



Redengevende beschrijving behorende bij de aanwijzing als beschermd gemeentelijk monument

Spoorwegstation Eindhoven

Stationsplein 18-23 en ongenummerd

Kadastrale aanduiding: Woensel 01, K 1917, 1919, 1922, 1923, 1924, 1925, 2065

Station Eindhoven is het eerste in een reeks nieuwe naoorlogse stations en exponent van een nieuwe architectonische visie.

De stedenbouwkundige situatie bepaalde voor Van der Gaast het ontwerp, zowel voor wat betreft de organisatorische opzet, als het architectonisch concept. Het station werd namelijk vooral gezien als doorgangsruimte, de noord- en zuidgevel hebben een maximum aan openheid en de oost- en westgevel gevel een hoofdzakelijk gesloten beeld. Bovendien werd extra aandacht besteed aan het stationsgebouw vanuit het zuidwesten gezien, vanuit de belangrijkste aanlooprichting van het gebouw, door vormgeving en samenspel van het hoofdgebouw, de toren en de colonnade.

De gebouwen worden gekenmerkt door helderheid in stijl, een overzichtelijke functionele indeling, veel licht en een sobere maar gedetailleerde versiering.

In de afwerking van het gebouw is gebruik gemaakt van gepolijste natuursteen, glanzend wit geschilderd beton en geglaazuurde tegels. In de derde plaats is getracht de sfeer van het geheel zodanig te maken, dat de reiziger bij aankomst reeds een indruk krijgt van het elan, dat het naoorlogse Eindhoven typeerde.

Het station vormde een van de sleutelementen van het Wederopbouwplan.

Het stationsgebouw staat tegen de verhoogde spoordijk geprojecteerd met een transparante voor- en achtergevel, zodat men vanuit de hal de treinen ziet komen en gaan. Een groot dak "zweeft" als het ware los hierboven, waar ook de ingebouwde ruimten vrij van het dak blijven, de plaatvormige vloeren van de galerijen versterken het beeld van de zelfstandigheid. Het gebouw bestaat in grote lijn uit een dak met onderbouw: deze twee hoofdelementen bepalen ook de schaal.

De constructie van het gebouw volgt in grote lijn deze heldere opzet. Een forse T-vormige spantconstructie in beton draagt het dak dat is uitgevoerd met tonvormige "Kwaaitaal-elementen". Het gebouw bestaat uit een gewapend betonskelet dat grotendeels is ingevuld met een gele verblendsteen. Daar waar het beton zichtbaar is gebleven, is dit bestreken met wit gekleurde chloorrubberverf (Icosit). Verder is gebruik gemaakt van natuursteen en geprefabriceerde sierbetonelementen. Het gebouw is geplaatst op een gefrijnde hardstenen plint.

Het hoofdgebouw wordt gevormd door een hal waaromheen de diverse voorzieningen ten behoeve van het reizigersverkeer zijn gegroepeerd. Het hoofdgebouw wordt afgesloten door een licht hellend dak van geprefabriceerde segmentbalken en wordt gedragen (opgetild) door ter plaatse gestorte betonbalken. Het dak draagt aan de voorzijde uit in een korte luifel. De witte onderzijde van deze luifel is in een decoratief patroon opengewerkt, dat afsteekt tegen de donkere achtergrond.

De begane grond is terugliggend achter een reeks betonnen zuilen van grof granietbeton lopen naar beneden taps toe en zijn aan de bovenzijde gedecoreerd met vierkante gladde natuurstenen plaquettes. Boven de begane grond bestaat de gevel uit één grote vensterpartij met rechts hiervan een loggia. De vensterpartij is opgebouwd uit een reeks langwerpige vensters van aluminium, in een speciaal voor dit gebouw vervaardigd profiel. Al het aluminium dat is toegepast, is mat geslepen en natureel geanodiseerd. Aan de linkerzijde van deze voorgevel is een grote klok aangebracht met neon tekens en wijzers.

In de hal staan twee rijen met rechthoekige kolommen omkleed met zwart gepolijst hardsteen die het dak ondersteunen. De oorspronkelijke vloer van Altakwartsiet is inmiddels vervangen. Alle vensterbanken en trappen zijn van de natuursteen Comblanchien. Het plafond van de hal is opgebouwd uit dikke betonnen balken die in noord-zuid richting lopen, met hiertussen terug liggende betonplaten voorzien van een geribbelde patroon.

Direct na binnenkomst bevindt zich in de zuidwest hoek een trap die toegang biedt tot het hoger gelegen restaurant dat als een groot terras achter een glazen wand aan het dak is opgehangen. De zwart gepolijste kolommen dienen als steunpunt. Het restaurant wordt verlicht door gloeilampen in kronen met Italiaans glaswerk. Aan de oostzijde biedt het restaurant toegang tot de loggia, waarvan de oostelijke buitenmuur is voorzien van cirkelvormige sierbetonelementen en de zuidwand is opgebouwd uit rechthoekige opengewerkte betonelementen die in het patroon van een halfsteensverband boven elkaar zijn geplaatst. In de westelijke muur van het restaurant bevinden zich drie ronde vensters, aan de binnenzijde ingelegd door smalle stroken van afwisselend zwart en wit natuursteen.

Boven de toegang van de personentunnel is een groot venster met een kunstwerk van gekleurd glas aangebracht van de hand van Lex Horn. Het geeft een caleidoscopisch beeld van typisch Nederlandse activiteiten als visvangst, dijk aanleg, veeteelt, scheepsbouw etc. Dit raam werd aangeboden door de directie van de N.V. Nederlandse Spoorwegen.



De galerij van de eerste kantoorverdieping loopt aan oostelijke zijde over een groot deel van de hal door naar het restaurant. In de oostgevel bevinden zich drie ronde ramen voorzien van een glaskunstwerk eveneens ontworpen door de kunstenaar Lex Horn en aangeboden door het gemeentebestuur van Eindhoven. De ramen symboliseren met de uitgebeelde trekvogels, de eeuwig aanwezige drang tot reizen die ieder mens in zich heeft.

De uitgangen bevinden zich aan de westzijde en oostzijde van de hal. Aan de oostzijde bevindt zich een doorgang voor de aanlevering van expresgoederen. Hier is een binnenplaats ontstaan, aan de noordzijde begrensd door een dienstgebouw, en aan de zuidzijde door een licht gebogen dubbele luifel naast de toegang tot de fietsenkelder.

Aan de westzijde vormt een grote doorgang de verbinding met het 18 Septemberplein. In de zuidwesthoek bevindt zich een uitbouw aan de buitenzijde voorzien van geboucheerde Franse kalksteen (Vaurion) bekleed met een zandsteenreliëf ontworpen door Willy Mignot in opdracht van de Eindhovense Fabrikantenkring. Het reliëf toont in taferelen de stadia van het menselijke leven, met respectievelijk aan de in- en uitgangszijde van het station de woorden 'ik kom' en 'ik ga'. De dichter A. Roland Holst maakte hier een toepasselijke tekst bij die naast het kunstwerk is bevestigd.

Aan de westzijde, naast het hoofdgebouw, staat een decoratieve schoorsteen in de vorm van een 26,25 meter hoge toren met klok. De slanke rechthoekige toren, die aan de noordzijde licht gebogen is, is opgetrokken uit gele verblendsteen en heeft aan de zuidzijde (voorzijde) een wit geverfde betonnen omkadering waartussen smalle verticaal geplaatste grijs geverfde betonkolommen. In beide zijwanden zijn cirkelvormige sierbetonelementen aangebracht en aan de bovenzijde een klok met neon tekens en wijzers. Aan deze zijde van het stationsgebouw is op de wand van de spoordijk een colonnade geplaatst bestaande uit verticale steunpunten in dezelfde vorm als de toren, opgebouwd uit gele baksteen met daartussen een decoratieve band van beton.

De westzijde van deze wand grenst aan de Vestdijktunnel. De balustrade boven deze tunnel wordt aan de noord- en zuidzijde bekroond met telkens drie beelden naar ontwerp van Joop Hekman voorstellende aan de zuidzijde: het verkeer, het jonge bloeiende Eindhoven en de handel en aan de noordzijde: het geluid, de tabak en de textiel. Het zijn in 1998 geplaatste replica's van de originelen uit 1953 die zich bevinden in het Nederlands Spoorwegmuseum.

De perrons zijn voor de helft van de totale lengte overkapt met glas en een staalconstructie van Bailey-elementen. Over de gehele lengte van deze overkapping bevindt zich boven elk perron een puntvormig daklicht. De staalconstructie, met daartussen glas, loopt door over de westgevel zodat de treinen aan deze zijde door 'openingen' in de wanden, als het ware een perronhal binnenrijden. Op elk perron bevindt zich een restauratiegebouw, dat tevens dienst doet als wachtruimte. Op de perrons staan grote houten ziteilanden: ovaalvormige banken met een centrale rugleuning.

Bronnen:

drs. Lonneke Bakkeren, *Cultuurhistorische waardebeoordeling van het station te Eindhoven* (dec 2002)
Victor M. Lansink, *Spoorwegstations, categoriaal onderzoek wederopbouw 1940-1965* (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist 2004), met aanvullende beschrijving van de perronoverkapping te Eindhoven (augustus 2005)

Omvang beschermd gemeentelijk monument

De aanwijzing als beschermd gemeentelijk monument strekt zich uit tot de in de beschrijving en de daarbij behorende kaart aangegeven gebouwen en bouwwerken die behoren tot het oorspronkelijk ontwerp van Van der Gaast, alsmede de in de beschrijving opgenomen kunstwerken: het hoofdgebouw met toren en stationshal, de perronoverkapping, de oorspronkelijke perrongebouwen en zitbanken. Aan de westkant omvat het monument de wand met de colonnade en de balustrades aan beide zijden van de Vestdijktunnel met de beelden en aan de oostkant de bebouwing tot en met de dubbele luifel.

Uitgezonderd zijn:

de thans bestaande winkels op de begane grond van de stationshal en de indeling en inrichting van de kantoren op de eerste en tweede verdieping achter de binnengevel aan de achterzijde van de hal;
de spoordijk, de perrons zelf, de voetgangerstunnel met de daar gelegen trappen en roltrappen en de kelder.

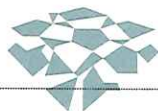
Matrix waardenstelling Spoorwegstation Eindhoven

Scorelijst	
++	uitzonderlijk
+	Hoog



+/-	Gemiddeld
-	Laag
--	Minimaal

NOEMER	MOTIVERING	SCORE
SCHOONHEID:		
<i>Architectonische/ Kunstzinnige waarde:</i> Historische esthetica, Ontwerpdoctrine, Vormtaal, expressie Toegepaste kunst	Het station Eindhoven is waardevol als voorbeeld van de naoorlogse opvatting van het "Station", als een knooppunt van vervoersmiddelen, wat heeft geleid tot een karakteristieke opzet. Het ontwerp is van ir. K. van der Gaast, werd in 1956 geopend en is het eerste hoogtepunt binnen zijn oeuvre. De architectonische waarde is van belang zowel voor Eindhoven als voor Nederland. Het ontwerp volgt een heldere functionele opzet met veel licht en een sobere maar gedetailleerde versiering. De naar de stad gerichte gevel van het hoofdgebouw kenmerkt zich door transparantie. De expressieve werking wordt versterkt door de opwaarts gebogen beëindiging van het allesoverspannende dak, dat het gebouw zijn schaal geeft. Het geheel vormt een samenspel van stijlelementen: de lichtgebogen vorm van het dak correspondeert met de vorm van de toren en de colonnade. De hal is vooral voor afscheid en welkom, het restaurant bevindt zich op de verdieping. Vanuit de grote hal ziet men het gaan en komen van de treinen. Boven de toegang tot de tunnel naar de perrons bevindt zich een kunstig glasraam, ontworpen door Lex Horn, die ook het glaswerk in de drie ronde vensters in de hal heeft gemaakt. Bij de entree is een fries aangebracht in zandsteen, van Willy Mignot. De architectuur van de voetgangerstunnel (die buiten de aanwijzing valt) kenmerkt zich door afgeronde vormgeving van overgangen van plafond en wand en de toegangen naar de perrons en de toepassing van lichtelementen. De klokkentoren geeft een bijzonder ruimtelijk accent. In de grote pui van het restaurant is een uurwerk aangebracht dat deel uitmaakt van het ontwerp. Architect van der Gaast heeft met zijn ontwerp voor de stationsoverkapping een bijzondere prestatie geleverd, door met het gebruik van Bailey-brugelementen een constructie te ontwerpen die mooi van verhoudingen is, duurzaam, demontabel en uitbreidbaar. Op de perrons zijn houten banken geplaatst, die door hun unieke lichtgebogen vorm een eenheid vormen met de architectuur van het gebouw. Het geheel is een voorbeeld van nieuwe monumentaliteit in de moderne architectuur van na de Tweede Wereldoorlog. Aan de westkant vormt het gebouw een geheel met de wand met decoratieve colonnade die de verbinding vormt met de Vestdijktunnel. De balustrade boven deze tunnel wordt aan de noord- en zuidzijde bekroond met telkens drie beelden naar ontwerp van Joop Hekman voorstellende aan de zuidzijde: het verkeer, het jonge bloeiende Eindhoven en de handel en aan de noordzijde: het geluid de tabak en de textiel. Deze zijn iconografisch van belang.	++
<i>Authenticiteit:</i> Gaafheid, oorspronkelijk karakter Hedendaagse belevingswaarde	De buitenkant van het gebouw is, afgezien van een later aangebrachte winkelpui, nog authentiek. Binnen zijn de loketten verdwenen en zijn winkels ingebouwd, die geen onderdeel van het monument vormen. Ook de vloer en de verlichting in de hal is vervangen. Deze wijzigingen doen echter weinig afbreuk aan de oorspronkelijke kwaliteit van het interieur. De perronkap is nog in geheel originele staat. Hoewel de beelden boven de Vestdijktunnel in 1998 geplaatste replica's zijn van de originelen uit 1953 die zich bevinden in het Nederlands Spoorwegmuseum, hebben zij in cultuurhistorisch opzicht iconografische waarde.	++
<i>Context:</i> Ruimtelijke – en/of ensemblewerking	Het station vormt met zijn aanbouwen ter linker- en rechter zijde de wand van het stationsplein. Het heeft een schaal, die zich voortzet in de aangrenzende bebouwing. Het geheel is vrij laag,	++



	waardoor men de hoge gebouwen aan de andere zijde van de spoorbaan als begrenzing van de spoorbaan met station ervaart. Dit was een gegeven uit het Wederopbouwplan en het versterkt momenteel de schaalvariatie van de stedelijke ruimte. Het zien van de treinen verhoogt de levendigheid, men komt met de trein de stad in. Wel heeft de ruimtelijke inrichting tussen het station en het 18-Septemberplein niet meer de oorspronkelijke kwaliteit.	
WETENSCHAPPELIJKE BETEKENIS		
• <i>Architectonische waarde:</i> Architectuur- of kunsthistorische betekenis, Bijzondere constructie	De architectonische waarde is van belang zowel voor Eindhoven, als voor Nederland. Met het station van Eindhoven speelde Van der Gaast in op het veranderende gebruik van een spoorwegstation: een knooppunt van en naar de verschillende vervoersmiddelen. Van der Gaast paste de vormgeving van het stationsgebouw hierop aan. Met moderne maar zorgvuldig gedetailleerde vormen ontwierp hij dit station waarbij de transparante voor- en achtergevel de doorgangsfunctie benadrukken. De perronoverkapping heeft betekenis als eerste in de traditie van de na-oorlogse stationsbouw, waarbij een algehele overkapping is uitgevoerd. Deze traditie zet zich voort bij de stations van Tilburg, Schiedam, Breda e.a. Daarnaast is het creatieve gebruik van de bruelementen van bijzondere constructieve betekenis.	++
• <i>Zeldzaamheid:</i> Typologische zeldzaamheid, Ecologische zeldzaamheid	Het gebouw is het eerste naoorlogse station met een nieuwe opzet, waarbij op inventieve wijze moderne constructietechnieken zijn toegepast voor zowel het stationsgebouw als de overkapping. De perronoverkapping is door zijn bijzondere constructie uniek.	++
• <i>Archeologische betekenis</i>	N.v.t.	
• <i>Stedenbouwkundige en landschappelijke marking:</i> Stedenbouwkundige en/of geografische betekenis	De stedenbouwkundige betekenis van het gebouw en zijn belendingen, is van groot belang als uitwerking van het spoorwegplan.	++
CULTUURHISTORISCHE WAARDE		
• <i>Stadshistorische betekenis:</i> Herkenbaarheid van de historische ontwikkeling van de stad: sociaal, economisch, bestuurlijk, religieus, cultureel etc., verhaal van de plek	Het station draagt bij aan het herkenbaar houden van de historische ontwikkeling van de stad, het geeft aan hoe men in de jaren '50 de stedelijke ontwikkeling zag: er werd met zorg en aandacht in de stad gebouwd. Het markeert bovendien de bestuurlijke vitaliteit van de stad Eindhoven tijdens de wederopbouwperiode, waar in een moeilijke tijd het hoogspoor met viaducten en nieuw station werd gerealiseerd. Met trots werd het gebouw in 1956 geopend, het betekende een definitief einde van de ellende die de spoorbaan jarenlang had veroorzaakt. Ook in economische zin had het betekenis, het symboliseerde de economische opbloei.	++
• <i>Architectonische betekenis:</i> Representatief voor een bepaalde bouwtrant/type of techniek of werk van een belangrijk architect of kunstenaar	Het station neemt een belangrijke plaats in binnen het oeuvre van Van der Gaast.	++
• <i>Context</i> Historische samenhang met andere objecten	Zie bij hierboven onder stadshistorische betekenis.	
• <i>Stedenbouwkundige en landschappelijke marking:</i> Herkenbaarheid van stedenbouwkundige ontwikkelingen en landschappelijke patronen	Het station is het belangrijkste element in het Wederopbouwplan: van het verleggen van de oude spoorbaan, het verhogen van de nieuwe baan met fraai ontworpen viaducten, het bouwen van een nieuw stedelijk station, en verderop het bouwen van een postkantoor en goederenstation voor Van Gend & Loos, alles in één groot ontwerp. Het station is een betekenisvol en sterk beeldbepalend element in het stadsbeeld Eindhoven, wat tot uitdrukking komt in de bijnaam 'de radio'.	++

