

De Preek: Korvel Vooruit!

In Tilburg ben ik in geboren en getogen. Mijn ouders startten hun huwelijkse leven direct na de oorlog in de Trouwlaan. Enkele jaren later verhuisden ze naar de Leenherenstraat in de parochie Fatima met mij als 4e in het gezin op komst. Een gemiddeld katholiek gezin dat uiteindelijk zes kinderen zou gaan tellen. Zodra ik acht jaar was geworden, bedacht Sinterklaas mij met mijn eerste fiets. Deze was 2e hands op de kop getikt en stiekem eigenhandig door mijn vader in het schuurtje opnieuw in de lak gezet, versierd met plakplaatjes van Union en van stevige eikenhouten blokken op de trappers voorzien. Mijn vader was meubelmaker en het was een fiets op de groei.

Mijn wereld werd ineens groter. De week daarop stak ik voor het eerst op mijn nieuwe fiets samen met mijn vader de Korvelseweg over, om via de Berkdijkse straat over de kasseien naar de Oude Bredase weg te rijden, richting Breda.

Daar woonden mijn grootouders in het spoorwegwachters huisje ter hoogte van Teteringen. Een tocht waaraan geen einde leek te komen en waarvan we tegen de avond met een zere kont en stekende pijn in de kuiten voldaan weer terugkeerden. Bepakt en gezakt met ingemaakte groenten uit opa's groentetuin langs het spoor. Zodra het oogsttijd was voor groenten, fruit, noten en tamme kastanjes of de hazelnootjes rijp waren, werd het een wekelijkse expeditie. Heel wat keren troffen we het bij goed weer op de ochtend dat in de grote houten kiosk op het Korvelplein de harmonie in vol ornaat aan het concerteren was. Op de terugweg zagen we soms een enkele verlaten tubablazer met rode neus bij L'écho des Montagnes naar buiten stappen die onder begeleiding van zijn laatste muzikale ademtocht de schemer in 'dwalkte' op weg naar moeder de vrouw.

Net zo veel winkels als in de Heuvelstraat

Met de jaren verschenen de auto's in het straatbeeld. Onze buurman die vertegenwoordiger was van gereedschapmakerij de Bewo, tegenover de voormalige Vormenfabriek aan de Hart van Brabantlaan, had als eerste auto een DKW. Een driepitter waarmee ik als vriendje van de buurjongen soms in het weekend mee naar het strand mocht. Weer dezelfde beginroute. Korvelseweg oversteken, over de kasseien hobbelen via de Berkdijkse straat richting Breda en verder naar Zoutelande; oversteek met de pont.

Als het zaterdag was, reden we wel eens om over de Korvelseweg om een onderdeelje af te geven bij de pompenwinkel. En dan dacht ik: "Hier zijn net zo veel winkels als in de Heuvelstraat. Tilburg is toch wel een grote stad".

Elke winter werd er thuis steevast op een onmogelijk uur aan de deur gebeld. Voor de deur stond dan een Kapucijn op blote voeten in sandalen met rozenkransen en schapulieren op de arm; voor de missie. Nu wij zelf inmiddels al weer tien jaar op de Korvelseweg wonen, is dat nog steeds zo. Als je niemand meer verwacht, wordt er gebeld en wie staat daar dan? Jawel, de Kapucijn op blote voeten in sandalen en mét een rozenkrans. Schapulieren zijn uit de mode geraakt. Wij wonen in het oude pand dat ruim voor 1900 door de koopman Levi Andriesse als winkelwoonhuis is gebouwd aan wat in die tijd het Haringseind heette. Op de gevelsteen staat 1 mei 1872. Andriesse behoorde in 1880 tot de amper 3 procent van de Tilburgse bevolking die stemrecht had, een aanduiding voor een zekere welstand, aangezien kiesrecht in die tijd gekoppeld was aan een aantal belastingen. Tot op heden is de Fa. Andriesse, vanuit het pand aan de Trouwlaan 38 als groothandel voor de horeca actief. Het bedrijf behoort daarmee tot de alleroudste nog werkzame bedrijven van Tilburg.

Bedrijvig Tilburg

In de publicatie 'Bedrijvig Tilburg, uit de archieven van Tilburgse bedrijven van vijftig jaar en ouder' van Henk van Doremalen en met medewerking van Ronald Peeters (1997) wordt de historie van nog andere bedrijven aan de Korvelseweg of in de omgeving uit de doeken gedaan.

Het gaat specifiek om bedrijven die tot op de dag van vandaag een rol spelen in de economische opbouw van Tilburg. Zo wordt er melding gemaakt van vervoersbedrijf Wed. J. van Casteren met een loods aan de Trouwlaan en kantoorgebouw aan de Korvelseweg, nadien op industrieterrein het Laar voortgezet onder de naam Scansped en inmiddels Schenkel BTL geheten; Expeditie, transport en veembedrijf Harrie van Casteren met bedrijfsruimte aan de Kloosterstraat / Nazarethstraat en vanaf 1983 aan de Koningshoeven gevestigd onder de naam Hacas; Donders interieur ('Kunstzaal Donders'), vroeger gevestigd aan de Zomerstraat in het verlengde van de Korvelseweg; Gijsbert van Bilsen, Wijnkoperij, met het 'moederbedrijf' in handen van de derde generatie, nog steeds in volle glorie actief aan de Korvelseweg en tot slot J.Th. Hoes, Postzegelveiling, waarvoor de basis is gelegd door André van Amelsfoort, die lange tijd tevens het beroep van kleermaker is blijven uitoefenen aan

de Korvelseweg en in 1956 met het veilinghuis verhuisde naar het St. Annaplein.

Zo zijn er nog vele andere bedrijven die zich eveneens van generatie op generatie hier manifesteren. Van licht en elektra tot fietsen, auto's, drukwerk, kleding, interieur en stoffering, gebruikte meubelen en antiek, doe-het-zelf- en campingartikelen, ruitersport, levensmiddelen, drogisterijartikelen; zaken als een autorijschool, reisbureau, kapperszaak, juwelier en niet te vergeten de bank, postagentschap, advocatenkantoren, café's, restaurants, koffieshops, enzovoort. En ook de nieuwe generaties met uiteenlopende culturele achtergronden dienen zich aan op het gebied van retail van allerlei aard. Kortom de Korvelseweg is een echte stadsstraat, een winkelstraat.

Vitaal netwerk

Een onmisbaar bestanddeel van de karakteristiek van de Korvelseweg en verlengden, vormt ongetwijfeld het wonen. Dat geldt natuurlijk ook voor de omliggende wijken St. Anna, Westeind, Korvel en Trouwlaan, Uitvinder- en Zeeheldenbuurt en Oerle. In 1913 pleitte de nieuw door de gemeente aangetrokken stedenbouwkundig ingenieur J.H.E. Rückert om ordening aan te brengen in de wildgroei van Tilburg en serieus de volkshuisvesting aan te pakken. Zijn benadering had tot gevolg dat in de Korvelse schijf destijds door Gemeentelijke Woningdienst de eerste aanzet is geven tot de klassieke stadsvernieuwing. Deze dienst is overigens de voorloper van TIWOS, die thans volop bezig is met de reconstructie van de Uitvinders- en Zeeheldenbuurt. Waarom vertel ik u dit allemaal? Eigenlijk alleen maar om u duidelijk te maken dat de Korvelseweg, omgeving en uiteinden verdomd vitaal waren en vooral nog steeds zijn, voor leven en verblijf in de 'oude stad' binnen de ringbanen van Tilburg.

Dat Tilburg niet de ontstaansgeschiedenis heeft van een Middeleeuwse stad zoals Den Bosch, wil alsmaar niet of tenminste onvoldoende tot het gemeentehuis door dringen. Bij de aanleg binnenkort van de discutabele Cityring die het winkelhart zal gaan omsluiten (ontwerp: Riek Bakker) komt dat weer eens tot uitdrukking. Wat dat betreft begreep Rückert destijds de stad veel beter. Hij verbond met het ringbanenstelsel de netwerkstructuur die Tilburg als groeiende katholieke textielstad van oudsher kenmerkte.

De historische verbindingsroutes kregen een extra stedelijke betekenis door hun nieuwe rol in de ontsluiting van het centrum dat het zwaartepunt bleef, waar het stadsbestuur zetelde en het winkelbedrijf floreerde.

Tegelijkertijd behielden de verspreid liggende kernen en pleinen (Herdgangen) waaruit Tilburg is ontstaan hun eigen 'nederzetting'-status met kerk, lokale winkelnering en bedrijvigheid.

Korvelseweg levensader

Tilburg is op de eerste plaats een stad in meervoud, extra geaccentueerd door de aanleg van deze perfecte 'ringleiding'. Door deze ruimtelijke en logistieke ingreep konden de grote doorgaande wegen zoals de Korvelseweg blijven fungeren als 'slagaders' van de stad. Het waren ook de routes waarlangs de bedrijvigheid zich verder manifesteerde en de status van de welgestelde ondernemers en dienstverleners zichtbaar werd. Het waren straten met aanzien, aan weerszijden beplant met grote bomen en ordelijk bestraat met duurzame materialen. In combinatie met de traditie van grote achtertuinen dankte Tilburg aan die boombeplanting ook zijn vroegere reputatie als groene stad; misschien wel mooiste stad van het land. Voor de Korvelseweg was de beplanting extra van betekenis omdat de straat in rechte lijn naar het zuiden leidde naar de buitenverblijven en jachtgebieden van de textielbaronnen; de 'heren' zoals mijn opa ze placht te noemen. Deze ononderbroken route van de Heuvelstraat naar Goirle (en Riel) wisselt maar liefst 7 keer van naam.

Waar het met de Korvelseweg naar toe moet, is mij om met de woorden van Interpolis te spreken glashelder. Het is van belang om daar juist nú iets over te zeggen. Want Tilburg heeft voor de renovatie- en schoonmaakbeurt die de stad op vele fronten nodig heeft voor het eerst na lange jaren het oog laten vallen op de Korvelseweg en omgeving. De renovatie zou in het teken moeten komen van herstel van het monumentale karakter van deze levensader, die Tilburg rechtstreeks verbindt met de mooiste landgoederen van de grensstreek. Deze 'groene' benadering kan heel goed samen gaan met het scheppen van ruimte voor bedrijvigheid. Laat dat dus zien in de renovatie! Bijvoorbeeld in de keuze van deugdelijke materialen en weloverwogen toepassing daarvan.

Hart van de stad

Dat is dus duidelijk een andere benadering dan waarmee het verlengde van de Korvelseweg, de Laarstraat onlangs is aangepakt, of recenter nog de Zomerstraat. Wat is daar dan mis mee zult u zeggen. Het ziet er toch weer netjes uit. Inderdaad, het kon erger. Maar hoe lang denkt u dat de lichtgrijze betonklinkertjes, waar Tilburg kennelijk een vast abonnement op heeft en die in de Laarstraat als bestrating zijn gebruikt voor het voetgangersgedeelte, hun maagdelijkheid zullen behouden? Kunt u zich

deze straat voor de geest halen met het overbodig woud van afzichtelijke milieupalen, waar Tilburg ook al een abonnement op lijkt te hebben? Ontwaart u enig vakmanschap als u kijkt naar de verkeersbelijning op het nieuwe asfalt in de Zomerstraat? Hebt u gezien hoe slordig de sierbestrating van het eerder gerenoveerde parkje is teruggelegd?

Wat denkt u van de brute obstakels die de verkeersstromen van elkaar scheiden? En last but not least, is het nodig om de puntgave driehoeksvorm van een van de mooiste bewaarde pleintjes van Tilburg, het Onze Lieve Vrouweplein, te schandaliseren met een volkomen nutteloze parkeerhaven.

Ik pleit ervoor het gebied tussen de Korvelse- en Bredaseweg aan te merken als interessant dwaalgebied en dienovereenkomstig de openbare ruimte aan te pakken. Ik pleit er ook voor de reconstructie en herinrichting aan de andere zijde van de Korvelseweg te baseren op het feit dat dit gebied tot het hart van de stad behoort en aansluit op het nieuwe kunstcluster van de architect Jo Coenen. Kortom, gevraagd wordt een beetje fantasie, stedelijke allure en vooral serieuze aandacht, interesse en vakmanschap als het gaat om de aanpak van Tilburg Zuid. Als Willem II middelmatig voetballen, laten de supporters zich horen. Ze beginnen dan te mopperen tegen trainer en bestuur en om het beter te krijgen, moedigen ze daarna de voetballers aan om ze de sterren van de hemel te laten spelen. Aan goedbedoelde middelmatigheid hebben bewoners, ondernemers en dienstverleners van de Korvelseweg en omgeving ook een broertje dood. De Korvelseweg moet weer stralen !

Ruimtelijke en architectonische kwaliteit

De omliggende wijken waar gewoond en gewerkt wordt, waar de kinderen naar school gaan en op straat spelen, mensen elkaar ontmoeten, zouden het aanzien kunnen krijgen van de Hof van Eden.

Sedert de komst van Fuji leert Tilburg graag van Japan. Ik was daar zelf onlangs op studiereis vanwege de bijzondere architectuur en openbare ruimte. Ik herinner me een renovatieproject in Kyoto, het straatje waar al eeuwenlang de geisha's verblijven. Eenvoudige huisjes zoals bijvoorbeeld in de Capucijnenstraat, netjes gerepareerd en opgeschilderd en als bestrating een tegelpatroon van afgevlakt basalt met aan weerszijden een hardstenen dorpel voor het markeren van het iets hoger gelegen smalle trottoir. Mooie lantaarns, géén hinderpalen, géén verkeersdrempels, géén fietsgoten en voor alle verkeer toegankelijk. Voetgangers, fietsers, brommers en auto's konden er ieder hun gang gaan behoudens parkeren,

terwijl de straat niet breder was dan anderhalve auto. Iedereen gelukkig en het zag er in al zijn soberheid prachtig uit, ondanks de bovengrondse bedrading voor elektra en communicatie.

Ik trof in Kyoto ook fraaie voorbeelden aan van de inpassing van nieuwe hogere appartementencomplexen in het straatbeeld. In Tilburg is die ontwikkeling in de doorgaande wegen zoals de Korvelseweg op dit moment volop aan de hand én in discussie. Ik denk dat er een bijzondere kans ligt om met de in Tilburg bedachte strategie van 'archipunctuur' deze ontwikkeling in goede banen is te leiden door de gelegenheid te baat te nemen extra architectonische kwaliteit aan het straatbeeld toe te voegen. Aan het architectonische ontwerp bijzondere eisen te stellen en deze specifieke inpassingsopgave met hulp van het CAST onderwerp te maken van een stimulerende BNA-prijsvraag.

Ik weet zeker dat er veel meer markante doorgaande straten, wijken en buurten enthousiast zouden zijn voor een dergelijke kwalitatieve benadering. Wat let het gemeentebestuur om de Korvelseweg en omgeving tot voorbeeldgebied te verklaren en de landelijke en Europese overheid voor de uitwerking van deze inhoudelijk culturele aanpak te interesseren. Alles met het oog op het bereiken van duurzame ruimtelijke en architectonische kwaliteit. De Commissie Fijnaut gaf het in het rapport 'Veilig Samenleven' nog eens helder aan: de sociale veiligheid is gediend met optimale zichtbaarheid en toegankelijkheid van de publieke ruimte. Ruimtelijk ontwerp en architectuur behoren daar wezenlijk aan bij te dragen.

Nu rest enkel nog mijn 'zegen': Tilburg vooruit, dan ook: Korvel vooruit!
Of beter nog: Korvel vooruit, dan ook Tilburg vooruit!

Jan Doms - LEF stadsdynamica, 15-08-05

Terug te vinden op: <http://gtenc.com/korvelseweg/column-preek.html>