

Station Eindhoven

**Cultuurhistorisch onderzoek en
waardestelling van Station Eindhoven**



Station Eindhoven

**Cultuurhistorisch onderzoek en
waardestelling van Station Eindhoven**

Inhoud

005	Inleiding
009	Architectonische analyse en waardestelling Achtergrondinformatie Van der Gaast: technisch, grootschalig en zijn tijd vooruit Oeuvre Opzet en structuur van het gebouw Huidige situatie entreehal Reizigerstunnel Perronoverkapping en perrongebouwen
029	Waardering Architectuur
033	Stedenbouwkundige analyse en waardestelling Inleiding Voorgeschiedenis Het plan Van der Laan De Architectonische invulling: Van der Gaast Friedhoff Het 'Luma'plan Gio Ponti Aantastingen en/of verbeteringen, 1968 - 2010 Herontwerp 2010
049	Waardering Stedenbouw
057	Literatuur

Inleiding

Dit rapport over Station Eindhoven en omgeving is gemaakt in opdracht van NS-Prorail, als antwoord op een vraag van de Gemeente Eindhoven, die het tot haar verantwoordelijkheden rekent de cultuurhistorische waarden van dit naoorlogs rijksmonument te bewaken. Het rapport moet echter in samenhang worden gezien met het uiterst precieze en gedegen bouw- en architectuurhistorische onderzoek dat is verricht door Arcadis, het bureau dat tevens in opdracht van de NS de transformatie en restauratie van het stationsgebouw ontwerpt.

Terwijl het uiteraard wenselijk en efficiënt is dat de kennis over de historische kwaliteiten van een rijksmonument zo diep verankerd is in het bureau dat de transformatie ontwerpt, blijft er spanning bestaan tussen de belangen van een rijksmonument en de meer functionele, commerciële en andere bedrijfskundige belangen van de opdrachtgever. Daarom is het steeds weer nodig om ook een onafhankelijke analyse van het gebouw in het licht van de nieuwe opgave te hebben, gemaakt door een partij die niet als één van de belanghebbenden gezien kan worden. De vuistregel van het rijksbeleid is immers dat bij een rijksmonument, het cultuurhistorische belang van het monument uitgaat boven de functionele belangen, en dat toevoegingen of transformaties altijd ondergeschikt moeten blijven aan het monument. Deze heldere regel wordt echter gecompliceerd dan wel genuanceerd door hedendaagse opvattingen over monumenten dat ook het functioneren zelf, het 'concept van het gebouw, haar gebruikskwaliteiten meegenomen moeten worden in het vaststellen van de cultuurhistorische waarde, niet slechts de historische authenticiteit van de fysieke elementen waar het monument uit is opgebouwd.

Dat betekent dus dat en gebouw volledig fysiek bewaard kan worden, maar haar historische waarde verliest door een incongruent gebruik of door een veranderde stedenbouwkundige context. Juist bij stations en stationsgebieden wordt de ogenschijnlijk eenvoudige tegenstelling tussen het hedendaagse vastgoed belang van de eigenaar en het publieke belang bij een cultuurhistorische gaafheid, gecompliceerd en openbaart zich de mogelijkheid van een vruchtbare synergie, maar ook het risico van een onheldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen gemeente en NS.



Reeds vijf jaar geleden besloot de NS, bij monde van het Bureau Spoorbouwmeester, om zelf het initiatief te nemen in het ontdekken, uitdragen en uiteindelijk uitbaten van de cultuurhistorische waarden van haar immense verzameling stationsgebouwen, die onder opdachtgeverschap van de NS waren ontworpen door een galerij der groten van de Nederlandse architectuur, van Cuypers, Van Ravensteyn, Schelling, tot en met Van der Gaast, Douma, Reijnders en zo verder. Deze studie, uitgevoerd door Crimson en door Urban Fabric, leidde uiteindelijk tot "De Collectie", een boekwerk waarin 50 stations stonden beschreven die volgens de directie van de NS de topstukken waren, waarvan de cultuurhistorische waarden voor de toekomst moesten worden bewaard.

Dit initiatief was niet alleen ingegeven door het historische besef van de NS en haar geloof in de publieke zaak, maar tekent ook een kentering in het denken over vastgoed en stationsgebieden. Men beseft steeds meer dat juist de zachte waarden van historische gelaagdheid, herkenbaarheid, culturele distinctie en authenticiteit van beslissende impact kunnen zijn op de belevingswaarde, de aantrekkelijkheid en dus ook de economische waarde van gebouwen en gebieden, voor nu en voor de verre toekomst. Daarmee verdwijnt een deel van de tegenstelling tussen het publieke-cultuurhistorische en het private-vastgoedeconomische.

Het station Eindhoven is dus niet alleen een Rijksmonument, aangewezen door minister Plasterk als één van de 100 naoorlogse rijksmonumenten, maar het is ook één van de 50 gebouwen die door de NS is aangewezen als topstuk uit haar eigen architectonische bedrijfscollectie. De bescherming vanuit het rijk, de omarming van de cultuurhistorische waarden door de NS zelf, de betrokkenheid van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en de ambities van de Gemeente Eindhoven met het stationsgebied, creëren samen de mogelijkheid om niet alleen het gebouw op de juiste manier verder te ontwikkelen, c.q. te bewaren, maar ook om het op de beste manier in te bedden in de stad.

Het veiligstellen van de cultuurhistorische waarden van dit gebouw voor de toekomst, hangt immers voor 50% af van wat er met en in het gebouw zelf gebeurt, maar voor 50% van wat er met de directe omgeving van het gebouw gebeurt. Voor dat laatste is met name de Gemeente Eindhoven verantwoordelijk. Het interessante van haar positie is dus dat zij zowel de rol speelt van de controlerende partij, die het publieke belang bewaakt van de cultuurhistorische

kwaliteiten van het rijksmonument, als de ontwikkelende partij die direct invloed kan hebben op deze kwaliteiten door het stedenbouwkundige plan voor het stationsgebied.

Vanwege deze complexe, dubbele relatie tussen de gemeente en de eigenaar van het Rijksmonument, hebben wij het voorliggende rapport opgebouwd uit twee delen die inhoudelijk niet los van elkaar gezien kunnen worden, maar procesmatig wel degelijk.

Het eerste deel gaat in op de vraag om een meer onafhankelijke, analytische waardering van de architectuur van Station Eindhoven. Deze kiest twee invalshoeken, ten eerste het gebouw en zijn plaats in het oeuvre van Koenraad van der Gaast, ten tweede de belevingswaarde van de architectuur, vanuit het gebruik als station. Hieruit hebben wij een puntsgewijze waardering gedestilleerd. Deze waardering is uiteraard gericht op de eigenaar van het gebouw en zijn ingenieurs, architecten, ontwikkelaars en vastgoedspecialisten, om aan hen duidelijk te maken wat de 'spankracht' is van dit monument. Vanuit de analyse hebben wij aangegeven wat de hiërarchie is van beleefbare kwaliteiten, en hoe zich dit vertaalt in mogelijke acties. Deze analyse en waardering is uiteraard niet in het luchtledige geschreven, maar in het volle besef van de richting van de ideeën voor de uitbreiding en transformatie van het station zoals die ons duidelijk is geworden uit verschillende gesprekken met NS-Prorail en Arcadis.

Het tweede deel is een antwoord op de vraag van de Gemeente Eindhoven om een meer stedenbouwkundig perspectief op het gebouw. Dit biedt de mogelijkheid om het gebouw naar voren te laten komen als het product van een collectief stedenbouwkundig ontwerp, van een uitgelezen gelegenheidscombinatie van ontwerpers: Kuiper, Verhagen en Gouwetor, J. Van der Laan, Sybold van Ravensteijn, Van der Gaast zelf, Friedhoff en Gio Ponti, waaruit een verbazingwekkend coherent stedelijk ensemble is voortgekomen.

In de verdere ontwikkeling van dit stedelijk ensemble ligt echter ook de sleutel tot het op een goede wijze inbedden van het gebouw in de stad en het daardoor een positieve uitstraling op een breed gebied te laten hebben, of het gebouw als een prachtig gerestaureerd maar niet optimaal functionerend fragment te verstoppen in een conventionele, want door kwantitatieve motieven geleid, ontwikkeling. De contouren van de toekomstige ontwikkelingen in het stationsgebied waren – voor

ons althans – minder duidelijk dan de toekomstige ontwikkelingen binnen het station zelf. Dit deel van het rapport moet dan ook gelezen worden zowel als een analyse van het station en de directe omgeving, maar ook als een oproep aan de Gemeente Eindhoven en de eventuele projectontwikkelaars, waaronder de NS zelf, die de toekomst van dit gebied zullen bepalen. Het is een analyse en waardering waarvan wij hopen dat het in elk geval serieus genomen wordt, en dat het een rol zou kunnen spelen in de ontwerpen die voor het gebied zullen worden gemaakt.



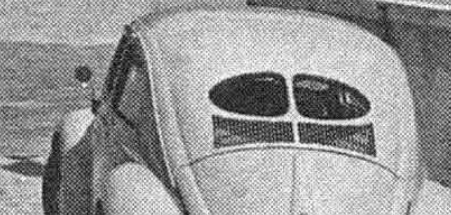
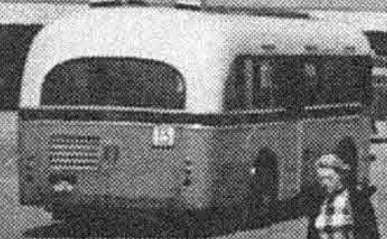
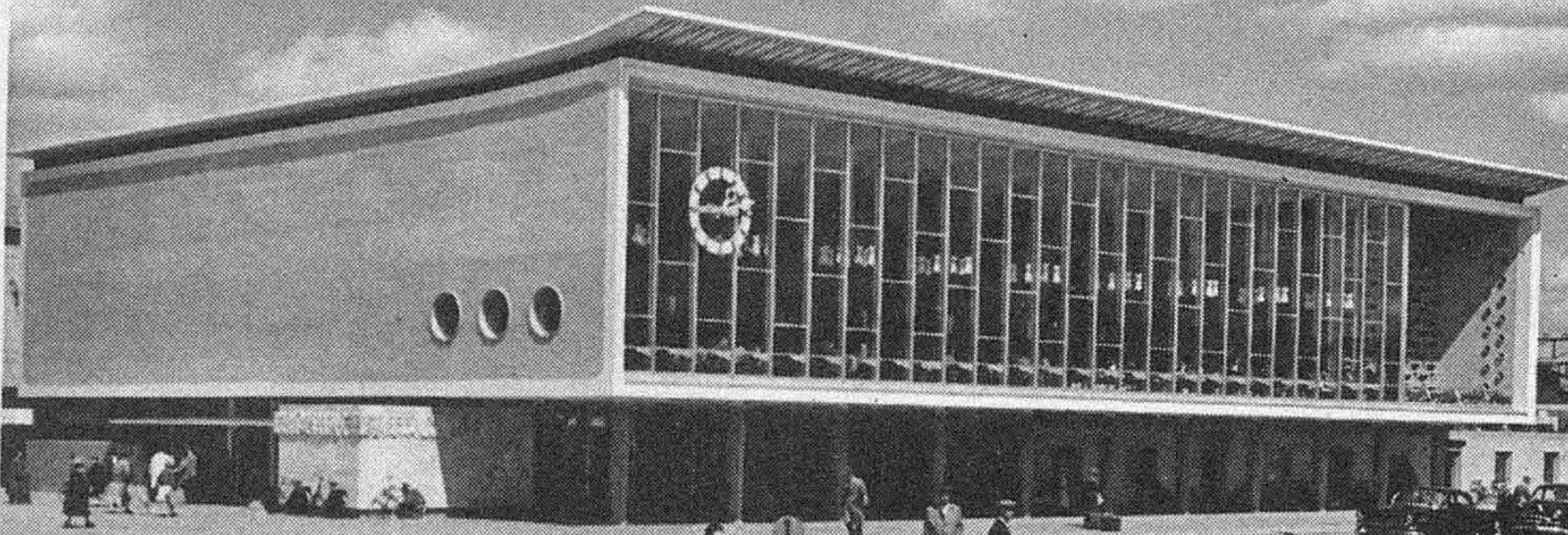
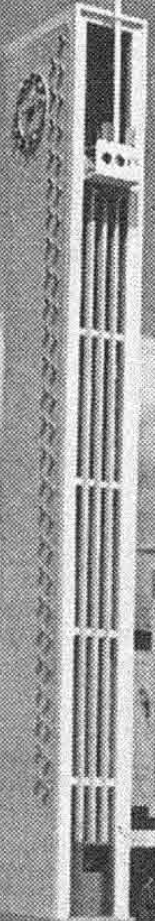
Architectonische analyse en waardestelling

Architectuur

Achtergrondinformatie

Het station Eindhoven ligt op een knooppunt van drie trajecten: Venlo-Eindhoven, Breda/'s Hertogenbosch-Eindhoven en Eindhoven-Weert en is het grootste van de twee Eindhovense stations (Eindhoven-Beukenlaan). Het huidige station stamt uit 1956. In 1942 werden tijdens de Tweede Wereldoorlog als gevolg van luchtbombardementen 250 panden verwoest in de stad Eindhoven. Ook het toenmalige station werd hierbij licht geraakt. In plaats van een grootschalige hersteloperatie greep de gemeente Eindhoven de veroorzaakte schade aan om een uitgebreid wederopbouwplan te introduceren die alle problemen waar de stad voor de oorlog mee kampte, zou oplossen en tegelijkertijd een nieuwe start voor de stad zou betekenen. Het wederopbouwplan (1946) van de Leidse architect J.A. van der Laan beoogde een verregaande reconstructie van het stadscentrum, dat in 2000 225.000 inwoners zou moeten kunnen bedienen. Eindhoven ontstond uit een verzameling dorpen die aan elkaar groeiden. In de ogen van de bestuurders moest Eindhoven nu eindelijk een echte stad worden met een nieuw stadhuis, een cultureel centrum, winkelstraten, brede verkeersstraten en monumentale verkeerspleinen. Een modern centrum moest deze stad krijgen, net zo modern als de techniek die werd ontwikkeld in de Philips-fabrieken, een van de industrieën die Eindhoven groot heeft gemaakt. Ook het spoorwegtracé werd aangepast in het nieuwe stedenbouwkundige plan. Er werd een nieuwe verhoogde spoorbaan ontworpen op een naar het noorden verlegd tracé. Met het verhogen van de spoorbaan en de sloop van de omliggende woningen werd een oorspronkelijke barrière in de stad opgeheven en ruimte gecreëerd voor de uitbreiding van het stadscentrum. De bouw van een nieuw station paste binnen deze planologische reconstructie. Het oude station van G.W. Heukelom werd in 1956 afgebroken ten behoeve van een nieuw station door ir. K. van der Gaast (chef afdeling Gebouwen NS). Het nieuwe stationsgebouw werd aangesloten op de bestaande passagiers- en bagagetunnels, ontworpen door S. Van Ravesteyn. Onderdeel van het station was een groot plein waar alle vervoersmiddelen uit de stad zouden samenkomen. Tegelijkertijd werd door het verschuiven en verhogen van de spoorbaan ruimte geboden aan andere stedelijke functies. Aan





weerszijden van het stationsplein zijn de Bijenkorf (ontworpen door G. Ponti, 1965-1970) en een stationspostkantoor (G. Friedhoff, M. Bolten en Ingenieurs- en Architectenbureau Langhout, 1961) gebouwd die de ruimte van het stationsplein markeerden en de grootsheid van het stadscentrum versterkten. Voor kaarten van het plan J.A. van der Laan en de huidige situatie zie de bouwhistorische opnamen van Arcadis (3 juni 2010), p. 10 en 11 en in het bijbehorende Tekeningen- en beeldenboek, p. 10.

Van der Gaast: technisch, grootschalig en zijn tijd vooruit

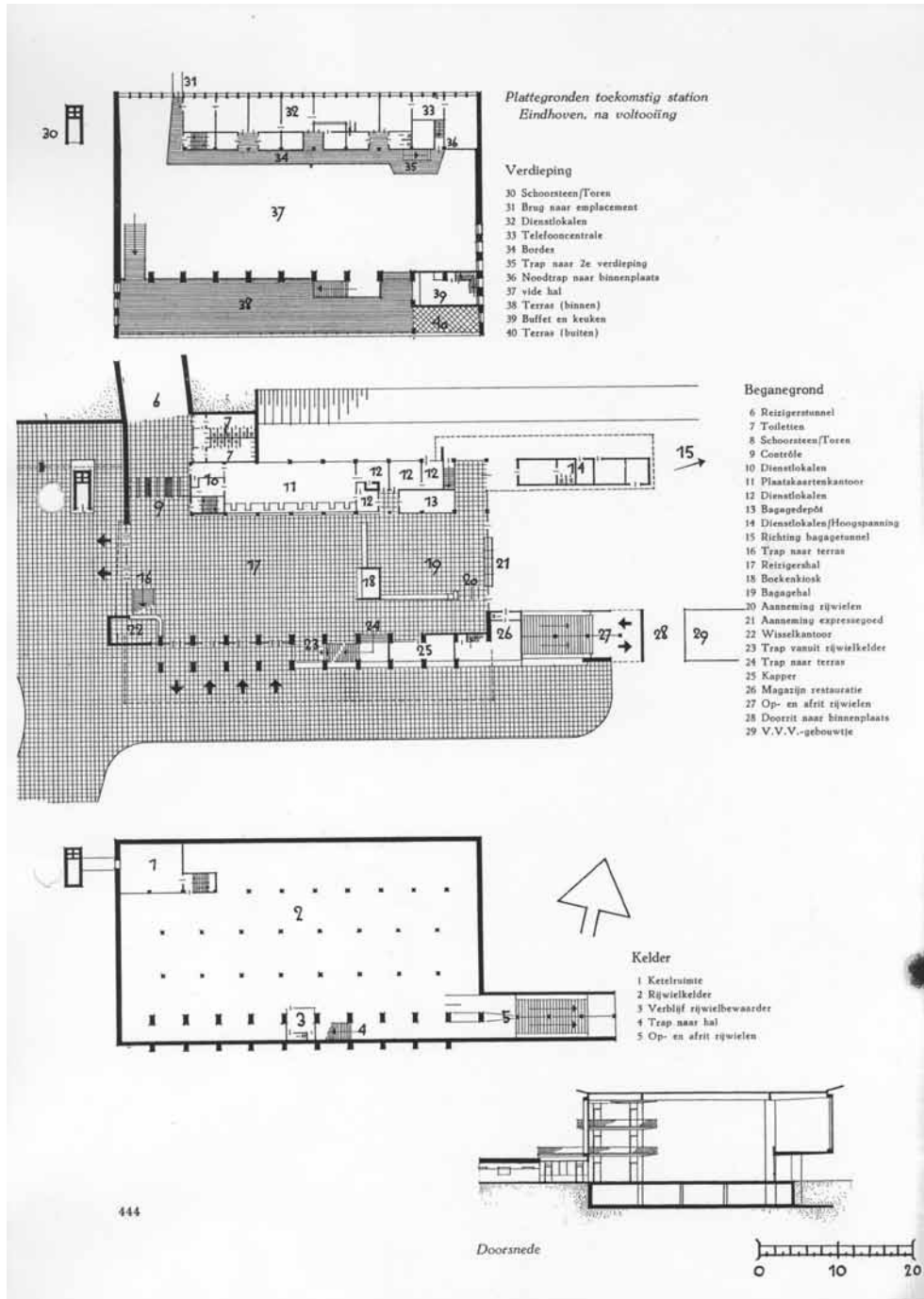
De eerste Spoorbouwmeester die heel het Nederlandse netwerk onder zijn hoede had, was Koenraad van der Gaast (1923–1993). Voordat hij in 1953, op dertigjarige leeftijd, aantrad als hoofd van het architectenbureau stond het noorden van het netwerk onder architectonische leiding van H. Schelling en het zuidelijke deel onder S. van Ravesteyn. Dit was een gevolg van het feit dat tot 1937 Nederland twee verschillende spoorwegmaatschappijen had, ieder met hun eigen spoorbouwmeester; pas toen dezen met pensioen gingen werd het bedrijf ook architectonisch samengevoegd. Bij het vooroorlogse werk van zijn voorgangers Van Ravesteyn en Schelling lag de nadruk hoofdzakelijk op het verblijf in de stations. Van der Gaast speelde in op een nieuwe naoorlogse tendens waarbij de trein moest concurreren met het groeiende autoverkeer. Om de slag van forenzenverkeer te kunnen winnen moest de NS een modernisering bewerkstelligen in haar stations. De nadruk in de gebouwen kwam vanaf de jaren vijftig te liggen op efficiënter gebruik en kortere wachttijden.

Van der Gaast had een uitgesproken opvatting over de rol van de architectuur van het stationsgebouw voor de maatschappelijke positie van het bedrijf Nederlandse Spoorwegen. In zijn 'overpeinzingen van een stationsarchitect' uit 1964, stelt hij dat het niet genoeg is voor de stationsarchitect om gebouwen te maken die bij de tijd zijn, om de concurrentie met het personenvervoer aan te kunnen. Ieder jaar komen er immers nieuwe automodellen op de markt, en het is onmogelijk met hetzelfde tempo het materieel van de Nederlandse Spoorwegen te vernieuwen. "Het beeld van het openbaar vervoer zal daarom altijd ouderwetsers ogen dan dat van het particuliere vervoer. De architect zal moeten trachten zijn tijd vooruit

te zijn ten einde op de lange duur de achterstand zo gering mogelijk te doen worden. Hij zal moeten behoren tot de avant-garde die met fijne neus speurt naar ideeën die nog gaan komen, en anderzijds moeten trachten modieuze vormen te voorkomen die snel verouderen." In onze postmoderne, cultuurrelativistische ogen is dit streven bijna aandoenlijk in zijn onmogelijkheid. Alles is immers 'van zijn tijd' en de toekomst is niet te voorspellen. Van der Gaast, een leerling van de rationalistische architect en hoogleraar J.H. van den Broek (1898 – 1978), geloofde echter dat een meedogenloos rationele vertaling van de eisen van het station zou leiden tot een architectuur die altijd modern zal zijn, want niet besmet door stilistische overwegingen maar gebaseerd op fundamentele en onveranderbare eigenschappen en eisen van het spoorwegvervoer. Dit was de achtergrond van Van der Gaasts nadruk op de stationsoverkapping als een technisch element dat gebruik maakte van de allernieuwste constructieprincipes en dat de perronoverkappingen overbodig zou maken; het bracht hem ook tot het gebruik maken van gladde en moderne materialen en details die niet aan slijtage of vervuiling onderhevig zijn: hard hout, roestvrij staal, geglazuurde baksteen en tegels en glazen puien. Deze materialen waren niet alleen tijdbestendig maar sloten ook aan bij de materialen van de moderne vervoermiddelen zelf en continueerden zo de sfeer. Het gebouw moest verder een eenvoudige en flexibele opzet hebben zodat de, minieme, veranderingen in gebruik, zoals de plek van de kaartverkoop of van andere voorzieningen zonder zware ingrepen plaats konden vinden. In het midden van de jaren zestig, de tijd van zijn essay en van zijn stations in Tilburg en Schiedam, had Van der Gaast het architectonische probleem van het station opgelost en had hij, zijns inziens, gebouwen gecreëerd die de grilligheden van hun tijd voorbij waren en zolang er spoorwegvervoer zou bestaan, modern zouden zijn.

Oeuvre

Eindhoven was het eerste grote station dat Van der Gaast ontwierp. In dit station werkte hij voor het eerst het open, rationalistische en dynamische type stationsgebouw dat hij voor ogen had op monumentale wijze uit. Monumentaal door de schaal van het gebouw, de wijze waarop het deel uitmaakt van een groter stedenbouwkundig ensemble en door de rijke architectonische details. Hoewel station Eindhoven bestaat uit twee hoofddelen, ontvangstgebouw en perronkap, is het gebouw toch te zien als een eerste stap in de ontwikkeling naar het



parapluconcept, de alles overkoepelende en beeldbepalende kap die zijn ultieme vorm zou krijgen in Tilburg (1965).

De platte, rechthoekig kap van Eindhoven overspant alle perrons en vormt met de kap in Leiden (Schelling, 1951-1953, inmiddels afgebroken) wat dat betreft een uitzondering in de verzameling wederopbouwstations. Andere stations uit deze periode (bijvoorbeeld Venlo, Vlissingen, Arnhem, Rotterdam) kregen steeds overkappingen per perron. Wat de kappen Eindhoven en Leiden ook verbindt is dat ze beiden opgebouwd zijn uit Bailey-elementen. Het Bailey-systeem (modulair) is oorspronkelijk ontwikkeld voor het bouwen van militaire bruggen. De kappen van Leiden en Eindhoven zijn vlak na de oorlog gebouwd in een periode van materiaalschaarste en hergebruiken materieel dat door de Britten is achtergelaten. De kap van Eindhoven wordt gecombineerd door de heldere opzet en vormgeving van het entreegebouw die geheel is gebaseerd op de verschillende verkeersstromen die samenkomen in het gebouw. De passagier speelt de hoofdrol en wordt als vanzelf naar de ingang geleid. In de ruime open entreehal kan hij direct overzien waar hij een kaartje kan kopen en hoe hij vervolgens het perron moet bereiken. De vloeiende, van obstakels ontdane routing in het gebouw en de letterlijk en figuurlijk transparante architectuur heeft Van der Gaast hier voor het eerst op zo'n beeldende en monumentale wijze vorm kunnen geven.

Een klein station waar Van der Gaast het parapluconcept al had gerealiseerd was Amsterdam-Sloterdijk (1956). Voor dit tijdelijke station, eigenlijk meer een halte in die tijd, ontwierp hij een hoge rechthoekige kap waaronder de volumes van de kaartverkoop en de rijwielstalling geschoven werden. Ongehinderd door enige gevels kan de reiziger met zijn abonnement (of direct na het kopen van een kaartje) doorlopen naar het perron. Alle hindernissen zijn opgeheven. Omdat het een klein en tijdelijk station was kon Van der Gaast hier experimenteren. In de grote stations zien we een geleidelijker ontwikkeling. In Venlo (1958) experimenteert Van der Gaast vooral met de visuele kracht die de vorm van een dak kan hebben. Perronkap, stationsdak en entreeuilfel zijn hier gekoppeld tot één geheel. De luifel die omhoog wipt en zeer ver uitkraagt om royaal de brede bordestrap te overkappen, maakt in combinatie met de gevel die geheel van glas is een zeer open en uitnodigend gebaar.

In Almelo (1962) speelt het dak weer de hoofdrol in de architectuur. Hier zet Van der Gaast echter ook de constructie in als beeldend element. De luifelconstructie overspant in één gebaar de perrons, het transparante entreegebouw en een deel van het voorplein en rust op een overgedimensioneerde onderslagbalk die weer rust op een enorme V-vormige kolom. Het dak wordt luchtig gehouden door



glasstroken die in de dwarsrichting zijn aangebracht zodat visueel een reuzen latwerk ontstaat.

In Schiedam (1963, inmiddels op de perronkap na afgebroken) keert Van der Gaast gedwongen door de complexe stedenbouwkundige en verkeerstechnische situatie weer terug naar een tweedeling: perronkap en los lager gelegen entreegebouw. De constructie speelt in dit station in beide delen de hoofdrol. De perronoverkapping wordt gedomineerd door de circa drie meter hoge, driehoekige hoofdligger die in drie X-vormige metalen pijlers ligt. De brede glasstroken aan weerszijden van de hoofdligger brengen royaal het licht onder het verder platte, gesloten dak. In het entreegebouw past Van der Gaast de hypparschalen toe die hij in Tilburg op nog veel grotere schaal inzet. De houten schalen, met elkaar verbonden door glasstroken, overkappen de entreehal die een niveau lager naast de perrons lag.

In Tilburg (1965) vindt het parapluconcept zijn ultieme uitwerking. Hier zweeft een enorm golvend dak van aaneengeschakelde hypparschalen boven de spoordijk met de perrons en de andere losse volumes die verschillende functies herbergen (entreegebouw, restaurant, wachtruimtes, perronbebouwing). Het houten dak dat weer veel licht toelaat door verbindende glasstroken kondigt van ver het station aan en geeft vanuit de stad door de open zijanten zicht op de treinen.

Elk station in het oeuvre van Van der Gaast speelt een bepaalde rol in de ontwikkeling van zijn architectonische concept voor het ideale stationsgebouw. Eindhoven is in zijn perronoverkapping een eerste stap naar het paraplu-concept en in zijn entreegebouw wordt op monumentale wijze het naoorlogse, moderne, open en functionalistische stationsgebouw voor het eerst gerealiseerd.

Opzet en structuur van het gebouw

In het verlengde van een ontwikkeling naar efficiënte doorgangsstations, werd het architectonische concept van Van der Gaast voor het station van Eindhoven volledig gedicteerd door verkeerstechnische overwegingen. Dit concept paste hij overigens ook toe bij stations als Venlo, Almelo, Tilburg, Breda, Schiedam, Utrecht en Den Haag CS. Zijn ontwerp voor het Eindhovense stationsgebouw bestaat uit twee hoofdonderdelen: een entreegebouw en de perrons met een 140 meter lange overkapping.

De voorgevel van het station wordt gevormd door een monumentale glaswand met een verticale geleding en is net als het interieur van het gebouw in een sobere,





modernistisch stijl ontworpen, met nadruk op gladde en moderne materialen. De pui rust op een colonnade van gebouchardeerd beton, waaronder zich de entrees bevinden tussen kolommen bekleed met zwart gepolijst hardsteen.

Van der Gaast's ideeën over verkeersstromen komen tot uiting in de grote hal die dienst doet als ontvangst- en entreehal waaromheen verschillende faciliteiten voor het reizende verkeer overzichtelijk zijn gegroepeerd. De routing binnen het stationsgebouw lag in het verlengde van personentunnel en de voetgangerstracés buiten. Hierdoor kon de reiziger van vervoersmiddel wisselen zonder het wegverkeer te kruisen. Dit betekende dat de nadruk van het gebouw ligt op de zuidwesthoek. Dit is architectonisch vormgegeven met een uitbouw in deze hoek en geaccentueerd met de kalkstenen fries van Willy Mignot die rond de bovenkant van de uitbouw loopt en de verschillende stadia van een mensenleven verbeeld met de teksten "ik kom" en "ik ga". De entrees bevinden zich aan weerszijden van deze uitbouw. Na binnenkomst is het eerste wat men ziet het plaatskaartenkantoor met de loketten aan de noordzijde van de hal. Het open karakter van het gebouw moest de dynamiek van de verkeersstromen zichtbaar maken.

Ook had Van der Gaast een duidelijke opvatting over het scheiden van functies. Het westelijke deel van het gebouw dat uitloopt in een reizigerstunnel richting de achterliggende perrons was bestemd voor passagiers, terwijl het oostelijke deel bestemd was voor het goederenverkeer. Deze verschillende stromen werden gescheiden door een boekenkiosk. Deze functiescheiding werd in de entreegevel tot uiting gebracht doordat de zuidoosthoek van het gebouw op de begane grond gesloten is. In een met gele verblendsteen bekleed volume bevond zich daar een trap naar het terras boven de ingangen, een kapper, een magazijnruimte en de open afrit voor de rijwielen die gestald werden in de kelder. Toch had de oostkant van de hal ook een licht en open karakter, de oostwand bestond namelijk op de begane grond voor een groot deel uit glas en de kiosk was een los object in de ruimte waar men makkelijk omheen kon kijken.

Het oostelijke volume dat hierboven wordt beschreven steekt voor een deel naar 'buiten' uit het entreegebouw, het volume is als het ware tussen de kolommen ingeschoven. Hier bevindt zich de op- en afrit van de fietsenstalling. In het verlengde van deze fietseningang ontwierp Van der Gaast een gebouwtje in gele verblendsteen voor de VVV. Tussen beide volumes accentueert een betonnen afdak de entree naar het achtergelegen pleintje. De noordwand van het pleintje wordt gevormd door een dienstvleugel (ook in gele verblendsteen), de westelijke wand door de oostwand van de entreehal.



Het restaurant situeerde Van der Gaast aan de voorzijde van het gebouw, onafhankelijk van de verkeersstromen, boven de entrees. De glazen voorgevel en het bijbehorende terras boden de restaurantbezoekers uitzicht over het moderne stadscentrum van Eindhoven. Aan de halzijde was het restaurant open zodat ook de reizigersstromen in de hal visueel en auditief aanwezig waren. Het daglicht stroomde via het restaurant door de grote glazen gevel de hal binnen. Het restaurant bezit nog zijn originele lichtarmaturen. Bij een verbouwing is de halzijde dichtgezet met een glazen gevel die voor een groot deel ook visueel is dichtgemaakt. Ook is het bouwvolume in de zuidoosthoek ingekort om een commerciële ruimte in het entreegebied toe te voegen. De directe opgang van het stationsplein naar het bovenliggende terras bij het restaurant is toen verloren gegaan.

De kantoorruimtes voor het NS personeel werden ondergebracht in een visueel apart volume met twee verdiepingen aan de noordzijde van de hal. Het bouwvolume is vormgegeven als ware het een autonoom gebouwtje binnen de hal met een eigen dak. De kolommen die oorspronkelijk doorliepen van beneden bij de loketten tot aan het dak zijn daarom belangrijke elementen, zij ondersteunen de 'eigen' constructie van het gebouwtje. Boven de loketten bieden twee balkonpartijen uitzicht op de grote hal. De verdiepingen brengen een horizontaal motief in de hal, het oog van de passagier wordt door deze beweging richting het glasappliquéraam geleid boven de passagierstunnel, het ultieme doel: naar de treinen. Door de grote mate van openheid in de hal werd de dynamiek van het station voor iedereen zichtbaar gemaakt en tot hoofdmotief van de architectuur gemaakt.

Huidige situatie entreehal

Door verschillende verbouwingen is er in de loop der jaren veel veranderd in de entreehal. De belangrijkste ingrepen zijn ten eerste: het dichtzetten van de wand tussen restaurant en hal, ten tweede: het dicht bouwen van het oostelijk deel van de hal ten behoeven van de kaartverkoop en het grenswisselkantoor, en ten derde: het bouwen van een commerciële ruimte in de zuidelijke ingangspui. Al deze ingrepen hebben bij elkaar opgeteld tot gevolg dat de daglichttoetreding ernstig is verminderd en het open architectonische concept met transparante gevels die de verkeersstromen zichtbaar maken behoorlijk is aangetast.





Reizigerstunnel

De reizigerstunnel (en ook de bagagetunnel) zijn geen onderdeel van het ontwerp van Van der Gaast. Zij zijn samen met de drie viaducten ten westen van het station ontworpen door S. Van Ravesteijn in 1947. Deze tunnels zijn het behouden waard omdat ze karakteristiek zijn voor de (stations)architectuur van Van Ravesteijn. Vergelijkbare tunnels bestaan nu alleen nog bij station Rotterdam (fietserstunnel) en in Utrecht Centraal waar men een noordwest gelegen personentunnel kan vinden.

De reizigerstunnel in station Eindhoven bezit nog de volgende kenmerkende ontwerpdetails: afgeronde hoeken, ook van wand naar plafond en tussen de verschillende plafondniveau's; de lichtarmaturen boven de opgangen naar de perrons en in de oostelijke wand; trapeleuningen bekleed met koper; en de betegeling van de wanden. Bij een verbouwing zijn in de westelijke wand commerciële ruimtes gebouwd en is een nieuwe vloer van plavuizen gelegd waardoor de drie vloermozaïeken met vissen, vogels en bokjes, ontworpen door Jan Boon, verdwenen zijn. Ook de lichtarmaturen die oorspronkelijk aan de plafonds hingen zijn verwenen. De niveauverschillen in het plafond zijn van groot belang voor de ruimtelijke beleving van de tunnel. Telkens verhoogt het plafond zich ter hoogte van de opgangen naar de perrons. Op deze manier wordt meer licht van boven de tunnel ingebracht en wordt de opgang enigszins 'gedramatiseerd'.



Perronoverkapping en perrongebouwen

De perronoverkapping werd in 1953, nog voor het entreegebouw ontworpen was, gebouwd. Vlak na de oorlog was de materialenschaarste erg groot en in 1953 was staal nog een schaars en duur materiaal. Voor de kap hergebruikte Van der Gaast door de Engelse genie achtergelaten Bailey-brugelementen. Er is naast Eindhoven slechts één ander voorbeeld geweest van een Bailey-kap en deze was in Leiden, in de zelfde periode ontworpen door H.G.J. Schelling en inmiddels gesloopt. De kap is zeer functionalistisch en industrieel vormgegeven en heeft een eenvoudige rechthoekige vorm die drie perrons tegelijk overspant. Aan de zijkanten en deels aan de kopse kanten is de kap dichtgemaakt met glaswanden zodat de passagiers werden beschermd tegen weer en wind. De Bailey-elementen zijn aangepast aan de breedtematen van het spoortracé en de perrons en dragen prefab-betonplaten.



Midden boven elk perron bevindt zich een in de lengterichting doorlopende lichtkap. Op elk perron bevindt zich een restauratiegebouwtje, gebouwd uit gele verblendsteen met stalen raamprofielen. Dit materiaalgebruik sluit aan bij de architectuur van het entreegebouw. De keukens en dienstvertrekken zijn steeds op de verdieping van de gebouwtjes zodat op het perron ruimte wordt gespaard. Aan de restauratiegebouwtjes zijn de goederenliften gekoppeld die uitkomen in de goederentunnel. Op de perrons zijn nog originele ovale, houten banken te vinden met een centrale rugleuning, waarschijnlijk ontworpen door Ravesteyn. De industriële vormgeving van de kap werd naast de Bailey-elementen en betondakplaten gekenmerkt door de behandeling van de glasgevels. Deze vertoonden dezelfde roede-indeling als de glasgevel in het entreegebouw, een verspringend verticaal raster, maar was heel vlak uitgevoerd in zink zodat een zo glad mogelijke vliesgevel ontstond. De glasgevel van het entreegebouw, die nog origineel is, had een ander profiel. Deze was van aluminium en dieper waardoor de gevel plastischer en monumentaler is. Daarmee wordt de hiërarchie tussen de duurdere en meer plastische aluminium kozijnen van het stationshal ten opzichte van de meer industriële pui van de kap uitgedrukt, terwijl er gebruik is gemaakt van dezelfde raamordening. Bij een renovatie zijn nieuwe witte stijlen op de zinken stijlen van de vliesgevel van de kap bevestigd. Hierdoor is het aanblik van de kap erg veranderd en is de hiërarchie verdwenen, lijkt deze meer op de entreegevel.



Waardering Architectuur

Deze waardering is geschreven als aanvulling op de bouwhistorische opname met cultuurhistorische waardestelling van Arcadis (3 juni 2010). Wij onderschrijven de daarin opgenomen waarderingen en verwijzen graag met name naar dit rapport voor de beschrijving van architectonische details en materiaalgebruik.

A) Van verblijfs- naar doorgangstation

Station Eindhoven markeert een ontwikkeling van het voor de Tweede Wereldoorlog gebruikelijke verblijfsstation naar het moderne doorgangstation waar korte wachttijden, frequentere treinen en een snelle doorstroming het doel was. Het doorgangstation bezit een hoge mate van efficiëntie in opzet en indeling zodat de passagier zo snel en soepel mogelijk zijn bestemming bereikt. Het ontwerp is daarom gebaseerd op de verkeersstromen in het gebouw (treinen en voetgangers/passagiers). Een kenmerk van het doorgangstation is dat er zo min mogelijk trappen zijn. De reiziger loopt zonder hindernissen het entreegebouw binnen en hoeft slechts één keer trappen te nemen naar het bovenliggende perron (ook met name ontwikkeld door H.G.J. Schelling).

B) Plaats binnen het oeuvre K. van der Gaast

Het station vormt binnen de ontwikkeling van het oeuvre van Van der Gaast een belangrijk moment. Met zijn perronoverkapping is het station te zien als een eerste stap naar het paraplu-concept en in zijn entreegebouw wordt op monumentale wijze het naoorlogse, moderne, open en functionalistische stationsgebouw voor het eerst gerealiseerd. Eindhoven is het eerste grote station dat K. van der Gaast binnen zijn belangrijke oeuvre ontwierp en een gaaf voorbeeld van de modernistische stations die in de jaren 50 werden gebouwd in een nieuwe monumentale stijl. Tegelijkertijd draagt het gebouw en haar stedenbouwkundige inpassing ook de sporen van de traditionalistische tendensen in de Nederlandse stedenbouw en architectuur in de naoorlogse periode. Deze komen terug in bouwkundige elementen als de klokkentoren, de portico, de toegepaste kunst en de hiërarchie in het materiaalgebruik. Deze tendensen zijn ook typisch voor de architectuur van de NS in deze periode, toen H.G.J. Schelling en Sybold van Ravensteijn nog dominante figuren waren. Het station Eindhoven ontleent een deel van haar buitengewone waarde dan ook aan haar positie van een overgang van een meer traditionalistische naar een compromisloos modernistische invulling van het concept 'station'.

C) Oriëntatie en logische indeling van het gebouw

De hoofdoriëntatie in het gebouw lag oorspronkelijk naar de noordwesthoek, de passagierstunnel. Dit werd benadrukt door de horizontale kantoorverdiepingen en natuurlijk het glasappliquéraam. Het gebouw was functioneel opgedeeld in zuidwest: ingangen, noord: kaartloketten, noordwest: naar de treinen, oost: bagage- en snelgoeddiensten en als laatste buiten de verkeersstromen, boven de entree: het restaurant. Deze oriëntatie wordt architectonisch vertaald in een maximaal open zuidgevel (die bijna geheel uit glas bestaat) en voor een belangrijk deel open noordgevel, namelijk boven de passagierstunnel. Zo wordt de hoofdstroom, zuid-noord, benadrukt. De west- en oostgevel waren grotendeels gesloten, behalve op de begane grond waar entrees en raampartijen waren.

D) Helderheid van indeling en constructie

De heldere opzet en constructie van het gebouw is het hoofdonderwerp van de architectuur. De doorlopende met zwart gepolijst natuursteen bekleedde kolommen aan de zuidkant van de hal (van entree via restaurant naar het dak) en aan de noordkant in het kantoorvolume zijn belangrijk voor de helderheid. Het gebouw is ontworpen in een modernistische en functionalistische stijl. Dit betekende weinig ornament en kunsttoepassingen maar deze werden wel functioneel ingezet als wegwijzers en om de architectuur te accentueren.

E) Materialen en architectonische details

Ook het materiaalgebruik benadrukt efficiëntie, helderheid en duurzaamheid: gladde, moderne materialen als beton, glas, staal en aluminium en daarnaast gepolijst natuursteen. Deze materialen vergen weinig onderhoud en trekken geen vuil aan. Wat de architectonische details en het materiaalgebruik betreft verwijzen wij graag naar de uitputtende studie van Arcadis. Het gebouw is nog in hoge mate in originele staat, dit geldt ook voor de perronbebouwing en overkapping. De reizigerstunnel bezit ook nog een aantal belangrijke originele details.



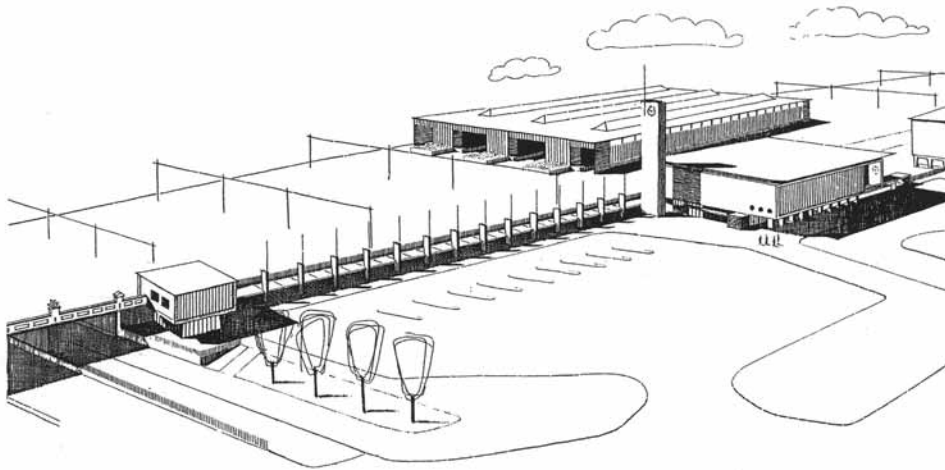
Stedenbouwkundige analyse en waardestelling

Stedenbouw

Inleiding

Het station Eindhoven kan niet als een losstaand object worden begrepen, noch behandeld. Het maakt deel uit van een bewust ontworpen stedenbouwkundig ensemble, waarin andere gebouwen, openbare ruimte, infrastructuur, groen en verschillende stedelijke functies en verkeersstromen een rol spelen. Dit stedenbouwkundig ensemble is ontworpen en gebouwd in de wederopbouw periode, en moet ook worden begrepen en beleefd vanuit dit zeer belangrijke deel van Eindhovenens geschiedenis. Bovendien kan het worden beschouwd als een hoogstaand en verfijnd stedenbouwkundig ontwerp, waarin de ambities van de stad Eindhoven om zich te moderniseren naar voren komen. Deze modernisering heeft een kwantitatief aspect; de stad wilde een schaa sprong maken, en nieuwe en grotere programma's en verkeersstromen introduceren in een stad die zich over een veel groter oppervlak zou gaan uitstrekken. Maar zij heeft ook een kwalitatief aspect; de stad wilde nieuwsoortige openbare ruimtes, gebouwen en functies, vormgegeven in een stijl en met materialen en constructies die staan voor de nieuwe waarden van moderniteit, transparantie, vrijheid, stedelijkheid en welvaart die voorop stonden in de wederopbouwperiode.

Tegelijkertijd moeten we onderkennen dat - zoals zoveel ambitieuze stedenbouwkundige ontwerpen - ook het stationsgebied van Eindhoven niet volledig volgens het eerste plan is uitgevoerd, maar dat het gedurende de stapsgewijze bouw veranderingen heeft doorgemaakt. Toch zijn binnen deze periode de grote lijnen en de belangrijkste beginselen van het stedenbouwkundig ontwerp overeind gebleven, al zijn er enige ongerijmdheden en tegenstrijdigheden te verklaren vanuit beslissingen die gedurende het traject zijn genomen. Desalniettemin kunnen we zeggen dat de gefaseerde uitvoering van het stedenbouwkundig plan tussen het einde van de jaren veertig en het midden van de jaren zestig op hoofdlijnen consistent en samenhangend was, terwijl er op het niveau van de architectonische invullingen interessante contrasten zijn ontstaan die wellicht niet door de oorspronkelijke planners en ontwerpers zijn voorzien, hierover later meer.



In de periode na de jaren zestig echter, zien we hoe het stedenbouwkundige régime is verslapt, en de ruimtelijke en functionele samenhang is aangetast en vervaagd door kleinschalige, pragmatische, tijdelijk bedoelde ingrepen en toevoegingen. Deze zijn wellicht 'reversibel' en hebben niet geleid tot grootschalige sloop van waardevolle elementen, maar hebben op een ander niveau een problematische uitwerking op de cultuurhistorische, ruimtelijke en functionele kwaliteit van dit gebied. Zij hebben immers de schoonheid en samenhang van het stedenbouwkundig ensemble aan het oog onttrokken, en het daarmee kwetsbaar gemaakt voor grootschalige stedenbouwkundige en architectonische ingrepen die niet uitgaan van de bestaande kwaliteiten van het gebied, maar er een geheel nieuwe logica overheen willen leggen, uitgaande van een negatieve opvatting over de huidige staat van het gebied.

Het aan het licht brengen van de oorspronkelijk ontworpen stedenbouwkundige kwaliteiten en ambities van het stationsgebied, en van het stationsgebouw zelf, is dan ook van het grootste belang voor het debat en de het ontwerp en bestuurlijke proces dat vooraf gaat aan de herinrichting van dit gebied, en dus aan het transformeren van de context waarin het station zich bevindt. Daarbij hoort uiteraard ook het inventariseren welke fysieke elementen en welke ruimtelijke structuren die onderdeel uitmaken van het stedenbouwkundig ensemble nog bestaan, en in welke vorm en staat zij zich bevinden. Hoe belangrijk dit is, en hoe ernstig het geheugenverlies is aangaande de stedenbouwkundige kwaliteiten en de cultuurhistorische waarde van het stationsgebied, wordt aangetoond door het feit dat in de visie **Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven** (vastgesteld d.d. 29 augustus 2005) nergens wordt gerept van de cultuurhistorische waarden van dit gebied, op stedenbouwkundige noch architectonische schaal. Veeleer wordt gesproken over een geheel eigentijdse ambitie van een modern gebied met moderne, eigentijdse architectuur, zonder dat er wordt verwezen naar de bestaande stedenbouwkundige en cultuurhistorische kwaliteiten, als een basis waarop kan worden voortgebouwd.

Dit staat in scherp contrast met de huidige opvattingen over wat de aantrekkelijkheid en de kwaliteit van een binnenstedelijk (vestigings)milieu bepaalt en over de cruciale rol die een zichtbare opeenvolging van beleefbare tijdslagen daarin kan spelen. Dat is geredeneerd vanuit de belangen voor het stationsgebied in het bijzonder, en de stad Eindhoven in het algemeen. Maar deze rapportage is in eerste instantie geschreven vanuit het stationsgebouw zelf, een

rijksmonument, en één van de top 100 van Wederopbouw Monumenten die in 2008 door het ministerie van OCW is aangewezen. Voor het Rijksmonument geldt dat het is gebouwd als deel van een stedenbouwkundig ensemble, en dat de leesbaarheid en beleefbaarheid van zijn cultuurhistorische waarden voor een belangrijk deel samenhangt met haar plaats binnen dit ensemble. Omdat deze rapportage is geschreven op verzoek van de Gemeente Eindhoven krijgt juist de stedenbouwkundige context van het rijksmonument een bijzondere betekenis. Hiervoor draagt immers niet de NS of Prorail de eerste verantwoordelijkheid, maar de Gemeente Eindhoven zelf.

We hopen met dit deel van het rapport dan ook de cultuurhistorische bouwstenen aan te reiken voor een ontwikkelingsstrategie voor het rijksmonument en voor het stedenbouwkundig geheel waar het deel van uitmaakt, waarvoor de Gemeente Eindhoven en de NS gezamenlijk verantwoordelijkheid dragen en nemen. De ruimtelijke kwaliteit van het huidige en het toekomstige stationsgebied kunnen immers over een belangrijk deel worden bepaald door de cultuurhistorische waarden van de gebouwen en ruimtes die er deel van uitmaken, terwijl de cultuurhistorische waarde van de gebouwen, afhankelijk is van de context waarbinnen zij staan en zullen staan.

Voorgeschiedenis

Het Wederopbouwplan voor de Binnenstad van Eindhoven, 1946
Zoals ook in Rotterdam en andere industrialiserende steden in Nederland gebeurde, werd het wederopbouwen van de verwoeste binnenstadsdelen in Eindhoven gebruikt om een stedelijk project dat daarvoor allang in gang was gezet een sluitsteen te geven door middel van een modern centrum. Al vanaf 1918 werkte men in Eindhoven aan uitbreidingsplannen en onder leiding van De Casseres maakte men vanaf 1929 integrale uitbreidingsplannen die de razendsnelle verstedelijking in de eerste decennia van de twintigste eeuw in goede banen moesten leiden. Deze stedelijke groei ging gepaard met een even ingrijpende modernisering van Eindhoven van een clustering van dorpen tot een centrum van wat we nu een high-tech industrie noemen. Deze transformatie van Eindhoven moest tot uitdrukking komen in een heldere stedelijke structuur, in de openbare ruimte, in de monumentale gebouwen en in de functionele zonering die de moderne stedenbouw met zich meebracht.

Een van de eerste aannames van het wederopbouwplan voor de stad Eindhoven dat door het bureau Verhagen, Kuiper en Gouweton werd opgesteld, was dat alleen uitbreidingsplannen niet genoeg waren om de stad te herstellen en op een samenhangende manier te laten groeien. Het was nodig om drastisch in te grijpen in het centrum van de stad. Reeds tijdens de oorlog waren de stedenbouwkundigen ervan overtuigd dat het centrum van Eindhoven een moderne City moest worden: een zaken-, uitgaans- en winkelcentrum een stad van 200.000 inwoners waardig. Dit betekende ondermeer dat van de tussen 1940 en 1944 vernielde woningen (594) er slechts een klein deel teruggebouwd zouden worden, dat er bovendien nog meer woningen en andere oude bebouwing uit het centrum gesloopt moest worden, zodat wonen niet langer de hoofdfunctie zou zijn, maar de moderne City met haar monumentale openbare ruimte, moderne infrastructuur en grote gebouwen voor werken, winkelen, besturen en reizen.

Eén van de zwaarste bombardementen was dat van december 1942 op het Fellenoord, toen de Britse Luchtmacht de gloeilampenfabriek met de grond gelijk trachtte te maken. Dit betekende dat de ambities van Verhagen, Kuiper en Gouweton en van de Gemeente Eindhoven, in overeenstemming met het Philips Concern en de Nederlandse gemachtigde voor de Wederopbouw Ringers, hier op een grootschalige wijze gerealiseerd konden worden. Dit was bovendien de plek waar de oude verdichtte dorpsstructuur die het centrum uitmaakte, doorsneden werd door de spoorweg. Het bombardement, en het daaropvolgende wederopbouwplan bood dus de mogelijkheid om een obstakel dat de stad in tweeën deelde, te overwinnen, en heel Eindhoven structureel te verbeteren.

Het plan Van der Laan

Omdat het plan van Verhagen, Kuiper en Gouweton voor de wederopbouw en uitbreiding van Eindhoven globaal van aard was, werd voor het wederopbouwplan van et Fellenoord gebied de architect J.A. van der Laan aangezocht. Laan had reeds een belangrijke positie in de stad doordat hij in 1939 de prijsvraag voor een nieuw stadhuis in de omgeving van de St. Catharinakerk had gewonnen. Laan 's ontwerpstyl en methode is traditionalistisch genoemd; dit betekent geenszins een nostalgische, terugkijkende antimoderne styl, maar één die de nadruk legt op gebouwen en stedelijke ruimtes die ondanks hun hedendaagse schaal, maat en functie gebruik maken van bepaalde conventies om zo op een cultureel niveau te

kunnen functioneren en communiceren. Meer concreet wil dat zeggen, stedelijke openbare ruimte met duidelijke contouren, een leesbare inrichting dikwijls gebruik makend van symmetrie-assen en visuele elementen als plantsoenen, fonteinen, en ander monumentaal straatmeubilair, en gebouwen die de stedelijke ruimte vormen door hun duidelijke scheiding tussen binnen en buiten en hun dikwijls monumentale bepaling door middel van klassieke driedelingen, beëindigingen en duidelijk aangezette ingangspartijen. Dit staat tegenover een modernistische benadering waar het stedelijk grondvlak als een neutraal, vloeiend veld wordt gezien, waar gebouwen als alzijdige volumes op zijn geplaatst, en de buitenruimte zo soepel mogelijk doorloopt in de binnenruimte van de gebouwen.

De voorwaarde voor het creëren van een stedenbouwkundig ensemble dat als een centrum voor de stadsgemeenschap Eindhoven zou functioneren, was het doorbreken van de barrière van het spoor. In de wijze waarop deze barrière doorbroken moest worden botsten echter de belangen van de Nederlandse Spoorwegen met die van de Gemeente Eindhoven. De wens van de gemeente om de barrière op te heffen door Station Eindhoven een kopstation te maken stuitte op onoverkomelijke bezwaren aan de kant van de NS, waarna besloten werd om het spoor half hoog te leggen, waardoor beide stadshelften door middel van een stelsel van viaducten en tunnels met elkaar verbonden zouden kunnen worden.

Met de half verhoogde spoorbaan als uitgangspunt, ontwierp van der Laan een stelsel van pleinen, ieder met een eigen functionele betekenis, en ieder met een eigen architectonische behandeling die desalniettemin met elkaar verbonden waren en allen schakels waren in het verbinden van het stadscentrum met haar omgeving. Aan de oostzijde kwam het voorplein van het station en van het stationspostkantoor; dit plein werd representatief vormgegeven en bood tegelijkertijd plaats aan een parkeerplaats voor auto's. In het midden, ten westen van het station en langs de verhoogde spoorbaan, kwam een plein dat overheerst werd door een groot busstation. Ten westen kwam tenslotte het 18 Septemberplein, een langwerpig plein in oost westelijke richting met een grote als rotonde vormgegeven kruising. Hier kruiste de Vestdijk, die als Vestdijktunnel onder de half verhoogde spoorbaan doorgaat, met de oostwest verbinding voorlangs het station. Aan dit plein plande Van der Laan grootschalige commerciële functies. Cruciaal was het openhouden van de visuele verbinding tussen het Station en het symbool van Eindhoven: de Lichttoren aan de Emmasingel.



De Architectonische invulling: Van der Gaast

Deze ruimtelijke logica werd vervolgens ingevuld met drie grote gebouwen, alledrie van belangrijke, maar zeer diverse architecten. Het eerste was het station zelf, waarmee Koenraad van der Gaast zijn eerste grote opdracht kreeg als spoorwegarchitect. Het gebouw wordt elders in deze notitie uitgebreid toegelicht. Vanuit een stedenbouwkundig perspectief is er hier het volgende over te zeggen. Het gebouw bestaat in feite uit twee losse volumes, die door een tunnel met elkaar verbonden zijn. Op de Spoorbaan rust de enorme Perronoverkapping als een uiterst moderne en dun geconstrueerde doos, een voorafspiegeling van het door hem ontwikkelde parapluconcept. Op het plein staat het stationsgebouw, dat is opgetild zodat het met twee grote glazen gevels uitkijkt over de stad en over het spoor. De ruimte die is ontstaan door het hoofdvolume op te tillen is ingevuld met glazen puien en deuren waar zich de hoofdstromen van passagiers bevinden, en met kleine meer gesloten bouwdelen waar het gebouw een meer utilitair karakter krijgt: aan de oostkant.

Dit is de eerste manier waarop in het gebouw het hoogteverschil tussen stad en spoorbaan is opgelost. Ten tweede heeft Van der Gaast het talud van de spoordijk tot een architectonisch element gemaakt door er een klassieke portico tegenaan te bouwen, waarachter zich diverse kleinere functies bevinden. Deze portico creëert volgens de traditionalistische stedenbouwkundige principes van Van der Laan een architectonische pleinvand aan de noordzijde, die een menselijke architectonische schaal geeft aan een infrastructureel element. Vanaf het spoor gezien wordt het stedenbouwkundige hoogteverschil uitgebuit door de kolommen van de portico boven het perronniveau te laten uitrijzen; hun wijkende vorm is een herhaling van de vorm van de veel hogere klokkentoren van het station. Deze toren - alweer een moderne interpretatie van een eeuwenoude architectonische conventie - kondigt het station aan op de schaal van de hele stad, en markeert daarmee de precieze plek waar de stad in contact staat met de wereld. Ook op andere schaalniveaus zien we hoe het gebouw een architectonische verdichting is van de stedenbouwkundige logica die door Van der Laan over het gebied is gelegd. De reizigers die vanuit het westen en het zuiden het gebouw ingaan convergeren in een enkele stroom die de tunnel ingaan; deze wordt gemarkeerd door het grote glas in loodraam in de noordelijke pui van het gebouw; daar waar zij via trappen

het perron op kunnen, wordt dit gemarkeerd doordat het plafond van de tunnel zich verhoogt en er licht naar binnen komt via de glazen pui van de daarboven hangende perronoverkapping.

Niet de symmetrie, maar juist de asymmetrie van het gebouw en het plein worden in de architectuur en de stedenbouw benadrukt. De toren, de portico, de reizigersstroom, de transparantie versus de geslotenheid van de plint, en ook de plaatsing van de klok versus het balkon in de oostelijke hoek van de grote stadspui, benadrukken dat het gebouw zich als een publiek monument op de stad richt langs een zuidoostelijke diagonaal. Dit is consistent met de voorkeur binnen het traditionalisme voor pittoreske, asymmetrische, ruimtes en gebouwen, waarmee zij zich onderscheidt van het classicisme in de architectuur en stedenbouw, waarin monumentaliteit en distinctie gelijk stond aan symmetrie en monumentale assenstelsels.

Friedhoff

Het station van Van der Gaast wordt gekenmerkt door een combinatie van uiterst moderne architectonische thema's, de glazen gevels, het optillen van het gebouwvolume boven een poreuze plint, met klassieke en traditionalistische thema's zoals de ornamentale beëindiging van het hoofdvolume, de toren, de portico het gebruik van baksteen en natuursteen en de keuze voor klassieke kunsttoepassingen zoals glas in lood en gebeeldhouwde bas reliëfs. Eenzelfde hybride tussen traditionalistisch, klassiek en modern vonden we in eenvoudigere mate terug in het tweede gebouw dat zou worden gerealiseerd: het stationspostkantoor ontworpen door G. Friedhoff en M. Bolten van de Rijksgebouwendienst, een gebouw dat waarschijnlijk binnenkort zal worden afgebroken.

Het gebouw bepaalde de oostelijke wand van het plein met een compositie van drie volumes: een hal over twee verdiepingen met een glazen pui beëindigd met een gekartelde betonnen daklijst. Daarnaast staat - haaks op het plein - een hoger en uitkragend volume, gedragen door een externe betonconstructie op kolommen. Dit volume bevatte de kantine; het presenteert zich aan het plein met een keramieken kunstwerk op de kopse gevel, uitbeeldend 'communicatie'. Het grootste, maar meest bescheiden vormgegeven bouwdeel was een schijfvormig

gebouw van zeven verdiepingen, gemetseld van twee kleuren baksteen op horizontale banden, onderbroken door rechthoekige ramen en beëindigd door een rondlopende band van grijze baksteen. Het materiaal- en kleurgebruik en de afwisseling van gesloten volumes en meer transparante, van zowel het station als het stationspostkantoor werden door Van der Laan en de betrokken architecten nauwkeurig op elkaar afgestemd zodat er een met grote precisie ontworpen stedenbouwkundig ensemble tot stand kon komen.

Het 'Luma'plan

Aan de westzijde, waar de verkeersrotonde was gepland, had Van der Laan een opener en 'modernere' uitwerking bedacht. Dit diende ondermeer om het stationsplein over te laten gaan in het parallel aan het spoor ontworpen 18 Septemberplein. In het zogenaamde 'Luma'plan, genoemd naar de Zwitserse financier Luma Bau, van 1954 werd een groot volume een warenhuis parallel aan het spoor geplaatst, verbonden met een rond volume voor een restaurant aan het 18 Septemberplein. Vanuit het ronde restaurant zou men een panoramisch overzicht hebben gehad over de Lichttoren, het nieuwe ruime stationsplein, en de auto's die langs de Vestdijktunnel van de ene kant van de stad naar de andere rijden, onder het spoor door. Dit is een soortgelijk motief als het restaurant dat in het glazen volume van het station is ondergebracht; beide zijn ontworpen om de Eindhovenaren en de bezoekers, een moderne stedelijke ervaring te bieden, verwant aan die van de bezoekers van Bioscoop Kriterion in Rotterdam - waar voor en na de voorstelling het filmscherf werd omhooggetrokken om de bezoekers een blik te geven op de moderne nieuwe stad - en met de rage van uitzichtplatforms en draaiende restaurants dat door Europa waarde.

Toch werd het Luma-plan met het panoramische restaurant niet gerealiseerd. Ruim tien jaar later verrees hier een niet minder spectaculair gebouw, dit maal van een internationaal befaamde architect: de Bijenkorf, ontworpen door de Italiaanse architect Gio Ponti, ontwerper van de wereldberoemde Pirelli toren in Milaan, en opgeleverd in 1968. Ondanks de onbetwifelbare schoonheid en het architectonische belang van dit gebouw, ging het dwars in tegen een van de belangrijke onderdelen van Van der Laans stedenbouwkundig ontwerp, en tegen één van de belangrijkste uitgangspunten van de stedenbouwkundige visie van Kuiper, Verhagen en Gouweton: de continuïteit tussen de pleinen en belangrijkste

straten van Eindhoven. Doordat de bijenkorf een groter en hoger Volume, dat bovendien veel verder naar het zuiden was opgetrokken dan het Lumaplan, werd het Stationsplein als één ruimte in feite dichtgezet, en afgescheiden van het 18 Septemberplein, dat daardoor meer het karakter kreeg van een brede weg.

Gio Ponti

Het prachtige, abstracte maar rijk gematerialiseerde volume van de Bijenkorf: in feite een reusachtige juwelendoos uitgevoerd in smaragdgroene, gefacetteerde keramiek, kan met gemak de concurrente aan met de veel beroemdere bijenkorf van Marcel Breuer aan de Coolsingel in Rotterdam. In Eindhoven was het als een gebouw een unicum, een vreemde eend in de bijt, maar stedenbouwkundig heeft het een orde gecreëerd die door Van der Laan niet was voorzien, maar die sinds het gebouw er stond een grote vanzelfsprekendheid heeft gekregen. Het Stationsplein is compacter en helderder geworden, met drie opvallende gebouwen aan drie zijden, die alledrie op hun eigen manier het nieuwe élan van Eindhoven als Lichtstad van de welvaartsstaat belichamen, maar die ook op allerlei niveaus, en met uiterste zorgvuldigheid aan elkaar en aan de stad zijn vastgeklonken.

Aantastingen en/of verbeteringen, 1968 - 2010

De Bijenkorf van Ponti was zeker niet de laatste keer, maar ook niet de eerste keer, dat voortschrijdende inzichten, of de pragmatiek van alledag, ingrepen in de samenhang van het door Van der Laan ontworpen Stedenbouwkundig ensemble. De periode vanaf de jaren zeventig tot nu kunnen we zien als één waarin allerlei kleinschalige toevoegingen en veranderingen aan het plein zelf, of grootschaligere ingrepen daarbuiten, de oorspronkelijke stedenbouwkundige kwaliteiten en betekenissen hebben aangetast. Sommige veranderingen, al gaan ze dwars tegen de ideeën van Van der Laan in, hebben echter wel positieve effecten gehad op de stedenbouwkundige kwaliteiten van het gebied. Het is belangrijk om bij de waardering van staat van het cultuurhistorisch erfgoed het onderscheid te maken tussen de positieve en de negatieve wijzigingen in de oorspronkelijke opzet.

Met Lonneke Bakkeren verschillen wij dan ook van mening over de vroege wijzigingen in het plan van der Laan; waar zij het naar het oosten verschuiven van de rooilijn van het Stations postkantoor en het naar het zuiden trekken van de rooilijn aan de Bijenkorf kant ziet als aantastingen van de samenhang van het gebied, is onze analyse dat de ingrepen elkaar voor wat betreft de beslotenheid van het plein, opheffen met als netto resultaat een vergelijkbare of zelfs sterkere geslotenheid dan door Van der Laan ontworpen. De westelijke wand is immers, hoger, langer, zwaarder en dominantier, dan de open volumes van het 'Luma'-plan, wat de iets ruimere plaatsing van het stationspostkantoor ten opzichte van het station compenseert.

De vloeiende overgang van het stationsplein naar het 18 September plein is door de Bijenkorf inderdaad afgesneden. Enkele decennia later is hier door de stad de uiterste consequentie getrokken door het 18 September plein tot een voetgangersgebied te maken, waardoor het gebied als geheel op een veel fijnmazigere en 'stedelijkere' manier is verbonden met de binnenstad. Deze ingreep maakte deel uit van een veel grotere ingreep in de gehele structuur van de binnenstad Eindhoven, namelijk het opheffen van het modernistische motief van de binnenring, en daarmee een definitief afscheid van de cityvorming zoals die door Kuiper, Verhagen & Gouwetor en door Van der Laan werd voorgestaan. Hiermee hangt ook samen de ingreep in het gebied die waarschijnlijk tot de grootste transformatie in de betekenis en de mogelijkheden van het station en het stationsgebied heeft geleid: de ontwikkeling van de noordzijde van het station.

De bouw van een tweede van alle functies voorzien stationsgebouw aan de noordzijde, plus de verplaatsing van het busstation naar deze zijde, de bouw van enkele grote kantoorgebouwen en de verdere ontwikkeling van de TU Eindhoven Campus, heeft in feite het brandpunt van grootschalige ontwikkelingen en extensieve infrastructuur weggenomen van het stationsplein. De veel minder ontwikkelde en veel ruimere noordzijde, is veel gemakkelijker op grootschalige wijze te transformeren dan de zuidzijde die inmiddels een gelaagdheid, een complexiteit en een fijnmazigheid heeft gekregen die hoort bij een centrumstedelijke locatie.

De verplaatsing van het busstation en de ontwikkeling van het stationsgebied noord heeft aan de zuidzijde met andere woorden ruimte geschapen om dit gebied en het station meer verblijfskwaliteiten te geven, en om bovendien



de cultuurhistorische waarden te herwaarderen en tot inzet te maken van een samenhangend ontwerp voor dit stedenbouwkundige ensemble. De ontwikkelingen die aan deze zijde van het spoor komen zouden dan ook van een geheel andere aard moeten zijn dan die aan gene zijde van het spoor; zij zouden veel preciezer en subtieler moeten doorborduren op de ontstane en ontworpen ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteiten die dit gebied kenmerken, en die haar een radicaal andere atmosfeer verlenen dan de noordzijde. Het grote verschil is immers dat het hier gaat om een gebied waarvan men de belangrijkste elementen: het stationsgebouw, het stationsplein, de spoorbaan, de klokkentoren, de portico, de Bijenkorf, het uitzicht vanuit het station op de Lichttoren en omgeving, en de wijze waarop men komend vanuit het centrum de stad zich hier ziet openvouwen in het stationsplein. Deze waarden zijn nu drie generaties oud, en vormen de continuïteit in een verder in snel tempo veranderende stad. Binnen deze bekende samenhang zijn sommige gebouwen oud, hebben ze patina, kleven hun herinneringen aan, zijn het iconische objecten geworden, die als silhouet en als beeldmerk de stad Eindhoven zijn gaan symboliseren, op een even sterke wijze als de Lichttoren en het Evoluon: de Bijenkorf en het Station.

Herontwerp 2010

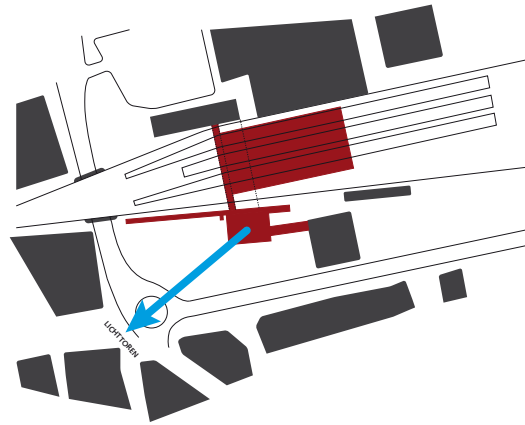
Om deze mix van oud en nieuw echter te laten werken, en niet te laten ontaarden in een schijnbaar toevallige ontmoeting van vreemdsoortige objecten, is het echter nodig om dit gebied opnieuw, vanuit de vormgeving en programmering van de openbare ruimte te ontwerpen, en niet vanuit de plaatsing van objecten op een vlak. Om terug te keren bij het stationsgebouw: Door de toename van de hoeveelheid reizigers, de ontwikkeling van een stationsgebouw en stationsgebied aan de noordzijde, is de logica van het gebouw veranderd. Dat betekent dat het stationsgebouw een relatief kleiner deel van het programma en de functies moet dragen dan voorheen; aangezien steeds meer zich aan de noordzijde afspeelt. Vanuit deze zelfde logica is ook de toekomstige ontwikkeling te begrijpen van het gebied tussen de twee stations: de nieuwe tunnel, over vrijwel de volle breedte van het station. Deze nieuwe ondergrondse ruimte zal niet alleen een doorgangsruijme zijn, maar ook een concentratie van commerciële voorzieningen.

gebouw creëren ruimte die benut kan worden om de unieke architectonische en stedenbouwkundige kwaliteiten en hun cultuurhistorische waarde weer te gaan utbuiten en beleefbaar te maken voor de bezoekers en gebruikers. Op deze dynamiek is dit rapport op alle schaalniveaus gebaseerd. Hierop baseren we onze waardering en de aanbevelingen die daaruit volgen.

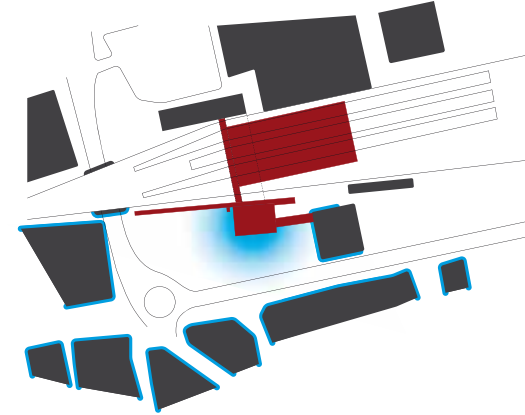
Waardering Stedenbouw

N.B. Al hebben wij op basis van het onderzoek een mening gevormd over hoe de Gemeente Eindhoven het beste met de cultuurhistorische waarden en de stedenbouwkundige kwaliteiten van het stationsplein als geheel kan omgaan, zullen wij ons gezien de opgave beperken tot die aanbevelingen die direct betrekking hebben op de beleefbaarheid van de kwaliteiten van het stationsgebouw zelf. Dit is echter een subtiel onderscheid, daar beide perspectieven met elkaar overlappen en de precieze grens onmogelijk is vast te stellen.

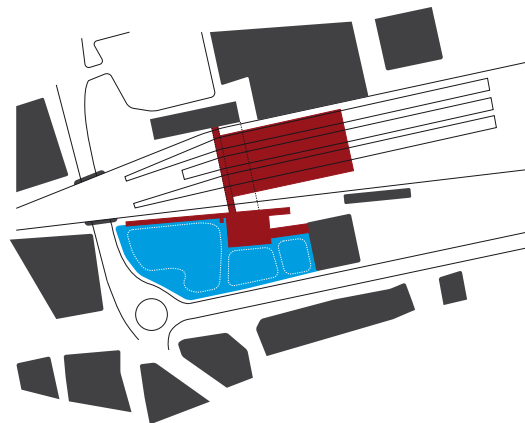
A



B



C

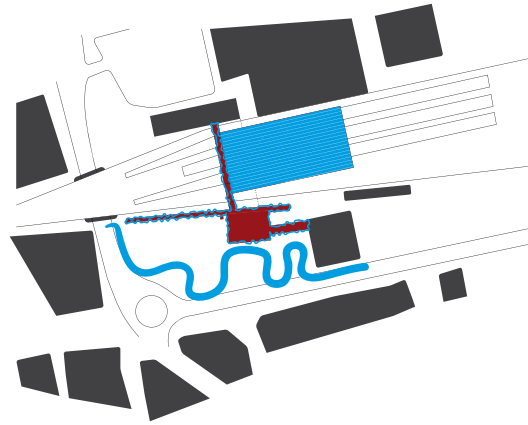


De eerste set waarderingen is gebaseerd op de conclusie dat de hoofdorïentatie van het stationsgebouw niet orthogonaal is, haaks op het spoor, in noord-zuid richting, maar een dynamischere, diagonale oriëntatie, in noordoost-zuidwestelijke richting, tussen de klokkentoren van het Station en de Lichttoren van de Philips-fabriek.

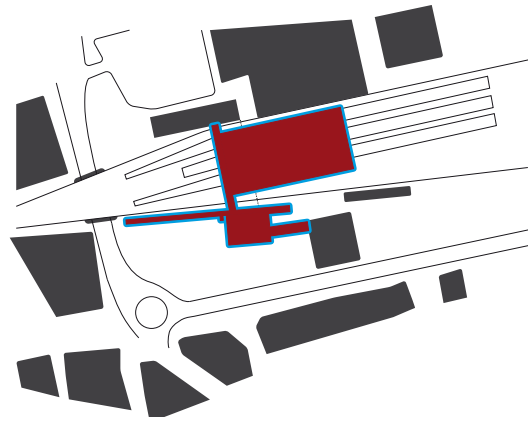
Dit betekent dat

- A)** de zichtlijn vanuit het station op de Lichttoren belangrijk is
- B)** het effect van stedenbouwkundige opening vanuit de richting van de stad nog belangrijker is
- C)** het gebied waar zich tot voor kort het busstation bevond, een minstens even sterke relatie heeft met station als het plein dat er recht voor ligt, zoniet sterker

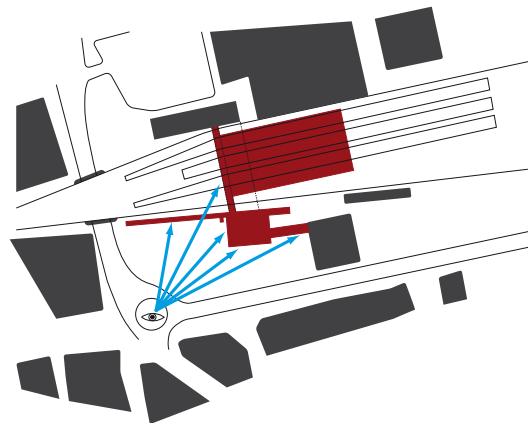
A



B



C



De tweede set waarderingen is gebaseerd op de zorgvuldige wijze waarop de stedenbouwer Van der Laan en de Architect Van der Gaast het stationsplein, de spoorbaan en het stationsgebouw hebben geïntegreerd in een complexe drie dimensionale ruimtelijke compositie, en een choreografie van verkeersbewegingen en blikrichtingen.

Dit betekent dat

A) de verkeersstromen over de spoorbanen (treinen) naar en in het station en de tunnels (voetgangers) en langs en over het plein (auto's) deel uitmaken van de compositie en ieder hun eigen domein en architectonische behandeling hebben gekregen, achtereenvolgens: industrieel (de kap), vloeiend (de pleinvorm) en architectonisch geornamenteerd (portico, station en tunnel).

B) de portico aan het plein, de toren, de overkapping en het stationsgebouw als één integrale stedenbouwkundige - sculpturale - architectonische eenheid beschouwd moeten worden, onverbreekelijk met elkaar en met de omliggende ruimte verbonden.

C) deze complexe compositie ruimte om zich heen nodig heeft, zowel om visueel en ruimtelijk beleefbaar te kunnen zijn, als om te kunnen functioneren op een praktisch niveau.

De laatste set waarderings gaat specifiek in op de effecten van de veranderde omstandigheden en de reeds uitgevoerde of in uitvoering zijnde sloop en nieuwbouwprojecten aan het stationsplein. Deze hebben immers zowel ruimte gecreëerd voor een zorgvuldige omgang met het erfgoed doordat programma en verkeersstromen naar elders zijn verplaatst, maar hebben ook een aantal cruciale elementen uit het stedenbouwkundige ensemble van Van der Laan en Van der Gaast weggehaald en de oriëntatie van het gebouw deels veranderd.

A) Door het nieuwe stationsgebouw, het busstation en de kantoorontwikkelingen aan de noordkant van het station, kan een groot deel van de druk op het stationsgebied opgevangen worden aan de andere kant van het spoor en kan aan de zuidkant meer in verblijfskwaliteiten worden geïnvesteerd, die ondermeer worden bepaald door de kwaliteit en de kwantiteit van de openbare ruimte, en door de aanwezigheid van cultuurhistorisch erfgoed.

B) De aanleg van een nieuwe tunnel, over de volle breedte van waar oorspronkelijk de kaartverkoop was, heeft als effect dat een veel groter deel van de hal een drukke verkeersfunctie krijgt, maar ook dat het glas in lood raam boven de bestaande tunnel, haar functie en betekenis als aanduiding van de voetgangersstromen verliest.

C) De sloop van het stationspostkantoor, en de grootschalige nieuwbouw met een combinatie van woningen, winkels en kantoren, betekent dat de door Van der Laan geregisseerde harmonie in materiaalgebruik, kleur en compositie tussen twee gerelateerde gebouwen verdwijnt, en het stedenbouwkundige ensemble als geheel aan samenhang verliest. Tegelijkertijd maken de stedelijkere, en publieksgerichtere functies het mogelijk om het oostelijke deel van het stationsplein meer samenhang te geven, en het stationsgebouw beter in de verkeersstromen van de stad in te bedden.

D) De transformatie van het 18 Septemberplein van een verkeersader in een voetgangersgebied, de bouw van het Piazza Centrum tegen de Bijenkorf aan, eveneens van een bekende Italiaanse Architect Massimiliano Fuksas en de transformatie van de Witte Dame in een culturele hot spot, hebben bijgedragen aan een aantrekkelijke en intensieve stedelijke zone schuin tegenover het Station Eindhoven, die de diagonale oriëntatie versterkt.

Literatuur

- Een nieuw station de lichtstad waardig, in: **Nieuw Spoor**, 1956, nr. 8, p. 11-13.
- Eindhovens nieuwe station, in: **Bouw**, 1954, p. 99 en 133.
- Het nieuwe stationsgebouw te Eindhoven, in: **Spoor- en Tramwegen**, 1956, p. 284-286.
- Het nieuwe stationsgebouw te Eindhoven, in: **Bouwkundig Weekblad**, 1956, p. 509-516.
- Het nieuwe spoorwegplan voor Eindhoven in verband met de stedelijke ontwikkeling, in: **De Ingenieur**, deel V, 28-9-1956, p. 47-58.
- Redengevende beschrijving tot aanwijzing van Gemeentelijk monument, gemeente Eindhoven, 30 mei 2006.
- Station Eindhoven, in: **Katholiek Bouwblad**, 1964, p. 611-612.
- Uittreksel monumentenregister Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 13 oktober 2009.
- Waardstelling voor de perronoverkapping van het station Eindhoven door Stichting Bescherming Wederopbouwverfgoed Eindhoven.
- Lonneke Bakkeren, Cultuurhistorische waardebeoordeling van het Stationspostkantoor te Eindhoven, het Station te Eindhoven en het gebied tussen Bijenkorf en Stationspostkantoor, 2002.
- Adrie Barnhard, Stations van Van der Gaast, in: **Forum**, 1983, nr. 4, p. 152-157.
- C. Douma, **Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998**, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 68-70.
- K. Van der Gaast, Eindhovens nieuwe stationsgebouw, in: **Bouw**, 1956, p. 1030-1035.
- K. van der Gaast, Overpeinzingen van een stationsarchitect, in: **Bouw**, nr. 18, 1964, p. 622-624.
- Trudy van den Hurk-van Haagen, **K. van der Gaast (1923-1993). Transparantie en onverhulde constructies**, Stichting BONAS / NAI, 2004.
- Victor Lansink, **Spoorwegstations in Nederland 1955-1980. Variatie in standaardisatie** (doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis Universiteit van Utrecht), Utrecht, 1998, p. 67-72.
- Victor Lansink, waardstelling perronoverkapping, 2005.
- Arthur Staal, Nieuwe stationsbouwwerken in Nederland, in: **Forum** nr. 12, 1953, p. 439-445.

Station Eindhoven
Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling van Station Eindhoven

In opdracht van ProRail

Crimson Architectural Historians
(Ewout Dorman, Wouter Vanstiphout, Cassandra Wilkins)

Concept: Rotterdam, 7 juni 2010

Crimson
ARCHITECTURAL HISTORIANS

*Mathenesserlaan 179-181
3014 HA Rotterdam The Netherlands
P: (31) 10 2827724 F: (31) 10 2827725
crimson@crimsonweb.org www.crimsonweb.org*

