOS, waarin de vooronderstelling van de historische identiteit van het stadslichaam werd gexpliciteerd.

Er is de vooronderstelling van Tilburg als stad zonder concept omdat de stad een morfologische constructie is, een stapeling van concepten, een gelaagde werkelijkheid conform het plan Rückert.

Er is de vooronderstelling van de tapijtmetroopool, geoperationaliseerd in het Stadsbeheerplan met zijn indeling naar complexen.

Er is nu een geschiedenis gaande, overlappend met de vorige periode, waarin de tijd zich beweegt in de richting van een nieuw stadsontwerp. Dat is er nog niet. Uitgangspunt is de idee van Tilburg als gefragmenteerde stad, een vooronderstelling die geen modieus postmodern idee is, maar zich baseert op de ruimtelijke historie van de stad. Daarom is die vooronderstelling geen eindpunt, die zichzelf wil bevestigen.



Eigen geschiedenis Tilburg (deel III afb. 99)

3 TOEKOMSTVERKENNING

3.1 Tilburg, stad van de toekomst

Deel III gaat over Tilburg na 1995, over het Tilburg dat nu alleen nog maar als toekomst tot de geschiedenis behoort en dat we dus nog maar gedeeltelijk kennen. En wat we er van kennen, het thans bestaande Tilburg, zal natuurlijk in de toekomst in nieuwe ruimtelijke patronen en figuren zijn ingekaderd.

Deel III anticipeert op de toekomst van Tilburg. Het geeft een methodiek en een stadsontwerp. Het is een aanzet tot een stedenbouwkundige strategie met betrekking tot *Tilburg, stad van de toekomst*.

⁵ Zie K. Doevedans, *Stadsvorm Tilburg, een gelaagde benadering*. In: *Tilburg in vorm*, Academie van Bouwkunst, 1994, blz. 55 en 56

3.2 Experimentele vormconcepten

Deel III is het verslag van een zoektocht, van het heuristisch zoeken naar in de toekomst bruikbare concepten voor de stad Tilburg. Een zoektocht dus gericht op concepten. Die kunnen op cartesiaanse wijze worden ingedeeld naar immateriële en materiële concepten.⁵

Wat die materiële concepten betreft: in deel III zijn twee experimentele vormconcepten van de stad Tilburg opgenomen. Ruimtelijke lezingen voor de stad. Concepten ook in heel letterlijke zin: voorstellen tot een ruimtelijke structuur, in alle voorlopigheid.

Hier komt het eerder gemaakte onderscheid naar het interpretatieve en inventieve moment van het stedenbouwkundig werk naar voren. Het ene concept is gebaseerd op een meer analytische lezing van de stad en van de hand van de TU Eindhoven, een instituut voor wetenschappelijk onderzoek; het andere is van de hand van architectenbureau Dirrix/Van Wylick, van de hand van 'meester-ontwerper' Bert Dirrix. Dat is een meer op verbeelding gericht concept. Het kan ook als volgt worden uitgedrukt: in het model van de TUE overheerst het interpretatieve moment, in het stadsontwerp van Dirrix het inventieve moment.

Deel III geeft ook een scala van thans vigerende materiële vormconcepten, zoals die vanuit verschillende sectoren ('lagen') zijn geformuleerd. Op die manier vormt deel III ook een atlas van vormconcepten.

3.3 Immateriële concepten als gereedschap

De immateriële concepten verwijzen naar gereedschap, naar instrumenten, naar benaderingswijzen, naar methodieken om de morfologie van de stad mee te beoefenen. Uitgangspunt is, dat dit onderzoeksveld in het algemeen nog niet ver ontwikkeld is. De gemeente heeft deze mening ook en wil zelf graag zoeken naar manieren om de morfologie van de stad systematisch in hun benadering te verdisconteren. Gevolg is wel, dat deel III soms een tamelijk abstract en

methodisch karakter heeft. Het gaat om, het woord viel al eerder: vooronderstellingen die de grondslag van een morfologische benadering kunnen vormen en uitgangspunt voor het beheer en de ontwikkeling van Tilburg als stad van de toekomst.

De eerste vier hoofdstukken heten als volgt:

- 1 Uitgangspunten voor het onderzoek
- 2 De huidige ontwikkeling van stad en stede­bouw
- 3 De stad morfologisch benaderd
- 4 Een benadering voor delen van de stad

In hoofdstuk 1 worden de uitgangspunten van het onderzoek behandeld. De doelstelling, de maatschappelijke en wetenschappelijke context (zie deel I van deze synopsis). Benadrukt wordt het belang van het werken met concepten in de stede­bouw: de conceptuele benadering, zoals die de laatste jaren in de stede­bouw ingang heeft gevonden.

3.4 Fasering van de stede­bouw volgens Corboz

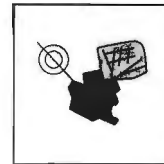
In hoofdstuk 2 wordt geprobeerd de ontwikkeling van de stad en stede­bouw in deze eeuw in kaart te brengen en deze te relateren aan Tilburg. Waar staat ons huidige denken? Waar moet mee worden afgerekend? Waar moet mee worden rekening gehouden? Het gaat om een beeld te krijgen van het idee omtrent de stad in de nabije toekomst. Daartoe wordt gebruik gemaakt van de globale schets van de ontwikkeling van de stede­bouw door A. Corboz. Hij deelt de stede­bouw van deze eeuw in vier fasen in, te weten:

- 1 stede­bouw naast de stad
- 2 stede­bouw tegen de stad
- 3 stede­bouw in de stad
- 4 stede­bouw van de territoriumstad

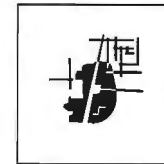
⁶In het project *Stadsvorm* wel aangeduid met het neologisme 'archipunctuur', een woord dat een drievoudige betekenis heeft: (1) architectonische, (2) punctuele ingrepen ('ingrepen als een punctie') gericht op het verbeteren ('helen', 'gezond' maken) van het stedelijk weefsel, vgl.: (3) *acupunctuur*

Corboz typeert deze fasen met behulp van de in die fasen overheersende stede­bouwkundige concepten, respectievelijk:

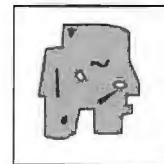
- 1 Tuinstad en Sitte
- 2 Functionalisme, CIAM
- 3 Stad als verzameling architectonische ingrepen: het postmoderne stads­idee⁶



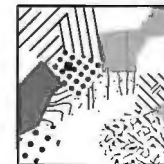
1 Stede­bouw naast de stad



2 Stede­bouw tegen de stad



3 Stede­bouw in de stad



4 Territoriumstad

De vier fasen van de stede­bouw (*deel III afb. 4*)

3.5 Stede­bouw van de territoriumstad

Met de laatste fase proberen we greep te krijgen op de stad van de nabije toekomst. Corboz spreekt over het ontstaan van de territoriumstad, dat is in wezen de stad die niet meer territoriaal gebonden is, maar de grenzen van stad en regio overschrijdt. Corboz spreekt over het ontstaan van een *stedelijk veld*, met daarin stedelijke kernen -knooppunten- die opdoemen in een stedelijke nevel die over dat veld hangt. Hoe kunnen deze kernen als specifieke kernen herkenbaar zijn en als eigenzinnige bakens fungeren in die stedelijke nevel? In feite is dit het al bekende thema van de *verdwijning van de stad*. Dit thema kennen we dus eigenlijk allang.



Het 'Stedelijk veld Tilburg' (deel III afb. 2)

Doordat alle steden met dezelfde concepten werkten, lijken ze allemaal op elkaar, is een bekend kritiek. De eenheid van het stedenbouwkundig werk! Het verschijnsel ligt nog steeds op de loer nu we zien hoe allerlei steden met een zelfde soort slogans werken: Technologie voorop, moderne industriestad, Digitale stad, high tech, stedelijk knooppunt, middelpunt van Benelux of Europa, elektronische snelweg, Euregio, Tilburg-wereldstad. Vanuit de stedenbouwtheorie worden kaders aangedragen als: de cultuur van de snelweg, de dromologie (= de filosofie van de weg), de globalisering van ruimte en tijd, enz.

Kortom: hoe staat het met het aspect dat in het SOS de aandacht kreeg: de eigen ruimtelijke identiteit van de stad? Er is ondanks dat streven naar de verdwijning van de eigen stad toch ook een niet te loochenen aandacht voor de eigen geschiedenis en identiteit nodig? Onze periode kenmerkt zich wat dit betreft dus door een zekere tweeslachtigheid. Vatten we de situatie nu samen als historisch moment en uitgangspunt voor de stedenbouw van Tilburg, *plaats van de toekomst*:

Het imago van de stad

De overgeleverde bebouwingstypologie kan het beeld van

Tilburg, stad van de toekomst niet dragen. Delen van deze bebouwing kunnen de herinnering aan het verleden van Tilburg als textielstad blijven dragen. Deze delen dienen geselecteerd en bewaard te worden (MIP). Naoorlogse en hedendaagse bebouwing kunnen het beeld uitdragen van het huidige Tilburg als de moderne industriestad. Welke middelen (concepten, architectonisch-stedenbouwkundige typologieën en elementen) staan architectuur en stedenbouw ter beschikking om het imago en de onverwachte kwaliteit van Tilburg, stad van de toekomst te dragen?

Tilburg is opnieuw een gebied

Tilburg is, zoals in de middeleeuwen, weer een uitgestrekt gebied geworden. Echter, nu niet een woest en ledig landschappelijk gebied met hier en daar kernen van bewoning en bebouwing. Nu een gecultiveerd stedelijk gebied, een 'stedelijk veld', voorzien van een enorme, nog steeds uitdijende bebouwingsvoorraad en onderhevig aan ruimtelijke expansie. De toenemende voorraad zoekt zijn weg over stadsgrenzen heen en probeert zich te nestelen in de landschappelijk nog resterende gebieden. Er ontstaat een uitgestrekt stedelijk veld met daarin een mozaïek van woon- en werkmilieus, elk met hun eigen inkleuring.

Men spreekt over de zogenaamde tapijtmecropool. *In plaats van stedelijke uitbreidingen nu: de uitgebreidheid van de tapijtmecropool.* De ontwikkelingsrichting van Tilburg is wezenlijk open naar zowel de westelijke als noord-oostelijke kant.

Centrale positie van Tilburg

Tilburg is niet meer dat ene zandkorreltje uit de oergeschiedenis. Integendeel. Tilburg is de zesde stad van het land geworden en neemt in een centrale positie in Brabant in. De stad Tilburg wordt gezien als het centrum van een Brabants stedelijk complex gelegen tussen de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied. Tilburg is in dit complex het knooppunt van het Logistiek-Industrieel complex, Toeristisch Complex en Modern Technologisch complex.⁷

⁷Zie Stedenbouw en Volkshuisvesting, 1995, nr. 7/8

4 MORFOLOGISCHE CONCEPTEN VOOR TILBURG

We behandelen nu enkele immateriële concepten.

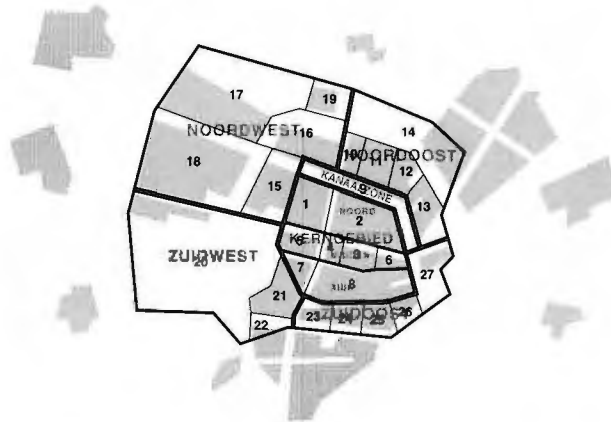
4.1 Tilburg, compartimentenstad

Tegenover het concept van de gefragmenteerde stad, waarvoor in de postmoderne fase van de stad ('de stedenbouw van de stad') voor wordt geopteerd en welke vooronderstelling - zoals we zagen - voor Tilburg ook wel historische grond heeft, wordt het concept van de compartimentenstad geïntroduceerd.

Traditioneel werd de stad gezien als een samenstel van stadsdelen, wijken, buurten en clusters of blokken. Het onderzoek Stadsvorm gaat er echter van uit, dat binnen de stad *compartimenten* zijn af te bakenen. Die kunnen samenvallen met een stadsdeel, buurt of wijk, maar dat hoeft niet. Compartimenten zijn delen van de stad die als morfologische eenheden worden opgevat en derhalve een eigen begrenzing, karakteristiek, typologie van bebouwing en openbare ruimte hebben, teruggaand op een eigen stedenbouwkundig-morfologisch concept. Kortom: zij hebben hun eigen specifieke beeldkwaliteit. Wel is het zo, dat dit concept vaak onvolledig aanwezig is, misschien vaal zelfs alleen potentieel aanwezig is, en nu -achteraf- gereconstrueerd en geactualiseerd moet worden.

Uitgangspunt is, dat het gehele stedelijke grondgebied kan worden onderverdeeld in compartimenten, die alle een bepaalde invulling hebben, waarvoor bewust gekozen is of voor gekozen kan worden. De idee van de stad kan in een bepaald stadium van besluitvorming worden gereduceerd tot die van een of meer compartimenten met de een of andere invulling, die bijvoorbeeld kan variëren van hoogstedelijk tot landschappelijk.

Ter toelichting: De compartimentenstad beperkt zich niet tot het stadslichaam. De compartimentenstad kan zich uitstrekken over het gehele stedelijk veld. Een compartiment



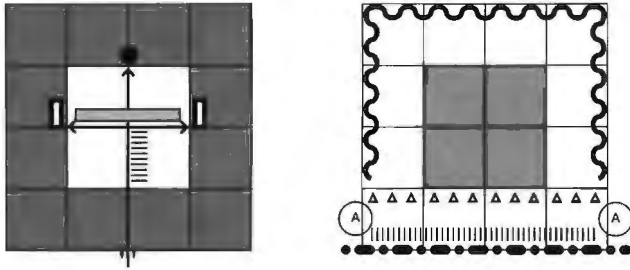
Compartimentering Tilburg (*deel III afb. 27*)

kan ook een groen-compartiment zijn. Het gaat er maar om welke functie en betekenis aan een bepaald compartiment wordt toegekend: hoogstedelijke, wooncompartiment met specifieke typologie, landschappelijk compartiment, enz. Op die manier wordt de traditionele, nu overwonnen tegenstelling stad-landschap op vanzelfsprekende wijze in het concept van de compartimentenstad opgenomen en verwerkt. Stad en landschap krijgen op die manier iets gelijkwaardigs: beide worden beschouwd als invullingen van compartimenten. Beide polaire substanties worden in feite eerst geneutraliseerd, zodat ze geen tegenstellingen meer zijn en vervolgens naast elkaar ingepland. Niet als op zichzelf staande -zich oneindig uitbreidende en voortwoekerende- domeinen, maar steeds ingekaderd in een begrensd compartiment.

In het onderzoek wordt een tweetal voorbeelden gegeven hoe compartimenten morfologische kunnen worden geanalyseerd en behandeld. Ook hier is weer belangrijk het werken met concepten als basis van de beeldkwaliteit van zo'n compartiment. *Op het niveau van de compartimenten - met hun eigen morfologische karakteristiek (eigen vormconcept, typologie van bebouwing en openbare ruimte) ligt stedenbouwkundig gezien het aangrijpingspunt voor het beheer van de stad.*

De compartimentenstad onderscheidt zich duidelijk van de tapijtmetropool. Die laatste is niet meer dan een 2D-kaart waar de verschillende motieven van het stedelijk tapijt zijn gecategoriseerd. In het idee van de compartimentenstad heeft elk compartiment een begrenzing en een eigen morfologische structuur.

De compartimentenstad stelt zich tegenover de idee van de gefragmenteerde stad. De gefragmenteerde stad wordt als uitgangssituatie gezien, in het geval van Tilburg, historisch gezien terecht, maar niet als eindpunt: een idee dat om zijn morfologische bevestiging zoekt vanuit een of ander post-modern stadsidee.



Voorbeeld uitwerking compartiment Het Zand (deel III afb. 64,65)

4.2 Territoria

Niet alleen de *weefsels* van de stad, afgebakend binnen compartimenten, bepalen het beeld van die stad, ook een ander soort delen, die in de literatuur op vele manieren worden aangeduid: overgangszone's, breukzone's, grenszone's, buffergebieden, enz. Deze compartimenten worden in het onderzoek als *territoria* aangeduid. Vaak zijn dit infra-structureel zeer complexe gebieden, die niet op een consistente wijze zijn ingericht en vormgegeven, maar in hoge mate beeldbepalend voor de stad zijn. Bijvoorbeeld omdat de belangrijke hoofdverkeersroute's hierin zijn gesitueerd. Als zodanig herbergt de stad als stelsel van territoria het concept van wat in de literatuur wel wordt aangeduid als de *netwerkstad*.

Territoria zijn niet in termen van 'weefsels' aan te duiden, het zijn de plaatsen waar de periferie de stad binnendringt, ze getuigen immers van een bepaalde stedenbouwkundige willekeur, onafheid, van niet-ingericht-zijn.

Territoria vallen op door hun specifieke stedenbouwkundige problematiek. In het stadsontwerp dienen deze gebieden te worden gekarakteriseerd, zij worden uitgewerkt als een specifiek soort compartimenten, het zijn de gebieden in de stad die afgebakend worden op grond van hun *eenheid van stedenbouwkundige problematiek*.

Territoria definiëren een gelokaliseerde stedenbouwkundige ontwerp-opgave, die de indeling naar compartimenten i.c. stadsdelen, wijken en buurten overstijgt. Uitgangspunt is: *territoria zijn op stedelijk-regionaal niveau bepalend voor het beeld van de stad*.



Voorbeeld van mogelijke morfologische territoria in Tilburg (deel III afb. 29)

4.3 Geometrie van de stad

Morfologie van de stad grijpt terug op de geometrie van de stad: de stad als verzameling lijnen, vlakken en punten. Het stedelijk weefsel van de stad is een ruimtelijk patroon, een ruimtelijk netwerk. Het is een samenstel van een hoe-

veelheid lijnen, afhankelijk van het karakter van het patroon in min of meerdere mate geordend en gestructureerd.

In elk patroon kan een hiërarchie worden aangebracht. De ene lijn scoort hoog wat een typische vorm van bruikbaarheid betreft, er concentreren zich functies of de lijn dient als een belangrijke verkeersroute op stedelijk niveau. Een andere lijn scoort hoog wat zijn (her-)kenbaarheid betreft: een karakteristieke straat, een opvallende laan, een drukke hoog-stedelijke ader met moderne bebouwing. Door dergelijke lijnen wordt een weefsel gestructureerd. Te zamen vormen deze lijnen het stedenbouwkundige concept van een stedelijk patroon. Deze lijnen noemen we derhalve conceptuele lijnen. Dergelijke lijnen vertegenwoordigen in pincipe continuïteit van idee, functie of identiteit, zowel architectonisch (bebouwingstypologie), stedenbouwkundig (type openbare ruimte), maar ook wat de stoffering/inrichting van de openbare ruimte betreft.

Lijnen kunnen ook als grenslijnen fungeren, met behulp van lijnen kunnen we delen van de stad afbakenen: er ontstaan stedenbouwkundige eenheden. Elke afbakening is deels pragmatisch, maar heeft ook zijn redenen. We bakenen gebieden af die een zekere eenheid vertonen wat gebruik, ruimtelijke karakteristiek, ruimtelijk patroon, bebouwingstypologie, identiteit enz. betreft.

Lijnen kunnen elkaar kruisen en snijden, dan ontstaan punten: kruispunten, knooppunten. Deze punten kunnen stedenbouwkundig gezien bijvoorbeeld een plein, een kruising of verkeersrotonde zijn. Maar knooppunten zijn ook brandpunten van activiteit, de strategische plekken in de stad, in pincipe openbaar toegankelijk. In Tilburg bijvoorbeeld de verschillende clusters, de punten waar de stedenbouw zich samenbalt in de architectuur van de plek.

Ook architectonische objecten kunnen als punten worden aangemerkt. Zij fungeren als opvallende, markante elementen, oriëntatiepunten, die het beeld van de stad bepalen. Dergelijke punten kunnen ook, op lager schaalniveau, de continuïteit van een bepaalde bebouwingstypologie langs

een conceptuele lijn even onderbreken (de 'kleinere' aspecten van vorm).



Een mogelijk patroon van conceptuele lijnen voor Tilburg (deel III afb. 44)

5 BOUWSTENEN VOOR HET BEELDKWALITEITPLAN TILBURG

5.1 Schijfconcept

In de volgende hoofdstukken vijf en zes worden twee zogenaamde experimentele vormconcepten voor Tilburg beschreven.

Eerst het zogenaamde *schijfconcept*, een op basis van morfologische analyse verkregen stadsconcept. Uitgangspunt is de stad als een morfologische constructie, de stad als een stapeling concepten door de tijd heen. Deze concepten hebben elkaar vernietigd, overlappen elkaar, versterken elkaar misschien, doven elkaar uit. Kortom: niet 'Tilburg, stad zonder concept', maar 'Tilburg, stad met legio concepten'.

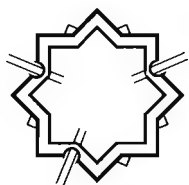
Die analyse is uitgevoerd met behulp van ideaal-typische concepten, zoals de gesloten stad, de organisch-gegroeide stad, de gridstad, de barokstad, enz. Deze concepten zijn op Tilburg geprojecteerd en gekeken is waar deze concepten



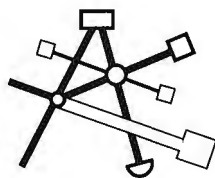
organisch gegroeide stad



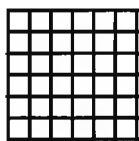
radiaal/concentrische stad



gesloten stad



barokstad



gridstad

Ideaal-typische stadsconcepten (deel III afb. 71)

herkenbaar aanwezig zijn. Natuurlijk niet 100%, altijd gedeeltelijk, gemankeerd, in elementen her en der. Maar de gegroeide lijnstructuur is bijvoorbeeld uitdrukking van het concept van de organisch-gegroeide stad.

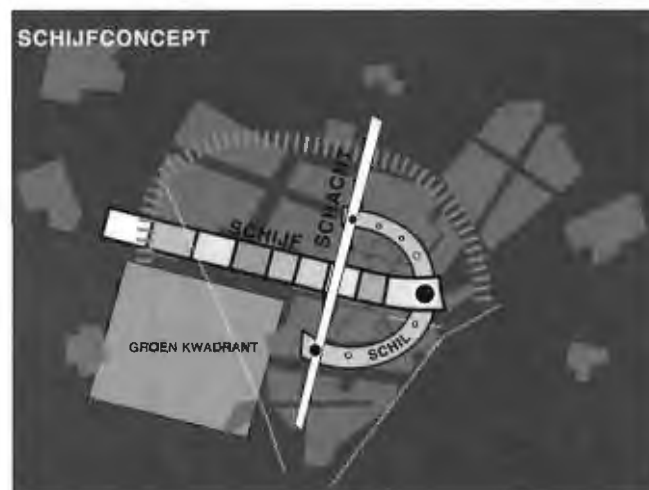
De morfologische hoofdstructuur van Tilburg wordt gezien als een constructie van verschillende modellen en kan in aanzet als volgt worden getypeerd:

- De Ringbaan-west fungeert als een lange lijn die Tilburg verdeelt in een oost- en westkant.
- In het noordelijk en zuidelijk deel van de Oude Stad vervult het organische patroon van plein- en straatnederzettingen nog steeds een structurerende rol, met dien verstande dat deze zogenaamde gegroeide lijnstructuur (Stadsbeheerplan) alleen betekenis heeft op wijkniveau en niet op stadsniveau (Evaluatie Stadsbeheerplan).
- De westkant van de stad is gebaseerd op een orthogonaal patroon (model van de open, onbeperkt uitbreidbare stad); enkele belangrijke lijnen uit dit patroon dringen door in het weefsel van de oude stad.
- Tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de stad

bevindt zich een langgerekt gebied, waarin zich zonder meer railinfrastructuur bevindt evenals de lijnen die de oude stad vervult vanuit het westen binnendringen.

Vervolgens is geprobeerd in deze veelheid van gestapelde concepten een nieuwe synthese te tekenen, het zogenaamde schijfconcept.

Tevens worden enkele voorbeelden gegeven hoe dit concept naar onderdelen zou zijn uit te werken, in de eerste plaats naar onderkende territoria als schijf en schacht, maar ook naar lagen die aspecten van beeldkwaliteit vertegenwoordigen, zoals de relatie stad-landschap, de architectuur van de stad, de infrastructuur van de stad.

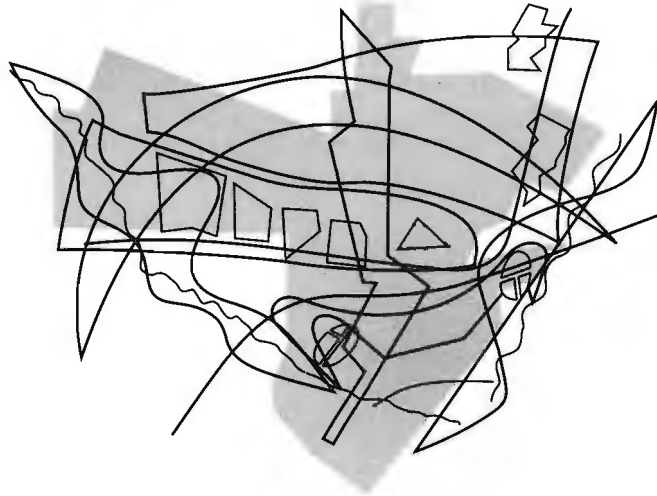


Het Schijfconcept (deel III afb. 74)

5.2 'Tilburg, Ville territoire'

Dirrix heeft vervolgens het concept van de strokenstad uitgewerkt en Tilburg getekend als een compositie van verschillende territoria. Het concept heet 'Tilburg, Ville territoire'. Belangrijk is een stelsel van conceptuele lijnen waarvan het model teruggaat op het idee van een golfcourses, de lijnen waarlangs het balletje rolt.

Dit stadsontwerp vormt voor de gemeente de uitgangssituatie voor Tilburg als stad van de toekomst.(afb. 101 pag. 134)



'Tilburg, ville territoire' (deel III afb. 98)

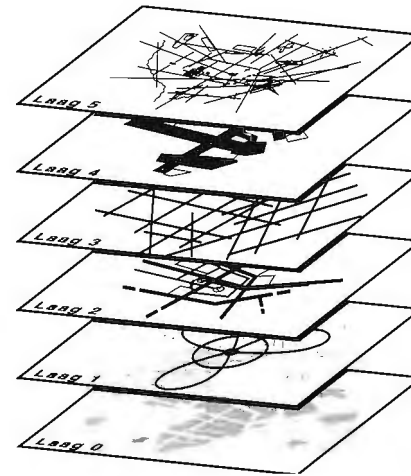
5.3 Stadsontwerp en gelaagde benadering

Komen wij nu terug op de gelaagde benadering, waarin concepten worden gestapeld:

Object van deze benadering is Tilburg in zijn omgeving als ruimtelijk concept.

De gelaagdheid van dit concept kan als volgt worden uitgedrukt:

- Laag 0: het stedelijk veld Tilburg
- Laag 1: het stedelijk veld met propellermodel
- Laag 2: de tapijtmecropool (het stadsbeheerplan)
- Laag 3: de compartimentenstad
- Laag 4: de stad als (beperkt) stelsel van conceptuele lijnen en territoria
- Laag 5: de stad als programma en verzameling architectonisch-stedebouwkundige projecten langs die lijnen en binnen die territoria.



(deel III afb. 100)

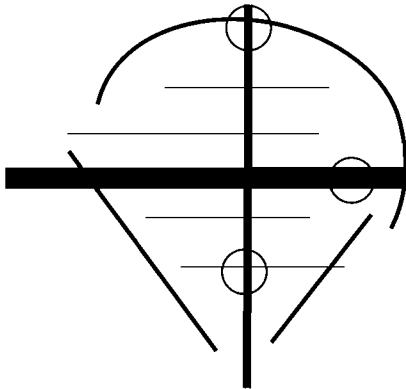
5.4. Beeldkwaliteitplan

Hoe geven we uitwerking aan laag 4 en 5? Het onderzoek stadsvorm Tilburg levert de bouwstenen voor het beeldkwaliteitplan Tilburg, zoals dat uiteindelijk door de gemeente wordt gekozen en, althans wat betreft de vorm van de stad, uitgangspunt zal zijn voor andere stadsplannen, zoals het structuurplan. Het beeldkwaliteitplan is een stadsontwerp, het baseert zich op de ruimtelijke hoofdstructuur van de stad, zoals die in het Schijfmodel is getekend:

- een horizontale lijn symboliserend de oost-west-richting, waarvoor de Schijf model staat;
- een verticale lijn, de noord-zuid-as, waarvoor de Schacht model staat, die de tweedeling oost-west tot uitdrukking brengt;
- een gebogen lijn, de weergave vormend van een omvattend gebaar dat in het noordelijk en oostelijk deel duidelijk tot uitdrukking komt in elementen als ringbanen en tangenten;

- twee diagonaalgerichte lijnen, te zamen een trechtervormige structuur vormend, tot uitdrukking komend in de beekdalen van Ley en Donge;
- een aantal knoop- en kruispunten, waar de conceptuele lijnen van de ruimtelijke hoofdstructuur elkaar snijden: noord-, oost-, en zuidknoop.

Deze lijnen en punten definiëren én ordenen de territoria van de stad, de gebieden die op het niveau van de stad als beeldbepalend dienen te worden opgevat en in hoofdstuk 5 en 6 als mogelijkheid zijn beschreven: schijf, schacht, tangent, corridor, collector, diablo, avenue, enz. Tezamen met de hiervoor aangeduide oost-, west- en zuidknoop definiëren deze territoria de architectonisch-stedebouwkundige ontwerpprojecten van de stad.



Afb. 102 Schematische weergave ruimtelijke hoofdstructuur Tilburg

ENGLISH SUMMARY

SYNOPSIS OF THE RESEARCH PROJECT 'CITY FORM TILBURG'

This contribution provides a summary of the research 'City Form Tilburg' and attempts to give some insight into the entire project. The synopsis is focused both on the image quality plan and the city design. The context of the project and the methodology that was developed and applied will also be dealt with.

1 BACKGROUNDS AND OBJECTIVE

The quality of shape and image of the built environment is enjoying much interest. Its importance is underwritten by the ministerial bill on 'More room for Architecture'. In this bill there is a clear emphasis on the importance of making image quality plans. The bill on the image quality plan is an elaboration on this.

Many municipalities are making image quality plans. However, often these are no more than additions to the zoning plans, are limited to part of a city, and are mainly focused on the existing built environment and the improvement or maintenance of the existing image quality.

The city of Tilburg has a specific interpretation of the term image quality plan. An image quality plan should express the future qualities of a city. In essence it is a city design, in which the line of development of a city (as far as architecture and urban design are concerned) is set down for the long term. The morphological aspect is dominant: it is a plan for the morphological main structure of the city; it concerns the planning of the city.

At Eindhoven University of Technology we were asked to investigate what could function as the foundation for such a city design. In collaboration with the architect firm Dirrix/Van Wylick a city design was created.

The investigation led to a number of publications that were principally focused on the historical spatial development of the city of Tilburg. The objective of the research 'City form

Tilburg' was to make knowledge about the morphology of the city more extensive and more accessible. The project was intended to offer knowledge and insight into the morphology of the city to people who are professionally involved with it (architects, urban developers, civil servants, members of welfare committees, etc.) or people who are simply interested in this city or have a non-professional involvement with it because they simply live there!

Besides that, the publications were aimed at people in the field of architecture and urban development who are interested in the history of their specialisation or with a morphological-historical approach to the urban environment for instance.

1.1 Objective

The municipality of Tilburg formulated the following objectives for the research:

- 1 Gain insight into the historical-spatial structures and urban development concept of the city, as well as the characteristics of the architectural and urban form of the city's constituent parts (districts, neighbourhoods, etc.).
- 2 Draw up boundary conditions and guidelines for supplements to existing urban areas for the benefit of the council, users, architects, urban developers, etc. as well as establishing a view on the desired future morphological structure of the city and its spatial appearance in the light of expected urban and regional developments at a managerial, functional, and infrastructural level.
- 3 Improve the integration of the Historic Buildings trust and visual arts in the daily practice of town planning and urban development.

During the course of the investigation explicit objectives were added: drawing up an image quality plan and making a city design.

The central objective was to develop a view on the structure of the city, its spatial appearance, the visible shape, and the way people experience it.

1.2 Management and development of the city

These objectives can be summarised as follows in terms of the management and architectural urban design of the city:

- The management of the city: guaranteeing and improving the basic quality of the city as a place to live, work and make use of.
- The familiarity with the city: heightening its own identity.
- The beautification of the city including both its architecture and public spaces, the keyword being image quality.
- The design of Tilburg as a city of the future: the city design.

1.3 Social context

The social context is clearly indicated by the government's objective for more room for architecture, i.e. more attention has to be paid to the quality of the built environment, the cultural value, the future value, and the user's value. The bill on government policy regarding the spatial quality even states that the spatial quality of our environment has an important influence on the quality of our existence.

Striving for quality can be operationalised in urban development in the strive for a systematic approach to image quality. Its most important aim being that the policy regarding the built environment be less of a group of incidents than often has been the case up to now.

The research on town planning tries to make a contribution to the more systematic approach to the shape and image quality of the city.

1.4 Scientific context

The scientific context of the project has to be seen in the light of the call within the discipline of urban planning for more attention to the dimension of shape in urban development. It was snowed under in a period in which urban deve-

lopment was carried by the paradigm of the functional city. And as a consequence there is a predominantly functional, functionalistic approach to the urban built environment. The research City Form Tilburg looked into the possibility of a modern and practical morphological approach.

1.5 Strategic urban development

The project also aimed to provide new presuppositions and points of departure with respect to the development of the city and its urban development. For presuppositions, points of departure, and models underpin all thought about working on the city and have to regularly be checked and re-evaluated concerning their validity. Are the operative city concepts truly operative?

Particularly the traditional city concept (the concentrically built city with its structure of inner parts and outskirts) should be discussed, but also the meaning of the so-called grown and designed line structure for the city design of Tilburg.

Strategic urban development also implies that urban development and design does not derive its principles from town planning, nor from town planning models for the city. It should formulate its own urban developmental presuppositions and points of departure, which are encompassed in a city design and are an expression of a strategy for the city of the future.

2 MORPHOLOGICAL INTERPRETATION OF TILBURG

2.1 Publications

The intended results of the project were first meant to be publications in connection with importance of transferring knowledge. The following publications have appeared up to now:

Part I City Form Tilburg, the historical development

Part II City Form Tilburg, its development between 1975 and 1995

Part III City Form Tilburg, city design and image quality

It could be posited that the parts together reflect past, present and future. As a whole this trilogy recounts the history of Tilburg, though it is not just the past in itself but an understanding of this past, as the bill on architectural policy correctly notes.

Part I gives us a notion of history and teaches us the specific dynamics that are characteristic of the city of Tilburg.

Part II sketches the recent history (in fact the present) and teaches us about the starting point Tilburg has for a city of the future: the urban developmental topicality as the beginning of a new period of urban development.

Parts I and II should be traced back to a number of historical moments, which need to be discussed again as strategic choices with an eye to the future.

In part III a number of models, points of departure, and presuppositions are looked at, which are relevant for the future morphological development of the city of Tilburg.

Part III contains proposals for the morphological development of Tilburg from a number of strategic choices that can be deduced too.

Part III also introduces us to a frame of reference and set of instruments, and is an atlas of the concepts of shape presently operative, providing a morphological analysis of the city.

In part II the Strip Model (Schijfmodel) is included, which was designed by Eindhoven University of Technology, and the city design Ville Territoire from the architect's firm Dirrix/Van Wylick.

2.2 Interpretative and inventive moment

History as an understanding of past, present, and future, requires an interpretative and an inventive moment. An interpretative moment is required when we wish to indicate the relation between the urban developmental shape and history. This relation can only be traced with difficulty in urban development. Often we get no further than anecdotes about pieces of pottery or old coins that were dug up, being the first signs of civilisation. Likewise, there is an approach in terms of monuments or striking elements. These are only related to a small part of the city however. In the sixties an operative history of the city had to be made, but now this approach has to be narrative again.

The point of the interpretative moment is interpreting the morphology of the city in terms of urban developmental concepts (see the city as a morphological construction), the transition between interpretation and invention is not clear cut, there is a gradual transition.

The inventive moment is expressly involved with the experimentation with concepts of shape and will be dealt with in the city design of Ville territoire and also in the strip model. In the strip model the emphasis lies on the interpretative moment, while it lies on the inventive moment for the Ville Territoire.

2.3 Understanding the past

As far as the interpretation of the past is concerned: the point is to move from anecdotes to systematics. Part I treats the historical spatial development of the city of Tilburg from its earliest beginnings -the first grain of sand- to about 1980. This is done systematically. For this a periodization was made, which specifically applies to the spatial development of Tilburg:

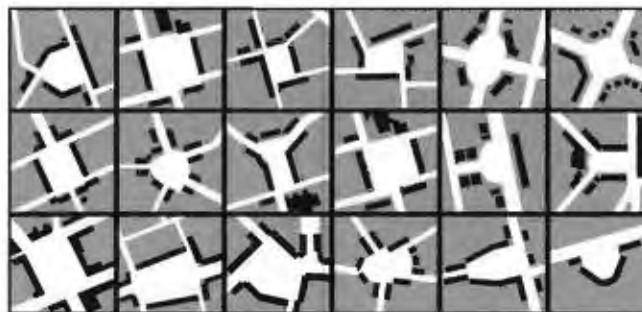
Earliest history I: The landscape as a morphological process
Earliest history II: The first settlements

Period 400 - 1200:	Agricultural settlement
Period 1200 - 1826:	Pre-industrial textile city
Period 1826 - 1904:	Industrial textile city
Period 1904 - 1940:	The general plan for expansion from 1917
Period 1940 - 1960:	Completion of the city body within the ring roads
Period 1960 - 1980:	Urban expansion and maintenance of the old city
Period after 1980:	The city management plan

History as a composition of concepts, types, and elements

Within this period the morphology of Tilburg is described and made operative in the following manner: a certain period of urban development can be developmentally and architectonically characterised by means of

- The urban developmental concepts that underlie the urban developmental plans and processes.
- The architectonic and urban typologies used in that period (sorts of built and unbuilt spaces).
- The architectonic and urban objects realised in a period that cannot be listed under the typologies and therefore have a unique nature.



An example of urban elements: squares from the period 1904 - 1940

By means of a periodization and the naming of the relevant concepts, typologies, and elements in each period, the city

can be dissected as a historical phenomenon -through visible architectonic and urban development.

2.4 Historic moments

The urban developmental history of Tilburg as it is described in parts I and II can be summarised in a number of historical moments.



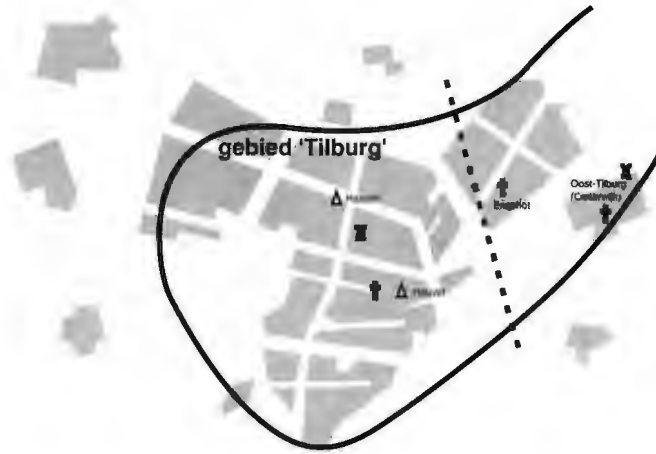
Landscape structure Tilburg

- From the first grain of sand

The landscape of Brabant got its present shape through subterranean movements and the force of the wind, sand, and water during the ice ages. After the last ice age the landscape that had been formed was fixed by the vegetation. Tilburg lies on a sand bank within a triangle formed by the rivers Donge and Ley, to the east and west of the city, and the Meuse some distance north of the city. The shape of the landscape is prominent at the regional scale level and can be seen as a substrate of the modern urban/agricultural landscape.

- Tilburg as an area (past)

Tilburg used to indicate an area, a region of settlement with a number of core spots with inhabitants. Tilburg literally meant The Tilburgs and encompassed the present Tilburg and Oisterwijk.

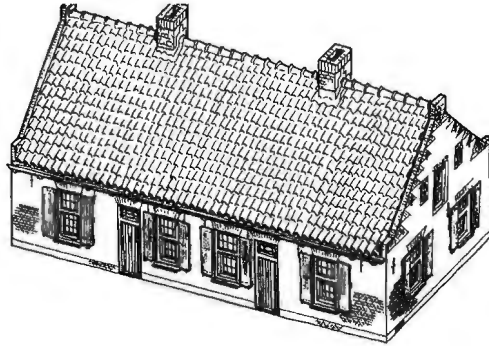


The area of Tilburg in the Middle Ages

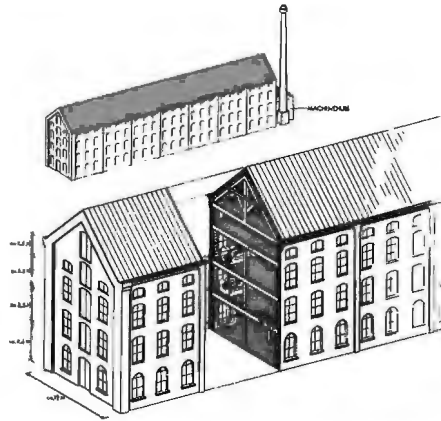
Gradually, the present Tilburg arose and an agglomeration of hamlets or native villages. As a result of the connections that came about between these hamlets, the so-called line structure grew.



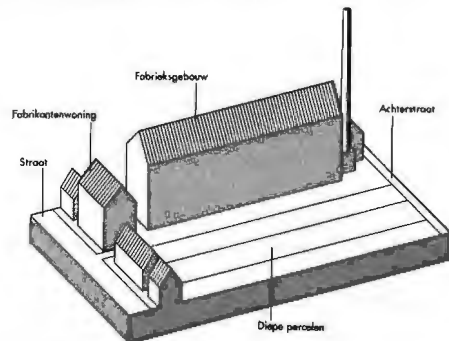
Goirke street around 1900



Eighteenth century Tilburg weaver's houses



Tilburg factory building at the end of the nineteenth century



Typification of ribbon development in Tilburg at the end of the nineteenth century

- The line structure that grew and its building typology

In Tilburg the old hamlets are called 'herdgangen' (which literally translates as: 'shepherd's ways'). The names of these 'herdgangen' still are used to indicate parts of the city. The ribbon development that grew between these small settlements are still present as so-called radials in the map of the city. Small-scale buildings arose along these radials, which are very typical of Tilburg. Later on the open spaces between these radials was built up and morphologically a street map of the city arose that makes a fragmented impression. Up to the present the city of Tilburg is still referred to as the fragmented city.

Together with the gradual industrial evolution of the city and morphological development of the city's street map, the building typology transformed.

At the end of the Middle Ages the weaver's house arose, a specific industrial building for the textile industry: living and working (weaving) were combined under one roof. The houses had long front, which can be compared to the traditional extended front farmhouses of Brabant, and a ridge parallel to the street. The houses originally consisted of a wooden nogging in which the compartments were filled with a plaiting of branches covered with lime. The roof was covered with reed or straw. Later they were made from brick with a tiled roof. With the growth of the textile industry and the growing complexity of the processing, the need arose for larger buildings. So called factory houses were built where a number of processes could be carried out under one roof. The factory houses became bigger and bigger with the growth of the textile industry. Additional sheds were built. In the middle of the nineteenth century many companies were expanded with large multi-storey factory buildings. As the ribbons were densely built up, the extensions had to be built behind the original buildings. This was possible because the agricultural plots were historically long. In order to open up the factory buildings at the back of the terrain, back roads were made. The factory building became part of a factory complex.

The factory owner lived in the ribbon development in a separate factory owner's house. These were large houses with two floors with roof timbers, classicist gables, flanked by a large gate from their coach houses. A new type of building arose in contrast with these houses: the worker's house. It was often built by investors and rackrenters. This type of building had features from the old weaver's houses: one floor with a slanted roof. It was smaller than the weaver's house however.

In order to create extra room cheaply a mansard roof was used. The worker's houses were built in rows.

- *The Rückert Plan and the designed line structure*

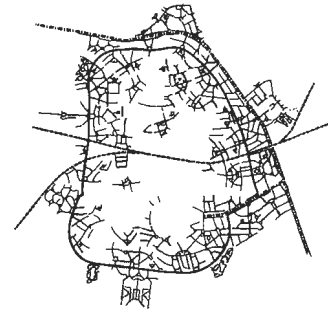
Tilburg achieved much fame with the expansion plan by engineer Rückert, established in 1917. The Rückert Plan was based on systematic research into the development of the city from a demographical, sociological, and economic perspective. The plan introduced a garden city typology with single-family dwellings, squares, and picturesque streets. These typologies are distinctive of the image of the old city of Tilburg. The grand gesture and the extensive scale of the square with the much smaller scale of the buildings was striking.

In terms of the main spatial structure, Rückert brought cohesion to the fragmented Tilburg with his design for the ring road as an agglomeration of smaller settlements. The ring road is the important conceptual line of the so-called designed line structure.

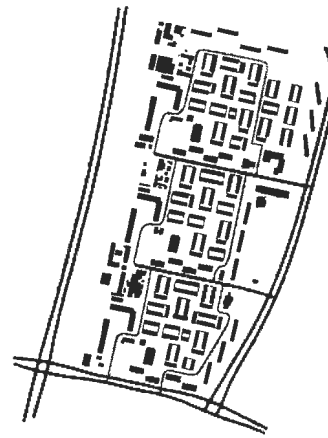
However, the ring road became an inner ring, the significance of the conceptual line has changed, and at the city level it has been lost entirely. The Rückert Plan no longer is an adequate city design as it no longer represents the future.

- *Transformation into a modern city*

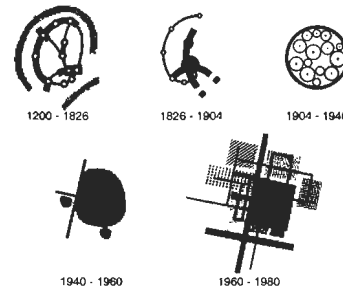
The post-war period was a phase of social transformation and Tilburg became a modern medium-sized Dutch city with a mixed population, differentiated employment, and numerous educational facilities. One important symbol was the disappearance of the skyline of the Tilburg of old, the city as a forest of chimneys disappeared.



The ring road from the Rückert Plan as a conceptual line



The Stokhasselt district, a characteristic example of urban development in the sixties



Historical city concepts in Tilburg as recognised in Part I

Spatially, large urban extensions came about in this period, which cannot be said to be typically Tilburg as regards their shape. They were copies of the extensions that were taking place in the western part of the country and that served as a model for the whole country. Their building typologies included high-rise flats, low-rise buildings, strips, etc.

In this phase the original socio-cultural identity was pushed into the background. Social and economic changes not only manifested themselves in large-scale urban extensions, but also in urban renewal and reconstructions.

Besides the extensions like Tilburg-Noord, the Wandelbos, Het Zand, and De Reit, we must make mention of the Tilburg city centre plan of Van de Broek and Bakema: the 72 million guilder plan of mayor Becht. Spatial concepts were also applied in this plan that had no proper situation and did not take the historical spatial structures present into account.

The Structure Plan for the Old City was a counterpart to this approach: here the historical characteristic and spatial structure of Tilburg was seriously taken into account. But to what extent is this typology adequate and should it be decisive for the image of a modern industrial city? It is clear that the so-called growing line structure can no longer bear the image of the city at the city level.

2.5 Presuppositions

Throughout all the publications a number of presuppositions play a role with respect to the town planning. We have already come across the presupposition that the past can be understood urban developmentally by means of concepts, types and elements. We shall treat a number of other presuppositions:

- *Society is the designer of the city*

Part I contains some presuppositions with regard to the morphology of the city and the morphological research. Take for example the relation between shape and history - how does the urban developer deal with history (e.g. in terms of concepts, typologies, and elements) and the rela-

tion between social development and spatial shape. This relation was always made. Society is the designer of the city. This would seem to be an abstract point of departure but it is not. It is a theme that is worked out nowadays under the heading of town planning as co-production.

- *No autonomous trend*

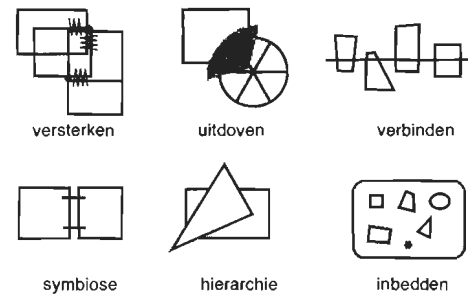
This presupposition means that no choice was made for the so-called autonomous trend: the shape of the city works according to its own laws, that cannot be explained by other factors. The autonomy of shape is a working hypothesis that should not be sustained for long, however, or else we are reduced to a purely geometric approach to morphology.

- *City as rhizome*

In urban development literature we often come across the term rhizome. The rhizome is a certain type of maze. The rhizome as presupposition means that the city can be read in various different ways. There is no single city concept, many designs are possible. In other words, concepts of shape can be experimented with.

- *City as a morphological construction*

Another presupposition is that of the city as a morphological construction: history is the sum of urban developmental concepts that may be consecutive, but are piled on top of each other or pushed together, in which they can connect up with each other, or else destroy or extinguish each other.



The principle of morphological construction

One important fact is that it is essential to urban developmental concepts that often they are only partially realised, and that they are far more of an idea -we refer here to the expansion plan of Rückert- especially functioning as a city design.

- A layered approach

One of the striking aspects of the expansion plan of Rückert was that it was a composite plan: different concepts were stacked in the plan. That is why it is eclectic. It is an example of what we call the layered approach nowadays.

What does this successful approach mean as an instrument? The city is a complex phenomenon: different agents, sectors, managerial and spatial scale levels interact (a multi-level and multi-agent nature). Each sector and each level has its own points of departure, which means certain choices can be assumed. For an adequate approach to the city, a layered approach is proposed. Layers can be viewed as separate choice levels, which offer a different view of the city on the basis of urban developmental concepts, e.g. formulated from within a specific sector.

2.6 Understanding the present

Part II deals with the period 1975 - 1995, the period of urban renewal and inner city plans, and also the period in which the foundation was laid for city management.

This period is extremely important, as the starting point has been created for urban development in the near and distant future. Therefore, this period represents the present even though it is not the present and a slice of time, but a stretched present encompassing the recent past and the near future.

The period 1975 - 1995 is important urban developmentally and historically, because some well-known plans and concepts were conceived in Tilburg. We would like to mention the Structure Plan of the Old City, the City Management Plan, but also the new city quarter Reeshof where the dimension of shape was taken into account seriously again.

In other words, the city council of Tilburg has forged pre-suppositions (strategic points of departure) regarding the management and development of the city in these plans too.

- Structure Plan of the Old City (SPOC): a theory of the existing body of the city

The SPOC drew attention to the qualities of the existing, historic body of the city. This was a natural reaction to the lack of placing and anti-historic concepts of the functionalism. It was a logical reaction to the city plan of Van de Broek and Bakema. With this plan mayor Becht and council member Baggerman wanted to turn Tilburg into a modern city in one go.



The grown line structure according to the City Management Plan of Tilburg

Perhaps this is putting it too strongly, but nevertheless the SPOC supplied a kind of urban developmental theory of the inner city, a new look on the city, in which clear use was made of morphological aspects, like historical building typologies. Tilburg's own history and its own identity were taken seriously again after a period that was mostly geared towards making a come-back: from a traditional, isolated city with a closed agricultural community, familism, and industrial barons as social characteristics to a modern city following a general concept.



City Management Plan, the urban patchwork of Tilburg

- *City management plan: Tilburg as a patchwork metropolis*

Next we have the city management plan that received much attention in the profession. The plan can be described with a modern concept, i.e. that of the patchwork metropolis. The city management plan organised Tilburg as a patchwork metropolis. The designs of the patchwork were classified and charted. This took place using categories to specify the built and unbuilt complexes of the city. The structure of Tilburg as a patchwork metropolis is marked by means of the so-called grown and designed line structure, which together form the main spatial structure of Tilburg. Both represent a period: the pre-modern and modern period. For a long time the idea existed that the grown and designed line structure no doubt could function as a city design. However, this point of departure needs to be refined. The grown line structure cannot sustain the image and identity of Tilburg and the city level.

2.7 General and special history

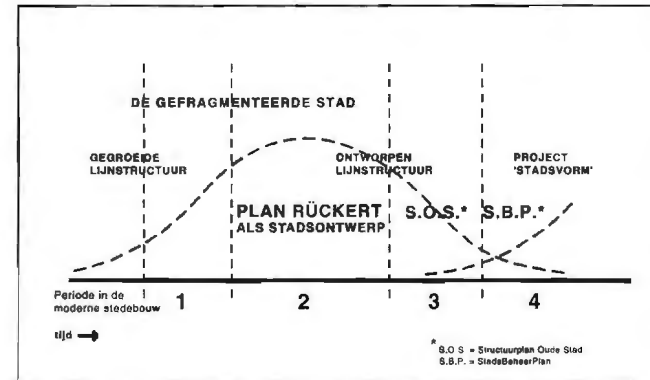
What part II also makes clear is that the general history of the urban development did not pass by Tilburg. The different urban developmental trends are visibly present. In brief, one can distinguish both a general and special aspect in the urban developmental history of Tilburg. We come across general urban developmental concepts, but in which

specific historical morphological structure do we find them? The specific structure of the Tilburg city and urban developmental history -the understanding of the past and present- can be summarised as follows:

There is a history that goes back to the Rückert Plan and in that period we see Tilburg arise as a fragmented city.

There is a history of the Rückert Plan. This is a period that stretches past the second world war. In that period the plan functioned as a city design, and more particularly the conceptual line of his ring road.

There is a history that has moved away from the Rückert Plan. The city design of Rückert lost its meaning as a city concept, it had gradually become an inner ring. During this period SPOC was conceived, in which the presupposition of the historical identity of the body of the city was made explicit.



Tilburg's own history

There is the presupposition of Tilburg as a city without a concept, because the city is a morphological construction, a stacking of concepts, a layered reality in accordance with the Rückert Plan.

There is the presupposition of the patchwork metropolis, operationalised in the City Management Plan with its divi-

sion into complexes. We now find ourselves in the on-going history that overlaps the previous period, in which time is moving in the direction of a new city design. It has not been created yet.

The point of departure is the idea of Tilburg as a fragmented city, a presupposition that is not some fashionable postmodern idea, but one that is based on the spatial history of the city. That is why the presupposition is not an ending that seeks to confirm itself.

3 EXPLORATION OF THE FUTURE

3.1 Tilburg, city of the future

Part III is about Tilburg after 1995, about the Tilburg that is only part of history as the future and that can only be known to a small extent. And what we know of it, the Tilburg of the present, will be caught within new spatial patterns and figures in the future.

Part III makes a forecast for the future of Tilburg. It gives a methodology and a city design. It is the beginning of an urban developmental strategy related to Tilburg, city of the future.

3.2 Experimental concepts of shape

Part III is a report of a quest, a heuristical search for usable concepts in the future for the city of Tilburg. A quest for concepts. These can be divided in a Cartesian way into immaterial and material concepts. As far as the material concepts are concerned: in part III two experimental shape concepts of the city have been included. Spatial readings for the city. These are concepts in a very literal sense: proposals for a spatial structure in all their tentativeness.

Here, the distinction between the interpretative and inventive moment of urban developmental work we made earlier comes to the fore. The one concept is based on a more analytical reading of the city and comes from Eindhoven University of Technology, an institute for scientific

research, the other comes from the architect's firm Dirrix/Van Wylick from the master designer Bert Dirrix. It is a concept that is focused on the imagination to a greater extent. We can also express it as follows: in the model of Eindhoven University of Technology the interpretative model is dominant and in the city design of Dirrix it is the inventive moment. Part III lists a range of operative material shape concepts, which were formulated in relation to the different sectors (layers). In this way part II also works as an atlas of shape concepts.

3.3 Immaterial concepts as a tool

The immaterial concepts refer to tools, to instruments, types of approaches, methodologies to work on the morphology of the city. The point of departure is that this field of research is not that far developed as yet. The city council was of the same opinion and wished to look for ways itself to take the morphology of the city into account in its approach.

The consequence is that part III is of a somewhat abstract and methodic nature. As stated before the main aim was to look at the presuppositions that are the basis for a morphological approach and are the point of departure for the management and development of Tilburg as a city of the future.

The first four chapters are entitled:

- 1 Points of departure for the research
- 2 The present development of the city and urban development
- 3 A morphological approach to the city
- 4 An approach for parts of the city

In chapter 1 the points of departure are dealt with, as well as the objective, and the social and scientific context (see part I of this synopsis). An emphasis is placed on working with concepts in urban development: the conceptual approach that has been introduced to urban development in recent years.

3.4 Phasing of urban development according to Corboz

In chapter 2 an effort is made to map the development of the city and urban development during this century and to relate this to Tilburg. What point have we reached in how we think? What do we have to contend with? What do we need to take into account? We have to gain some notion of the idea concerning the city in the near future.

For this purpose use was made of the general sketch of the development of urban development by A. Corboz. He divides urban development in this century into four phases, i.e.:

- 1 Urban development next to the city
- 2 Urban development against the city
- 3 Urban development in the city
- 4 Urban development of the territorial city

Corboz typifies these phases by means of the dominant urban developmental concepts during those phases, i.e.:

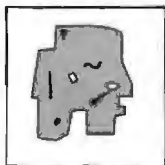
- 1 Garden city and the principles of Camillo Sitte
- 2 Functionalism, CIAM
- 3 The city as a collection of architectonic interventions: the postmodern idea of a city



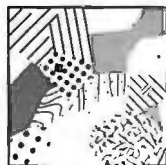
1 Stedebouw naast de stad



2 Stedebouw tegen de stad



3 Stedebouw in de stad



4 Territoriumstad

The four phases of urban development

3.5 Urban development of the territory city

In the last phase we try to gain some idea of the city in the near future. Corboz talks of the territory city, which essentially is a city that no longer has territorial ties, but supersedes the boundaries of the city and region. Corboz talks about the rise of an urban field containing urbanized centres -junctions- that rise up out the urban fog that covers this area. How can we recognize these centres as specific centres and how can they function as beacons in the urban fog?

Basically, this is the well-known theme of the disappearance of the city. It therefore is a theme we are quite familiar with. As all cities work with the same concepts, they all look like each other. This is the type of criticism we have often heard. The unity of urban developmental work! The phenomenon is just around the corner now we see how all sorts of cities work with the same kinds of slogans: technology first, modern industrial city, digital city, high-tech, urban junction, centre of the Benelux in Europe, electronic highway, Euregion, Tilburg as a city of the world. Using urban developmental theory contexts can be brought to bear: the culture of the motorway, dromology (the philosophy of the road), the globalisation of space and time, etc. In short, how are things with the aspect that gained the attention in SPOC: the characteristic spatial identity of the city?



The urban area of Tilburg

Despite that force that drives the disappearance of a city, surely it is necessary to pay considerable attention to a city's personal history and identity? The period we live in is somewhat ambivalent as far that is concerned.

We now summarize the situation as a historic moment and point of departure for the urban development of Tilburg, location of the future, as follows:

- The image of the city

The building typology passed down to us is unable to image of Tilburg as a city of the future. Parts of the built environment will be able to continue carrying the memory of Tilburg as a city of textile. These parts have to be selected and conserved. Post-war and modern buildings can express the image of the Tilburg of the present as a modern industrial city. Which means (concepts, architectonic and urban developmental typologies, and elements) are available to architecture and urban development to bear the image and unexpected quality of Tilburg as a city of the future?

- Tilburg is once again an area

Tilburg has once again become an extensive area: an urban field. However, it is not an uncultivated and empty landscape with some few inhabited centres and buildings, as it was in the middle ages. Now it is a cultivated urban area containing an enormous and still expanding building stock that is subject to spatial expansion. The increasing stock is finding its way past the city's limits and is attempting to take root in the few uncultivated areas left. An extensive urban field is arising with a mosaic of living and working environments, each with their own colour. Reference is made to the so-called patchwork metropolis. Instead of urban extensions we now have the extensiveness of the patchwork metropolis. The direction the development of Tilburg is taking is essentially open to both the west and north-eastern side.

- Central position of Tilburg

Tilburg is no more than that one grain of sand from its pre-history. On the contrary, Tilburg has become the country's

sixth city and holds a central position in Brabant. The city of Tilburg can be regarded as the centre of a Brabant urban complex that is located between the Randstad, the Flemish Diamond, and the Ruhr area. Tilburg is the locus in this complex of the logistical industrial complex, tourist complex, and modern technological complex.

4 MORPHOLOGICAL CONCEPTS FOR TILBURG

We shall now take a look at some immaterial concepts.

4.1 Tilburg, a city of compartments

Against the concept of the fragmented city that is opted for in the postmodern phase of the city (the urban development of the city) and of which the presupposition has historical grounds for Tilburg as we have seen, the concept of the city of compartments is introduced.

Traditionally, the city was viewed as a composition of city parts, districts, neighbourhoods, clusters or blocks. The research City Form Tilburg, however, was based on the idea that compartments could be defined in the city. They may coincide with part of the city, a neighbourhood or district, but do not have to. Compartments are parts of the city that are taken to be morphological units that have their own limits, characteristics, building typology, and public space, which can be traced back to a specific urban developmental morphological concept. In short, they have their own specific image quality. It is true though that this concept is only incompletely present, sometimes it is opaque or even potentially present, and now in hindsight it can be reconstructed and operationalised.

The point of departure is that the whole urban territory can be subdivided into compartments that each have their own interpretation, where a choice has been made or still has to be made. The notion of the city in a certain stage of decision making can be reduced to one or more compartments with

one or another interpretation, which can vary between highly urbanized to rural.

The compartment city is not limited to the body of the city. The compartment city can cover the entire urban field. A compartment can also be a green compartment. We only need to know what function and meaning has been allocated to a certain compartment: highly urbanized, a living compartment with a specific typology, a rural compartment, etc. In this way the traditional contrast between the city and the landscape, which now is overcome, is easily absorbed and processed within the concept of the compartment city. City and landscape are as equals: both are regarded as interpretations of compartments. Both polar substances are neutralised as it were, so that no contrasts are left and then they are planned next to each other. However, they are not independent domains, which continue to expand and spread, they are always set within a limited compartment.



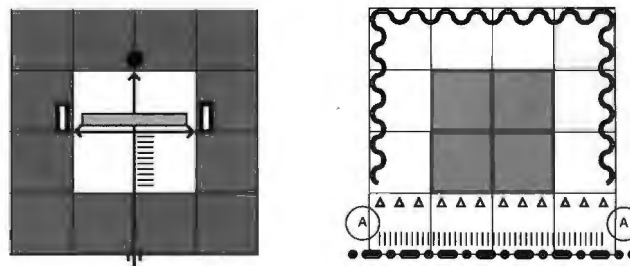
Compartmentalisation of Tilburg

In the research two examples are given of how compartments can be morphologically analyzed and treated. Here, too, it is important to work with concepts as the basis for the image quality of such a compartment. At the level of the compartments with their own morphological characteris-

tics (own concept of shape, building typology, and public space), we find the urban developmental pretext for the management of the city.

The compartment city clearly distinguishes itself from the patchwork metropolis. The latter is no more than a 2D map where the various motifs of the urban patchwork are categorised. In the idea of the compartment city, each compartment has its limits and its own morphological structure.

The compartment city is set against the notion of the fragmented city. The fragmented city is viewed as a point of departure, which is historically correct as far as Tilburg is concerned, but it is not an end point: a notion that is in search of its morphological confirmation from within some kind of postmodern idea of the city.



Example of an elaboration of the compartment 'Het Zand'

4.2 Territories

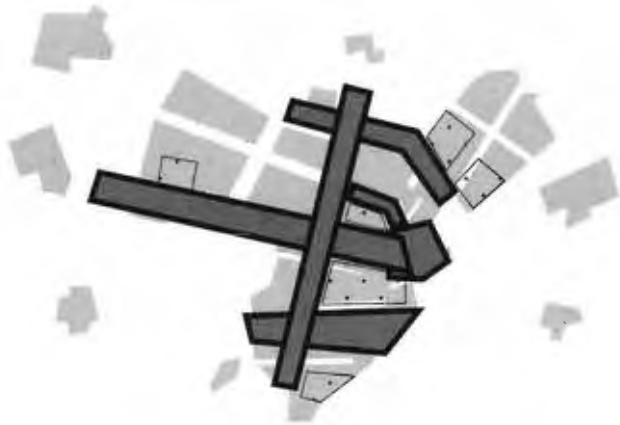
Not only the tissues of the city, delimited within compartments, determine the image of the city. There are many other parts that have many different names in the literature: transitional zones, fracture zone, boundary zones, buffer areas, etc. These compartments are called territories in the research. Often these are highly complex from an infrastructural perspective and have not been established or designed in a consistent fashion, but nevertheless determine the image of the city to a great extent. This can be because the most important traffic routes are situated there. In this way

the city as a system of territories contains the concept of what is known as the network city in literature.

Territories cannot be defined in terms of tissues, they are places where the periphery penetrates the city. They testify to a certain urban developmental randomness, incompleteness, of non-organisation.

Territories are striking because of their specific urban developmental problems. In the city design these areas have to be characterised, they have to be worked out as kinds of compartments. They are areas in the city that have to be delimited on the basis of their unity concerning urban developmental problems.

Territories define a localised urban developmental task that supersedes the division into compartments or parts of the city, neighbourhoods and districts. The point of departure is that territories are decisive for the image of the city at an urban and regional level.



Example of possible morphological territories in Tilburg

4.3 Geometry of the city

The morphology of the city goes back to the geometry of the city: the city as a collection of lines, surfaces and points. The urban tissue of the city is a spatial pattern, a spatial

network. It is a composition of a number of lines and depending on the nature of the pattern they are ordered and structured to a greater or lesser extent.

A hierarchy can be imposed on each pattern. One line may have a high score for usability, as there is a concentration of functions or the line serves as an important traffic route at an urban level. Another type of line may score highly for its recognizability: a characteristic street, a striking lane, a busy highly urbanized artery with modern buildings. Such lines make a structure that forms a tissue. Together these lines form the urban developmental concept of an urban pattern. These lines are therefore named conceptual lines. Such lines in principle represent a continuity of idea, function, or identity, both architectonically (building typology) and urban developmentally (type of public space), but also as far as the furnishing or organisation of the public space is concerned.

Lines can also be boundary lines and using these lines we can delimit parts of the city: urban developmental units arise. Each delimitation is partially pragmatic, but also has its reasons. We sequester areas that display a certain unity of use, spatial characteristics, spatial pattern, building typology, identity, etc.

Lines can cross each other and intersect so that points arise: crossings and junctions. These points can be squares, crossings or roundabouts for example from an urban developmental perspective. But intersections can also be the focus of activities, the strategic spots in the city, that are publicly accessible in principle.

In Tilburg for example these are the various clusters, the points where the urban development comes together in the architecture of the spot.

Architectonic objects can also be demarcated as points. They function as striking, noticeable elements, points of orientation, which determine the image of the city. At a lower level, such points can temporarily break up the continuity of a certain building typology along a conceptual line (the smaller aspects of shape).



A possible pattern of conceptual lines for Tilburg

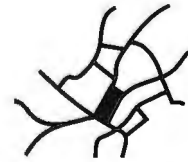
5 BUILDING BLOCKS FOR THE IMAGE QUALITY PLAN TILBURG

5.1 Strip concept

In chapters five and six, two so-called experimental concepts of shape for Tilburg are described. First there is the strip concept, which is a city concept that is obtained through morphological analysis. The point of departure is the city as a morphological construction, the city as a stack of concepts through time. These concepts have destroyed each other, or overlap one another, and perhaps even enhance one another, or finally extinguish each other. In summary, it is not 'Tilburg, a city without concept', but 'Tilburg, a city with a multitude of concepts'.

The analysis was carried out by means of idealised concepts, such as the closed city, the organically grown city, the grid city, the baroque city, etc. These concepts were projected on Tilburg and we then looked to see where any of these concepts could be recognised.

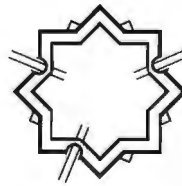
This never was 100% the case, but in parts, flawed, or reflected in elements here and there. However, the growing



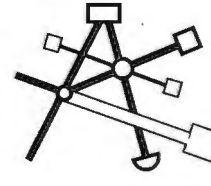
organisch gegroeide stad



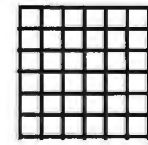
radiaal/concentrische stad



gesloten stad



barokstad



gridstad

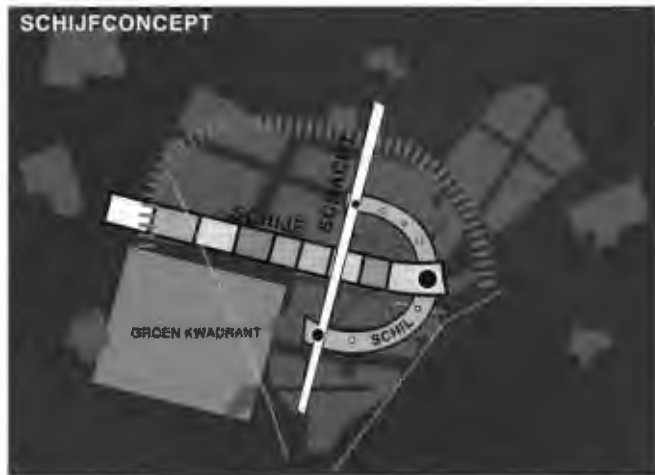
Ideal typical city concepts

line structure is for example an expression of the concept of the organically grown city.

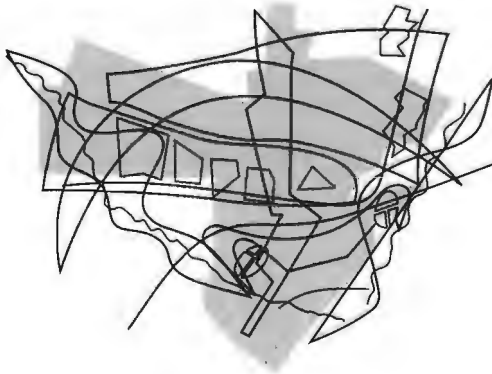
The main morphological structure of Tilburg is viewed as a construction of different models and can initially be typified as follows:

- The western ring road functions as a long line that divides Tilburg from east to west.
- In the northern and southern part of the Old City, the organic pattern of historic settlements around squares and streets still fulfil a structuring role, on the understanding that this so-called grown line structure (City Management Plan) only has meaning at the district level and not at the city level (Evaluation of the City Management Plan).
- The western side of the city is based on an orthogonal pattern (model of the open, indefinitely expandable city), some important lines from this pattern penetrate the tissue of the old city.
- Between the northern and southern part of the city there is an extended area, in which there is a railway infrastructure as well as lines that penetrate the old city from the west.

Next, we attempted to draw up a new synthesis from this multitude of stacked concepts: the so-called strip concept. In addition, some examples are given of how this concept could be worked out for certain parts. In the first instance for the territories distinguished as strips and axes, but also layers that represent aspects of image quality, like the relation between the city and the landscape, the architecture of the city, and the infrastructure of the city.



The Strip Concept



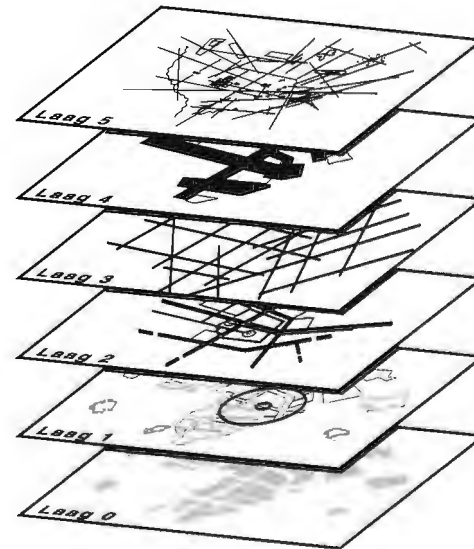
Tilburg, Ville Territoire

5.2 Tilburg, Ville Territoire

Dirrix then went on to work out the concept of the city of strips and drew up Tilburg as a composition of different territories. The concept is called 'Tilburg, Ville Territoire'. What is important is a system of conceptual lines of which the model can be traced back to the notion of a golf course, the lines along which the golf ball rolls. For the city council this city design is the basic situation for Tilburg as a city of the future. (see page 134. illustration nr. 101)

5.3 City design and a layered approach

We will now return to the layered approach in which concepts are stacked: the object of this approach is Tilburg in its environment as a spatial concept.



The layeredness of this concept can be expressed as follows:

- Layer 0: The urban field of Tilburg
- Layer 1: The urban field with the propeller model (an accepted concept in Tilburg policy)

- Layer 2: The patchwork metropolis (the City Management Plan)
- Layer 3: The compartment city
- Layer 4: The city as a (limited) system of conceptual lines and territories
- Layer 5: The city as a programme and collection of architectural and urban design projects along those lines and within those territories

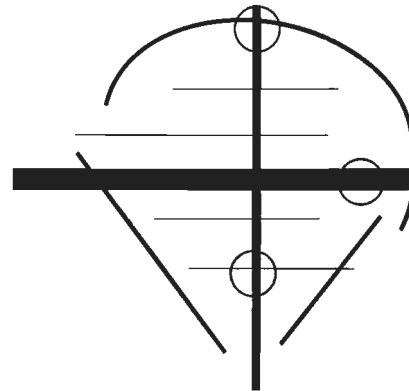
5.4 Image quality plan

How can layers four and five be worked out in more detail? The research City Form Tilburg provides the building blocks for the image quality plan of Tilburg, as it will eventually be selected by the city council and at least as far as the shape of the city is concerned will form the basis for other city plans, such as the structure plan. The image quality plan is a city design, it bases itself on the main spatial structure of the city as it is drawn up in the strip model:

- A horizontal line symbolising the east-west direction, which the strip stands for.
- A vertical line, the north-south axis, which the shaft stands for, which expresses the division between east and west.
- A curved line that reflects an encompassing gesture, which is clearly expressed in the northern and eastern part by elements like the ring roads and tangent.
- Two diagonally oriented lines, together a funnel-like structure, which are expressed in the deltas of the rivers Ley and Donge.
- A number of intersections and crossings, where the conceptual lines of the main spatial structure intersect each other: the east, west and south intersection.

These lines and points define and order the territories of the

city, the areas that are understood to be decisive for the image of the city at the city level and that are described as an option in chapters 5 and 6: strip, shaft, tangent, corridor, collector, diablo, avenue, etc. Together with the east, west, and south intersections described above, these territories define the architectural and urban developmental design projects of the city.



Schematic representation of the main spatial structure of Tilburg

UITGEBREIDE INHOUDSOPGAVE

7	VOORWOORD	30	2.2.1	Pittoreske stedenbouw, Sitte en Unwin
9	INLEIDING	30	2.2.2	Functionele monumentaliteit, Berlage
		32	2.2.3	Functionalistische stedenbouw, CIAM, van Eesteren
		33	2.2.4	Rationele benadering
13 1	UITGANGSPUNTEN VOOR HET ONDERZOEK	34	2.2.5	Morfologische benadering
13	1.1 BEELDKWALITEIT EN BEELDKWALITEIT-PLANNEN	34		<i>Saverio Muratori</i>
15	1.2 VORM EN FUNCTIE	34		<i>Individualiteit van de stad</i>
15	1.2.1 Vorm versus functie ?	35	2.3	DE TOENEMENDE COMPLEXITEIT VAN DE OPGAVE
16	1.2.2 Begrippenkader	36	2.3.1	Het begrip gelaagdheid
16	1.2.3 De vorm als invalshoek	37	2.3.2	Gelaagdheid en morfologische analyse
16	1.2.4 Kenbaarheid en herkenbaarheid	37	2.3.3	Planvoorbeelden van lagen en gelaagdheid
17	1.3 MORFOLOGISCH ONDERZOEK	37		<i>Stadsbeheerplan Tilburg</i>
18	1.3.1 Vormconcepten	38		<i>De gelaagdheid van het plan Rückert</i>
		38	2.3.4	Thematische lagen als uitwerking van een stadsconcept; prestatieconcepten
23 2	DE HUIDIGE ONTWIKKELING VAN STAD EN STEDEBOUW			
23	2.1 'DE STEDEBOUW VAN DE 20STE EEUW: EEN PROFIEL'	43 3	3.1	INLEIDING
23	2.1.1 Eerste fase	43	3.2	DE GELEDING VAN DE STAD
25	2.1.2 Tweede fase	43	3.2.1	Morfologische eenheden
25	2.1.3 Derde fase	44	3.2.2	Weefsels
26	2.1.4 Vierde fase	44		<i>Voorbeeld: weefsels in het Stadsbeheerplan Tilburg</i>
26	2.1.5 Het gangbare stadsconcept versus de nieuwe ontwikkelingen	44	3.2.3	Stedenbouwkundige eenheden niet als weefsels aan te duiden
29	2.1.6 Voorbeelden van nieuwe ontwikkelingen	45	3.2.4	Fragmentatie en samenhang
29	<i>Voorbeeld: het Stedenring-concept uit de VINEX</i>	48	3.3	COMPARTIMENTENSTAD
29	<i>Voorbeeld: vigerende regionale concepten Tilburg</i>	48	3.3.1	Het begrip compartiment; compartimentering
29	- <i>Propellermodel</i>	49	3.3.2	Uitgangspunten voor de compartimentenstad
29	- <i>Stadsregionale uitwerking</i>	49	3.3.3	Mogelijke compartimenteringen van Tilburg
29	- <i>Voorontwerp uitwerkingsplan streekplan Noord-Brabant voor de Stadsregio Tilburg (1993)</i>	49		<i>Compartimentering gebaseerd op toponomie</i>
29		51		<i>Compartimentering in stedenbouwkundige eenheden</i>
29	2.2 HISTORISCHE ONTWIKKELING STADS-CONCEPTEN EN MORFOLOGISCH ONDERZOEK	51	3.4	MORFOLOGISCHE TERRITORIA
		52		<i>Compartimenten en territoria</i>

53	3.4.1	Mogelijke morfologische territoria in Tilburg	68	3.8.4	Analogieën
53	3.4.2	Compartimenten, territoria en de actuele stedenbouw-discussie	69	3.9	ALGEMENE STADSMODELLEN
54	3.5	TOPOGRAFIE	69	3.9.1	Voorbeeld: herkenbaarheid algemene stadsmodellen in Tilburg
54	3.5.1	Natuurlijke structuur van het stedelijk veld, 'Nieuwe topografie'	71	3.10	HISTORISCHE STADSCONCEPTEN
55	3.5.2	Voorbeeld: natuurlijke structuur Tilburg	73	3.10.1	Voorbeeld: herkenbaarheid historische stadsconcepten Tilburg
55		'Natuurlijke' landschapsstructuur	73		<i>herkenbaarheid historische structuur tot 1900</i>
55		<i>Nieuwe elementen</i>			
55	3.6	GEOMETRIE VAN DE STAD	77	4	EEN BENADERING VOOR DELEN VAN DE STAD
55	3.6.1	Stad als verzameling vlakken, lijnen en punten	77	4.1	WEEFSEL OP WIJKNIVEAU
56	3.6.2	Rizoom	78	4.2	CONCEPT OP WIJKNIVEAU
57	3.6.3	Geometrisch patroon	78	4.3	MORFOLOGISCHE ANALYSE OP WIJKNIVEAU
59	3.6.4	Voorbeeld: een geometrisch patroon voor Tilburg	79	4.4	ANALYSE HET ZAND
59		<i>Geometrische lezing 1</i>	83		Wijkconcept
59		<i>Geometrische lezing 2</i>	82		Identiteit van de wijk
59		<i>Keuze</i>	83	4.5	ANALYSE OUDE STAD NOORD
59	3.7	CONCEPTUELE LIJNEN	83		Wijkconcept
61	3.7.1	Voorbeelden van conceptuele lijnen in historische plannen	83		De hoofdwegen
61		<i>Plan van Sixtus V voor Rome</i>	85		De buurten
61		<i>Assenkruis Parijs</i>		89	5 HET SCHIJFCONCEPT VOOR TILBURG
63		<i>Plan van Cerda voor Barcelona</i>	89	5.1	INLEIDING: EXPERIMENTELE VORM CONCEPTEN VOOR TILBURG
63		<i>Plan Rückert Tilburg</i>	90	5.2	HET SCHIJFCONCEPT
63		<i>Assenkruis Tilburg</i>	90	5.2.1	Stad als morfologische constructie
65		<i>Plan van Daniël Libeskind voor Berlijn</i>	90	5.2.2	Historische concepten
65	3.7.2	Actuele voorbeelden in Tilburg	91	5.2.3	Algemene stadsmodellen
65		<i>Conceptuele lijnen in het Stadsbeheerplan 'Golf Course': een patroon van conceptuele lijnen voor Tilburg</i>	91	5.2.4	Bovenregionale ontwikkeling
65			91		<i>Mogelijke uitwerking: Breda en Tilburg als 'morfologische tegenpolen'</i>
65	3.8	KENMERKENDE BEELDEN	91	5.2.5	Constructie van het Schijfconcept
66	3.8.1	Epitome van een stad, objets trouvés	93	5.2.6	Logo
67		<i>Voorbeelden van elementen in Tilburg die als epitome kunnen worden opgevat</i>	97	5.2.7	Conceptuele lijnen
67	3.8.2	Gestalt, 'logo'	97	5.2.8	Morfologische territoria
67		<i>Voorbeeld: Tilburg als 'strokenstad'</i>	97	5.3	UITWERKING VAN TERRITORIA
68	3.8.3	Naamgeving	98	5.3.1	Voorbeeld 1: Territorium Schijf

98	<i>Beschrijving</i>	133	7.5 BEELDKWALITEITPLAN TILBURG
98	<i>Keuzevoorstel</i>		
99	<i>Nadere uitwerking van het voorstel</i>		
100	5.3.2 Voorbeeld 2: territorium Schacht	137 ONDERZOEK 'STADSVORM TILBURG', SYNOPSIS	
101	<i>Keuzevoorstel</i>	137	1 ACHTERGRONDEN EN DOELSTELLING
101	<i>Nadere uitwerking van het voorstel</i>	137	1.1 Doelstelling
102	5.4 UITWERKING NAAR THEMATISCHE LAGEN	138	1.2 Beheer én ontwikkeling van de stad
102	5.4.1. De landschappelijke laag	138	1.3 Maatschappelijke contex
105	5.4.2 De infrastructurale laag	138	1.4 Wetenschappelijke context
106	5.4.3 De architectonische laag	138	1.5 Strategische stedenbouw
		139	2 MORFOLOGISCHE INTERPRETATIE VAN TILBURG
111 6 TILBURG, EEN VILLE TERRITOIRE		139	2.1 Publikaties
111	6.1 UITGANGSPUNT; VISIE OP STAD EN STE- DEBOUW	139	2.2 Interpretief en inventief moment
113	6.2 TILBURG, STROKENSTAD	140	2.3 Het begrip van het verleden
117	6.3 TILBURG, NAAR EEN STEDELIJK VELD	140	2.4 Historische momente
117	6.4 TILBURG, STEDEBOUW VAN EXCLUSIVI- TEIT	144	2.5 Vooronderstellingen
117	6.4.1 Beeldkwaliteitplan als verzameling projec- ten en strategisch instrument	145	2.6 Begrip van het heden
117	6.4.2 Beschrijving projecten	146	2.7 Algemene en bijzondere geschiedenis
122	6.4.3 Tilburg, ville territoire; beschrijving territo- ria	147	3 TOEKOMSTVERKENNING
		147	3.2 Experimentele vormconcepten
		147	3.3 Immateriële concepten als gereedschap
		148	3.4 Fasering van de stedenbouw volgens Corboz
		148	3.5 Stedenbouw van de territoriumstad
127 7 NAAR EEN NIEUW STADSONTWERP VOOR TILBURG		150	4 MORFOLOGISCHE CONCEPTEN VOOR TILBURG
127	7.1 VERGELIJKING SCHIJFCONCEPT EN TILBURG, EEN VILLE TERRITOIRE	150	4.1 Tilburg, compartimentenstad
128	7.2 ONTWIKKELINGSMOMENTEN	151	4.2 Territori
128	7.2.1 Algemeen	151	4.3 Geometrie van de stad
128	7.2.2 Gegroeide lijnstructuur en gefragmenteerde stad	152	5 BOUWSTENEN VOOR HET BEELDKWALITEIT- PLAN TILBURG
128	7.2.3 Plan Rückert	152	5.1 Schijfconcept
128	7.2.4 Structuurplan Oude Stad	153	5.2 'Tilburg, Ville territoire'
129	7.2.5 Stadsbeheerplan	154	5.3 Stadsontwerp en gelaagde benadering
129	7.2.6 Recente stedenbouwkundige plannen	154	5.4 Beeldkwaliteitplan
130	7.3 SPECIFIEKE STRUCTUUR STEDEBOUW- GESCHIEDENIS TILBURG	157 ENGLISCH SUMMARY	
131	7.4 GELAAGDE BENADERING		<i>Synopsis of the research project 'Tilburg Cityform'</i>
		180	VERANTWOORDING AFBELDINGEN
		180	COLOFON

VERANTWOORDING AFBEELDINGEN

Alle afbeeldingen in hoofdstuk 1,2,3,4,5,7(m.u.v. afb. 101), synopsis, omslag ©*Technische Universiteit Eindhoven*. Met uitzondering van: afb. 17 en 40, uit: 'Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling'; afb. 42, Uit: Archis 4/92.

Alle afbeeldingen in hoofdstuk 6, afbeelding 101 in hoofdstuk 7: ©Dirrix Van Wylick architecten.

COLOFON

Auteurs

Kees Doevendans is projectleider van het onderzoek Stadsvorm Tilburg en is als Universitair Hoofddocent Stedebouwkundig Ontwerpen verbonden aan de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Eindhoven. *Reinder Rutgers* is Universitair Docent en *Jan Luiten* is oud-docent van dezelfde faculteit.

Voor hoofdstuk 6: *Bert Dirrix* en *Jeroen van de Ven* zijn verbonden aan Dirrix Van Wylick Architecten.

Begeleidingscommissie

Het onderzoek Stadsvorm Tilburg wordt begeleid door een commissie bestaande uit:

drs. F.J.W.M. Horvers, wethouder Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Stadsbeheer (ROS), gemeente Tilburg.

ir. F. Gijsbers, hoofd sector ruimtelijke ordening en volkshuisvesting, Dienst Publieke Werken Tilburg.

ir. L. Houët, hoofd afdeling stedebouw, Dienst Publieke Werken Tilburg.

ir. J. Vromans, hoofd afdeling ruimtelijke planning, Dienst Publieke Werken Tilburg.

drs. E. de Bruyn, planoloog, Dienst Publieke Werken Tilburg

Grafische vormgeving en opmaak

Ton Davits en *Bert Lammers*, Tekenstudio Faculteit Bouwkunde Technische Universiteit Eindhoven.

Tekeningen

Hoofdstuk 6 & afbeelding 101 in Hoofdstuk 7: *Jeroen van de Ven* en *Bert Dirrix*, Dirrix Van Wylick Architecten.


Alle andere tekeningen: *Reinder Rutgers*, Faculteit Bouwkunde Technische Universiteit Eindhoven.

Engelse vertaling summary

Stephen Ralston

Lithografie en Druk

Lecturis Eindhoven



Het denken over vorm en vormgeving op het niveau van de stad als geheel bevindt zich op een keerpunt. Steden worden uitgestrekter, er ontstaan verstedelijkte regio's, in deze publicatie aangeduid met 'stedelijke velden'.

In dit verband kan het klassieke beeld van de stad niet langer uitgangspunt zijn voor stedenbouwkundig handelen. Ook het begrip 'Beeldkwaliteit' zal een specifieke invulling moeten krijgen. Dit vergt de ontwikkeling van een nieuwe morfologische benadering in de stedenbouw.

In deze publicatie wordt, na een introductie over context en achtergronden, een aantal manieren geschetst om de stadsvorm te analyseren en om morfologische concepten te ontwikkelen. Dergelijke concepten kunnen, bijvoorbeeld in de vorm van een 'stadsontwerp' planvorming in het algemeen en het vastleggen van beeldkwaliteit in het bijzonder.

In dit boek is Tilburg gekozen als studie-object voor het ontwikkelen van een morfologische benadering. Tevens worden bouwstenen aangedragen voor een Beeldkwaliteitplan Tilburg.