

ID-277  
2-11-2012  
C2  
A4

**Beschermd stadsgezicht  
Stadskern Tilburg**



Datum in procedure: 26-05-2005

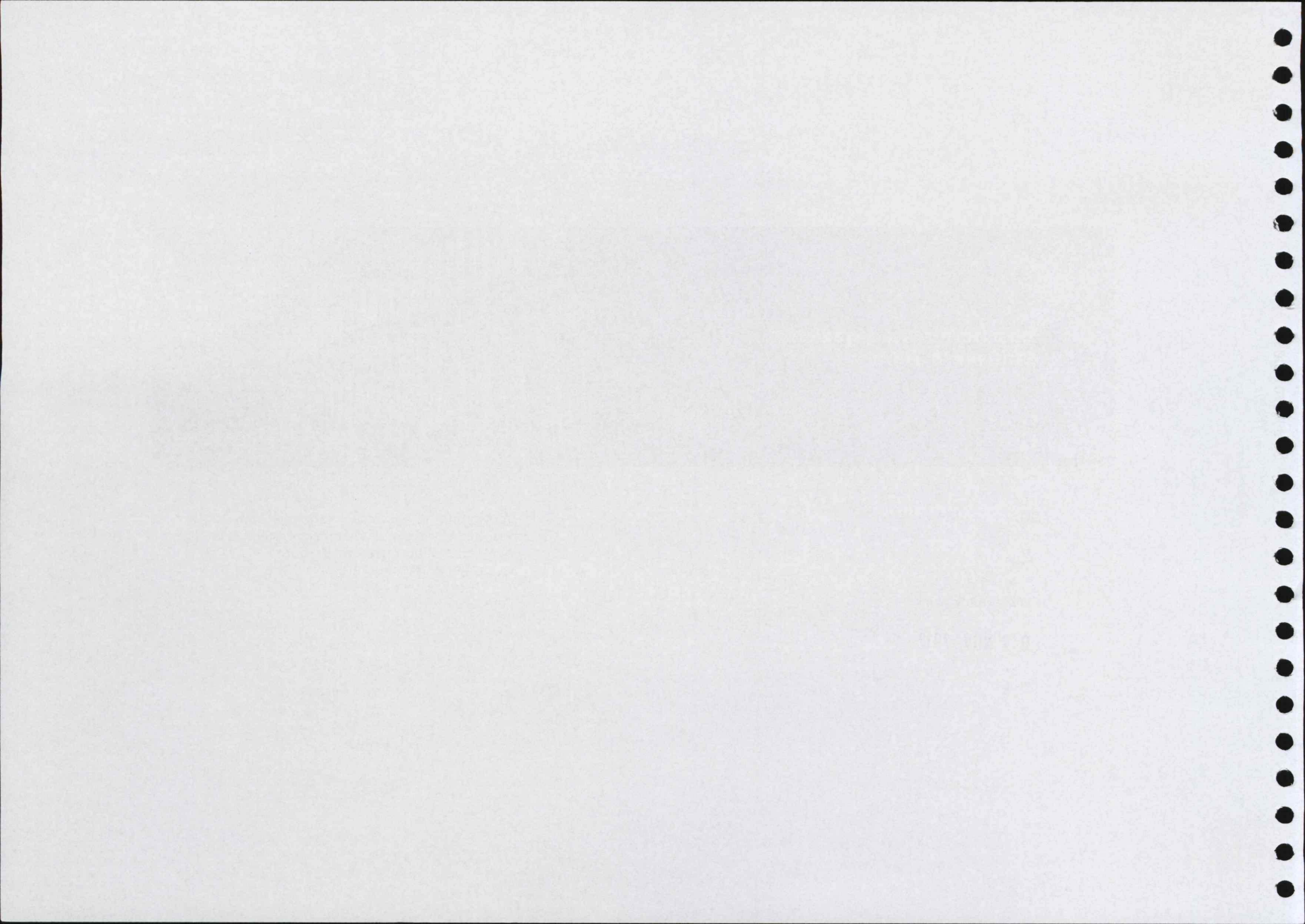
Toelichting bij het besluit tot aanwijzing  
van het beschermd stadsgezicht Stadskern Tilburg  
gemeente Tilburg (Noord-Brabant)  
ex artikel 35 Monumentenwet 1988

Datum aanwijzing:

02 NOV. 2012

Errata:

Z. 306.401.003



## **Tilburg, Stads kern Tilburg**

De staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister van Infrastructuur en Milieu zijn bevoegd om gezamenlijk beschermde stads- en dorpsgezichten aan te wijzen. Het rechtsgevolg van de aanwijzing is dat de gemeenteraad ter bescherming van een stads- of dorpsgezicht een bestemmingsplan, als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, vast moet stellen. In die zin kan de aanwijzing tevens een stimulans betekenen voor een te voeren ruimtelijk kwaliteitsbeleid.

In totaal zijn er in Nederland meer dan 400 beschermde stads- en dorpsgezichten met een geschiedenis die teruggaat tot vóór het jaar 1850. In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project is ook de stedenbouw uit de periode 1850-1940 landelijk geïnventariseerd. Het besluit tot aanwijzing van Stads kern Tilburg in de gemeente Tilburg als beschermd stadsgezicht vloeit voort uit deze inventarisatie.

## Inleiding

Tussen de spoorlijn Breda-Tilburg-Eindhoven en de oude 'herdgangen', Markt en Heuvel, is kort na 1860 de eerste stedelijke uitbreiding van Tilburg tot stand gekomen. Dit gebied, centraal gelegen in de herdgangenstructuur van Tilburg, heeft een stedenbouwkundige structuur die grotendeels is gevormd naar de oudere padenstructuur van de Heuvelse Akkers.

Het gebied wordt globaal omgrensd door de Spoorlaan (noorden), de achtererven aan de westelijke zijde van respectievelijk Noordstraat, Nieuwlandstraat (westen), Heuvelstraat, Heuvel, Korte Heuvel (zuiden) en opnieuw Heuvel (oosten), waarna de aansluiting op de Spoorlaan plaatsvindt.

Aan de ontwikkeling van het gebied liggen twee elementen ten grondslag: enerzijds bevorderde de aanleg van een interregionale verkeersinfrastructuur de formidabele groei van met name de textielindustrie, die velen naar Tilburg deed migreren, terwijl anderzijds de snelle bevolkingstoename langs de traditionele lintbebouwing stedenbouwkundig nauwelijks was te verwerken en een intensievere bebouwing van de tot dan toe open achtergebieden noodzaakte. Ook de aanwezigheid van de omvangrijke 'Werkplaats der Staatsspoorwegen', die het gebied aan de noordelijke zijde geheel afsluit, is van invloed geweest.

Aan de wijk ligt geen eenduidig stedenbouwkundig plan ten grondslag. Eerder is dit stadsdeel per straat of groep van straten in een samenwerking ad hoc van verschillende invloedrijke particulieren en de lokale overheid tot stand gekomen. Overigens heeft de wijk desondanks, zeker langs de hoofdstraten, een zeer uniform karakter. Dit is mede het resultaat van de korte aanleg- en bouwperiode (circa 1865-1885).

Het gebied stads kern/Heuvelse Akkers heeft een gemengd functioneel karakter. Dit komt tot uitdrukking in de stedenbouwkundige structuur, die uit een onregelmatig rastervormig patroon van hoofdstraten bestaat, veelal met een twee- en soms drielaagse bebouwing met herenhuizen, waarachter zich parallelle achterstraten bevinden met kleinere woningen en voormalige fabrieksterreinen.

Het stadsdeel is van belang als voorbeeld van een min of meer spontane ontwikkeling van een dichtbebouwde wijk met een gemengd functioneel karakter, gesitueerd tussen het spoorwegstation en het oude centrum. Zowel de structuur als een groot deel van de oorspronkelijke bebouwing zijn gaaf bewaard gebleven.

## Ontstaan en ontwikkeling

Tot omstreeks 1865 bestond Tilburg uit een verzameling driehoekige, in oorsprong middeleeuwse pleinen of 'plaatsen', gelegen op de hogere zandgronden, die tot laat in de 19<sup>e</sup> eeuw een hoofdzakelijk agrarische bebouwing hebben gehad. Deze landelijke buurtschappen werden onderling verbonden door een netwerk van paden en stegen, dat op sommige plaatsen zeer intensief was bebouwd. Enige komvorming vond in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw plaats aan de Oude Markt en Heuvel.

Door de introductie van een aantal stedelijke elementen, zoals de aanleg van de verharde rijksweg Breda-'s-Hertogenbosch (1826), de uitbreiding van de St. Dionysiuskerk ('t Heike, 1829) waar de Heuvelstraat deel van uitmaakte, de bouw van de Lancierskazerne (1841), Willem II's paleis (1847) ten zuiden van de Heuvelstraat en het stadhuis (1849) naast de Dionysiuskerk, veranderde het gebied Heuvel-Kerk van karakter.

Onder meer de groei van de textielindustrie (in 1827 werd hier de eerste stoommachine geïntroduceerd) veroorzaakte een bevolkingsgroei (1835: 13.000 inwoners; 1875: 25.000 inwoners), die hoofdzakelijk was te danken aan een vestigingsoverschot. Vanaf omstreeks 1830 werd de noordelijke verbinding tussen Oude Markt en Veldhoven intensief met woonhuizen bebouwd. De verbinding bestond uit de toenmalige stegen Nieuwlandstraat en Noordstraat.

Al in 1843 waren er ter bevordering van de economische ontwikkeling plannen voor de aanleg van een spoorlijn van 's-Hertogenbosch over Tilburg naar Antwerpen,

die echter door het ministerie van Oorlog werden getorpedeerd vanwege de vestingstatus van Breda.

Pas in 1862, toen de eerste Tilburgse spoorverbinding aanstaande was, werd aan de dwars door de lintbebouwingsstructuur snijdende spoorlijn een station met werkplaats (1869) gebouwd, waardoor Tilburg ruimtelijk in twee delen werd gesplitst.

Het gebied Heuvelse Akkers, dat onderdeel is van een kransakkercomplex in de vierhoek Heuvel-Oude Markt-Veldhoven-Loven, was tot omstreeks 1855 een verzameling door smalle zandpaden doorsneden akkers. Met de komst van de Staatsspoorwegen kwam ongeveer een derde van de akkerbodems tussen het administratieve centrum en de spoorlijn te liggen, aan de zuidelijke zijde begrensd door een dichte eenlaagse lintbebouwing met tuinen aan de zijde Heuvel-Kerk (Noordstraat-Nieuwlandstraat-Oude Markt-Heuvelstraat-Heuvel).

Tussen 1848 en 1853 nam dankzij een stijgende binnenlandse afzet het aantal Tilburgse textielfabrieken toe van 58 naar 73. Van de 197 Nederlandse textielfabrieken stonden er in 1871 144 in Noord-Brabant, waarvan 125 in Tilburg. Tot 1910 was 75% van de landelijke productiecapaciteit van textiel in de Tilburgse fabrieken geconcentreerd. Bovendien werd omstreeks 1850 naar Engels en Duits voorbeeld een nieuw van stoomkracht voorzien fabriekstype geïntroduceerd, dat uit twee of drie, later vier of vijf bouwlagen bestond.

2,130624014006

Aan de achterzijde van de bovenvermelde lintbebouwing verzezen in de voormalige tuinen de eerste fabrieken, ter hoogte van het huidige Pieter Vreedeplein (G.C. van Spaendonck, 1844-1849), Noordstraat (L.V. en A.P. Ledebor, 1849-1850), Heuvel (J.B. de Beer en Zoon, 1853, E. Lombarts en Zonen, 1855), Langepad (J.A.A. Kerstens, 1855-1858) en Stationsstraat (Wed. Pollet, circa 1860). De Heuvelse Akkers maakten een steeds minder landelijke indruk, te meer omdat ter huisvesting van textielarbeiders op de achtererven tussen Heuvelstraat en Korte Tuinstraat woningen werden gebouwd.

Na de bouw van het station (1862) aan de zuidelijke zijde van de spoorlijn (waarmee het belang van Heuvel-Kerk wordt benadrukt), was het de hoogste tijd voor een afstemming van de bouwactiviteiten. Een betere verbinding tussen het economische centrum en de nieuwe levensader werd van groot belang geacht.

Uit 1863 dateren de eerste plannen van het Tilburgse college van B. en W. om het station door twee nieuwe, noord-zuidgetraceerde straten met Heuvel-Kerk te verbinden. Voor de oostelijke verbinding (de huidige Willem II-straat) moet aan de Heuvelstraat de stadsschouwburg de Oude Comedie worden afgebroken, terwijl ter plaatse van het bestaande Langepad een tweede straat wordt voorzien. Het laatste zal geschieden op initiatief van de Tilburgse architect/projectontwikkelaar avant la lettre H. van Tulder, die zijn nieuwe wijk Koningswei een directe verbinding met het station wil geven.

In 1864 laat het stadsbestuur het laatste plan varen en kiest, overigens op verzoek van de bewoners, voor verbreding van de Nieuwlandstraat, en aansluitend de

aanleg van de westelijk van het Langepad getraceerde Stationsstraat. In 1865 koopt het bestuur de strook grond en worden de straten verbreed/aangelegd en bestraat. De kosten, voor rekening van de gemeente, worden betaald uit de opbrengst van de bouwgrond én de straat. Een verdergaande regulering dan een sturingsbeleid ad hoc achtte de gemeente niet noodzakelijk, dit met het oog op de grote hoeveelheid beschikbare ruimte, hier en ook in andere buurtschappen.

Door de aanleg van de Stationsstraat alleen ontstaat echter geenszins een hechte stedenbouwkundige structuur. In de *Tilburgse Courant* van 31 augustus 1867 klaagt een lezer over het gebrek aan visie bij de inrichtingsplannen: 'Wil er ooit van Tilburg eene stad komen, eene stad in den vollen zin des woords, dat is, eene stad met geregelde aan elkander gesloten straten en oogelijke wijken, dan is het meer dan tijd dat naar een vast plan wordt gebouwd.'

In 1869 besluit de raad alsnog de Oude Comedie aan te kopen en te amoveren ter realisatie van de aanleg van de Willem II-straat. Na openbare aanbesteding volgt de aanleg in 1870. Men volgt de receptuur die bij de Stationsstraat werd gehanteerd: de gemeente koopt een strook grond aan, stelt het tracé van de straat vast, besteedt de aanleg aan en verkoopt de aanliggende bouwpercelen onder eisen van welstand.

Om speculatie tegen te gaan, dienden de percelen binnen twee jaar na aankoop bebouwd te zijn, waarbij de rooilijn direct aan de openbare weg moet liggen, de tweelaagse panden minstens 7,5 meter goothoogte moeten hebben, afgesloten moeten worden door een kroonlijst, stegen en uitritten niet breder mogen zijn dan 4 meter en de

deurdorpels niet hoger dan 12 cm boven straatniveau mogen liggen. Daarbij dienden de percelen op de straathoeken een minimale breedte van 12 meter te hebben.

De gemeente draagt ook een steentje bij aan het aanzien van de straat: zo wordt de telegraafleiding naar het imposante gemeentelijke telegraafkantoor (1870-1871, gesloopt in 1975) ondergronds aangelegd. De aannemer en steenfabrikant J.C. van den Heuvel kocht de nummers 8 tot en met 18 en bebouwde ze met voorname herenhuizen. In 1874 stelt de raad tegen een lage prijs een kavel beschikbaar aan de Israëlitische gemeente, daar men verwacht dat de bouw van Ed. Fremau's synagoge een 'sierlijk aanzien aan de straat zal geven'. Bovendien verwacht men dat wegens de verslechterde economische omstandigheden de bouwpercelen in het noordelijke deel van de Willem II-straat niet snel zullen worden verkocht.

Dit vermoeden bleek niet ongegrond; tussen 1881 en 1890 nam het aantal Tilburgse textiel fabrieken door exportbeperkingen af van 145 naar 116. Pas in 1885 werd het laatste perceel in de straat bebouwd. Overigens is de zeer uniforme bebouwing waarschijnlijk niet alleen te danken aan de welstandseisen. In de straat woonde de goeude middenstand; tussen deze 'katholieke ruggengraat' van de stad telde men slechts enkele fabrikanten, één hervormde en twee joodse eigenaars.

In 1870 wordt de infrastructuur verder uitgebreid. Dit vindt voornamelijk op particulier initiatief plaats, wat mogelijk verklaart waarom de oude zandpaden van de Heuvelse Akkers als basis dienen voor de tracering van nieuwe straten. Deze stegen dienden immers vaak al als afscheiding van particulier bezit. Onder meer de

Karrestraat en delen van de Langestraat en Telegraafstraat danken hieraan hun bochtig of geknikt tracé. De rijksoverheid nam in 1863 als grondeigenaar het initiatief tot de aanleg van de Parallelweg, later Spoorlaan. De gemeente liet het volgende jaar de bestrating uitvoeren, waarna aan de zuidelijke zijde in snel tempo herenhuizen werden gebouwd, soms met pakhuizen en fabrieksgebouwen op het achterterrein, door middel van met het emplacement verbonden raccordementen.

De prominente rol van het particulier initiatief wordt geïllustreerd bij de aanleg van de Poststraat. Particuliere grondeigenaren bieden de gemeente de grond voor de aanleg van deze verbindingsweg tussen Stationsstraat en Willem II-straat gratis aan, in ruil voor het van gemeentewege zorg dragen voor de bestrating. De reeds in particulier bezit zijnde bouwgrond wordt snel verkocht en bebouwd, zonder dat de gemeente hier eisen van welstand stelt. In 1871 wordt het Tuinpadje, de huidige Tuinstraat, door de gemeente op verzoek van de aanwonenden bestraat. De laatsten stellen de grond en de stenen beschikbaar. Zo ging het meestal: door de groei van de bebouwing kregen sommige paden min of meer een ontsluitingsfunctie, werden ze verbreed en uiteindelijk bestraat. De diverse bebouwde delen van de wijk breien zich op particulier initiatief aaneen. Langs de fabrieksmuren worden particuliere straten getraceerd die de omvangrijke eigendommen moeten ontsluiten, zoals de Mariastraat (door Maria Pollet), de Antoniusstraat (Antonius Bogaers, tot 1881 St. Denisstraat, naar de school (1877) aldaar), de Telexstraat (eerder Wolstraat, naar de wollenstoffenfabriek van Bogaers, 1876) en de IJzerstraat.

In 1880 onderneemt de gemeente actie om in de snel met bebouwing dichtslibbende wijk de Tuinstraat aan te leggen, zodat de communicatie tussen Willem II-straat en Nieuwlandstraat wordt verbeterd. Zo zullen ook de straten in particulier eigendom beter bereikbaar worden. In eerste instantie kan door de traag verlopende grondaankopen alleen het deel Tuinstraat tot de Langestraat worden aangelegd en aangezien de gemeente maar weinig aanpalende bouwgrond in bezit heeft, kan ze geen welstandseisen stellen en krijgt de bebouwing een divers karakter. Pas in 1897 kan het ontbrekende deel naar de Nieuwlandstraat-Stationstraat worden voltooid. Aangezien de gemeente hier wel de aangrenzende bouwgronden bezit, worden deze terreinen onder welstandseisen verkocht, inclusief voorgeschreven goothoogte en rooilijn.

Pas in 1894 verkrijgt de gemeente de particuliere 'achterstraten' in eigendom en worden ze verhard. Tussen 1885 en 1900 tracht men door verdichting van de bebouwing, onder meer door het bebouwen van tuinen die aan doorgaande straten grenzen, het stedelijke karakter van de wijk te versterken. De op particulier initiatief ontstane 'eilanden' met bebouwing worden min of meer aaneengesmeed. Vanaf dit moment worden er ook geen nieuwe fabrieken in het gebied meer gebouwd. Wel staat men nog toe dat bestaande fabrieken uitbreiden en ontstaan tal van kleine werkplaatsen bij woonhuizen van ambachtslieden.

Het karakteristieke gemengd functionele karakter met woonhuizen, winkels, horeca, fabrieken, werkplaatsen en godshuizen wordt omstreeks 1877 nog versterkt door de vestiging van de Nieuwe Koninklijke Harmonie aan de

Stationstraat, terwijl de Liedertafel 'Souvenir des Montagnards' aan de Willem II-straat een sociëteitsgebouw in gebruik neemt. Aan de Tuinstraat wordt in 1890 het gebouw met achterliggende vergader- annex theaterzaal van de Gildenbond geopend. In 1900 werd, mede voor de parochianen in het noordoostelijke deel van de wijk (buiten het thans beschermde stadsgezicht) de inmiddels gesloopte Noordhoekse H. Hartkerk ingewijd. Tussen 1900 en 1960 vinden in het gebied slechts weinig wijzigingen plaats. Men blijft de spoorlijn echter als een verkeersbarrière, een belemmering voor stedenbouwkundige groei ervaren. In 1915 ketsen wegens de hoge kosten de plannen van directeur Publieke Werken ir. J.H.E. Rückert af, om station en spoorlijn, inclusief de doorgaande weg Breda-'s-Hertogenbosch (met flessenhals in de Heuvelstraat), ten zuiden van de stad aan te leggen.

Omstreeks 1920 wordt het gebied door de nieuwe stadsaanwas onderdeel van het centrum. Dit heeft onder meer tot gevolg dat de winkelfunctie van het gebied wordt versterkt. Vele woonhuizen, met name in de doorgaande straten, worden in de volgende jaren op straatniveau van een winkelpui voorzien. Na 1960 krijgt de as Oude Markt-Heuvel een echte cityfunctie, wat onder meer leidt tot de bouw van grote warenhuizen door landelijke winkelketens. De grootscheepse sanering van de textielindustrie sinds 1960 heeft geleid tot vrijwel algehele sloop van de fabrieken in dit stadsdeel. Niet alleen faillissementen, maar ook overplaatsingen naar het nieuwe industrieterrein Tilburg-Noord liggen aan de sloopactiviteiten ten grondslag.



De wolwasserijen verdwenen deels door verminderde afzet, maar vooral ook vanwege de steeds hogere milieueisen. De meeste terreinen zijn door de gemeente in het kader van de stadsvernieuwing opgekocht, waarna de bebouwing verwijderd werd ten faveure van pleinaanleg (Pieter Vreedeplein) of sociale woningbouw, zoals de complexen Wingerdhoek en Bodehof.

Het laatste plan werd deels gerealiseerd op het fabrieksterrein van Jurgens Textiel N.V. dat in 1976 als een van de laatsten de poorten sloot.

Tussen 2004 en 2008 verrees in het gebied tussen de Tuinstraat en de Telegraafstraat het nieuwe, naar een masterplan van Jo Coenen met grootschalige bebouwing ingevulde Pieter Vreedeplein met gebouwen van de architectenbureaus Bonelli I Gil en Bedaux de Brouwer. Om de bereikbaarheid van het nieuwe plein te vergroten en een logische winkelroute te creëren, werd er een nieuwe verbindingstraat aangelegd tussen de Heuvelstraat en het Pieter Vreedeplein: de Pieter Vreedestraat. Ook werd de Magazijnstraat verbreed om de toegankelijk van het gebied voor autoverkeer te vergroten. De bestaande bebouwing aan de westzijde van de straat werd daarbij geheel gesloopt.

### Huidig ruimtelijk karakter

Waar het gebied, gelegen tussen Heuvel-Kerk en station, eens een gunstige vestigingsplaats was voor fabrikanten, notabelen, handelaren en arbeiders die nauwelijks meer een plaats konden vinden in de Tilburgse lintbebouwing, en dientengevolge een functioneel zeer gemengd karakter had, behoort het gebied thans tot de oude kern van Tilburg. De wijk heeft nog steeds bij uitstek een woonfunctie, maar de industrie is er verdwenen, op een groot deel van het begane grondniveau zijn winkels gevestigd, en door de grootschalige naoorlogse bouw van etagewoningen aan de westelijke zijde (Vincentiusstraat) en zuidelijke zijde (Koningsplein) krijgt het gebied steeds meer een horeca- en winkelfunctie.

Ondanks het geheel ontbreken van een stedenbouwkundig plan en de ronduit gebrekkige afstemming van de bouwactiviteiten, maakt het gebied Stadskern/Heuvelse Akkers toch een coherente indruk. Enerzijds is dit een gevolg van de, ondanks het grote oppervlak, korte bouwperiode; anderzijds is het een gevolg van de deels op oudere ontwikkelingen geënte stedenbouwkundige structuur, waarin de min of meer 'toevallig' ontstane rasterstructuur met hoofdstraten een uiterst prominente rol speelt. Het 'laissez faire, laissez passer'-beleid van de overheid had tot gevolg dat initiatiefrijke fabrikanten, speculanten en beleggers in de tussen de hoofdassen gesitueerde 'achterterreinen' nagenoeg vrij spel hadden. Daarentegen was de regelgeving voor de bebouwing aan de doorgaande straten zodanig, dat de totstandkoming van een samenhangende particuliere bebouwing hier gegarandeerd was.

De hoofdstraten met hun doorgaande, uniforme bebouwing schermen als het ware de achterterreinen af, waardoor het huidige ruimtelijke karakter grote verschillen laat zien. Enerzijds zijn er de brede hoofdstraten annex verkeersassen, met een prominente, doorgaande bebouwing met twee- en soms drielaagse herenhuizen, meestal voorzien van zadeldaken, met de nok parallel aan de straat. Op een enkele uitzondering na zijn nergens voortuinen aangelegd: alle woonhuizen staan direct aan de straat. Wel waren alle huizen voorzien van een diepe achtertuin, die echter vaak gedeeltelijk of zelfs geheel met bedrijfsgebouwen werd bebouwd.

In contrast daarmee heeft het grootste deel van de tussengelegen terreinen een rommelige aanblik, die desalniettemin, ondanks het gebrek aan samenhang tussen de individuele gebouwen, zeer karakteristiek is.

Deels is dit gebrek aan samenhang ontstaan door het gebrek aan regelgeving, deels is het een gevolg van de latere stedenbouwkundige wijzigingen. De tracering en bebouwing van de straten is in alle gevallen tot stand gekomen vóór de Woningwet van 1902, die in 1904 resulteerde in nieuwe Tilburgse regelgeving. Vanaf dat moment werd een minimale straatbreedte van 8 meter voorgeschreven, terwijl de bouwhoogte maximaal anderhalf maal de breedte van de straat mocht bedragen. Het eerdere ontstaan van bijvoorbeeld de IJzerstraat, Antoniusstraat, Langestraat of Mariastraat laat zich, gezien het uiterst smalle profiel, gemakkelijk aflezen. In stadsvernieuwingsgebieden is dit profiel plaatselijk verbreed.

In sommige van de smallere zijstraten treft men een gedeeltelijk eveneens 'voorname' bebouwing aan, zoals in de Telefoonstraat (noordelijk deel) en de Poststraat, alhoewel hier van gemeentewege geen eisen werden gesteld. Hier is de tegenstelling tussen het 'scherm' met voorname bebouwing en de achterterreinen minder duidelijk te ervaren. De voorname, doorgaande straten met een ouder tracé (Nieuwlandstraat, Noordstraat, deel Tuinstraat) hebben geen rechtlijnig beloop, in tegenstelling tot de 'nieuwe' straten (Stationsstraat, Willem II-straat, waardoor de vrijwel overal uniforme rooilijn plaatselijk geknikt is. Tevens heeft deze tracering tot gevolg dat het leggen van stedenbouwkundige accenten in de bebouwing, ter markering van hoeken of zichtassen, slechts sporadisch is toegepast. Veelal zijn het juist de inspanningen van commerciële bedrijven die deze opvallende bouwlocaties nog enig cachet geven: zie bijvoorbeeld de geveltoren van de Tilburgsche Bank op de 'vijfsprong' (as Tuinstraat), of de gevel en in het bijzonder de reclamezuil annex zendmast van Van Boxtel aan de Heuvelstraat (as Heuvelstraat).

Daarnaast zijn veel hoekgevels ter plaatse van kruisingen afgeschuind, deels om een reclameschildering te dragen. Aan de Spoorlaan is door het nieuwe kantoor van de firma Interpolis (arch. A. Bonnema) een zichtas in oostelijke richting ontstaan. Het verdient aanbeveling bij de Vinex-herinrichting van de spoorzone dergelijke stedenbouwkundige accenten in de assen van de 19<sup>e</sup>-eeuwse stadsuitleg meer te doen plaatsvinden, bijvoorbeeld in de as van Willem II-straat of Noordstraat.

Daarnaast zijn er in het gebied twee markante vijfsprongen (Fabriekstraat-Noordstraat-Utrechtsestraat, Noordstraat-Tuinstraat-Nieuwlandstraat-Stationsstraat), maar ook deze zijn veeleer het gevolg van een kosten/batenanalyse bij de in verschillende stadia door de gemeente en particulieren plaatsvindende grondaankoop, dan dat ze aangelegd zijn met het oog op het stedenbouwkundige effect.

Het driehoekige plein, dat wordt gevormd door de ontmoeting van de Heuvelstraat en Heuvelring, met de daaraan gelegen Heuvelkerk is de enige structureel grote publieke pleinruimte in het gezicht.

In het gehele gebied werd nauwelijks openbaar groen voorzien. Afgezien van de voormalige Harmonietuin aan de Stationsstraat en de grotere particuliere tuinen (bijvoorbeeld langs de Fabrieksstraat) had het gehele gebied een stenig karakter. In de jaren dertig is een perceel op de vijfsprong tussen Noordstraat en Stationsstraat als klein cottage-stijlplantsoen in gebruik genomen.

Ook vandaag de dag concentreert de openbare groenvoorziening zich voornamelijk in de stadsvernieuwingsgebieden, waar schaarse laanbeplanting is aangebracht. Op de plaats van het gesloopte postkantoor, in de as van de Poststraat, is een klein plantsoen aangelegd. De verharding en ingebruikname als parkeerplaats van de oude harmonietuin, maar ook vele andere achtertuinen, hebben het stenige karakter versterkt.

Met name ten oosten van de Heuvel, ten zuiden van de Heuvelstraat en ten westen van de Nieuwlandstraat hebben grootschalige naoorlogse ontwikkelingen plaatsgevonden, waardoor het karakter van het gebied aldaar (tot omstreeks 1960 grotendeels industrieel) sterk is gewijzigd. De flat 'Katterug' met het Koningsplein, aan de zuidelijke zijde ter hoogte van de Willem II-straat aan het gebied grenzend, is een residu van het grootschalige stedenbouwkundige plan 'Koningswei', dat op verzoek van de gemeente omstreeks 1965 door het architectenbureau Van de Broek en Bakema is ontwikkeld. Aan de kant van de Spoorlaan is sprake van (soms grootschalige) kantoorontwikkeling.

Als gevolg van deze wijzigingen is de ruimtelijke en functionele relatie van het gezicht met het omringende stadsgebied sterk gewijzigd.

De komst van het hoogspoor, met viaducten heeft de barrièrewerking van de spoorlijn naar het Noordelijk stadsdeel nooit kunnen opheffen.

### Nadere typering van te beschermen waarden

In het gehele beschermde gebied is de historisch-ruimtelijke structuur van belang, dat wil zeggen het historische patroon van straten, stegen en open ruimten, in samenhang met de schaal van de bebouwing alsmede de verkavelings- en bebouwingsstructuur en in het algemeen ook de vormgeving van de bebouwing. In het gebied zijn daarnaast de resterende historische profilering en inrichting van de openbare ruimte van belang. Meestal is de historische driedeling van het straatprofiel gehandhaafd (rijbaan, met aan weerszijden aan de voorgevels grenzende trottoirs), zij het dat de eerste vaak ten koste van de laatste is verbreed.

Het volgende dient gehandhaafd te blijven: het karakteristieke onderscheid in ruimtelijke opbouw tussen het onregelmatige, deels op oudere structuren gebaseerde raster met hoofdstraten, waaraan een stedelijke, prominente bebouwing, en de achterstraten met eenvoudiger bebouwing zijn gelegen. Van belang is dat met name op de achterterreinen een afwisselende bedrijfsmatige bebouwing aanwezig blijft.

Naast de architectuur uit zich dit verschil in ruimtelijke opbouw ook in de parcellering: daar waar aan de Spoorlaan, Stationsstraat en Willem II-straat brede en relatief diepe bouwkavels werden verkocht, zijn deze langs bijvoorbeeld de Telefoonstraat, Antoniusstraat en Mariastraat ondiep en relatief smal. Opvallend is dat de percelen langs de oudste bebouwde straten (Stationsstraat, Nieuwlandstraat, Spoorlaan, Willem II-straat) tevens het diepste zijn.

Met name het contrast met het later aangelegde, in de bestaande stedelijke structuur ingepaste westelijke deel van de Tuinstraat is groot.

Binnen het gebied ligt een flink aantal gemeentelijke en rijksbeschermde monumenten. In deze categorie zijn vooral de herenhuizen aan de voorname straten goed vertegenwoordigd. Daarnaast zijn verschillende winkels, horeca-panden en kerk- en bedrijfsgebouwen beschermd. Alleen de laatste zijn aan de 'achterstraten' gesitueerd.

De bebouwing langs de voornaamste straten is uniform van karakter, meestal tweelaags, gedekt door een laag zadelf- of schilddak, belegd met pannen, of een plat dak met schilden, voorzien van (kunst)leien. De voorgevels van deze herenhuizen hebben een regelmatige indeling met normaliter drie of vijf vensterassen, vaak met in stuc omlijste, verticaal geplaatste lichtopeningen, terwijl de gevels meestal zijn opgetrokken in (soms later gewit) schoon metselwerk. In enkele straten (Nieuwlandstraat, Stationsstraat) komen relatief veel gepleisterde gevels voor. In de meeste gevallen betreft het laat 19<sup>e</sup>-eeuwse en vroeg 20<sup>e</sup>-eeuwse, individueel tot stand gekomen panden, waarvan de gevels spaarzaam versierd zijn met gepleisterde banden, strengpersstenen of stucwerk. De grotere woonhuizen, met name in de Stationsstraat, hebben een geprononceerde ingangspartij, waarboven zich een balkon bevindt. Op de achterterreinen is de gemengde bebouwing meestal afwisselend een- en tweelaags, met gevarieerde nokrichting. De panden zijn veelal gewijzigd of gerenoveerd.

## Begrenzing

Het beschermd stadsgezicht Stadskern Tilburg heeft een duidelijke ruimtelijke afbakening ten opzichte van de omliggende gebieden. Aan de noordzijde hebben de spoorlijn en achterliggende werkplaats vrijwel alle latere planontwikkeling geblokkeerd. Aan de oostelijke zijde wordt het gezicht begrensd door de achtererven aan de oostelijke zijde van de Heuvel, terwijl in het zuiden en het westen de achtergrenzen van de zuidelijke en westelijke erven aan de Heuvelstraat, Oude Markt en Nieuwlandstraat-Noordstraat de begrenzing van het gebied vormen.

De exacte begrenzing is weergegeven op de bijgevoegde begrenzingskaart, MSP/49/02.

## Waardering

*Cultuurhistorische waarden:* het gebied is van belang als bijzondere uitdrukking van een sociaal-economische ontwikkeling.

*Historisch-ruimtelijke of stedenbouwkundige waarden:* het gebied is van belang vanwege:

- de bijzondere samenhang van functies, schaal, verschijningsvorm van bebouwing, wegen en open ruimten, mede in relatie tot de lokale ontwikkelingsgeschiedenis;
- hoogwaardige ruimtelijke, esthetische en functionele kwaliteiten, op basis van een herkenbaar stedenbouwkundige ontwikkeling.

*Situationele waarden:* het gebied is van belang vanwege:

- de bijzondere samenhang van historisch-ruimtelijke en structurele kwaliteiten van bebouwde en onbebouwde ruimten in relatie tot hun stedelijke omgeving;
- de hoogwaardige kwaliteit van de aanwezige bebouwing (monumenten) en hun groepering in relatie tot hun stedelijke omgeving.

*Gaafheid/herkenbaarheid:* het gebied is van belang vanwege de herkenbaarheid en gaafheid van de historisch-ruimtelijke structuur, bebouwing en functionele opzet als geheel.

*Zeldzaamheid:* het gebied is deels van belang vanwege de unieke verschijningsvorm vanuit historisch-ruimtelijk en stedenbouwkundig oogpunt.

*Motivering*

De stationswijk te Tilburg is de structureel gaaf bewaard gebleven eerste stadsuitbreiding van Tilburg, waarbij in plaats van het verlengen en verdichten van de lintbebouwing werd getracht een 'compacte' wijk tot stand te brengen. De lokale overheid beperkte haar bemoeienissen tot de aanleg, dan wel bestrating van de voornaamste straten. De markt (beleggers, notabelen en fabrikanten) had vrij spel bij de verdere inrichting. Dit heeft geresulteerd in een ad hoc ingericht stadsdeel met oorspronkelijk een prominente ruimtelijke en sociale segregatie, met enerzijds een homogene bebouwing van herenhuizen langs de hoofdstraten, en anderzijds een sterk gemengde, voorheen grotendeels industriële bebouwing op de achterterreinen.

Het stadsdeel heeft de combinatie van historisch-ruimtelijke structuur en bebouwing grotendeels behouden, zij het dat het gros van de textiel fabrieken inmiddels vervangen is door sociale woningbouw. De sterke functionele verscheidenheid rond de achterstraten is daardoor voor een deel verloren gegaan

De wijk is van belang als goed voorbeeld van een gaaf bewaard gebleven stationswijk, waarbij de kracht van het ensemble voornamelijk is gelegen in de structurele en visuele samenhang van bebouwing en structuur. De latere wijzigingen zijn op sommige plaatsen fors, maar de wijk heeft desondanks zijn bijzonder historische ruimtelijke karakteristiek overwegend weten te behouden.

## **Rechtsgevolg van de aanwijzing**

Ter effectuering van de aanwijzing van een beschermd stads- of dorpsgezicht moet ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet 1988 een bestemmingsplan worden opgesteld. De toelichting op de aanwijzing kan daarbij voor wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te bieden voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikmaakt en daarop voortbouwt.

In het aanwijzingsbesluit is bepaald in welke mate de vigerende bestemmingsplannen aan het beschermingsver-eiste voldoen.

## Bronnen

### Literatuur

- J.P.W.A. van Dijk, *Tilburg; architectuur en stedenbouw in de gemeente Tilburg 1850-1940*, Zwolle 2001.
- K. Doevendans, J. Luiten, I. Mekel, R. Rutgers, *Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling*, Eindhoven 1993.
- C. Gorisse (hoofdredactie), *Tilburg, stad met een levend verleden*, Tilburg 2001.
- J.C.M. Michels, *Architectuur en stedenbouw in Noord-Brabant 1850-1940*, Zwolle 1993.

### Kaarten

- Waarderingskaart, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed 2011.
- Tilburg, 1838. In: *Grote Historische Atlas van Nederland: 1:50.000; Zuid-Nederland 1838-1857*, Groningen 1990.
- Tilburg, 1865. In: J. Kuyper, *Gemeente atlas van de provincie Noordbrabant; naar officieele bronnen bewerkt*. Herdruk, Groningen 1982.
- Tilburg, omstreeks 1900:
  - kaartblad 626, verkend in 1868, herzien in 1894, gedeeltelijk herzien in 1904, uitgave 1912, schaal 1:25.000;
  - kaartblad 646, verkend in 1893, schaal 1:25.000.
- Tilburg, 1924:
  - kaartblad 626, verkend in 1868, herzien in 1924, uitgave 1929, schaal 1:25.000;
  - kaartblad 646, verkend in 1893, herzien in 1924, uitgave 1929, schaal 1:25.000.In: *Historische Atlas Noord-Brabant; Chromotopografische Kaart des Rijks 1:25.000*, Den IJp 1989.
- Luchtfoto: Stadskern Tilburg. Bron: Gemeente Tilburg, Team Vastgoed.



## **Colofon**

### **Uitgave**

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort 2012

### **Onderzoek en tekst**

- Provincie Noord-Brabant, J. Michels.
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, ing. J.P. van Rooijen

### **Kaartmateriaal**

Begrenzingskaart: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed,  
drs. B.A.R.T. Broex

Waarderingskaart: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed,  
drs. B.A.R.T. Broex

### **Foto omslag**

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, ing. J.P. van Rooijen

### **Redactie**

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. E.B. Manuel en  
drs. B.A.R.T. Broex

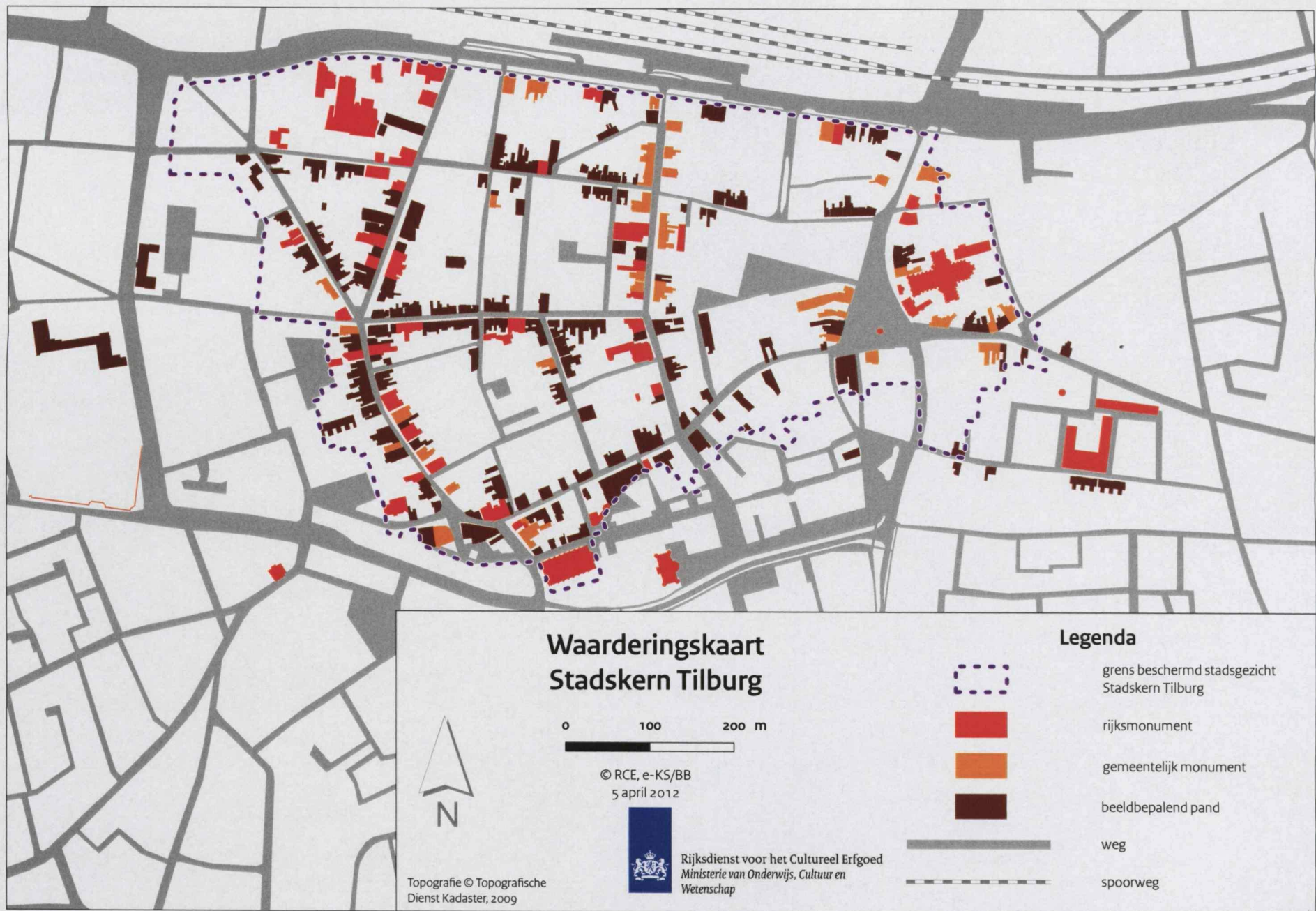
### **Productie**

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed /Drukkerij Mailfors  
Amersfoort.

## Bijlagen

1. Waarderingskaart.
2. Tilburg, 1838.
3. Tilburg, 1865.
4. Tilburg, omstreeks 1900
5. Tilburg, 1924.
6. Luchtfoto: Stadskern Tilburg.

2,130624014012



Kaart 1 Waarderingskaart



Kaart 2 Tilburg, 1838

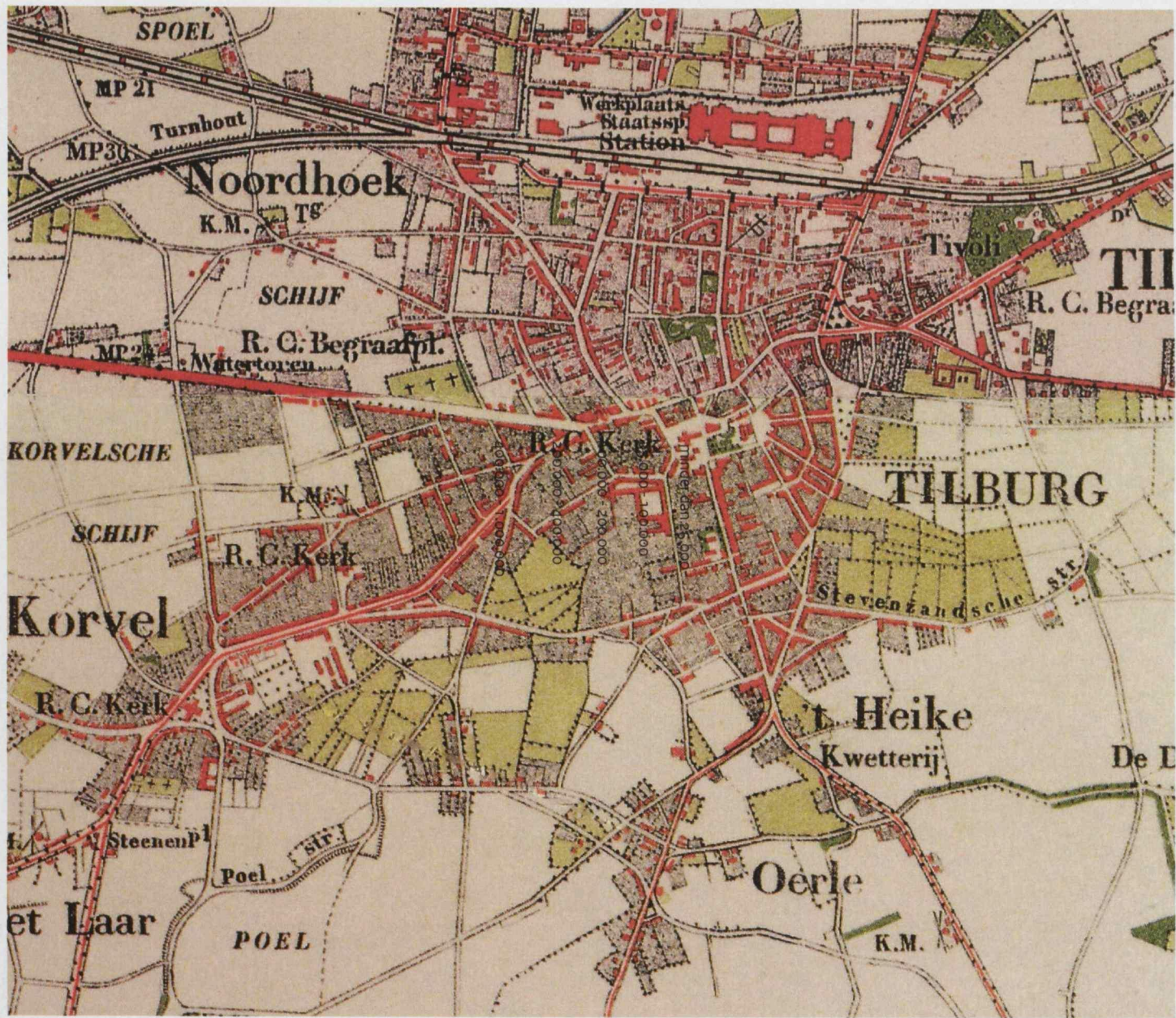
2,130624014013



2.130624014014



Kaart 4 Tilburg, omstreeks 1900



Kaart 5 Tilburg, 1924

2,130624014015



Kaart 6    Luchtfoto: Stadskern Tilburg



