

Verdieping 10

Nieuwe verbindingen

Eén ding is zeker: de nieuwe Willem II-passage wordt volop gebruikt. De route van station naar Spoorzone is drastisch verkort. Evenementen en ondernemers in de Spoorzone zijn gemakkelijker te bereiken voor voetgangers en fietsers. In Theresia klonk eveneens een zucht van verlichting: bewoners van die wijk zijn sneller en makkelijker in de binnenstad. Het wachten is alleen nog op de opening van de noordzijde van het station.

Even wennen is het echter nog wel. Dat moest ook wethouder Mario Jacobs op de dag van de opening – 12 mei 2016 – toegeven. Hij fietste vanuit het Stadkantoor al in de Noordstraat voor hij zich realiseerde dat ook voor hem de route van werk naar huis en andersom korter is geworden. Duidelijke veranderingen dus in het dagelijkse wandel- en fietsverkeer tussen Noord en Zuid. Wat behelzen die veran-

deringen precies? Een nieuwe verbinding veronderstelt een oorspronkelijke scheiding. Was er sprake van een scheiding tussen Noord en Zuid?

In het artikel dat Ton Wagemakers schreef leest u verklaringen over de scheiding die Tilburg wel of juist niet gekend zou hebben. Even verderop in deze Verdieping vertelt Jace van de Ven verhalen en anekdotes over de verschillen tussen Noord en Zuid. Beide auteurs leverden een bijdrage aan de Verhalenavond die CAST organiseerde op 2 april 2015. Van die avond leest u in deze Verdieping een verslag.

Het zou uiteindelijk langer duren dan verwacht voor de Willem II-passage opende: meer dan een jaar na de Verhalenavond organiseerde CAST op 12 mei 2016 een bijeenkomst over de nieuwe passage. Ook daarvan vindt u in deze

Verdieping een verslag, inclusief reacties van Tilburgers op 'hun' nieuwe tunnel. Het verslag wordt aangevuld met een beeldverhaal over de productie van de spectaculaire wand van de Willem II-passage.

Tussen deze veelzijdige bijdragen door leest u nog twee columns. De eerste is van stadchroniqueur Berny van de Donk. Zijn bijdragen verschijnen elke twee weken in het Brabants Dagblad. Voor deze Verdieping breidde hij zijn kroniek uit. De andere column is geschreven door Jos van den Hende van bureau Spoorbouwmeester. Is de nieuwe verbinding in Tilburg wel zo bijzonder?

Myrthe Breukink en Henriëtte Sanders
Programmamakers CAST

Wat is CAST

Het Centrum voor Architectuur en Stedenbouw Tilburg e.o. wil de belangstelling voor, en het denken over architectuur, stedenbouw en landschap in de regio Midden-Brabant blijvend te stimuleren. CAST stelt zich op als podium voor informatie, kritiek en reflectie en is daarbij zonder uitzondering onafhankelijk. Het centrum organiseert onder meer debatten, lezingen, onderzoeken, symposia, workshops, excursies en tentoonstellingen en verzorgt regelmatig publicaties. CAST richt zich daarbij zowel op professionals die betrokken zijn bij architectuur en stedenbouw, als op het brede publiek.

VERDIEPING

Inhoudsopgave

- 1 Voorwoord
- 2 Dorp versus stad in zes verhalen – Ton Wagemakers
- 4 We hebbe naa ók 'ne fietstunnél en daorin échoot oew fietsbel – Jace van de Ven
- 5 Haaks – Berny van de Donk
- 6 De noodzaak van nieuwe verbindingen – Freke Sens
- 7 Een kleine geschiedenis van stad en spoor – Jos van den Hende
- 8 Willem II-passage: ontwerp, beleving, techniek – Freke Sens
- 10 Beeldverslag van de productie van de wand van de Willem II-passage – Caroline Prisse en Yvonne Witte

Verdieping nr. 10, 2016

De Verdieping is een uitgave van het Centrum voor Architectuur en Stedenbouw Tilburg e.o.. Belicht worden achtergronden van het CAST-programma en van de actualiteit op het gebied van architectuur, stedenbouw en landschap in de regio Midden-Brabant.

Centrum voor Architectuur en Stedenbouw Tilburg e.o.
Lange Nieuwstraat 172-174
5041 DJ Tilburg
T 013 5449222
E secretariaat@castonline.nl
W www.castonline.nl

nr. 10, 2016

centrum voor architectuur en stedenbouw tilburg



Dorp versus Stad in zes verhalen

Ton Wagemakers, cultuursocioloog en sociaal historicus

I.

‘Ben jij van deze of van gene kant?’ In de vraagstelling ligt al de superioriteit besloten. ‘Deze’, de zuidkant, manifesteert zich hier als de bovenliggende partij en zet de ‘gene kant’ weg als een minder soort. De mensen met meer macht, het deel van Tilburg met de oude gevestigde textielfabrikanten, denken van zichzelf dat ze in menselijk opzicht beter zijn dan de anderen van gene kant. Om dat beeld werkelijkheid te laten worden is het heel effectief over de ander te roddelen, bijvoorbeeld ze als ‘Turk’ weg te zetten en zichzelf te associëren met de beste voorbeelden uit hun eigen gelede- ren, bijvoorbeeld de Van Doorens, Pollet en Diepen. Dit is een verklaring van Noord versus Zuid, gebaseerd op een essay over patronen tussen gevestigden en buitenstaan- ders van de cultuursocioloog Norbert Elias.

II.

Ik kom noch van deze, noch van gene kant. Mijn moeder komt van ‘s-Hertogenbosch en mijn vader uit Vught. Ik ben het product van een echte stad en een echt dorp. Op 4-jarige leeftijd verhuisde ik met mijn ouders naar Tilburg. Door het werk van mijn vader ben ik verliefd geworden op deze lelijke stad. Hij geloofde in de toekomst van Tilburg als een moderne stad. En ik wilde vooral weten waar Tilburg vandaan kwam. Hoe de Tilburgers zich tot elkaar verhouden en hoe ze met allochtonen, ‘vreemden’ en buitenstaanders omgingen. Het blijft wel apart dat mijn vader vooral naar de toekomst keek en ik naar het verleden. We leefden aan deze kant, maar ik stak graag over naar gene kant. Dat leek mij meer Tilburg...

Dit is mogelijk een onverklaarbare weemoedige verklaring.

III.

Op vierjarige leeftijd, in 1954, verhuisde ik naar Tilburg. Mijn moeder snapte niet wat mijn vader bezield naar Tilburg te gaan. Maar mijn vader was er een van ‘het nieuwe Brabant’. Hij was bij de Provinciale Noord-Brabantse Elektriciteits Maatschappij gaan werken om elektrificatie bij de boeren in

Brabant te brengen. Zijn volgende missie was van Tilburg, met een aantal mensen, een moderne stad te maken. In Tilburg lag de toekomst. Hij ging werken bij Publieke Werken (PW). De leidinggevenden kwamen geen van allen uit Tilburg en slechts een enkeling kwam uit Brabant. Al die ingenieurs gingen van Tilburg een stad maken, hadden ze besloten. Dat was al voor de tijd van Cees de sloper, van Becht. Overigens, voor mijn vader was Becht, Cees ‘de opbouwer’. De eerste stap om van Tilburg (weer) een ongedeelde stad te maken was het ‘hoogspoor’ aan te leggen. In 1957 gaat de eerste spade in de grond door de toenmalige burge-meester baron Van Voorst tot Voorst. De naam klinkt niet zo modern, maar dat was toch de man, die zijn ambtena- ren vrijliet om een moderne stad van Tilburg te maken. De scheiding moest ongedaan worden gemaakt. Tenminste, zo dachten de beleidsmakers van Publieke Werken, die van bui- ten Tilburg kwamen. Overigens stond voor ons de afkorting PW zowel voor Publieke Werken als Pa Wagemakers! Er was geen speld tussen te krijgen (tussen PW en PW): voor de vooruitgang moest alles wijken, weg Koningswei, neerhalen die handel, en als dat niet ging dan maar omhoog. Dit is een discussie tussen vader en zoon, die halverwege tussen het oude en nieuwe bleef steken, net als Tilburg...

IV.

Als kind ging ik eens op de fiets met mijn vader op pad. Ringbaan West, Bredaseweg, Delmerweg, het spoor over bij boerke Mutsaers, dan kwamen we weer huizen tegen, dan weer velden, het kanaal over, weer velden, wat boerderijen, het kanaal weer over, de Hasseltse Kapel, weer het spoor, er kwam geen eind aan. En volgens mijn vader was dat allemaal Tilburg. Later met de verkenners ging ik helemaal de andere kant op: Berkdijk, Korvel, Oerlesestraat, richting Broekho- ven, Pieter van Dooren. Ook dat was allemaal Tilburg. Dus ik had het idee dat Tilburg ongeveer de helft van de wereld was. Dat was zo eindeloos, Tilburg. Het had eigenlijk geen begin en geen eind. Later, toen ik groot was, een jaar of twintig, begon ik over Tilburg te lezen. Zo kreeg ik een artikel onder ogen van de historicus Ton Kappelhof: ‘Overheidsfinanciën en plaatselijke belastingen in het grootste dorp van Staats-Brabant’. Met

als ondertitel, u raadt het al: ‘Tilburg 1621-1790’. Dus Tilburg was het grootste dorp van Brabant. Die typering, ik weet niet of ze die nog heeft... Mijn fietstochten als kind, het ein- deloze Tilburg leek een droom, maar het is echt zo groot. Als je de kaart Van Zijnen uit de 18e eeuw bekijkt, zie je dat Tilburg niet het grootste dorp is of de kleinste stad is, maar een uitgestrekte gemeente. Tilburg is eigenlijk niet meer dan een heel groot gebied. Er wordt, verspreid over het gebied, gewoon en gewerkt. Mijn frater-oom Victor uit Tilburg ver- telde eens aan mijn vader en moeder, waar ik ook als jongen bij zat: ‘Maar Tilburg is geen geheel hoor, je hoort het aan de spraak. In Broekhoven praten ze anders dan in de Hasselt.’ Dit is de conclusie: Tilburg is noch dorp noch stad, het is een gebied, een gemeente zonder eigenschappen, waardoor alles kan.

V.

In 1863 wordt dwars door de gemeente Tilburg een spoorlijn aangelegd. Er hoefde niks voor afgebroken te worden, de lijn liep door de velden. Er werd niets gescheiden, er kwam alleen iets tussendoor. Niet zo erg. Er waren slechts beperk- te bewegingen binnen de gemeente. In 1863 werkten een groot deel van de mensen thuis als textielwever. Een keer per week gingen ze naar een fabriek in de buurt een gewe- ven stuk wegbrengen en garens ophalen. De rest van de week verbleven ze in eigen omgeving. Dus één keer in de week verplaatste de man zich een stukje. Vrouwen verplaats- ten zich niet, want die mochten niet in de fabriek werken als ze getrouwd waren. Kinderen tot twaalf jaar mochten ook niet in de fabriek werken en gingen op school in eigen buurt. Dus die spoorlijn was geen enkel probleem, ieder leefde in zijn eigen gebied in de gemeente Tilburg. Pas rond 1890 -1900 toen de meeste wevers voortaan in de fabriek werkten ontstonden er problemen met de overgangen. De wever die vroeger één keer in de week over het spoor ging, ging nu voortaan vier keer per dag (tussen de middag thuis eten) zes dagen per week, dus 24 keer per week over het spoor. En verder werden voortaan de kolen per spoor aangevoerd, veel daarvan moest met paard en kar over het spoor, omdat aan de noordelijke kant de decennia ervoor flinke bedrijvig- heid was ontstaan. Het Rijke Roomse leven doet de rest:

Tilburg maakt een stormachtige groei door tot in de jaren vijftig van de vorige eeuw. Dit zou je kunnen concluderen: Vanaf de jaren dertig zou, door de verdichting van Tilburg en de toenemende mobi- liteit, de spoorlijn als een echte scheidslijn tussen Noord versus Zuid kunnen worden ervaren, maar in feite werd dat zo beleefd omdat er meer contacten waren. Een paradoxaal verhaal.

VI.

De verhalen over Noord versus Zuid moeten dus ontstaan zijn van voor of rond 1900, toen men bij elkaar nauwelijks over de vloer kwam. Men kende elkaar slechts vaag in de gemeente Tilburg. De ruime gemeente gaf ruimte om te fantaseren over de ander. De mensen van de Heuvel (Zuid) wisten wel dat de Goirkestraat (Noord) in opkomst was. De fabrikanten daar waren een generatie eerder gewone wevers en halve boeren geweest. Daar aan andere kant van het spoor, dat waren aparte mensen, dachten ze beiden.

In 1948 verscheen een roman van Ed. de Nève, ‘Bij ons op den Heuvel’, niet bij de uitgever Bergmans van ‘deze kant’ van Tilburg, maar bij Van der Loeff uit Enschede. Net als Roothaert in zijn romans Doctor Vlimmen en Oom Pius moet je De Nève zien als iemand die eens zal vertellen hoe in Tilburg echt de verhoudingen liggen. In ‘Bij ons op den Heuvel’ komt hij tot zeer interessante observaties over Noord versus Zuid. De hoofdpersoon is Hubert en het verhaal speelt zich in Tilburg van rond 1900 af.

Het huis waarin Hubert Lagache geboren werd, was een smakeloos brokje architectuur door een aannemer uit Wol- stad opgetrokken. Het onderscheidde zich echter in niets van de andere huizen, die op dit gedeelte van de Spoorlaan in mateloze verveling en troosteloosheid een rij woningen vormden, waarvan de welvaart der bewoners af te leiden was uit de minder of meer pretentieuze meubels, die achter de dubbele vitrage gordijnen verborgen bleven aan het oog der voorbijgangers. En altijd stond er in het midden van elk venster raam der benedenverdieping een pot of een pul, of soms zelfs een kristallen coupe, meestal van pom-

peuse wansmaak. Achter de huizen lagen de kleine tuintjes, uitziende op het lange rangeerterrein der spoorwegen, wier werkplaatsen aan de overkant der lijnen met hun stijlloze gebouwen een triest en somber uitzicht boden. Op deze spoorlijnen stonden voortdurend de wagens vol ko- len geparkeerd. Die, wanneer de wind uit het noorden blies, de kleine tuintjes en de achterkanten der huizen met een steeds dikker wordende laag zwarte, vette stof bedekte.

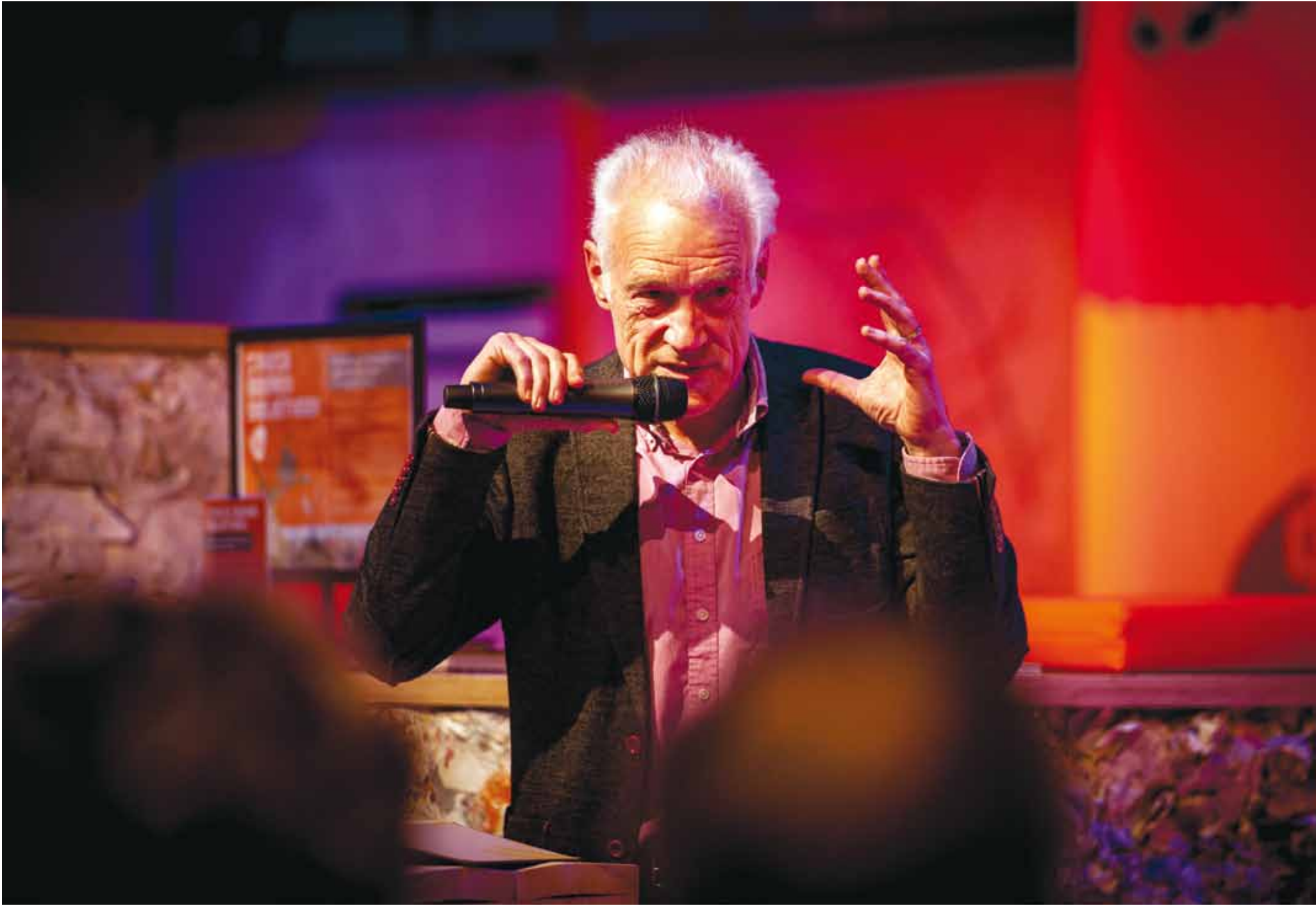
“Zijn moeder had het kindermisje op het hart gedrukt hem vooral niet met kinderen die niet van zijn stand waren te laten omgaan. En omdat Mina niet goed wist tot welke stand haar meesters behoorde, loste zij het probleem op door Hubert met geen enkel ander kind te laten spelen en ze mocht ook niet met hem over de lijn gaan.

De ‘lijn’ was de spoorlijn, die Wolstad in twee helften verdeelde. Was die lijn er niet geweest, dan zou Wolstad eigenlijk niet meer dan de betekenis van een groot dorp gehad hebben. Dankzij deze lijn werd Wolstad een dorp en een stad.

Het dorp was de noordelijke helft. Wanneer zijn bewoners over de zuidelijke helft spraken noemden ze haar de stad. Ze deden dat niet zomaar uit een onbewust gevoel van minder- waardigheid, maar erkenden ermede dat de stad een hele generatie voor was op het dorp. In rijkdom en protserigheid. En ook in niets anders. De stadsbewoners legden openlijk een zekere minachting aan de dag voor die van het dorp. Om ze beter te kenmerken noemden zij ze ‘Turken’. Naar hun mening was een Turk een typisch voorbeeld van ruwheid en onbeschaafdheid. Een mening die had post gevat door de vreemde wijze waarop hun in hun jeugd op school de ge- schiedenis der kruistochten was verteld. Een mening waar ze aan vasthielden hoewel geen enkele bewoner ooit omgang had gehad met een bewoner uit Turkije, noch ooit in dat land had verbleven. De stadsbewoners hadden de pretentie beschaafd te zijn. In werkelijkheid deden ze niet onder voor de Turken in botheid en ongemanierdheid. Ze waren deze misschien één generatie vooruit omdat ze even eerder dan de bewoners der noordelijke helft naar de kostscholen wa- ren gegaan, waar zij zelden de lagere school geheel hadden

afgemaakt. Maar de Turken gaven de stadsbewoners hun minachting met rente terug. Wanneer zij zeiden ‘die van de stad’ lag er een smalende toon in hun stem. Ze gaven zich er echter nog geen rekenschap van dat de beschaving in de stad slechts een dun vernisje was waar iedereen die niet in de Wolstad en omgeving thuishoorde makkelijk doorheen kon zien. Beschaafd zijn betekende in Wolstad geld bezitten. En de Turken waren al aardig bezig de stad in dat bezit opzij te streven. Wellicht waren hun rijkdommen op dat moment al groter dan die der stadsbewoners. Zij praalden er nog minder mede omdat zij er nog korter aan gewend waren”.

Dat was eigenlijk het hele verschil. Een verschil in tijd en door het spoor konden de verhalen over deze en gene kant ontstaan en versterkt worden. Ze bleven hangen in het col- lectieve geheugen van Tilburg en worden nu ingezet voor marketing van de Spoorzone. Storytelling is hot. Maar de mensen van buiten de gemeente Tilburg zien ons, met hoogspoor of spoorzone, nog steeds als ‘één pot nat’: kruikenzeikers!



We hebbe naa ók ‘ne fietstunnél en daorin échoot oew fietsbel

JACE van de Ven

De spoorlijn die de stad in tweeën deelde, ge kwaamt van deze of van gene kaant. Het oversteken kostte uren wachten, aan arbeiders en aan de fabrikant. De overweg weer dicht, het was training en geduld. Van noord naar zuid, en terug, ge waart er mee gekuld.

Een stukje uit een lied uit de Tilburgse Revue ‘Kannen en Kruiden’ uit 1986, op tekst van Ad Vinken naar wie de Tilburgse cultuurprijs vernoemd is. En Ad kon het weten, hij was een echte ‘kruid’. Geboren in 1931 en vaak genoeg zelf slachtoffer van een wachttermijn voor een spoorwegovergang bij de Gasthuisstraat of bij de Koestraat. “Je stond er tussen honderden arbeiders op de fiets. In een huisje zat de spoorwegwachter en vaak was er ook een agent om je een bon te geven als je nog vlug onder de neerdalende boom heen fietste of rende”.

In het boek over de moord op Marietje Kessels is het de spoorwachter bij de Gasthuisstraat die durft te zweren dat de koster die ochtend waarschijnlijk wel in de kerk was waar de moord werd gepleegd. Hij had hem immers het spoor zien oversteken. Dus je werd ook nog gespot bij die twee spoorwegovergangen, waar het wachten eeuwig kon duren als de treinen aan het rangeren waren. Natuurlijk, er was een voetgangersbrug waar je jezelf en je fiets overheen kon zeulen. Passeerde er, als je recht boven het spoor was, toevallig een stoomlocomotief, dan werd je tegelijk eventjes lekker warm geblazen.

Voor kinderen was die voetgangersbrug met treinen eronder een attractie. Blies er toevallig een trein stoom af, dan stond je even, zoals ook Ed. de Nève schrijft, in een ‘goorwitte wolk van lauwe klamheid’. Mooier nog is het verhaal dat Michael Breukers in 2003 optekende uit de mond van een voormalige textielarbeidster uit de Bomenbuurt. Ze vertelde hoe ze met andere jonge meisjes op de voetgangersbrug speelde. “Dat was heel mooi daar, bij de Gasthuisstraat. Dan gingen wij daar bovenop staan en dan kwamen er stoomtreinen onderdoor en dan spreiden we onze rokjes uit dat de rook er goed onder kon. En dan werden onze broekjes helemaal zwart. En wie dan het zwartste broekje had, die had gewonnen.” Een verhaal uit de tijd dat men zich nog zonder iPad wist te vermaken.



Zelfspot is de Tilburgers eigen. Anders dan in Den Bosch of Breda. Daar kunnen ze niet ‘we hebben ‘de schönste stad van’t laand” zeggen als in Tilburg, zo op een manier van “mar ik geleuf het zeëlf ók nie hurre”. Ooit zei ik om aardig te zijn in Den Bosch: “’t lekt hier wel de schönste stad van’t laand.” En iedereen knikte: “Ja dat klopt,” zeiden ze zelf, de Bosschenaren. Dat zou een Tilburger nooit doen, ook al woonde hij in de mooiste stad van het land.

Er wordt wel beweerd dat de spoorlijn dwars door Tilburg tegelijk een taalgrens was. Dat is zeker ooit zo geweest. Vóór de tijd dat we fietsen hadden en nog geen radio thuis, had iedere herdgang of buurtschap zijn eigen details in spreekdialect. Zeker als zo’n buurtschap ook nog eens van anderen werd afgescheiden door een kanaal of een spoor, waardoor er weinig uitwisseling met anderen mogelijk was. Maar zeker al meer dan een halve eeuw zijn die specifieke taalverschillen verdampt, zodat niemand ze nog aan kan wijzen.

Als niet in Tilburg geboren schrijver van het Tilburgs dialect heb ik nogal eens onenigheid meegemaakt over de juiste kruidental. Dan had ik bijvoorbeeld een scene voor de Tilburgse Revue geschreven waarover een of andere autochtone kruid opmerkte: “Wè gij hier schrèèft, dè is gin Tilbörqs hurre”. “Oh” antwoordde ik dan, “verander het maar, want ik ben geen echte geboren Tilburger.” Maar meestal was ik nog niet uitgesproken of een andere kruid nam het voor me op. “Dès wel Tilbörqs wettie geschrêeven heej, koekert”. Waarna de twee echte kruiden in gevecht gingen over het juiste dialect. Ik neem aan dat de een uit noord en de ander uit zuid kwam. Het is echt herhaaldelijk gebeurd.

Over vijftig jaar kan dat niet meer. Dan is er niet alleen nog nauwelijks dialect, maar zal ook de discussie over deze of gene kant verstomd zijn. Niet door de die tunnel, maar door SMS, Whatsapp en alles wat er nog bij gaat komen. Er zijn geen fysieke tunnels nodig om alles gleichgültig te maken, ook al schrijft het architectenbureau van de nieuwe fietstunnel - uiteraard in het Engels - dat ze een verborgen stad hebben blootgelegd: “The city center and the sight of the former workshop together once again, this creates an inviting getaway to the, as of yet, hidden city north of the tracks”. The hidden city, het begin hier steeds meer op Peking te lijken.

Omdat de weg door de nieuwe fietstunnel geen gemakkelijker manier is om naar noord of zuid te gaan dan er al was - de doorgaande fietser zal honderd meter verder toch weer links of rechts moeten afslaan - lijkt de Willem II-passage alleen bedoeld om vanuit de stad naar de Spoorzone te gaan. En als dat zo is, laat hem dan ook daarnaartoe gaan. Laat hem uitwaaieren in dit bijzondere gebied van creativiteit en elan. Laat de fietsroute dwars door de gebouwen gaan, van skatecenter Hall of Fame tot Bleyemakkerij De Boemel. Doen! Al fietsend of wandelend passeer je de homo ludens in actie: muzikanten, beeldend kunstenaars, sporters, dansers en theatermakers. En waarom geen hangbar gemaakt langs de route?

Het zou voor mij een reden zijn vaker naar de Spoorzone te komen. Ik fietste rustig de tunnel door, stopte even in de Bleyemakkerij De Boemel, goot, nog steeds zittend op het zadel en met één hand steunend op de bar een pilsjes naar binnen en peddelde weer huiswaarts door de onderdoorgang. Terwijl ik zong van tevredenheid. “We hebbe naa ók ‘ne fietstunnél en daorin échoot oew fietsbel, lót ze mar kóome, we lusse ze gruuu.”

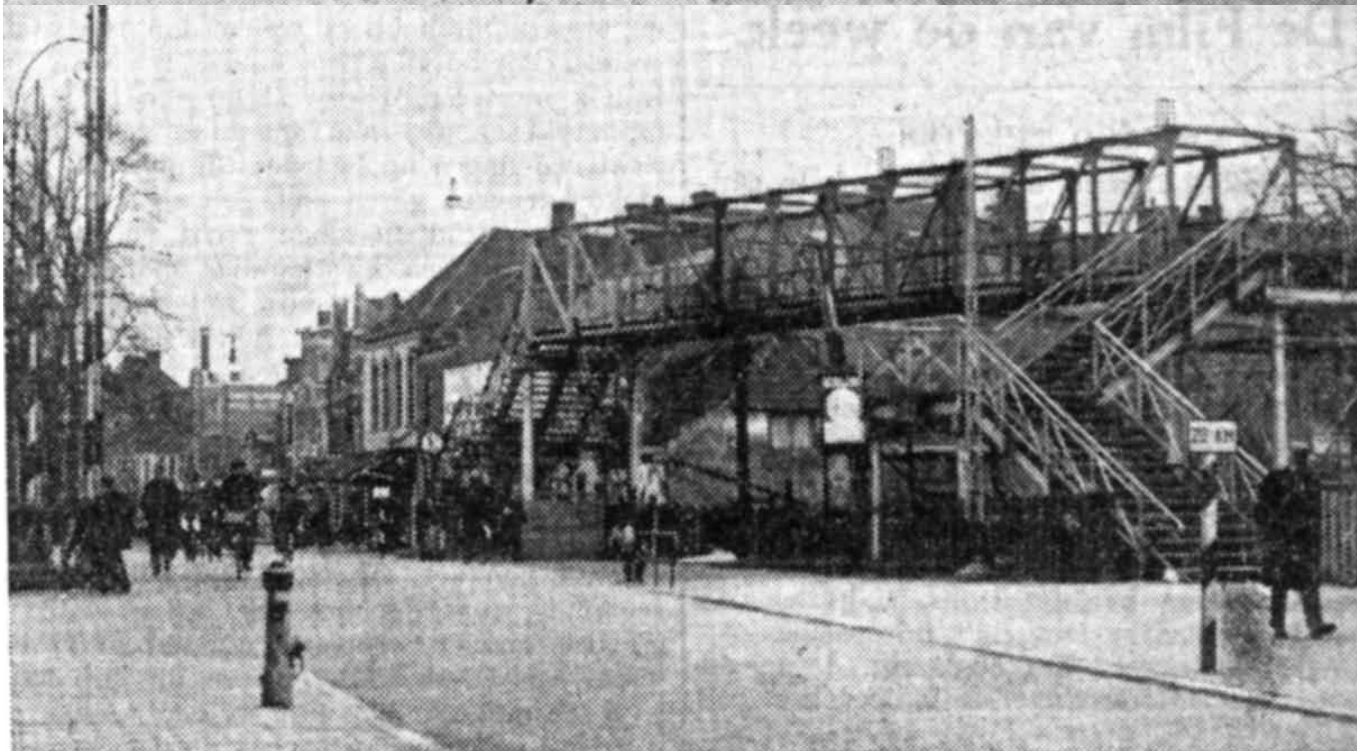
Niet zo gek zo’n tunnel.

Haaks

Stadchroniqueur Berny van de Donk

Als het aan de gemeenteraad had gelegen was die nieuwe Willem II-passage in de Spoorzone er nooit gekomen. Zelfs geen hoogspoor. Laat staan de interactieve lichtwanden die bureau The Cloud Collective ontwierp. Niet dat de raadsleden het plan voor deze regenboogmuren ooit hebben gezien, want we spreken hier over 1939. De volksvertegenwoordiging stemde op 3 maart van dat jaar in met het plan voor een échte tunnel iets verderop, tussen Koestraat en Heuvel. Voor het luttele bedrag van 555.000 gulden kon het spoor dan blijven liggen op straatniveau. Enkele leden suggereerden ook zo’n tunnel bij de Gasthuisring aan te leggen. Het lange wachten op passerende treinen zou dan voor iets meer dan ‘n miljoen definitief tot het Tilburgse verleden gaan behoren. Geen overbodige luxe volgens gemeentelijke tellingen uit 1914. De spoorbomen bij de Heuvel waren tussen 7 uur ‘s ochtends en 9 uur ‘s avonds maar liefst 60% van de tijd gesloten.

Het hele spoor optillen was een 7 miljoen duurder alternatief, zo hadden de ingenieurs van de Staatsspoorwegen berekend. Tot de laatste cent op te brengen door Tilburg zelf. Ook moest in dat plan het station worden verplaatst naar de Willem II-straat. Overbodige luxe, zo oordeelde Remmers van de Roomsch-Katholieke Staatspartij. Hij meende dat ‘al wat men méér uitgeeft aan een hoogspoor weggegooid geld is’. De tweebaanse tunnel – met een doorrijhoogte van 3.50m - zou volgens de raad tot in de verre toekomst zeker



EEN TUNNEL IN HET HARTJE VAN TILBURG. — Onder de spoorlijn op het kruispunt Heuvel—Koestraat zal dus, volgens de jongste beslissing van den Gemeenteraad een tunnel gebouwd worden. - Een tweetal foto's van den drukken overweg.

Bericht over tunnelbesluit in Nieuwe Tilburgsche Courant van 11 maart 1939. Bron: www.delpher.nl

voldoende zijn voor het groeiende verkeersaanbod. Een enkele kritische noot over mogelijk negatieve gevolgen voor het Heuvelplein en de lindeboom werd door de burgemeester terzijde geschoven. ‘Het plein zal een groote verfraaiing ondergaan, doordat men er een mooie asfalteering krijgt met een betegelden tunnel en een aardig hekwerk’.

Na een avondvullende vergadering ging de raad in 1939 met slechts één tegenstem akkoord. De schop kon de grond in, het spoor bleef liggen. De treinen zouden ons bij de Willem II-straat op ooghoogte blijven passeren. Maar al snel na dat raadsbesluit pakten donkere wolken zich samen boven Nederland. Toen de Duitsers aan de macht kwamen werd het staatskrediet voor het tunnelproject ingetrokken. Op 31 juli 1940 nam de gemeenteraad dit besluit ter kennisgeving aan. De verfoeide oorlog stond haaks op de verkeerskundige dromen van Tilburg.

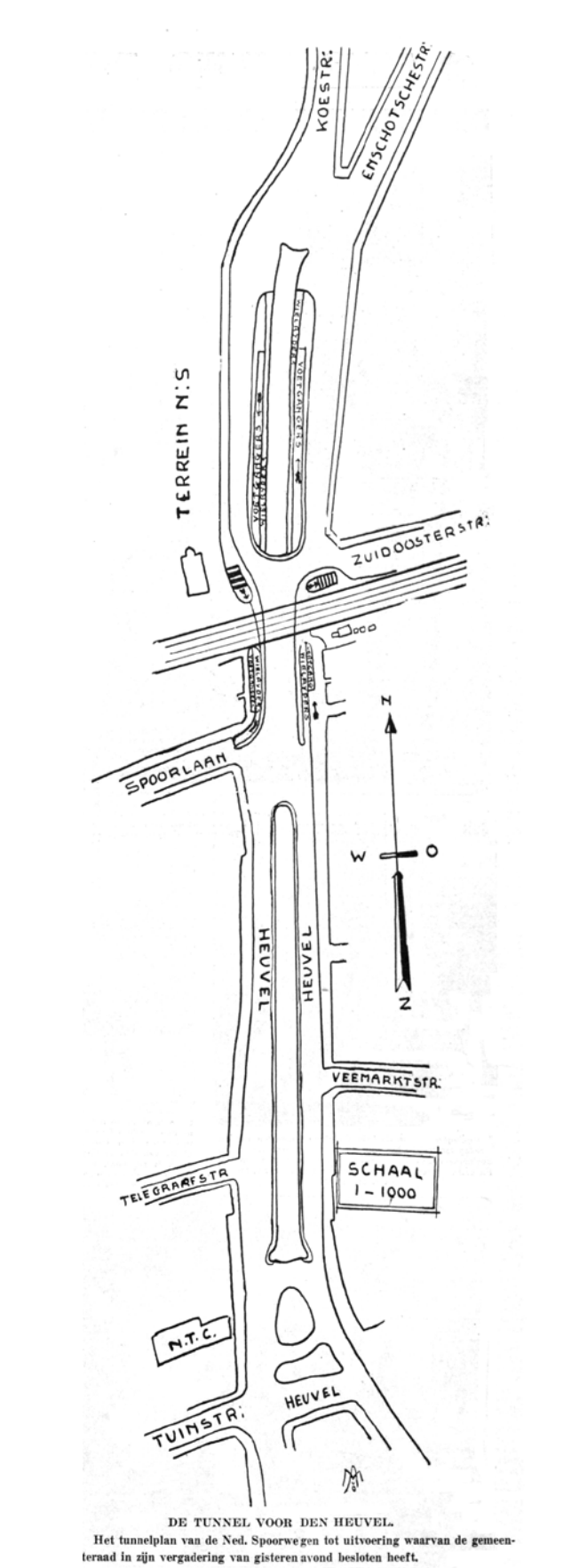
Historische wat-als-vragen dringen zich op: wat als Hitler het niet op z’n heupen had gekregen, en die twee tunnels gewoon waren aangelegd? Dan was het hoogspoor toch zeker definitief van de baan geweest? En wat als de Staatsspoorwegen in 1939 wél hadden willen meebetalen aan dat hoogspoor? Dan hadden we nooit dat prachtige kroepoekdak gehad, maar was er bij de Willem II-straat een station verzeen. Bovendien lag die stadsentree vandaag de dag dan tegenover een coffeeshop en café Het Wapen.

Weliswaar twee prominente pijlers van onze hedendaagse schaduweconomie, maar ongetwijfeld niet de gedroomde eerste indruk volgens de stichting Marketing Tilburg.

In 2016 passeert het treinverkeer tóch hoog boven onze Tilburgse hoofden en jakkert ongeduldig verkeer onder het spoorviaduct de cityring op. Want die opgetilde spoorbaan zou er begin jaren ‘60 toch nog komen. En daarmee was er dit jaar ook ruimte voor de spectaculaire Willem II-passage. Met muren die als een toverbal van kleur kunnen veranderen. Loodrecht op het spoor groeit de culturele as tussen theater de Boemel en theater de NWE Vorst zo verrassend verder. Tot een uitnodigende rode loper tussen deze en gene kant. Met prettig veel ruimte voor haakse gedachten. Wat als we hier met z’n allen eens volop gebruik van gaan maken?

1. Mededeeling van den Secretaris-Generaal, wnd. Hoofd van het Departement van Sociale Zaken dat het aan deze gemeente toegekende voorschot van f 509.000.— uit het crediet voor werkverruiming ten behoeve van den bouw van een verkeerstunnel onder de spoorlijn Breda—Boxtel wordt ingetrokken. Wordt voor kennisgeving aangenomen.

Nieuwe Tilburgsche Courant 1 augustus 1940. Bron: www.delpher.nl



Schetsplan van tunnel in Nieuwe Tilburgsche Courant van 4 maart 1939. Bron: www.delpher.nl

De noodzaak van nieuwe verbindingen

Verslag van een verhalenavond over Noord versus Zuid

Freke Sens

De verdeelde stad, de lelijke stad en de behoefte aan nieuwe verbindingen. Ze kwamen allen aan bod tijdens de CAST-avond over Noord versus Zuid op 2 april in de Kennismakerij. Een avond waarop herinneringen zich mengden met historische feiten, toekomstvisies en verrassende visualisaties.

Aanleiding voor de avond vormen de nieuwe passages onder het Tilburgse spoor. Wat betekenen die voor de stad? Zijn het nieuwe verbindingen die de scheiding van de stad door de spoorlijn doorbreken? En bestaat die verdeelde stad eigenlijk wel? Noord versus Zuid spreekt hoe dan ook tot de verbeelding, niet alleen in Tilburg. Gespreksleidster Koj Koning vertelt hoe ze als tiener gegrepen werd door North and South, de Amerikaanse tv-serie over de strijd tussen de noordelijke en zuidelijke staten. “Hoe zit dat eigenlijk in Tilburg? Is er ook een right en wrong side of the track?”

“Ze hadden net zo goed Oost en West kunnen nemen”
Ton Wagemakers duikt de geschiedenis in. De cultuursocioloog en sociaalhistoricus vertelt hoe hij – als kind naar Tilburg verhuisd – verliefd werd op ‘deze lelijke stad’. Wagemakers herinnert zich de fietstochten die hij als zesjarige door Tilburg maakte. De stad die goed destijds eindeloos leek, zonder begin en zonder eind. Zijn moeder wist niet wat zijn vader bezielde naar Tilburg te verhuizen. Zijn vader maakte echter deel uit van een groep ingenieurs met een missie: het moderniseren van de stad. De eerste stap daarin was de aanleg van het hoogspoor vanaf 1957. “Waardoor de grote scheiding uit het verleden hersteld kon worden.”

Een scheiding die volgens Wagemakers nooit bestaan heeft. “Dat de spoorlijn in 1863 daar werd neergelegd, had geen enkele betekenis. Ze hadden net zo goed Oost en West kunnen nemen.” Dat het spoor de stad vervolgens in tweeën deelde is volgens de historicus ook een mythe. Vooral in de eerste jaren was er, doordat textielarbeiders nog hoofdzakelijk thuis werkten, nauwelijks sprake van verkeer tussen Noord en Zuid. Met de introductie van het machinaal weefgetouw en de verplaatsing van de textielarbeid naar de fabrieken nam het verkeer over de spoorwegovergangen toe. Maar door het ontstaan van fabriekswijk de Besterd rond 1900, waar woningen in de nabijheid van de fabrieken stonden, hoefden arbeiders niet langer het spoor over voor werk. Pas in de jaren dertig werd het drukker bij de spoorlijn doordat mensen gingen fietsen en reizen. “Daarvoor was er helemaal niks aan de hand. Noord-Zuid is vooral een gevoelskwestie in stand gehouden door verhalen.”



Deze en gene kaant
Het is aan voormalig stadsdichter Jace van de Ven om die verhalen op te halen. Daaruit blijkt wél de impact van de overwegen. Al zingend verhaalt Van de Ven over de oversteek van deze naar gene kaant. Over de overwegen waar het wachten eeuwen kon duren, waar kinderen vanaf de voetgangersbrug in een ‘goorwitte wolk van klamheid’ hingen en fabrieksmeisjes hun rokken optrokken om hun broekjes zwart te laten worden. Daarnaast illustreert Van de Ven de tegenstelling tussen Noord en Zuid met een anekdote over de kruisende Sinterklaasoptochten. “Aan de zuidkant hadden ze gezien hoe mooi de intocht was aan de noordkant met Sinterklaas op een witte schimmel. Dat wilden zij ook.” Bij het spoor kwamen beide partijen elkaar tegen waarop de Zwarte Pieten, naar verluidt, met elkaar op de vuist gingen. “Het Noorden had al een minderwaardigheidscomplex en nu wilde het Zuiden ook nog eens hun Sinterklaasfeest afpakken.”

Overigens wijst niets erop dat het ooit echt haat en nijd was tussen Noord en Zuid, nuanceert Van de Ven. “Beide kanten wilden alleen maar zo makkelijk mogelijk het spoor over.” Hij verwacht dat de discussie over deze of gene kaant over vijftig jaar helemaal verstomd is. “Niet door de tunnels, maar door het verdwijnen van het dialect.”

Nieuwe visualisaties door outsiders
Studenten van de Fontys Hogeschool voor Journalistiek is gevraagd de Noord-Zuid tegenstelling te visualiseren. Nina Mulder laat in een filmpje zien hoe de afgelopen decennia het aantal inwoners aan beide kanten van de lijn toenam. Aan de hand van kaarten toont Willemijn Hoogveld dat de spoorlijn van de stad met de eeuwenoude parochiegrens samenvalt. En terwijl Rick van Gasteren decennia van overwegproblematiek in een tijdlijn vervat, laat Thirsa van Lier in haar zoektocht naar Tilburgse dialecten rasechte Tilburgers aan het woord. Het is de frisse blik van de jeugd. Van een generatie die geen verschillen tussen beide delen ervaart en net zo lief in Noord als in Zuid woont.



De rode lopers naar de Spoorzone
Van het verleden naar de toekomst. Wanneer het gaat over de nieuwe spoorpassages, gaat het onvermijdelijk ook over de Spoorzone. Het gebied dat de verbinding moet vormen tussen de binnenstad en het Noorden. “Als een stedelijke ontvangstruimte,” aldus Ludo Hermans, stedenbouwkundige van de Gemeente Tilburg, “met de tunnels als rode lopers.” Hij trekt de vergelijking tussen Tilburg en Gent; allebei gekenmerkt door een textielverleden met veel armoede én door de dominante positie van het spoor. Maar volgens Hermans staat het Tilburgse spoorgebied voor een veel minder grote uitdaging. “In Gent gaat het om het veroveren van een gebied, hier slechts om het toegankelijk maken ervan.”

Die focus op de Spoorzone valt niet bij iedereen in het publiek in goede aarde. Joep Vogels vraagt zich af wat de passages voor de wijk Theresia betekenen. In zijn ogen leidt de spoortunnel bij de Willem II-sstraat nergens naartoe doordat de doorsteek naar het Thesiaplein ontbreekt. “Wat is het achterland?” Anderen zien juist kansen voor Theresia. “Ik denk dat bezoekers de achterkant van het station als voorkant gaan gebruiken”, aldus een man. Hij pleit ervoor die bezoekers de wijk in te trekken, bijvoorbeeld met behulp van kunstenaar Daan Roosegaarde. Een vrouw verwacht dat de passages het stadscentrum boeiender zullen maken. Iemand anders is gewoonweg blij met de kortere route naar het centrum.

De lelijke stad
Uiteindelijk mondt de discussie over de impact van de passages uit in die over de mooi- of lelijkheid van de stad. “De zuidkant van het station doet denken aan plaatsen als Emmeloord en Winschoten, niet aan een stad van bijna tweehonderdduizend inwoners”, vindt Van de Ven. “Het is geen goede binnenkomer. Vanaf de noordkant zie je het station daarentegen prachtig liggen. Ik denk dat Noord het gaat winnen Zuid.” Het laatste woord is aan Hermans. De voormalig Gentenaar betreurt het Tilburgse wantrouwen jegens de eigen stad. “In Gent valt het woord lelijkheid niet. In Tilburg valt dat woord al binnen twee minuten. Ik zou de stad lezen zoals hij is. Als je alles afbreekt wat lelijk is in Tilburg, houd je alleen vergezichten over.”



Met de opening van de Willem II-passage wordt de positie van de Spoorzone binnen de stad versterkt. Het is een volgende stap in een lange ontwikkeling van de relatie tussen stad en Spoorzone. Jos van den Hende van Bureau Spoorbouwmeester licht in dit artikel toe hoe Nederlandse spoorzones zich ontwikkelden van geïsoleerde gebieden tot verbindende elementen in de regio.

Een kleine geschiedenis van stad en spoor

Jos van den Hende



Station als katalysator - 's-Hertogenbosch

Spoorzones zijn altijd al bedrijvige plekken geweest, maar dat deze na jaren van grote betekenis zouden worden voor de stad, had niemand kunnen voorspellen. Toch is dat het gevolg van een proces dat al in de jaren 70 van de vorige eeuw begon. ‘De jarenlange transformatie van de spoorzones heeft gezorgd voor nieuw elan’, aldus spoorbouwmeester Bert Dirrix, ‘de Nederlandse stationsgebieden staan steeds vaker weer centraal in de stad, zijn een ‘place-to-be’ voor iedereen’.

Symbool van de trein
Van oorsprong liggen veel spoorlijnen en stations aan de rand, zelfs buiten de stad. Met stoomtreinen, kolen, overslag –zelfs van koeien-, handel, rijtuigen, kleine industrie, en reizigers voor wie het nog echt een onderneming was om te reizen. Het is een bedrijvigheid van jewelste met het station als symbool van het moderne vervoermiddel de trein; de stad is nauwelijks voelbaar.

Visitekaartje van de stad
Als in de loop van de jaren het besef groeit dat de trein wel eens het vervoermiddel van de toekomst zou kunnen zijn, begint de stad te reageren op het spoor. Er ontstaan sierlijke lanen, voorname stationsbuurten en het station wordt het visitekaartje van de stad. Er ontstaan zelfs forensenplaatsen langs het spoor en het reizen met de trein wordt steeds meer een dagelijkse bezigheid.

Barrière
Het netwerk groeit, de betekenis neemt toe en nieuwe (elektrische) treinen zorgen voor steeds efficiënter vervoer. En ofschoon de spoorwegen naast perioden van bloei ook tijden van versobering kennen, behoudt het stationsgebied een



Station verbindt weerszijden station, omslagpunt Utrecht Centraal (medio jaren 70) - Bron: Utrechts Archief

belangrijke rol; vaak aan een zijde van het spoor, want aan de achterzijde overheerst het industriële karakter met ruimte voor treinen, opslag en werkplaatsen. Op het moment dat het gemotoriseerde verkeer zijn opkomst maakt en op het stationsplein de verblijfsfuncties plaatsmaken voor rotondes, haltes en parkeerplekken, vormt de spoorzone steeds vaker een barrière in de verder uitdijende stad.

Stedelijke link
Ofschoon na de oorlog in een aantal steden, waaronder Eindhoven en Tilburg, de verwoesting van het stationsgebied aanleiding is voor een ingrijpende reconstructie, blijft het spoor een blokkade. In de jaren zeventig wordt ingezet op een type station, dat als onderdeel van de looproutes in de stad een verbinding legt tussen beide zijden van het spoor. Het station wordt een stedelijke link; het traditionele onderscheid tussen spoor, stationsgebouw en stationsplein begint te vervagen en er komt hernieuwde aandacht voor (openbare) verblijfskwaliteit.

Station als motor
Rond 1980 begint men te beseffen dat verdere stedelijk groei aan de randen van steden niet langer gewenst is en dat gezocht moet worden naar ruimte in de stad. De vaak vervallen, in onbruik geraakte terreinen in de stationsgebieden lijken hiervoor heel erg geschikt. Het station blijkt meer te zijn dan een verbinding naar de achterkant. Het blijkt ook de katalysator te kunnen zijn in de ontwikkeling van nieuwe stadsdelen; stationsgebieden krijgen weer betekenis en stations krijgen weer een rol in de stedelijke structuur; achterkanten worden voorkanten.

Place to be
Door de centrale ligging van het station en de vernieuwde aandacht voor (openbare) verblijfskwaliteit en voorzieningen, zijn station en stationsomgeving een aantrekkelijke plek. Niet alleen voor reizigers en passanten; het worden plekken om naar toe te gaan, nieuwe centra, met naast het station de voormalige emplacements en bedrijventerreinen als nieuwe broedplaatsen voor een vitale stad.

Brandpunt
Omdat op grote schaal, overal in Nederland de stationsgebieden weer tot bloei komen, en spoorzones transformeren tot levendige centra, zijn de spoorzones niet langer meer een sta-in-de-weg maar de nieuwe brandpunten van stedelijke, zakelijke en culturele ontwikkeling en samenwerking. “Niet voor niets zien de bestuurders in de Brabantse regio de stationsomgevingen niet alleen als een interessante vestigings- en verblijfsplek, maar vooral ook als belangrijk verbindend element voor een goed bereikbare Brabantstad”, aldus Dirrix.

Dit artikel is gebaseerd op het essay “De stad, het station en het stationsplein” dat Kees Peters schreef in opdracht van Bureau Spoorbouwmeester.

Reacties publiek op Willem II-passage

Kees en Tine den Teuling (vrienden van CAST). Kees: “Deze passage was nodig voor de wijk Theresia. Hij wordt nu al zo druk gebruikt, dat het nodig geweest moet zijn dat hij er kwam.” Tine: “De glaswand doet me denken aan het Rijksmuseum. In dat opzicht is het een aanwinst voor Tilburg. Tegelijkertijd voelt het heel besloten.”

Jakob Mengels (bewoner van Theresia): “Het is helemaal geweldig. Ik krijg er gewoon kippenvel van. Het vloeit. Je ziet in één oogopslag dat hier een kunstenaar aan het werk is geweest. Het voelt heel veilig, heel open. Wij wonen hierachter. Voor ons is het ook een enorme shortcut naar de binnenstad. Wel vind ik de randen van roestvrij staal waarin de stenen gevat zijn levensgevaarlijk omdat ze zo uitstekten.”

Bep Haans (belangstellende): “Het is niet alleen functioneel, maar ook mooi. Grootstedelijk zelfs. Het interactieve aspect geeft een extra dimensie aan de passage. Alleen de knik had voor mij niet gehoeven; juist een zichtlijn was mooi geweest. Ik zie het echter niet als een verbinding tussen ‘boven en onder de lijn’, dat is echt iets van vroeger.”

Philip van Boxtel (bouwkundig ingenieur en architect met een passie voor glaskunst): “Het is jammer dat er vooral naar psychologisch-cognitieve aspecten is gekeken. Het stedenbouwkundig perspectief is voor mijn gevoel onderbelicht gebleven. Er zijn nu bijvoorbeeld veel dode hoeken. En zodra je onder de glaswand door komt, bevind je je in een soort niemandsland. Dat gevoel neem je niet weg door de glaswand alleen. Bovendien is de uitvoering hiervan slecht. Architecturaal glas is een andere tak van sport. Wel is het goed dat er een extra doorbraak is. Wat mij betreft mogen er meer komen.”

Station als plek om te verblijven - Station Amsterdam Sloterdijk - fotografie: Jannes Linders



Station als onderdeel van de stad - Rotterdam - fotografie: Jannes Linders



Willem II-passage: ontwerp, beleving, techniek

Verslag van de bijeenkomst op de avond van de opening van de Willem II-passage

Freke Sens

Op donderdag 12 mei, de dag van de officiële opening van de Willem II-passage, organiseerde CAST een speciale avond over de nieuwe verbinding tussen Noord en Zuid. In vraaggesprekken met diverse betrokkenen werd onder meer ingegaan op de noodzaak van de extra doorbraak, de achtergronden van het ontwerp en de passage als kunstwerk.

Enerzijds is het is alsof ze er al jaren zijn: de Willem II-passage en het aansluitende fietspad door de Spoorzone. Een skateboarder suist voorbij. Fietsers passeren in hoog tempo gebouw 78 en 79. Iets verderop, op het terrasje bij theater De Boemel, is het gezellig druk. Anderzijds is duidelijk sprake van een noviteit: bij de wanden van glazen bakstenen onder het spoor stoppen mensen om te voelen. Er worden selfies gemaakt.

Historisch moment
“Tilburg heeft een passage. De tunnel van Zuid naar Noord.” Theatermaker Gerard Korthout opent de avond in De Boemel met een gezongen ode aan de nieuwe onderdoorgang tussen het centrum en de Theresiawijk. Een doorbraak die licht, lucht en ruimte brengt én de twee kanten van het spoor eindelijk met elkaar verbindt. Alsof de Berlijnse muur neergehaald is, alsof Noord- en Zuid-Korea herenigd zijn. Volgens gespreksleider Koj Koning werd de officiële opening van de passage eerder die dag, bijna als een historisch moment gepresenteerd. Er was echter wel degelijk sprake van een barrière die geslecht moest worden, vertellen Tjald Kalsbeek en Reinou Kieboom, die namens de gemeente Tilburg bij het project betrokken zijn. “We kregen als gemeente regelmatig signalen binnenvan dat met name de bewoners van Theresia het spoor als een behoorlijk obstakel ervoeren.” Hoewel de geïsoleerde positie van de wijk het belangrijkste motief was voor een extra doorbraak, werd de behoefte hieraan versterkt door de ontwikkeling van de Spoorzone. “Op het moment dat daar van alles gebeurt, is het fijn als mensen er gemakkelijk kunnen komen”, aldus Kalsbeek.

De nieuwe verbinding werd al snel aangeduid als ‘passage’. “We wilden het vooral geen tunnel noemen. Dat klonk zo donker en smal.” Volgens Kalsbeek lag het ambitieniveau hoog. “We hadden de opdracht de meest veilige passage van Tilburg, misschien wel van Nederland en Europa, te maken. Maar we kwamen er al snel achter dat we dat vooral niet moesten gaan roepen, want juist dan worden mensen uitgenodigd rotzooi te trappen.”

Met het oog op de veiligheidsbeleving vroeg de gemeente Esther Denekamp en Lynn Schlink, destijds studenten gedragswetenschappen aan Tilburg University, een onderzoek uit te voeren naar de te ontwerpen passage. Ze keken daarbij onder meer naar de mogelijke effecten van de inzet van geur, kleur, geluid, licht en camera’s. Een van hun belangrijkste aanbevelingen was het creëren van een geleidelijke overgang tussen de passage en de omgeving, zowel Spoorzone als Willem II-straat, door middel van bijvoorbeeld straatmeubilair. Daarnaast suggereerden ze een lichtwand voor een beter overzicht en veilig gevoel. “Zo voorkom je het ontstaan van schaduwen, die veel mensen als verontrustend ervaren”, licht Denekamp toe.

Vloeiend geheel
Met een uitgebreid wensenpakket stapte de gemeente Tilburg naar een aantal architectenbureaus. “Het was nogal een wilde kermis aan referentiebeelden; op het gebied van variatie, verrassing én veiligheid”, herinnert architecte Ingrid van der Heijden van The Cloud Collective zich. “Wij kwamen daarop met een basaal, rustig ontwerp.” Opvallend genoeg werd juist dit terughoudende voorstel als het

definitieve plan gekozen. In het ontwerp komen zowel de lichtwand als de overgang tussen spoortunnel en omgeving terug. Volgens Van der Heijden is er geprobeerd over het hele traject, van Spoorlaan tot Burgemeester Brokxlaan, een vloeiend geheel te creëren. Daarbij is gebruik gemaakt van de bestaande hoogteverschillen. “Zo vloeit de bestrating geleidelijk mee van de hoger gelegen noordelijke kant naar de zuidelijke kant. Op die manier voelt het bijna als een natuurlijke beweging om onder de passage door te gaan.”

Het zogeheten shared space-pleintje tussen de lichtwand en gebouwen 78 en 79 anticipeert op de geplande brede boulevard parallel aan het spoor. In de toekomst moet dit een druk verkeerskruispunt worden, licht Van der Heijden toe. Het ‘knikje’ in het fietspad, ter hoogte van het pleintje, was niet de keuze van de architect. Oorspronkelijk zouden passage en fietspad in het exacte verlengde van de Willem II-straat komen. Maar omdat dit de gezichtsbepalende lijn van V-vormige kolommen onder het hoogspoor zou doorbreken, koos de gemeente ervoor de onderdoorgang iets naar rechts te verleggen.

Het gaat vanavond echter vooral over de passage, met wanden opgebouwd uit achtduizend glazen stenen in baksteenformaat. Van der Heijden: “We zochten een solide materiaal dat bij Tilburg past. Uiteindelijk kwamen we uit bij baksteen, maar het had ook keramiek kunnen zijn.” Het idee voor een glazen ‘baksteen’ ontstond toen de ontwerpers van The Cloud Collective tijdens de lunch suikerklontjes op elkaar stapelden en daarachter een lichtbron plaatsten. In samenwerking met glaswerkplaats Van Tetterode Glas werden de stenen ontwikkeld. De omgeving van de passage stond model voor de wanden. Van der Heijden: “We hebben een analyse gemaakt van alle gevels in de Willem II-straat en de Spoorzone en ontdekten een ritme dat nu terugkomt in de glaswand.”

Niet alle dagen kermis
Voor de interactieve verlichting in de passage werd de hulp van Philips Lighting ingeroepen. Zij plaatsten ledpanelen achter de glazen wanden en sensoren in het plafond, waardoor het licht op bewegingen van passanten kan reageren. “We wilden niet dat de verlichting elke dag hetzelfde zou zijn”, aldus Ramon van de Ven van Philips Lighting. Het is daarom de bedoeling dat de lichtwanden, naast de interactie met voorbijgangers, ‘ervaringen’ gaan creëren op basis van onder andere het weer, momenten van de dag en evenementen zoals Roze Maandag. De komende maanden gaat Philips, in combinatie met LUSTlab, testen wat hierbij wel en niet werkt.

Van de Ven benadrukt niettemin het belang van terughoudendheid. “We kunnen alle kleuren van de regenboog maken, maar moeten de wand niet gaan overschreeuwen. We willen vooral de uitstraling versterken, maar dat kan ook al door twinkelingen en glinsteringen.” Van der Heijden onderschrijft dit: “Het hoeft niet alle dagen kermis te zijn. Uiteindelijk is het belangrijkste dat mensen van A naar B gaan.”

Licht als kunst
Tijdens de discussie met het publiek uiten meerdere aanwezigen hun zorgen over de nieuwe verkeerssituatie. Vooral de combinatie van een toenemende verkeersstroom – helemaal als de boulevard langs het spoor er eenmaal is – en het glooiende fietspad roept vraagtekens op. Ludo Hermans, stedenbouwkundige van de gemeente Tilburg, belooft dat de scherpste van de helling nog eens kritisch bekeken gaat worden.

Het ontwerp van de passage blijft echter het belangrijkste thema. Zo bestaat de vrees dat de lichtbeelden al gauw repeterend worden. Van de Ven erkent dat dit een struikelblok is. “Je ziet heel vaak bij dit soort schermen dat de content na verloop van tijd hetzelfde blijft. Dat willen we hier proberen te voorkomen.” Hij ziet hierbij de toegevoegde waarde van een beheerder die, na de eerste testmaanden, aanpassingen kan blijven doen.

Over het eerder aangekondigde gebruik van geluid en geur in de passage blijkt nog veel onduidelijkheid te bestaan. In het onderzoek van Denekamp en Schlink was sprake van de inzet van natuurgeluiden. “Maar of dit in de praktijk werkt, hangt ook af van de mate van omgevingsgeluid. Op het moment dat voorbijrijdende treinen duidelijk hoorbaar zijn, worden natuurgeluiden waarschijnlijk juist als storend ervaren”, aldus Denekamp. Van de Ven denkt bij geluid eerder

aan ambient muziek. “Maar geluid is zeker interessant omdat je dat in tegenstelling tot licht ook overdag meekrijgt.” Volgens Kieboom wordt de komende anderhalf jaar eveneens naar de inzet van geur en kleur gekeken. “Ook hier geldt: het hoeft niet, maar als blijkt dat het toegevoegde waarde heeft, is het een mogelijkheid.”

Vanuit het publiek komt de vraag hoe voorkomen gaat worden dat de passage ten prooi valt aan vandalen. Volgens Van der Heijden is daar in het ontwerp rekening mee gehouden. Zo zijn de wanden door hun rondingen onaantrekkelijk voor graffitispuiters. Bovendien zijn de stenen gemakkelijk te vervangen. Kieboom: “We willen daarbij benadrukken dat de tunnel van alle Tilburgers is.”

Om de betrokkenheid te vergroten door Tilburgers inspraak te geven in de lichtprojecties, zoals één van de aanwezigen voorstelt, ziet Caroline Prisse (Van Tetterode Glas) echter niet zitten. “We hebben slechte ervaringen met Gesamt-kunstwerken. Ik geloof erg in de integriteit van het handschrift van een ontwerper. Uiteraard valt daar vaak veel aan te verbeteren. Maar als iedereen mag zeggen ‘doe mij een beetje roze en doe mij een beetje groen’, wordt het er meestal niet beter op.” Ook Kieboom maakt een voorbehoud: “Het is grappig dat de verlichting nu als kunstwerk gezien wordt, terwijl het oorspronkelijk bedoeld is als ondersteuning van de beleving van de passage. Ik wil ervoor waken dat we daar niet te ver van weg rijden.”

Vanavond is het nog niet zover. Na afloop van de discussie zet een groot deel van het gezelschap bijna automatisch koers naar de onderdoorgang, waar in de schemering een voorproefje wordt gegeven van de technische mogelijkheden. Lichtpatronen glijden over de glazen wanden. Een verbinding tussen Noord en Zuid, een toegangspoort tot de Spoorzone, een nieuwe verkeersroute; de Willem II-passage is het allemaal, maar vooralsnog ligt de nadruk op het kunstwerk.

Reacties publiek op Willem II-passage

Geneviève van Helden (architecte en kunstenaar): “De breedte is geweldig. Je ziet de stad helemaal omkeren. Door het golvende doet het me denken aan de gebouwen van Zaha Hadid in Seoul. Tegelijkertijd heb je vanuit de spoortunnel zo’n Vermeer-doorkijkje richting Spoorzone. Ik woon aan de zuidkant van het spoor en heb mijn atelier in de LocHal. Voorheen moest ik altijd kiezen via welke kant ik daarnaartoe ging. Maar ik kan me voorstellen dat het voor bejaarden die met hun rollator vanuit Theresia naar het centrum willen lastig is het heuveltje op te komen.”

Frank Verhoeven (ondernemer gevestigd in de Spoorzone) en Louise Donker (bewoner van Theresia). Verhoeven: “De lichtwand is heel hightech. Het vormt zo een contrast met Tilburg. Maar het is slechts één van de dingen op de route. Op een afstand van 200 meter is heel veel te beleven.” Donker: “Mij wordt vaak gevraagd of ik trots ben op Tilburg. De stad was het altijd nét niet. Maar nu heb ik voor het eerst het gevoel alsof we de goede kant op gaan. Met de Spoorzone, maar ook met deze passage. Het voelt heel ruim, maar tegelijkertijd gezellig. Bovendien is het alsof ik ineens in het centrum woon.”



Productie wand Willem II-passage

Ontwerp passage: The Cloud Collective
Productie wand: Van Tetterode Glass Studio
Licht(ontwerp): Philips Lighting i.s.m. LustLab

Het ontwerp van de Willem II-passage omvat het geheel vanaf Spoorlaan tot aan Burgemeester Brokxlaan. Het meest opvallende deel van de passage zijn echter de wanden. Die zijn gemaakt van lichtdoorlatende stenen. The Cloud Collective ontwierp de Willem II-passage met het voornemen een sterke verbinding te leggen met de omgeving. Dat is ook aan de wand van de passage te zien. Het ritme in deze wand verwijst naar de gevels van de Willem II-straat. De stenen zijn geïnspireerd op de in het omliggende gebied veel voorkomende bakstenen.



Van Tetterode Glass was verantwoordelijk voor de productie van de wand. In samenwerking met The Cloud Collective werden de glazen stenen speciaal ontwikkeld. Op deze pagina wordt in beeld gebracht hoe de wanden werden gemaakt: van metalen en glazen elementen tot wand. The Cloud Collective werkt nog aan een film waarin het maken van de wand in beeld wordt gebracht.

Fotografie: Yvonne Witte en Caroline Prisse



Met dank aan

Subsidiënten
Gemeente Tilburg | Stimuleringsfonds Creatieve Industrie

Partners
TBV Wonen | Tiwos | WonenBreborg | Casade

Hoofdsponsors
Bedaux de Brouwer Architecten | BPD Ontwikkeling BV | Van de Ven Bouw en Ontwikkeling Tilburg | Bouwgroep Van der Weegen

Sponsors
't Heem | Heerkens Van Bavel Bouwgroep | De Architectenwerkgroep Tilburg | Remmers Bouwgroep

Begunstigers
Aannemersbedrijf J.A. van Gisbergen | Adviesbureau Markslag Beljaars | Adviesbureau Vekemans | De Kok Bouwgroep | Francine Broos Interieurarchitecten | H-KWADRAAT Architectuur | HONK | Hoogspoor Design Light | Lavertuur Planontwikkeling | Makelaardij Hans van Berkel | Prince Project Management Bureau | Van Asten Doomen Architecten | Van Esch | PANplus architectuur | DW Investments b.v. | Krens Ten Brinke Projectontwikkeling BV | Bouwbedrijf André Doevendans bv

Colofon

Tekst	Ton Wagemakers, Jace van de Ven, Berny van de Donk, Jos van den Hende, Freke Sens, Myrthe Breukink
Redactie	CAST (Henriëtte Sanders, Myrthe Breukink)
Vormgeving	Jac de Kok ontwerpers
Drukwerk	Drukkerij Groels
Fotografie	Willie-Jan Staps, Yvonne Witte, Caroline Prisse

Alle auteurs van de afbeeldingen uit de CASTverdieping worden zorgvuldig vernoemd. We hebben getracht met iedereen contact op te nemen. Mocht er onverhoopt toch informatie gebruikt zijn waarvan de auteur niet vermeld is, dan kan deze contact opnemen met CAST.