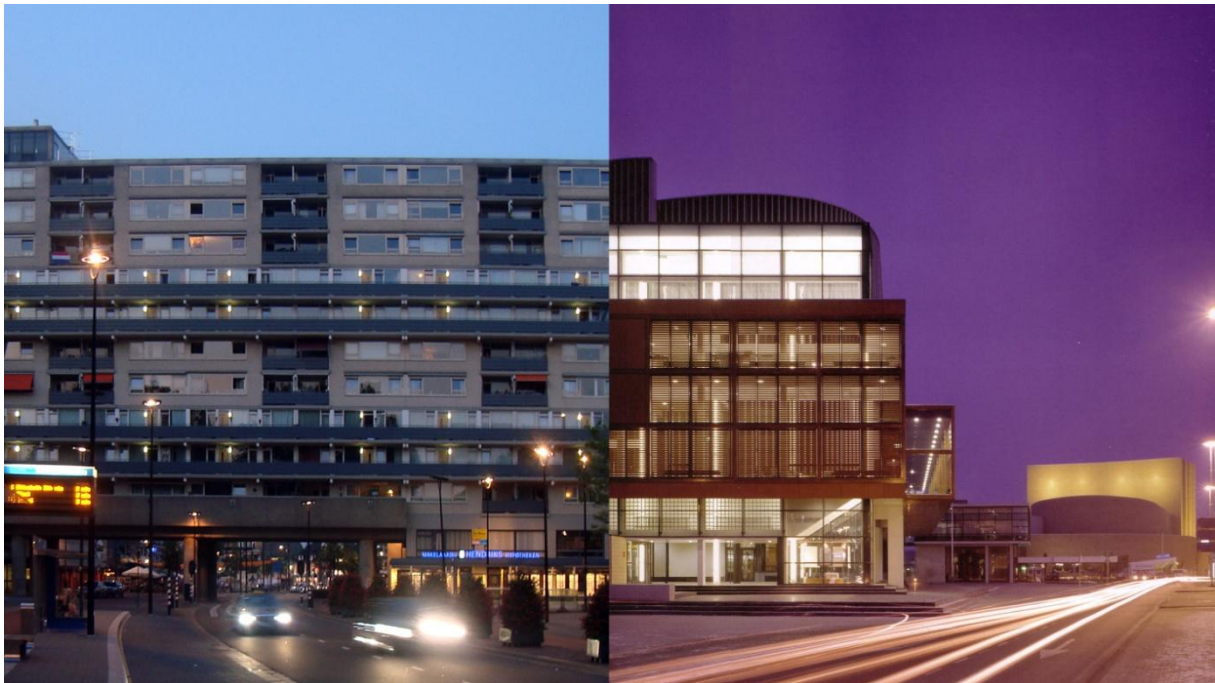


Jaap Bakema en Jo Coenen: twee generaties architect-stedenbouwkundigen of stedenbouwkundig architecten in Tilburg
Biografie van een plek



Masterthesis Architectuurgeschiedenis en Monumentenzorg

Universiteit Utrecht

Leon Sebregts MSc

3457982

juli 2010

Begeleider: dr. D.R.E. van de Vijver

<i>Inleiding</i>	3
<i>1. Tilburg samengestelde stad</i>	6
Kerktorens en schoorstenen	6
De Koningswei	7
Algemeen Uitbreidingsplan	9
<i>Intermezzo</i>	12
Een opvallende samenwerking	12
<i>2. Tilburg centrale stad</i>	15
Het 'Plan van 72 miljoen'	15
Architect-urbanist Bakema	17
De ontwikkeling van de megastructuur	20
Plan Koningswei	23
Een modern plan?	26
<i>Intermezzo</i>	29
S.O.S.	29
<i>3. Tilburg compacte stad</i>	32
De nota 'Tilburg compact in beeld. Een keuze'	32
Stedenbouwkundig architect Coenen	33
Van megastructuur tot kleinschalige interventies	37
Masterplan Centrum-Zuid en Kunstkluster	40
Een postmodern plan?	46
<i>Conclusie</i>	49
<i>Illustratieverantwoording</i>	51
<i>Bibliografie</i>	52
<i>Bijlagen</i>	56
Chronologisch beeldverhaal van alle plannen voor de Koningswei	56
Schaal van de plannen van Van Tulder, Van den Broek en Bakema en Coenen voor de Koningswei	61

Inleiding

Op weinig plaatsen in Nederland heeft de architectuurgeschiedenis van de afgelopen eeuw zo'n concreet gezicht gekregen als in Tilburg. Niet alleen bevinden zich in het zuidelijk deel van het centrum op een klein stukje aarde enkele gebouwen die exemplarisch zijn voor hun tijd, zoals het kantongerecht van Jos. Bedaux, de Stadsschouwburg van Gerard Holt en Bernard Bijvoet, de 'Kattenrug' van Jo van den Broek en Jaap Bakema en het Kunstkluster van Jo Coenen, maar vooral in stedenbouwkundig opzicht zijn op deze plek opeenvolgende stromingen waar te nemen.

Kenmerkend voor Tilburg is het beeld van een nooit voltooide stad. De belangrijkste oorzaak hiervan is de morfologische ontwikkeling van de stad. Tilburg kent geen concentrisch groeimodel, maar is gegroeid als een samenklontering van veelal agrarische nederzettingen aan driehoekige knooppunten in het wegennetwerk, de zogenaamde herdgangen. Hierdoor mist Tilburg tot op de dag van vandaag een duidelijk herkenbaar stadscentrum. Naast de morfologische oorzaak voor het beeld van een verstrooide stad, wijzen meerdere historici op het feit dat Tilburg in het verleden vele grootse plannen heeft gehad om de stad vooruit te brengen, maar dat de realisering hiervan vaak voortijdig is afgebroken.¹ Cultuurpsycholoog Jos van der Lans en socioloog Herman Vuijsje spreken in 2001 in dit kader van een 'postmoderne ervaring', wanneer zij Tilburg moeten karakteriseren.²

Het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg', uitgevoerd door de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Eindhoven in samenwerking met de Dienst Publieke Werken van de gemeente Tilburg in het midden van de jaren negentig van de vorige eeuw, karakteriseert Tilburg tegelijkertijd als 'traditionele', 'moderne' en 'postmoderne stad'. De drie ruimtelijke stadsconcepten zijn volgens het onderzoek in de loop der tijd als lagen naast en over elkaar gelegd.³ Het traditionele stadsconcept kenmerkt zich volgens het onderzoek naar binnen toe door een hiërarchische geleding met een oude binnenstad en jongere wijken daaromheen en naar buiten toe door een afgeronde, gesloten vorm die scherp afsteekt tegen het omliggende platteland. Bovenop de traditionele stad, veronderstellen de onderzoekers een modern stadsconcept. Tilburg is in dit verband een open stad die in onderdelen orthogonaal geordend en als geheel radiaal ontsloten is. In dit concept zijn functies als wonen, werken en recreëren van elkaar gescheiden. Tenslotte laat Tilburg zich volgens de analyse van de universiteit en de gemeente lezen als een postmoderne stad. In dit stadsconcept bestaat er geen rangorde meer, maar nevenschikking. Het onderzoek bedient zich van de term 'tapijtmetropool' om dit concept te definiëren.³

Deze scriptie gaat in op de vraag of de drie stadsconcepten die het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg' van toepassing verklaart op de stad Tilburg als geheel, ook toepasbaar zijn op een specifieke plek in de stad, te weten de buurt de 'Koningswei'. Wellicht heeft de tijd inmiddels de actualiteit van de concepten aangetast? Waar 'Stadsvorm Tilburg' een morfologische invalshoek heeft, stelt deze scriptie daar een meer geschiedkundige benadering tegenover. Een onderverdeling in drie historische typologieën 'Tilburg samengestelde stad' (tot 1940), 'Tilburg centrale stad' (1960-1975) en 'Tilburg compacte stad' (1985-heden), structureert het geheel in drie perioden die min of meer samenvallen met de tijdvakken die verbonden zijn aan de verschillende stadsconcepten uit het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg'. Aan het eind van elk hoofdstuk komt de vraag aan de

1 P.W. Tops en H.T.J. Klink, 'De onaffe stad. Van het 'plan van 72 miljoen' naar de 'compacte stad'', in: J.E.L. Costongs en P.W. Tops (red.), *Tilburg na 1945. Momenten van veranderingen in politiek, bestuur en beleid*, Tilburg 1986, pp. 292-307.

2 G. Verheggen (red.), *Architectuurgids Tilburg 1850-2001*, Tilburg 2002, p. V.

3 Gemeente Tilburg, *Tilburg geeft vorm aan zijn identiteit. Het architectuurbeleid van de gemeente Tilburg*, Tilburg 1996, pp. 21-22. Het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg' krijgt zijn weerslag in de driedelige reeks *Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling. Een methodisch morfologisch onderzoek*, Eindhoven 1993/1995/1996.

orde in hoeverre de historische typologie overeenkomt met het betreffende stadsconcept uit het onderzoek van de Technische Universiteit Eindhoven en de Gemeente Tilburg.

De indeling in de drie typologieën samengestelde, centrale en compacte stad is gebaseerd op ruimtelijke, sociale, demografische en bestuurlijke tendensen waarmee Tilburg in de afgelopen eeuw te maken heeft gehad.

Tot de Tweede Wereldoorlog is Tilburg te omschrijven als een verzameling kleine, van oorspong agrarische nederzettingen die vanaf de twaalfde eeuw gevormd zijn aan driehoekige knooppunten in het wegennetwerk. In de vijftiende eeuw herbergt Tilburg acht van dit soort nederzettingen, herdgangen, elk met een eigen kerk. Vanaf het midden van de negentiende eeuw vullen de landerijen tussen de herdgangen zich met de voor Tilburg zo kenmerkende fabrieken van de textielindustrie.

Het gemeentebestuur neemt vanaf het einde van de jaren vijftig van de twintigste eeuw de inrichting van de stad op krachtiger wijze dan ooit tevoren ter hand. Burgemeester en wethouders anticiperen op een dreigende ondergang van de voor Tilburg zo belangrijke textielindustrie en zien in het vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenstad het middel om ook andere bedrijfstakken en onderwijsinstellingen te verleiden zich in Tilburg te vestigen. De aandacht voor het stadscentrum leidt echter tot een verloedering van omliggende wijken. De prioriteit in het stedelijk beleid verschuift dan ook halverwege de jaren zeventig van de vorige eeuw van de ontwikkeling van het centrum en de uitbouw van het voorzieningenapparaat naar woningbouw en de verbetering van de woonomgeving in de vooroorlogse buurten.

Tien jaar later volgt het besef dat het gegeven van het gebrek aan samenhang in het stadsbeeld kan worden omgebogen in een voordeel. Een gemeentelijke ontwikkelingsstrategie waarin toonaangevende architectenbureaus de kans krijgen braakliggende terreinen in te vullen, moet van Tilburg een compacte stad maken. Omdat de grenzen tussen de drie historische typologieën niet scherp gedefinieerd zijn, zorgt een tweetal 'tussenfasen', intermezzo's genoemd, voor de noodzakelijke overbrugging in tijd en in ideeën.

De nadruk in dit onderzoek ligt zoals gezegd op de buurt de Koningswei in het zuidelijke deel van het Tilburgse stadscentrum. Dit gebied is steeds het brandpunt geweest in de ontwikkeling van de stad Tilburg en de verschillende stedenbouwkundige ambities en plannen hebben hier het duidelijkst hun sporen nagelaten. De centrale spelers in het geheel zijn Jaap Bakema (1914-1981) en Jo Coenen (1949), waarmee de focus op de periode na de Tweede Wereldoorlog komt te liggen. Zowel de Architectengemeenschap Van den Broek en Bakema als het bureau Jo Coenen en Co zijn oververtegenwoordigd in Nederland als het gaat om grootschalige stedenbouwkundige ingrepen. Het is interessant te zien dat zowel Bakema als Coenen in al die plannen steeds de grenzen tussen architectuur en stedenbouw opzoeken. Bakema bedenkt aan het eind van de jaren vijftig de term 'Architectuur-urbanisme' om zijn werk te karakteriseren, terwijl het ook voor Coenen essentieel is dat het gebouw onderdeel is van de stad en andersom de stad onderdeel van het gebouw kan worden. Architectuurcriticus Hans Ibelings vat Coenens aanpak en resultaten in dit kader samen onder de noemer 'stedelijke architectuur'.⁴

Veel publicaties over Bakema en Coenen zijn nogal gekleurd. Als beide architecten niet al zelf verantwoordelijk zijn voor de uitgaven, dan voeren ze wel achter de schermen de regie. Wanneer de architecten niet direct betrokken zijn, betreft het uitgaven die in elk geval bij Coenen en grotendeels bij Bakema tijdens leven en welzijn van de betreffende architect tot stand zijn gekomen, waardoor er soms andere zaken een rol spelen dan slechts de objectiviteit. Deze scriptie neemt daarom, indien relevant, meningen van auteurs van boeken of artikelen over het werk van Bakema en Coenen op, maar plaatst ze ook altijd in hun context.

⁴ J. Joedicke, *Architektur-Urbanismus. Architectengemeenschap Van den Broek en Bakema*, Stuttgart 1976, p. 11; H. Ibelings, *Coenen en Tilburg 1987-2007. Kunstkluster en Centrum Zuid*, Nuth 2006, p. 15.

Het gegeven dat beide exponenten van de architect-stedenbouwkundige of de stedenbouwkundige architect in Nederland in totaal verschillende tijden in Tilburg aan dezelfde plek hebben gewerkt, vormt het uitgangspunt van deze scriptie. In welke mate hebben beide architecten ingespeeld op de specifieke situatie die zij in Tilburg voorgeschoteld kregen? Is er bij Bakema sprake van beïnvloeding door eerdere plannen en, in het geval van Coenen, van beïnvloeding door de plannen van Van den Broek en Bakema? Centraal staat voortdurend de vraag in hoeverre de ingrepen van beide architecten passen in de door het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg' geformuleerde stadsconcepten.

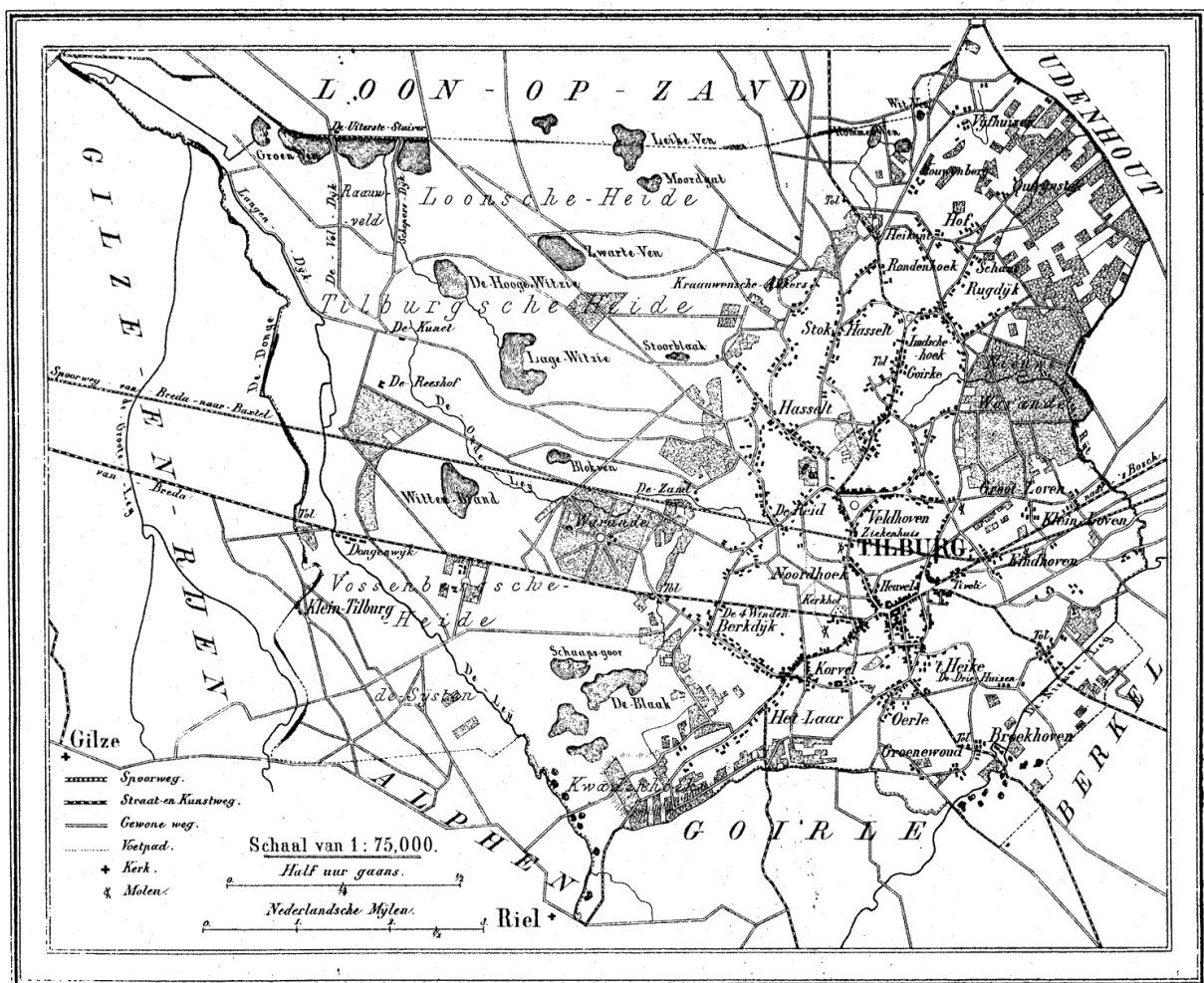


Omgeving van de Koningsei anno 2010

1. Tilburg samengestelde stad

Kerktorens en schoorstenen

Volgens het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg' heeft Tilburg een onmiskenbaar traditioneel concept, hoe verbrossend en gehavend ook. 'De stad kenmerkt zich naar binnen toe in het algemeen door een hiërarchische geleding met een oude binnenstad en jongere wijken daaromheen en naar buiten toe door een afgeronde, gesloten vorm die scherp afsteekt tegen het omliggende platteland'.⁵ Toch heeft Tilburg nooit een concentrische vorm gekend. De stad is een verzameling kleine, van oorspong agrarische nederzettingen die vanaf de twaalfde eeuw gevormd werden aan driehoekige knooppunten in het wegennetwerk, de zogenaamde herdgangen. Veel wijken dragen nu nog steeds de naam van de oude buurtschappen, zoals Oerle, 't Heike, Broekhoven en Heikant en de structuur van de driehoekige pleinen is nog op veel plaatsen in de stad terug te vinden.



Kaart van Tilburg (1865)

Vanaf halverwege de negentiende eeuw begint de textielproductie gestaag een belangrijkere positie in te nemen ten opzichte van de landbouw. Tilburg is door de bescherming van de Tariefwet uit 1845 een ideale vestigingsplaats en fabrieken vullen de voorradige ruimte op tussen de bestaande bebouwing die langs de herdgangen gegroeid

⁵ Gemeente Tilburg 1996 (zie noot 3), p. 21.

is. De transformatie van agrarische gemeenschap naar industriestad verloopt bijzonder snel: in 1871 telt de stad al 125 wolstoffenfabrieken, waarvan er 53 voorzien zijn van stoomwerktuigen. Tilburg is hiermee in Nederland de gemeente met de meeste fabrieksarbeiders en de grootste concentratie stoommachines. Het afschaffen van de Tariefwet in 1862 heeft nauwelijks gevolgen voor de hoogconjunctuur, aangezien de stad een jaar later aansluiting krijgt op het spoorwegennet.⁶

Van stedenbouwkundige planning op de grote schaal is nog nauwelijks sprake. De kaarsrechte straatwegen naar Breda en Den Bosch, aangelegd onder Koning Willem II, en het spoor snijden de kring van dorpen rigoreus doormidden. De bemoeienis van de overheid met de ruimtelijke ontwikkeling van de stad beperkt zich tot het hoogst noodzakelijke. Het is dan ook typerend dat de eerste planmatige invulling van de stedelijke ruimte in Tilburg van een particulier afkomstig is. De Belgische architect Henri van Tulder (1819-1903) is van mening dat er, gezien de enorme bevolkingsgroei en de zich ontwikkelende industrie, voldoende markt is voor geplande woonbuurten. Van Tulder rekent erop dat er een goeide bevolkingslaag is die behoefte heeft aan een stedelijker milieu in Tilburg.

De Koningswei

In 1831 leidt kroonprins Willem, de latere Koning Willem II, als opperbevelhebber vanuit Tilburg de Tiendaagse Veldtocht tegen de opstandige Belgen. Na de terugtocht en de daaropvolgende periode van wapenstilstand, heeft Willem zijn hoofdkwartier in Tilburg. Na zijn troonsbestijging in 1840 geeft hij opdracht een nieuw en meer representatief onderkomen te bouwen, met als resultaat het neogotische paleisje in Engels romantische stijl door koninklijk bouwmeester Jan C. Boon, dat voltooid wordt in 1849. Na het overlijden van Willem II wil het Koninklijk Huis haar bezittingen in Tilburg niet aanhouden en worden deze in de verkoop gedaan. De Hogere Burger School neemt het paleis in gebruik⁷, en vanaf 1936 is het in dienst als raadhuis.

Architect Henri van Tulder, die al meerdere bouwwerken in Tilburg op zijn naam heeft staan, zoals het stadhuis (1849) en de eerste Korvelse kerk (1851), koopt het park dat behoort bij het voormalige paleis en ontwerpt hiervoor in 1866 het stratenplan 'Koningswei' met de bedoeling de percelen aan particulieren te verkopen. Het eerste ontworpen stedenbouwkundig plan in Tilburg is daarmee meteen het eerste voorbeeld van projectontwikkeling in de stad. Een ingezonden brief in de *Tilburgsche Courant* van 31 augustus 1867 toont aan dat Tulder niet alleen staat in zijn drang tot vooruitgang: 'Wil er ooit van Tilburg eene stad komen, eenen 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 worde gebouwd'.⁸

Plan Koningswei van Van Tulder bestaat uit een halfrond plein aan de achterzijde van het vroegere paleis met vanaf het plein in zuidoostelijke richting weglopende straten. Ook voorziet hij een directe verbinding met het pas geopende station. Door onenigheid met de gemeente zijn enkele van de door Van Tulder voorgestelde straten, waaronder de straat naar het station, nooit van de grond gekomen. Omdat Van Tulder bespaart op de infrastructuur, blijven de wegen onverhard en worden er nooit stoepen aangelegd. Omdat ook de afwatering niet voldoet en de wijk bij de minste regenbui al onder water loopt, heeft de Koningswei nooit de beoogde doelgroep bereikt. De rijkere bovenlaag blijft liever verspreid over de stad wonen in grote villa's in de nabijheid van de fabrieken. De bebouwing in de Koningswei krijgt als gevolg hiervan nooit het door Van

6 K. Doevendans, J. Luiten, I. Mekel e.a., *Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling. Een methodisch morfologisch onderzoek*, Eindhoven 1993, p. 67.

7 Eén van de eerste leerlingen van de HBS is Vincent van Gogh die de school bezoekt in de periode 1866-1868.

8 H. van Doremalen, *De kleine geschiedenis van Tilburg. Herdgangen en hoogbouw*, Zwolle 2008, p. 52.



Eerste schetsontwerp voor het stratenplan Koningsewei van Henri van Tulder (1866)



Luchtfoto van de wijk Koningsewijk (1960)

Tulder beoogde stedelijke karakter. In plaats hiervan ontwikkelt de buurt zich als een opeengepakte massa van uit één bouwlaag bestaande woningen. Socioloog Hans Mommaas karakteriseert de Koningswei in zijn proefschrift *Moderniteit, vrijetijd en de stad* uit 1993 derhalve als een vroeg voorbeeld van een arbeiderswijk.⁹ Om nog meer kosten te besparen, probeert Van Tulder in 1875 de straten over te hevelen naar de gemeente, maar de feitelijke overdracht vindt pas plaats in 1892, nadat Van Tulder heeft voldaan aan de eis de straten te verharderen.

Algemeen Uitbreidingsplan

De terughoudende opstelling van de gemeente verandert met de invoering van de Woningwet in 1902, die sterk groeiende gemeenten verplicht een uitbreidingsplan op te stellen. Men staat in Tilburg, waar men van oudsher afkerig is van rijksbemoedienis, echter niet te trappelen om de stedelijke inrichting in eigen hand te nemen en het duurt dan ook tot 1913 voordat men hiermee aan de slag gaat. Het ambtelijk apparaat ondergaat een grondige reorganisatie en de gemeente richt een speciale Dienst Publieke Werken op met de militair ingenieur Johan Rückert (1879-1918) als eerste directeur. Rückert heeft onder andere in Leiden naam gemaakt als stedenbouwkundige. Hij gaat zeer voortvarend te werk in zijn strijd de erbarmelijke woonomstandigheden in Tilburg te verbeteren en komt in 1917 met een 'Algemeen Uitbreidingsplan der gemeente Tilburg 1916-1969'. Het plan getuigt in zijn aanpak van een modern planologisch inzicht, maar is tegelijkertijd in de uitwerking een bevestiging van het idee van de traditionele stad.

Het Algemeen Uitbreidingsplan bestaat grofweg uit twee onderdelen. Als eerste de invulling van de gebieden tussen de lintbebouwing met kleine stukjes tuinstad. Rückert borduurt hiermee voort op de bestaande structuren in Tilburg met als doel het verbrokkelde net van wegen en straten tot een eenheid samen te smelten. Het plan toont zich als een invuloefening van markante patronen, zonder duidelijke hoofdstructuur of onderling verband. De bestaande parochies vormen de basis voor een conglomeraat van autonome buurten en buurtjes, elk gecentreerd rondom een plein met kerk. Het model van de 'Klein-Siedlung' van de Oostenrijkse architect Camillo Sitte, door Rückert vaak aangehaald als inspiratiebron, met zijn licht gebogen straatjes, gesloten stadsgezicht, centrale plein, naar binnen gerichte oriëntatie en buurtgebonden voorzieningen, moet zorgen voor een stedelijke geborgenheid.

Naast de inbreidingsplannen, ontwerpt Rückert een ringbanenstelsel rondom de stad om deze af te bakenen en meer samenhang te geven. Deze ring, die in de plannen van Rückert de vorm heeft van brede wandelboulevards, maar die in de loop der tijd de toename van het gemotoriseerde verkeer heeft opgevangen, zorgt voor een nog scherpere scheiding tussen stad en land en daarmee voor een bevestiging van het gesloten traditionele stadsbeeld. Het zal tot in de jaren vijftig van de twintigste eeuw duren voordat Tilburg de stap over de ringbanen waagt.¹⁰

Rückert staat met zijn uitbreidingsplan een integrale, stedenbouwkundige, economische, demografische, sociale, esthetische en hygiënische aanpak voor, op basis van op wetenschappelijke bevindingen gebaseerde prognoses.¹¹ Hij doet dit niet onverdienstelijk: volgens socioloog Richard Stolzenburg is het plan uit 1917 het eerste sociaal-wetenschappelijk onderbouwde algemene uitbreidingsplan in Nederland en is het daarmee zijn tijd ver vooruit.¹² Steden krijgen in hun poging om

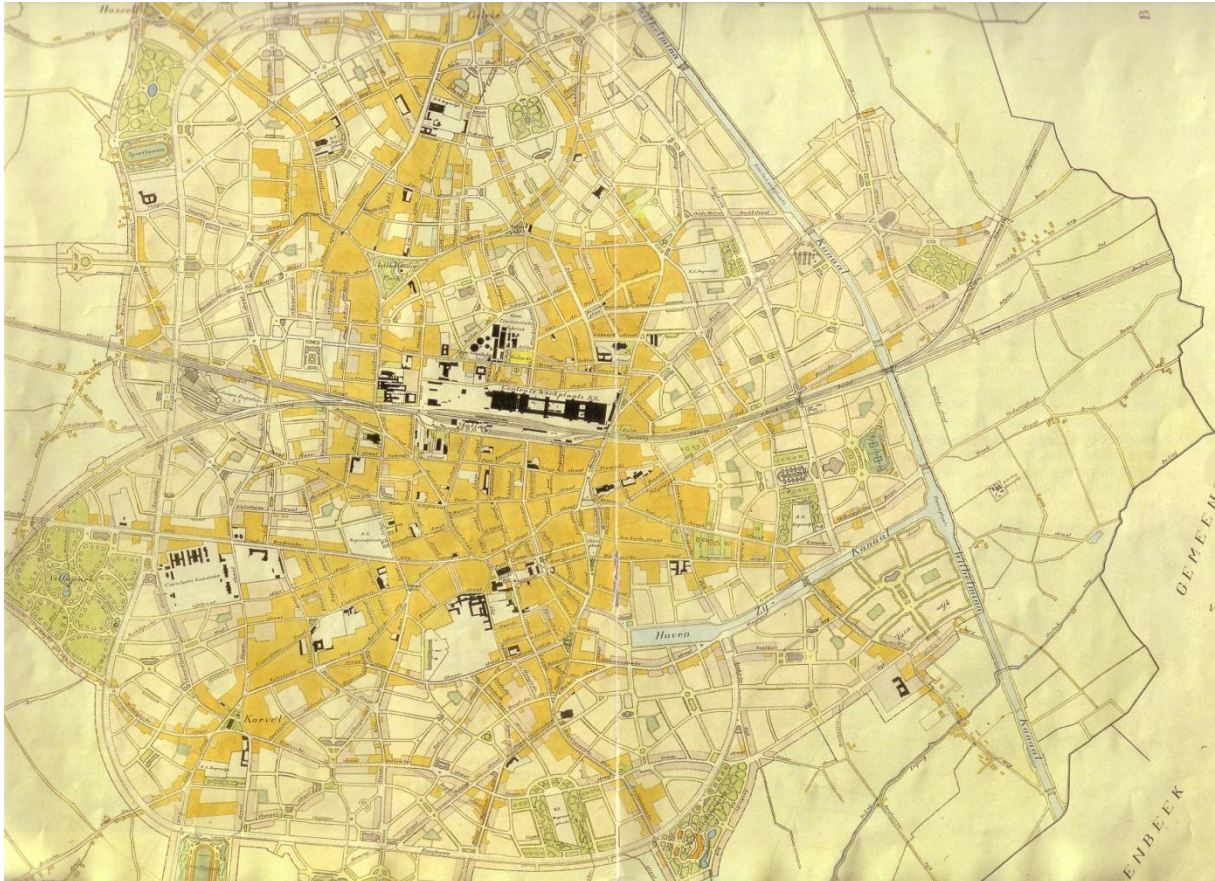
9 J.T. Mommaas, *Moderniteit, vrijetijd en de stad. Sporen van maatschappelijke transformatie en continuïteit*, Utrecht 1993, p. 236.

10 In 1953 besluit de gemeente tot de aanleg van de wijken 't Zand en De Reit ten westen van de Ringweg.

11 Tijdens het vervaardigen van het Algemeen Uitbreidingsplan, houdt Rückert continu contact met de Delftse hygiënist professor Jan Hendrik Valckenier Kips.

12 R. Stolzenburg, *Het sociaal-wetenschappelijk onderzoek bij het uitbreidings- en structuurplan. Een sociografische opgave*, Eindhoven 1984, p. 13.

uitbreidingsplannen te maken, veelal te maken met de concurrentiestrijd tussen architect en ingenieur. Gezien de invoering van waterleiding, riolering, openbaar vervoer, gas en elektriciteit neemt de civiel ingenieur vaak een sleutelpositie in bij de planvorming. Ook Rückert ziet stedenbouw als ingenieurswerk, dat zich met name op het utilitaire aspect moet richten. In debat met Hendrik Petrus Berlage verklaart Rückert dat het de taak is van de stedenbouwer in eerste instantie zorg te dragen voor de economisch-sociologische en utilitaire aspecten, alvorens te voldoen aan de plicht een esthetische vorm voor de oplossingen te vinden en 'deze in een aesthetisch kleed te hullen'.¹³



Het Algemeen Uitbreidingsplan van Johan Rückert (1917)

Het Algemeen Uitbreidingsplan der gemeente Tilburg kenmerkt zich door een moderne aanpak in een traditioneel en contextgebonden jasje, waarin ideeën van Sitte en Berlage terugkomen. Stedenbouwkundige en één van de medewerkers aan het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg' Kees Doevendans concludeert dat Rückert als pragmaticus uitgaat van de aanwezige mogelijkheden die een in zijn ogen 'krachtige stedenbouwkundige aanpak' niet toelaten. 'De bestaande opbouw van de stad wordt langs de weg van de minste weerstand verregaand gehandhaafd en door de invulling van de onbebouwde gebieden juist bestendig'.¹⁴ Inderdaad moet gezegd worden dat in het centrum van de stad geen ruimte is geschapen voor openbare gebouwen, straten, pleinen en parken, hoewel dit ruimtelijk gezien op dat moment nog heel goed mogelijk is. De enige door Rückert voorgestelde doorbraak, van het paleis naar de Willem II-sstraat, komt pas in 1939 tot stand. Deze doorbraak heeft de bedoeling een kortere verbinding te creëren tussen het zuidelijk deel van de stad en het station en kan daarmee gezien worden als een late afronding van het stratenplan Koningswei van Henri van Tulder.

¹³ P. de Ruijter, *Voor stedenbouw en volkshuisvesting*, Utrecht 1987, p. 196.

¹⁴ Doevendans, Luiten, Mekel e.a. 1993 (zie noot 6), p. 124, p. 150.

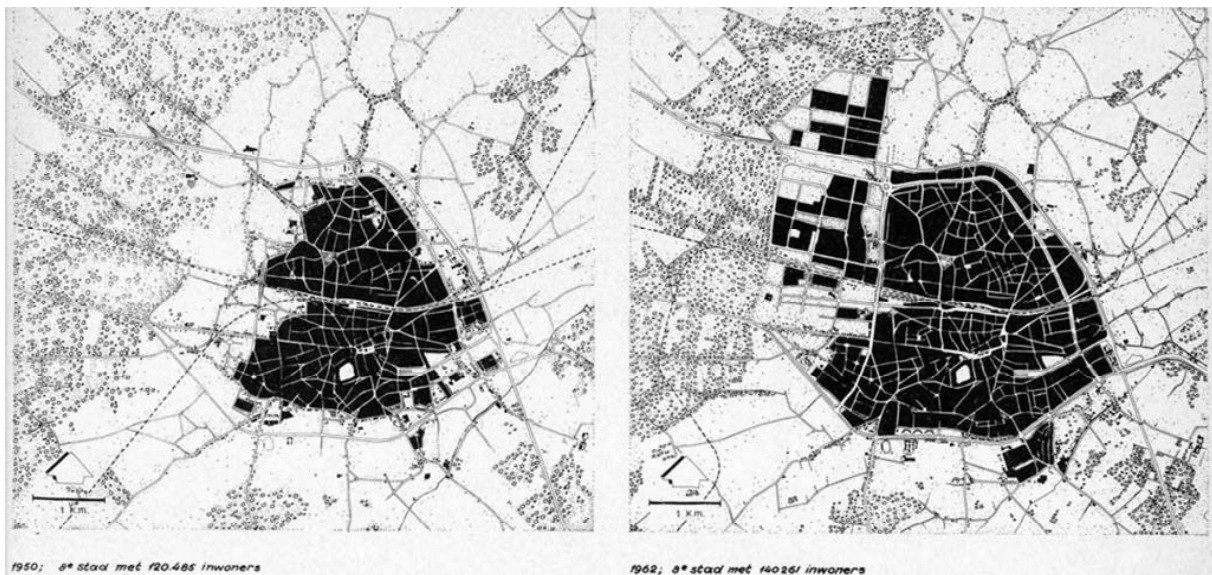
Het Algemeen Uitbreidingsplan van Rückert is te beschouwen als een eerste poging om een vormconcept te ontwikkelen voor de stad Tilburg als geheel. Het zal decennialang, tot het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog, de leidraad vormen voor de ontwikkeling van de stad. Het Uitbreidingsplan heeft Tilburg in morfologisch opzicht, in de vorm van de ringbaan, een duidelijke stedenbouwkundige structuur opgeleverd. Het is één van de weinige structurerende elementen die vandaag de dag nog in de stadsplattegrond is terug te vinden.

Intermezzo

Een opvallende samenwerking

De overgang van de samengestelde naar de centrale stad heeft niet van de één op de andere dag plaatsgevonden. Typerend voor deze tussenfase in Tilburg is de samenwerking tussen twee stedenbouwkundigen: de als 'traditioneel' bekend staande Jan van der Laan (1896-1966), zoon van Leo van de Laan en broer van Dom Hans van der Laan, afkomstig uit de Delftse School en de 'modernist' Auke Komter (1904-1982), die stage heeft gelopen bij Le Corbusier, in de Tweede Wereldoorlog heeft meegewerkt aan de wederopbouwplannen voor Rotterdam en lid is van 'De 8'.¹⁵ Het duo overbrugt in Tilburg de tegenstellingen die er in de naoorlogse wederopbouw leven tussen de architectuur van de Delftse School en die van de Nieuwe Zakelijkheid.

Verkrotting langs de oude wegenstructuur en een grote toename van de mobiliteit zorgen in Tilburg in het interbellum al voor problemen. De noodzakelijke wederopbouw en de toenemende woningnood na de Tweede Wereldoorlog zorgen ervoor dat het plan Rückert definitief achterhaald is. De stad groeit als kool, van 40.000 inwoners in 1900 tot 140.000 in 1952, en beschikt over een bloeiende economie. Al in 1933 is stedenbouwkundig adviseur Jan van der Laan begonnen met een eerste 'Plan in Hoofdzaken', dat voor een groot deel voortbordurt op het Algemeen Uitbreidingsplan van Rückert en uitgaat van een inwonersaantal van 200.000 mensen in het jaar 2000. Het wordt in 1940 door de gemeenteraad vastgesteld en richt zich met name op het verbeteren van de verkeersstructuur en een uitbreiding van het woningaanbod. Daartoe stelt Van der Laan een nieuwe verbinding voor door de binnenstad tussen de Bredase- en Bosscheweg om de Heuvelstraat te ontlasten en ontwerpt hij nieuwe wijken ten westen en zuiden van de op dat moment nog niet gesloten ringweg. Deze elementen vinden in een later stadium ook daadwerkelijk uitvoering als de Ringbaan-Zuid en de wijken De Reit en 't Zand.

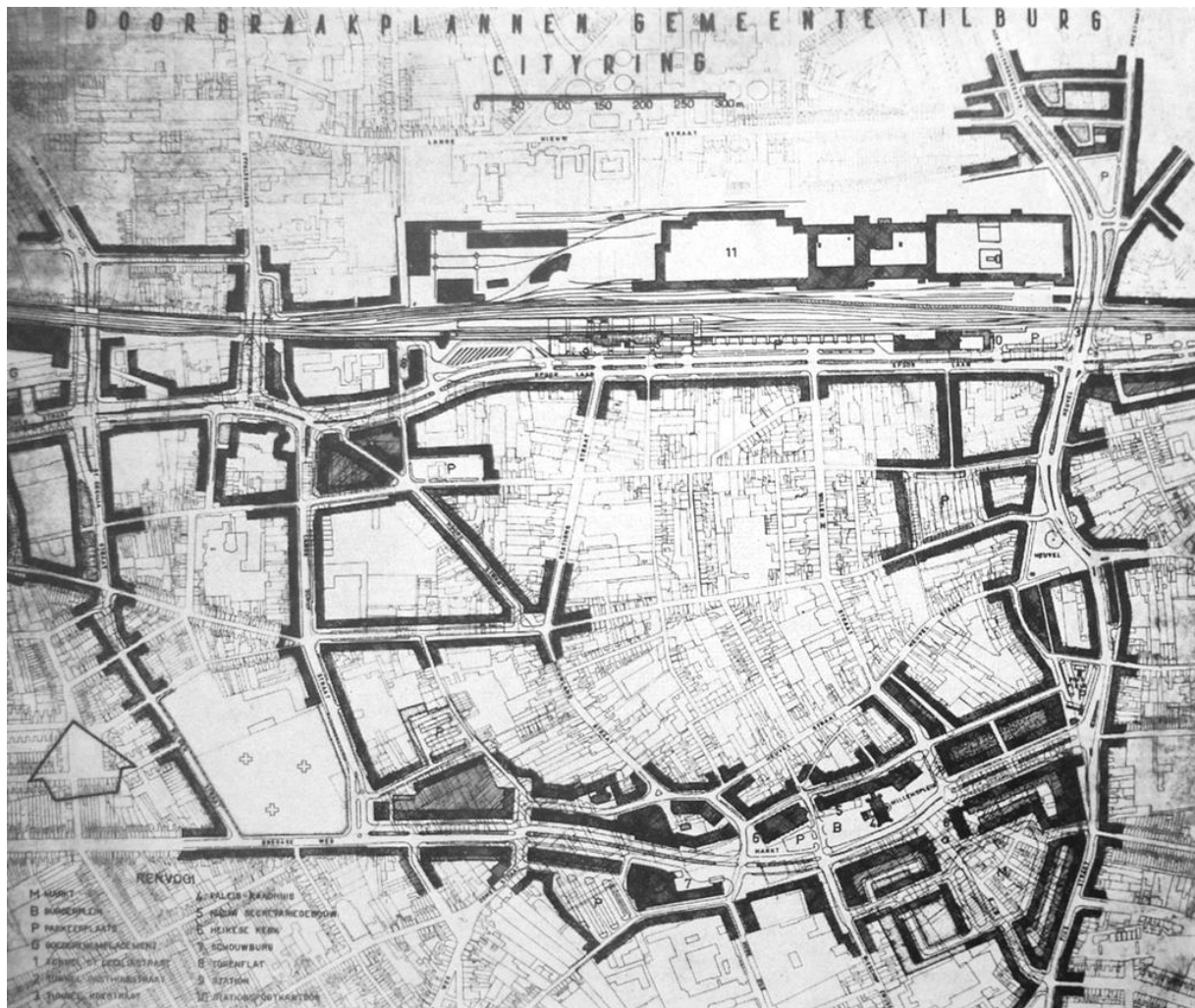


De ontwikkeling van Tilburg van 1950 tot 1962

¹⁵ G. Fanelli, *Moderne architectuur in Nederland 1900-1940*, 's-Gravenhage 1978, p. 280.

Om de grote hoeveelheden werk op te kunnen vangen, krijgt Van der Laan na de Tweede Wereldoorlog hulp van Komter. Samen maken ze in 1947 een structuurplan waarin de prognose van het aantal inwoners in het jaar 2000 naar boven wordt bijgesteld tot 225.000. Hoewel het plan nooit officieel is vastgesteld, levert het een tweetal nu nog herkenbaar elementen op: het verhoogde spoor en een oost-west boulevard parallel aan het hoogspoor. Hierdoor ontstaat door de kruising met de Ringbaan-West een stad in vier kwadranten.

Het structuurplan van 1947 gaat uit van een ongewijzigd stadshart. Hiermee gaat de gemeenteraad, vanwege de steeds verder dichtslibbende binnenstad, niet akkoord en Komter en Van der Laan krijgen opdracht met een nieuw plan te komen, waarin ook deze problemen worden opgelost. Van der Laan neemt in 1952 afscheid van de gemeente waardoor Komter het plan alleen moet afronden. De gemeenteraad neemt dit nieuwe Plan in Hoofdzaken in 1953 aan waarmee het vorige plan uit 1940 vervangen wordt. In het plan zijn de ideeën uit het structuurplan van 1947 geïntegreerd. Burgemeester Van Voorst tot Voorst geeft in een interview in 1953 naar aanleiding van het Plan in Hoofdzaken aan dat het een oplossing biedt voor de drie 'w'-en die volgens hem de ontplooiing van Tilburg als stad in de weg staan: vervuild afvalwater, te weinig Wegen en een tekort aan Woningen.¹⁶

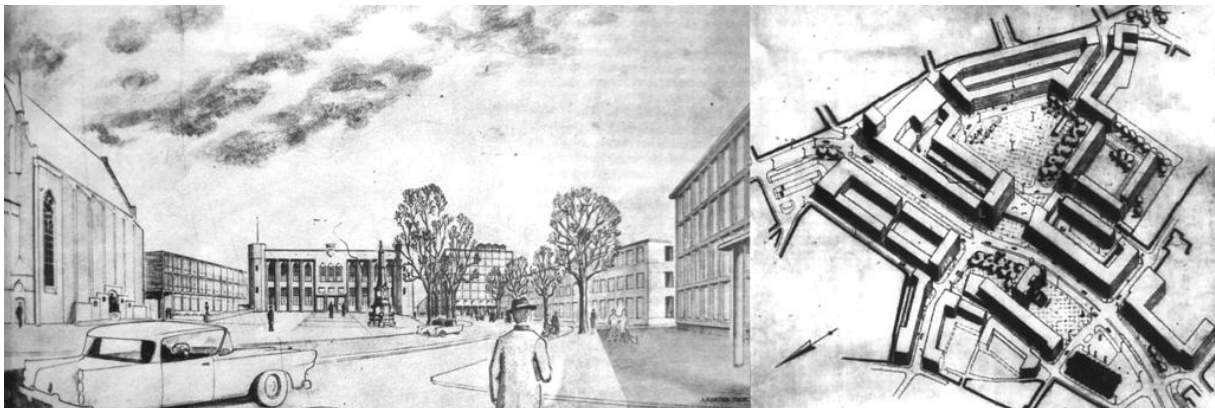


Overzicht van de doorbraken ten behoeve van het 'Plan van 72 miljoen' (1960)

16 G. Steijns, *Ach lieve tijd. De boeiende historie van Tilburg, de Tilburgers en hun stadsbeeld*, Zwolle 1995, pp. 425-427.

De samenwerking tussen de als traditioneel bekend staande Van der Laan en de modernist Komter levert in Tilburg stedenbouwkundige plannen op die zowel functionalistische aspecten in zich dragen, zoals de vrijheid voor de auto, een vergaande functiescheiding en de ruimere opzet van het centrum, als meer traditionele, bijvoorbeeld een grote invloed voor de 'wijkgedachte' met een nadruk op gemeenschapszin. Floor Oudshoorn geeft in haar afstudeerscriptie over het werk van Komter uit 2009 aan dat Van der Laan bereid is gedeeltelijk mee te gaan in de moderne gedachtengang van Komter en dat Komter op zijn beurt de scherpe kantjes van het CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) gedachtengoed afwijst, zoals toepassing van hoog- en strokenbouw en een grote uniformiteit in ontwerpen. Oudshoorn karakteriseert Komter dan ook als een 'gematigd modernist'.¹⁷

Waar de Plannen in Hoofdzaken de gehele stad in beschouwing nemen, heeft Komter in de jaren vijftig van de vorige eeuw ook deelplannen gemaakt voor de binnenstad van Tilburg.¹⁸ Van der Laan heeft al eerder, in 1939 en 1940, doorbraakvoorstellen gemaakt die dienen als verkeersomleiding van het winkelgebied Heuvelstraat en de Heuvel, het centrale plein in de stad. Na de oorlog, in 1952, worden de plannen onder supervisie van Komter bijgesteld en uitgebreid met onder andere een nieuw op te richten gemeentelijk administratiekantoor en een marktterrein op de plek van de inmiddels verkrotte buurt Koningswei. De symmetrische ordening rondom het voormalige paleis en de historische elementen, zoals het door Van Tulder ontworpen halfronde Willemsplein, verdwijnen in de plannen van Komter. Hierdoor ontstaat een brede open ruimte met daar doorheen een verkeersas. In 1955 dient de gemeenteraad echter een motie van wantrouwen in tegen de doorbraakplannen: het college van Burgemeester en Wethouders dient met beter onderbouwde plannen te komen, om de doorbraakvoorstellen ten uitvoer te kunnen brengen. Komter neemt daartoe in 1956 zitting in een verkeerscommissie, waarvan nationale verkeersdeskundigen deel uitmaken. Twee jaar later presenteert men zowel het eindrapport van de commissie als een nieuw Cityplan. Het bevat, analoog aan de buitenring van Rückert, een cityring van vier rijbanen rondom het stadscentrum dat hiermee tot een gebied van 900x600 meter wordt begrensd. Maar liefst 900 woningen moeten voor de plannen gesloopt worden. De door Komter voorgestelde cityring kenmerkt zich volgens stedenbouwkundige Sjoerd Cusveller, die aan het eind van de jaren tachtig van de twintigste eeuw in *de Architect* een serie artikelen schrijft over Tilburg, als 'een tegelijkertijdigheid van op beweging en doorstroming gerichte ruimtes begeleid door neutrale wanden, en van representatieve architectonische objecten die vrij zijn opgesteld, als het ware tentoongesteld in de ruimte'.¹⁹ Het marktterrein ten zuiden van de cityring is omsloten door schijfvormige hoogbouw.



Het Cityplan van Auke Komter (1958-1960)

17 F. Oudshoorn, *Auke Komter (1904-1982). Gematigd modernist uit principe. Een objectieve analyse van zijn plek in de architectuurgeschiedenis*, Utrecht 2009, p. 42.

18 H. Wijffels, 'Op zoek naar een eigen identiteit', *Plan* (1986) nr. 4 (april), pp. 20-25.

19 S. Cusveller, 'Tilburg: spiegel van de moderne stedenbouw', *de Architect* 19 (1988) nr. 9 (september), p. 104.

2. Tilburg centrale stad

Het 'Plan van 72 miljoen'

Het Plan in Hoofdzaken uit 1953 leidt een periode in, waarin de gemeente zich meer gaat richten op de verbreding van de economische structuur van de stad. Burgemeester Cees Becht (1910-1982) die in 1957 aantreedt, wil daartoe van Tilburg een regionaal centrum maken dat ook andere bedrijvigheid dan alleen textielindustrie aan zal trekken. In het door hem in 1959 gelanceerde acht-jarenplan wordt onder de kopjes 'wonen', 'werken' en 'leven' een totaalanalyse geschetst van de Tilburgse situatie. Om niet achter te blijven in de vaart der volkeren, dient de werkgelegenheid te worden verbeterd en gediversificeerd. Daartoe moet de stad goed bereikbaar zijn, zodat ondernemers in de industriële bedrijvigheid en de zakelijke dienstverlening zich graag in de stad willen vestigen. Daarnaast is het volgens het plan gewenst zowel de centrum- als de onderwijsfunctie van Tilburg te versterken. Via drie ontwikkelingen denkt men het 'nieuwe' Tilburg gestalte te kunnen geven: de aanleg van een open, moderne en grootschalig opgezette 'city', de ontwikkeling van aantrekkelijke voorzieningen op het vlak van onderwijs, zorg, recreatie en cultuur en een grootschalige uitbreiding van het woningbestand.²⁰ Het acht-jarenplan komt al snel bekend te staan als het 'Plan van 72 miljoen', naar de kosten die ermee gemoeid zijn. Het benodigde bedrag wordt verkregen uit een ambtenarenstop, een vermindering van subsidies en het beperken van onderhoud aan wegen elders in de stad.²¹ Uit de plannen van Komter neemt Becht de cityring over, een 35 meter brede vierbaans rondweg, omzoomd met grootschalige randbebouwing en parkeerruimten. De verpauperde wijk Koningswei maakt plaats voor een grootschalig marktplein, zoals ook al door Komter is voorgesteld.

De grote niet-rendabele kapitaalsuitgaven, werden in het 8-jarenplan opgenomen. Deze werden toenmaals geschat op rond f 72.000.000,—

1 De bouw van 20 scholen	f 6.000.000,—
2 De spoorwegwerken	f 23.000.000,—
3 Stadsdoorbraken voor de city-ring: f 25.000.000,— waarvan 4/5 onrendabel	f 20.000.000,—
4 Oost-west boulevard, de Spoorlaan: f 6.250.000,— waarvan 4/5 onrendabel	f 5.000.000,—
5 Sanering stadscentrum: f 2.500.000,— waarvan 4/5 onrendabel	f 2.000.000,—
6 Industriebevordering: 2 nijverheidsscholen f 3.000.000,— waarvan 1/3 voor gemeenterekening;	f 1.000.000,—
havenaanleg f 6.000.000,— waarvan 1/2 niet rendabel	f 3.000.000,—
7 Zwembaden, sporthal, sportvelden, museum	f 3.000.000,—
8 Dienstgebouwen: stadhuis f 6.000.000,— waarvan 2/3 onrendabel, (1/3 denkt men te winnen door meer efficiency)	f 4.000.000,—
geneeskundige dienst	f 2.000.000,—
brandweer, reiniging, vervoer, bouw- en woningtoezicht	f 3.000.000,—
	<hr/>
	Totaal: f 72.000.000,—

Overzicht kostenverdeling van het 'Plan van 72 miljoen'

20 Mommaas 1993 (zie noot 9), pp. 248-249.

21 F. Bedaux, 'Tilburgs binnenstad één puinhoop', *Wonen* (1973) nr. 3 (februari), p. 10.

Het gemeentebestuur duldt geen tegenspraak in de volgens haar noodzakelijke maatregelen. Becht weerlegt kritiek met de opmerking dat de plannen die in Tilburg spectaculair worden genoemd, elders heel normaal zijn. Volgens hem is het de taak van het gemeentebestuur een klimaat te scheppen waarin ook de bevolking de plannen op de juiste waarde gaat schatten. Wethouder Pontzen van Cultuur voegt toe dat het nodig is de achterstand in Tilburg op het landelijk ontwikkelingspeil in te halen. 'Tilburg heeft in het verleden een relatief kleine intellectuele middengroep gekend. Die moet worden uitgebreid en versterkt'.²² De gemeenteraad neemt de plannen en de bijbehorende begroting met opvallend weinig tegenspraak aan, terwijl Becht later verklaart dat hij de financiële consequenties in één nachtje heeft doorgerekend. Bechts eigen partij de Katholieke Volkspartij (KVP) is voor, na aanvankelijk aarzelen, en zelfs politiek tegenstander de Partij van de Arbeid (PvdA) werkt enthousiast mee. PvdA-wethouder Baggerman is zelfs één van de drijvende krachten achter de uitvoering. Als specialist op het gebied van het grondbeleid, weet hij op soepele wijze de enorme onteigeningsprocedures af te handelen. Slechts een kleine dissidente minderheid in de KVP-fractie, onder leiding van C.E.M.A. van de Mortel, zoon van de populaire oud-burgemeester Jan van de Mortel, stemt tegen het acht-jarenplan. Van de Mortel vreest dat de moderne plannen van het gemeentebestuur het gemoedelijke karakter van de stad zullen aantasten.²³

Ook onder de bevolking bestaat groot draagvlak voor de grootschalige plannen. Een onderzoek door het Sociologisch Instituut van de Rijksuniversiteit Utrecht in 1968 laat zien dat de inwoners in Tilburg een 'stadssfeer' missen, vooral in de avonduren. De onderzoekers noemen het een 'bedenklijk verschijnsel' dat de waardering van Tilburg als stad tamelijk negatief is ten opzichte van steden als Eindhoven en Breda.²⁴

Becht zelf omschrijft zijn plan in 1963 in een aflevering van *Bouw*, die vrijwel geheel aan de situatie in Tilburg is gewijd, als volgt: 'Sommigen noemen de veranderingen in Tilburg wel eens een uitgebreide make-up beurt. Ik wil liever spreken van plastische chirurgie. Wat er gebeurt is meer dan wat rouge aanzetten of dan het wegwerken van een kraaietootje. Er worden enkele forse ingrepen uitgevoerd, die op een aantal punten het gezicht van de stad belangrijk verbeteren en soms zelfs geheel veranderen. Dat er bij de snelle groei schoonheidsfoutjes ontstaan, behoeft niemand te verwonderen. Boze tongen beweren zelfs wel dat Tilburg één schoonheidsfout was, maar deze naargeestige lieden vergeten dat het met een stad precies hetzelfde is als met een vrouw, die ook niet mooi behoeft te zijn om aantrekkelijk te zijn.' Hij vervolgt met: 'De plastisch chirurgische behandeling doet natuurlijk wel eens pijn. Maar die wordt blijmoedig op de koop toegenomen, omdat iedereen weet dat het gezicht van de stad schoner onder het mes vandaan zal komen, en omdat de stad dan haar verschillende functies beter zal kunnen vervullen.'²⁵

De uitvoering van het 'Plan van 72 miljoen', zal vooral architect Henri van Tulder hebben doen omdraaien in zijn graf. Zowel zijn stadhuis uit 1849 aan de oude markt als de door hem opgezette wijk Koningswei moeten wijken in de saneringsdrift van burgemeester Becht. Ook de oude schouwburg, die gevestigd is in een voormalig fabriekspand, en het station uit 1862 vallen ten prooi aan de sloophamer. Vanwege de kaalslag krijgt Becht de bijnaam Cees 'De Sloper'. Dit etiket is begrijpelijk, maar niet geheel terecht: onder het beleid van Becht is namelijk minstens net zo veel gebouwd als gesloopt. Dankzij zijn inspanningen krijgt Tilburg onder andere het al zo lang gewenste hoogspoor, een nieuw opvallend station (1965) met overkapping bestaande uit twaalf hypparschalen en nieuwe

22 'Verslag derde begrotingsvergadering gemeenteraad, d.d. 4 februari 1959', *Gemeentearchief Tilburg* dossiernummer 2.07.352.11.

23 Tops en Klink 1986 (zie noot 1), p. 299.

24 G.H. Jansen, J.B. Burie en P.L.L.H. Deben, *Tilburg stad. Onderzoek naar gebruik en waardering van het stadscentrum van Tilburg*, Utrecht 1968, pp. 45-53.

25 C.J.G. Becht, 'Plastische chirurgie in Tilburg', *Bouw* 1963 nr. 28 (juli), p. 898. Becht staat niet bekend als de meest tactvolle politicus.

wijken als oplossing voor de nijpende woningnood, zoals 't Zand en De Reit. De al in het plan van Komter opgenomen 'vrijstaande architectonische objecten' langs de cityring krijgen gestalte in de Stadsschouwburg (1961) van Gerard Holt en Bernard Bijvoet, het kantongerecht van Jos. Bedaux (1963) en het stadhuis van architectenbureau Kraayvanger (1971). De eerste twee worden ook nu nog beschouwd als hoogtepunten van de wederopbouwarchitectuur in Nederland. Tezamen met de Heikesekerk en het voormalige paleis van Willem II, dat bij het stadskantoor wordt getrokken en vanaf nu door het leven gaat als paleis-raadhuis, vormen ze een boeiend architectonisch ensemble.

Voor modern Nederland is Tilburg in die dagen een voorbeeld. Ondanks het feit dat de stad met relatief weinig schade uit de Tweede Wereldoorlog is gekomen, vindt de Moderne Beweging in Tilburg de ideale voedingsbodem om haar grootschalige plannen uit te kunnen voeren. Morfologisch gezien is de stad nog steeds een verzameling losse dorpen. Het feit dat vanaf midden jaren zestig van de twintigste eeuw vele textiel fabrieken failliet gaan en de ontkerkelijking op gang komt, zorgt voor een verdere toename van het aantal 'gaten' in de stad. Er is dus geen reden voor Becht om jaloers te zijn op Rotterdam, waar bombardementen ruimte hebben gemaakt voor nieuwbouw, zoals boze tongen in die tijd beweren.²⁶ Een publicatie over Tilburg van het Bouwcentrum in de reeks *Levende steden* verwoordt zeer treffend de moderne wind die in de jaren zestig van de vorige eeuw door Nederland waait. Auteur Willem Huygens stopt zijn bewondering voor de ontwikkelingen in Tilburg niet onder stoelen of banken: 'Inderdaad is Tilburg een bijzonder voorbeeld van een stad, waar alle elementen die zich bij de stedenbouw kunnen voordoen, in optima forma waargenomen kunnen worden. Op een schaal zoals zelden voorkomt worden hier stadsuitbreidingen, doorbraakplannen, onteigeningen, sanerings- en reconstructieprojecten, wegenbouw, industrialisatie en streekplanwerk ter hand genomen.'²⁷ Volgens het bouwcentrum rest de stad Tilburg geen andere oplossing dan de mokerhamer te hanteren. 'De gemeenschap drijft niet meer op tradities en is geestelijk rijp om, onder impuls van een krachtig gemeentebestuur, de algemeen gangbare naoorlogse opvattingen en inzichten op een voortvarende wijze te verwerken in de opbouw en regeneratie van de stad.'²⁸ Huygens besluit zijn betoog met een conclusie die Becht goed zal hebben gedaan: 'Met energiek beleid en verstandige financiering is het mogelijk op eigen krachten een stadsvernieuwing te bewerkstelligen, die mettertijd relatief met die van Rotterdam zal kunnen worden vergeleken'.²⁹

Alvorens één van de meest opvallende manifestaties van de stadsvernieuwing in Tilburg, Plan Koningswei van Architectengemeenschap Van den Broek en Bakema, aan een kwalitatieve analyse te onderwerpen, is het van belang de architectuuropvattingen van de in die tijd belangrijkste pijler van het bureau, Jaap Bakema, onder de loep te nemen.

Architect-urbanist Bakema

Na de oorlog vervangen Van den Broek en Bakema het oude modernistische credo 'licht, lucht en ruimte' door 'het verhaal van een andere gedachte'. Hierin staan de menselijke betrekkingen tot de ruimte en de onderlinge relaties en functies centraal. Bakema is van mening dat functies in elkaar geschoven moeten worden in plaats van uit elkaar gehaald, zoals het CIAM lange tijd voorstond.³⁰ Verkeersruimten en verblijfsruimten, die programmatisch van elkaar verschillen, worden ontworpen als een continue ruimte van

26 Steijns 1995 (zie noot 16), pp. 429-430.

27 W. Huygens, *Levende steden. Tilburg*, Rotterdam 1966, p. 7. Het Bouwcentrum is in 1948 opgezet als coördinatiepunt voor de wederopbouw van Nederland na de Tweede Wereldoorlog. Het fungeert vandaag de dag als onafhankelijk informatiecentrum voor bouwen en wonen.

28 Huygens 1966 (zie noot 27), p. 24.

29 Huygens 1966 (zie noot 27), p. 83.

30 Redactioneel, 'Nog één maal Bakema aan het woord over CIAM, Forum, Team Ten: het verhaal van een andere gedachte', *de Architect* 12 (1981) nr. 4 (april), p. 69.

stedelijke verbindingen. Op kruispunten en ontmoetingsplaatsen komen grote stedelijke lijnen en activiteiten samen. In de jaren zestig vertalen deze opvattingen zich in zeer grootschalige oplossingen. In de naoorlogse 'open' samenleving is ruimtelijkheid voor Van den Broek en Bakema synoniem aan onbegrensdheid en een groot geloof in de maakbaarheid van de samenleving. Als reactie op de groeiende mobiliteit ontwerpt het bureau grootschalige stedelijke complexen waarin verblijfs- en verkeersniveaus elkaar overlappen.

Binnen de Architectengemeenschap Van den Broek en Bakema wordt de verantwoordelijkheid gedragen door een kerngroep van architecten, waarvan naast Jo van de Broek (1898-1978) en Jaap Bakema (1914-1981) ook Frans van Gool, Hans Boot, Jan de Groot, Joop Rijnsdorp, Jan Stokla en Wim van der Jagt deel uitmaken. Het bureau functioneert als een groep kleinere werkgemeenschappen, die grofweg in te delen zijn in een Van den Broek-kamp (onder andere Van Gool) en een Bakema-kamp (Stokla en Van der Jagt). Omdat Van den Broek en Bakema vaak afwezig zijn vanwege onderwijsverplichtingen, congressen en dergelijke, ligt de verantwoordelijkheid voor de dagelijkse gang van zaken binnen het bureau grotendeels bij de medewerkend architecten. Het zijn echter wel steeds Bakema en in mindere mate Van den Broek die het bureau naar buiten toe vertegenwoordigen. De personages van Van den Broek en Bakema vertegenwoordigen volgens architectuurhistoricus Wouter Vanstiphout (1993), die in 2005 promoveert op het werk van Jo van den Broek, twee generaties functionalistische architecten: 'De één heeft voor de oorlog zijn sporen verdiend en de ander probeert na de oorlog nog iets van de erfenis van de vorige te maken. Daarnaast staan zij voor de twee belangrijkste inzetten van de naoorlogse architectuur en stedenbouw, namelijk die van een pragmatische verwetenschappelijking van het bouwen en ontwerpvlak en die van de artistiek-sociale mobilisatie van het ontwerp, die de architectuur weer in contact moet brengen met de samenleving'.³¹ Van den Broek is mild over andersdenkende vakgenoten en blijft altijd vriendelijk, terwijl Bakema zowel charismatischer als tegendraadser is. Hij schuwt de confrontatie niet en bestrijdt de clichématigheid die de Moderne Beweging is binnengeslopen.

In een tijd waarin stedenbouw gezien wordt als een utilitair indelen van het beschikbare land, ziet Bakema stedenbouw als een vormgevend werk. Stedenbouw heeft voor hem als taak te zorgen voor een betekenisvolle layout van de stad, waarbij de mens en zijn behoeften het uitgangspunt zijn. In de publicatie *Van stoel tot stad*, verschenen in 1964 naar aanleiding van een reeks televisievoordrachten in 1962-1963, verwoordt Bakema deze gedachte op de volgende, nogal zweverige manier: 'Hij bouwt die ruimte om zich te beschermen tegen de natuur, maar ook om vertrouwd te worden met dat wonderlijke waardoor hij leeft, bestaat. De oneindige ruimte met aarde, wind, zon, sterren, is groots, is oneindig en in die oneindigheid moet de mens zijn tehuis inrichten om te kunnen leven'.³² Het is volgens Bakema de taak van de architect de gebruiker van ruimte-kwaliteit bewust te maken, door begrippen als open, besloten, binnen, buiten, het eigene, het gemeenschappelijke, harmonie, licht, donker, absorptie en weerkaatsing ook voor de leek hanteerbaar te maken.³³

Bakema ziet de verstedelijking van Nederland in de vorm van een netwerk of structuur, door de industrie te vervaardigen, waarin iedere bewoner vrij is zijn eigen woonomgeving in te richten. Op basis van het Nederlandse dijken- en polderlandschap kan een ruimtelijk netwerk ontstaan, dat als één groot interieur bewoond kan worden. Deze zogenaamde 'ruimtestad' beantwoordt volgens Bakema in 1966 aan de ontwikkeling dat mensen steeds minder tijd aan werk besteden en steeds meer vrije tijd ter beschikking hebben en is voor hem een logisch vervolg op de productie-stad, de prestige-stad, de verdedigings-

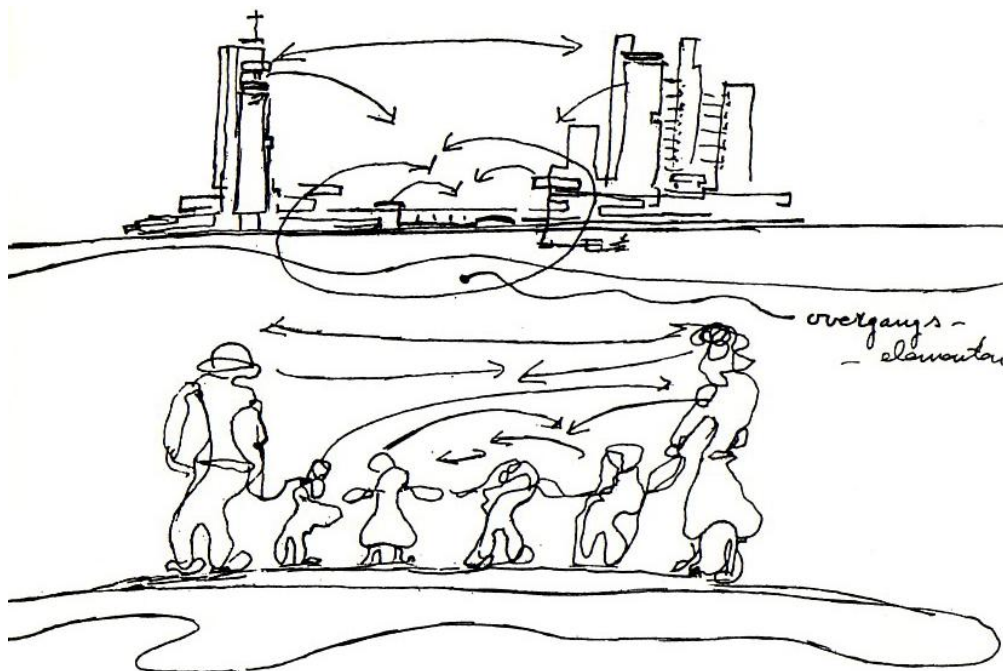
31 W. Vanstiphout, 'De schoolmeester en de dominee. Functie en vorm in het oeuvre van Van den Broek en Bakema, 1948-1978', *de Architect* 24 (1993) nr. 2 (februari), p. 50.

32 J.B. Bakema, *Van stoel tot stad. Een verhaal over mensen en ruimte*, Zeist 1964, p. 1.

33 J.B. Bakema, 'De totale verstedelijking van Nederland', in: G.C. De Haas, *Ter Discussie* (1966) nr. 2, p. 10.

stad en de nomaden-stad.³⁴ Bakema verwacht dat Nederland via het concept van de ruimtestad weer zijn sinds 1935 verloren vooraanstaande positie in de ontwikkeling van stedenbouwkundige architectuur kan veroveren.

Keer op keer uit Bakema kritiek op de manier waarop de wederopbouw in Nederland vorm krijgt. Deze is, zo meent hij, gebaseerd op herhaling, wat monotonie in de hand werkt. 'De afwisseling van materiaal, kleur, open en gesloten, maat en getal leidt tot een schijnbare tegenstelling en niet tot de uitdrukking van een geschakeerde levenswijze, waarvoor oorlog werd gevoerd in de periode van 1940-1945.'³⁵ Rationaliseren is in de woorden van Bakema slechts verantwoord indien daardoor meer mogelijkheden ontstaan voor meer mensen om over gebouwde ruimte te beschikken die hen kan helpen vertrouwd te voelen met het wonder van 'de totale ruimte'. Hoe meer overgangselementen of schaalementen de mens hierbij tegenkomt tussen hemzelf en andere mensen, de horizon, de zon en de sterren, hoe meer hij zich thuis zal voelen. Volgens architectuurhistoricus Martijn Vos krijgt de architectonische vorm bij Bakema als primaire functie het creëren van samenhang tussen gebouwde elementen in de ruimte.³⁶ Ibelings ziet in deze 'functie van de vorm' een dusdanig belangrijk thema in het werk van Van den Broek en Bakema dat hij ernaar verwijst in de titel van zijn overzichtswerk van het bureau uit 2000, waar overigens ook de bijdrage van Vos deel van uitmaakt. Het hiermee samenhangende begrip 'drempel' vormt één van de pijlers binnen de redactie van *Forum*, waarin Bakema samen met onder andere Aldo van Eyck vanaf 1959 pleit voor een 'andere gedachte', wat de verstoord geraakte relatie tussen de mens en zijn omgeving moet herstellen.³⁷ In *Van stoel tot stad* illustreert Bakema hoe gebouwen weer 'vriendschap met elkaar kunnen sluiten, zoals dat weleens met mensen gebeurt via elkanders kinderen of dieren. Gebouwen kunnen gezichten hebben als mensen, vol van uitdrukking over wat er gebeurt. Architectuur zou weer uitdrukking kunnen zijn van menselijke gedragingen.'³⁸



Vriendschapsmodel van Jaap Bakema (1964)

34 Bakema 1966 (zie noot 33), pp. 9-10.

35 Bakema 1964 (zie noot 32), p. 2; Bakema 1966 (zie noot 33), p. 12.

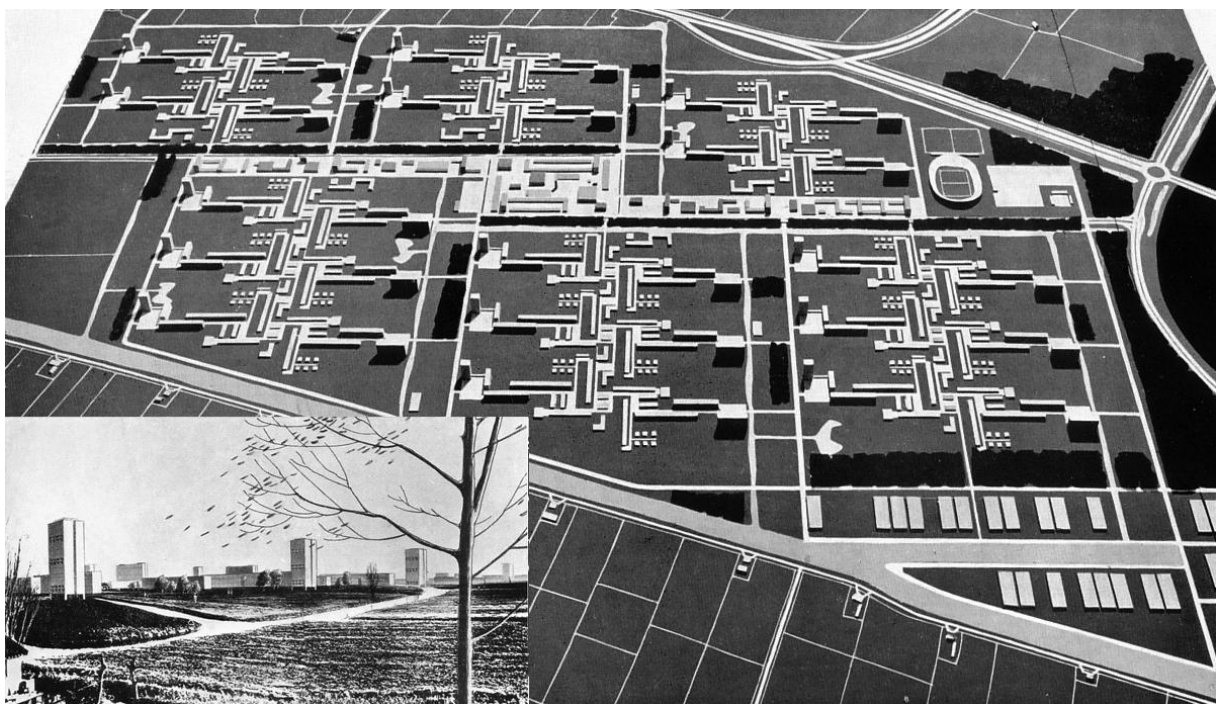
36 M. Vos, 'Sociale infrastructuur. Megastructuren in het werk van Van den Broek en Bakema', in: H. Ibelings (red.), *Van den Broek en Bakema 1948-1988. Architectuur en stedenbouw. De functie van de vorm*, Rotterdam 2000, p. 33.

37 Zie onder andere Redactioneel, 'Het verhaal van een andere gedachte. Stedebouwer en Architect of architectstedebouwer', *Forum* (1959), nr. 7, p. 220.

38 Bakema 1964 (zie noot 32), p. 48.

De ontwikkeling van de megastructuur

In verschillende stedenbouwkundige plannen van Van den Broek en Bakema eind jaren vijftig en de eerste helft van de jaren zestig van de twintigste eeuw wordt de aanwezige kleinschalige bebouwing vervangen door grote, langgerekte gebouwen die zijn bedoeld om stedelijke ruimtes te begrenzen en de stad een nieuw herkenbaar stadshart te geven. Deze megastructuren hebben hun oorsprong in woningbouwplannen, zoals Pendrecht (1949 en 1951), Alexanderpolder (1953 en 1956) en Noord-Kennemerland (1956-1959), waarbij vooral Bakema nauw betrokken is.³⁹ De plannen in de polder zijn opgebouwd uit wooneenheden van ongeveer 500 woningen die naar gelieven geschakeld, gespiegeld of herhaald kunnen worden. Een wooneenheid, 'visuele groep' in de woorden van Bakema, is opgebouwd uit ongeveer 500 woningen en bestaat uit een differentiatie aan woningtypes. Ruimtelijk gezien is de visuele groep een in het groen geplaatste compositie van hoogbouw, middelhoogbouw en laagbouw, waarin de bewoner de keuze heeft te wonen 'aan de bodem onder de bomen, tussen de bomen en boven de bomen aan de horizon', zoals Bakema zijn ideaalbeeld verkoopt.⁴⁰ In het plan voor Alexanderpolder en Noord-Kennemerland hebben de 'mammoeths', zoals Bakema de grootschalige hoogbouwschijven noemt, die de wooneenheid zijn structuur geven, een visuele herkenningsfunctie voor de buurtbewoners en een oriëntatiefunctie in het weidse polderlandschap. Architectuurcriticus Arjen Oosterman geeft in *Archis* in 1994 aan dat hoogbouw voor Bakema meer is dan een economisch of esthetisch middel, het is voor hem een natuurlijke variant op wonen, een mogelijkheid voor de gebruiker zijn eigen 'nest' te bouwen.⁴¹ Oosterman laat zich in deze typering wel erg meeslepen door het taalgebruik van Bakema. Vanstiphout (1993) daarentegen neemt meer afstand en vergelijkt de visuele groep met de 'Ville Radieuse' van Le Corbusier, herschikt volgens de regels van het neo-plastische en doordrongen van de wijkgedachte.⁴²



Woningbouwplan Noord-Kennemerland van Van den Broek en Bakema (1956-1959)

39 De plannen voor Pendrecht en Alexanderpolder in Rotterdam zijn ontwikkeld in samenwerking met 'Opbouw', de Nederlandse tak van het CIAM. Noord-Kennemerland ontwerpt Bakema samen met bureau-architect Jan Maarten Stokla, die net als Bakema lid is van het CIAM.

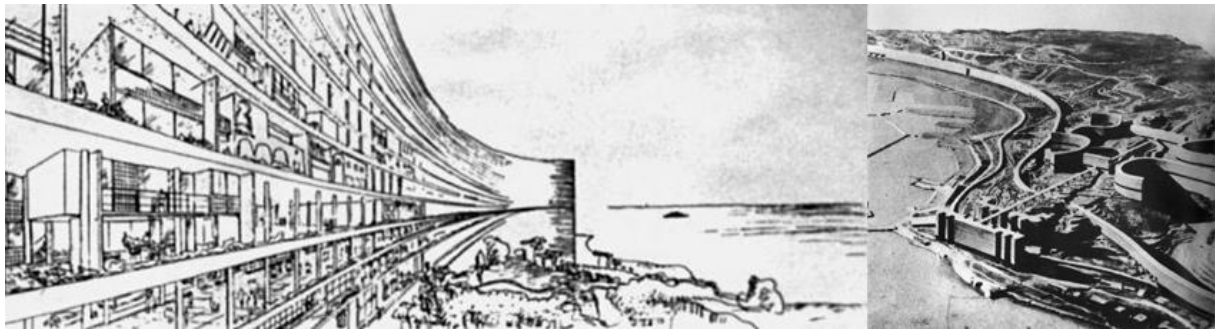
40 Bakema 1964 (zie noot 32), p. 23.

41 A. Oosterman, 'De kern van de zaak. De Katterug in Tilburg van Van den Broek en Bakema', *Archis* (1994) nr. 3 (maart), p. 40.

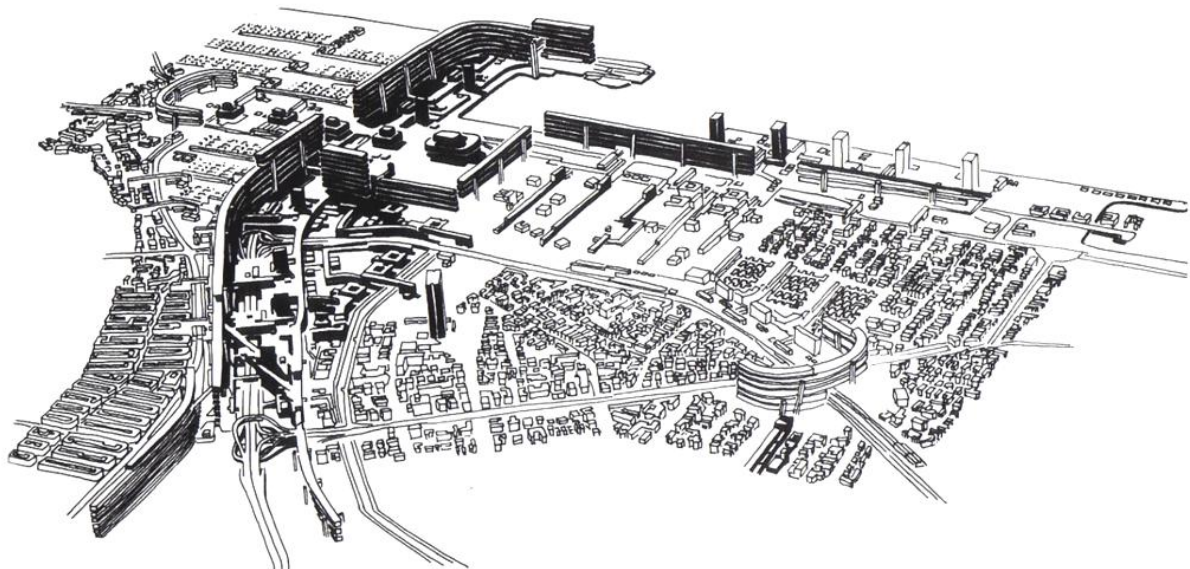
42 Vanstiphout 1993 (zie noot 31), p. 59.

Een aantal jaren later keert de mammoeth terug in prijsvraaginzendingen van het bureau als begeleidende vorm van infrastructuur en ruimtelijk drager van de stedenbouwkundige structuur. In de verschillende plannen is een duidelijke parallel waar te nemen met de gebogen megastructuren in Plan Obus van Le Corbusier in Algiers (1931). De invloedrijke Engelse architect en architectuurhistoricus Kenneth Frampton wijst met name op gelijkenis tussen Algiers en het ontwerp voor Tel Aviv uit 1962.⁴³ Hoezeer Bakema zichzelf ziet als erfgenaam van het gedachtegoed van Le Corbusier, blijkt wel het duidelijkst op een dag in 1965 wanneer hij de tekenkamer van het bureau komt ingerend en roept: 'Hebben jullie het gehoord? Corbu is dood...nou zullen we alles alleen moeten doen'.⁴⁴

De ontwerpen voor onder andere Berlijn (1958), Frankfurt am Main (1962), Tel Aviv (1962), Zürich (1963-64), Amsterdam (1964)⁴⁵ en Ashdod (1965) zijn allen een poging centrum en periferie van de stad op elkaar te betrekken. Daartoe zetten Van den Broek en Bakema de mammoeths uit de woningbouwprojecten nog dominanter en grootschaliger in. Oosterman beschrijft de studies in niet al te positieve bewoordingen als een 'worsteling om de ervaringen van de Lijnbaan en Alexanderpolder op een bestaand stadscentrum toe te passen'.⁴⁶



Plan Obus in Algiers van Le Corbusier (1931)



Prijsvraaginzending voor Tel Aviv van Van den Broek en Bakema (1962)

43 K. Frampton, *Moderne architectuur. Een kritische geschiedenis*, Nijmegen 1991² (1988). Oorspronkelijke titel: *Modern Architecture. A critical history*, Londen 1985 (1980), pp. 338-339.

44 F. Hooykaas, 'Het bureau. De gang van zaken', in: *Ibelings 2000* (zie noot 36), p. 22.

45 Het plan voor Pampus is geen prijsvraaginzending, maar een eigen initiatief van het bureau, als reactie op de plannen die Amsterdam maakt voor de Bijlmer.

46 Oosterman 1994 (zie noot 41), p. 41.

De megastructuren in de plannen van Van den Broek en Bakema doen zich voor in twee typen. De zogenaamde 'kernwand' fungeert als begrenzing en verbindt verkeers- en verblijfsruimten. Het ruggengraatgebouw vormt een nieuwe stadskern en verbindt als zodanig ook bestaande individuele gebouwen, van verschillende schaal. De structuren moeten tevens verkeersstromen vanuit de periferie naar het centrum begeleiden en opvangen. Door hun vaak gebogen vorm worden volgens Bakema schaal, silhouet en maat van de stad zelf ervaarbaar en kunnen ze besloten 'stadskamers' vormen. Zowel in de kernwand- als ruggengraatgebouwen, die variëren in hoogte tussen vijftien en veertig verdiepingen, is een mix van winkel-, woon- en kantoorfuncties opgenomen. Bakema's wens functies in elkaar te schuiven, door hem omschreven als 'overlap', komt in de gebouwen tot uitdrukking en vormt een scherpe breuk met de functiescheiding van het Charter van Athene, het handvest van het vooroorlogse CIAM.

De megastructuren stuiten op verzet bij zowel vakgenoten als publiek.⁴⁷ De kritiek richt zich met name op de grootschaligheid van de plannen en de nogal willekeurig gekozen functieverdeling van parkeren, wonen, werken en winkelen. Vooral de enorme op papier gecreëerde kantoorbehoefte en de noodzaak te moeten wonen aan drukke verkeerswegen, blijkt een struikelblok. Geen van de plannen is dan ook ooit verder gekomen dan de tekeningtafel. Vanstiphout geeft aan dat Van den Broek en Bakema, gezien het feit dat de prijsvragen geen direct vooruitzicht hebben op realisatie, de vrijheid nemen om opwindend te veroorzaken. In tegenstelling tot vergelijkbare grootschalige ontwikkelingen, zoals 'Walking-City' van Archigram, 'La Ville Spatiale' van Yona Friedman en 'Tokyo Bay' van Kenzo Tange, zijn de plannen van Van den Broek en Bakema echter wél uitvoerbaar. Plan Pampus bijvoorbeeld, een lineaire stad voor 350.000 inwoners op vier opgespoten eilanden in het IJ, bestaat uit een verzameling gebouwtypen die alle behoren tot de catalogus van het bureau. De verschillende wijken in het plan zijn gebaseerd op de visuele groepen van het type Noord-Kennemerland.⁴⁸



Plan Pampus in Amsterdam van Van den Broek en Bakema (1964)

Tegen het eind van de jaren zestig van de vorige eeuw raakt de megastructuur definitief uit de gratie. Toch ontwerpt het bureau nog enkele projecten waarin megastructurele kenmerken aanwezig zijn. Deze zijn op te delen in twee groepen: de op zichzelf staande kernwandgebouwen, zoals de 'Kattenrug' in Tilburg (1964-75) het raadhuis van Ede (1969-76) en de grootschalige projecten voor bedrijven en instellingen die als een geïsoleerde megastructuur voor een specifieke locatie zijn ontworpen, zoals zwakzinnigeninrichting Hernesseroord in Middelharnis (1964-75) en het kantoor van Siemens in München-Perlach (1971-78, 1975-85).

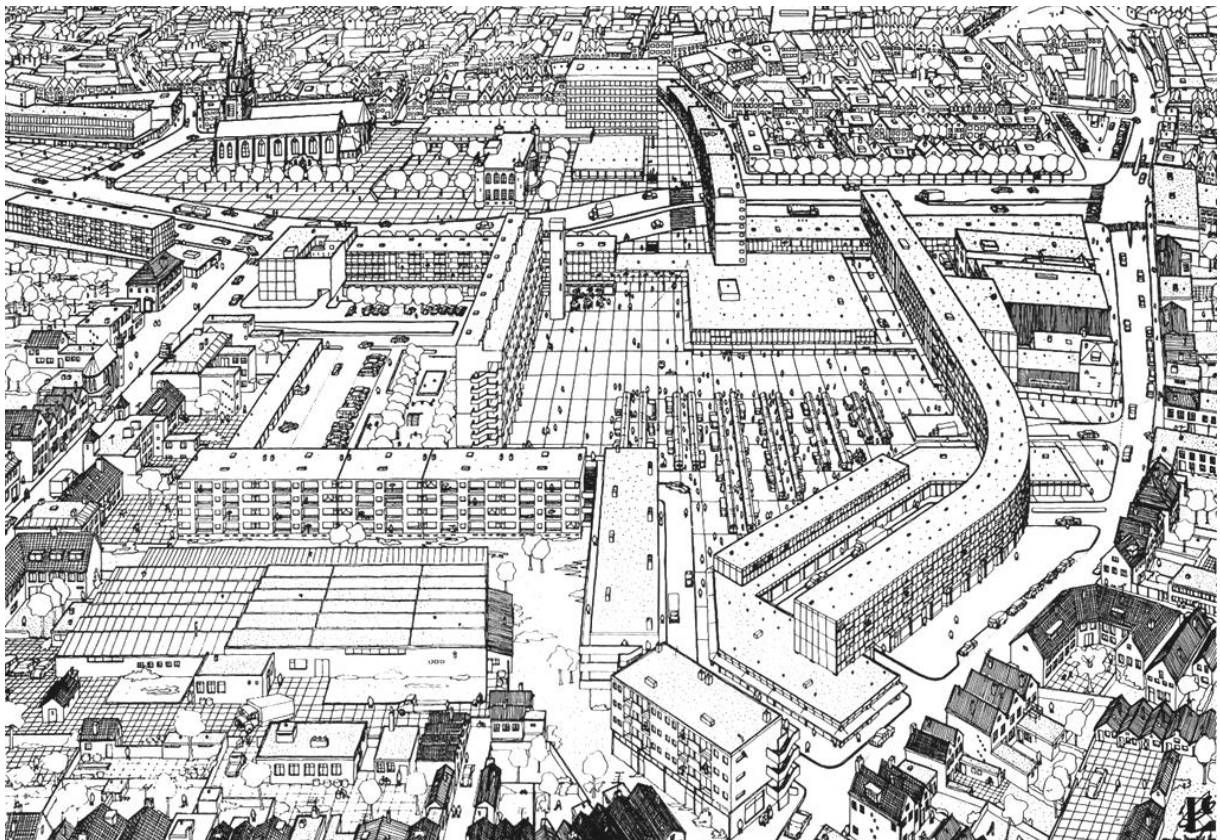
47 Vos 2000 (zie noot 36), p. 38.

48 Vanstiphout 1993 (zie noot 31), pp. 61-62.

Plan Koningswei

In Tilburg krijgen Van den Broek en Bakema het voor elkaar het principe van het kernwand- en ruggengraatgebouw, zoals dat in de jaren zestig in vele prijsvraagontwerpen van het bureau voorkomt, in de praktijk te brengen. Het gemeentebestuur, dat Tilburg zoals gezegd graag spiegelt aan Rotterdam, besluit ter uitvoering van een aantal bouwplannen uit het acht-jarenplan een samenwerking aan te gaan met promotor 'Centrale Opbouwbelangen Rotterdam N.V.' die ook de leiding heeft gehad bij de stichting van het Lijnbaan-project in Rotterdam. Niet geheel verwonderlijk schuift de promotor Bureau Van den Broek en Bakema naar voren en in overleg met het gemeentebestuur wordt besloten de opdracht ook daadwerkelijk aan het bureau te gunnen.⁴⁹ De opdracht aan Van den Broek en Bakema is duidelijk: het creëren van een grootstedelijke openbare ruimte die tevens dienst kan doen als markt en een relatie tot stand brengen tussen deze nieuwe ruimte en het bestaande centrum.

Medewerkend architect Wim van der Jagt is binnen het bureau verantwoordelijk voor plan Koningswei dat in mei 1965 gereed komt. Het breekt met het vijf jaar oude concept van Komter van ontwikkeling langs de cityring en accentueert daarentegen een richting hier loodrecht op. Verder kopieert het plan vrijwel één-op-één de door Komter voorgestelde structuur, inclusief het nieuwe marktplein ten zuiden van de ringweg. Het is derhalve een misvatting het gehele saneringsplan aan Van den Broek en Bakema toe te schrijven, zoals vaak gebeurt. Plan Koningswei benadrukt de noord-zuidlijn door de introductie van twee kernwandgebouwen. Het ene klimt vanuit het oude centrum op en verbindt de schaal van de oude stad met de maat en de schaal van het nieuwe centrum terwijl de kromming van het tweede het nieuwe centrum omsluit en de markt zijn vorm geeft. Achter de flatgebouwen ontstaat een moderne wereld, die in de terminologie van Bakema een 'stadskamer' genoemd kan worden.

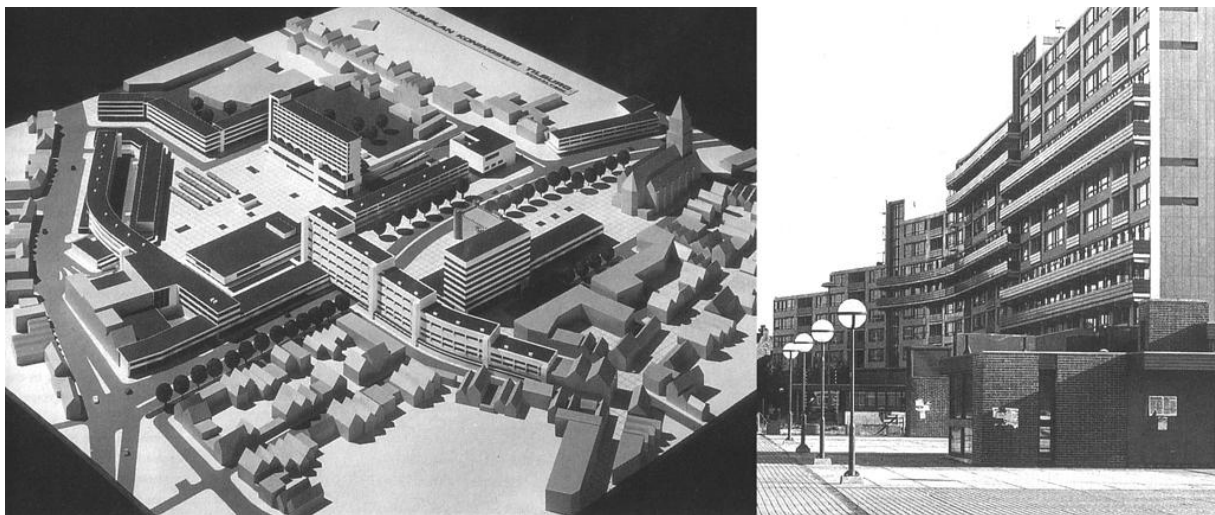


Plan Koningswei in Tilburg van Van den Broek en Bakema (1965)

⁴⁹ Huygens 1966 (zie noot 27), p. 84.

Naast de twee kernwandgebouwen en een groot plein waar twee maal in de week markt wordt gehouden, omvat plan Koningswei een bibliotheek, een warenhuis, winkels en verschillende woongebouwen met in totaal 500 woningen. Zowel onder het marktplein, het Koningsplein, en onder het Willemsplein voor het paleis-raadhuis zijn ondergrondse parkeergarages gedacht. Het voor het raadhuis in de jaren dertig ontworpen bordes met plantsoenen moet daartoe plaats maken voor een verhoogd plein. In een smal, elf verdiepingen tellend woongebouw ten westen van het Koningsplein is op de onderste verdiepingen de bibliotheek en een cultureel centrum geprojecteerd. In eerste instantie is dit gebouw op poten gedacht, zodat de ruimte erachter visueel verbonden blijft met het marktplein. Alle andere pleinwanden bevatten op de begane grond winkelgalerijen. Op de kop van het kernwandgebouw ontwerpt Van der Jagt een warenhuis over twee verdiepingen. Dit warenhuis zal echter nooit gerealiseerd worden en uiteindelijk verschijnt op deze plek in 1992 een tweede stadskantoor annex bibliotheek naar ontwerp van de Tilburgse architect A.J.M. Storimans.

Het meest opvallende element in de Koningswei, het vanuit de binnenstad oprijzende woongebouw, krijgt vanwege zijn vorm al snel de treffende bijnaam 'Kattenrug'. De naam raakt zo ingeburgerd dat ook Bakema en consorten deze benaming gebruiken in de planvorming. Het kernwandgebouw klimt in vijf stappen van twee verdiepingen op naar twaalf verdiepingen en overkluist op zijn hoogste punt de Paleisring. De Kattenrug is te beschouwen als de uitdrukking van Bakema's fascinatie voor bergen. Volgens hem moet in een weids en vlak land als Nederland de architect zijn eigen bergen bouwen.⁵⁰ Door de combinatie van galerijflats en appartementen en door de complexe doorsneden, heeft het complex een sculpturale kwaliteit en bezitten de gevels een dynamische afwisseling van open en gesloten vlakken. Bordeauxrode en blauwe balkonplaten verlevendigen de massaliteit. Bakema's vrouw Sia van Borssum-Waalkes speelt een grote rol bij de kleurbepaling. Zij is onder andere verantwoordelijk voor het 'Bakemablauw' dat in vele projecten terugkomt. Doordat de gevels van het gebouw geheel in witte baksteen zijn ingevuld, en niet zoals vaak bij Van den Broek en Bakema in beton, heeft het gebouw ondanks de massaliteit een vriendelijke uitstraling. Het Brutalisme van Reyner Banham is dan ook ver weg.

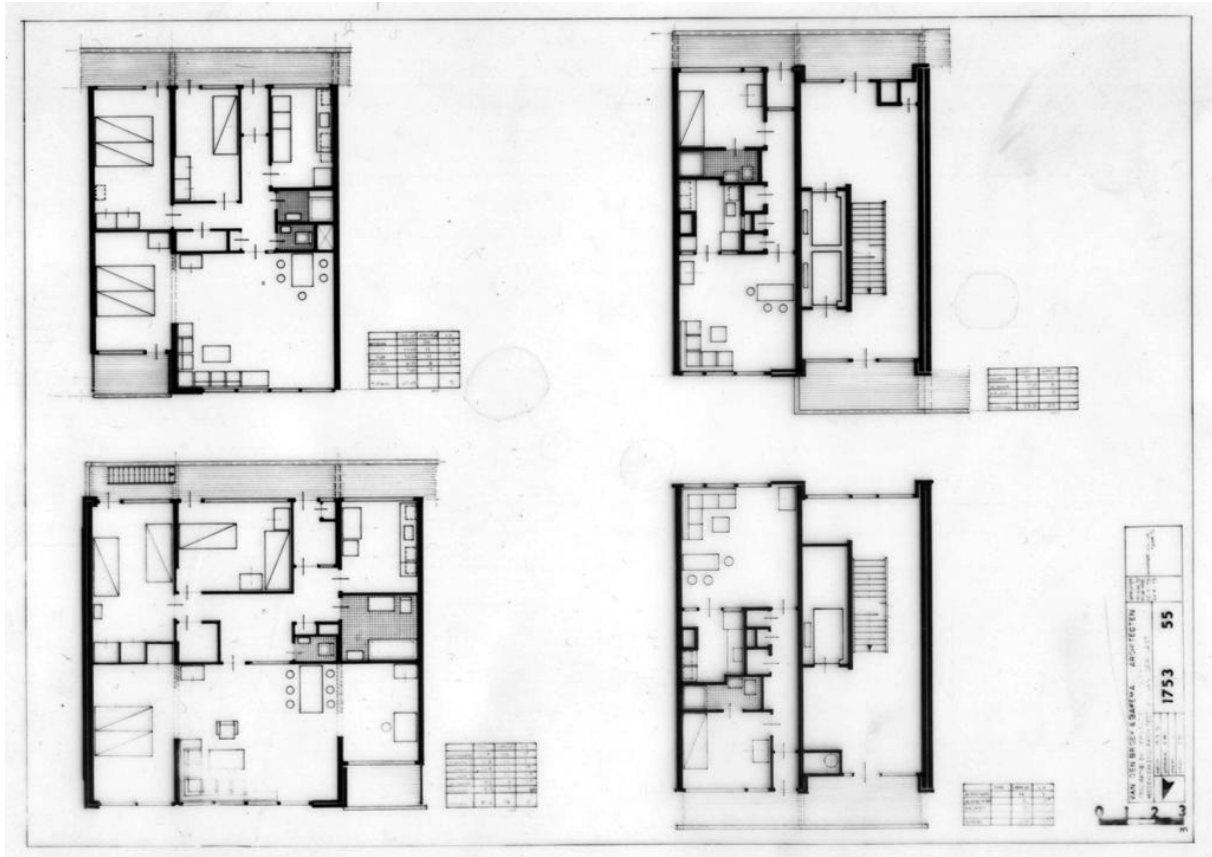


Maquette Plan Koningswei (1965) en foto van de Kattenrug in Plan Koningswei in Tilburg (1975)

Plan Koningswei wordt vanaf 1969 in etappes gebouwd. In 1971 komt de parkeergarage onder het marktplein gereed, vier jaar later de Kattenrug. Dit laatste woongebouw bestaat uit 144 woningen, waarvan 16 kleinere vrijgezellenwoningen,

⁵⁰ J.B. Bakema en M. Gray (red.), *Thoughts about architecture*, London/New York 1981, p. 31.

tweekamerappartementen van 59 vierkante meter, 124 middelgrote woningen, vierkamerappartementen van 113-116 vierkante meter en vier grote woningen, vijfkamerappartementen van 157 vierkante meter op de lage hoek van het complex. Uit een onderzoek van de gemeente Tilburg na oplevering in 1975 blijkt dat men de gemiddelde woningbezetting van 1,76 personen per woning als laag beoordeelt en dat het gebouw vooral populair is bij ouderen en jonge stellen zonder kinderen. De gemeente concludeert dat de Kattenrug meer had kunnen bijdragen aan de ondersteuning van de woonfunctie van de binnenstad en de totstandkoming van een evenwichtiger bevolkingsopbouw.⁵¹ Desondanks neemt de bevolking in het centrum van Tilburg door de bouw van de Kattenrug in één klap toe met maar liefst acht procent.



Woningplattegronden van de Kattenrug in Plan Koningswei in Tilburg (1973)

Het positieve beeld dat Huygens schetst in *Levende steden*, waarin hij de Koningswei een 'voortreffelijk voorbeeld'⁵² noemt voor de stedelijke vernieuwing in Nederland, is niet geheel bewaarheid. De nieuwe pleinruimte ontwikkelt zich niet tot de sociale magneet die men in gedachten had, ondanks het feit dat het plein ter bevordering van de levendigheid omringd is met woongebouwen. Op dagen dat er geen markt is, geeft het plein een desolate indruk. Naast alle lofuitingen wijst Huygens in 1966 al op het feit dat het voor de levendigheid bevorderlijk zou zijn een permanente bloemenmarkt op het plein te houden.⁵³ De hoeveelheid winkelruimte in het plan, met 1500 meter aan frontlengte ongeveer twee maal zoveel als de Lijnbaan in Rotterdam, is nooit helemaal in gebruik geweest. Ook de brugfunctie van de Kattenrug komt niet uit de verf. De cityring blijkt een te grote barrière. Bureau Van den Broek en Bakema heeft dit gevaar al in een

51 Gemeentesecretarie Tilburg afdeling Onderzoek en statistiek, *De eerste bewoners van de etagewoningen Stadhuisplein 166 t/m 319 (De 'Katterug')*, Tilburg 1975, p. 1-9.

52 Huygens 1966 (zie noot 27), p. 94.

53 Huygens 1966 (zie noot 27), p. 91.

vroeg stadium onderkend en de eerste ontwerpen gaan derhalve uit van een ondertunneling van een deel van de cityring, zodat een doorlopende pleinruimte ontstaat. Een in het plan opgenomen tunnel met roltrappen onder de ringweg wordt al na enkele jaren gesloten. Het uitgaansgebied ontwikkelt zich in oostelijke richting langs de cityring waardoor de Kattenrug uiteindelijk als muur tussen dit gebied en de winkelstraten in is komen te staan. In de jaren tachtig van de vorige eeuw heeft men een winkelpassage dwars door de Kattenrug heen gebroken, om beide zones weer te verbinden. Het feit dat het gedeeltelijk uitgevoerde, gebogen kernwandgebouw langs de Piusstraat het gebied verdeelt in een voetgangersdomein aan de holle kant en autoverkeer aan de bolle kant, heeft geleid tot het idee van een voor- en achterkant, waardoor het gebied rond de Emmastraat en het Piusplein nooit echt tot ontwikkeling is gekomen. Het is de vraag in hoeverre het succes van het plan groter zou zijn geweest, als alle onderdelen ervan waren uitgevoerd. Ondanks alle kritiek, zien velen ook positieve punten. Hans Schippers, die in 2007 namens de Technische Universiteit Eindhoven onderzoek doet naar het ook door Van den Broek en Bakema ontworpen maar nooit uitgevoerde Cityplan in Eindhoven, schrijft over de Koningswei dat het aanvankelijke oordeel, een ernstige verwonding in het stedelijk weefsel, met het verstrijken van de tijd milder is geworden.⁵⁴ Oosterman geeft aan dat de woningen gewild zijn en hij ziet de Kattenrug als een identiteitverlenend element en noemt het één van de weinige uitdagende structuren in de stad: 'Het beperkt zich niet tot simpelweg harmoniëren of distanciëren, zoals het stadhuis, maar het legt zijn wil op en nodigt uit tot verandering.'⁵⁵

Ondanks het feit dat plan Koningswei grotendeels is uitgevoerd, is het nooit uitgegroeid tot één van de bekendere projecten van Van den Broek en Bakema. Oosterman geeft hiervoor als verklaring dat Bureau Van den Broek en Bakema het plan nooit uitvoerig in de publiciteit heeft gebracht. In een overzichtswerk door Jürgen Joedicke uit 1975 heeft de Kattenrug slechts een figurerende rol en ook in Bakema's eigen overzicht *Thoughts about architecture* uit 1981 is slechts één pagina ingeruimd voor het project Koningswei. Het had voor het bureau nooit de functie van researchplan en vormde vooral een toepassing van in eerdere plannen ontwikkelde principes en concepten. Voor het bureau vormde het plan daarom geen schakel in de ontwikkeling van de eigen architectonische visie.⁵⁶ Vanstiphout ziet in plan Koningswei niets meer en niets minder dan een verkleinde en verdunde versie van het stadsmodel voor Tel Aviv.⁵⁷

Een modern plan?

Wanneer je de grote ontwikkelingen op stedelijk niveau door de jaren heen in ogenschouw neemt, ligt het voor de hand plan Koningswei van Van den Broek en Bakema een modern plan te noemen. Tegenstanders grijpen de term 'modern' in ieder geval maar al te graag aan om hun punt te maken. Het is echter de vraag of het ontwerp met recht een modern plan genoemd kan worden.

Oosterman vraagt zich hardop af waarom men Van den Broek en Bakema destijds niet heeft verweten dat slechts de Middeleeuwse stad op grote schaal is herschapen, terugvallend op een gesloten en daarmee anti-modern ruimteconcept. Hij geeft als verklaring aan dat hun geloofsbrieven als 'modernisten' en de lidmaatschappen van het CIAM en Team 10 blijkbaar overtuigend genoeg zijn om een dergelijke oppositie in de kiem te smoren.⁵⁸ In een poging een stadskamer te creëren, sluit Bakema het open ruimteconcept daarentegen niet helemaal uit. Het geheel is nergens helemaal afgesloten.

54 H. Schippers, J. Bosman en K. Doevendans, *Cityplan Eindhoven (1967-1970). Het modernste ontwerp voor de stad*, Zutphen 2007, p. 100.

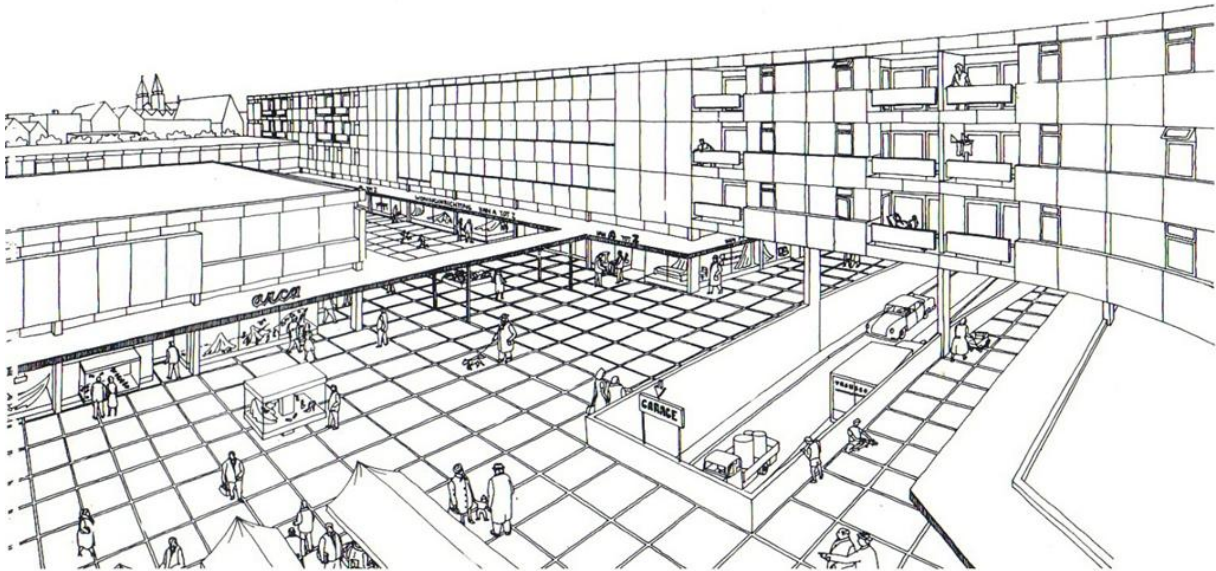
55 Oosterman 1994 (zie noot 41), p. 44.

56 Oosterman 1994 (zie noot 41), p. 38.

57 Vanstiphout 1993 (zie noot 31), p. 64.

58 Oosterman 1994 (zie noot 41), p. 43.

Onderbrekingen, verspringen in rooilijn en diverse poorten zorgen ervoor dat ook de ruimte aan de 'andere kant' erfahrbaar is. Zo is het woon- en bibliotheekgebouw in eerste instantie op poten gedacht, een typisch modern motief. Doordat bepaalde onderdelen in het plan nooit of in gewijzigde vorm zijn uitgevoerd is een meer open geheel ontstaan en komt het plan wellicht moderner over dan in eerste instantie door Van den Broek en Bakema bedacht.



Perspectieftekening van het marktplein in Plan Koningswei in Tilburg (1965)

Plan Koningswei refereert, net als het vergelijkbare Cityplan in Eindhoven, aan de interne kritiek die binnen het naoorlogse CIAM over het modernisme wordt gevoerd. Een groep jonge leden, waaronder Bakema, keert zich openlijk tegen het idee van de maakbaarheid van de samenleving, het eenzijdige functionalisme en de miskenning van de historische stad. Het achtste CIAM congres in 1951 in Hoddesdon, getiteld 'The heart of the city', is volgens Kees Doevendans het sluitstuk van een reeks congressen waarin het oorspronkelijke ideaal van de functionele stad ter discussie wordt gesteld. Dit ideaal ging immers uit van een zonering van functies en stedelijke uitbreidingen. Langzaam aan begint men zich te realiseren dat de uiteengelegde stad toch ook ergens moet worden bijeengehouden. Steeds meer ziet men de kern van de stad als de plaats waar de identiteit van de stad zich manifesteert. Deze aandacht binnen het CIAM voor het stadscentrum gaat gepaard met een toenemende aandacht voor de monumentaliteit van de stad en dus voor de historische dimensie die men voor de Tweede Wereldoorlog vakkundig had uitgebannen.⁵⁹ De Duitse architectuurhistoricus Volker Welter geeft in zijn artikel *From locus genii to heart of the city* uit 2003 een tweeledige verklaring voor dit fenomeen. Allereerst voert hij de verwoestingen die in de Tweede Wereldoorlog zijn aangericht aan de binnensteden in Europa als reden aan. Daarnaast speelt het groeiende besef van de symbolische betekenis van het hart van de stad als belichaming van menselijke waarden als ontmoeting en gemeenschap een rol.⁶⁰ De zoektocht naar de 'geest' van de stad gaat volgens Welter terug op het werk van de Schotse planner Patrick Geddes (1854-1932), en de 'stadskronen' van de Duitse architect en stedenbouwkundige Bruno Taut (1880-1938).

⁵⁹ K. Doevendans, 'Cityplan Eindhoven en omstreken moderniteit', in: Schippers, Bosman en Doevendans 2007 (zie noot 54), p. 122.

⁶⁰ V.M. Welter, 'From locus genii to heart of the city: embracing the spirit of the city', in: I.B. White (red.), *Modernism and the Spirit of the City*, London 2003, p. 35-56.

Bakema's opvattingen over de mens en zijn plaats in de kosmos lijken een logisch vervolg op deze ontwikkeling. Hij stelt al tijdens het CIAM congres in 1947 in Bridgewater voor aan de doelstellingen van het CIAM toe te voegen dat de gebouwde omgeving er is '...to stimulate man's spiritual growth...'.⁶¹ De ontwikkeling zet zich pas echt goed door op het moment dat Team 10 de scepter van het CIAM overneemt. Team 10 leden als Bakema, Van Eyck en Giancarlo de Carlo staan een architectuur voor die de mens dient te raken. Het oproepen van 'architectonische emotie' zal de geest van de stad doen ontwaken. Dit kan in hun ogen alleen bereikt worden door voor iedere specifieke locatie een passende oplossing te ontwikkelen. Het *Forum* manifest 'Het verhaal van een andere gedachte', dat ingaat op een meer contextgebonden architectuur en stedenbouw, betekent de definitieve breuk met het oude CIAM gedachtengoed. Functiescheiding is verleden tijd en het in elkaar schuiven van functies het nieuwe credo.

Plan Koningswei is een voorbeeld van een dergelijke opeenstapeling van functies. Bakema spreekt in dit kader in 1981 in *Thoughts about architecture* over een 'totale verstedelijking'. In ieder programma voor een gebouw schuilt volgens hem een verborgen relatie met programma's voor andere gebouwen. De architect-urbanist dient deze verborgen relaties met elkaar te verenigen en tot uitdrukking te brengen in een 'gebouwde omgeving'.⁶² Eind jaren zeventig trekt Rem Koolhaas het idee van de totale verstedelijking tot in het extreme door. Waar de wereld van Bakema echter fundamenteel harmonieus is, volledig beheerst door het model van de stedenbouwer, gaat Koolhaas juist uit van een oncontroleerbare chaos.⁶³

Ondanks het feit dat Van den Broek en Bakema in Tilburg een 'tabula rasa'-situatie krijgen aangeboden, is plan Koningswei een ontwerp geworden dat rekening houdt met de lokale schaal en context. De ontwikkeling in het denken van Bakema heeft hier zijn duidelijke invloed op gehad. Voor Bakema is bouwen geen zuiver utilitaire bezigheid, zoals bij zijn voorgangers, maar een middel om betekenis te geven die de mens helpt zich te identificeren met de gebouwde omgeving. De variëteit in woonvormen, als reactie op de eenvormige wederopbouwarchitectuur, die hiervoor nodig is, heeft in Tilburg een gezicht gekregen. Woonvormen die recht doen aan het privilege van ieder individu om op eigen wijze uitdrukking te geven aan de levensopvatting. Het weloverwogen ontwerpen van hoeken en gaten, balkons, galerijen, trappen en terrassen zorgt voor een afwisselend beeld, waarin bewoners hun eigen wensen en opvattingen tot uitdrukking kunnen brengen. Deze toepassing van deze elementen zorgt er tevens voor dat de overgang van de grote naar de kleine schaal voor het menselijk oog waarneembaar is. Bewonersparticipatie en een vroegtijdige visualisatie van plannen is volgens Bakema onmisbaar om tot een goed resultaat te komen. Hiermee breekt hij met de moderne opvatting dat een plan van bovenaf door één man met een visie opgelegd dient te worden.

Plan Koningswei van Van den Broek en Bakema is, mede vanwege de lange doorlooptijd, gebouwd op de grens tussen twee architectonische perioden, en mede daardoor als kop van Jut gebruikt door tegenstanders van het op dat moment al in opspraak geraakte modernisme. Dit is echter niet geheel terecht, aangezien het plan zich in deze overgangperiode al gedeeltelijk heeft losgeworsteld van de moderniteit en al deels vooruit loopt op een tijd die komen gaat.

61 Doevendans 2007 (zie noot 59), p. 125.

62 Bakema en Grey (red.) 1981 (zie noot 50), p. 140.

63 R. Koolhaas, *Delirious New York. A retroactive manifesto for Manhattan*, London 1978.

Intermezzo

S.O.S.

Tot halverwege de jaren zestig van de vorige eeuw oogst burgemeester Becht vooral bewondering voor zijn vooruitgangdrang, maar dit verandert wanneer met de ineenstorting van de textielindustrie één van de belangrijkste peilers onder het modernistische zelfvertrouwen wegvalt. In 1958 werken er 18.000 mensen in Tilburg in de textielindustrie, twintig jaar later nog slechts 1200. Meer algemeen is een aantal andere oorzaken te noemen van de mentaliteitsverandering onder de bevolking in Nederland vanaf midden jaren zestig. Een toename van het opleidingsniveau maakt mensen mondiger en door de toenemende welvaart en mobiliteit krijgt men meer mogelijkheden om zich actiever met allerlei zaken te gaan bemoeien. Immateriële zaken als zorg voor het milieu, emancipatie van minderheidsgroepen en de kwaliteit van het bestaan gaan een grotere rol spelen. Burgers wensen meer inspraak in overheidszaken en er onwikkelt zich een houding van verzet tegen opgelegd gezag. Het kerkbezoek neemt daarnaast drastisch af en dit heeft vooral in het katholieke zuiden van het land grote gevolgen. Kerken en kloosters komen leeg te staan. Tezamen met de sluiting van vele fabrieksgebouwen, levert dit in Tilburg een stad vol 'gaten' op. Veel inwoners van Tilburg ervaren dit niet alleen als 'gaten in de stad', maar ook als 'gaten in de ziel'.⁶⁴ Zowel vanuit de publieke opinie als uit professionele hoek groeit de kritiek op de Moderne Beweging, die de kaalslag juist aangrijpt om zijn grootschalige plannen te kunnen realiseren.

Verontruste bewoners zetten een 'Werkgroep Becht' op om de verontwaardiging over het verlies van de vertrouwde leefomgeving kenbaar te maken. 'Wat hebben we aan een wijd open stad als we geborgenheid zoeken?'⁶⁵ Men ziet in kleine bestuurlijke eenheden op buurt-, bedrijfs- en instellingsniveau de oplossing voor de gevoelens van vervreemding die velen in de moderne geïndustrialiseerde maatschappij ervaren. Een groep studenten en andere burgers, onder de naam 'kritische planologen', neemt de plannen zelf onder vuur en komt met eigen alternatieven. Ze schrijven rapporten als *Tilburg, de bedrogen minnaar* en dringen er bij de gemeente op aan een structuurplan te maken voor de binnenstad waarin bewoners mee kunnen beslissen. Het kleinschaligheidsfront krijgt al snel bijval uit professionele hoek. Het tijdschrift *Wonen* wijdt in 1973 een gehele editie aan de 'wantoestanden' in Tilburg. Volgens architectuurcriticus Ruud Brouwers is Tilburg 'de meest geschikte stad om een tragisch levensgevoel wakker te roepen. Wat een maatregel tegen het doodbloeden van het centrum heet, heeft het effect van een doodssteek.' Typerend is een foto bij het artikel van een verlaten Koningsplein in de regen met als ondertitel 'Batman was hier'.⁶⁶ Frans Bedaux stelt zich in dezelfde editie van *Wonen* iets genuanceerder op en gaat dieper in op de rol van burgemeester Becht in het geheel. Als reactie op het commentaar van de kritische planologen en het aandringen van raadslid Jan Luchtman van de Pacifistisch Socialistische Partij (PSP) om een structuurplan voor de stad op te stellen, komt Becht met het praatpapier *Tilburgs stadscentrum, een visie*. Hierin wordt gesteld dat de 'agora-functie' van Tilburg nooit groot is geweest, er weinig identificatiepunten zijn en dat het aantal bewoners in de binnenstad is teruggelopen van 7572 naar 3876. Om dit alles te ondervangen suggereert de gemeente te streven naar een evenwichtige uitbouw van het centrum waarbij het economisch nut niet voorop moet staan. Bedaux concludeert dat het praatpapier zestien jaar te laat is verschenen en dat de gemeente met de 27 punten die ze erin aandraagt op de oude voet verdergaat. Zo staat er volgens hem in het praatpapier geen enkel woord over inspraak.⁶⁷

64 C. Gorisse e.a. (red.), *Tilburg stad met een levend verleden. De geschiedenis van Tilburg vanaf de steentijd tot en met de twintigste eeuw*, Tilburg 2001, p. 459.

65 Steijns 1995 (zie noot 16), p. 431.

66 R. Brouwers, 'De dood van Batman als stedebouwer', *Wonen* (1973) nr. 3 (februari), pp. 7-9.

67 F. Bedaux, 'Tilburgs binnenstad één puinhoop', *Wonen* (1973) nr. 3 (februari), pp. 10-19.



Foto bij een artikel in *Wonen met als onderschrift: 'Batman was hier'* (1973)

De Tilburgse historicus en socioloog professor Harry van den Eerenbeemt zet zich in voor het behoud van cultureel erfgoed. Vooral zijn actie ter bescherming van een aantal heiligenbeelden op het hek van een kerkhof aan de Bredaseweg, met de sympathieke naam 'Heiligen gaan niet naar de hel', is illustratief voor zijn inzet. Mede door de inspanningen van Van den Eerenbeemt ontstaat in 1975 de 'Stichting tot Behoud van Tilburgs Cultuurgood' en krijgt Tilburg in 1976 een gemeentelijke monumentencommissie, de eerste in Nederland.

De critici krijgen uiteindelijk hun zin. Vlak voor het instellen van de gemeentelijke monumentenverordening, verschijnt in 1975 het *Structuurplan Oude Stad (SOS)*.⁶⁸ Kernwoorden in dit door drie jonge Delftse stedenbouwkundigen opgestelde structuurplan zijn 'behoud' en 'herstel'. Het plan gaat uit van kleinschalige verbeteringen en vernieuwing waarbij de historisch gegroeide stad het uitgangspunt vormt. Een terugkeer dus naar Rückerts netwerkstructuur van door lintbebouwing aan elkaar gegroeide herdgangen. De oorspronkelijke kernen dienen hun gemengde functies te behouden, terwijl de open gebieden ertussen worden ingevuld met woningbouw en de daarbij behorende voorzieningen. Het Structuurplan Oude Stad maakt daarbij dankbaar gebruik van de in onbruik geraakte kerkelijke gronden en fabrieksterreinen. Volgens Cusveller verlegt het structuurplan de prioriteit van het stedelijk beleid van de ontwikkeling van het centrum en de uitbouw van het voorzieningenapparaat naar de woningbouw in de vooroorlogse stad en een verbetering van de woonomgeving aldaar. Het structuurplan onderscheidt zich naar zijn mening 'door een integrale benadering van de problematiek en de inzet van een morfologische analyse van de stad om de specifieke ruimtelijke karakteristieken van Tilburg te kunnen benoemen'.⁶⁹

68 L.P.H.A. Houet, J.H.L.M. Jongen en J. Vromans, *Structuurplan Oude Stad. Stedebouwkundige inventarisatie*, Tilburg 1975.

69 Cusveller 1988 (zie noot 19), p. 105.

De Tilburgse politicoloog Pieter Tops en de eveneens uit Tilburg afkomstige stedenbouwkundige Rik Klink zien in *De onaffe stad. Van het 'plan van 72 miljoen' naar de 'compacte stad'* uit 1986 drie aspecten in het Structuurplan Oude Stad die duidelijk een breuk markeren met de voorgaande periode: de 'planningsideologie' achter het plan, de invloed van de bevolking via inspraak en de verschuiving van de aandacht naar oude wijken rondom het centrum.⁷⁰ Om de uitgebreide planningsstructuur te karakteriseren wordt in het structuurplan de term 'procesplanning' gebruikt. De makers stellen deze term tegenover de centralistische 'eindproductplanning' van voor 1975. In plaats van het aansturen op een ideale eindtoestand via een aantal spectaculaire ingrepen is procesplanning volgens het structuurplan gericht op 'het bijsturen van in gang zijnde processen op basis van inzicht in de deelprocessen die zich in het plangebied afspelen'.⁷¹

In het licht van het Structuurplan Oude Stad is Plan Koningswei van Van den Broek en Bakema te beschouwen als een manifestatie van de zogenaamde eindproductplanning. In de inleiding van de uitgave *Cityplan Eindhoven* uit 2007 karakteriseert decaan van de Eindhovense Faculteit Bouwkunde Jan Westra het plan voor Eindhoven, dat in hoofdzaak bestaat uit een 400 meter lang, tien verdiepingen hoog ruggengraatgebouw, als een 'scharnierpunt in de architectonische en stedenbouwkundige traditie'.⁷² Waar de discussie zich in Eindhoven vooral op papier afspeelt, het Cityplan is immers nooit gebouwd, is het gebouwde resultaat in Tilburg zeker ook op deze manier te typeren. Het markeert volgens Westra de omslag in het denken over de stad in termen als 'tabula rasa', lineair en productmatig naar organisch, meerlagig en procesmatig. Planning is niet langer een regenteske blauwdruk maar een controleerbaar proces met raadpleging van de betrokkenen in de verschillende fases van het proces.⁷³

Volgens Doevendans moet het Eindhovense Cityplan als historisch moment geplaatst worden in de langere termijnontwikkeling van het modernisme in de architectuur en de stedenbouw en de nog langere termijnontwikkeling van de moderniteit. Doevendans omschrijft de moderniteit als een 'bijna onbeweeglijk milieu dat in de twintigste eeuw aan enige beweging onderhevig raakt als het geloof in rede, vooruitgang en maakbaarheid aan de kaak wordt gesteld'.⁷⁴ Later zal deze paradigmaverschuiving in de architectuur en stedenbouw geduid worden in termen van een verschuiving van moderniteit naar postmoderniteit. Charles Jencks gebruikt de term 'postmoderne architectuur' voor het eerst op het seminar 'Architect – Binnenstad – Overheid' dat in april 1975 op de Technische Hogeschool Eindhoven (nu Technische Universiteit) wordt georganiseerd naar aanleiding van de commotie rond het Cityplan.⁷⁵ Volgens architectuurhistoricus Rob Dettingmeijer komt het tijdens dit seminar tot een woordenwisseling tussen Bakema en Jencks, waarbij Bakema de kritische Jencks aanroept als 'that man in that hat!'.⁷⁶

70 Tops en Klink 1986 (zie noot 1), p. 302.

71 Houet, Jongen en Vromans 1975 (zie noot 68).

72 J. Westra, 'Een mooi initiatief', in: Schippers, Bosman en Doevendans 2007 (zie noot 54), p. 6.

73 Westra 2007 (zie noot 72), p. 6.

74 Doevendans 2007 (zie noot 59), p. 120.

75 C. Jencks, *The language of post-modern architecture*, New York 1978² (1977), p. 8.

76 Doevendans 2007 (zie noot 59), p. 131.

3. Tilburg compacte stad

De nota 'Tilburg compact in beeld. Een keuze'

Halverwege de jaren tachtig van de twintigste eeuw beginnen beleidsmakers in te zien dat het gebrek aan samenhang in de stad Tilburg omgebogen kan worden in een voordeel. De 'eilandjesstructuur' in het stedelijk weefsel maakt dat er ruimte is voor een ontwikkelingsstrategie waarin de stad hoogwaardige architectuurinjecties toegediend kan krijgen. Het postmoderne architectuurkritische begrip 'archipunctuur' is volgens de toenmalige coördinator van het Tilburgse architectuurcentrum Gabriël Verheggen zeker van toepassing op Tilburg.⁷⁷ Het denken over wonen in de binnenstad komt langzaam weer op gang. De aantrekkelijkheid van een stedelijk woonmilieu, met zijn nabijheid van voorzieningen en levendigheid, wordt weer positief gewaardeerd. De symbiose van functies in het centrum blijkt een duidelijke meerwaarde. Het idee van functieontmenging is hiermee definitief verlaten.

Het Structuurplan Oude Stad uit 1975 legt de prioriteit bij de oude wijken rondom het stadscentrum en gaat ervan uit dat de binnenstad zich ook zonder actief gemeentebestuur wel in de gewenste richting zal ontwikkelen. Dit blijkt echter een misvatting. Particulieren hebben weinig belangstelling in de stad te bouwen, vanwege het geldende erfpachtsysteem en het gebrek aan aantrekkingskracht van het stadscentrum. Om het stadshart weer de allure te geven die past bij de zevende stad van Nederland en het centrum van de regio Midden-Brabant, komt de gemeente in 1985 met de nota *Tilburg compact in beeld. Een keuze*.⁷⁸ De binnenstad wordt hierin weer gezien als de belangrijkste plaats waar de bewoners en bezoekers zich een beeld vormen van de stad. Het gemeentelijk beleid slaat hiermee om van het herstel en behoud uit het Structuurplan Oude Stad naar imagoverbetering en kwaliteitsverhoging. Tilburg volgt met de nota de landelijke trend van citymarketing.⁷⁹

Volgens de nota uit 1985 kleeft het negatieve stadsbeeld vooral aan de grote verkeersdoorbraken en centrumontwikkelingen uit de jaren zestig en aan de in onbruik geraakte fabriekscomplexen en andere braakliggende terreinen. Een herinrichting van de openbare ruimte en de invulling van de gaten in de stad moet voor de oplossing zorgen. De voornaamste redenen van het negatieve stadsbeeld bieden op deze manier de mogelijkheid het stadsbeeld te verbeteren.⁸⁰ Markante punten in het centrum, zoals de Heuvel en de Heuvelstraat krijgen een herinrichting en er ontstaan voetgangersstraten en passages, waaronder de door de Kattenrug gebroken 'Emmapassage' uit 1991. Binnenterreinen die voorheen in gebruik waren door industrie en kerk, krijgen een nieuwe functie als woonbuurt of park. De 'compacte stad' belichaamt de overgang van uitbreiding naar inbreiding.

Van een voorheen verfoeid voorbeeld transformeert Tilburg zich tot een navolgenswaardig model voor stedenbouw en woonkwaliteit. Door de om verschillende redenen onafgewerkte stad hebben, achteraf beschouwd, nieuwe ideeën en opvattingen kansen gekregen. Het leggen van accenten met oog voor de omgeving, gevat in de term archipunctuur, komt later landelijk in zwang. Tilburg loopt hierin voorop en heeft de achterstand omgebogen in een voordeel. In de jaren negentig van de vorige eeuw voelt Tilburg zich dusdanig zelfverzekerd over de nieuw verworven positie dat de stad zelfs gaat afficheren met de slogan 'Tilburg Moderne Industriestad'.⁸¹

77 Verheggen 2002 (zie noot 2), p. VII.

78 Gemeente Tilburg, *Tilburg compact in beeld. Een keuze*, Tilburg 1985.

79 Gorisse e.a. (red.) 2001 (zie noot 64), p. 462.

80 Zie onder andere Cusveller 1988 (zie noot 19), p. 101; Gemeente Tilburg 1996 (zie noot 3), p. 22.

81 Gemeente Tilburg 1996 (zie noot 3), p. 11.

Architecten als Mels Crouwel (Thomas de Beer, De Pont), Carel Weeber (Tivoli), Bert Dirrix (Heuvel en stationszone) en Jo Coenen (Centrum-Zuid) verwerven naar aanleiding van de nota opdrachten om als supervisor op te treden en masterplannen te maken voor bepaalde deelgebieden en zo van Tilburg een compacte stad te maken.

Tops en Klink noemen het de verdienste van de gemeentelijke nota 'Tilburg compact in beeld' dat er in de stad weer een klimaat is om met gedurfde oplossingen te komen. 'Door de nota is het weer mogelijk om ideeën te uiten vanuit een stedenbouwkundige en planologische visie op de stad, zonder daarbij gehinderd te worden door de kleinschalige en romantische ideeën over de stad, zoals die in de jaren zeventig opgeld deden.'⁸² Ze concluderen dat het begrip 'visie' weer aan betekenis wint. De stedenbouwkundige mag weer uitspraken doen over de opbouw van de stad als geheel. Er is dus weer plaats voor een allesomvattend concept. Op dit punt ligt een vergelijking met de aanpak in de jaren zestig voor de hand. Het concept zal nu echter genuanceerder en kwalitatiever van aard zijn.⁸³

Internationaal gezien haakt Tilburg aan op ontwikkelingen die ontstaan na de publicatie van zowel Aldo Rossi's *L'architettura della città* in 1966 als *Collage City* van Colin Rowe en Fred Koetter in 1978. Deze leiden een nieuwe fase in in het monteren van gebouwen in de bestaande stad. Rossi werkt in *L'architettura* het idee van een analoge architectuur uit, een architectuur gebaseerd op herinneringen en analogieën: 'De architectuur is het vaste decor van het menselijk leven, beladen met de gevoelens van hele generaties, theater van openbare gebeurtenissen, private tragedies, oude en nieuwe feiten'.⁸⁴ Rossi's boek is een afwijzing van de verklaring van alle 'stedelijke feiten' door hun functie. Er zijn immers stedelijke feiten waarvan de functie met de tijd is veranderd en feiten die helemaal geen specifieke functie hebben. Rossi beschouwt de stad als 'artefact', als een geheel dat samengesteld is uit een groot aantal onderdelen, die op zichzelf zijn voltooid. Rowe en Koetter gaan nog een stap verder. *Collage City* zet vraagtekens bij de utopische ambitie van de Moderne Beweging en pleit voor de collage als beste strategie om de diversiteit aan culturele elementen en historische fragmenten in de stad te integreren in een boeiende en gelaagde samenstelling.

Stedenbouwkundig architect Coenen

Jo Coenen begint met studeren in een turbulente tijd. Architectuurhistoricus Aart Oxenaar schetst in *Jo Coenen, architect* een beeld van een tijd waarin architectuur een 'vies woord' is.⁸⁵ Begin jaren zeventig is er een afkeer van de alleenheerschappij van de ontwerper en de architect met zijn creatieve persoonlijkheid dient te verdwijnen en plaats te maken voor een architectuur die fungeert als spreekbuis van de bewoner. Op de in 1967 opgezette Faculteit Bouwkunde aan de Technische Hogeschool in Eindhoven ligt de nadruk dan ook op de rationele, functionele en medische aspecten van het bouwen. Coenen over de eerste jaren van zijn studie: 'We hielden ons eindeloos bezig met de methodiek van het zo plaatsen van meubels dat je ze niet omstoot. Het grote geloof was het kunnen vervaardigen en invullen van structuren'.⁸⁶ Voor architectuur in de oude betekenis van het woord is geen plaats meer. Hoogleraar John Habraken laat er geen twijfel over bestaan dat in het architectonisch ontwerp de nadruk moet liggen op de 'drager en de inbouw'. Ook de stedenbouw als zelfstandige discipline wordt terzijde geschoven: woongebouwen, monumentale gebouwen, stedelijke ruimten, alles gaat op in het 'weefsel'.

82 Tops en Klink 1986 (zie noot 1), p. 305.

83 Tops en Klink 1986 (zie noot 1), p. 306.

84 A. Rossi, 'De architectuur van de stad', in: H. Heynen, A. Loecx, L. De Cauter e.a., 'Dat is architectuur'. *Sleutelteksten uit de twintigste eeuw*, Rotterdam 2001, p. 377.

85 A. Oxenaar, *Jo Coenen, architect*, Rotterdam 1994, pp. 7-9.

86 R. Mens, B. Lootsma en J. Bosman, *Le Corbusier en Nederland*, Utrecht 1985, p. 97.

Coenens afstudeerwerk 'Een plan voor het Heerlense hart' staat voor een groot deel in het teken van de genoemde manier van werken. Analyse en strategie vormen de hoofdmoot in het afstudeerproject, maar in het verhaal slijpen ook de eerste tekenen van onvrede over de onbepaaldheid van structuren en weefsels door. Coenens weefsel is meer dan een abstracte basis voor een publieksvriendelijke ontwikkeling van de stad, het krijgt ook een historische dimensie. Zijn verslag begint met een morfologische analyse van de binnenstad van Heerlen. Monumentale gebouwen krijgen in de uitwerking nadrukkelijk een plaats in de zich door de tijd ontwikkelende stad. Oxenaar concludeert dat het technologische Eindhoven, in tegenstelling tot de universiteit in Delft waar Bakema en Van Eyck nog lange tijd dominant zijn, een voedingsbodem is geweest voor een individueel beleden terugkeer naar de architectuur en stedenbouw als artistieke discipline.⁸⁷ Later is deze generatie, waar naast Coenen ook onder andere Sjoerd Soeters en Rudy Uytenhaak toe behoren, zelfs aangeduid als de 'Eindhovense School'. Terwijl vele Delftenaren zich na de studie direct storten op de buurtvernieuwing en veelal doorstromen naar ambtelijke projectgroepen en stedelijke woningbouwverenigingen, trekt Coenen zich terug op de kleine schaal van het particuliere woonhuis, dat voor hem fungeert als een soort schuilplaats voor de architectuur.⁸⁸

Na Coenens afstuderen is de Forum-groep de meest bediscussieerde beweging van Nederland, maar omdat Coenen zich niet thuisvoelt in het structuralisme van Van Eyck en Hertzberger, besluit hij, aangetrokken door het werk van Le Corbusier, naar Zwitserland te vertrekken, een land waar volgens eigen zeggen 'de architectuur op een vanzelfsprekende manier onderdeel is gebleven van de cultuur'.⁸⁹ In Zwitserland maakt Coenen kennis met Luigi Snozzi die de komende jaren zijn mentor zal worden. Terwijl Coenen in Eindhoven als docent werkt, trekt hij vrijwel elke vakantie naar Locarno om bij Snozzi, waar ook onder andere Álvaro Siza inspiratie vindt, aan de slag te gaan. Coenen in een interview over zijn leermeester: 'Hij werd een model voor me, omdat hij altijd geïnteresseerd was in de exacte lijn op de goede plaats te zetten, de lijn die compleet doordacht was. Hij was een echte leraar en via hem ging een hele wereld voor me open'.⁹⁰ Door de discussies met Snozzi gaat Coenen ook het werk van Van Eyck en Hertzberger meer waarderen. Coenen ontdekt dat de lessen van Van Eyck over het creëren van plekken en het mogelijk maken van ontmoetingen voor hem verwoorden waar het in de architectuur in essentie om gaat, namelijk het beter bewoonbaar maken van de wereld voor mensen.⁹¹ Wanneer Coenen in 1979 enkele maanden op het bureau van Van Eyck en Theo Bosch werkt, valt het hem zwaar dat hij daar slechts plannen van anderen mag uittekenen. Gedesillusioneerd besluit hij een eigen bureau op te zetten. In de jaren die komen gaan, zal Coenen de idealen van de Forum-groep van een nieuwe verschijningsvorm voorzien. Van Eycks ideeën over de 'drempel' hebben voor Coenen het pad geëffend voor de terugkeer naar gesloten ruimtevormen als de hal en de zaal, de straat en het plein.

Volgens Coenen is het voor het vakgebied van het grootste belang verleden, heden en toekomst voortdurend met elkaar in verbinding te zien. Een fixatie op het nieuwe alleen leidt in zijn ogen tot concepten die helemaal niet nieuw blijken te zijn, juist heel snel verouderen of soms zelfs een misvatting zijn. Coenen verwijst in zijn inaugurele rede op de Technische Universiteit van Delft in 2006 naar John Ruskin als grondlegger van het idee van één doorgaande geschiedenis. In dezelfde rede geeft hij aan dat dit inzicht een wetenschappelijke houding vraagt waarin sprake is van een voortdurende slingerbeweging tussen ontwerp en onderzoek op alle schaalniveaus, van het bouwwerk tot de stad en het landschap. Volgens Coenen is het aan mensen als Robert Venturi en Denise Scott Brown te danken dat we gebouwen, stadsdelen en steden eerder dienen te

87 Oxenaar 1994 (zie noot 85), p. 9.

88 Oxenaar 1994 (zie noot 85), p. 10.

89 J. Coenen, 'Zuidwaarts', in: Ibelings 2006 (zie noot 4), p. 19.

90 H. Ibelings, *Jo Coenen. The discovery of architecture*, Rotterdam 1989, p. 112.

91 H. de Haan (red.), *Jo Coenen. Van stadsontwerp tot architectonisch detail*, Rotterdam 2004, p. 34.

begrijpen als gelaagde constructies in de tijd dan als statische objecten. Als laatste inspiratiebron voor zijn eigen denken noemt Coenen in de rede de Venetiaanse School waar onder andere Saverio Muratori, Vittorio Gregotti, Manfredo Tafuri en Aldo Rossi toe behoren.⁹² Met Rossi deelt Coenen een fascinatie voor de verwevenheid van stad en architectuur. Beiden hechten daarnaast veel waarde aan het belang van de historie. Het refereren aan de geschiedenis maakt voor Coenen een mentale oriëntatie mogelijk. Hij zegt hierover zelf: 'Indien ik mensen het besef kan geven waar ze leven, zodat ze zich aan de plek hechten, is dat het mooiste dat ik als architect of stedenbouwer kan bereiken'.⁹³ Van Rossi leert hij tevens dat stijl niet belangrijk is. Stijl is immers tijdgebonden, terwijl gelaagde architectuur van alle tijden is. Coenen citeert zijn Italiaanse voorbeeld in 1979 in een artikel in het tijdschrift *Avenue* als hij zijn stelling kracht wil bijzetten: 'Het is niet precies de architectuur die me interesseert, maar de emotie die het bij me oproept'.⁹⁴

Coenen zet in het begin van zijn loopbaan een 'vriendelijke monumentaliteit'⁹⁵ in bij het oproepen van emoties. Dit betekent echter geen terugkeer naar de klassieken. Bij Coenen draait het namelijk om de vraag hoe een gebouw of stad herinnerd kan worden. Herkenbare vormen en structuren, de 'urban artifacts' van Rossi, spelen hierin een belangrijke rol. Vrijwel alle architectonische en stedenbouwkundige ontwerpen van Coenen bereiken een hoogtepunt in een centrale, monumentale ruimte. Deze vormt de spil in de circulatie, maar fungeert ook als een constant referentiepunt voor bezoekers en gebruikers. Later in Coenens carrière maakt het vriendelijk monumentalisme plaats voor soms haast luchtige collages. Architectuurpublicist Hans van Dijk typeert Coenen in 1989 als een 'intellectuele en idealistische eclecticus'. Hij plundert de architectuurgeschiedenis volgens hem niet uit gemakzucht, zoals vele van zijn tijdgenoten, maar raadpleegt de geschiedenis uit een sterk normatief besef.⁹⁶ Coenen is er stellig van overtuigd dat een combinatie van intuïtie en idealisme nodig is om tot het beste resultaat te komen. Hij zweert bij een chaotisch ontwerpproces, waarin zo lang mogelijk de wanorde is toegelaten. Door een ongekend aantal factoren, referenties en ontwerpers in het ontwerpproces toe te laten, balanceert de productie van Coenen in de ogen van de toenmalige hoofdredacteur van *de Architect* Janny Rodermond op het scherpst van de snede. Toch weet hij steeds weer net op tijd de samenhang te vinden en te voorkomen dat zijn creaties overkomen als pragmatisch samengestelde collages.⁹⁷

In de carrière van Coenen vormt de strijd tegen een aantal 'oppervlakkigheden' een rode draad. Zo hekelt hij de overwaardering van de computer, de overmaat aan conceptueel denken, de vervreemding van het ambacht van het vak en vooral de logheid van beslissingsprocedures. De architectuur komt volgens hem door al deze zaken op de achtergrond te staan. Door het aanvaarden van het Rijksbouwmeesterschap in 2000 heeft Coenen de mogelijkheid eindelijk iets te kunnen doen aan de processen die hij altijd als belemmerend heeft ervaren. Het door hem opgezette 'het Experiment' heeft tot doel de eindverantwoordelijkheid van het bouwproces weer bij de architect te leggen. In de wereld van Coenen is architectuur allesomvattend. Coenen verwijst in dit kader naar Bakema's *Van stoel tot stad*.⁹⁸ Het is aan de architect om weer de prioriteiten te stellen.

92 J. Coenen, *De kunst van de versmelting*, Inaugurale rede uitgesproken bij het aanvaarden van het ambt van hoogleraar Restauratie aan de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft, 19 april 2006.

93 J. Rodermond, 'Collages voor de stad. Recent werk van Coenen & Co', *de Architect* 23 (1992) nr. 10 (oktober), pp. 48-56.

94 J. Coenen, 'Moderne architectuur en oude waarden', *Avenue* (1979) (oktober), pp. 52-57.

95 De roep om een 'vriendelijk monumentalisme', door Coenen letterlijk zo verwoord in een statement voor zijn deelname aan de Biënnale van Venetië in 1980, is hem lang nagedragen.

96 H. van Dijk, 'Recent werk van Jo Coenen', *Archis* (1989) nr. 7 (juli), pp. 8-28.

97 J. Rodermond 1992 (zie noot 93), pp. 48-56.

98 De Haan (red.) 2004 (zie noot 91), p. 343.

Het werk van Coenen kenmerkt zich volgens Rodermond door de creatie van knooppunten of scharnierpunten waar verschillende fysieke stedelijke structuren en sferen bij elkaar komen. In combinatie met een diversiteit aan openbaar toegankelijke functies levert dit locaties op voor eigentijdse fora, voor een divers en openbaar cultureel leven.⁹⁹ Deze stedelijke ensembles zijn in de loop der jaren een specialiteit geworden van het bureau. Ze bestaan vaak uit ketens van plekken, reeksen van ervaringen. Informele routes fungeren als drager, waarlangs een 'promenade architecturale' mogelijk is. Interieur en exterieur zijn in een ensemble gelijkwaardig, ze vormen elkaar. Overgangen tussen de beide dienen expliciet vormgegeven te zijn. Om een authentieke ervaring op te roepen, probeert een ensemble sporen uit de context, de historie en de mentale geschiedenis van de stad in zich op te nemen. Volgens Ibelings betekent dit niet dat Coenens werk zich onderdanig maakt aan de context. De connectie met bestaande structuren is immers niet gebaseerd op adaptatie van vormen of materialen uit de omgevende gebouwen, maar meer op een aanpassing op de schaal en de ruimtelijke structuur van de omgeving.¹⁰⁰

Ibelings noemt het Coenens belangrijkste doel een plek te 'repareren'. Brouwers illustreert dit als volgt: 'Coenen construeert de wereld niet als een mand vol scherven, waaraan steeds nieuwe glimmende delen toegevoegd kunnen worden, maar als een mozaïek dat gerepareerd moet worden. Een mozaïek dat steeds opnieuw ingevuld moet worden, als een bevestiging, maar tegelijkertijd rekening houdend met hetgene dat al is bereikt'.¹⁰¹ Voor Coenen moet de architectuur in zijn diepste wezen passen bij de plaats waar het staat, bij de tijd waarin het wordt gebouwd en vooral bij de mensen die het gaan bevolken. Bij het maken van plekken zijn volgens Coenen twee zaken belangrijk. Als eerste het zichtbaar maken van hetgeen er aanwezig is, de situ, en het begrijpen van de authenticiteit van de plek. Ten tweede het maken van een fysieke ruimte die de plek bevestigt, de transformatie als gevolg van het programma of de functie die aan de plek wordt toegevoegd. Het gaat er volgens Coenen om bestaande kwaliteiten uit te buiten.¹⁰² 'Schoonheid bestaat, en als je geluk hebt, mag je daar iets van blootleggen. En dan moet je vijlen, vijlen en nog eens vijlen'.¹⁰³ Als een gebouw uiteindelijk niet op een bepaalde plaats blijkt te passen, is een hogere orde belangrijker, namelijk de stedenbouw.

Op het grensvlak van gebouw en stad probeert Coenen coherentie, harmonie en samenhang tot stand te brengen, zodat het gebouw onderdeel wordt van de stad en andersom de stad onderdeel van het gebouw kan worden. Ibelings vat Coenens aanpak en resultaten daarom samen als 'stedelijke architectuur'.¹⁰⁴ Deze benadering kan in de postmoderne jaren tachtig op veel bijval rekenen, maar ligt sinds de 'generieke stad' van Rem Koolhaas, waarin de stad juist wordt opgevat als een vrijblijvend geheel bepaald door contrast, incongruentie en incoherentie, minder goed in de markt. Coenens harmonische aanpak laat zien dat het mogelijk is om ook met architectonische middelen orde en structuur aan te brengen. De weeffouten en tekortkomingen in de meeste Europese steden zijn in de minderheid, waardoor het volgens Coenen logischer is eerder te streven naar herstel dan naar ontwrichting. Daarvoor hoeft niet alles op de schop: kleine, strategisch gekozen ingrepen kunnen de gewenste samenhang teweegbrengen.

99 J. Rodermond, 'De heilzame werking van het stedelijk ensemble. Stadsontwerpen van Jo Coenen', *de Architect* 29 (1998) nr. 3 (maart), pp. 46-57.

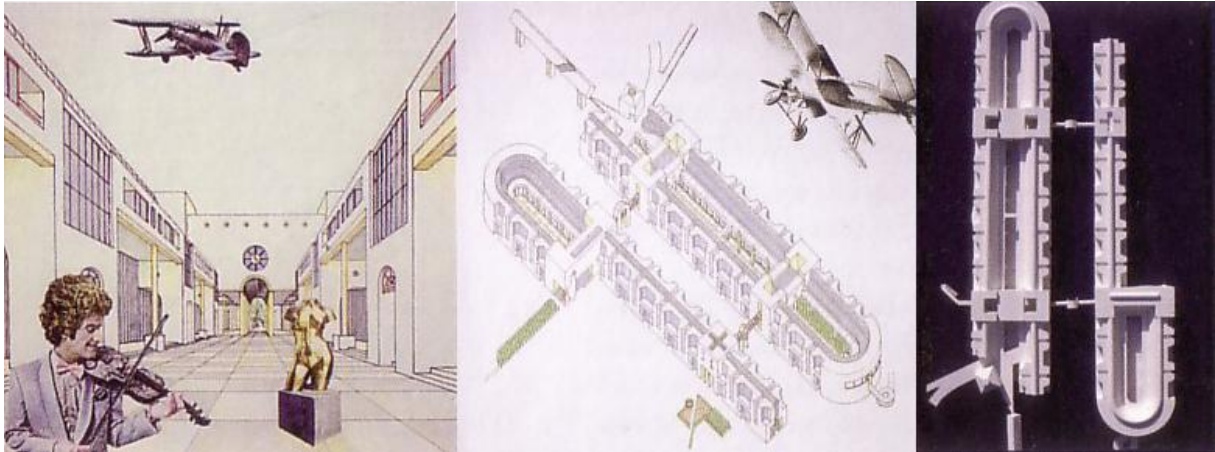
100 Ibelings 1989 (zie noot 90), p. 7.

101 R. Brouwers, 'Foreword', in: Ibelings 1989 (zie noot 90), p. 5.

102 De Haan (red.) 2004 (zie noot 91), p. 42.

103 De Haan (red.) 2004 (zie noot 91), p. 45.

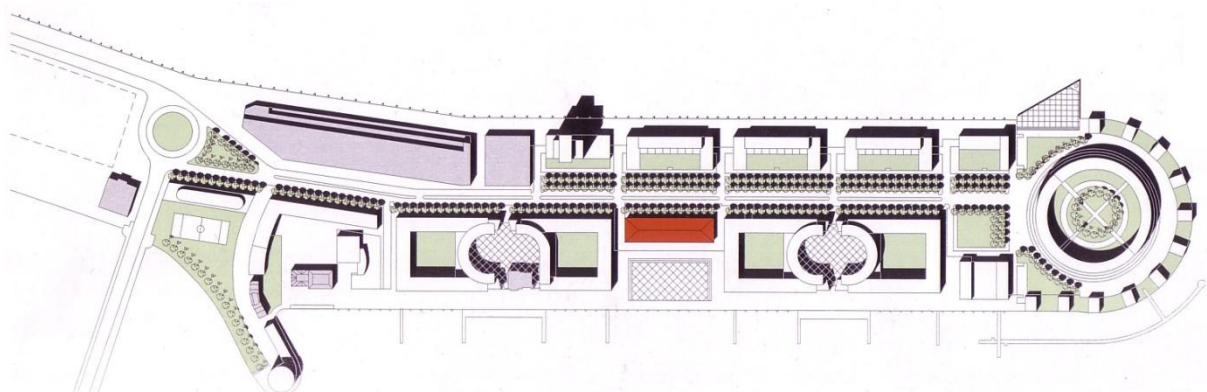
104 Ibelings 2006 (zie noot 4), p. 15.



Prijsvraagontwerp voor het Weena van Jo Coenen (1977)

Van megastructuur tot kleinschalige interventies

Coenens publieke doorbraak is al in 1977, als hij een gedeelde eerste prijs behaalt in een prijsvraag voor de invulling van een braakliggend terrein tussen het Centraal Station en het Hofplein in Rotterdam. Twee grootschalige bouwwerken, gebaseerd op het klassieke stadion, sluiten het drukke Weena buiten en creëren nieuwe stedelijke ruimte aan de binnenzijde. Typerend voor dit vroege ontwerp is het feit dat Coenen in de ontwerptekening zowel een vliegtuigje tekent, waarmee Le Corbusier en J.J.P. Oud de vrije mens in de open ruimte symboliseerden, als een violist en een muze. Stedenbouw als kunst om de publieke ruimte vorm te geven, maar nog steeds verpakt in een grootschalig volume. Coenens voorkeur voor het grote gebaar zal later in zijn carrière minder worden, maar niet geheel verdwijnen. Als de situatie erom vraagt, schroomt Coenen niet om zich van grote structuren te bedienen. Een goed voorbeeld is de bijna tabula rasa situatie van het KNSM-eiland in Amsterdam waar hij met een grootschalig cirkelvormig gebouw zijn masterplan letterlijk afrondt. Ook op het voormalige Sphinx-terrein in Maastricht past Coenen het grootschalige stedelijke blok toe om de stadsruimte te beheersen. Hoe leeg een situatie zich ook voordoet, zoals bij het KNSM-eiland, Coenen probeert toch altijd aanknopingspunten te vinden. Hij gaat daarbij uit van het toekomstige gebruik en de menselijke maat: 'Waar kun je zitten om een wijntje te drinken? Wat is de plek om van het uitzicht te genieten?'¹⁰⁵



Masterplan KNSM-eiland van Jo Coenen (1988-2000)

105 De Haan (red.) 2004 (zie noot 91), p. 151.



Gebouw Emerald Empire van Jo Coenen op de kop van KNSM-eiland (1995)

Coenen wijst op het feit dat andere ontwerpers juist blij zijn als er op een plek weinig houvast is. Dit heeft echter volgens hem het risico in zich dat er uitsluitend conceptueel gedacht wordt. Coenen heeft niets met architectuur die het concept, en dus in feite de ontwerper zelf, op de voorgrond plaatst.¹⁰⁶ Het feit dat degene die op een bepaalde plek intervineert, gezien wil worden, mag volgens hem niet voorop staan. Coenen probeert juist via een interventie de authenticiteit van een plek te benadrukken en de bestaande kwaliteiten uit te buiten. Een ingreep hoeft niet per se zichtbaar te zijn en hoeft ook niet van goud te zijn. Volgens Coenen zijn het de anonieme ingrepen die van oudsher tot architectuur leiden. Intervenieren betekent voor hem in processen treden van anderen en van de topografie. 'Ik speel mee in dit muziekstuk, probeer de strofen die al zijn gezongen te begrijpen en de melodie af te maken, die te volgen, er tegenin te gaan of te overstemmen, naar gelang wat nodig is'.¹⁰⁷

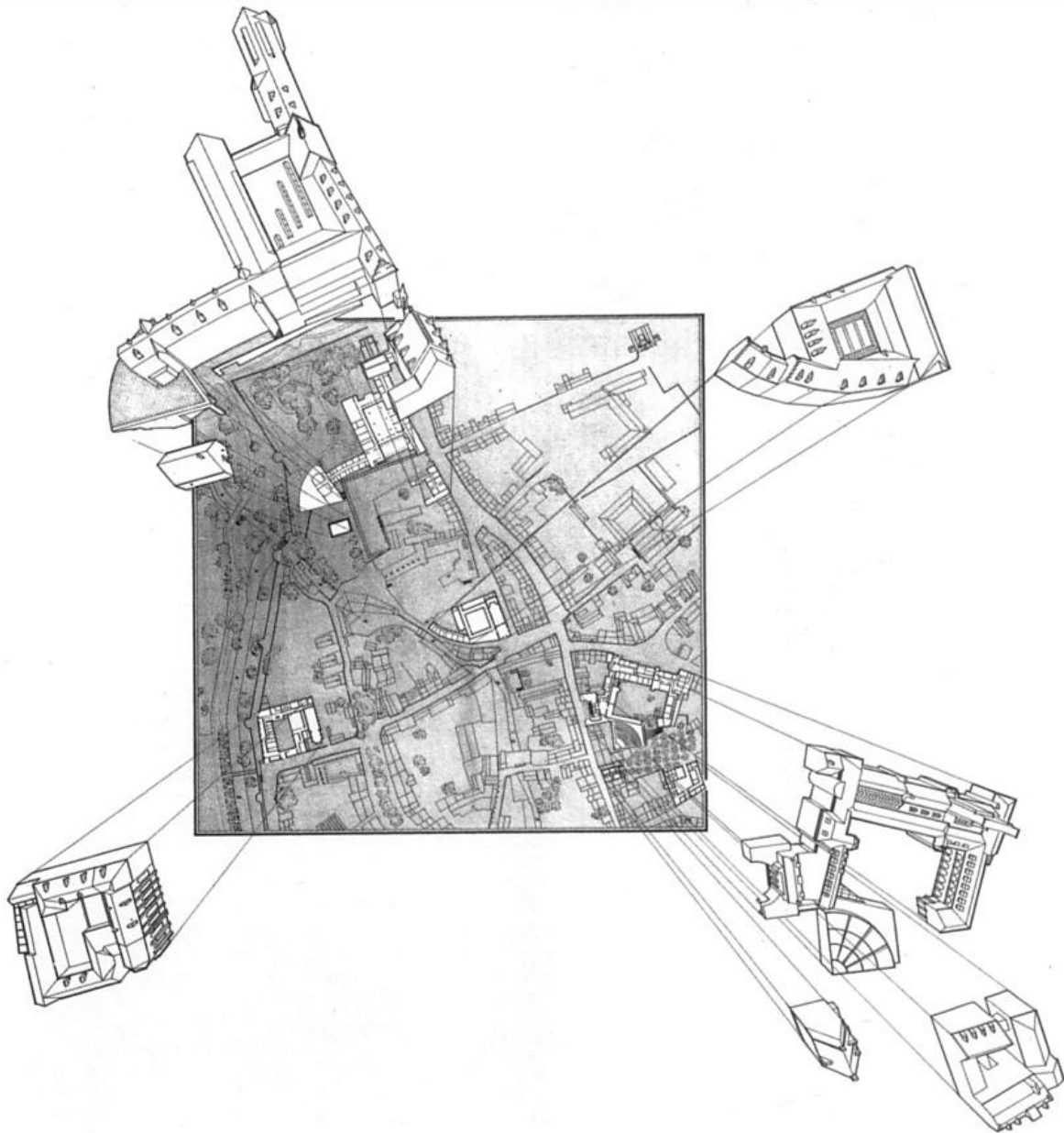
Een mooi voorbeeld van een situatie waarin Coenen zichzelf zeer terughoudend opstelt, is zijn ontwerp voor de Rijksuniversiteit Limburg in Maastricht. Coenen verbindt de individuele gebouwen van de universiteit door informele routes te creëren via tuinen en binnenhoven. Soms is hiervoor niet veel meer nodig dan het openzetten van een poort of het wegbreken van een muur. Monumentale ruimten die eeuwenlang alleen toegankelijk zijn geweest voor kloosterlingen en regenten, worden plotseling onderdeel van de openbare ruimte. Op een paar zorgvuldig gekozen plaatsen voegt Coenen nieuwe functies toe, zoals een collegezaal achter het voormalige Jezuïetenklooster. Er is hier haast sprake van een negatieve architectuur. De collegezaal ligt half ingegraven tegen de stadsmuur en de vloer van de zaal volgt de helling van de bodem. Volgens Rodermond is de plek eigenlijk al aanwezig.¹⁰⁸

Coenen treft in Tilburg een situatie die min of meer het midden houdt tussen een tabula rasa situatie en een historische binnenstedelijke locatie. Hij heeft hier de kans beide benaderingen naast elkaar toe te passen.

106 De Haan (red.) 2004 (zie noot 91), p. 151.

107 De Haan (red.) 2004 (zie noot 91), p. 254.

108 Rodermond 1992 (zie noot 93), pp. 48-56.



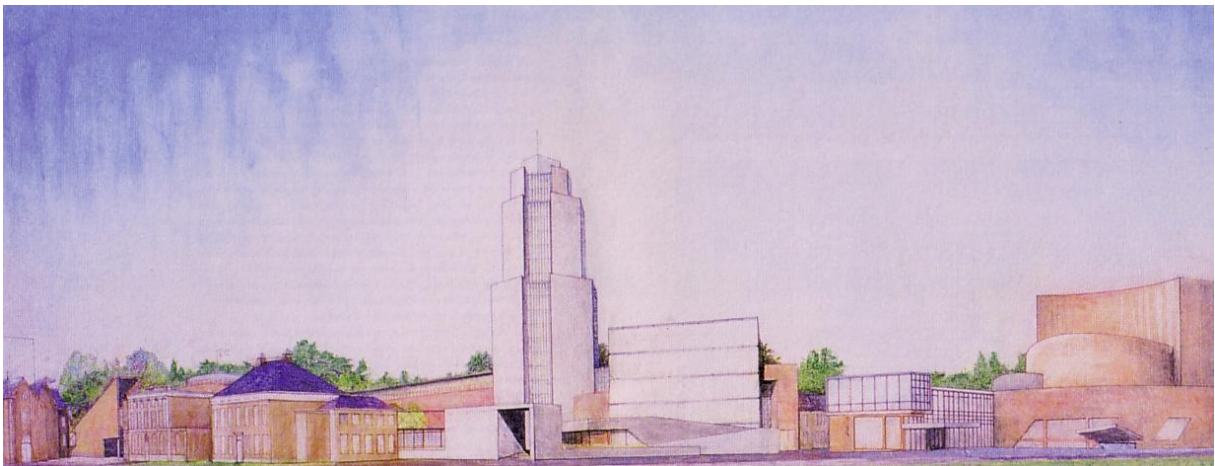
Studie Rijksuniversiteit Limburg in Maastricht van Jo Coenen (1987)



Foto's collegezaal Rijksuniversiteit Limburg in Maastricht van Jo Coenen (1987)

Masterplan Centrum-Zuid en Kunstkluster

Coenens jarenlange betrokkenheid bij Tilburg begint met een opdracht in 1987 om een nieuw onderkomen te ontwerpen voor de Faculteit der Kunsten van de toenmalige Katholieke Leergangen, nu de Fontys Hogescholen. Het is een tijd dat het bureau van Coenen veel grote opdrachten binnenkrijgt: onder andere het Nederlands Architectuurinstituut (NAI) in Rotterdam en masterplannen voor KNSM-eiland in Amsterdam en Céramique in Maastricht. Coenen dankt zijn uitverkiezing in Tilburg vooral aan zijn betrokkenheid bij de Academie voor Bouwkunst, waar hij in die dagen een docentschap vervult. Coenens ontwerp kenmerkt zich door een toren en een diagonale as. Verschillende functies zijn in drie volumes ondergebracht: conservatorium in de toren, concertzaal en dansacademie in een hoofdgebouw en kunstacademie en bouwkunstacademie in een lange vleugel. Het ontwerp scharniert zich rond de toren, van waaruit een loopbrug leidt naar de bestaande negentiende eeuwse villa, waarin de administratie huist. Een route van en naar het centrum loopt onder de brug door. Doordat het gebouw zoveel mogelijk in het centrum van het perceel is geplaatst, ontstaan driehoekige parken aan alle zijden. Voor dit eerste plan heeft Coenen geen concreet programma ter beschikking. Er is eerst sprake van een ontwerp, daarna wordt er in overleg met de gemeente een bestemming bij gezocht. In de jaren na het gereedkomen van het plan, zal de opdracht zich langzaam uitbreiden en omvattender worden. Uiteindelijk besluit het gemeentebestuur verschillende deelgebieden in de stad aan te pakken, als onderdeel van een overkoepelend plan, voortgekomen uit de nota 'Tilburg compact in beeld. Een keuze' uit 1985. Coenen krijgt het zuidelijk deel van het stadscentrum onder zijn hoede.



Plan voor de Faculteit der Kunsten van de Katholieke Leergangen in Tilburg van Jo Coenen (1987-1988)

De opdracht van de gemeente aan Coenen is tweeledig: meer samenhang creëren tussen het stadscentrum en het gebied Koningswei en een nieuw ontwerp maken voor het zogenaamde 'Kunstkluster'. Coenen heeft in het plangebied te maken met een confrontatie tussen twee tegengestelde stedelijke benaderingen. Volgens Ibelings weet hij de moderne openheid duidelijke grenzen te geven en de traditionele geslotenheid op subtiele wijze open te breken.¹⁰⁹ Omdat aan de Schouwburgring net een winkelarcade is gerealiseerd, van de hand van Jan Hoogstad, Carel Weeber en Aat van Tilburg, die de binnenstad nog meer van de overzijde afgrendelt, is het volgens Coenen noodzakelijk nieuwe connecties tussen het stadscentrum en het plangebied te maken. Coenen maakt daartoe op vier plaatsen doorgangen haaks op de cityring. Zijn 'Pleinenplan', dat een revitalisering van het Stadhuisplein, Willemsplein, Koningsplein en Schouwburgplein

109 Ibelings 2006 (zie noot 4), p. 11.

voorstelt, heeft tot doel de identiteit van plekken te versterken en bestaande gebouwen meer tot hun recht te laten komen. Met minimale, maar nauwkeurig beheersbare ingrepen, weet Coenen dit voor elkaar te krijgen. Op plaatsen waar het mogelijk en noodzakelijk is, voegt hij nieuwe elementen en functies toe om de onbevredigende compositie aan te vullen. Coenen beschrijft zijn benadering in Tilburg zelf als 'weefseltechniek'.¹¹⁰

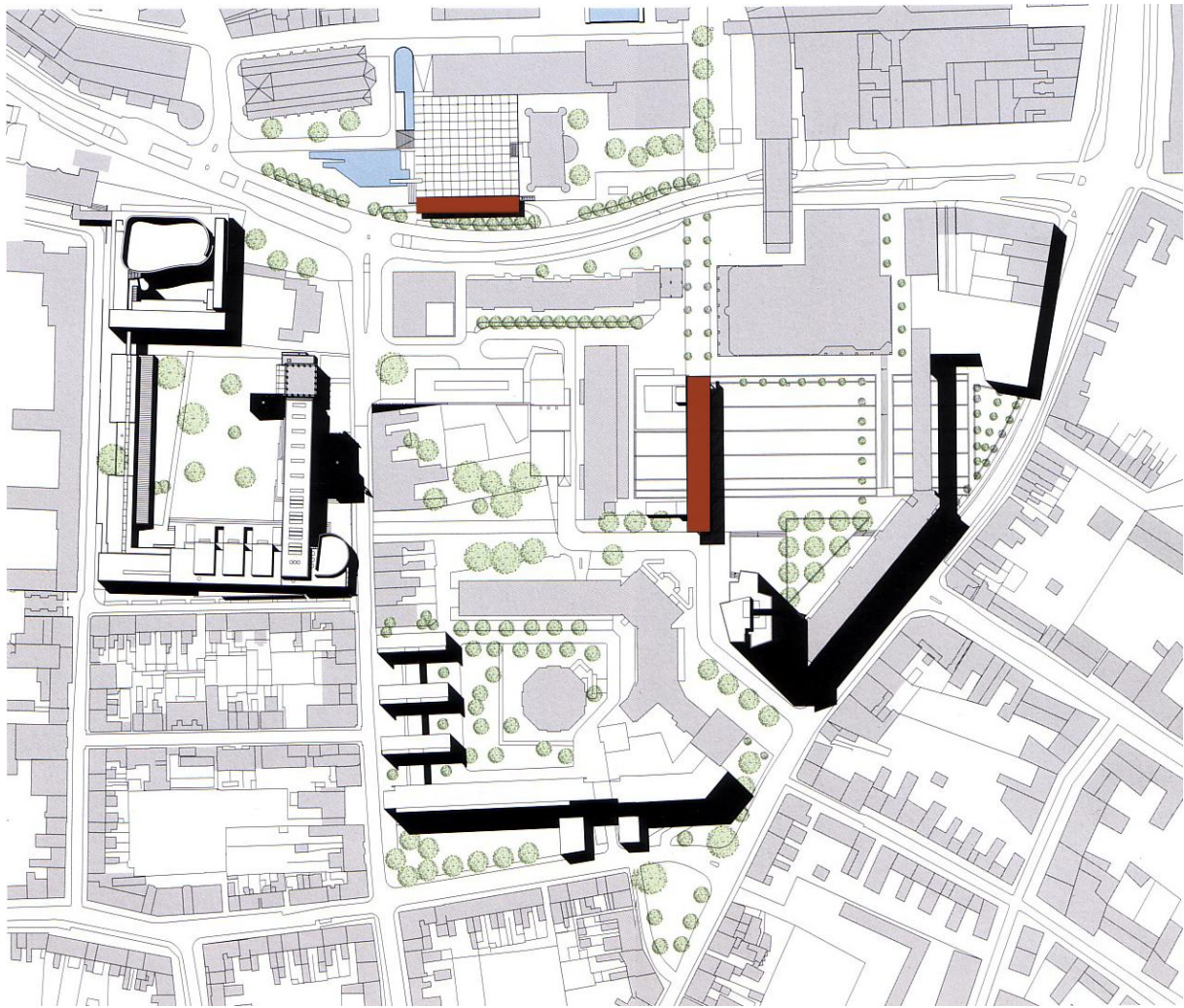
Coenen gaat met respect om met de omgeving die zijn voorgangers hebben achtergelaten. In zijn pleinenplan krijgt het door hem bewonderde gerechtsgebouw van Jos. Bedaux (1963) een centrale plaats.¹¹¹ Ook andere gebouwen als de Heikesekerk (1829), het paleis-raadhuis van Boon (1849) en de stadsschouwburg van Holt en Bijvoet (1961) komen meer tot hun recht. Coenen benadrukt zowel de noord-zuid verbinding van de binnenstad naar het Koningsplein als de oost-west route van het Koningsplein naar het nieuwe Kunstkluster. Er ontstaat een netwerk van voetgangers- en fietsroutes, terwijl het autoverkeer sterk wordt teruggedrongen. Met relatief kleine ingrepen in de vorm van aanpassingen aan straatprofielen, kunstwerken, straatmeubilair en bestrating geeft Coenen het door de modernen onbestemde een bestemming. Door het maken van begrenzingsen in de vorm van randen en verhogingen geeft hij de voorheen onbegrende ruimte duidelijke grenzen. Een pergola aan de rand van het Willemsplein, die tevens de toegang naar de onder het plein gelegen parkeergarage markeert, schermt het plein visueel af van de drukke cityring. Een modernistische fontein van Joost Beljon uit 1972 wordt door Coenen, met instemming van de nazaten van Beljon, op details aangepast. Coenen zaagt de fontein aan de kant van de schouwburg deels af en vergroot hem aan de zijde van de Heuvelstraat, waardoor een verhoogde zitplaats ontstaat. Dit podium sluit aan op het terras van een café-restaurant dat voorheen nogal geïsoleerd lag, maar nu bijdraagt aan de levendigheid van het plein.



Pergola's op het Willemsplein (links) en Koningsplein in plan Centrum-Zuid in Tilburg van Jo Coenen

110 J. Coenen, 'Centrum Zuid', website *Jo Coenen & Co* <http://www.jocoenen.com/coenen_new/fl2/nl2/index.htm> (27 juni 2010).

111 Coenen wijdt in 2010 een geheel hoofdstuk aan door hem bewonderde, maar 'vergeten' architecten, waaronder Jos. Bedaux: J. Coenen, *Noties*, Amsterdam 2010, pp. 73-77.



Masterplan Centrum-Zuid in Tilburg van Jo Coenen, definitieve versie (1990-2010)

Op het Koningsplein verschijnt een gelijkvormige pergola als op het Willemsplein, maar groter van schaal. Op het plein zijn de mogelijkheden voor Coenen beperkt: bouwen is niet mogelijk vanwege de parkeergarage onder het plein en bovendien moet het plein volledig open blijven voor de wekelijkse markt en de Tilburgse kermis. De pergola geeft het Koningsplein een kleinere en daarmee menselijkere schaal. De architect stelt tevens voor het woongebouw van Van den Broek en Bakema dat de westwand vormt van het Koningsplein op begane grondniveau open te breken om het plein meer lucht te geven en polen te creëren waartussen beweging kan ontstaan. In de plint van het gebouw is tot de opening van het nieuwe bibliotheekgebouw op de kop van de Kattenrug in 1992 de Tilburgse bibliotheek gevestigd, maar er bevindt zich nu een dertien in een dozijn winkelgalerij. Omdat de plint net vernieuwd is, komt dit idee echter niet verder dan de tekentafel. Naast het kantongerecht van Bedaux, dat voor Coenen vanwege zijn alzijdigheid een inspirerend voorbeeld is voor stedelijke architectuur, ontwerpt Coenen een kleinschalig plein dat zich direct verhoudt tot het gebouw van Bedaux. Door van een voorheen onbestemde ruimte een plein te maken, komen alle gevels van het gerechtsgedebouw optimaal tot hun recht, wat onmiskenbaar de intentie van het gebouw is geweest. Het plein creëert tevens rust ten opzichte van de Witte Villa aan de overzijde van de Bisschop Zwijsenstraat. Tussen het plein, het woongebouw van Van den Broek en Bakema en de ingang naar de parkeergarage voltooit Atelier Pro in 2010 een nieuwe muziek- en dansschool. Afgezien van de herinrichting van de looproute tussen Koningsplein en Hogeschool en de vernieuwing van de pleinwanden aan het Koningsplein is het pleinenplan hiermee voltooid.



Bibliotheek/woongebouw van Van den Broek en Bakema (1971) (links) en de situatie in 2010

Het plan voor de Faculteit der Kunsten van de Hogeschool krijgt een vervolg onder de nieuwe benaming 'Kunstkluster'. De gemeente en Fontys Hogescholen slaan de handen ineen om in het zuidelijk deel van het centrum een bolwerk van cultuur te creëren, dat de stad nieuw leven in moet blazen. Coenen ontwerpt het Kunstkluster als een gezichtsbepalend kruispunt in het stelsel van routes en pleinen, dat tevens de poort vormt naar een nieuwe stedelijke ruimte. Het gebouw vormt daarnaast de ontbrekende pleinwand aan het Stadhuisplein, tussen de schouwburg en het kantongerecht. Op deze locatie, op de plek van een voormalige kloostertuin behorende bij het ernaast gelegen klooster van de Orde van Onze Lieve Vrouw Visitatie uit 1890-1916, heeft Coenen de mogelijkheid zijn eigen stedelijk ensemble aan de stad toe te voegen.

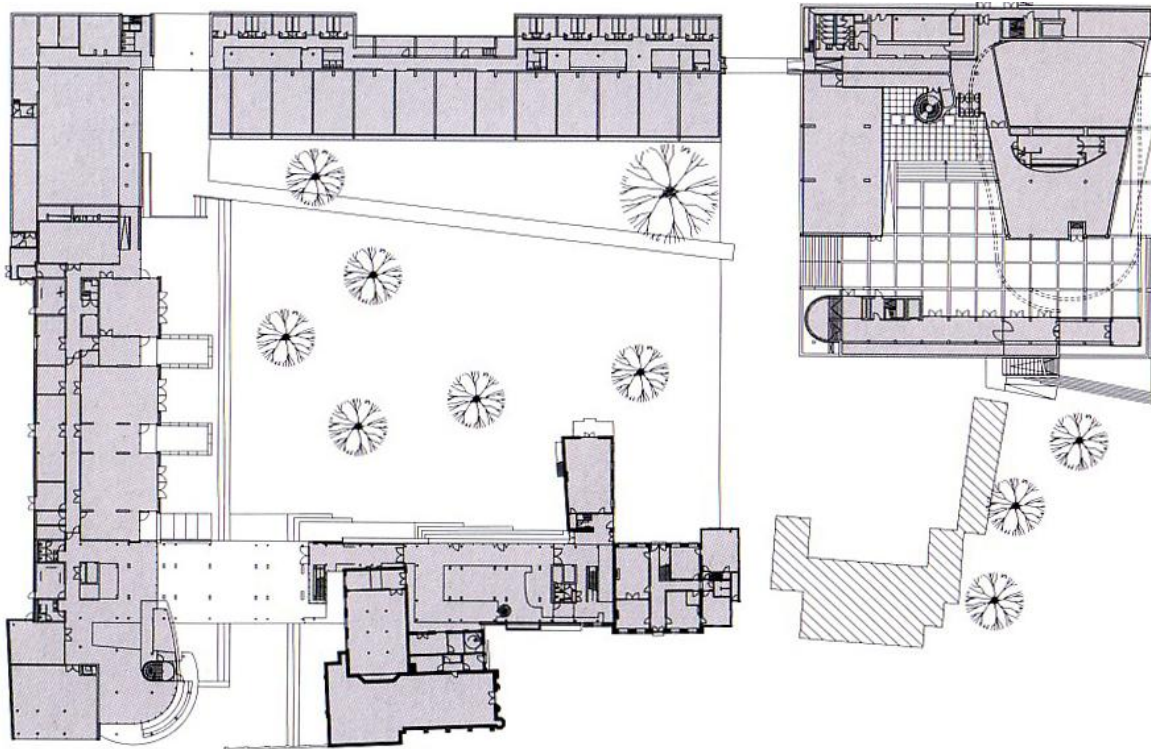
Het Kunstkluster, waarvan de eerste fase in 1996 is voltooid, bestaat grofweg uit twee delen: de concertzaal gelegen in de directe nabijheid van de schouwburg en een U-vormige aanbouw die de voormalige kloostertuin omsluit. De concertzaal is Coenens antwoord op de schouwburg van Holt en Bijvoet die hij een 'meesterwerk' noemt, zowel in contextuele zin als in zijn detaillering.¹¹² Schouwburg en concertzaal zijn door middel van een loopbrug verbonden, zodat het mogelijk is de beide zalen in samenhang te programmeren. De concertzaal is op te vatten als autonoom object, dat zijn plek heeft tussen de andere vrijstaande gebouwen langs de cityring, maar ook als open structuur, die doorgang verschaft naar de achterliggende patio en kloostertuin. Het concertgebouw als alzijdig volume verheft zich letterlijk boven de stedelijke context. De zaal waarin plaats is voor 840 mensen, bevindt zich op zes meter boven het maaiveld en is alleen vanaf de onderzijde toegankelijk. Luie trappen vormen een binnenroute langs de glazen gevel, met uitzichten op het interieur, de patio, de tuin en de stad. Architect Annette Marx noemt de foyer in *de Architect* een 'metropolitaan balkon dat uitkraagt over de verkeersstroom op de Schouwburgring'.¹¹³ Het interieur van de organisch gevormde zaal kenmerkt zich door drie boven elkaar gelegen witte balkons die over de zaal heen golven. Een raam vanuit de zaal kijkt uit op de binnenplaats, waarmee het stedelijke karakter van de concertzaal ook in het interieur tot uiting komt. Tegen het plafond en tegen de wanden, achter semi-transparante lamellen, zijn door kunstenaar Peter Struycken gekleurde tl-buizen aangebracht.

Door de overige onderdelen van het programma, bestaande uit Dansacademie, Rockacademie, Academie voor Drama, Academie voor Beeldende Vormgeving en conservatorium, in afzonderlijke, langgerekte volumes onder te brengen en ze daarmee over grote lengte uit te smeren, creëert Coenen de mogelijkheid de vroegere kloostertuin te omarmen. De Academie voor Architectuur en Stedenbouw vindt onderdak in de

112 De Haan (red.) 2004 (zie noot 91), p. 181.

113 A. Marx, 'Verzoening van stedelijke en metropolitane kwaliteiten. Kunstkluster van Jo Coenen', *de Architect* 28 (1997) nr. 2 (februari), pp. 26-33.

gerenoveerde Witte Villa aan de Bisschop Zwijsenstraat waarop de nieuwbouwvleugel aansluit. Een doorlopende gang op de verdieping verbindt de verschillende leslokalen als organen. De binnentuin, ook wel 'Muzentuin' genoemd, is ontworpen door landschapsarchitect Rob Wagemakers. De 'hortus conclusus' is een plek waar concerten en evenementen kunnen plaatsvinden en waar studenten allerlei kunstzinnige activiteiten kunnen ontplooiën. Ramen zijn naar de binnentuin te openen, zodat de verschillende geluiden van de academies de binnentuin kunnen binnendringen. Coenen vergelijkt zijn gebouw in dit kader graag met een klassiek gebouw waarbij alle vertrekken uitkomen op een centrale cour.¹¹⁴



Begane grond Kunstkluster in Tilburg van Jo Coenen, eerste (1996) en tweede fase (2005)

Alle nieuwbouw heeft een verwante detaillering en materialisering. In de gevels past de architect een grid toe van verdiepingshoge kaders van geperst hout, die zijn ingevuld met glas, met houten lamellen of volledig met hout. Met het materiaal verwijst Coenen naar de behuizing van muziekinstrumenten. Aan de Oudedijk, tegenover het klooster, wordt de langgerekte houten gevel onderbroken door een volledig glazen trappenhuis. De arm aan de Bisschop Zwijsenstraat is in een tweede fase (2005) van het project gerealiseerd en hier introduceert Coenen enkele nieuwe motieven in vormtaal en materiaalgebruik. Een rond volume markeert een overgang van hout naar baksteen. De afgeronde hoek vormt een tegenwicht aan de kapel, die onderdeel van het complex uitmaakt. In de totale compositie valt slechts één element echt op: de zaal van het concertgebouw oogt vanuit het exterieur als een vrije vorm die net als het kantongerecht van Bedaux is opgesloten in een vierkant. Het verticale profiel in de gevelbekleding van de zaal geeft volgens Coenen extra finesse aan het volume, en doet dat op een manier die verwant is aan de wijze waarop het baksteen dat doet in de eraanstaande schouwburg.¹¹⁵

114 Ibelings 2006 (zie noot 4), p. 55.

115 Ibelings 2006 (zie noot 4), p. 66.



Gevel Kunstkluster (tweede fase 2005) aan de Bisschop Zwijzenstraat met Witte Villa en kapel

De vakpers schrijft over het algemeen positief over Coenens ingrepen in Tilburg. Hierbij dient aangetekend te worden dat de reacties voornamelijk zijn verschenen naar aanleiding van de oplevering van de eerste fase van het Kunstkluster. Brouwers noemt het Kunstkluster een hoogtepunt in het oeuvre van Coenen, maar geeft tegelijkertijd aan dat een dergelijk stedelijk ensemble pas na jaren op waarde is te schatten¹¹⁶, een conclusie die de architect zelf met hem zal delen. Meerdere critici hebben waardering voor de manier waarop Coenen samenhang heeft weten te brengen in een versnipperde context. Hilde de Haan en Ids Haagsma bijvoorbeeld geven in een artikel in *De Volkskrant* aan dat de architect erin geslaagd is drie onduidelijke pleinen vorm te geven en dat hij ervoor gezorgd heeft dat een onbekende tuin is herontdekt. Ze spreken over het Kunstkluster als een 'maatpak dat de lelijke eigenschappen van de plek flatteert en de verscholen schoonheid eruit laat springen'.¹¹⁷ Marx prijst vooral het feit dat Coenen met de terughoudende architectuur van het Kunstkluster de gebeurtenis en de spontane ontmoeting mogelijk maakt.¹¹⁸ Negatieve kritiek is slechts te vinden bij De Haan en Haagsma. De concertzaal is volgens hen te zeer een parodie op de schouwburg van Holt en Bijvoet. Terwijl het gebouw uit de jaren zestig in hun ogen sierlijk en harmonieus is, vinden ze de nieuwe concertzaal puur hybride. Ook is er commentaar op de noodzakelijke toepassing van goedkope materialen, vooral in de tuingevels van het complex.¹¹⁹ Voor dit deel heeft de Hogeschool een beperkt budget beschikbaar gehad.



Gevelbekleding concertgebouw en doorgang door concertgebouw richting Muzentuin

116 R. Brouwers e.a. (red.), *Architectuur in Nederland. Jaarboek 1996-1997*, Rotterdam 1997, p. 7, p. 9.

117 H. de Haan en I. Haagsma, 'Jo Coenen ontwerpt Kunstcluster in Tilburg. Plastische chirurgie om van allegaartje iets te maken', *De Volkskrant* 12 november 1996.

118 Marx 1997 (zie noot 113), pp. 26-33.

119 De Haan en Haagsma 1996 (zie noot 117).

Een postmodern plan?

Het werk van Coenen laat zich lastig in een hokje plaatsen. Het maakt dan ook een opvallende ontwikkeling door in de loop der tijd. In het begin van zijn carrière kenmerkt het werk zich door een naar eigen zeggen 'vriendelijk monumentalisme', met een toepassing van sterke en grootschalige vormen. Binnen de geordende hoofdvorm is steeds sprake van een moderne manier van omgaan met ruimte. De sculpturale kwaliteit van de architectuur van Le Corbusier heeft een grote invloed op de jonge Coenen. Verwijzingen naar zijn werk zijn talrijk, onder andere in de prijsvraaginzending voor het Weena uit 1977. Coenen verpakt zijn monumentale vormen in de traditionele, gesloten typen van Sitte en Berlage als de straat, het plein en de zaal. In de architectonische ontwerpen uit de begintijd, komt vaak een opeenvolging van scherp afgebakende ruimtes voor. Het gaat hierbij niet om een zo efficiënt mogelijk vormgeven van de ruimte, zoals de functionaristen propageerden, maar om de ruimtelijke beleving van de verschillende functies door de gebruiker.

De omslag in Coenens werk ligt volgens Oxenaar bij het ontwerp voor het Nederlands Architectuurinstituut in Rotterdam aan het eind van de jaren tachtig. Het gebouw vormt hier als het ware zijn eigen stedelijke decor. Coenen bevrijdt zich volgens Oxenaar met dit ontwerp van de dwingende, gesloten vorm en verschaft zich de mogelijkheid de ruimte in totale vrijheid vorm te geven.¹²⁰ Coenen verweeft stad en gebouw tot een nieuwe eenheid, een thema dat nog vaak zal terugkomen. Het stedelijk ensemble, als oplossing om de gefragmenteerde stad te repareren, doet zijn intrede.

In zijn stedenbouwkundig werk is Coenen te beschouwen als het product van het zuivere contextualisme van Rossi en Rowe en van de naoorlogse ontwikkelingen binnen de Moderne Beweging, belichaamd door Forum en Team 10. Coenen ontrafelt de ruimtelijke kwaliteiten van een plek en probeert deze te benadrukken. Met respect gaat hij om met de architectuur die voorgangers hebben achtergelaten. De 'artifacts' van Rossi en de vergelijkbare 'objets trouvés' van Rowe gebruikt Coenen in een geordende collage om voort te bouwen aan de bestaande stad. Met behoud van deze aanwezige karakteristieken probeert hij betekenisvolle ruimte toe te voegen. Zo ook in Tilburg, waar Coenen te maken krijgt met een stedelijke structuur die nooit helemaal voltooid is. Coenen hekelt de manier waarop vele van zijn tijdgenoten met dergelijke opgaven omgaan. Het contextualisme, volgens Coenen op de verkeerde manier opgevat, en door hem beschreven als de 'nieuwe kneuterigheid van het postmodernisme', kenmerkt zich door een 'modegevoelig bouwen waarin men steeds exceptioneler en alternatiever vormtrucs, stijlgrappen of nostalgische verwijzingen verzint om de omgeving 'gevoeliger', 'leuker' of 'speelser' te maken'.¹²¹ In 2004 geeft Coenen in het verlengde hiervan aan dat de jongste generatie architectuur gelijk heeft gesteld aan spanning.¹²² Hij verwijt de jongere generatie dat ze niet meer zoveel kennis meeslepen als Berlage, Wagner, de architecten van de Amsterdamse School of hijzelf, waardoor ze te weinig bagage hebben om uit te kunnen putten. Het zuivere contextualisme van Rossi en Rowe is volgens Coenen nodig geweest om na de crisis van de jaren zestig en zeventig deze vergeten kennis weer boven tafel te krijgen.¹²³

Hoewel Coenen zich vlak na zijn afstuderen afkeert van de Forum-traditie en zijn heil zoekt in het buitenland, ziet hij uiteindelijk toch in hoe waardevol de laat-moderne ideeën van Van Eyck en het structuralisme zijn voor zijn eigen architectuuroppvatting. Het feit dat een collega-contextualist, Luigi Snozzi, Coenen op het spoor zet van zijn landgenoten, laat zien hoe dicht het contextualisme van Rossi en Rowe en de ideeën van de Forum-

120 Oxenaar 1994 (zie noot 85), p. 17.

121 J. Coenen, 'Geen verbeelding zonder herinnering', in: H. de Haan, *Wie is er bang voor nieuwbouw....Confrontatie met Nederlandse architecten*, Amsterdam 1981, pp. 115-118.

122 De Haan (red.) 2004 (zie noot 91), p. 340.

123 De Haan (red.) 2004 (zie noot 91), p. 260.

groep en Team 10 bij elkaar liggen. De intenties van beide stromingen komen grotendeels met elkaar overeen, de architectonische uitwerking is echter totaal anders. Bij beiden gaat het erom de maat der mensen weer terug te brengen in de architectuur. Hiertoe dienen overgangen tussen binnen en buiten, openbaar en privé expliciet vormgegeven te worden. Coenens vormentaal is over het algemeen gevarieerder dan de 'universele', uitbreidbare structuren van Forum architecten als Van Eyck en Hertzberger.

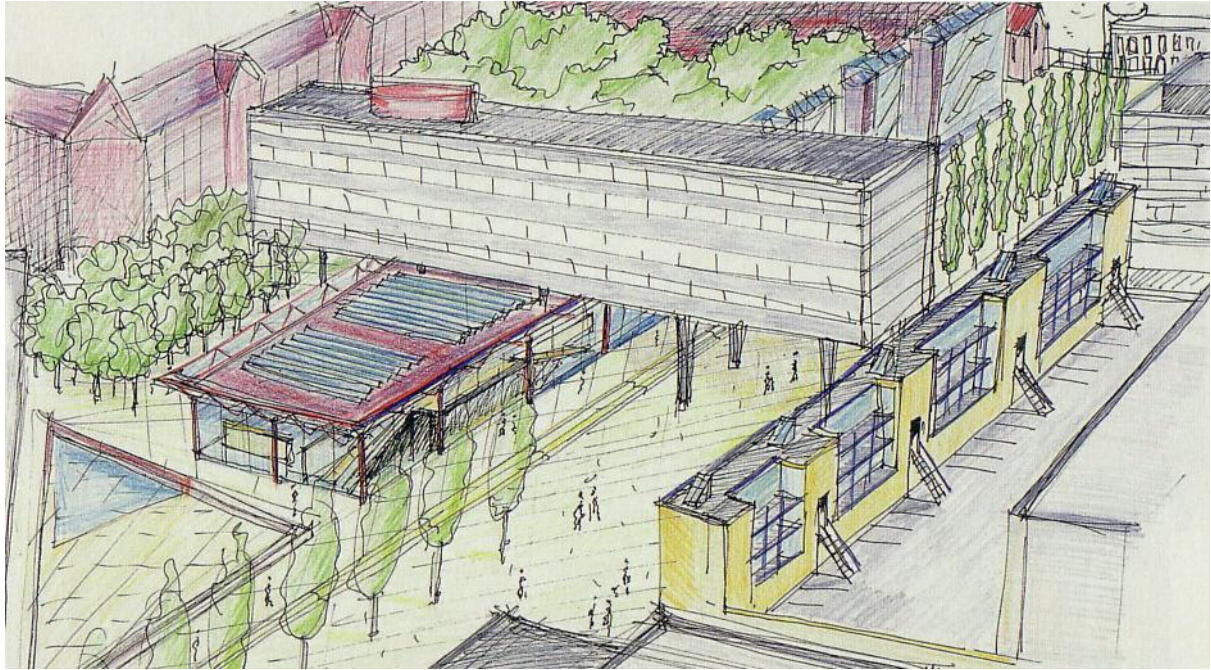
Twee architecten die na de Tweede Wereldoorlog het moderne gedachtegoed van het CIAM combineren met de realiteit van de laat-twintigste eeuw, Giancarlo de Carlo en Christian Norberg-Schulz, overbruggen de tegenstellingen tussen de Moderne Beweging en het contextualisme. De kleinschalige interventies van Team 10-lid De Carlo in het middeleeuwse en renaissancistische stadscentrum van Urbino in Italië, waar Coenen in 1980 op vakantie is, moeten een inspiratiebron zijn geweest voor zijn misschien wel meest contextuele ontwerp, de Rijksuniversiteit Limburg in Maastricht uit 1987. De Noorse architect, architectuurhistoricus en voormalig CIAM-lid Norberg-Schulz formuleert in 1980 zijn ideeën over de 'genius loci'.¹²⁴



Collegezaal Rijksuniversiteit Limburg in Maastricht van Jo Coenen (1987) en universiteitsgebouw in Urbino van Giancarlo de Carlo (1976)

In Tilburg laat Coenen naast de invloeden van de in elkaars verlengde liggende ideeën van het contextualisme aan de ene kant en van Forum en Team 10 aan de andere kant, motieven zien die rechtstreeks uit het vooroorlogse modernisme van Le Corbusier en Cornelis van Eesteren afkomstig zijn. Op sommige punten lijkt hij zelfs de tekortkomingen in de 'moderne' plannen van Komter en Van den Broek en Bakema te 'verbeteren'. Zo stelt hij in een eerste ontwerp voor een woongebouw aan het Koningsplein van Van den Broek en Bakema op poten te zetten, zodat er meer lucht zal ontstaan. Een grote luifel creëert een binnen-buiten ruimte waarmee Coenen een brug slaat tussen de stedenbouw van de modernen en die van de Forum-groep. Wanneer dit voorstel niet gerealiseerd wordt, laat Coenen het motief terugkomen in de pergola's die hij als 'stedelijke daken' op het Willemsplein en het Koningsplein plaatst. Ook elders in het masterplan Centrum-Zuid komt het typisch moderne thema van het opgetilde gebouw terug. Het woongebouw dat het masterplan aan de zuidzijde begrenst, naar ontwerp van Jacq. de Brouwer, is op initiatief van Coenen van het maaiveld getild om het zicht op de stompe woontoren 'Het Potlood' van architect Jacques van Oers niet te belemmeren. Op het dak van het woongebouw ontbreken zelfs opbouwen in de geest van de Unité's van Le Corbusier niet. Bij de concertzaal van het Kunstkluster heeft Coenen zelfs allerlei kunstgrepen moeten uithalen om het op te kunnen tillen van de grond. In dit gebouw omarmt Coenen ook een ander modern thema, namelijk de alzijdigheid.

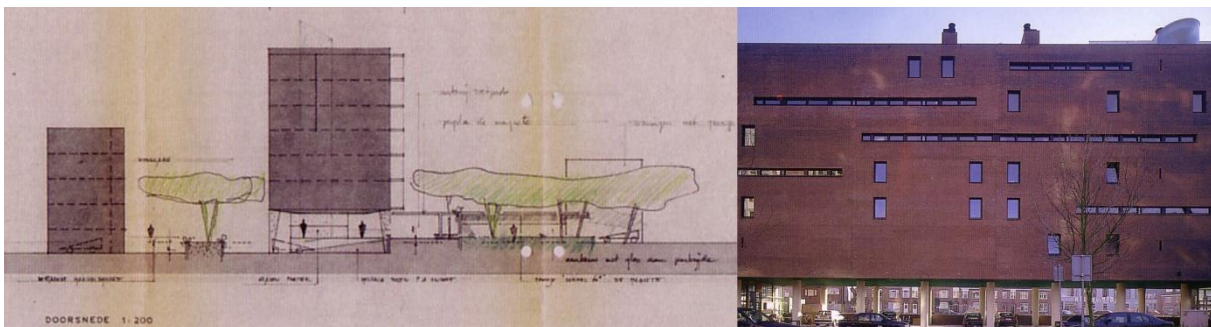
¹²⁴ C. Norberg-Schulz, *Genius loci. Towards a phenomenology of architecture*, London 1980.



Niet gerealiseerd plan van Jo Coenen voor het openmaken van de plint van een woongebouw van Van den Broek en Bakema en het toevoegen van een stedelijk dak (1991)

Het Kunstkluster laat zich op twee manieren lezen: als een open en als een gesloten structuur. De armen omsluiten een voormalige kloostertuin, maar het blok is nergens helemaal gesloten. Openingen in het bouwblok regisseren op nauwkeurige wijze het zicht op de omgeving. Met de articulatie van programma-onderdelen in aparte bouwlichamen als middel om flexibel op de omgeving te kunnen reageren, grijpt Coenen terug op een vooroorlogse functiescheiding. In de openbare ruimte, op pleinen en in binnenhoven, zijn de verschillende verkeerssoorten van elkaar losgekoppeld.

Het is lastig het werk van Coenen in het algemeen en zijn ingrepen in Tilburg in het bijzonder als postmodern te omschrijven. De term 'postmodern' is überhaupt moeilijk te definiëren. In de betekenis van 'anti-modern' doet het in ieder geval geen recht aan Coenens werkwijze en resultaten, aangezien hij bepaalde verworvenheden van de Moderne Beweging met open armen ontvangt. Coenens ontwerpen passen meer in een postmodernisme dat wordt gezien als een radicale vorm van het modernisme, waarin de twijfel aan het bestaan van een allesomvattende ideologie of een bepaalde orde in de wereld radicaal wordt doorgezet. In deze betekenis ligt het postmodernisme in de lijn van ontwikkelingen die door Forum en Team 10 zijn ingezet en is er tevens ruimte voor het eclecticisme van het contextualisme.



Zwijsencluster van Jacq. de Brouwer met woongebouw op kolommen (1996)

Conclusie

Op stedelijk niveau zijn de drie concepten uit het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg', de traditionele, de moderne en de postmoderne stad, zeker van toepassing op Tilburg en ook duidelijk te onderscheiden. Het feit dat de drie historische concepten in de stad naast elkaar zijn waar te nemen, dankt Tilburg aan een combinatie van een specifieke morfologische opbouw van aan elkaar gegroeide herdgangen en een in de tijd gegroeide mentaliteit van volgzzaamheid onder de bevolking. De leegstand van kerkelijke complexen en de ineenstorting van de textielindustrie halverwege de twintigste eeuw maken van Tilburg nog meer een stad vol 'gaten'. Het samengaan van deze factoren zorgt er uiteindelijk voor dat de Moderne Beweging in Tilburg, meer dan elders in Nederland, voet aan de grond krijgt. Eigenlijk is alleen het platgebombardeerde Rotterdam hierin Tilburgs gelijke.

Op de kleinere schaal, zoals het voorbeeld van de Koningswei aantoont, ligt de situatie een stuk genuanceerder. Het Algemeen Uitbreidingsplan van Rückert blijkt bij nadere bestudering slechts in de uitwerking traditioneel, Rückerts aanpak is juist heel modern te noemen. Het op het eerste gezicht zeer moderne plan van Van den Broek en Bakema voor de Koningswei is minder modern dan gedacht en postmodernist Coenen schroomt er niet voor moderne motieven in zijn ontwerp toe te passen. Er is dus sprake van een grote, al dan niet bewuste, beïnvloeding van de verschillende opvattingen. Bakema's grootschalige ideeën krijgen vorm op een moment dat het modernisme eigenlijk al een omstreden ideologie is. Hij heeft deze ontwikkeling voorzien door in zijn plannen wel degelijk oog te hebben voor de context. Ook ziet hij inspraak door de bevolking als noodzakelijk om tot een bevredigend resultaat te komen. Plan Koningswei is derhalve te karakteriseren als een 'laat-modern' plan.

Ontwikkelingen in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw, met het Structuurplan Oude Stad en de Nota 'Tilburg compact in beeld. Een keuze' maken juist weer de weg vrij voor een allesomvattende visie. De gemeente vraagt verschillende architecten, waaronder Coenen, masterplannen te maken voor complete stadswijken. In feite markeert deze ontwikkeling een terugkeer naar het geloof van het modernisme in de maakbaarheid van de samenleving. Coenen ziet het als één van zijn taken het architectenvak weer allesomvattender te maken. Bakema's credo 'van stoel tot stad' geldt zeker ook voor hem. Het is de architect die weer de lijnen moet uitzetten. De analyse in deze scriptie toont aan dat op buurt- en wijkniveau een karakterisering van Tilburg als samengestelde, centrale en compacte stad meer recht doet aan de situatie dan de meer 'universele' termen traditionele, moderne en postmoderne stad die het onderzoek 'Stadsvorm Tilburg' gebruikt.

Met recht is Coenen Bakema's opvolger te noemen en Bakema Coenens voorganger als architect-stedenbouwkundige of stedenbouwkundig architect. Niet geheel toevallig is Bakema de eerste naam die Coenen noemt in zijn overzicht van inspiratiebronnen, het recent verschenen *Noties*.¹²⁵ Beiden gebruiken het stedelijk ensemble, met een overlap van programma's van individuele gebouwen, als oplossing voor een gefragmenteerde stad. Allebei gaan ze hierbij uit van een harmonieus geheel. In het geval van Bakema gebaseerd op een maximale keuzevrijheid, bij Coenen op een maximale beleving. In Tilburg ontfermen de beide architecten zich over dezelfde opdracht, namelijk het creëren van meer samenhang tussen het stadscentrum en de buurt Koningswei aan de andere zijde van de cityring. Zowel Bakema als Coenen hebben hierbij rekening te houden met de situatie zoals voorgangers die hebben achtergelaten. De kosmopolitische wereldbeelden van Coenen en Bakema vertonen opvallend veel overeenkomsten. Citaten van de architecten zijn soms letterlijk inwisselbaar en beiden hebben een sterk geloof in

125 Coenen 2010 (zie noot 111), p. 9.

de maakbaarheid van de samenleving. Dit resulteert in een architectonische uitwerking waarin duidelijke gelijkenissen te herkennen zijn. In Tilburg creëren zowel Bakema als Coenen een semi-afgesloten stedelijke ruimte, respectievelijk het Koningsplein en de Muzentuin.

Er is in de loop der tijd veel kritiek ontstaan op plan Koningswei van Van den Broek en Bakema. Als er al schuld is, dan is het echter onterecht deze bij het bureau alleen te leggen. Plan Koningswei is immers voor tachtig procent overgenomen van gemeentelijke plannen die zich al een decennium eerder hebben ontwikkeld. In wezen is alleen de Kattenrug een duidelijke toevoeging van het bureau en dat is achteraf gezien het meest succesvolle onderdeel van het gehele plan. Ook het bibliotheek- en woongebouw dat de westwand van het Koningsplein vormt, heeft zeker kwaliteit, maar latere aanpassingen hebben dit teniet gedaan.

Tilburg moet zoals alle andere Nederlandse steden in de jaren zestig mee in de vaart der volkeren. Stilstand is in die dagen achteruitgang. Zowel onder burgers als onder professionals bestaat er aanvankelijk waardering voor de vooruitziende blik van de gemeente. De toon in de uitgave in de serie *Levende Steden* van het Bouwcentrum is hiervoor exemplarisch. Het is wel erg makkelijk met de beschuldigende vinger naar Van den Broek en Bakema te wijzen, zoals velen halverwege de jaren zeventig doen. Nu de tijd zijn werk heeft gedaan, openbaart het plan van Van den Broek en Bakema zijn onmiskenbaar ruimtelijke kwaliteiten. Ook Coenen heeft deze onderkend. Plan Koningswei is geen modern plan in de zin van de vooroorlogse 'open stad'. Het ontwerp past juist in de evolutie van de Moderne Beweging na de Tweede Wereldoorlog onder invloed van het CIAM en later Team 10. De ingrepen van Coenen hebben nog wat meer tijd nodig om een definitief oordeel te kunnen vellen, maar de tekenen lijken gunstig.

Vanwege haar specifieke ruimtelijke opbouw en geschiedenis heeft Tilburg zich kunnen ontwikkelen tot een brandpunt in de ontwikkeling van verschillende architectonische en stedenbouwkundige opvattingen. De architectuurgeschiedenis van met name de twintigste eeuw heeft hierdoor de kans gekregen haar producten in Tilburg op een meer nadrukkelijke manier achter te laten dan in andere steden. Niet alleen hebben de modernen er voet aan de grond gekregen, Tilburg is ook de eerste Nederlandse stad met een monumentenverordening. De afgelopen twintig jaar heeft Tilburg haar nadelen weten om te buigen in voordelen en heeft de stad zich ontwikkeld tot een voorbeeld voor de zogeheten 'archipunctuur'. Van een gefragmenteerde stedenbouwkundige lappendeken heeft Tilburg zich kunnen ontwikkelen tot een voorbeeld op architectonisch en stedenbouwkundig gebied. Als resultaat van al deze ontwikkelingen doet de stad zich, al rijdend over het zuidelijk deel van de cityring, voor als een openluchtmuseum van de architectuur en stedenbouw van de afgelopen anderhalve eeuw, als een reeks boeiende architectonische belevenissen. Dit zal zowel Bakema als Coenen kunnen bekoren.

Illustratieverantwoording

Zie voor volledige titels van boeken en artikelen de bibliografie.

Archief Van den Broek en Bakema, NAI_BROX, p. 25, p. 57 rechtsmidden, p. 58 rechtsonder.
Auteur 2010, p. 1 links, p. 41, p. 43 rechts, p. 45 boven, p. 61, p. 62, p. 63.
Bakema 1964, p. 19, p. 21 linksboven.
Bing Maps, p. 5.
Bonas, p. 56 rechtsboven.
Brouwers 1973, p. 30.
Brouwers 1997, p. 48 rechts.
Cusveller 1986, p. 56 linksonder, p. 57 rechtsboven.
Doevendans, Luiten, Mekel e.a. 1993, p. 56 midden, p. 58 linksonder.
Haan, De 2004, p. 1 rechts, p. 37 boven, p. 37 onder, p. 38, p. 39 boven, p. 44, p. 47 links, p. 60.
Huygens 1966, p. 15, p. 23, p. 27, p. 57 onder, p. 58 boven.
Ibelings 2000, p. 22.
Ibelings 2006, p. 40, p. 42, p. 45 onder, p. 48 boven, p. 48 linksonder, p. 59 linksboven, p. 59 rechtsboven, p. 59 linksonder, p. 59 rechtsonder, p. 64.
Joedicke 1963, p. 20.
Oosterman 1993, p. 21 onder, p. 24 rechts, p. 57 linksmidden.
Oxenaar 1994, p. 39 onder.
Regionaal Archief Tilburg, p. 8 onder, p. 13, p. 14 links, p. 14 rechts, p. 24 links, p. 43 links, p. 56 rechtsonder, p. 57 linksboven.
Risselada en Van den Heuvel 2005, p. 47 rechts.
Rodermond 1992, p. 59 midden.
Steijns 1995, p. 8 boven, p. 10, p. 56 linksboven.
Vintges 1963, p. 12.

Bibliografie

Tilburg samengestelde stad

Doremalen, H. van, *De kleine geschiedenis van Tilburg. Herdgangen en hoogbouw*, Zwolle 2008.

Eijkens, J. e.a. (red.), *De historische canon van Tilburg in vijftig verhalen*, Tilburg 2008.

Gorisse, C. e.a. (red.), *Tilburg stad met een levend verleden. De geschiedenis van Tilburg vanaf de steentijd tot en met de twintigste eeuw*, Tilburg 2001.

Steijns, G., *Ach lieve tijd. De boeiende historie van Tilburg, de Tilburgers en hun stadsbeeld*, Zwolle 1995.

Verheggen, G. (red.), *Architectuurgids Tilburg 1850-2001*, Tilburg 2002.

Tilburg centrale stad

Bakema, J.B., *Van stoel tot stad. Een verhaal over mensen en ruimte*, Zeist 1964.

Bakema, J.B., 'De totale verstedelijking van Nederland', in: G.C. De Haas, *Ter Discussie* (1966) nr. 2, pp. 7-14.

Bakema, J.B. en M. Gray (red.), *Thoughts about architecture*, London/New York 1981.

Becht, C.J.G., 'Plastische chirurgie in Tilburg', *Bouw* (1963) nr. 28 (juli), p. 898.

Bedaux, F., 'Tilburgs binnenstad één puinhoop', *Wonen* (1973) nr. 3 (februari), pp. 10-19.

Brouwers, R., 'De dood van Batman als stedebouwer', *Wonen* (1973) nr. 3 (februari), pp. 7-9.

Eijndhoven, J. van en R. van der Heijden, *Tilburg in de jaren '60. Op weg naar een nieuwe stad*, Tilburg 2007.

Gemeentesecretarie Tilburg afdeling Onderzoek en statistiek, *De eerste bewoners van de etagewoningen Stadhuisplein 166 t/m 319 (De 'Katterug')*, Tilburg 1975.

Groenendijk, P. en P. Vollaard, *Gids voor moderne architectuur in Nederland*, Rotterdam 1987² (1987).

Haan, H. de en I. Haagsma, 'Alles ooit gebouwd, alles bedacht', *De Volkskrant* 26 februari 2000.

Huygens, W., *Levende steden. Tilburg*, Rotterdam 1966.

Ibelings, H. (red.), *Van den Broek en Bakema 1948-1988. Architectuur en stedenbouw. De functie van de vorm*, Rotterdam 2000.

Jansen, G.H., J.B. Burie en P.L.L.H. Deben, *Tilburg-stad. Onderzoek naar gebruik en waardering van het stadscentrum van Tilburg*, Utrecht 1968.

Joedicke, J., *Architektur und Städtebau. Das Werk van den Broek und Bakema*, Stuttgart 1963.

Joedicke, J., *Architektur-Urbanismus. Architectengemeenschap van den Broek en Bakema*, Stuttgart 1976.

Mommaas, J.T., *Moderniteit, vrijetijd en de stad. Sporen van maatschappelijke transformatie en continuïteit*, Utrecht 1993.

Oosterman, A., 'De kern van de zaak. De Katterug in Tilburg van Van den Broek en Bakema', *Archis* (1993) nr. 3 (maart), pp. 38-45.

Oudshoorn, F., *Auke Komter (1904-1982). Gematigd modernist uit principe. Een objectieve analyse van zijn plek in de architectuurgeschiedenis*, Utrecht 2009.

Redactioneel, 'Nog één maal Bakema aan het woord over CIAM, Forum, Team Ten: het verhaal van een andere gedachte', *de Architect* 12 (1981) nr. 4 (april), p. 69.

Risselada, M. en D. van den Heuvel (red.), *Team 10 1953-81. In search of a Utopia of the present*, Rotterdam 2005.

Roefs, J. en R. Moors, *Kantongerecht Eindhoven en Tilburg*, Tilburg 2006.

Röling, W., 'J.B. Bakema, zijn bestemming en zijn blijvende betekenis', *Bouw* (1981) nr. 6 (maart), pp. 14-17.

Schippers, H., J. Bosman en K. Doevendans, *Cityplan Eindhoven (1967-1970). Het modernste ontwerp voor de stad*, Zutphen 2007.

Strijers, J.D.A., 'Het verkeer in en rondom Tilburg', *Bouw* (1963) nr. 28 (juli), pp. 903-905.

Vanstiphout, W., 'De schoolmeester en de dominee. Functie en vorm in het oeuvre van Van den Broek en Bakema, 1948-1978', *de Architect* 24 (1993) nr. 2 (februari), pp. 50-69.

Vintges, W., 'De stedenbouwkundige ontwikkeling van Tilburg', *Bouw* (1963) nr. 28 (juli), p. 903.

Wijffels, H., 'Op zoek naar een eigen identiteit', *Plan* (1986) nr. 4 (april), pp. 20-25.

Tilburg compacte stad

Brouwers, R. e.a. (red.), *Architectuur in Nederland. Jaarboek 1996-1997*, Rotterdam 1997.

Coenen, J., 'Geen verbeelding zonder herinnering', in: H. de Haan, *Wie is er bang voor nieuwbouw....Confrontatie met Nederlandse architecten*, Amsterdam 1981, pp. 115-118.

Coenen, J., *De kunst van de versmelting*, Inaugurale rede uitgesproken bij het aanvaarden van het ambt van hoogleraar Restauratie aan de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft, 19 april 2006.

Coenen, J., *Noties*, Amsterdam 2010.

- Cusveller, S., 'Tilburg: spiegel van de moderne stedenbouw', *de Architect* 19 (1988) nr. 9 (september), pp. 100-107.
- Dijk, H. van, 'Recent werk van Jo Coenen', *Archis* (1989) nr. 7 (juli), pp. 8-28.
- Dijk, H. van, 'Winst in de achterhoede. Jo Coenens 'zondagse architectuur'', *Archis* (1997) nr. 2 (februari), pp. 42-49.
- Doevendans, K., J. Luiten, I. Mekel e.a., *Stadsvorm Tilburg, historische ontwikkeling. Een methodisch morfologisch onderzoek*, Eindhoven 1993.
- Frampton, K., *Moderne architectuur. Een kritische geschiedenis*, Nijmegen 1991² (1988). Oorspronkelijke titel: *Modern Architecture. A critical history*, Londen 1985 (1980).
- Gemeente Tilburg, *Tilburg compact in beeld. Een keuze*, Tilburg 1985.
- Gemeente Tilburg, *Tilburg geeft vorm aan zijn identiteit. Het architectuurbeleid van de gemeente Tilburg*, Tilburg 1996.
- Haan, H. de en I. Haagsma, 'Jo Coenen ontwerpt Kunstcluster in Tilburg. Plastische chirurgie om van allegaartje iets te maken', *De Volkskrant* 12 november 1996.
- Haan, H. de (red.), *Jo Coenen. Van stadsontwerp tot architectonisch detail*, Rotterdam 2004.
- Houet, L.P.H.A., J.H.L.M. Jongen en J. Vromans, *Structuurplan Oude Stad. Stedenbouwkundige inventarisatie*, Tilburg 1975.
- Ibelings, H., *Jo Coenen. The discovery of architecture*, Rotterdam 1989.
- Ibelings, H., *Coenen en Tilburg 1987-2007. Kunstcluster en Centrum Zuid*, Nuth 2006.
- Jencks, C., *The language of post-modern architecture*, New York 1978² (1977).
- Jencks, C., *The new paradigm in architecture: the language of post-modernism*, New Haven/Londen 2002.
- Marx, A., 'Verzoening van stedelijke en metropolitane kwaliteiten. Kunstcluster van Jo Coenen', *de Architect* 28 (1997) nr. 2 (februari), pp. 26-33.
- Melis, L., 'Stadhuisplein en Willemsplein, Jo Coenen', *de Architect* 27 (1996) nr. 11 (november), pp. 88-89.
- Norberg-Schulz, C., *Genius loci. Towards a phenomenology of architecture*, Londen 1980.
- Oxenaar, A., *Jo Coenen, architect*, Rotterdam 1994.
- Plevoets, A., 'Een stad worstelt met haar imago', *Plan* (1986) nr. 4 (april), pp. 14-19.
- Rodermond, J., 'Het werk van Jo Coenen. Continuïteit en vernieuwing van de architectuur', *de Architect* 11 (1980) nr. 6 (juni), pp. 58-65.
- Rodermond, J., 'Collages voor de stad. Recent werk van Coenen & Co', *de Architect* 23 (1992) nr. 10 (oktober), 48-56.
- Rodermond, J., 'De heilzame werking van het stedelijk ensemble. Stadsontwerpen van Jo Coenen', *de Architect* 29 (1998) nr. 3 (maart), pp. 46-57.

Rossi, A., *De architectuur van de stad*, Nijmegen 2002. Oorspronkelijke titel: *L'architettura della città*, Padova 1966.

Rowe, C. en F. Koetter, *Collage City*, Cambridge 1978.

Tops, P.W. en H.T.J. Klink, 'De onaffe stad. Van het 'plan van 72 miljoen' naar de 'compacte stad'', in: J.E.L. Costongs en P.W. Tops (red.), *Tilburg na 1945. Momenten van veranderingen in politiek, bestuur en beleid*, Tilburg 1986, pp. 292-307.

Wijffels, H., *Tilburg, stad zonder concept. Bespiegeling van 150 jaar stadsontwikkeling*, Delft 1987.

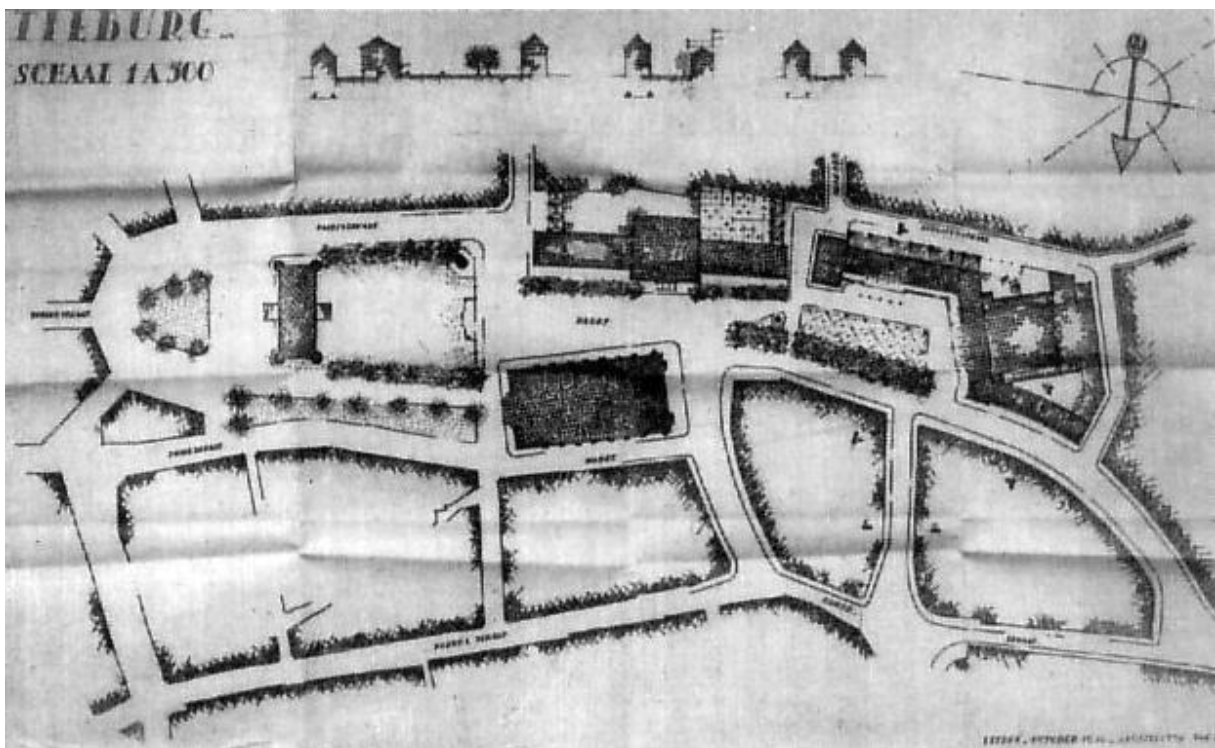
Andere bronnen:

Archief Architectenbureau Van den Broek en Bakema: NAI/BROX.

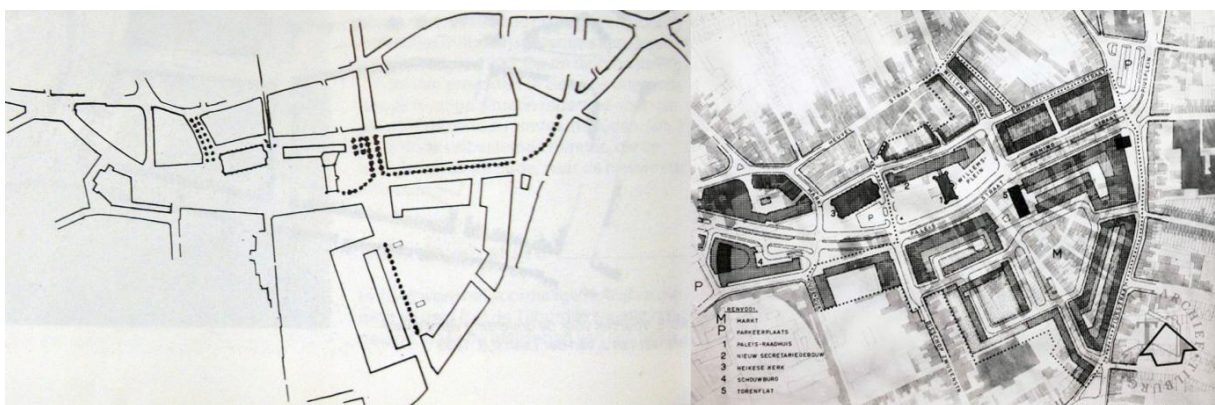
Website Jo Coenen & Co <<http://www.jocoenen.com>>.



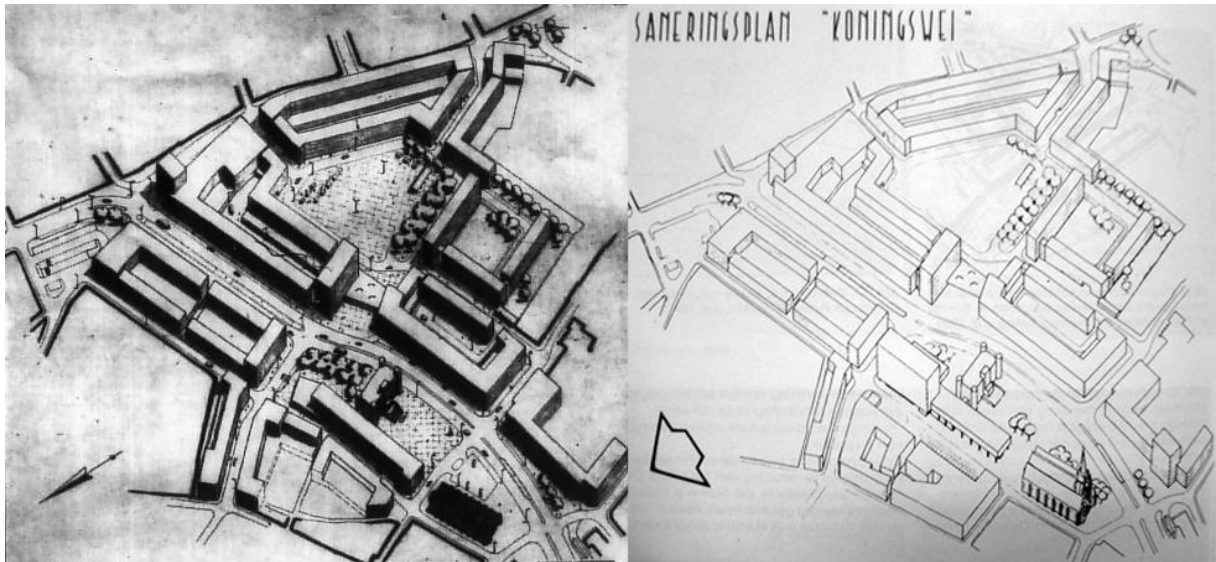
Schetsontwerpen stratenplan Koningswei door Van Tulder (1866 en 1870)



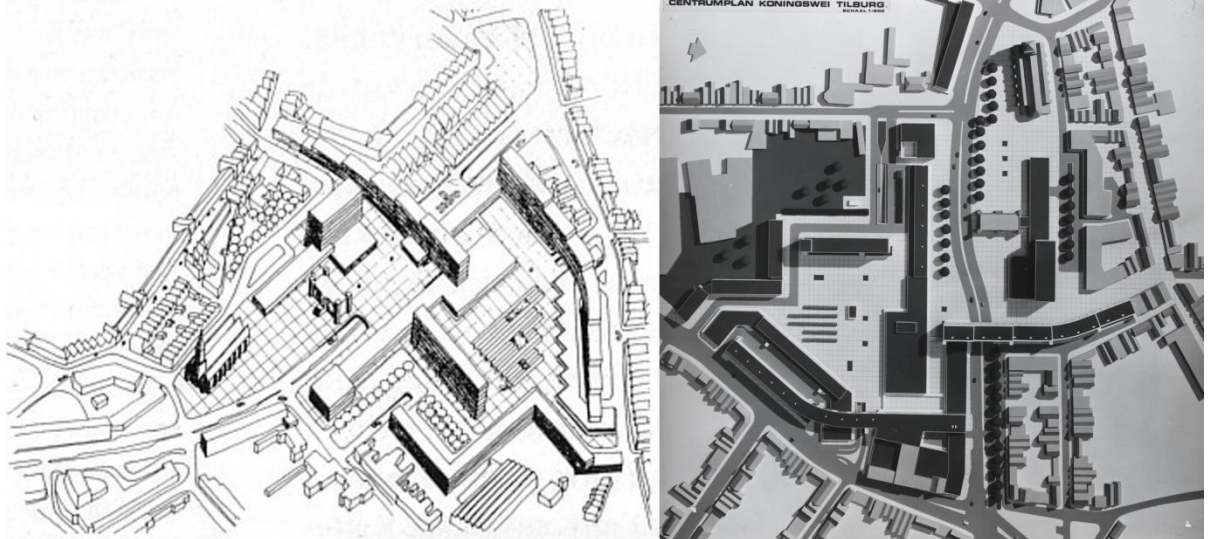
Doorbraakvoorstel ter ontlasting van Heuvel en Heuvelstraat door Van der Laan (1939)



Eerste schets door Komter waarop het marktplein voorkomt (1952) (links), wat leidt tot het doorbraak- en saneringsplan Koningswei (1960)



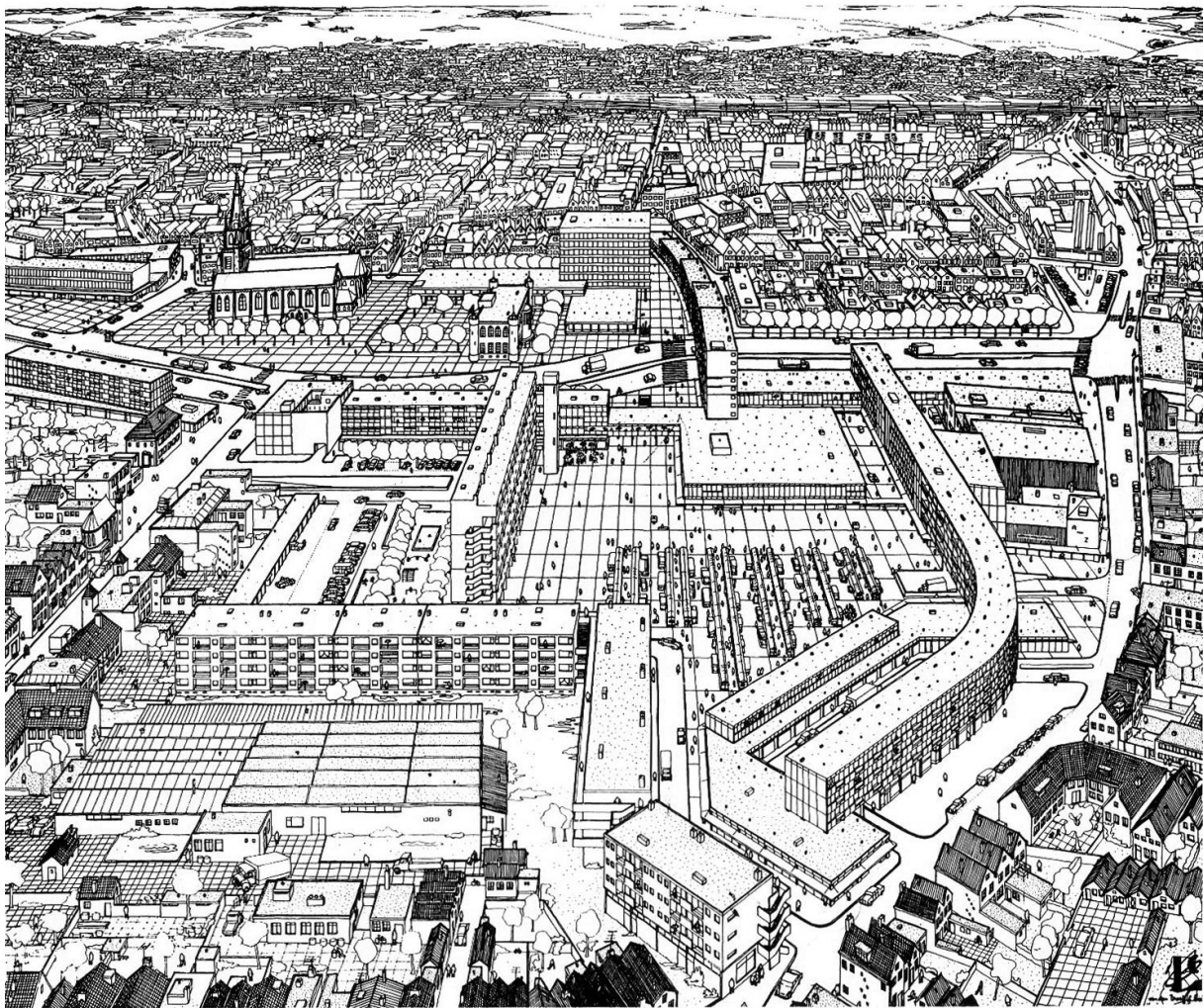
Saneringsplan Koningswei door Komter (1960) (links) met enkele aanpassingen in hetzelfde jaar



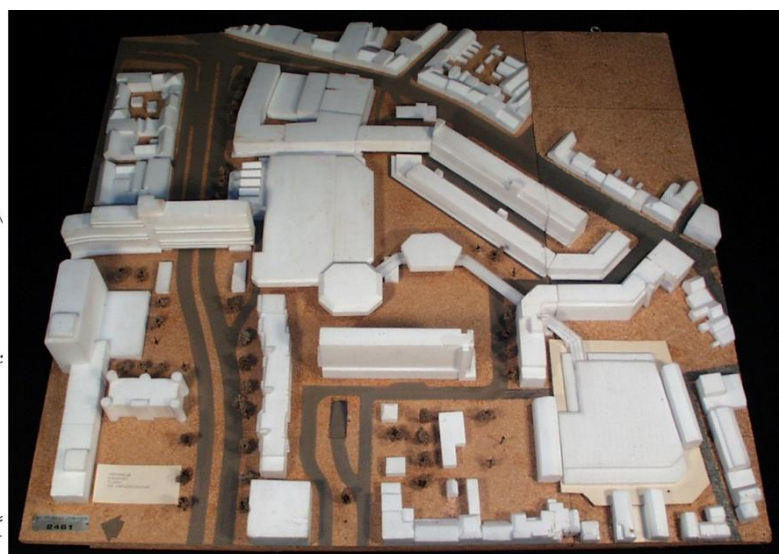
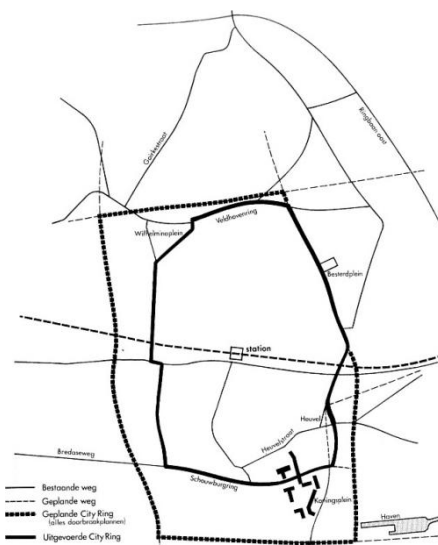
Schets Plan Koningswei door Van den Broek en Bakema met ondertunnelde cityring (1964) (links) en maquette Plan Koningswei door Van den Broek en Bakema (1965)



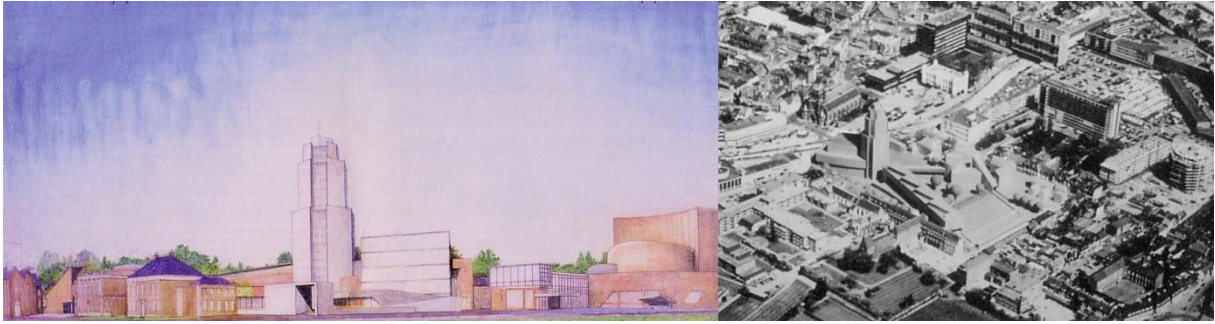
Impressie Kattenrug in Plan Koningswei door Van den Broek en Bakema (1965)



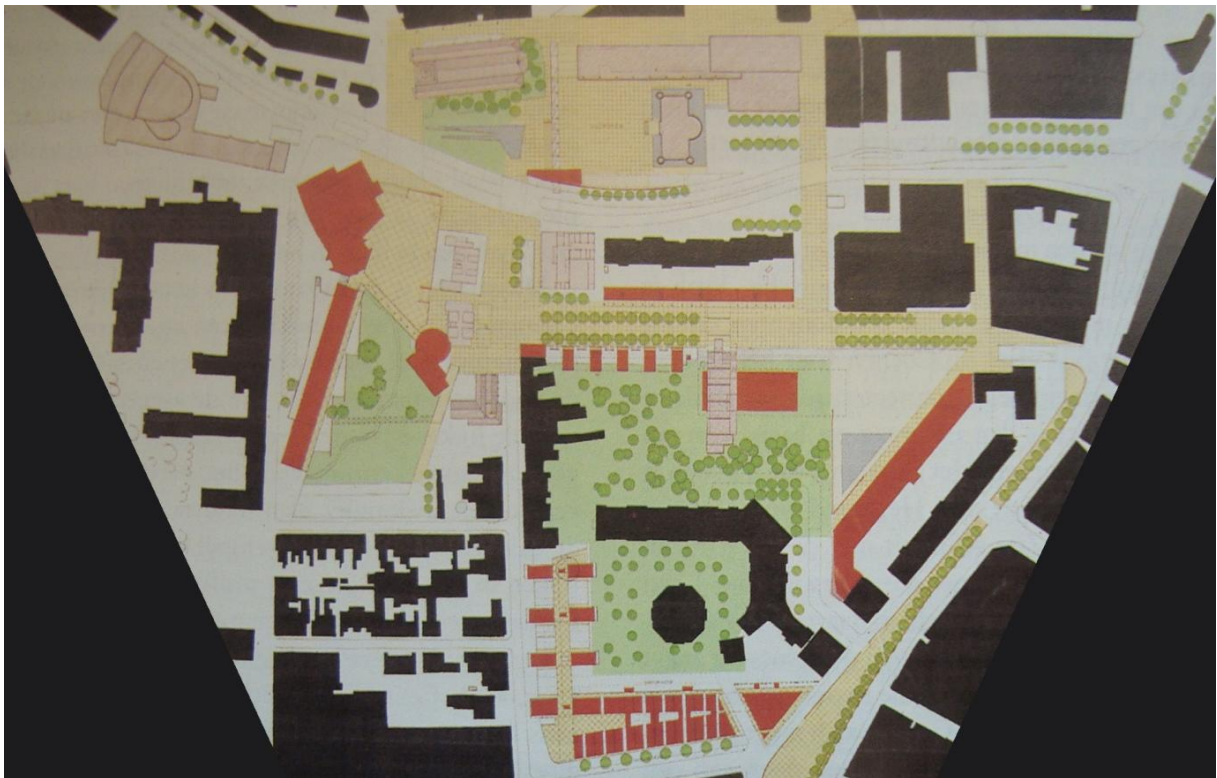
Overzicht Plan Koningswei door Van den Broek en Bakema (1965)



Schets van de ringwegen rondom Tilburg met erin aangegeven Plan Koningswei van Van den Broek en Bakema (1969) (links) en maquette van een cultureel centrum in Plan Koningswei door Van den Broek en Bakema (1979-1980) (niet gerealiseerd)



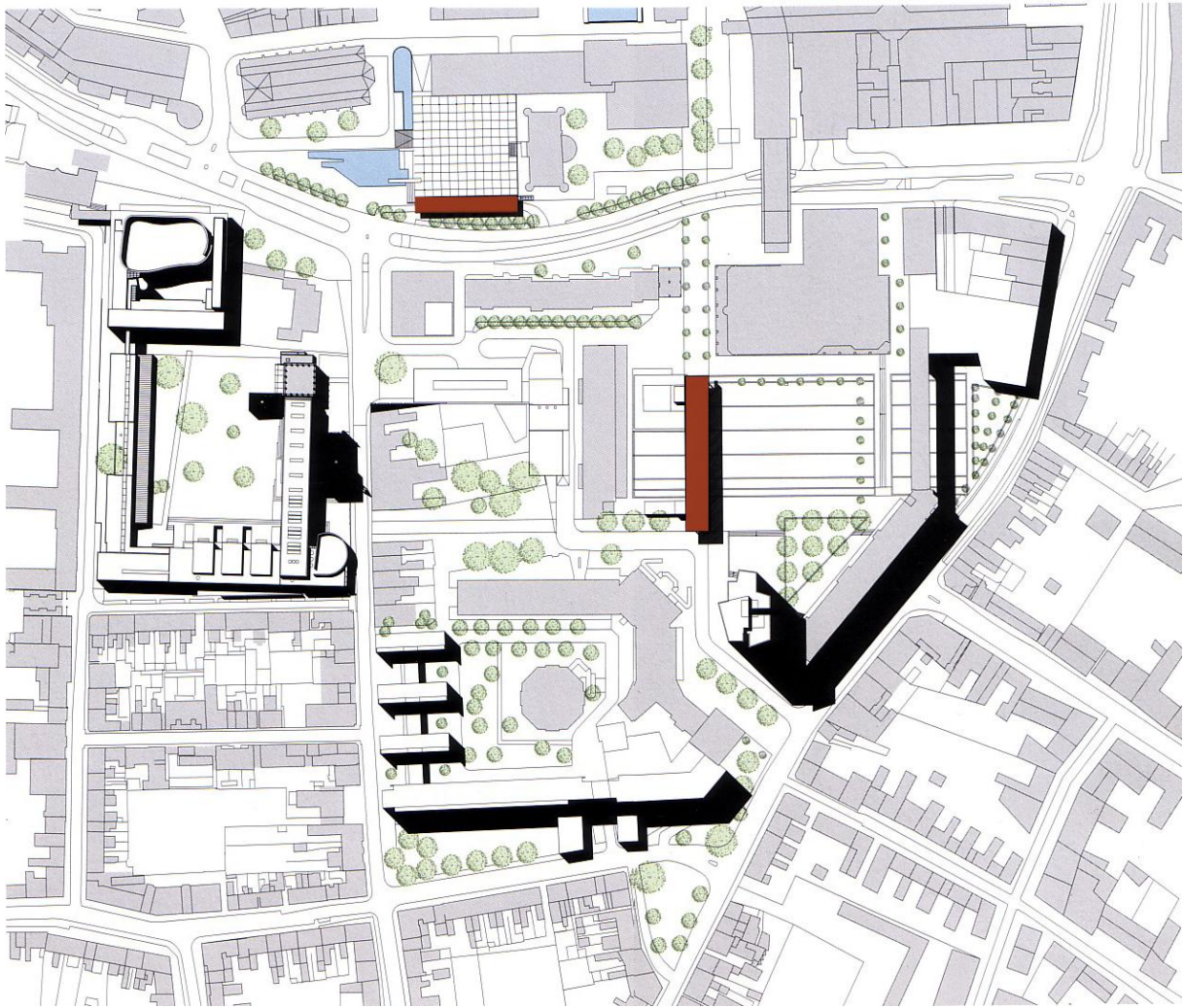
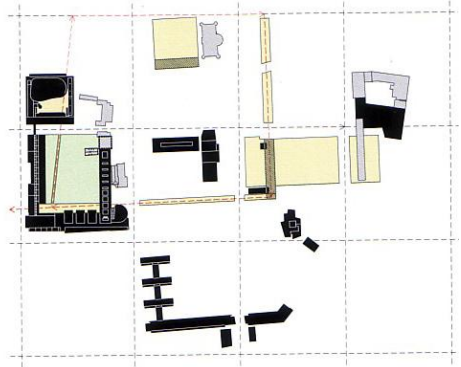
Schets eerste plan voor de Faculteit der Kunsten door Coenen (1987-1988) (links) en fotomontage van het plan (1988)



Eerste Masterplan Centrum-Zuid door Coenen met het oorspronkelijke plan voor de Faculteit der Kunsten en het optillen van het woongebouw van Van den Broek en Bakema (1990)



Masterplan Centrum-Zuid door Coenen (1994) (links) en maquette Kunstkluster door Coenen (2001)



Definitief Masterplan Centrum-Zuid door Coenen (2004)

Schaal stratenplan Koningswei door Van Tulder (1866)

