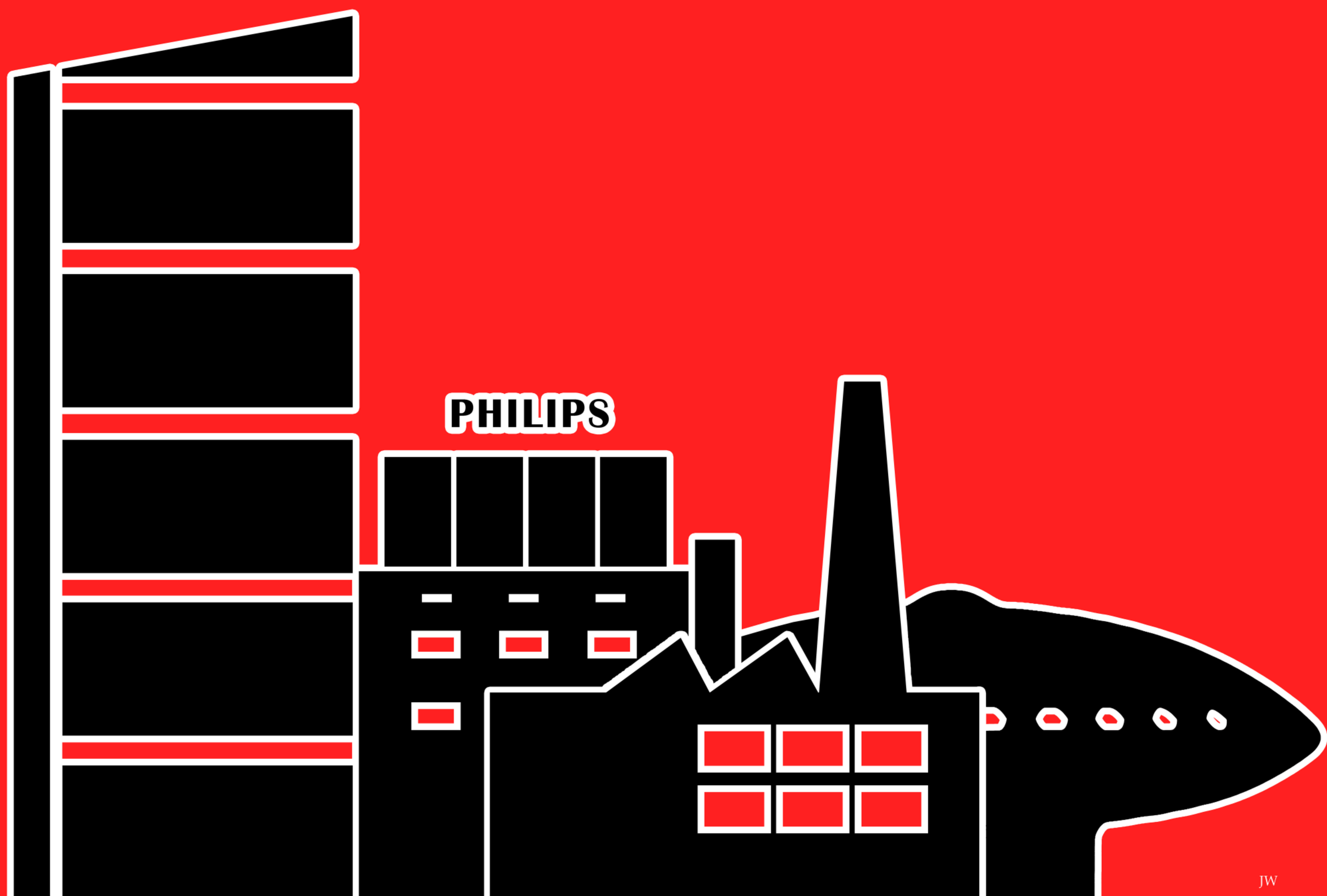


EXPOSITIE

Van Markt tot Metropool

EINDHOVEN
in Beeld



JW



Stichting Eindhoven in Beeld, in het Erfgoedhuis, Gasfabriek 4 - Eindhoven

www.eindhoveninbeeld.com

Eindhoven 1500-1900



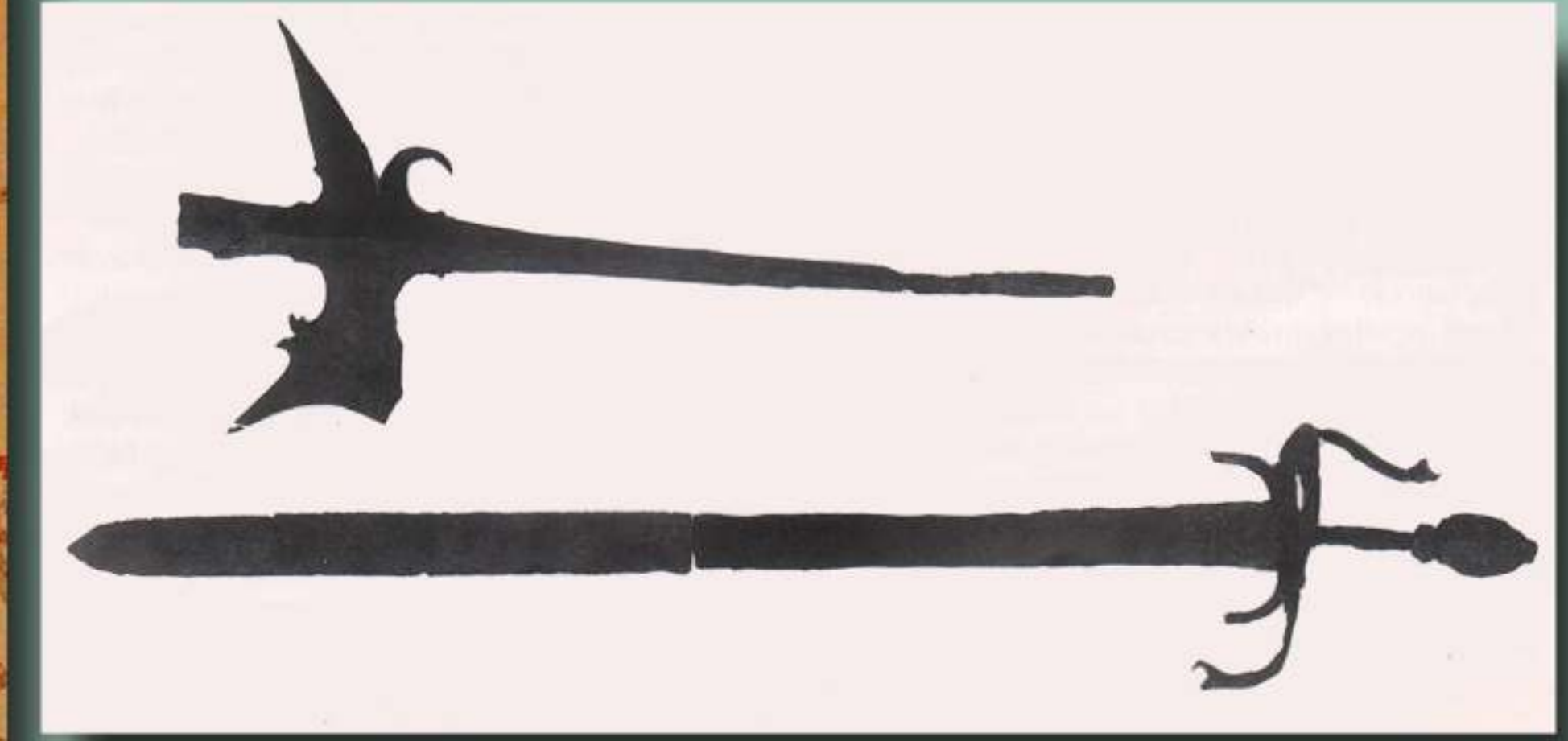
Vergelijking Eindhoven rond 1564 en Eindhoven in 1982 door Peter Aertdts.



Jacob van Deventer maakte rond 1565 een kaart van "Eynthouen".



Kaart van Eindhoven omstreeks 1590.



Wapens uit omstreeks de 16e eeuw, gevonden bij Ravensdonck.



Pentekening van Eindhoven, omstreeks 1640.

Gedurende de 15e en 16e eeuw had Eindhoven het zwaar te verduren als gevolg van de Gelderse oorlogen. In 1486 staken Gelderse hulptroepen de stad in brand. Slechts zes huizen overleefden de brand. In 1543 werd de stad geplunderd door Maarten van Rossum. Vervolgens brak er een pestepidemie en woedde er in 1554 weer een stadsbrand die driekwart van de huizen in Eindhoven verwoestte. Gedurende de 80-jarige oorlog wisselde de stad meermalen van bezetter, soms in zeer korte tijd. Pas in 1648 maakt Eindhoven definitief deel uit van Staats-Brabant.

Vanaf 1800 bloeide de textiel- en tabaksindustrie op in Eindhoven. Ook de eerste kleine fabrieken verschenen in de stad. In 1800 waren er bijvoorbeeld 9 linnen-, 4 katoenen- en 2 wollenstoffenfabriekjes, 8 gemengde stoffenfabrieken, 10 textielververijen, 8 leerlooierijen en 15 hoedenmakerijen. In 1830 waren er al 12 tabaksfabrikanten. Eindhoven werd in deze periode ook wel La Ville Fumée genoemd. Vanaf 1855 kwam de sigarenindustrie op, beginnende met Mignot & De Block. De houtindustrie deed ook haar intrede met o.a. Picus. In 1891 komt Philips naar Eindhoven.



Eindhoven rond 1825.



Landhuis en textielabriekje rond 1825. Geschilderd door J.A. Knip.



Zicht op de stad vanaf het station in 1870



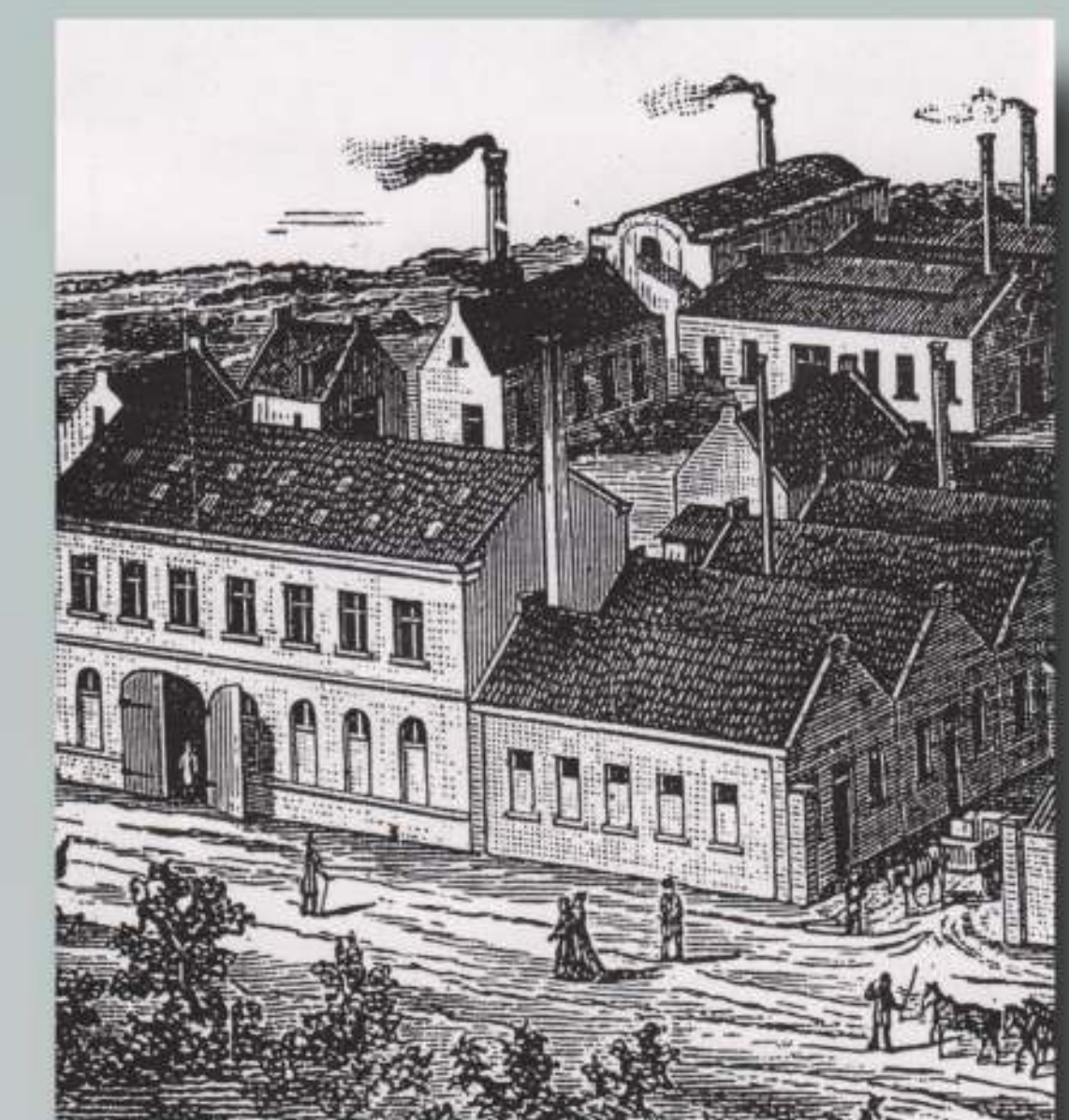
"De Bouw" bij de Stratumse Watermolen



Sigarenfabriek van J. Brüning en Zoon.



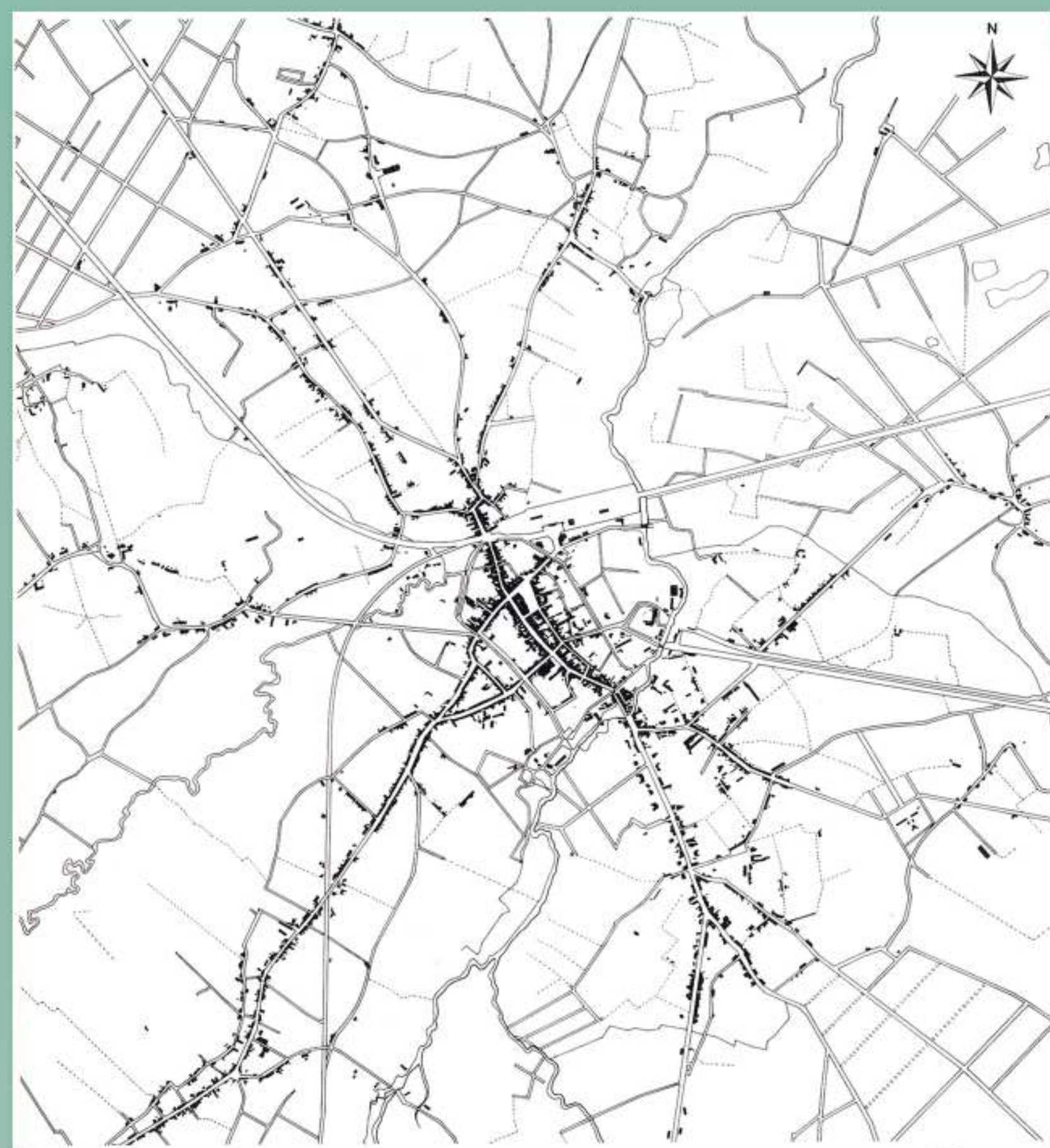
De markt rond 1900.



De luciferfabriek van Mennen en Keunen rond 1870.



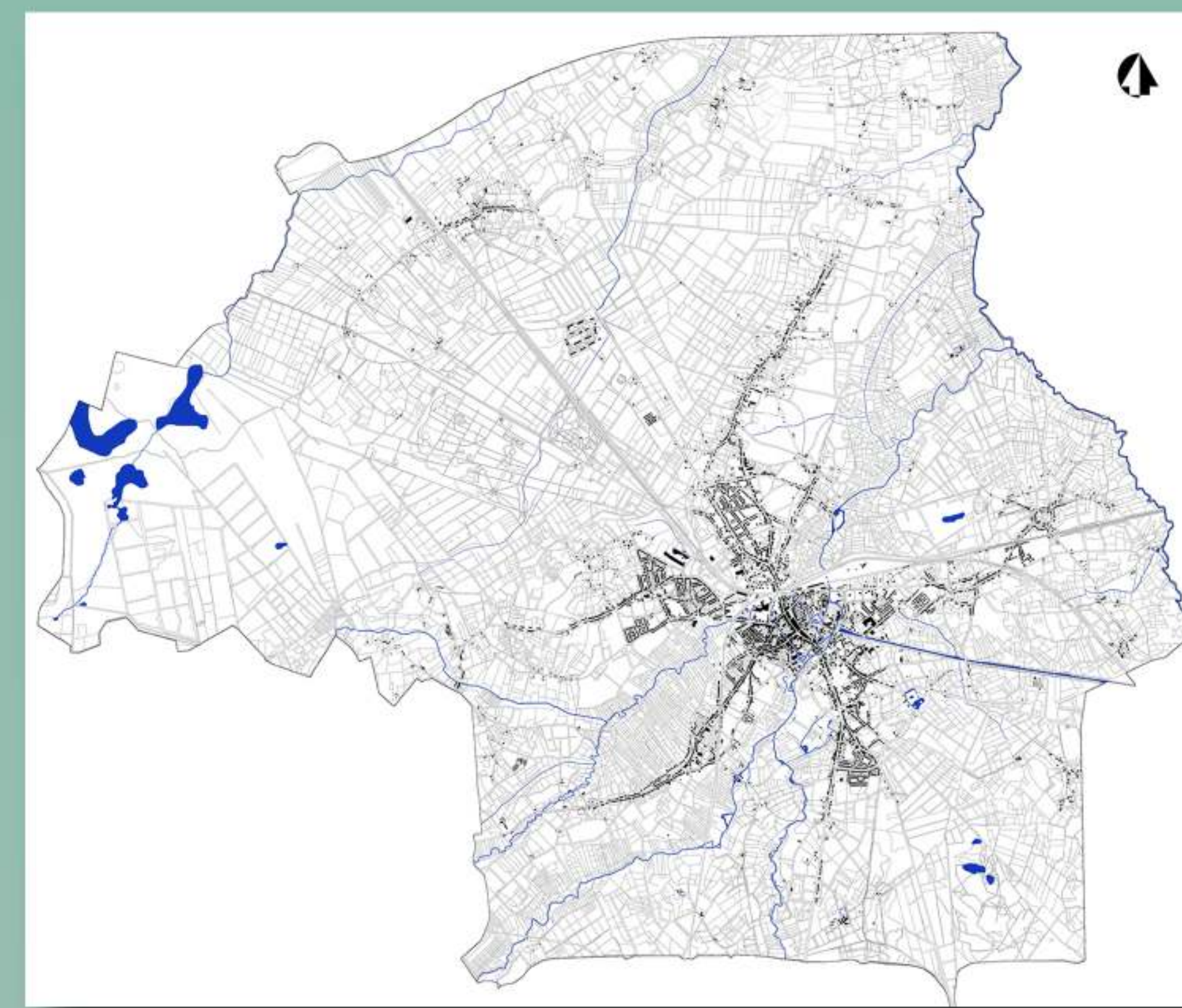
Situatie tussen 1900 en 1918



Het gebied van de kaart van Jacob van Deventer, ingevuld naar de toestand van 1885.



De weverij en het woonhuis van Ignatius de Haes aan de Tramstraat en de Dommelstraat.



Vergelijk deze kadastrakaart met de kaart van 1885. Opvallend is de bebouwing aan de lintwegen.



Uitbreiding van de industrie rondom het havenhoofd.

Halverwege de negentiende eeuw kwam in Eindhoven de industrialisatie op gang. Een goede bereikbaarheid door het Eindhovens Kanaal (1846) en de spoorlijnen naar Boxtel, Venlo en Luik (vanaf 1866) maakte Eindhoven een aantrekkelijke plaats voor bedrijven om zich te vestigen. Drie takken van industrie waren van belang: de textielindustrie, vooral gericht op linnen en wol, de sigarenindustrie en de daaraan verwante lucifer- en sigarenkistjesindustrie.

Veel arbeiders uit de agrarische sector waren naar Eindhoven getrokken en verdienden hun brood in de industriecomplexen. Eindhoven was door het succes van de industrialisatie een van de snelst groeiende middelgrote steden van het land geworden en uitbreiding was noodzakelijk.

Er waren te weinig arbeiderswoningen en de woningen die er waren, waren vaak in slechte staat van onderhoud en onhygiënisch. Het probleem van de huisvesting van de arbeiders werd 'opgelost' door zoveel mogelijk rijen lage arbeiderswoningen langs en achter de radiaalwegen te bouwen. Rond 1900 was er nog geen sprake van vlekvormige arbeidersbuurten. Dit wordt pas mogelijk na de invoering van de Woningwet (1902-1910).

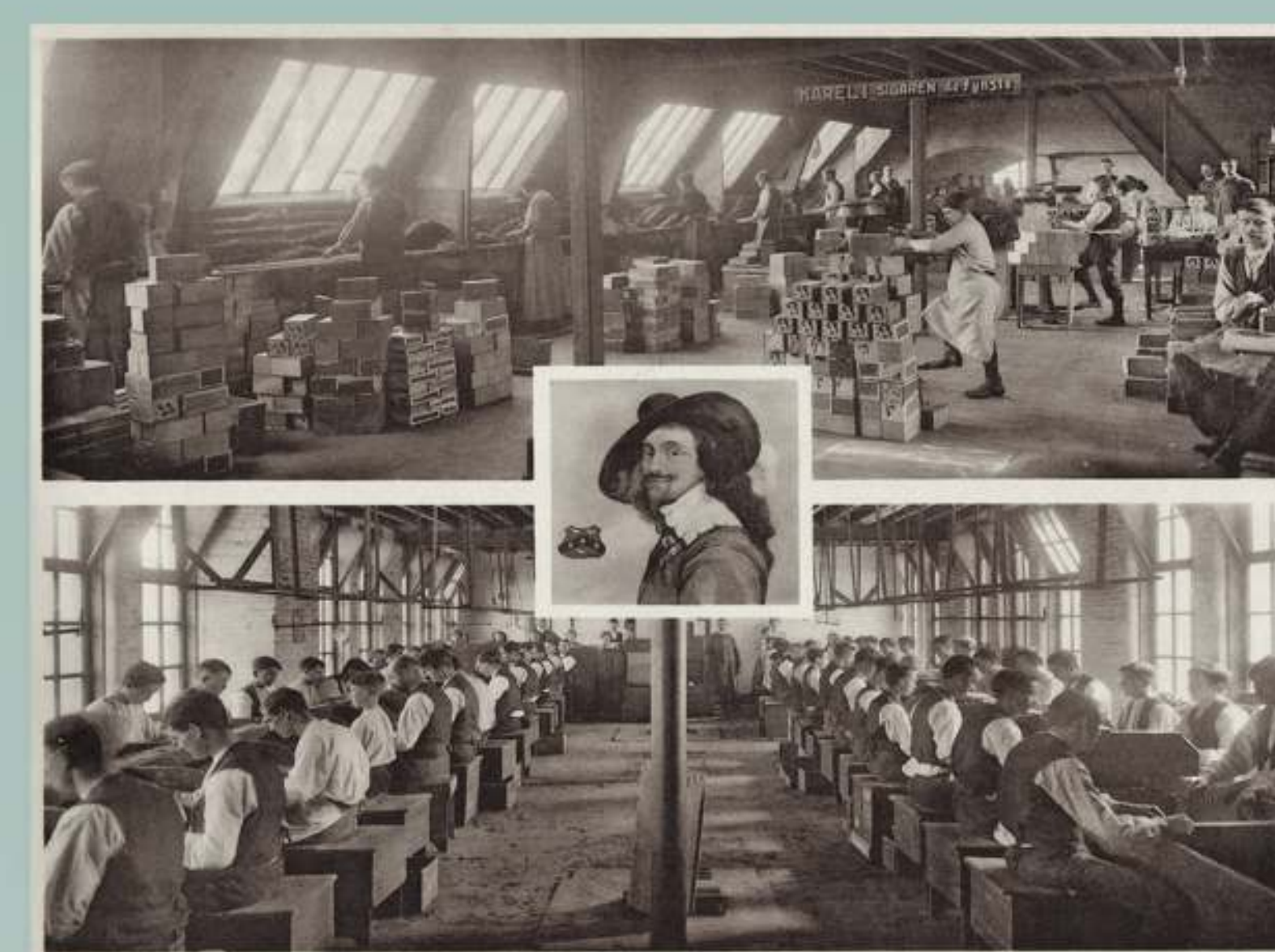
Met de komst van Philips kwam de ontwikkeling van Eindhoven, zowel industrieel als stedenbouwkundig in een stroomversnelling. Werknemers uit het hele land vestigden zich in de omringende dorpen. Deels omdat de woonlasten hier een stuk lager waren dan in Eindhoven, maar vooral ook omdat er geen huizen werden gebouwd in de nabijheid van de fabrieken. Er was een gebrek aan bouwlocaties omdat de lage beekdalgronden tussen de radialen nog ongeschikt waren voor woningbouw. Hierdoor was er een voortdurende woningnood in de stad.



Ook op de Emmasingel hebben textiel fabrieken gestaan. Het gebouw rechts onderaan is de textiel fabriek van J. de Heer. Het nieuwe hoofdkantoor van Philips staat er dreigend naast.



Het terrein tussen de Vrijstraat en De Knip (die we nu Emmasingel noemen) was vroeger voornamelijk een bedrijvengebied. De foto laat de 'Emmasingel-zijde' van de fabriek zien met het bruggetje over de Vest. Op 27 april 1891 koopt Gerard L.F. Philips hier de eerste fabriek.



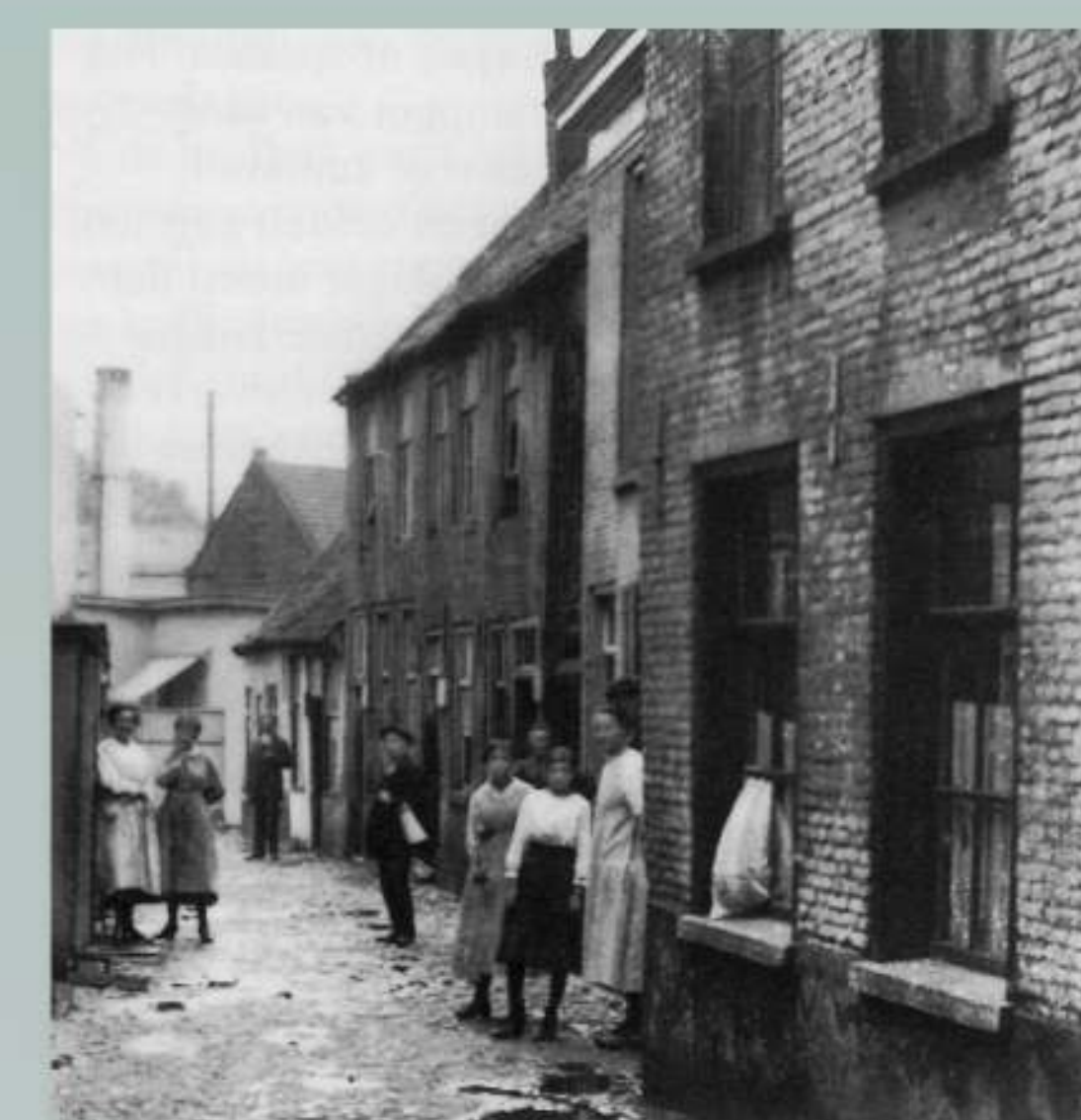
De Karel I-sigarenfabrieken in de Korte Havenstraat. Twee kijkjes in de fabriek met in het midden het Karel I-logo.



Arbeiderswoningen aan de Grote Berg in 1900.



Een rijtje onbewoonbaar verklaarde woningen aan de Luciferstraat, thans de Deken van Somerenstraat.



De Plekhoek was als woonbuurt weinig geliefd.



De Weverstraat in Woensel, toen nog Wilhelminalaan genoemd. Na 1909 heeft Philips een begin gemaakt met de bouw van woningen voor zijn personeel. Eerst werden woningen gekocht van bouwbedrijf "Eindhoven Vooruit", om daarna met de bouw van het eerste complex van 43 woningen te starten.

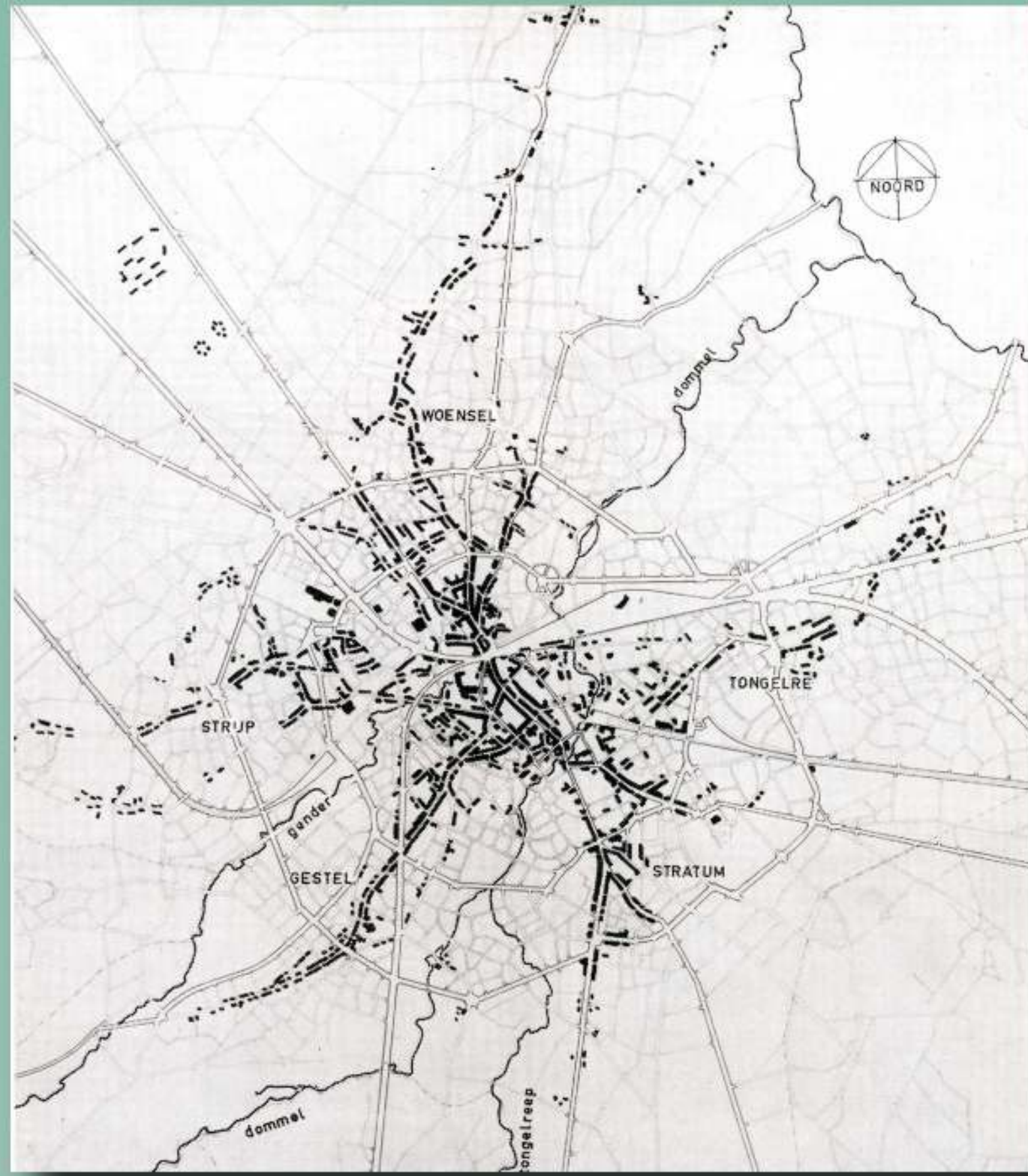


Philipsdorp, Frederiklaan. Een foto uit 1913.



De Wingerdlaan. De arbeiderswoningbouw van architect K.P.C de Bazel in Philipsdorp startte in 1917.

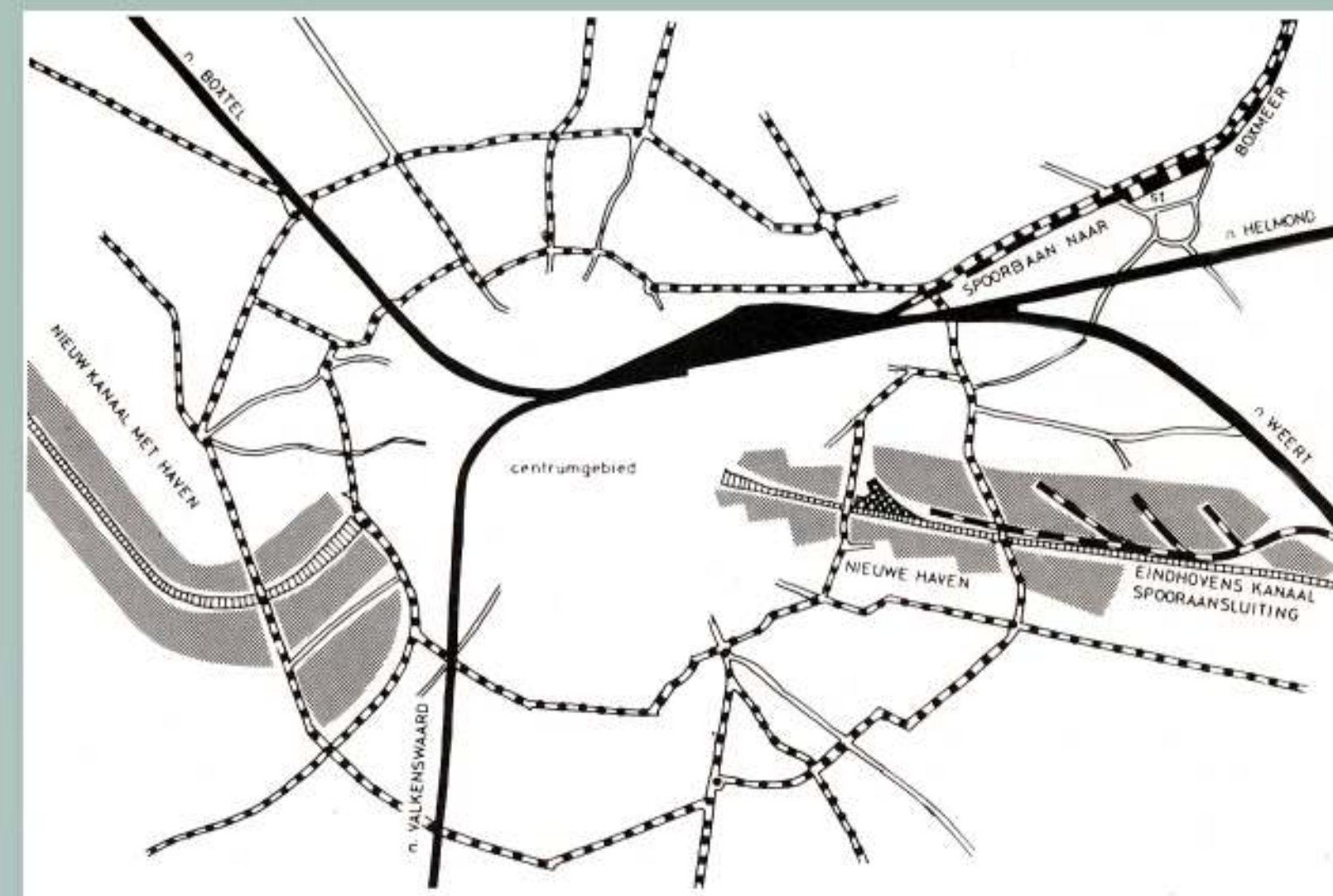
Plan Cuypers en Kookken 1918



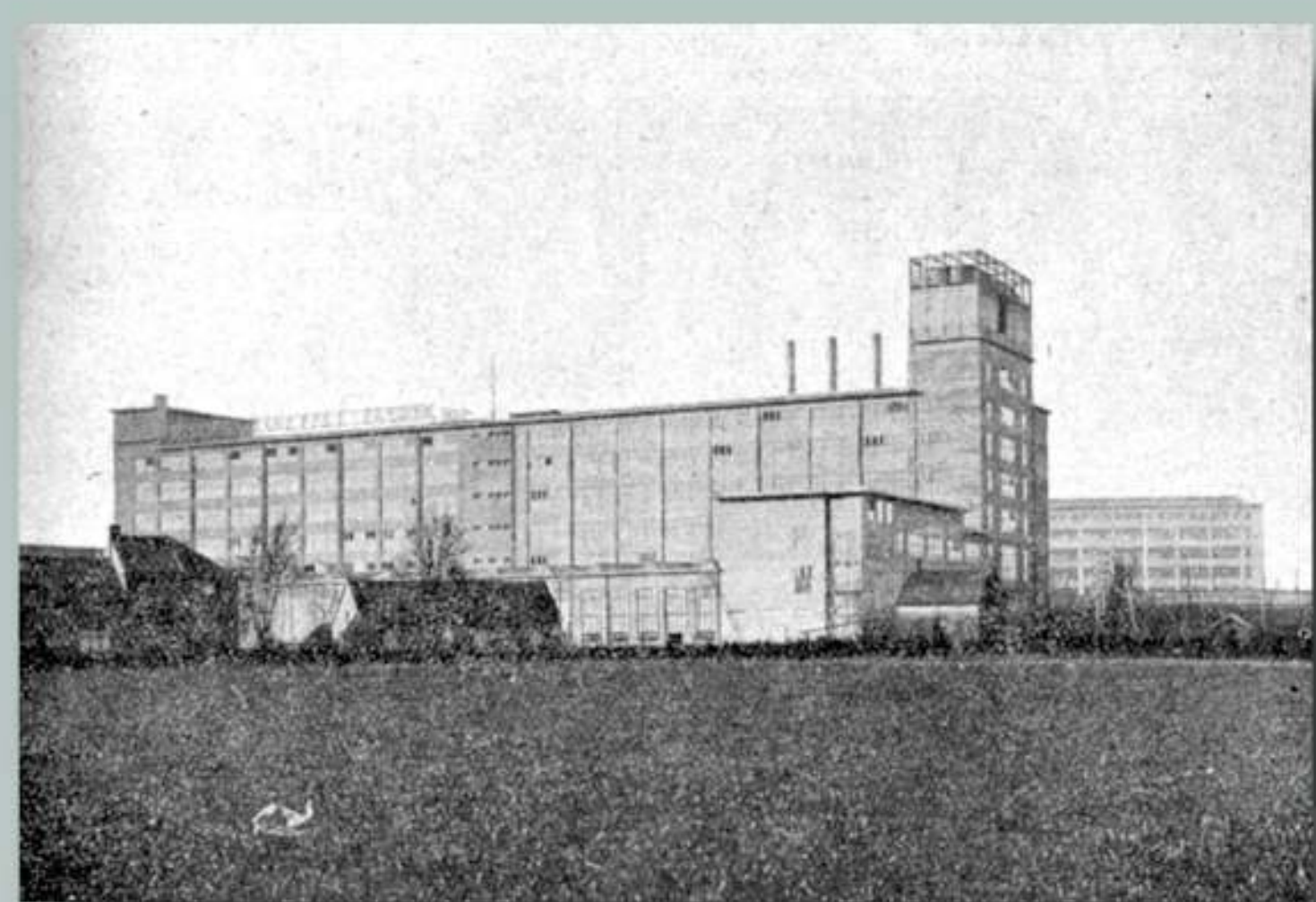
Het plan van Cuypers en Kookken is gericht op de problemen die voortkwamen uit de annexatie. Dit is de eerste schets voor het nieuwe geheel. In het ontwerp zijn twee ringbanen opgenomen die de dorpen met elkaar moeten verbinden en de verkeersdruk in het centrum moeten verminderen.



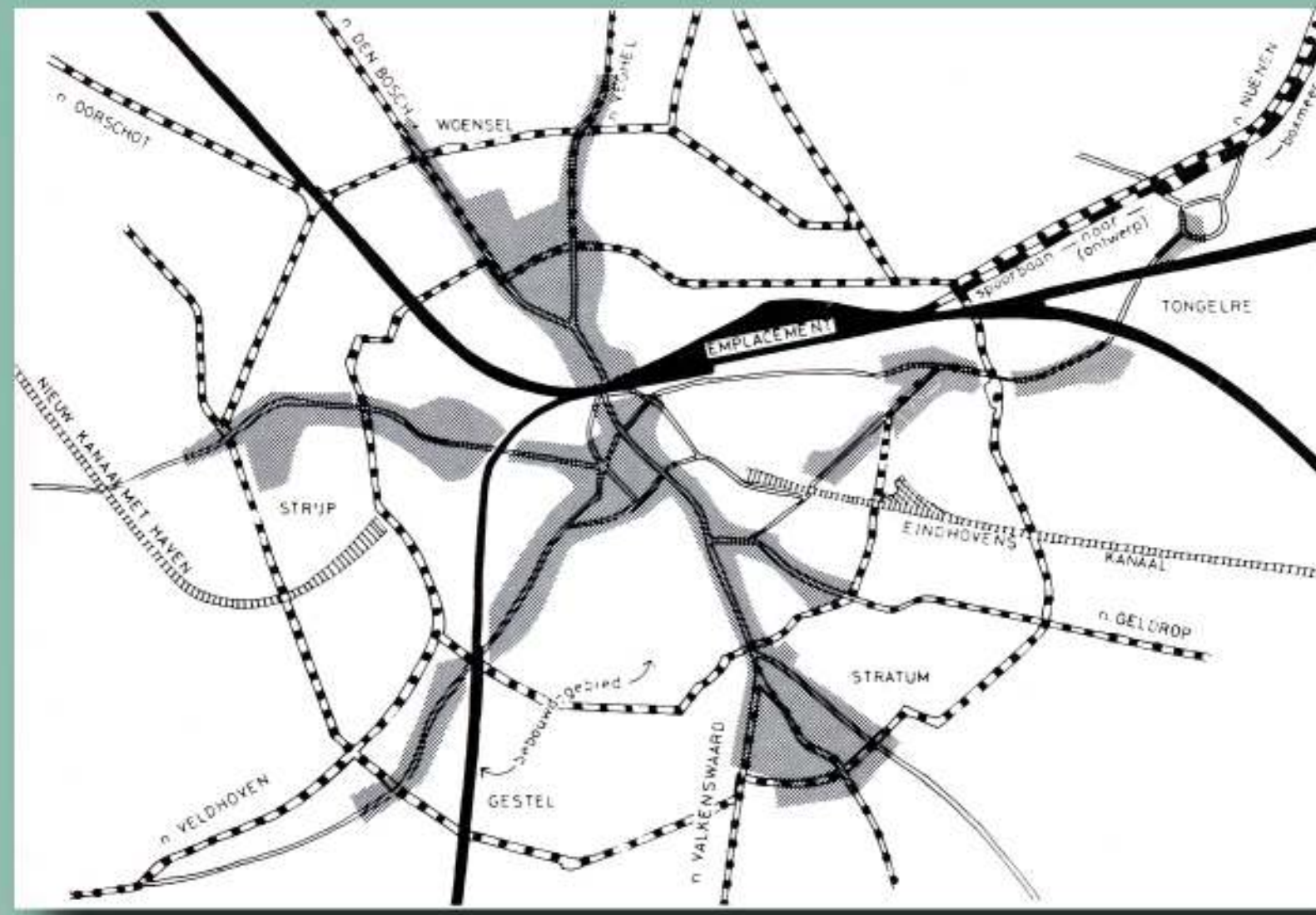
Een foto van de Emmasingel in 1930. De verkeerssituatie in het centrum zorgde voor veel problemen. Er werd regelmatig gemopperd over verkeersborden en verkeerslichten in het groeiende Eindhoven.



Cuypers en Kookken wilden de industriecomplexen in het centrum verplaatsen naar een nieuw industriegebied bij een aan te leggen kanaal tussen Gestel en Strijp.



Cuypers en Kookken wilden de industrie uit het centrum verplaatsen. Desondanks zal Philips in de hieropvolgende jaren een groot aantal fabrieken bouwen langs de spoorlijn.



Het verkeersstructuurplan. Door de spoorbaan en het kanaal zijn er te weinig verbindingen tussen de stadsdelen. De ringwegen zijn bedoeld als een oplossing hiervoor.

De nieuwe industrieën wierven werknemers uit de wijde regio, maar konden ze maar nauwelijks huisvesten. Ook de verkeerssituatie zorgt voor problemen. De radiale wegen werden doorkruist door het kanaal en de spoorlijnen. Tussen de radialen waren slechts een beperkt aantal verbindingen, wat tot verkeersopstoppingen leidde. De radialen tussen Eindhoven en de dorpen raakten ook dichter bebouwd, zodat de gemeentegrenzen steeds minder duidelijk werden.

In 1916 gaven de toen nog zelfstandige gemeenten aan de architecten Jos. Th. J. Cuypers (1861-1949, zoon van P. J. H. Cuypers, de architect van de Sint Catharinakerk in Eindhoven) en stadsarchitect L. Kookken de opdracht een ontwerp te maken voor de samenvoeging tot één stad. De opdracht luidde: "Het leveren van een ontwerpschets om de annexatie te begeleiden en aan te geven op welke wijze de stad plaats kan bieden aan huisvesting, productie en verkeer". De stelling luidde: 'Doelmatigheid is de eerste eis van schoonheid'.

Het doel van Cuypers en Kookken was om Eindhoven 'te maken tot een gezonde, mooie, praktisch aangelegde industriestad, waarin alle diensten van 't stadsleven zich verder krachtig en normaal zullen kunnen ontwikkelen.' Om dit te bereiken wilden zij locaties vastleggen voor industrie, wonen, kerken, scholen en voorzieningen. Ook streefden ze naar een verbetering van de verkeerssituatie. Bij het ontwerp gingen de architecten uit van het model van de Engelse Garden city. Het 'Tuinstad-idee'. Destijds een revolutionair principe voor een industriestad. Eindhoven voldeed, met een kern en daaromheen randdorpen, precies aan het model van deze 'Tuinstad'.



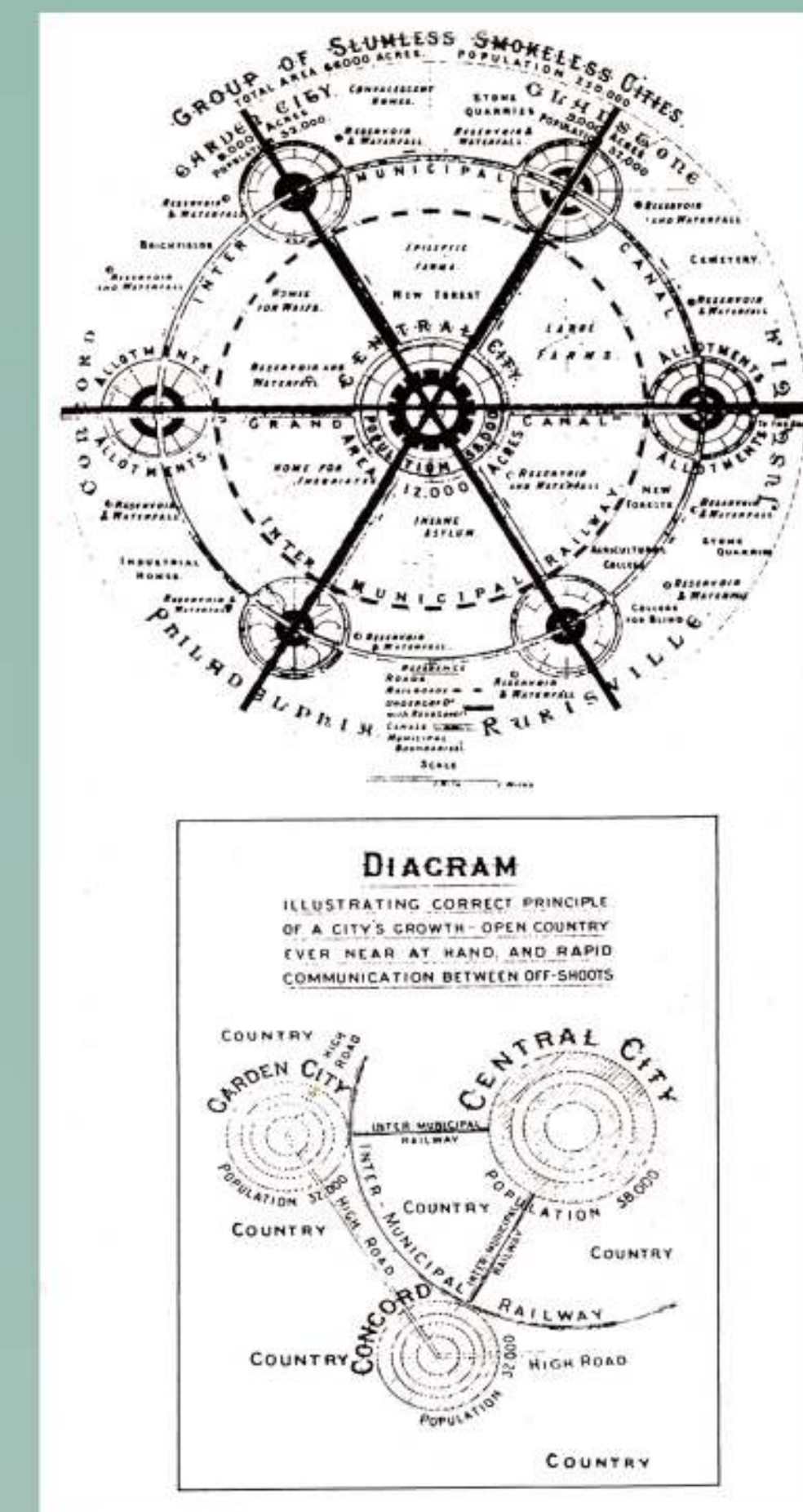
Het ontwerp hield geen rekening met de slechte kwaliteit van het terrein ten noorden van de spoorbaan. Linksboven de leerlooierij van Vorsters.



Een plan voor een wijk met een betere leefsituatie. Parken, zwembaden en buurthuizen zorgen voor ontspanning. De volkswijkbuurten liggen nabij de industriegebieden.



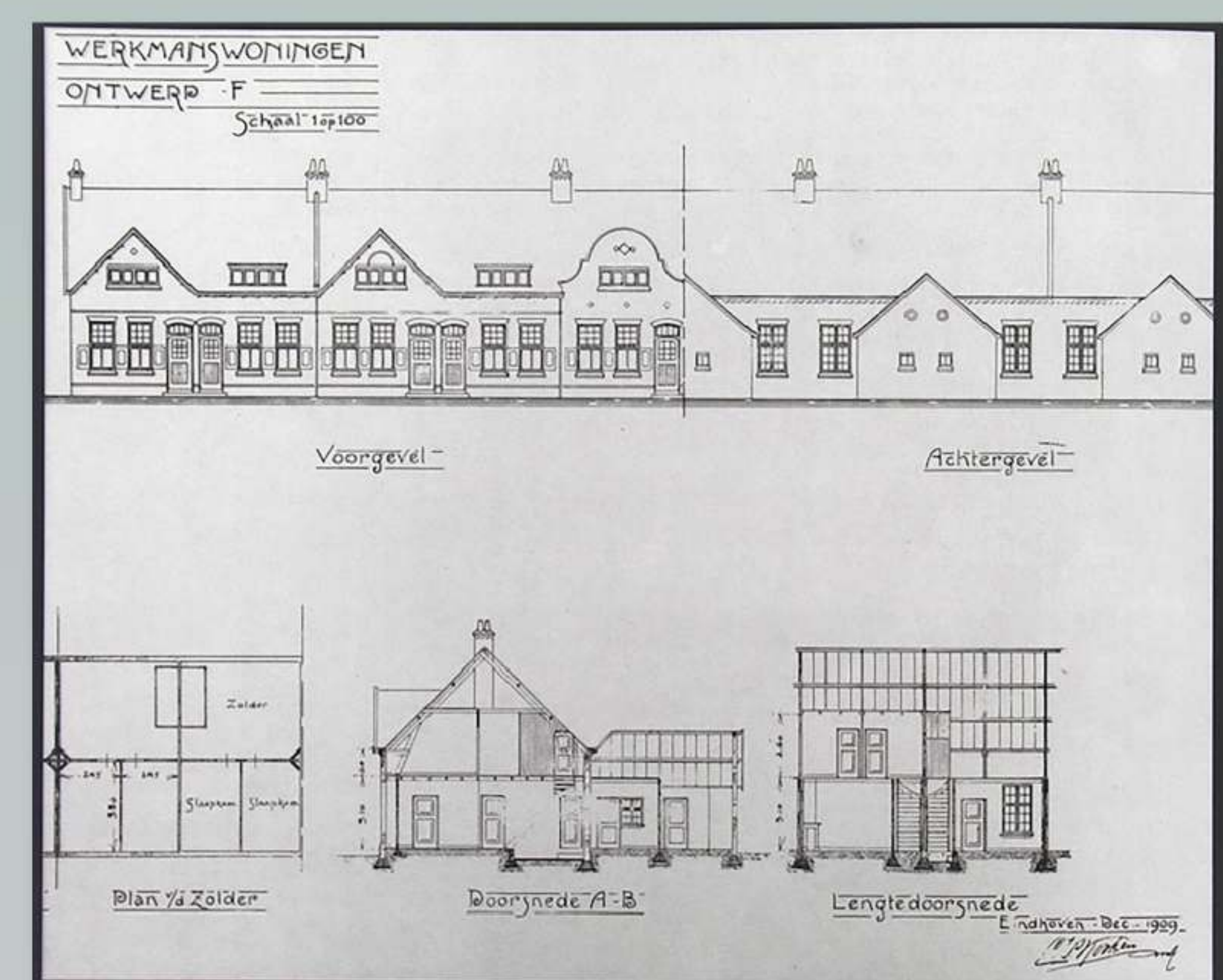
De Leostraat is al in 1921, dus 1 jaar na de vorming van Groot Eindhoven, als onderdeel van de rondweg ontworpen en uitgevoerd.



Schematische voorstelling van de 'Garden City'. In het tuinstadidee worden de stadsuitbreidingen ontworpen op enige afstand van de kern. De tuinstadbeweging ontstond in Engeland uit de bemoeienis van overheid en industriëlen met de slechte huisvesting van de arbeiders.

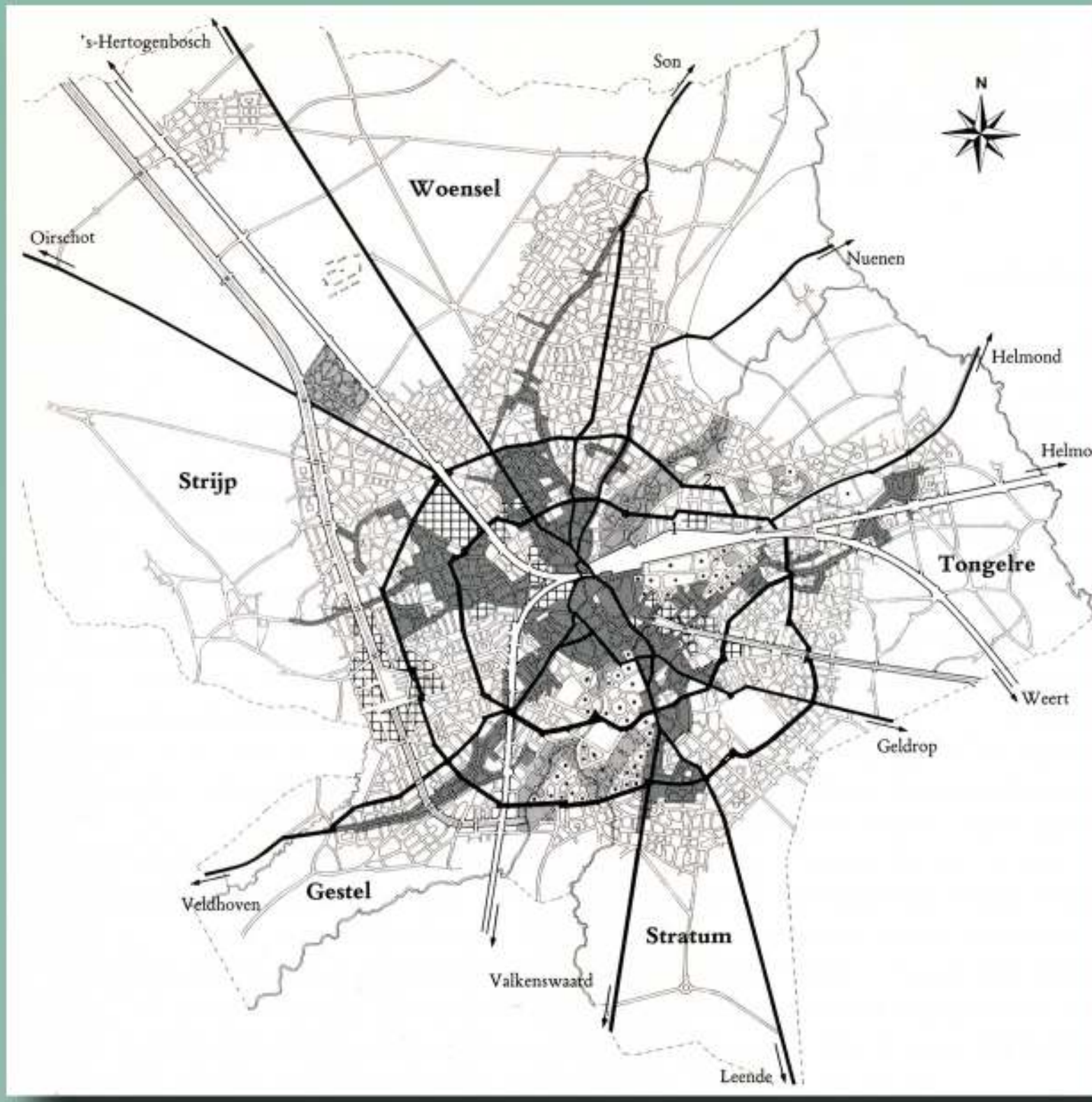


Camillo Sitte was een architect met grote invloed op de ontwikkeling van de stedelijke bouwplannen in Europa.



Ontwerptekening voor een arbeiderswoning van de Eindhovense stadsarchitect Louis Kookken uit 1909.

Uitbreidingsplan Kools 1921

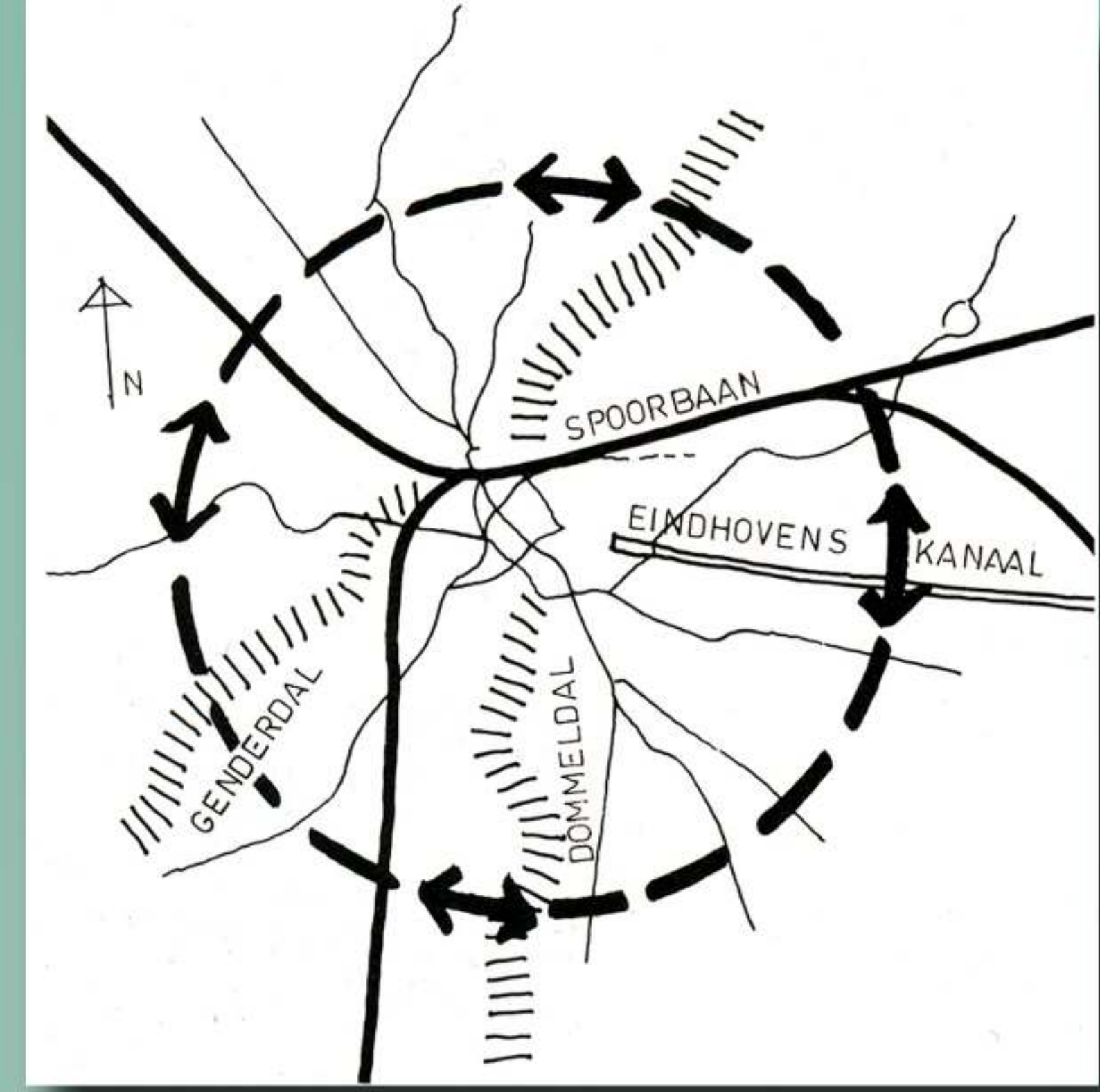


Het uitbreidingsplan van Ir. G.C. Kools. Voor zijn plan maakt hij dankbaar gebruik van het schetsplan van Cuypers en Kooiken.

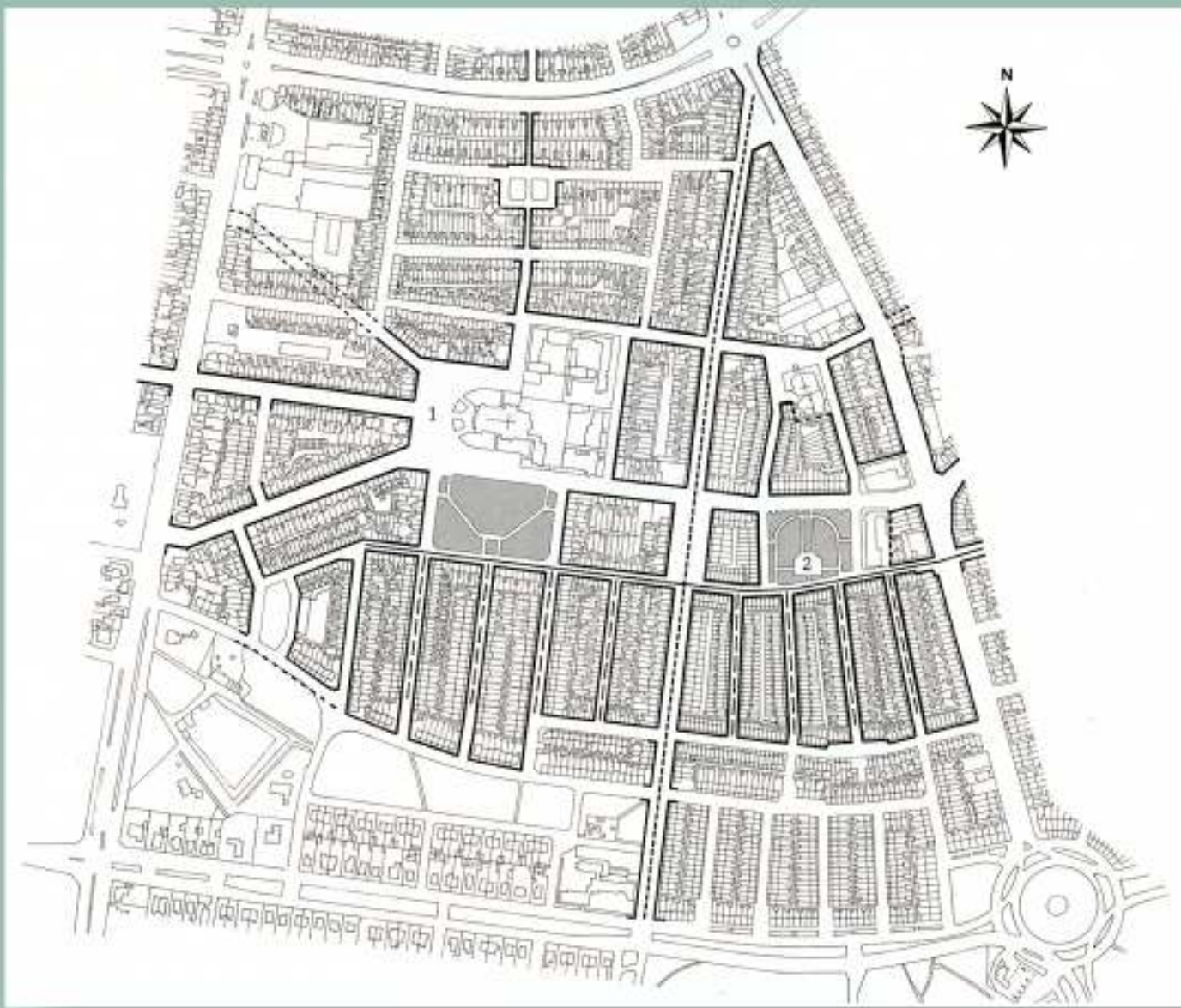
Het plan van Cuypers en Kooiken uit 1918 was niet rechtsgeldig. Na de annexatie was Eindhoven verplicht een officieel uitbreidingsplan te hebben. Het inwonersaantal van het nieuwe Eindhoven was ruim 45.000 en volgens de Woningwet moesten gemeenten met meer dan 10.000 inwoners een uitbreidingsplan maken. Een jaar na de voltooiing van de annexatie wordt het plan van Cuypers en Kooiken door de directeur Gemeentewerken G.C. Kools omgebouwd tot een officieel uitbreidingsplan.

De woningnood wilde Kools oplossen door voldoende woningbouw. Kools heeft een andere kijk op de kenmerken en indeling van de wijken en neemt afstand van de tuinstadgedachte van Cuypers en Kooiken. De wijken van Kools worden aangelegd volgens de parochiewijkgedachte. Dit hield in dat een nieuwbouwwijk qua omvang en qua voorzieningen moest functioneren als een parochie. Zijn wijken worden opgezet met een centraal plein waar de kerk, het parochiehuis/buurthuis, verenigingsgebouwen, winkels en andere voorzieningen staan.

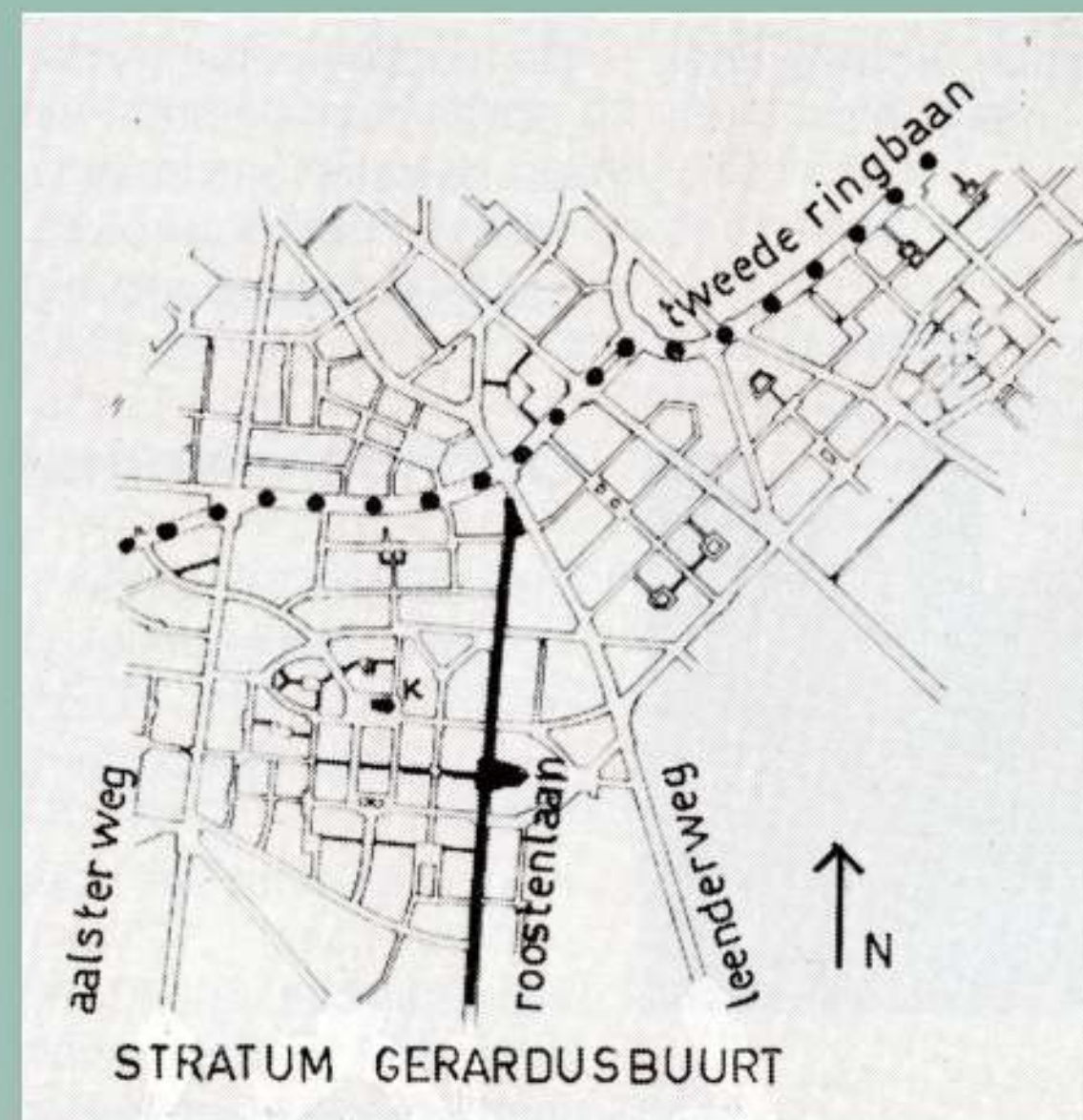
Kools neemt het voorstel van Cuypers en Kooiken voor de aanleg van twee ceinturbanen over. Een binnenring om de binnenstad en een buitenring op afstand van het centrum welke de wijken met elkaar moet verbinden. De aanleg van de buitenring wilde hij in fasen uitvoeren, tegelijk met de stadsuitbreidingen.



Het plan is om goede verbindingen te leggen tussen de stadsdelen onderling. De spoorbanen, het kanaal en de beekdalen met zijn riviervormen barrières.



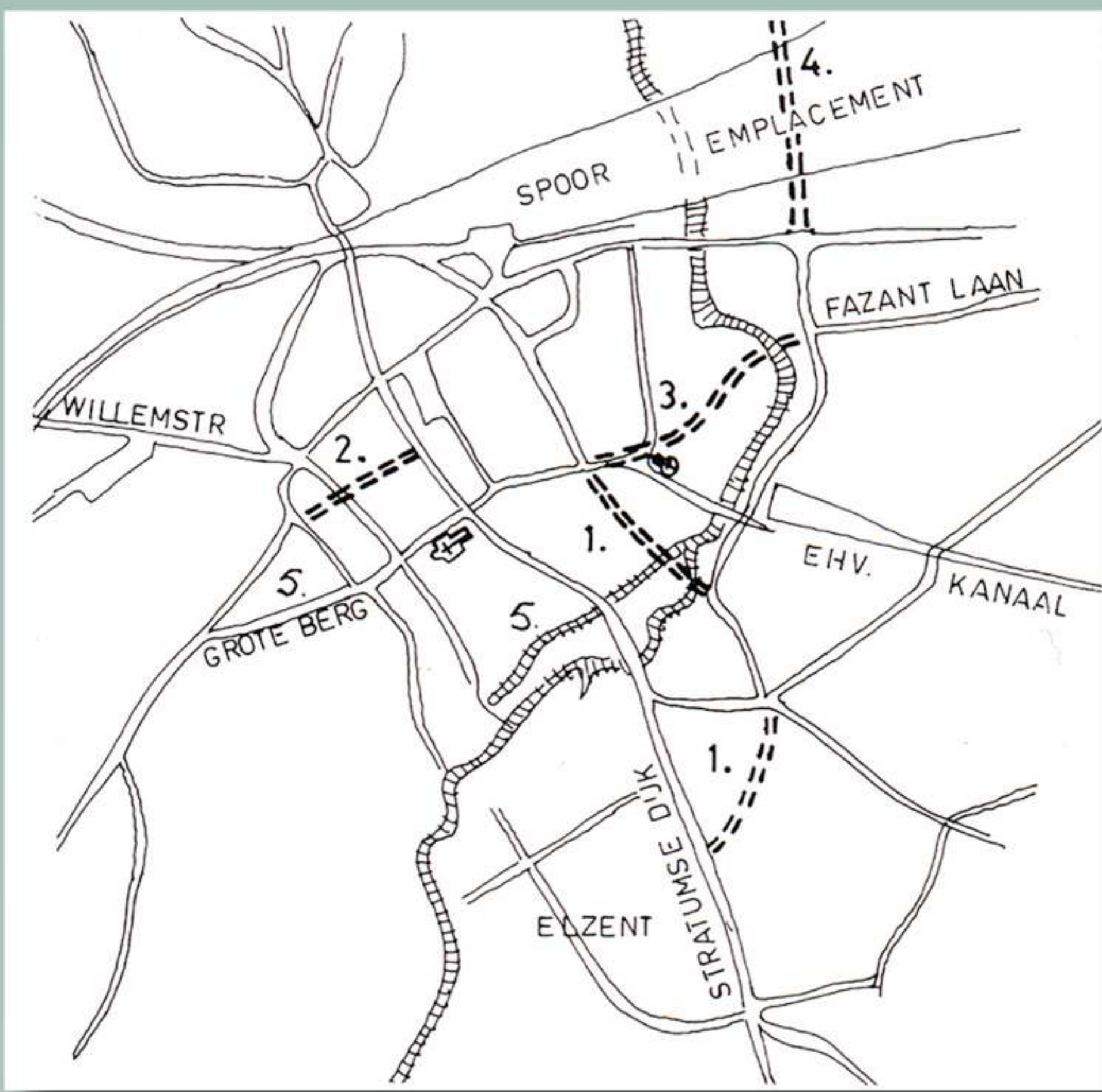
Kools wilde grote complexe woonwijken op basis van een blokkenverkaveling. Het blokvormige patroon heeft in het midden een centraal plein.



Elke blok is bestemd voor een bepaalde bevolkingsklasse. De Gerardusbuurt in Stratum is een voorbeeld van een dergelijke 'Kools-buurt'. De Roostenlaan en de ringbaan zijn de verbindingwegen.



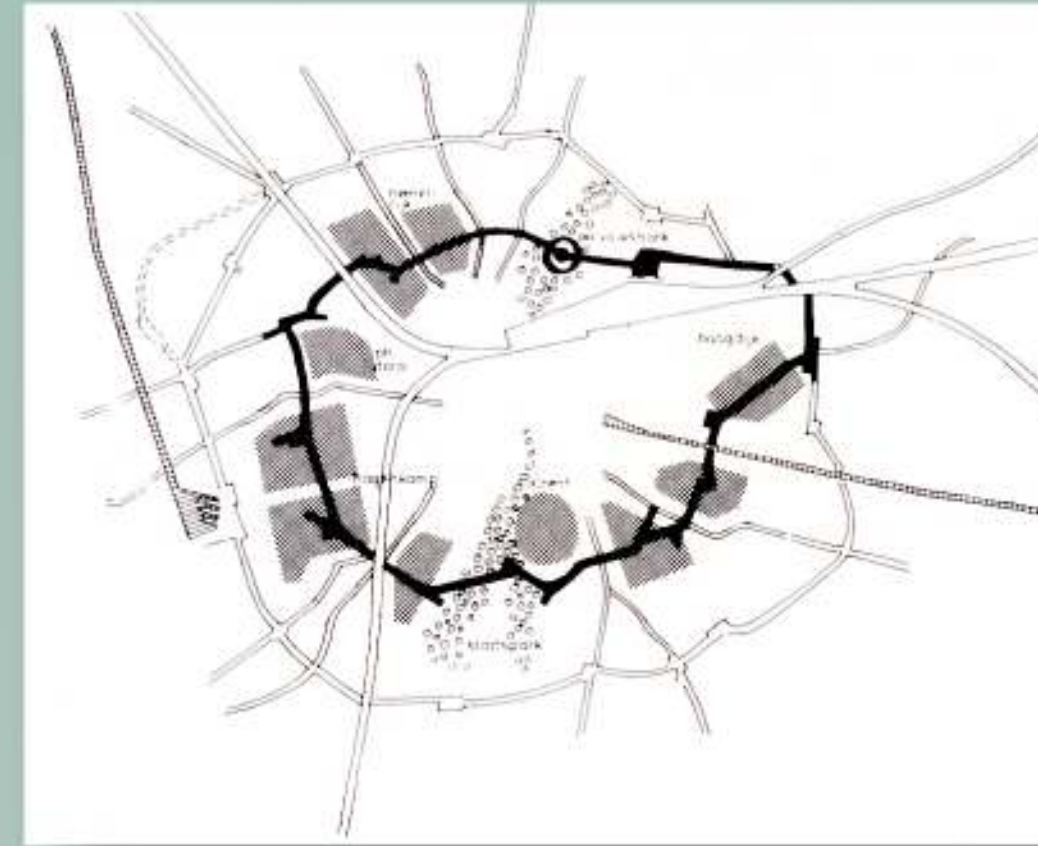
Het villapark Den Elzent komt ten westen van het toekomstige stadspark te liggen. Langs de oevers van de Dommel werd een mooie wandelroute gepland. Het geheel moest een aantrekkelijke woonomgeving voor de toekomstige bewoners worden.



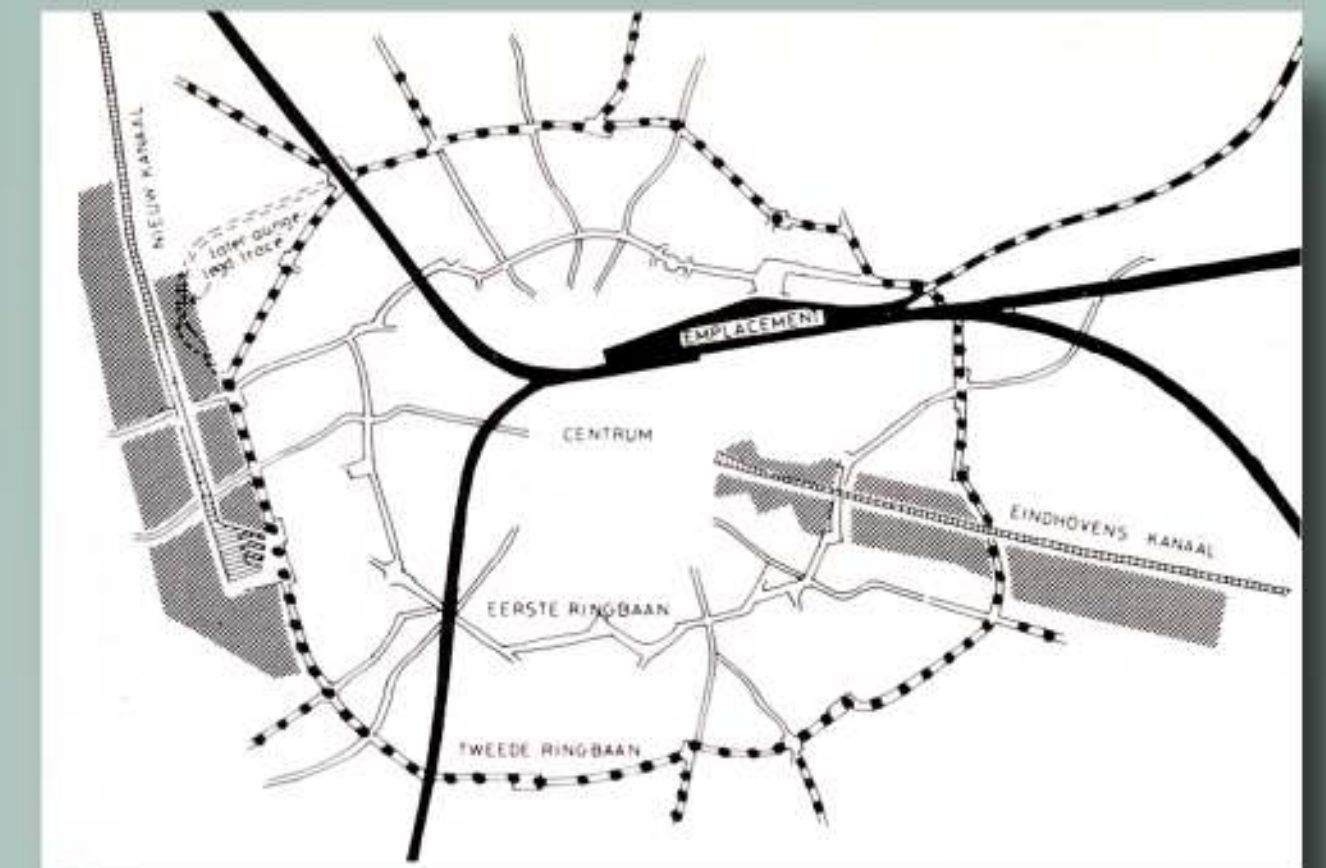
Een overzicht van de verkeersmaatregelen uit het plan van Kools voor het centrumgebied. Er wordt een nieuwe verbindingweg aangelegd tussen de Geldropseweg en de Hertogstraat. Ook wordt er een verbinding gemaakt met villapark Den Elzent (1). De route van de Kleine Berg wordt doorgetrokken (vanaf de Rechtestraat) om de verbinding met Gestel te verbeteren (2). Ook de verbinding met Tongelre wordt verbeterd door de Ten Hagestraat door te trekken met een brug over de Dommel naar de Fazantlaan (3). De verbinding van de oostelijke stadsdelen met Woensel zal verbeteren door de aanleg van een viaduct (4). De Prins Hendrikstraat zal verlengd worden naar de Grote Berg



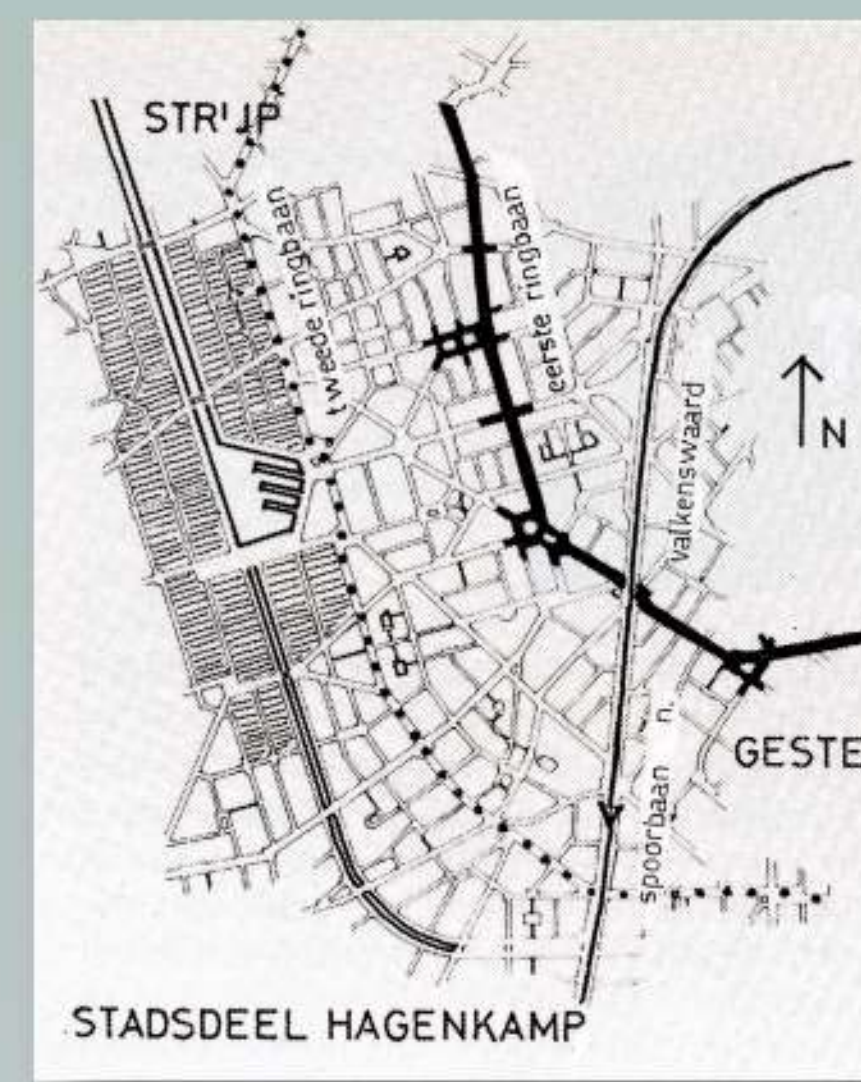
Hoek Vrijstraat / Rechtestraat-Demer in 1928



De kleine ringbaan zou de woonbuurten direct rond het centrum met elkaar moeten verbinden. In het plan van Kools zouden deze buurten het éérfst gebouwd moeten worden.



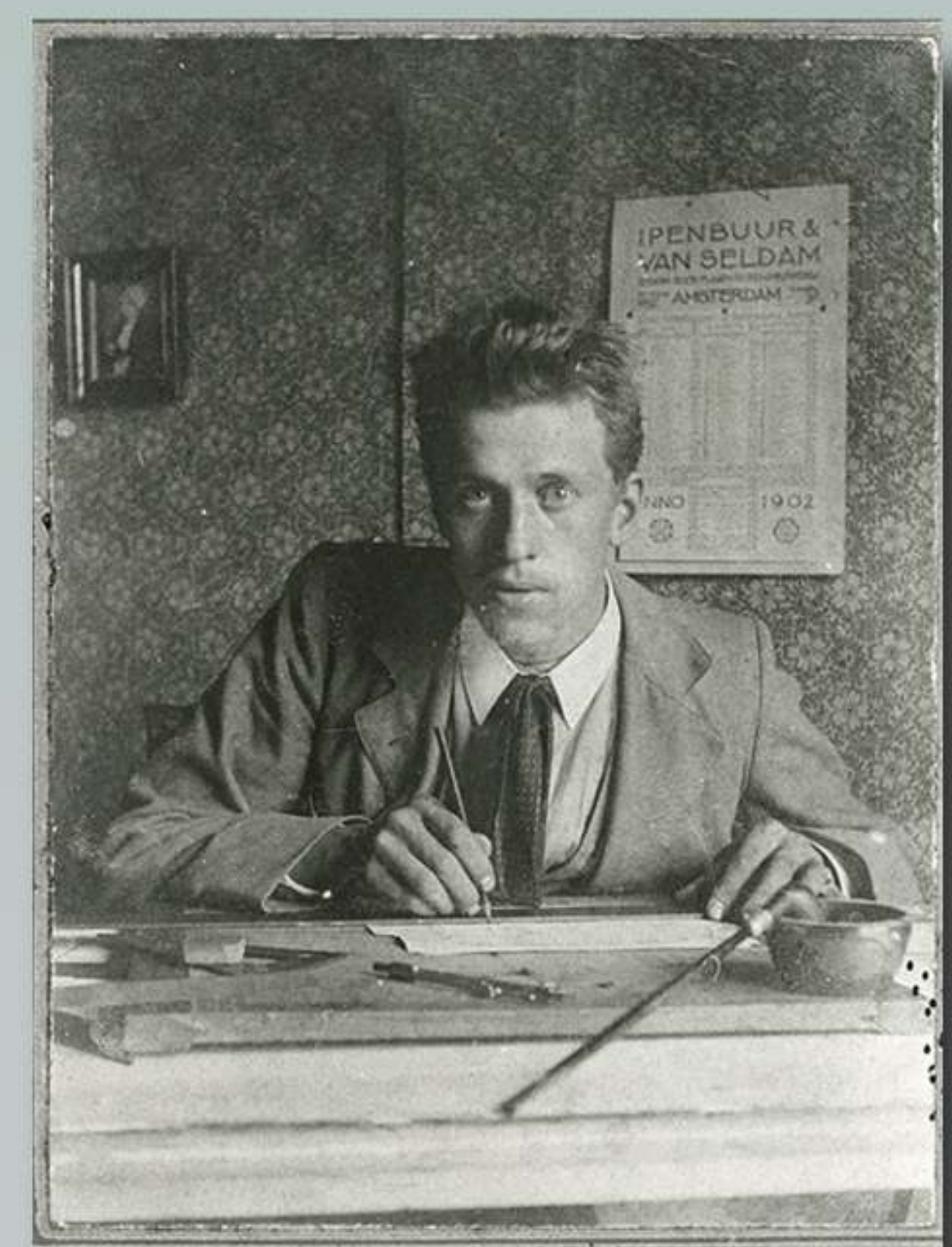
De bestaande industriegebieden aan het Eindhovens kanaal en Philips mogen zich niet verder uitbreiden in het centrum. Kools wil de industrie verplaatsen naar een nieuw industriegebied bij de aan te leggen haven (links op de tekening).



Het industriegebied langs de nieuwe haven en het daaraan grenzende woongebied.

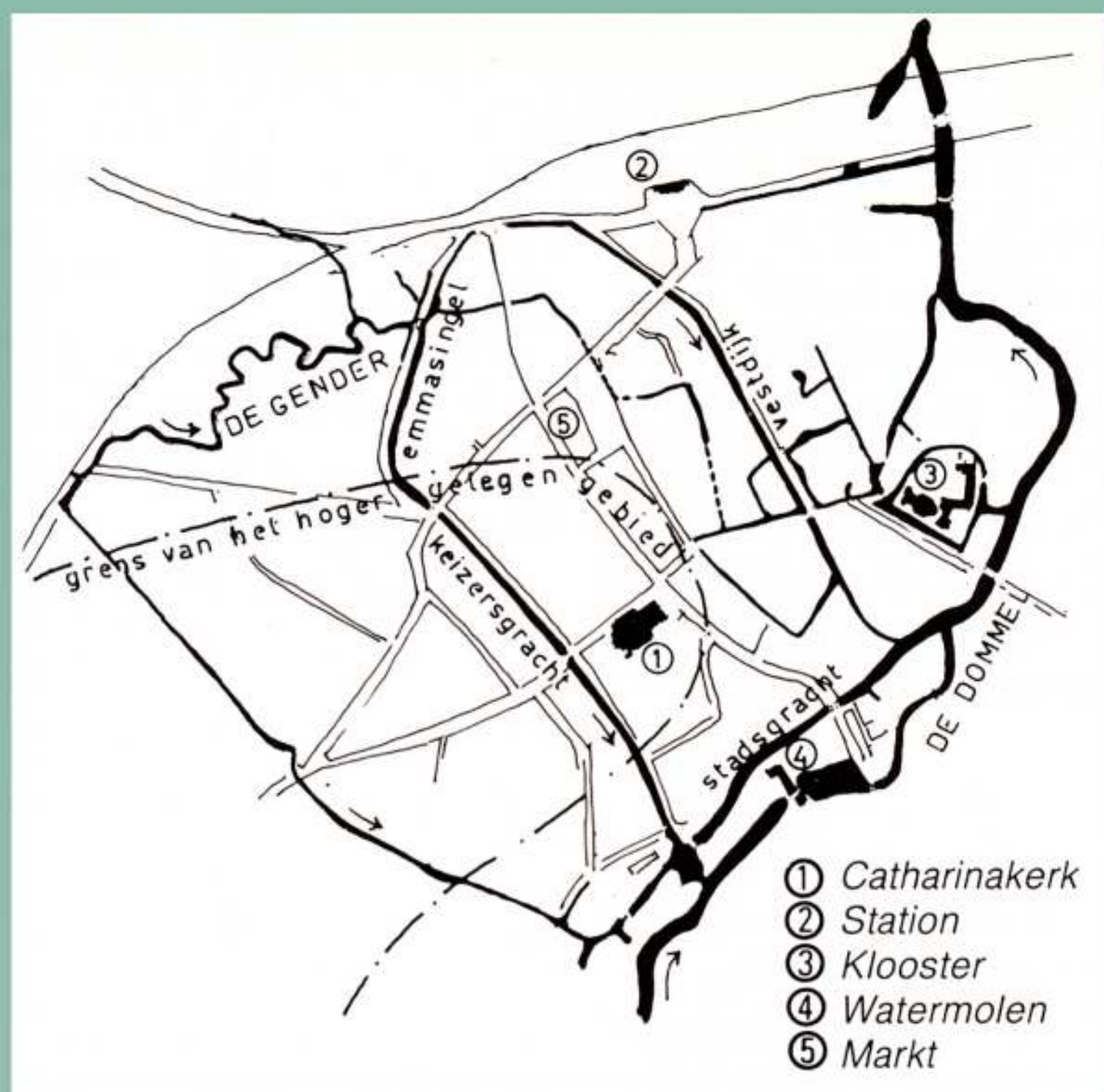


Er wordt een begin gemaakt met het dempen van de grachten. Daarna kan de verkeerssituatie worden verbeterd. Links: de Keizersgracht. In het midden een foto van de overkluizing van de stadsgracht in 1928. Rechts: de Groote Dijk (Vestdijk) in 1910.



Tuinarchitect D.F. Tersteeg maakte het ontwerp voor plantsoenen zoals het Anne Frankplantsoen en het Gebroeders Hornemannplantsoen.

Adviescommissie Bakker-Schut 1927



Overzicht van de waterlopen in het centrumgebied. Eindhoven ligt in een laag gebied en de talrijke waterlopen waren een onderdeel van het drainagesysteem. Bij hoge waterstanden in de regentijd stonden vaak de lager gelegen gebieden in het oostelijk stadsdeel onder water.



Een foto van de overkluising van de stadsgracht aan de Emmasingel. Hierop is te zien welke omvangrijke werkzaamheden waren vereist voor de bouw van het nieuwe hoofdkantoor van Philips op de Emmasingel. Op het terrein rechts zal in 1925 begonnen worden met het heien voor het hoofdkantoor. Iets voorbij de werkzaamheden ziet u de bruggetjes nog die over de gracht lagen.



Drukte van Philips-arbeiders op de splitsing van de Willemstraat en de Emmasingel (rond 1928). Het advies van de commissie Bakker-Schut is om de industrie in het centrum te verplaatsen naar een industriegebied bij de aan te leggen haven tussen de stadsdelen Gestel en Strijp.



Een foto uit 1923. Op de plaats waar nu het Stadhuisplein ligt was vroeger de gemeentewerf. In de periode hierna werd dit gebied de Studentenwei genoemd. In 1928 neemt de Raad het besluit tot de bouw van een nieuw stadhuis aan de Studentenwei.



Tijdens de malaise van de 30er jaren creëerde de overheid werkverschaffingsprojecten die op basis van het uitbreidingsplan konden worden uitgevoerd. Een van deze projecten was de aanleg van vliegveld Welschap. Op de foto: de aankomst van de autoriteiten met de Fokker F-12, PH-AIE "Ekster" tijdens de opening in 1932.



Overstroming Dommelstraat in 1926. De waterlopen waren een onderdeel van het systeem waarin de rivieren de Gender en de Dommel samenkwamen. Bij hoge waterstanden stonden de straten blank en bij een geringe waterafvoer hadden men last van stankoverlast.



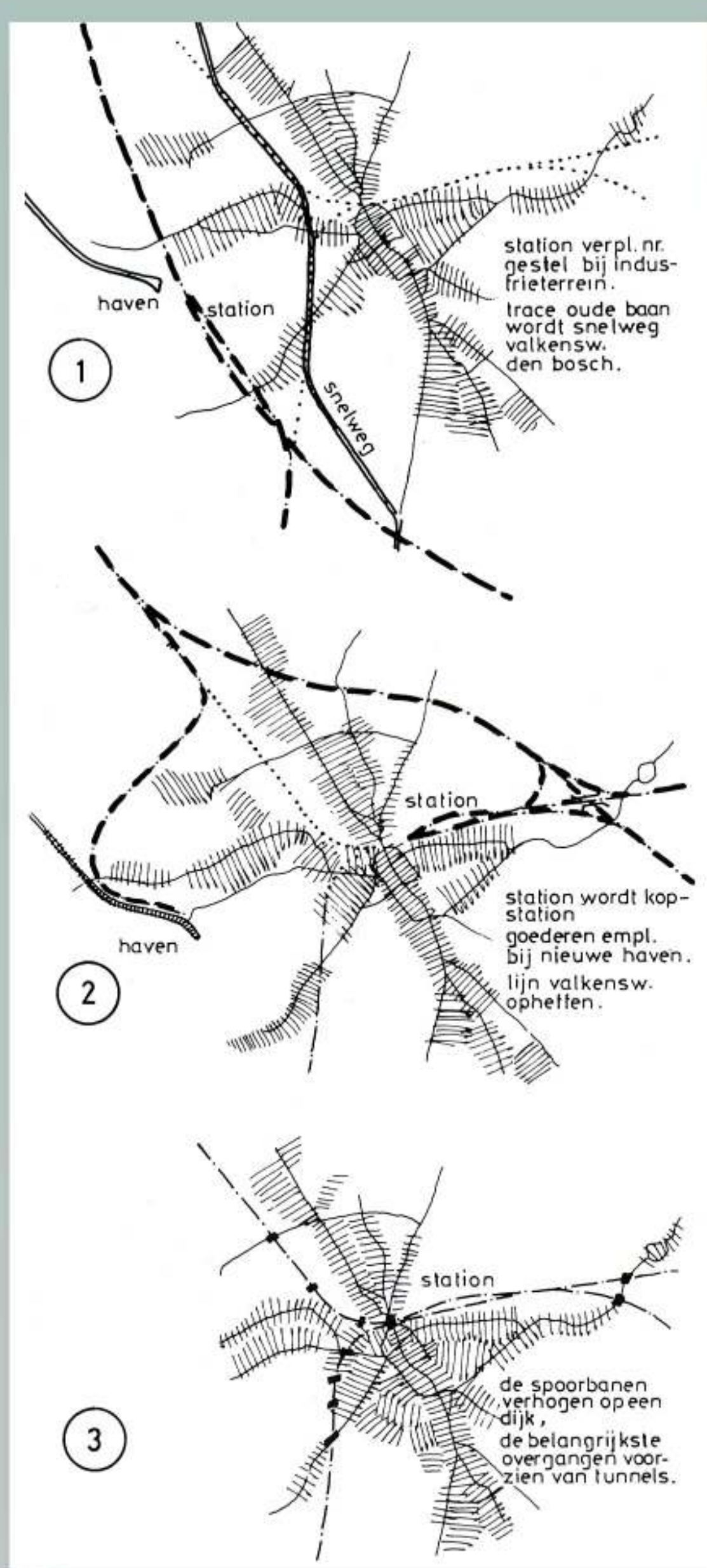
Wateroverlast op het Begijnenhof, gezien vanaf de Wal, in 1932.

Vanwege de moeizame realisatie van het uitbreidingsplan van Kools riep de gemeente Eindhoven in 1927 de hulp in van ir. P. Bakker-Schut. De commissie kreeg de opdracht voor het geven van advies over drie vraagstukken: de kleine ringbaan om de binnenstad, de plaats van een nieuw te bouwen stadhuis en het algemeen uitbreidingsplan van Kools. De commissie Bakker-Schut stelde in 1927 een uitvoerig rapport op.

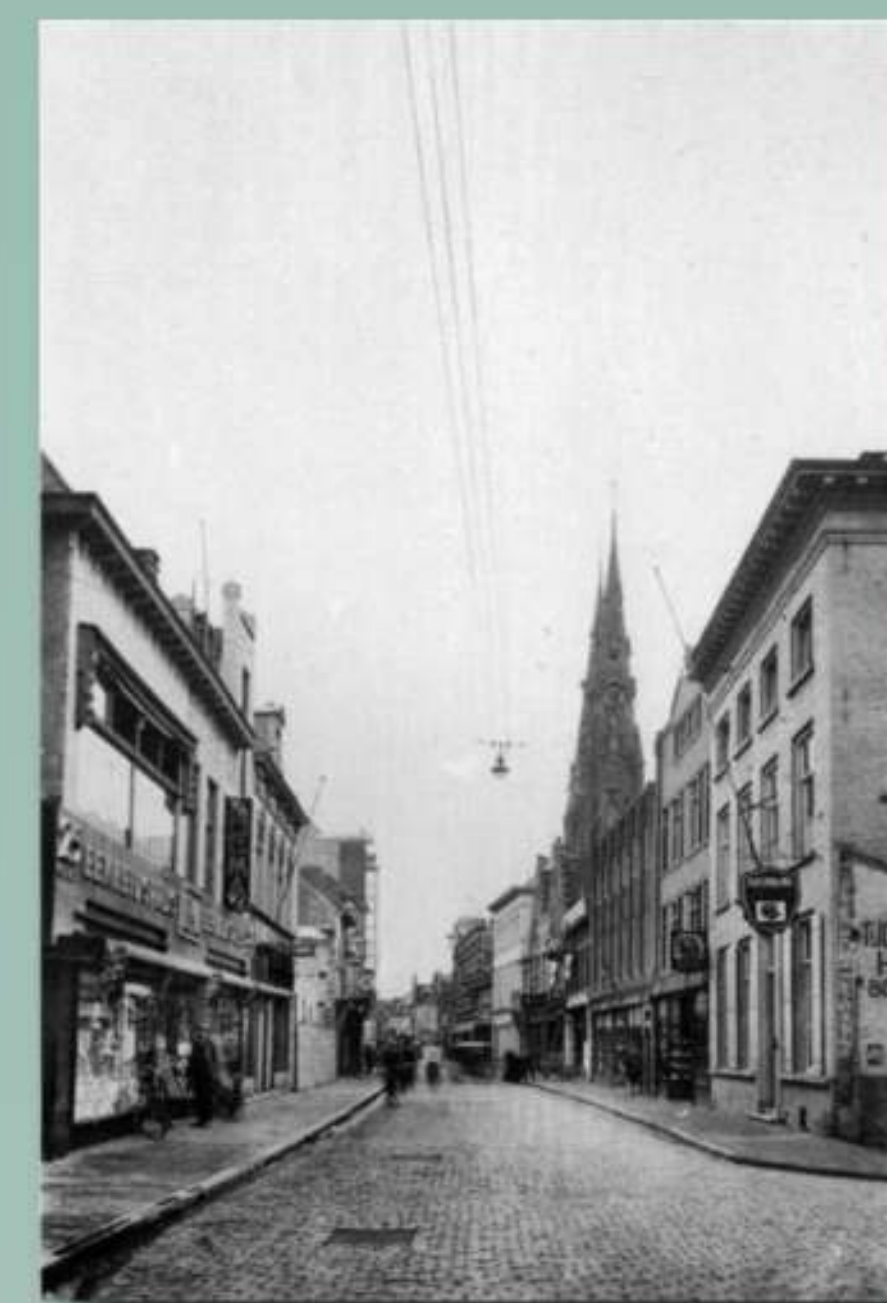
Wat betreft de keuze van een plaats voor een nieuw stadhuis had de gemeente de Studentenwei voorgesteld. Bakker-Schut en zijn commissieleden waren het eens met deze keuze omdat er in samenhang met de Sint Catharinakerk een nieuw stadhuis zou kunnen ontstaan. Bovendien zou het nieuwe stadhuis aan de Studentenwei goed bereikbaar zijn via de binnenring.

De belangrijkste beslissing die wordt genomen, na het advies van Bakker-Schut, is het dempen van de vesten en grachten rond de stad ten behoeve van de aanleg van een kleine ringbaan. Het dempen van de waterlopen gaf ook een oplossing voor het probleem van het steeds meer vervuilde water. De dempingen hadden tot gevolg dat het centrumgebied werd vergroot. De barrière van het water zou verdwijnen en daarvoor in de plaats konden daarna nieuwe straten worden aangelegd. Aan de Keizersgracht was plaats ontstaan voor een nieuw gebouw van het Eindhovens Dagblad en het Raiffeisenplein werd de eerste Eindhovense parkeerplaats.

In 1928 neemt de Raad het besluit tot de bouw van een nieuw stadhuis aan de Studentenwei. De Keizersgracht wordt gezien als de belangrijkste straat waarop het nieuwe stadhuis moet worden georiënteerd. Pas in 1936 wordt er een commissie samengesteld die de bouw van het stadhuis moet gaan begeleiden.



Drie voorstellen voor de oplossing van het probleem van de spoorbanen. De voorstellen blijken in de dertiger jaren echter onbetaalbaar.



De Rechtestraat omstreeks 1930. Deze straat was de belangrijkste route voor het noord-zuidverkeer. De aanleg van een ringbaan rond de binnenstad, over de gedempte grachten, zou een oplossing moeten bieden voor de overbelasting van de Rechtestraat.

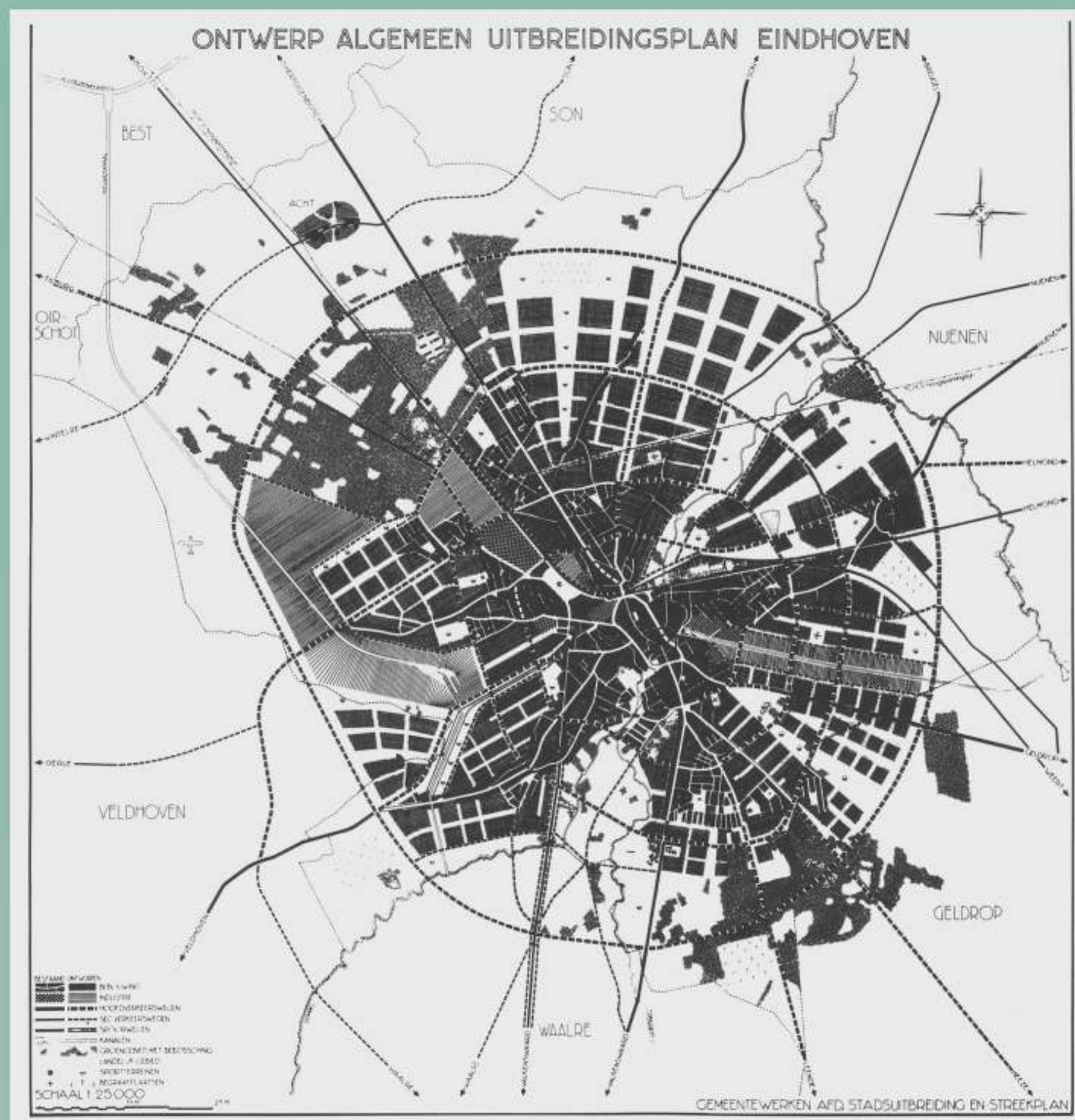


Al vele jaren vormt de spoorwegovergang een barrière tussen het centrum en het noordelijke stadsdeel.

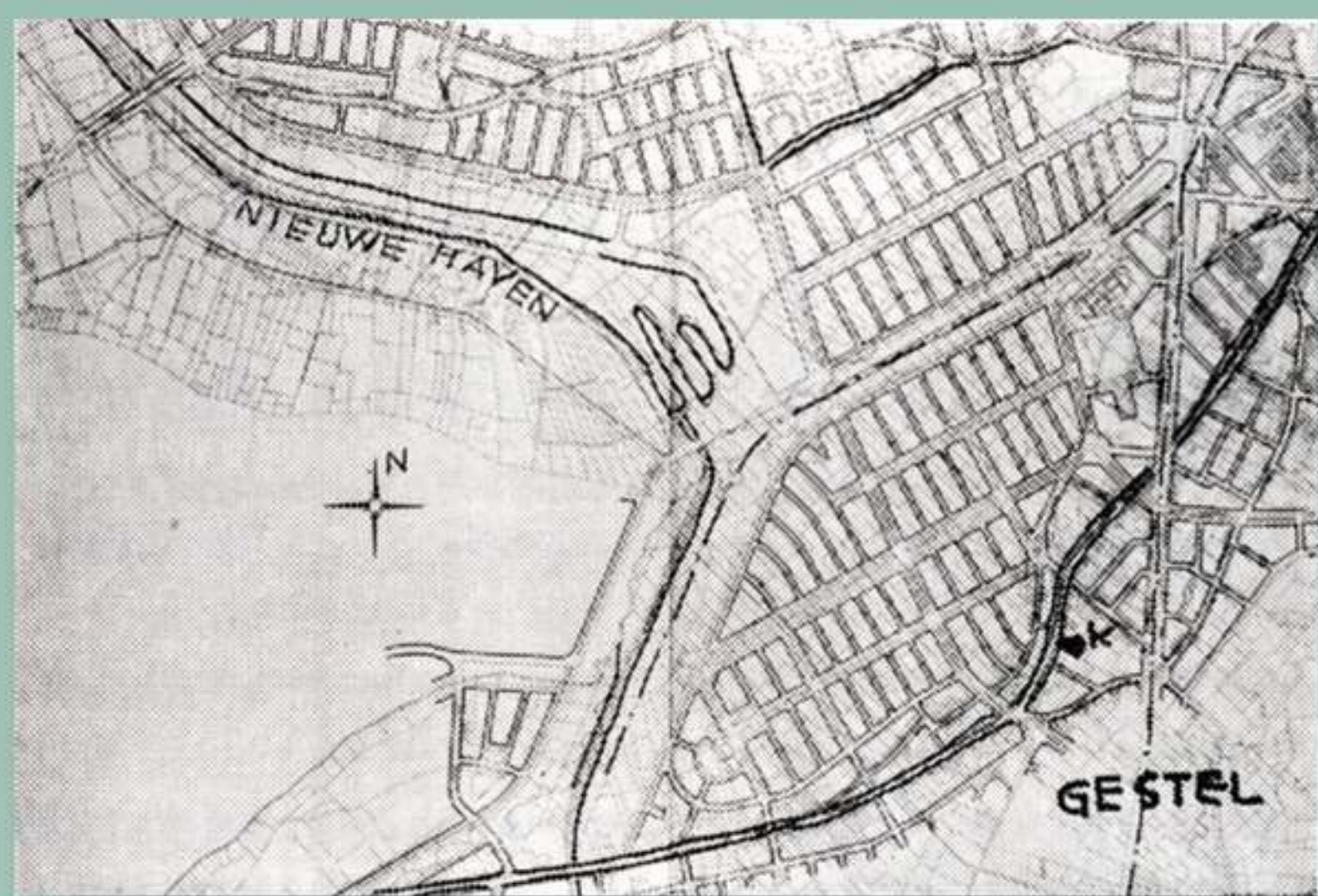


Van 10 t/m 18 september 1932 feestweek ter gelegenheid van de opening van vliegveld Welschap.

Uitbreidingsplan De Casseres 1930



Het plan van De Casseres. Het uitbreidingsgebied van de stad wordt door de buitenste ringbaan begrensd.



Uitbreidingsplan voor het gebied rond de nieuwe haven in Gestel en Strijp. Opvallend is de strakke, regelmatige indeling. De woonstraten liggen in noord-zuidelijke richting, zodat elke woning een aantal uren per dag zonlicht krijgt. Het kronkellintje volgt de loop van de rivier de Gender.



De Vereniging Volkshuisvesting liet deze huizen bouwen in 'het Lijntje' gelegen tussen de door de gemeente gebouwde woningen in Woensel West (zoals het nu heet) en de Boschdijk.



Het doorverbinden van de invalswegen is een van de principes van de verkeersstructuur in het plan De Casseres. Op basis van dit plan zijn o.a. de St. Jorislaan, Gabriël Metsulaan, Botenlaan, Limburglaan, Floralaan en Tivolilaan gerealiseerd.



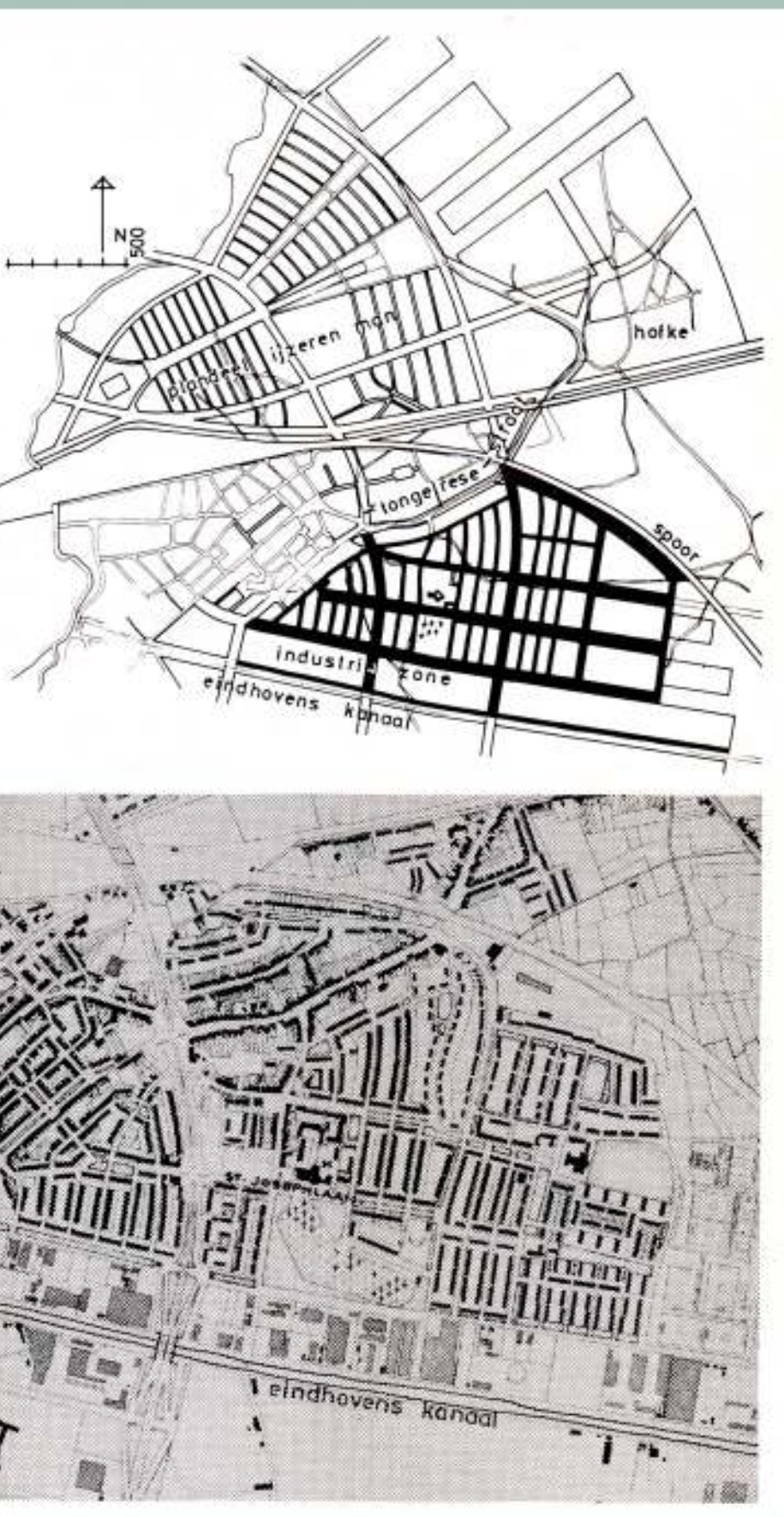
Het gebied tussen de Tongelreep en de Dommel werd bestemd als natuurreservaat.

Foto links: Vissen met een zeef in de Tongelreep onder het Tongelreep-bruggetje.

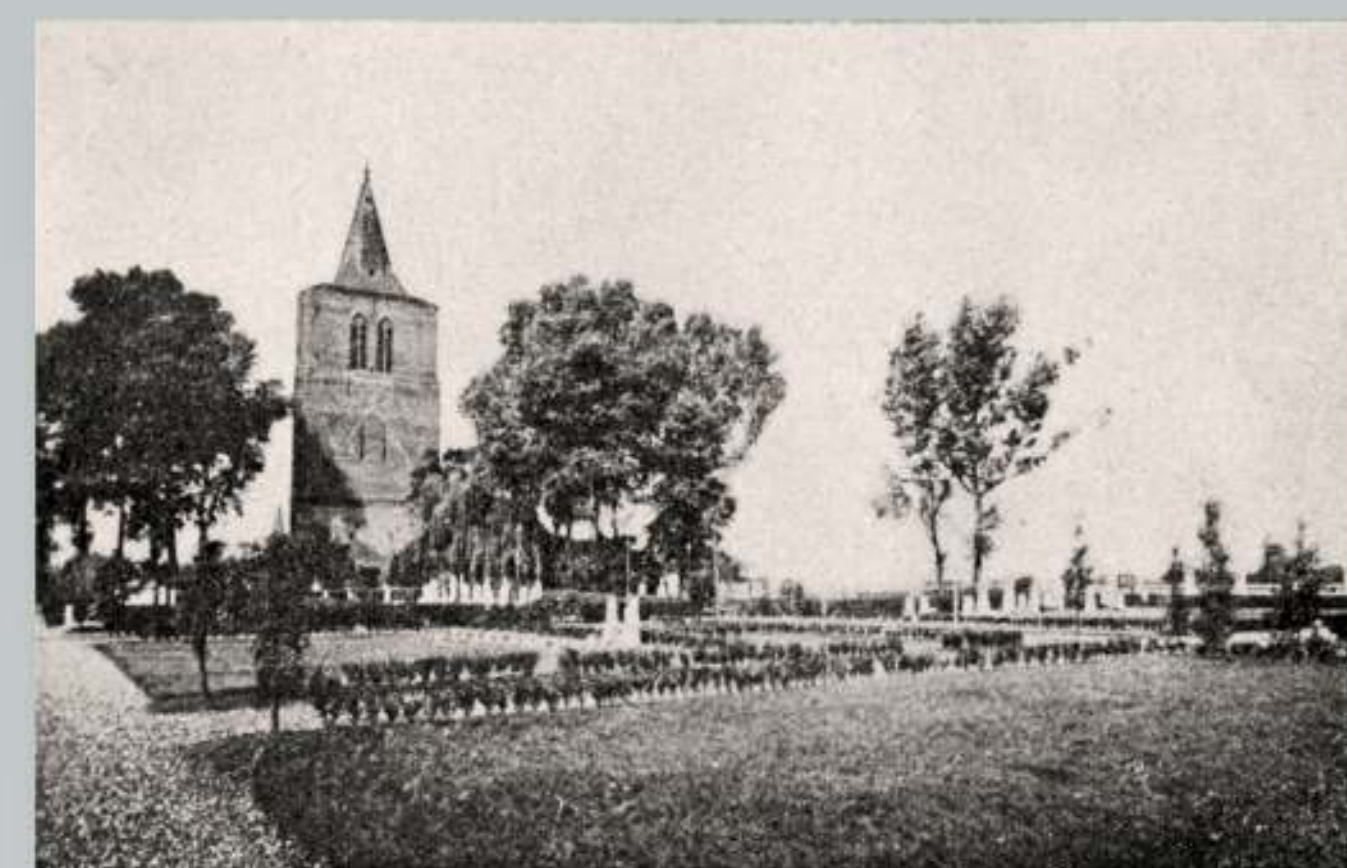
Foto rechts: Genneper watermolen



De Doornakker is het enige uitbreidingsplan dat gebaseerd is op de structuur van het plan van De Casseres. Een strak geordende strokenbouw en gezonde afstand tot industrie. Hetzelfde principe vertoont veel overeenkomsten met het idee van de lineaire stad die rond 1925 ontstaat. Het plan wordt na de oorlog gerealiseerd. Voor de woonwijken was rustig wonen het uitgangspunt. De eengezinswoning wordt gezien als het belangrijkste woningtype. Dit zorgt voor uitgebreide woongebieden met een dure infrastructuur.



In het ontwerp van De Casseres zijn de Philipscomplexen van Strijp S, T en R voor het eerst op de kaart gezet. De Casseres liet de Oirschotsedijk ter hoogte van de Bezuidenhoutseweg eindigen en verbond het einde van de dijk met de Kastanjelaan, zodat het terrein van Philips in geometrische vormen werd opgedeeld. Het zou echter nog jaren duren voordat de plannen werden gerealiseerd. Foto: Complex Strijp 1/S, eind jaren '40, begin jaren '50.



Verspreid over de stad moesten er dodenakkers worden aangelegd. Alle grote begraafplaatsen die er anno 2017 in de stad liggen, zijn ontstaan uit het plan van De Casseres.

Foto: Oude Toren met kerkhof in 1930.



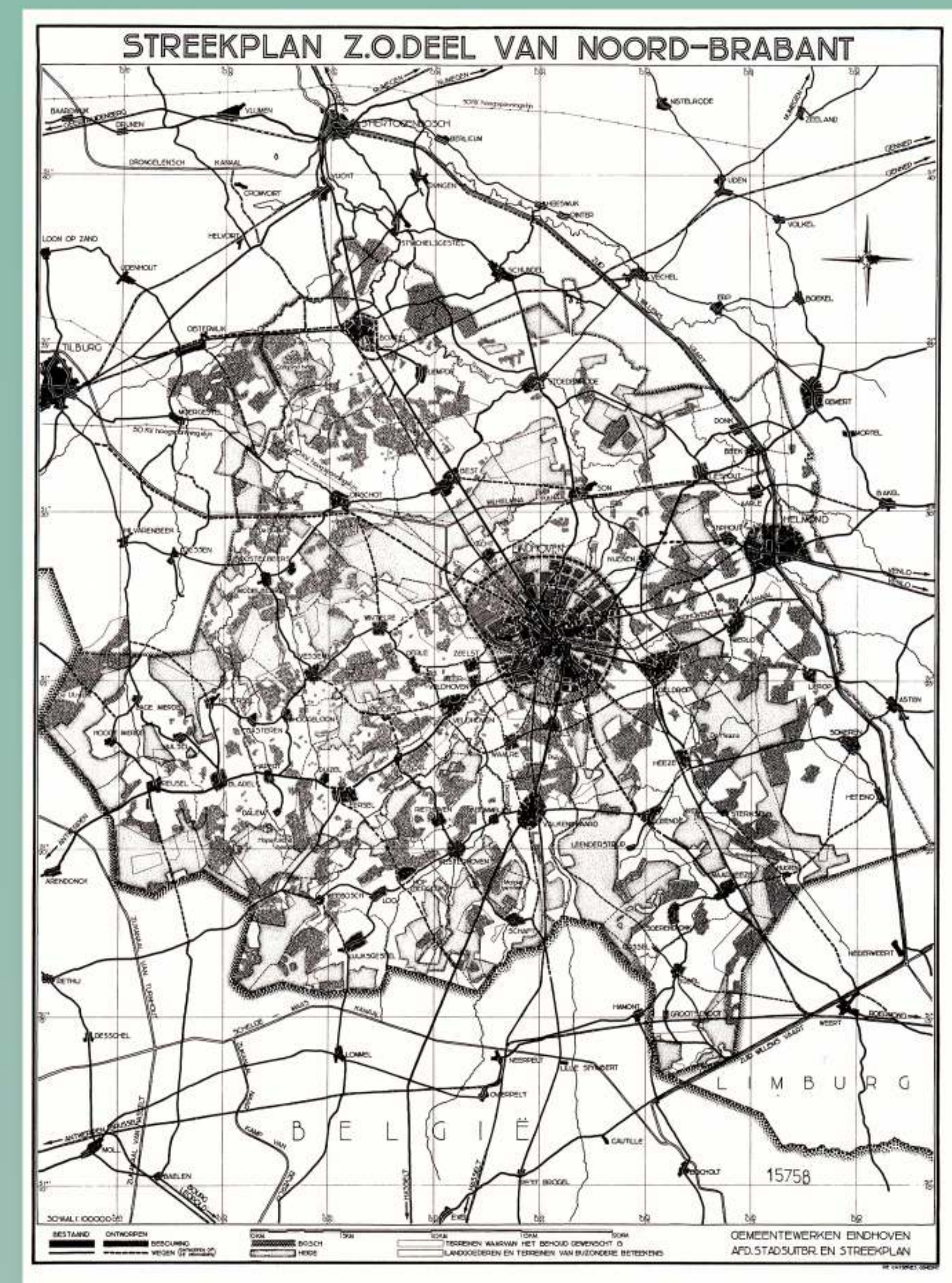
Het graven van het Beatrixkanaal in 1938. Het graven gebeurde meest machinaal, eerst met twee imposante graafmachines en daarna met deze baggerschuit. De brug op de achtergrond is van de Eindhovensedijk. Rondom de nieuwe haven is een nieuw industriegebied gepland. Dit moet ervoor zorgen dat er geen nieuwe industriecomplexen in het centrum van de stad worden gebouwd.

Ondanks het geringe directe succes is het ontwerp van De Casseres toch het belangrijkste vooroorlogse uitbreidingsplan voor Eindhoven. Het werd landelijk gepubliceerd en is te zien als een voorloper van de regionale planologie.

De Casseres ontwierp voor Eindhoven een plan dat de groei van de stad, wat betreft industrie en inwonersaantal, in banen kon leiden. Hierbij ging hij uit van de adviezen van de commissie Bakker-Schut uit 1927. In tegenstelling tot het voorafgaande plan maakte De Casseres een algemeen plan, een geraamteplan. In 1930 verscheint zijn ontwerp voor een Algemeen Uitbreidingsplan Eindhoven.

Het plan is in hoofdzaak een verkeersplan. De Casseres ziet de stad als onderdeel van een regionaal wegennet. Langs de radialen en ringwegen wil hij eengezinswoningen laten bouwen. Tussen de radialen moeten groenstroken blijven behouden of worden aangelegd. De Casseres wil de industrie spreiden over de hele regio. Hij was van mening dat Eindhoven niet alles naar zich toe kon en mocht trekken. Verspreid over de stad moesten er dodenakkers worden aangelegd. Alle grote begraafplaatsen die er anno 2017 in de stad liggen zijn ontstaan uit het plan van De Casseres.

Voor de woonwijken was rustig wonen het uitgangspunt. De eengezinswoning wordt gezien als het belangrijkste woningtype. Dit zorgt voor uitgebreide woongebieden met een dure infrastructuur. Niet de parochiehuusgedachte maar de Nieuwe Zakelijkheid werd als ordeningsprincipe gezien: een strak geordende strokenbouw en gezonde afstand tot industrie. Hetzelfde principe vertoont veel overeenkomsten met het idee van de lineaire stad die rond 1925 ontstaat.



Het streekplan voor het zuid-oostelijke deel van Noord-Brabant. Hij ziet de stad als onderdeel van een regionaal wegennet. De Casseres wil de industrie spreiden over de hele regio. Hij was van mening dat Eindhoven niet alles naar zich toe kon en mocht trekken.



Industrie rondom het havenhoofd in 1931. De gashouder is begin 1931 gebouwd en in de nazomer van 1931 wit gemaakt. In 1932 stond er al "Persil blijft Persil" op. Achter de haven staan de Karel I fabrieken.



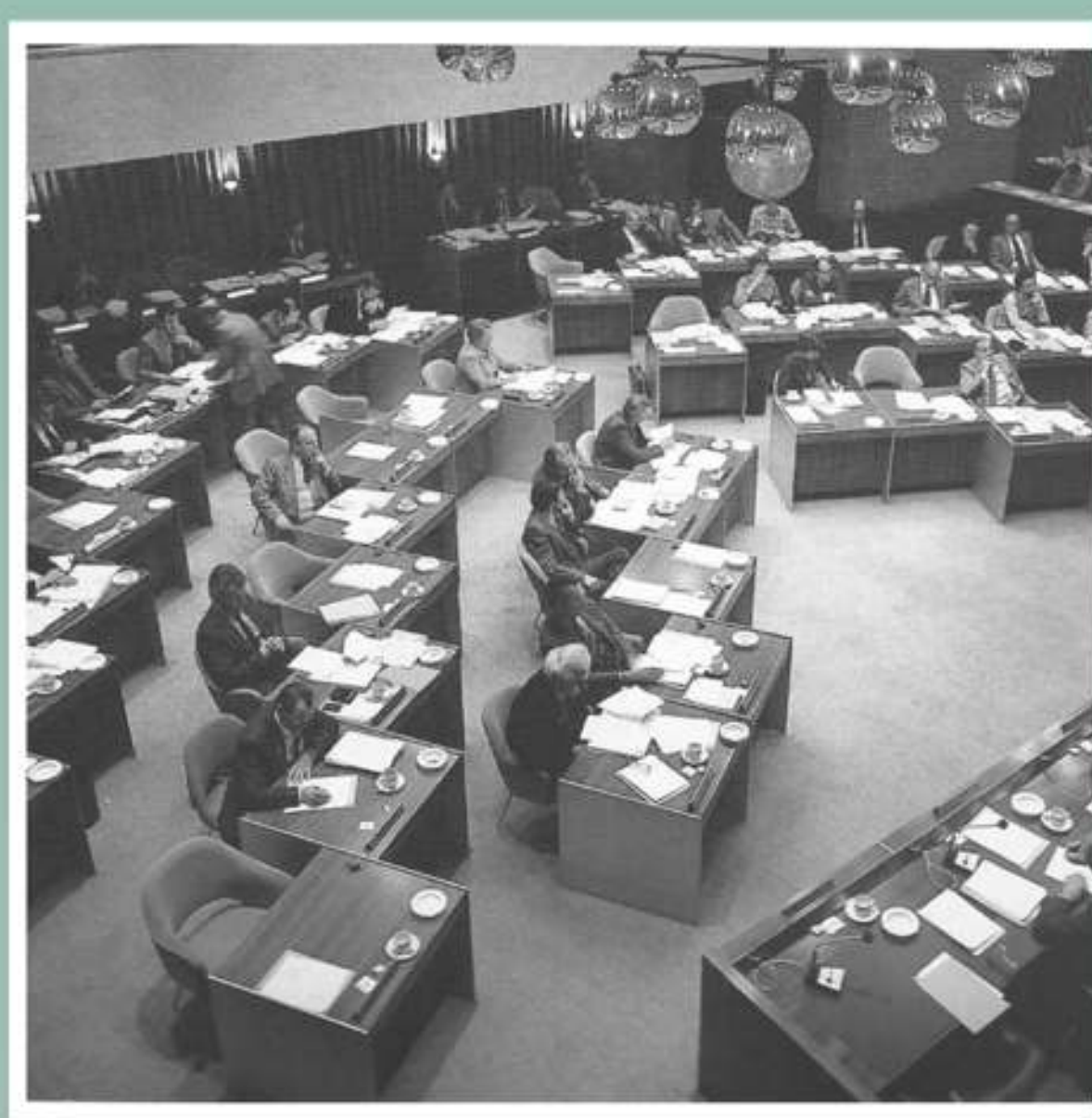
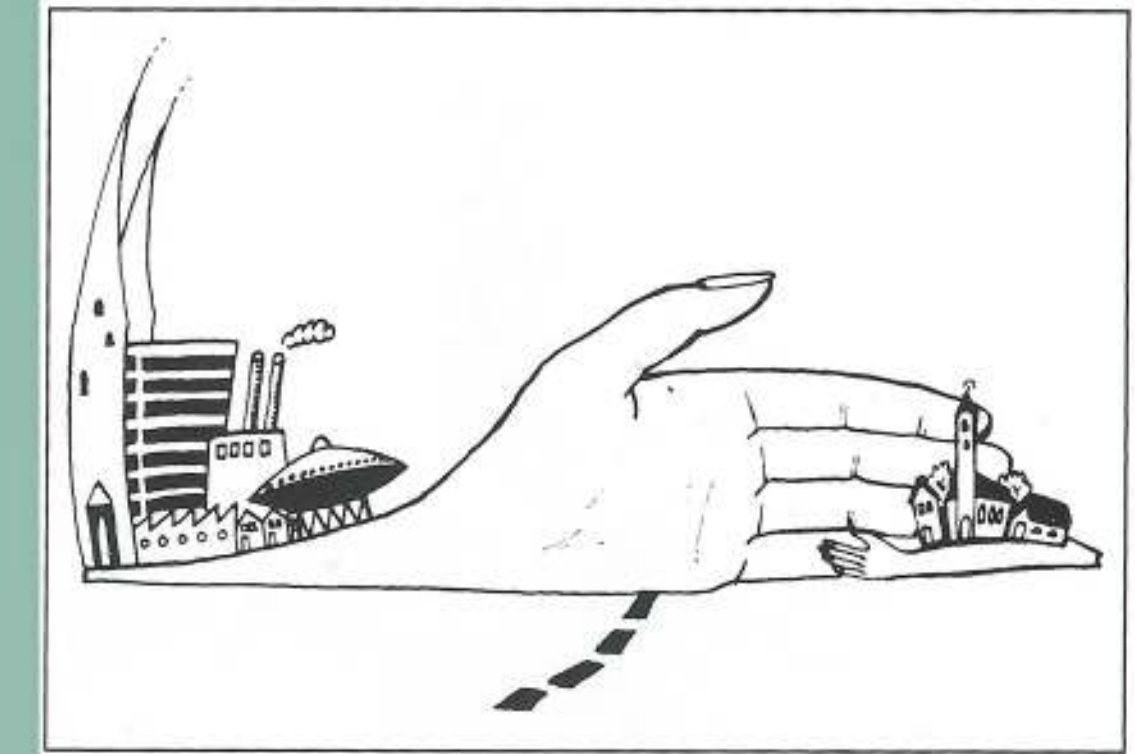
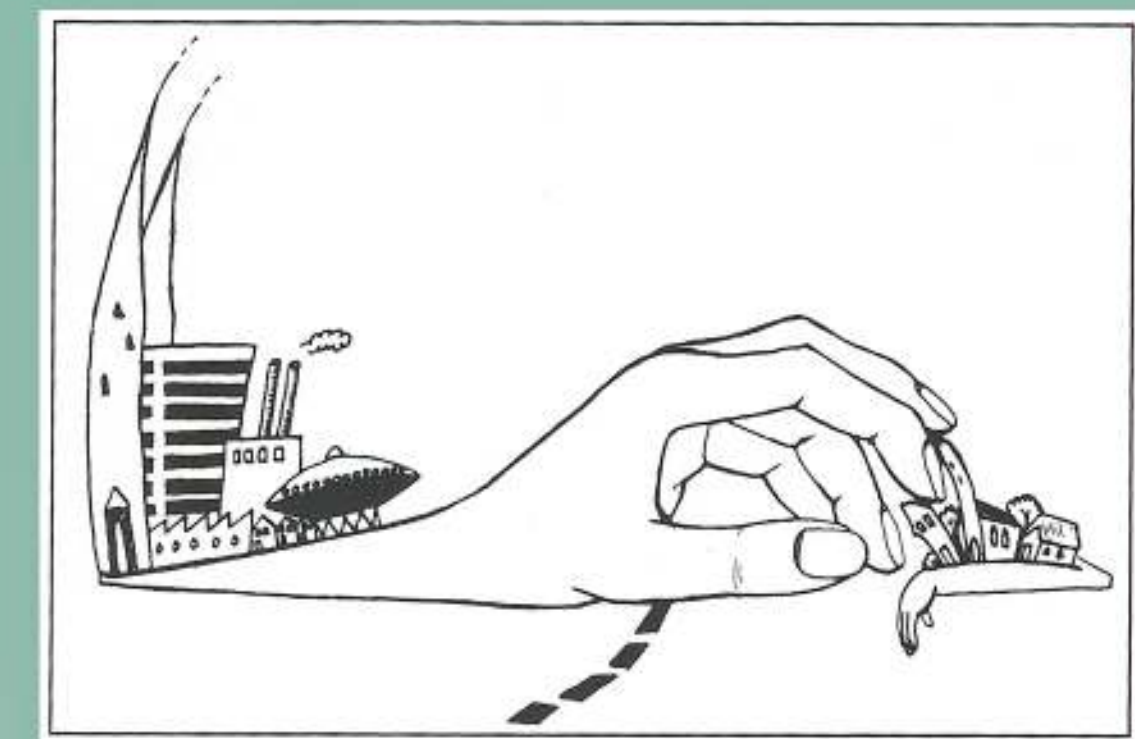
EINDHOVEN
in Beeld



Agglomeratie Eindhoven



Eindhovenaren bij de stembus.



De A-raad.

De oprukkende grenzen van Eindhoven maakten in de jaren '70 voor Eindhoven een agglomeratieplan mogelijk met omliggende gemeentes. Daarom werden in 1976 verkiezingen gehouden voor de Agglomeratie-raad. Het lage opkomstpercentage gaf echter aan dat de agglomeratiegedachte nauwelijks leefde onder de inwoners van Eindhoven.

De CDA'er Wim van Elk de eerste voorzitter van de A-raad. Hij wilde met de A-raad een hele nieuwe bestuurslaag in Noord-Brabant stichten. Er ontstond hevig verzet tegen de plannen van de A-raad. Zowel de betrokken gemeentes als de provincie en de overheid weigerden samenwerking. Door nieuwe wettelijke regelingen brokkelde de structuur van de A-raad af en werd die in 1986 opgeheven.

De Agglomeratie Eindhoven heeft wel haar bestuurlijke sporen achtergelaten. In 1993 werd het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven opgericht, dat in principe een voortzetting was van de Agglomeratie Eindhoven. Op 1 januari 2015 werd de SRE echter opgegeven, omdat die sinds 2014 vervangen was door een ander samenwerkingsverband, Metropool Eindhoven.



Spotprenten over de rol van Eindhoven.

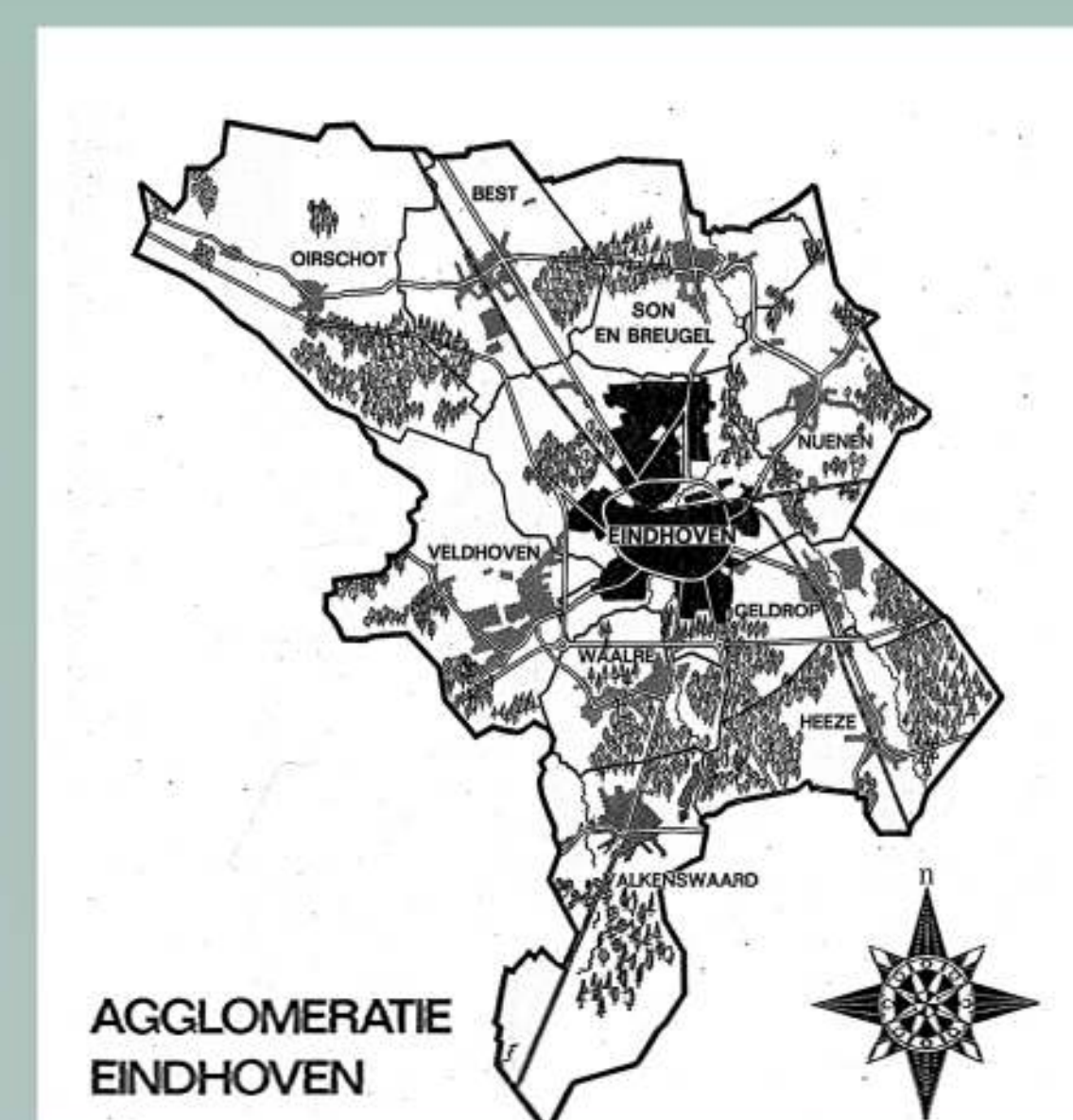
CDA succesvol bij verkiezingen in gewest Eindhoven



CDA was de grote winnaar bij de verkiezingen.



MEER DAN EEN AGGLOMERATIE-VERKIEZING IN EINDHOVEN



Kaart van de Agglomeratie Eindhoven.

De voorlopige eindsuitslag van de gehouden verkiezingen voor de agglomeratieraad van de agglomeratie Eindhoven luidt:

	Kamer 1972 percentage	staten 1974 percentage	Agglomeratieraad '76 perc. stemmen zetels
Geldig = opkomst	81,2	70,7	55,3
CDA	38,1	38,7	47
PvdA	21,8	25,9	18,3
PPR	5,9	6,-	5,1
SDC 3)	-	-	5,6
GPV	0,6	0,6	0,6
Gemeentebelangen	-	-	0,7
Lijst Der Kinderen	-	-	0,2
BP	2,5	4,-	1,7
RKPN	1,5	-	0,7
CPN	2,6	-1,5	1,4
Overigen 2)	11,9	4,2	-
	100,-	100,-	100,-
			132.576
			55

De daadwerkelijke resultaten.



Kranten waren ook kritisch over de A-raad.



Wim van Elk.



Een spotprent over de A-raad.



Eindhoven: de 'grauwe stad'



De Rechtstraat omstreeks 1983



In de jaren '80 werd er veelvuldig nagedacht over hoe Eindhoven ontwikkeld moest worden als stad. Vanwege de sloop van vele gebouwen en het falen van het Cityplan waren er grote gaten ontstaan in de binnenstad. De Volkskrant omschreef Eindhoven zelfs als een "Een kille, onpersoonlijke stad met een centrum dat sinds de Tweede Wereldoorlog steeds meer verkommerd is".



Weekmarkt Centrum bij de Smalle Haven, 1979

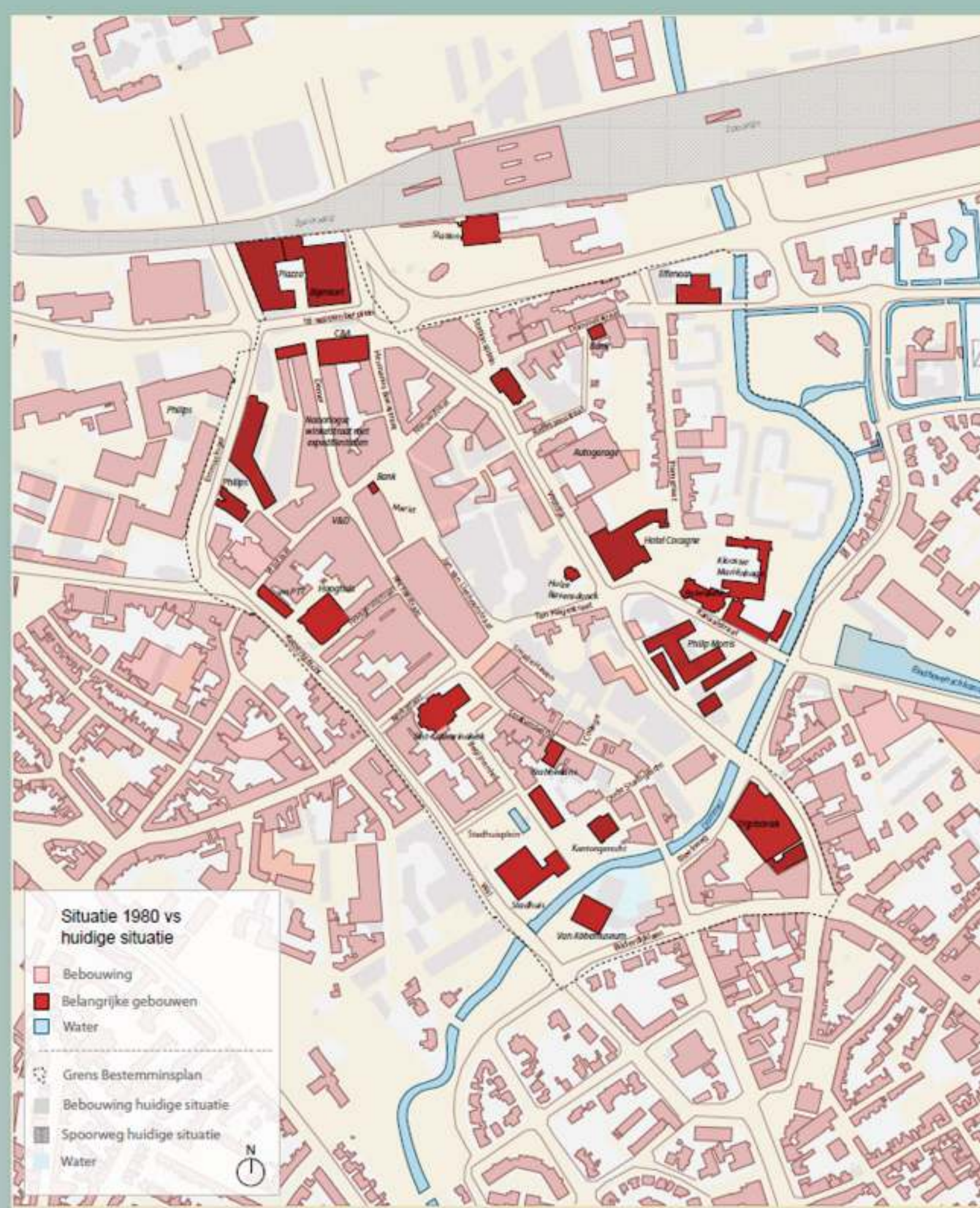


Het PSV stadion en omgeving rond 1980.

Als gevolg daarvan werden er vanaf 1985 plannen gemaakt om van Eindhoven een prettige stad te maken, een leefbare stad met ruimte voor wonen, winkels en werken. De Nota Koersbepaling uit 1986 verduidelijkte deze visie: Eindhoven moest uitgroeien tot een stad voor onderwijs, business en technologie, wat gedaan zou worden door het aantrekken van nieuwe publiekstrekkers, het verbeteren van de verschijningsvorm en de gezelligheid van het centrum en het verbeteren van stedelijke voorzieningen.



Parkeerterrein Smalle Haven.



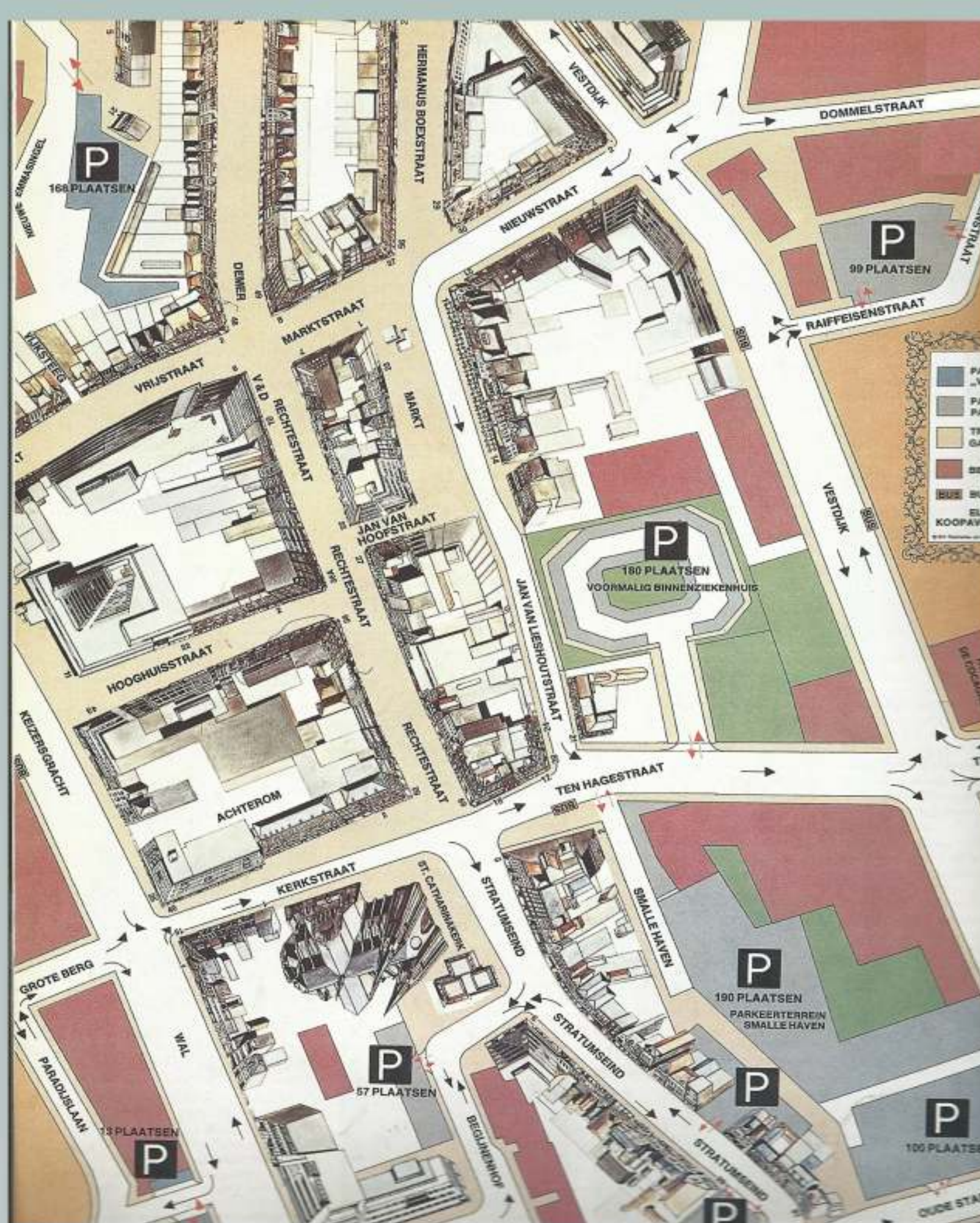
Vergelijking van de binnenstad in 1980 en nu.



Zicht op Rechtstraat 69. In 1980 vestigt Ram Bam zich hier.



Parkeerterrein Smalle Haven



Een leeg veld tussen Montgomery- en Kennedylaan



Het Berberhuis.



Het centrum was ook niet goed verbonden met andere delen van de stad.



Kleine Berg - hoek St. Catharinastraat

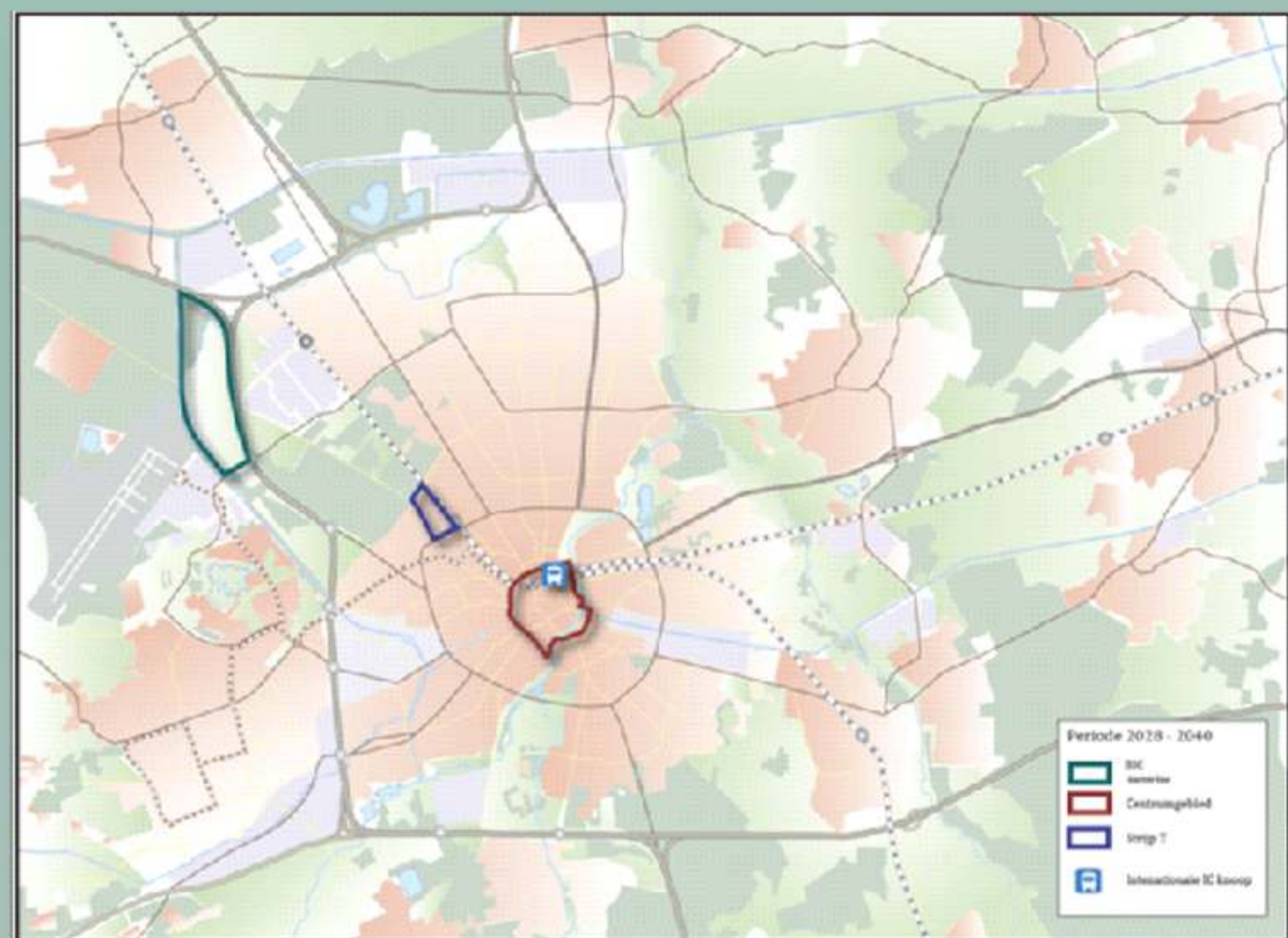


Brainport Eindhoven

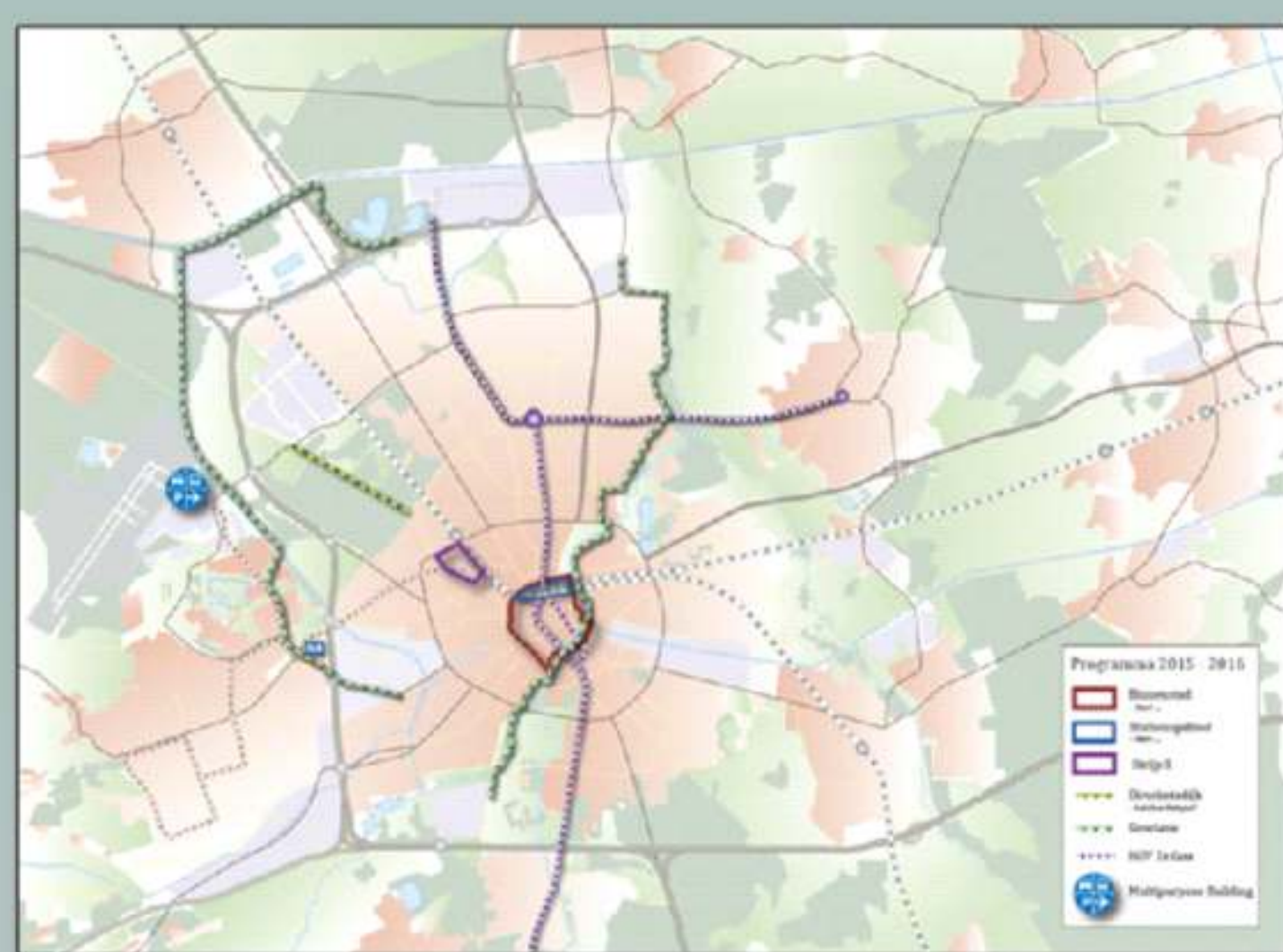


BRAINPORT CITY

Gemeente Eindhoven probeert met behulp van de ruimtelijk economische agenda Brainport City aan de drie doelstellingen – connectiviteit, agglomeratiekracht en vestigingsklimaat – van de regio te werken. Met andere woorden: betere verbindingen en bereikbaarheid, meer verbonden met de juiste kennisclusters, dienstensectoren en arbeidsmarkten zodat Eindhoven een nog betere plek wordt om te wonen, te werken, te studeren en vrije tijd in door te brengen. Er zijn dan ook 66 projecten op de agenda geplaatst, die in termijnen zijn onderverdeeld. Door middel van deze termijnen – termijn 2015/2016, korte, middellange en lange termijn – probeert de Gemeente Eindhoven de ontwikkelingen in en rondom de stad die van grote impact zijn voor Eindhoven, inzichtelijk te houden. Deze termijnen zijn in de volgende kaarten afgebeeld.



De lange termijn, 2028 – 2040



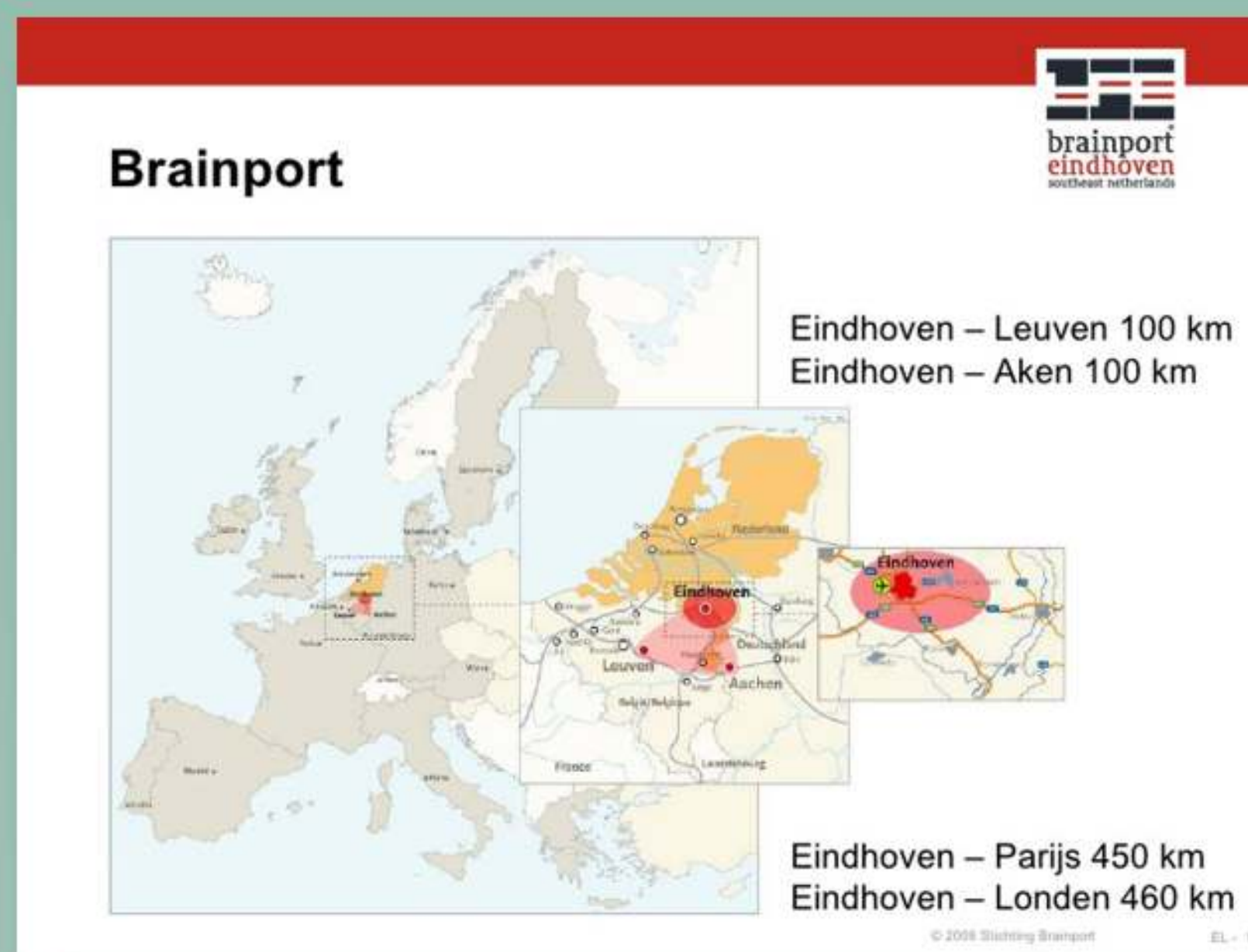
Belangrijk in de ontwikkeling van Brainport City is de samenhang van de verschillende overkoepelende projecten gericht op de Hotspots, de verschillende locaties, de infrastructuur en het openbaar vervoer. In de volgende overzichten wordt daarvan, samen met de ontwikkeling van het Centrumgebied, gezien in de hierboven besproken tijdspanne een beeld gegeven.



Eindhoven Airport

Het gaat de economische toplocaties als het FlightForum, de Brainport Innovatie Campus (BIC), de High Tech Campus Eindhoven, ASML, TUe en Philips verbinden.

Ook de aanleg van het Multi Purpose Building (MPB) op de P1 parkeerplaats van Eindhoven Airport is van start gegaan. Het grote multifunctionele gebouw met een Airport Boulevard wordt een toegangsruimte voor het vliegveld en de Airterminal. Hier kan op drie niveaus worden geparkeerd, er komt een kiss-and-ridezone, een busterminal, een McDonalds en een taxibaan. De begane grond wordt een overstappunt voor passagiers en is logistiek doordacht ingericht voor zowel openbaar vervoer als voor overige openbare transportdiensten.



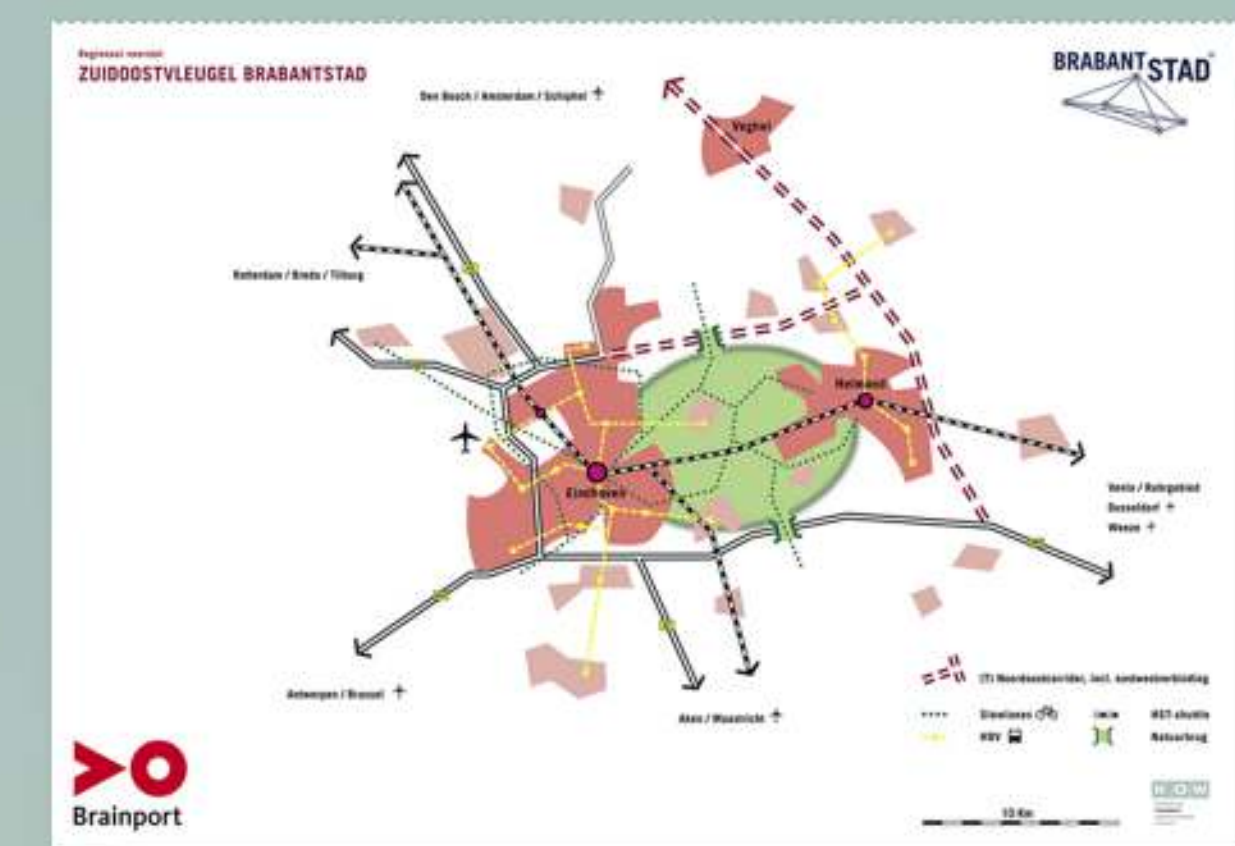
Gemeente	Inwonertal
Eindhoven	225.020
Helmond	90.116
Gemeenten rond Eindhoven	174.385
Gemeenten rond Helmond	119.086
Buitenschil rond Eindhoven	154.956



Strijp S
In deze periode hoopt de gemeente haar plannen voor de BIC, het Centrumgebied en Strijp-S en Strijp-T te kunnen realiseren. Een internationaal Intercity knooppunt in Eindhoven zou de centrale positie in de Brainport-regio aanzienlijk kunnen verstevigen.



Brainport Eindhoven, ook wel Metropoolregio Eindhoven genoemd



Tweede Kamer erkent Brainport Eindhoven als mainport

DEN HAAG - De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen waarin Brainport Eindhoven als volwaardige 'mainport' wordt erkend. De motie, ingediend door VVD-lid Erik Ziegls, kreeg steun van de regeringspartijen, D66, GroenLinks en het CDA. Dankzij de aangenomen motie wordt de regio nu in hetzelfde rijtje geplaatst als de Rotterdamse haven en luchthaven Schiphol. Eerder klaagde de regio dat het niet erkend werd als 'trekker van de Nederlandse economie'. Minister Kamp reageerde toen door te zeggen dat ook zonder mainport-status het kabinet alle aandacht voor de regio heeft.

Brainport Eindhoven, Airport Amsterdam en Mainport Rotterdam zijn toch wel de drie toonaangevende regio's in Nederland. Dat vinden wij niet alleen zelf, dat zeggen de cijfers. 25 Procent van het bruto nationaal product wordt in de regio Eindhoven verdiend. Dat geldt ook voor Rotterdam en Amsterdam, daar wordt geld verdiend. Als je met z'n drieën, en het ministerie van Economische Zaken als vierde partner, gezamenlijk de concurrentiekracht kunt versterken, ben je gek als je dat niet doet. Waarin zit de meerwaarde van samenwerking?

'De regio's doen nu nog veel dingen apart, zoals acquisitie met buitenlandse missies. Als je samen een sterke boodschap hebt, komt Nederland BV beter naar voren. We hebben geanticipeerd op het topsectorenbeleid dat het kabinet heeft vastgesteld, die sectoren waarin Nederland sterk is. Denk bijvoorbeeld aan wat wij met Philips in huis hebben op het gebied van slimme en zuinige straatverlichting. Dat is een prachtig exportproduct. Samen kunnen we de kennis en kunde verder opbouwen en laten zien dat het product werkt in onze stedelijke regio's. Samenwerking maakt het ook altijd goedkoper.'



Mainport Schiphol



Mainport Rotterdam haven



Het Cityplan



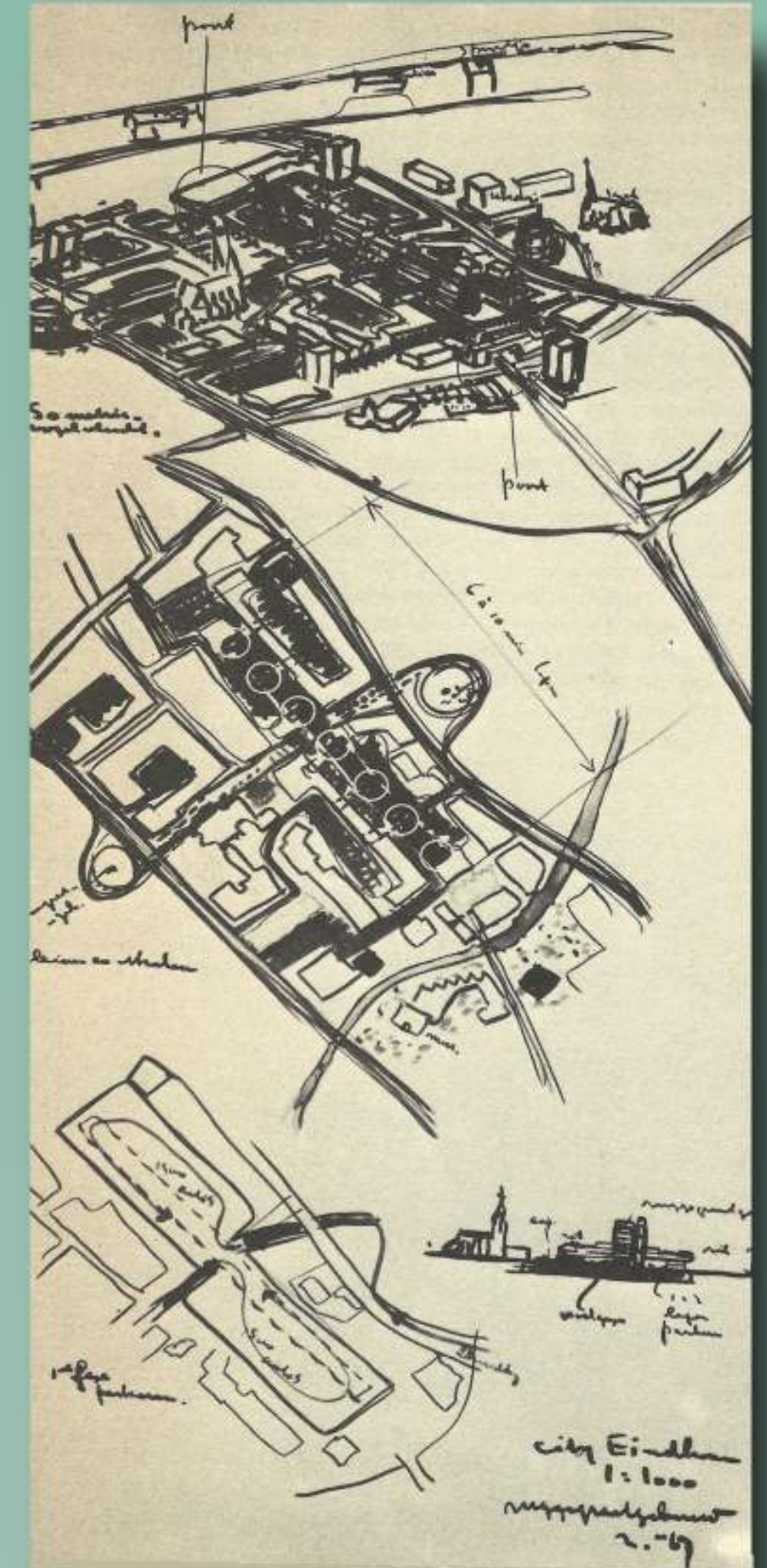
Jacob Berend ("Jaap") Bakema.



De sterke economische groei van de naoorlogse periode gaf kracht aan het idee dat Eindhoven zou groeien tot een wereldstad. De gemeente Eindhoven was ervan overtuigd dat Eindhoven in de toekomst ruim 400.000 bewoners zou hebben. Als gevolg was een grootstedelijke infrastructuur met hoogbouw, met name in de binnenstad noodzakelijk. Men ging ervan uit dat Eindhoven een ware metropoolstad in West-Europa zou worden. Eindhoven moest groeien. In de woorden van stadsarchitect. A.J. Kuperus (1968):

'Wie vandaag een rondrit door de stad heeft gemaakt die eindigt in de "city", krijgt wellicht het gevoel gefopt te zijn: hij had meer verwacht! O zeker, wij hebben een levendige hoofdwinkelstraat en we vinden diverse spectaculaire gebouwen en complexen rond de city (...) maar daartussen, in het hartje van de stad, daar ziet het er maar povertjes uit als u even een zijstraat inslaat (...), nu wordt het tijd om daadwerkelijk te gaan zorgen voor dat toetje van de stad.'

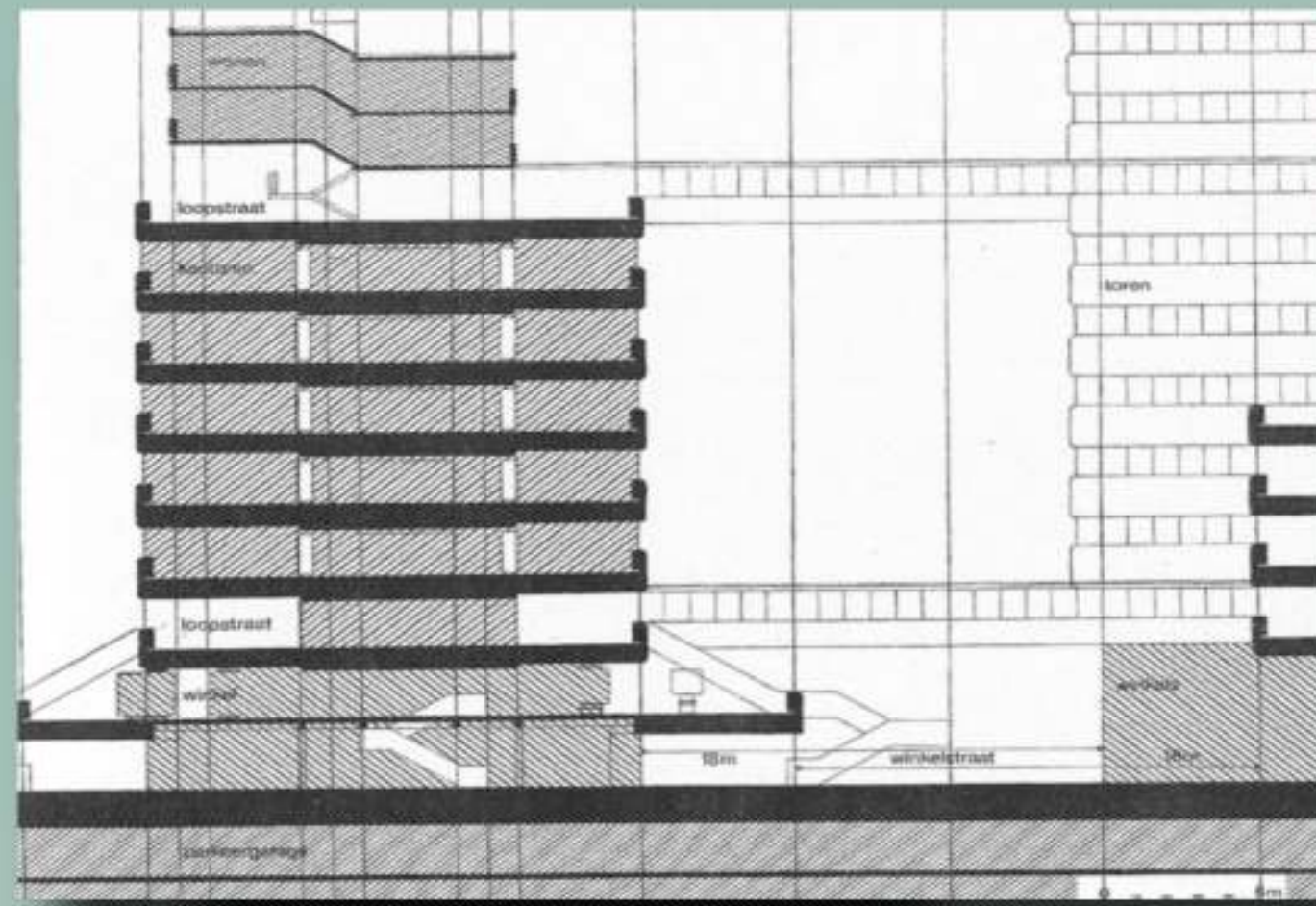
Het Rotterdamse architectenbureau Van den Broek en Bakema zou uiteindelijk de opdracht krijgen om dit te realiseren. Het belangrijkste aspect van dit "Cityplan" was de bouw van een zogenaamde "ruggengraat" voor de stad Eindhoven. Deze ruggengraat, het "ribgebouw", moest een 400 meter lange megastructuur worden die van de Markt tot aan de Dommel een "ruggengraat met allure" zou vormen. Alle parkeerplaatsen zouden verplaatst worden naar ondergronds, zodat de oppervlakte volledig benut zou kunnen worden voor wonen en winkels.



De eerste schets van het Cityplan.



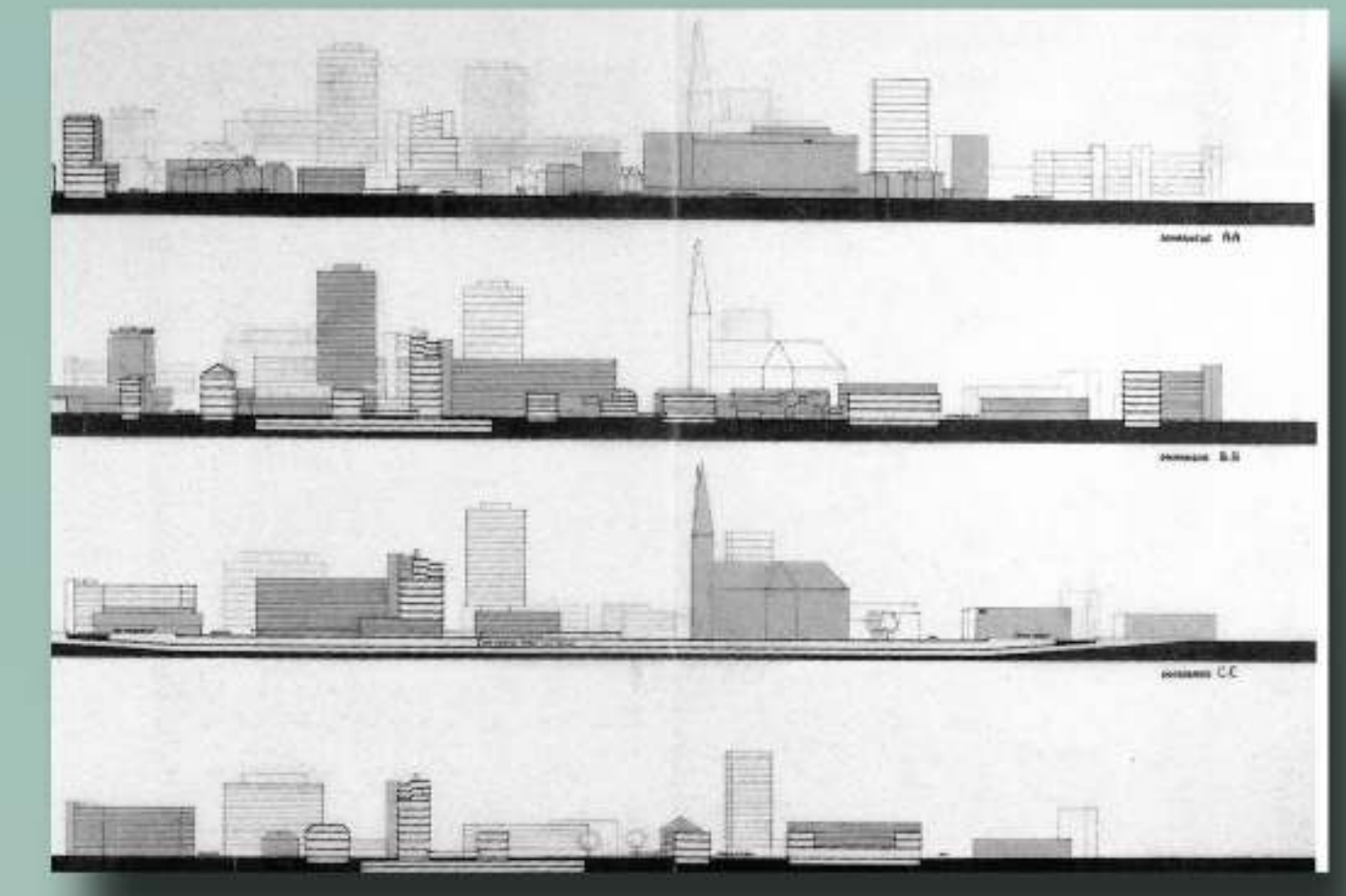
Johannes Hendrik ("Jo") van den Broek.



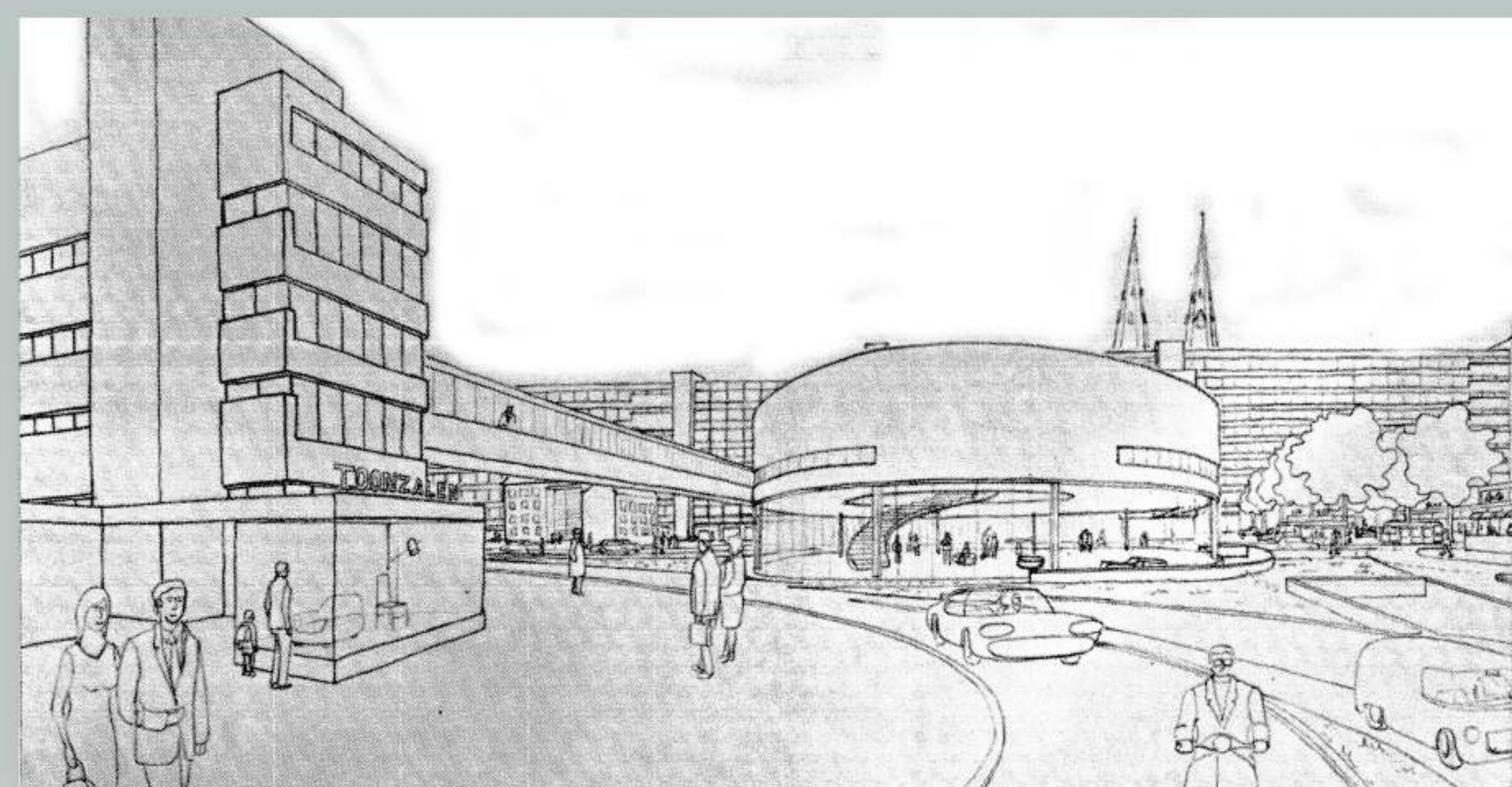
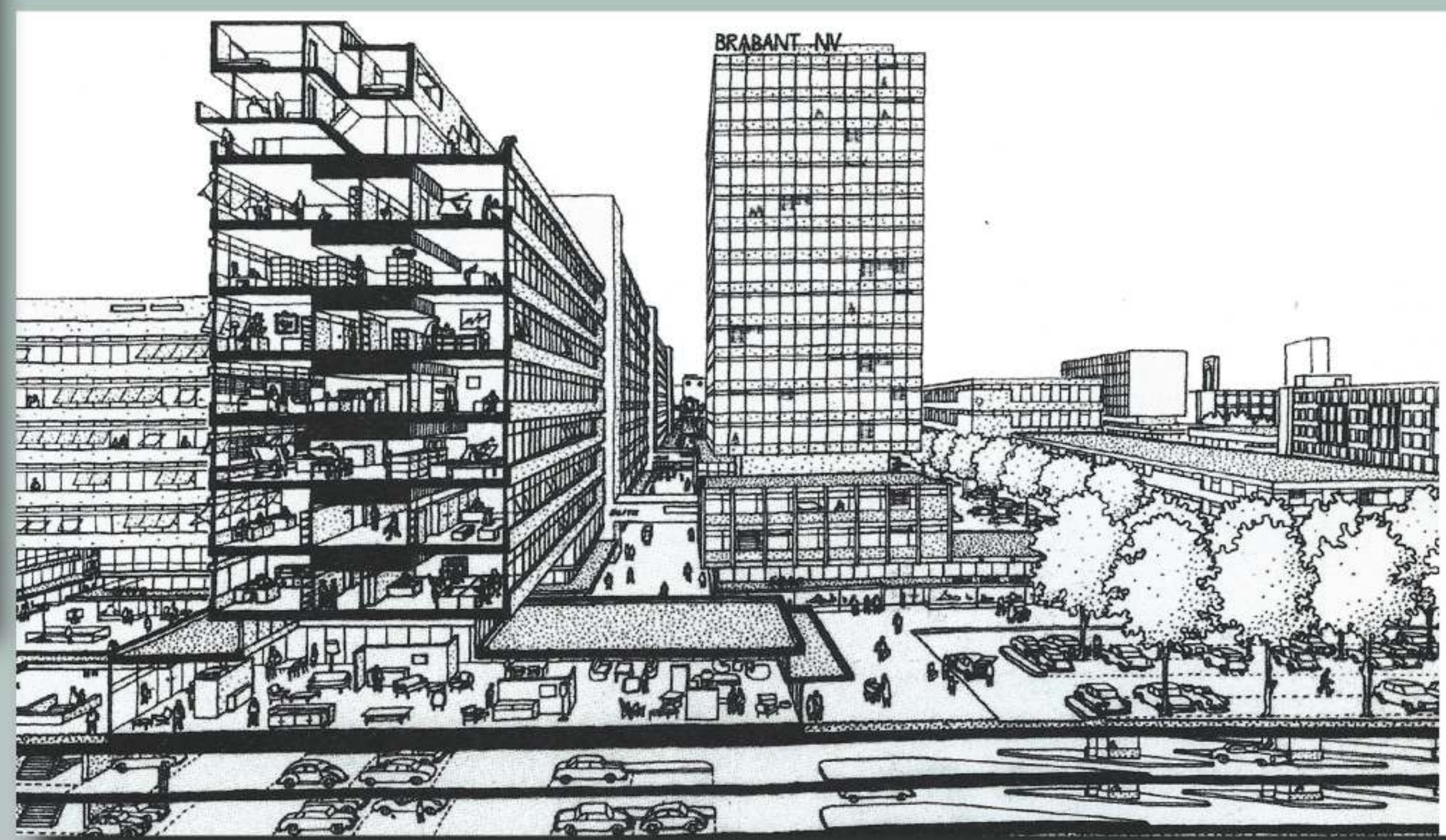
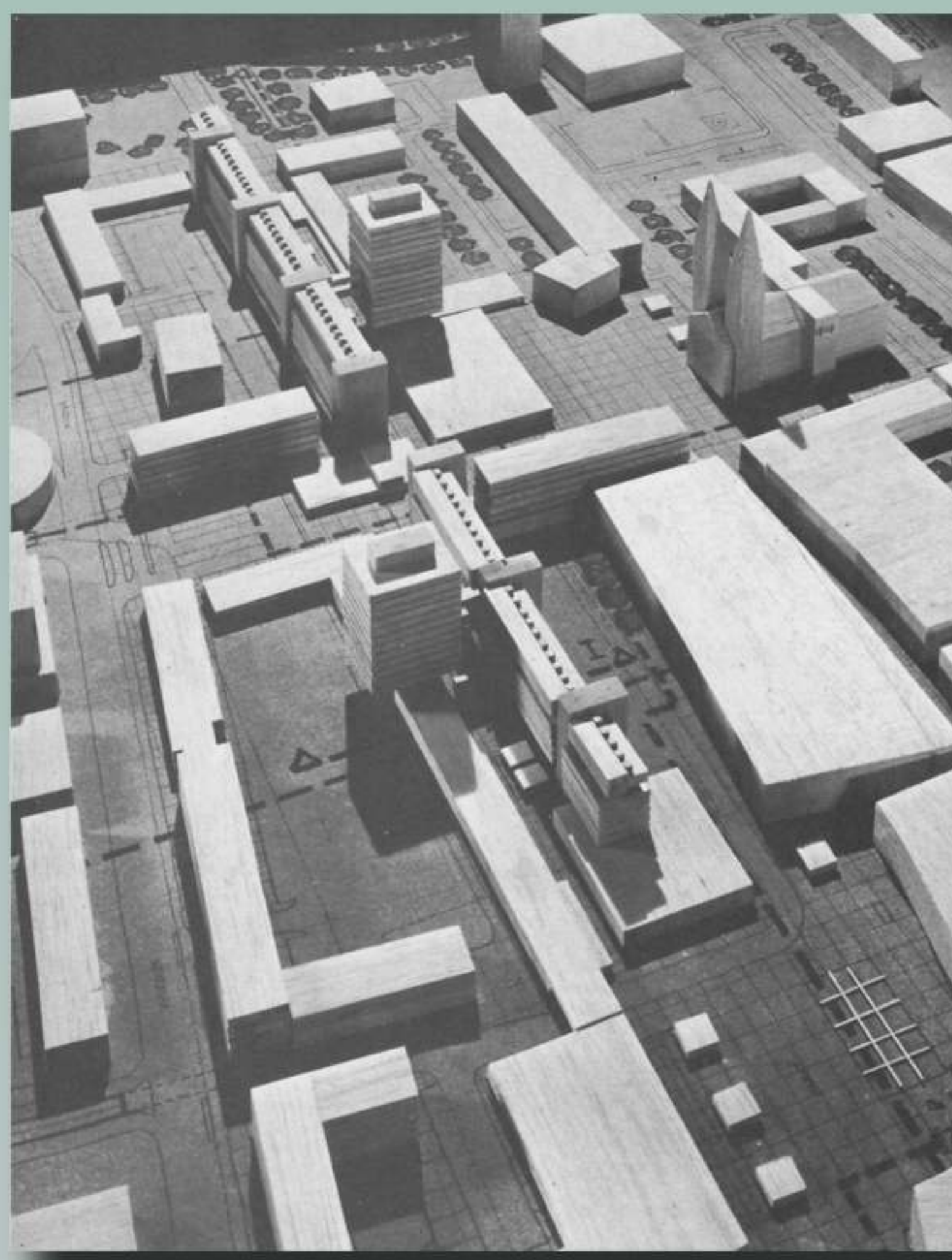
Doorsneeschets van een van de gebouwen.



Maquette van het Cityplan. Het lange gebouw is het 'ribgebouw'.



Variaties op het plan.



Straatbeelden van het cityplan.



De huidige situatie.



Loopbruggen in Rotterdam waren een belangrijke inspiratiebron.



De gebouwen van het Cityplan zouden met elkaar verbonden worden met loopbruggen.

Het Cityplan

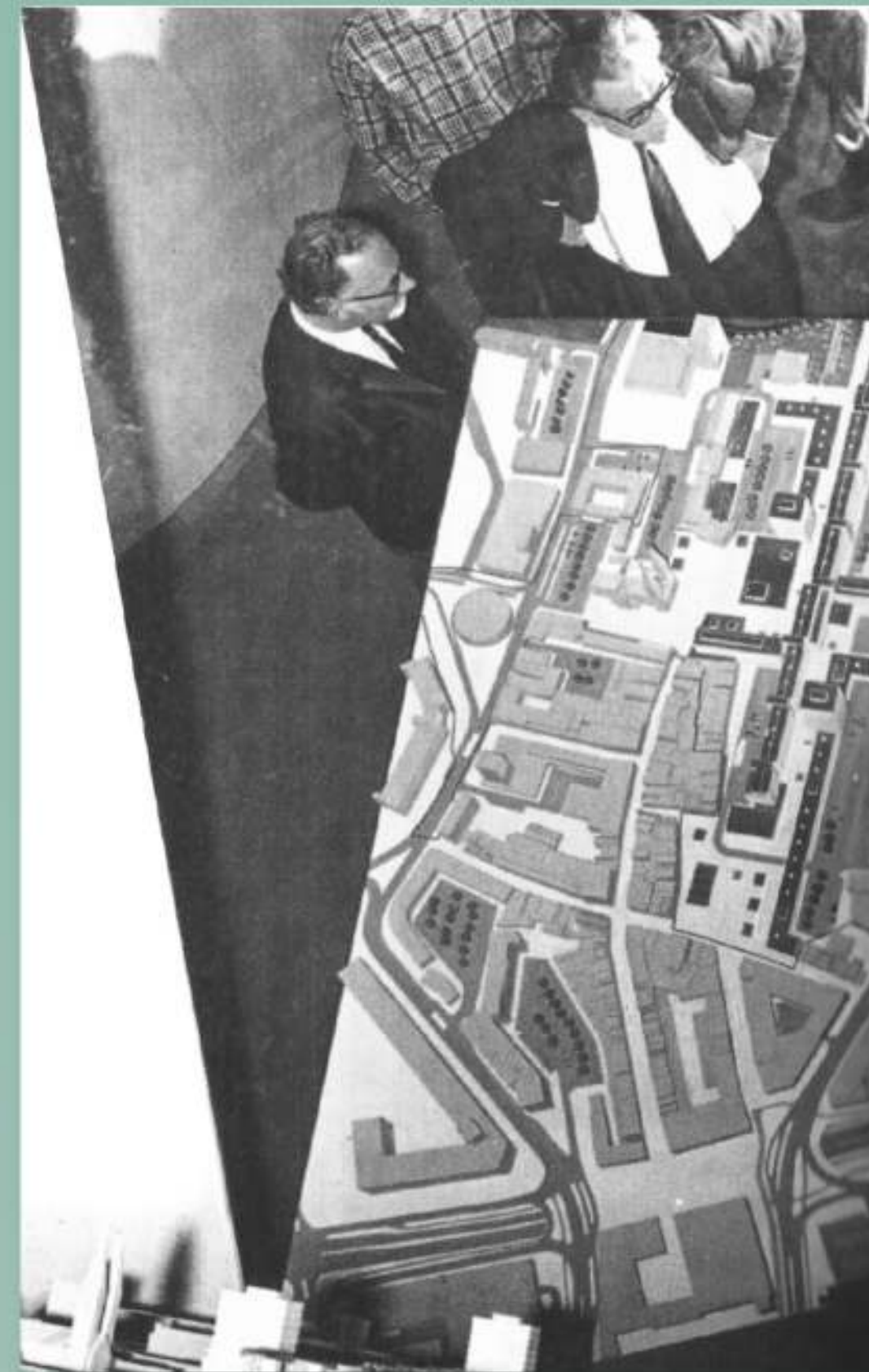


Van den Broek en Bakema in het Van Abbemuseum.

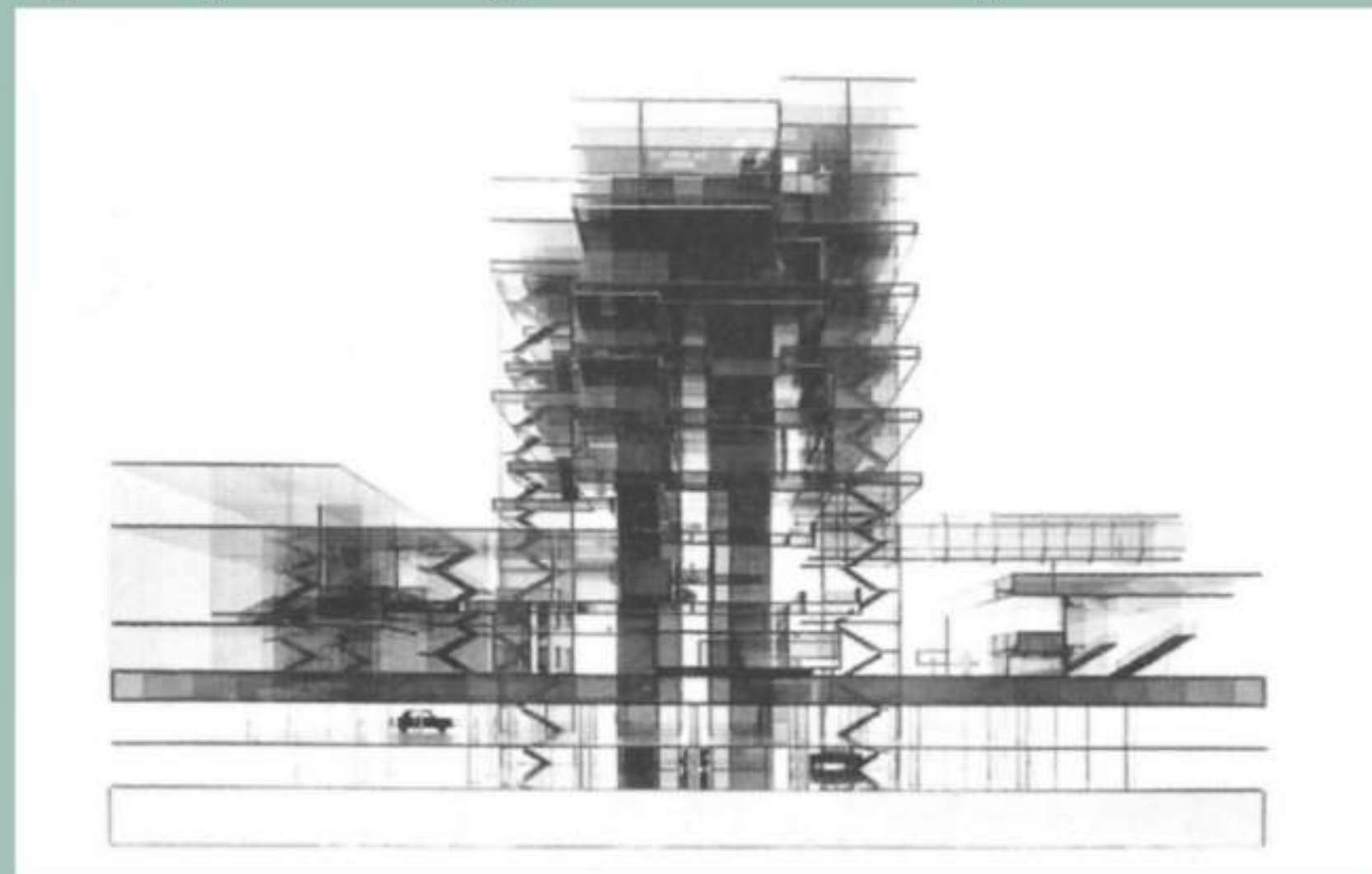
Gigantische maquettebouw in Van Abbemuseum DEINING IN EINDHOVEN OVER HET NIEUWE CITY-PLAN



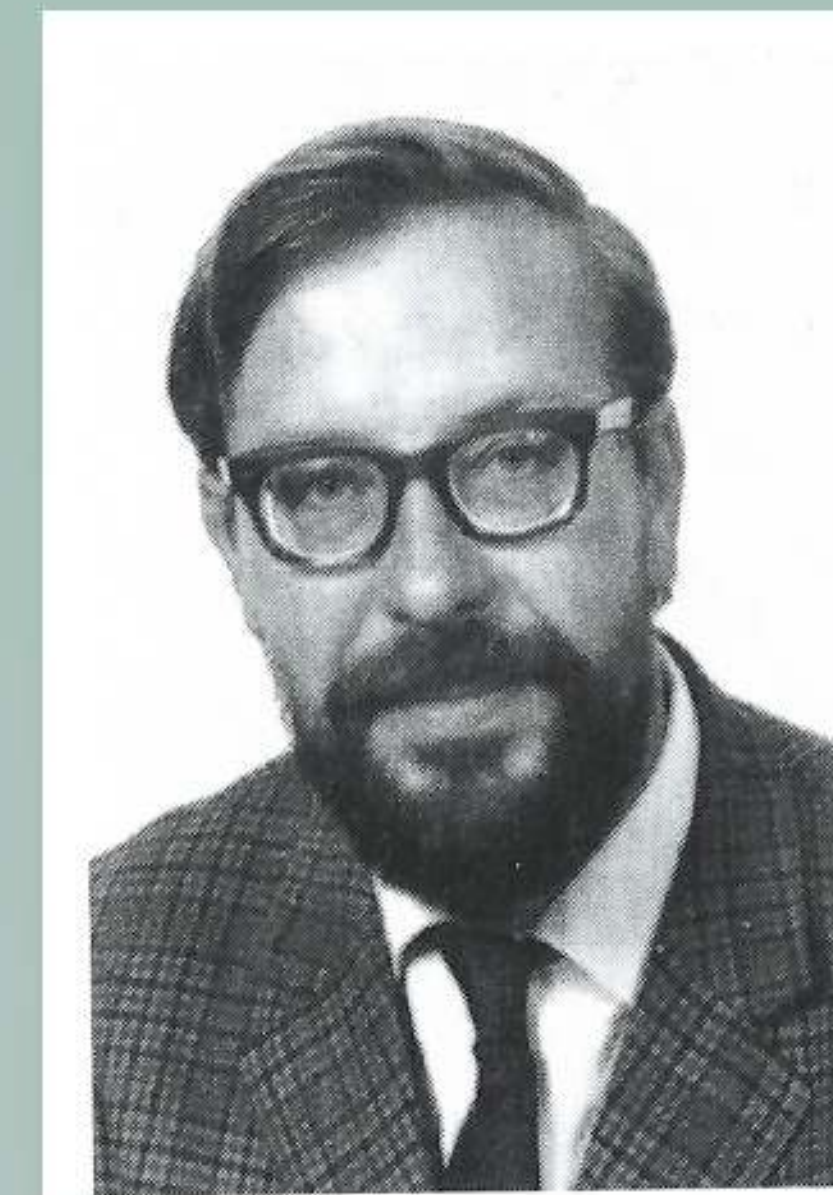
Opening van de Cityplan-tentoonstelling.



De maquette en tentoonstelling.



Er was veel weerstand tegen het Cityplan onder de Eindhovense bevolking. Het plan was te massaal, te massief en dus ongeschikt voor een levende stadsgemeenschap. Het Eindhovens Dagblad besteedde met name aandacht aan 14 bezwaarschriften van Eindhovense architecten tegen het plan. De kritiek richtte zich vooral op het ruggengraatgebouw en op het feit dat het plan zich volledig concentreerde op de binnenstad. De critici stelden dat het plan regelrecht tegen het natuurlijke groeiproces van de stad inging. Een andere invloedrijke reactie werd in maart 1968 in het blad van de studievereniging R4 van de TU/e gepubliceerd.



Volkskrantjournalist Lambert Tegenbosch was een van de voornaamste critici van het Cityplan.

De oppositie tegen het Cityplan kwam voort uit zowel het irrealistische toekomstbeeld achter het plan als de groeiende afkeer tegen moderne architectuur in de jaren 60. Een goede vergelijking hiermee waren de plannen van Le Corbusier voor Parijs, die korte metten maakten met de historische hoofdstad.

De gemeente probeerde op verschillende manieren Eindhovenaren warm te maken voor het Cityplan. Een van de belangrijkste pogingen was een tentoonstelling over dit plan in het Van Abbemuseum. In 1974 kwam er per Koninklijk Besluit een einde aan het plan.



Informatieboekje Cityplan-tentoonstelling.

Veertien Eindhovense architecten veroordelen cityplan MENS ONDERGESCHIKT GEMAAKT AAN MILIEU

Verschillende koppen uit Eindhovense kranten.

Van den Broek en Bakema dromen zich een klein leven aan de voet van hun kolos HARTELOOS PLAN VOOR NIEUWE BINNENSTAD VAN EINDHOVEN

Een van de artikelen van Tegenbosch

Voormalig KVP-raadslid Sonnenschein over de binnenstad-plannen Parkeerkelder brengt geen rooie cent op

HARTELOOS CITYPLAN?

Bezwaren tegen plan binnenstad (II) Stadsmilieu moet menswaardig zijn

Bezwaren tegen plan binnenstad Teveel nadruk op het uiterlijk aspect

het eindhovens sittieplan en wat de burger niet mag weten

Dit artikel, geschreven door 'Willum', leidde tot hevige protesten aan de TU/e.

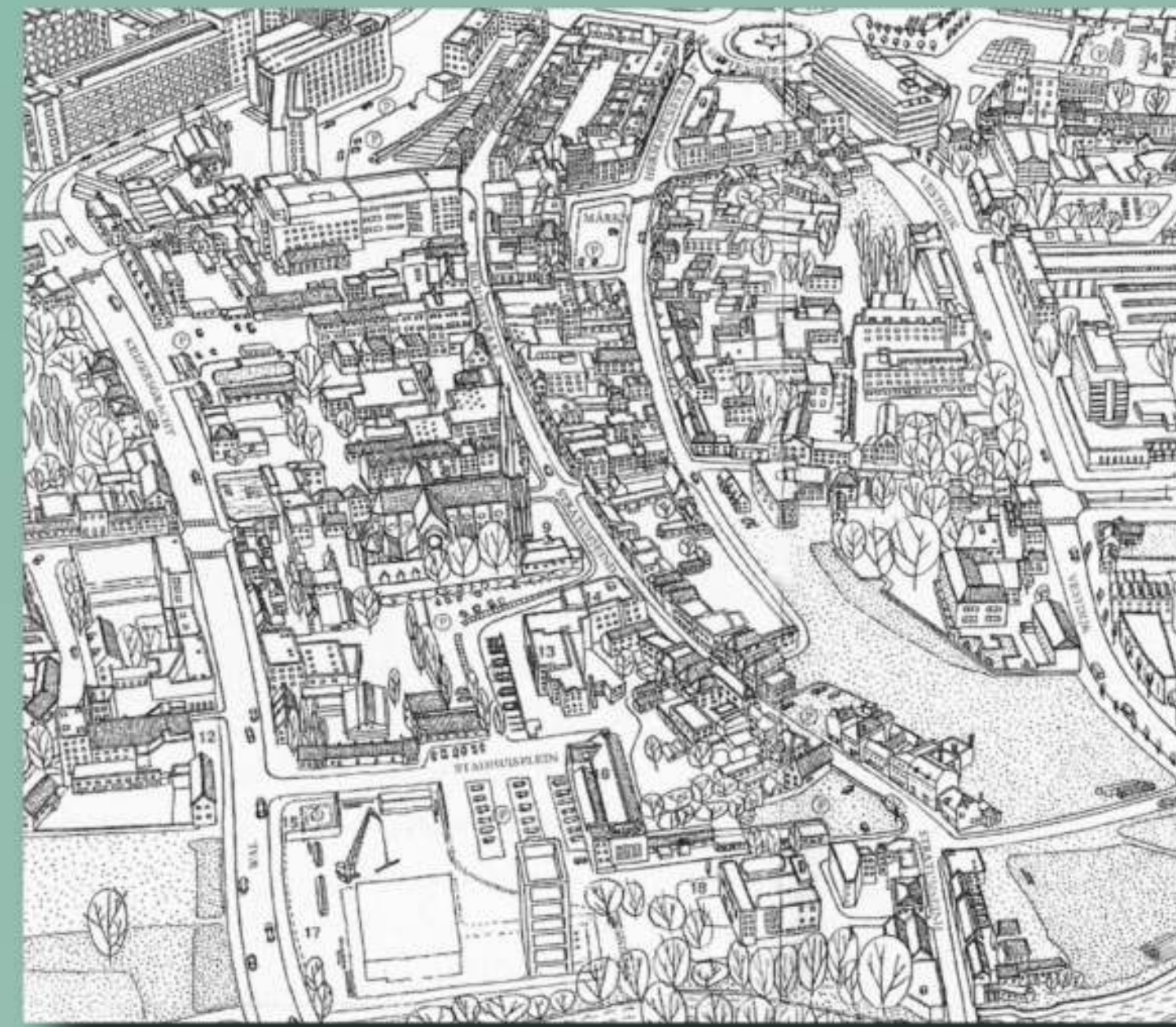


Fractievoorzitter Peter van der Voort was tegen het Cityplan in de gemeenteraad.

Het Cityplan



Het oude stadhuis van Eindhoven.



Eindhoven, Postkantoor, Keizersgracht.



Het stadhuis in de jaren zestig.

Ondanks het feit dat het Cityplan niet doorging, zijn delen van het plan wel uitgevoerd en hebben deze delen hun sporen achtergelaten in de stad. Grote stukken van de binnenstad werden bijvoorbeeld gesloopt.

Een gedeelte van het Cityplan werd ook daadwerkelijk gebouwd. Dit waren de zogenaamde "postzegelplannen" van Van den Broek en Bakema. Het eerste hiervan was het Hooghuis, dat volgens Bakema de flanksteen van het nieuwe Eindhoven was. Het Hooghuis is het enige tastbare overblijfsel van het Cityplan.

Hoewel het gigantische ribgebouw niet gebouwd werd, bleef het Cityplan toch invloed hebben op hoe de gemeente Eindhoven in de jaren '70 over de binnenstad dacht. De drang om een moderne binnenstad te bouwen bleef aanwezig in het beleid. Er kwam meer oog voor de woonfunctie van de binnenstad, maar ook voor parkeermogelijkheden.



Veranderingen aan de Keizersgracht.

het oude respecteren

De continuïteit in het leven van deze stad — voorzover die aanwezig is in gebouwen welke houdbaar zijn — mag niet worden verbroken. De reeds aanwezige gebouwen in de binnenstad, welke de identiteit van deze stad al voor een groot deel bepalen en zeer waarschijnlijk zullen blijven bepalen, zijn zelfs heel belangrijk. Wij vinden in de binnenstad een winkelvoorziening die uitstekend functioneert en het zou dwaas zijn wanneer er nu juist in die sector zou worden begonnen met het aanbrengen van wijzigingen. Wij zijn tot het inzicht gekomen, dat wij het oude zoveel mogelijk moeten respecteren en dat wij het bestaande zoveel mogelijk moeten handhaven.



Aanvang bouw Hooghuis.



Sloop van het oude stadhuis in 1967.

De gemeente en de architecten geloofden dat het Cityplan toch de identiteit van de stad zou respecteren, ondanks de massaliteit van het Cityplan.

Fase	Onderdeel plan	Aanvang bouw	Nadelig saldo
0	Hooghuis	1968	f 1.250.000
1	Oostzijde Markt	1972	f 19.500.000
2	Aankleding Markt en begin Ruggengraatgebouw	1973	f 4.500.000
3	Noordelijk gedeelte Ruggengraatgebouw	ca. 1980	f 15.900.00
4	Zuidelijk gedeelte Ruggengraatgebouw	ca. 1990	f 14.000.000
5	Overige gedeelten	ca. 1995	f 11.100.000
Totaal			f 66.250.000

De totale kosten van het Cityplan.



Het Hooghuis is het enige gedeelte van het Cityplan dat daadwerkelijk is gebouwd.



Indien het stadhuis niet gesloopt was...



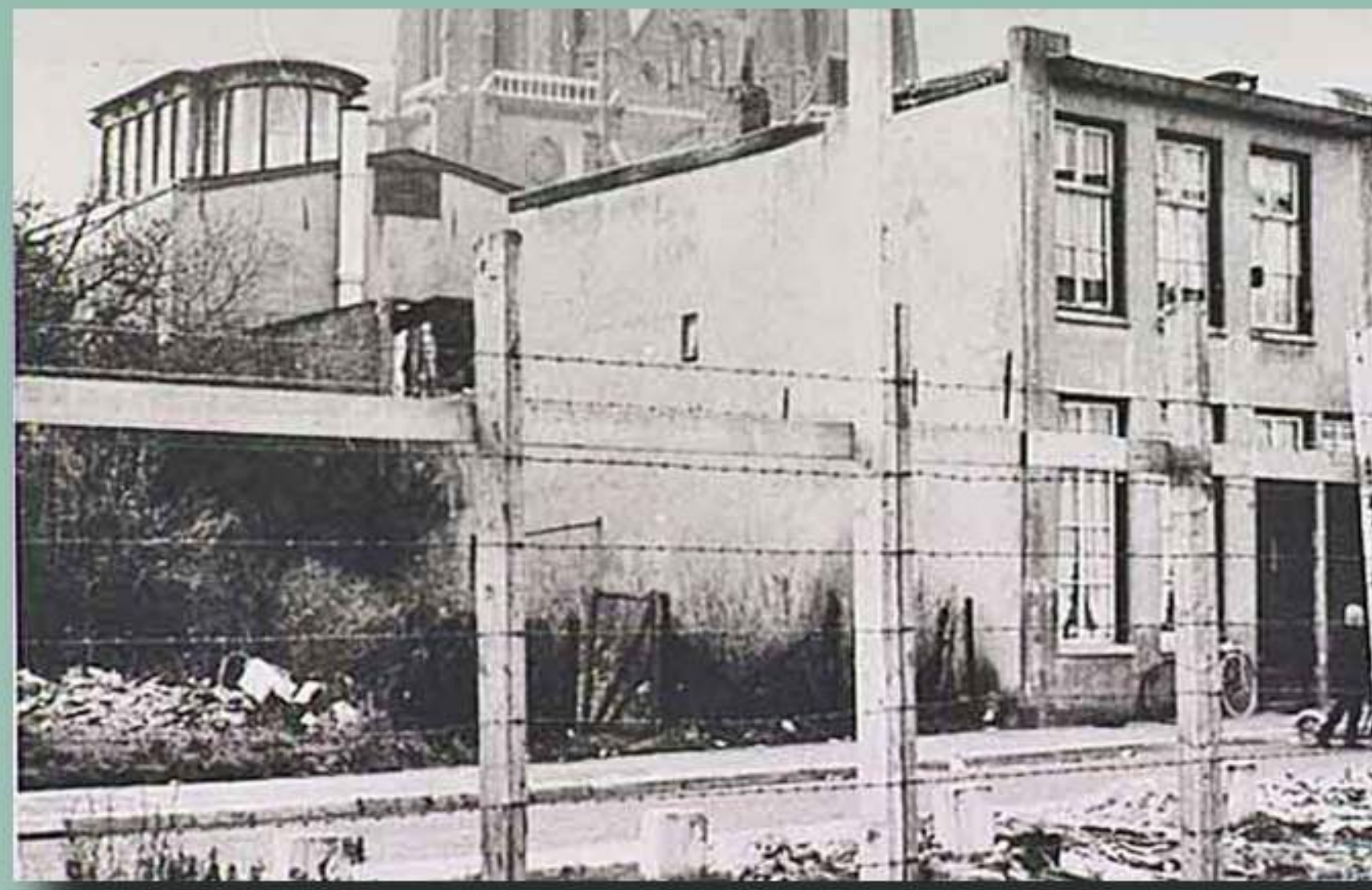
Het Binnenziekenhuis. Gesloopt in 1973.



Villa Fens. Gesloopt in 1968.



Glanzende Scherven



De Smalle Haven in de jaren zestig, zeventig en tachtig.



Uitzicht op de Clé Schellensschool. Rechts Café Bonzo. Omstreeks 1955 was hier het kantoor van notaris Haenen Haenen.



Galerij bij de nieuwbouw aan de Smalle Haven



Een voor een werden de woonhuizen en winkelpanden aan de Smalle Haven afgebroken. Wat bleef waren verkrottende huizen, achtertuinen met puinhopen en prikkeldraad. Een ware "achterbuurt" buurt.

In de jaren '90 werd steeds bewuster nagedacht over hoe aspecten van nieuwbouw, kunst en het behouden van het oude het beeld van de stad kon beïnvloeden.

Daardoor ontstond er ook een drang om beter samen te werken tussen stadsontwikkeling, ruimtelijke ordening en stadsbeeld.

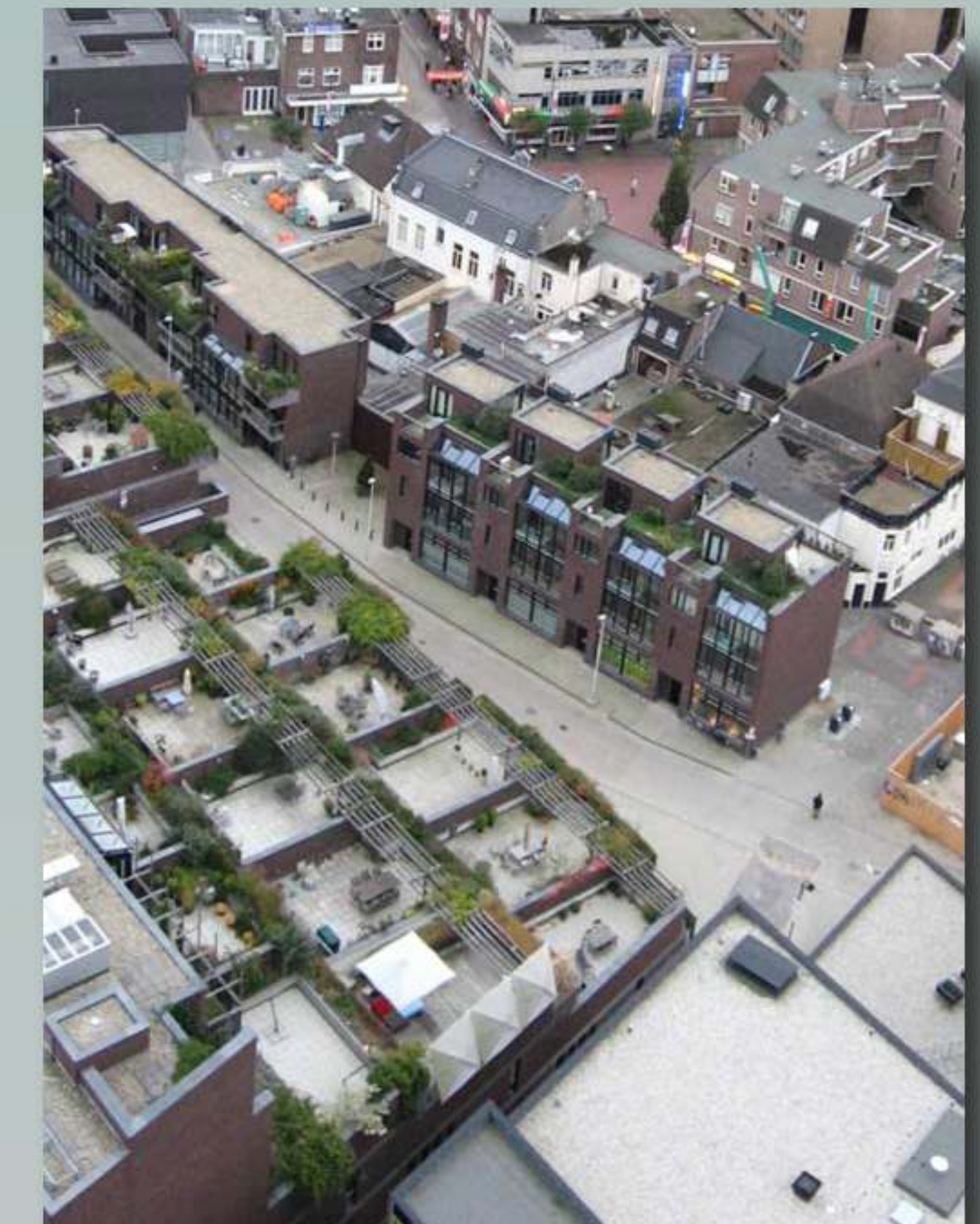
Dit resulteerde in 1991 in de manifestatie Stadsbeeld en een tentoonstelling met de naam 'Glanzende scherven in een zee van groen', die een concept formuleerde van Eindhoven als een stedelijke mozaïek, de opbouw van Eindhoven in fragmenten. Met andere woorden: glanzende scherven die geflankeerd werden door groene gebieden.

Een van gebieden waarop deze gedachte werd toegepast was de Smalle Haven. Dit terrein lag al sinds de jaren '60 braak. De architect Jo Coenen werd in 1990 aangezet om een masterplan te bedenken voor het terrein. Hierbij werd de nadruk gelegd op wonen.

Dezelfde architect plande in het zuidelijke deel van de binnenstad twee nieuwe wijken, Medina en Carvena, die ontworpen waren als rustige woonwijken. Coenen ontwierp het noordelijke deel van de Smalle Haven zelf,



Het Medina-complex ligt tussen de Vestdijk en Het College.



De wijk Medina is een letterlijke interpretatie van 'Glanzende scherven in een zee van groen'. De gedachte achter Medina is dat het een oase van groen en rust is in een hectische stad zoals Eindhoven.



Groter Eindhoven 1920



Gemeentehuis Woensel



Gemeentewapen Woensel



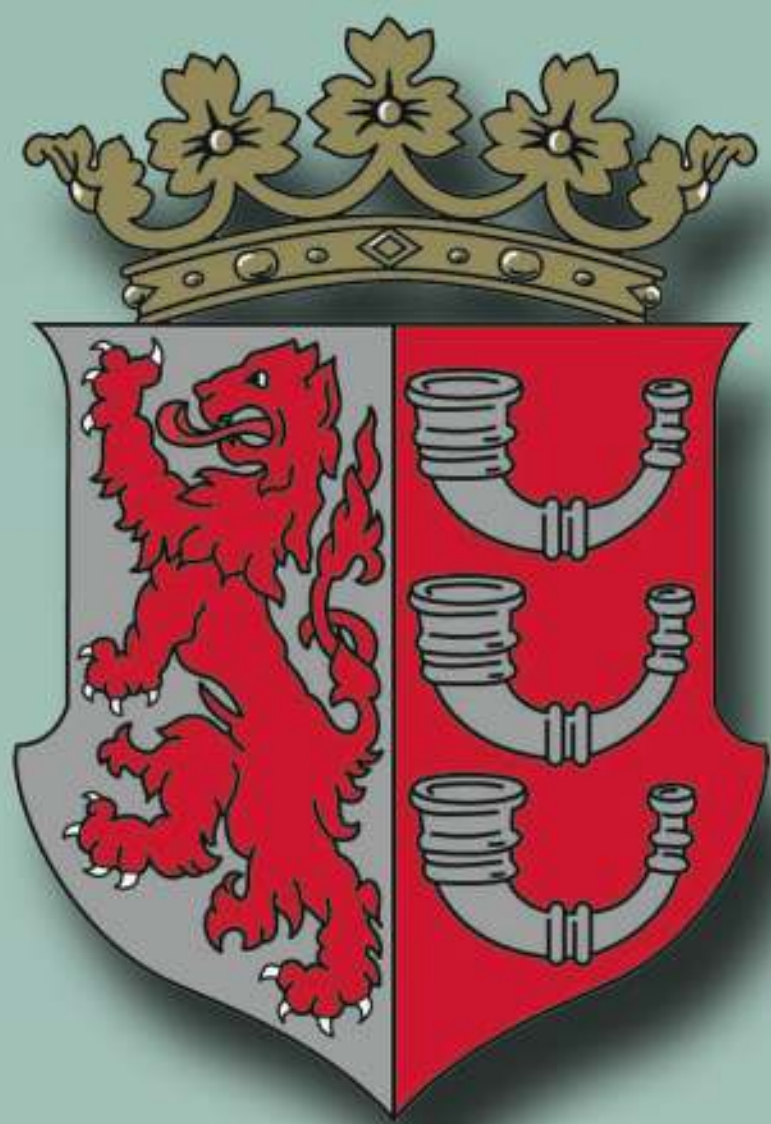
Stadhuis Eindhoven



Oude Stadhuis Eindhoven



Gemeentewapen Eindhoven



Gemeentewapen Eindhoven

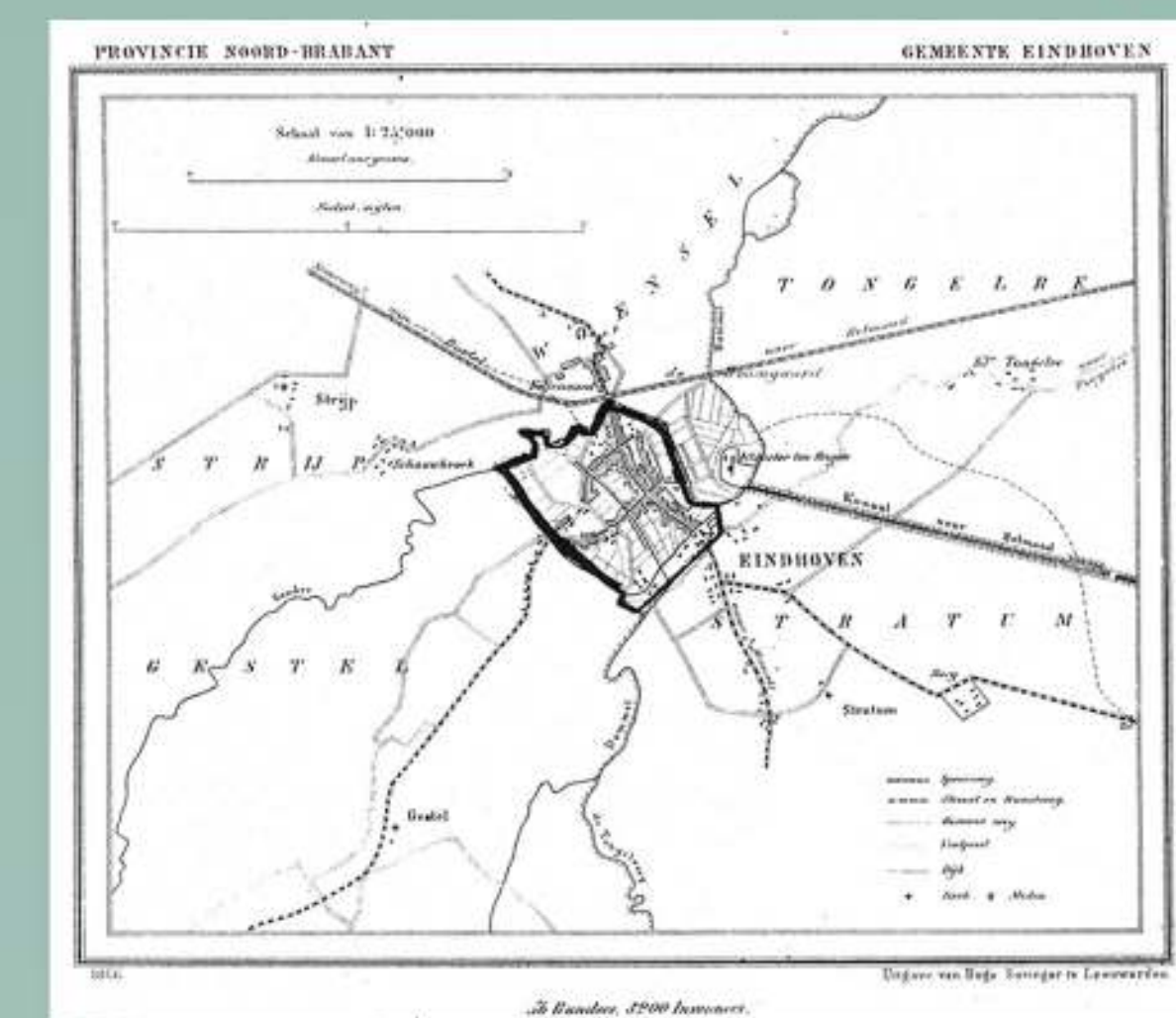
Het ontstaan van Groot Eindhoven

Op straat hoor je het nog vaak. "Ik ben geen Eindhovenenaar, maar een". Zelden hoor je iemand zeggen dat hij zich een echte Eindhovenenaar voelt. Maar dat iemand uit een van de voormalige dorpen komt nog des te vaker. De gemeente Eindhoven zoals we die nu kennen, bestaat ook nog maar kort. In 1920 kampten de dorpen Tongelre, Woensel, Strijp, Gestel, Stratum met enorme problemen op planologisch, sociaal en financieel gebied. De arbeiders in de hard groeiende Eindhovense industrie woonden in de omliggende dorpen. De dorpen beschikten niet over de financiële middelen en ruimte om deze arbeiders goed te huisvesten of te ondersteunen in geval van werkloosheid. Vandaar dat op 1 januari 1920 de vijf omliggende gemeenten met Eindhoven werden samengevoegd. Frappant, dat deze laatste met veruit het kleinste oppervlak en aantal inwoners, de naamgever wordt van deze supergemeente.

1920 Het ontstaan van groot Eindhoven:

	Hectares	Inwoners
Eindhoven	75	6.392
Gestel	650	5.630
Stratum	775	7.589
Strijp	940	7.045
Tongelre	980	3.207
Woensel	2.885	15.761
Totaal:	6.230	47.946

De bevolking van Eindhoven, zelf krap 6.500 inwoners, nam toe met bijna 40.000 inwoners!
Het oppervlak nam toe met 6.230 hectaren!



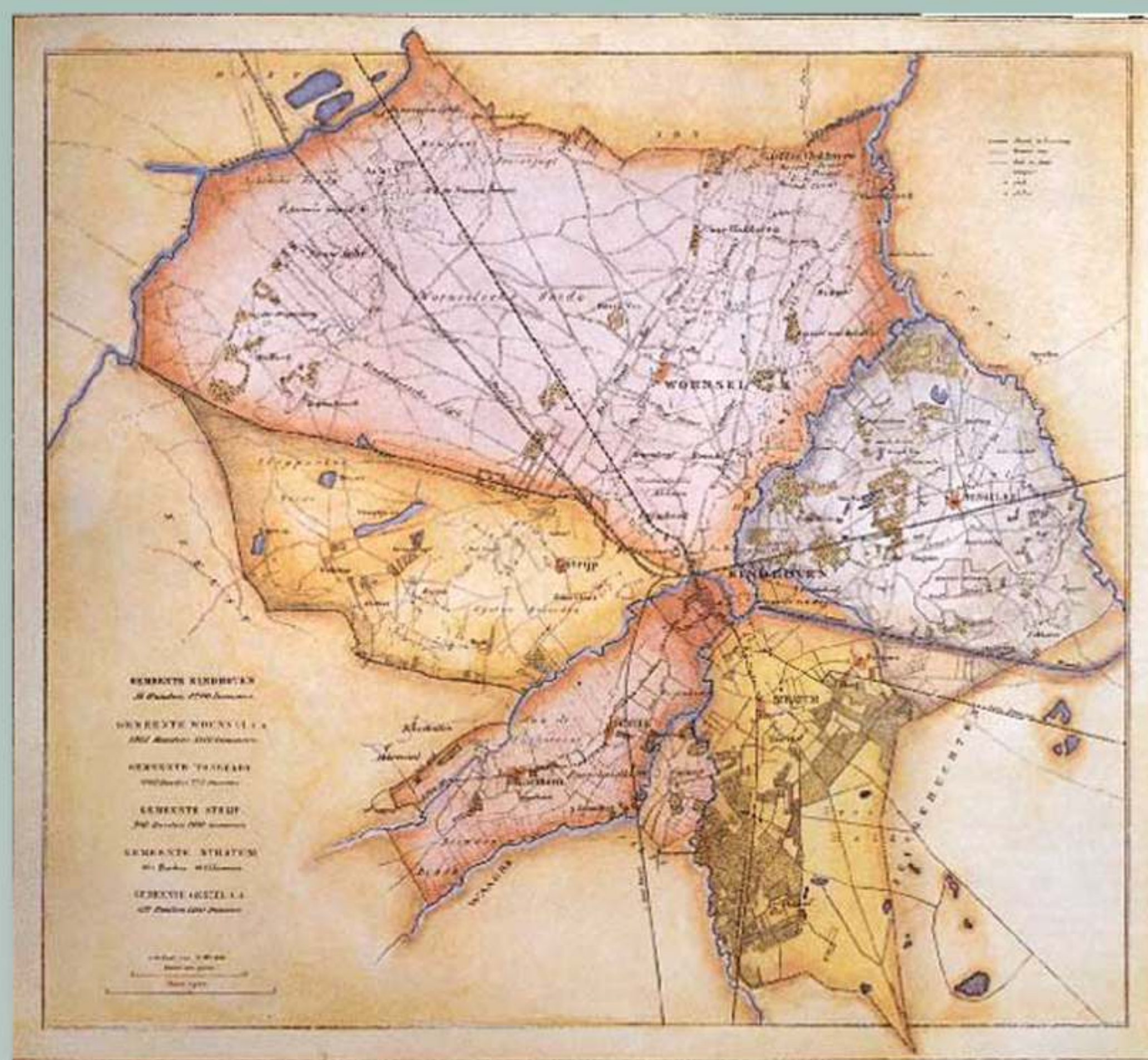
1866-Eindhoven



Gemeentehuis Strijp



Gemeentewapen Strijp



Kaart van Eindhoven met omliggende gemeentes 1865-1868 Jacob Kuyper



Gemeentehuis Tongelre



Gemeentewapen Tongelre



Gemeentehuis Gestel



Gemeentewapen Gestel



Gemeentehuis Stratum



Gemeentewapen Stratum



Het annexatiemonument

Het annexatiemonument

Het is in Stratum waar we het annexatiemonument terugvinden; op het plein voor de St. Joriskerk. De nietsvermoedende passant zal het niet als zodanig herkennen, maar het is wel degelijk feestelijk onthuld op 31 december 1919. Althans, feestelijk... Het monument bestaat uit een lichtornament en op het moment suprême om 23 uur 59 deed de verlichting het niet... Het ironische van dit gegeven (geen licht op het moment dat men toetrad tot de Lichtstad) zal er wellicht aan hebben bijgedragen dat het monument nooit een "echte" plek heeft verworven in de harten van de nieuwe Eindhovenaren.



EINDHOVEN
in Beeld



Groter Eindhoven 2020?



Gemeentehuis Oirschot



Gemeentehuis Best



Oude Raadhuis Son



Gemeentehuis Veldhoven



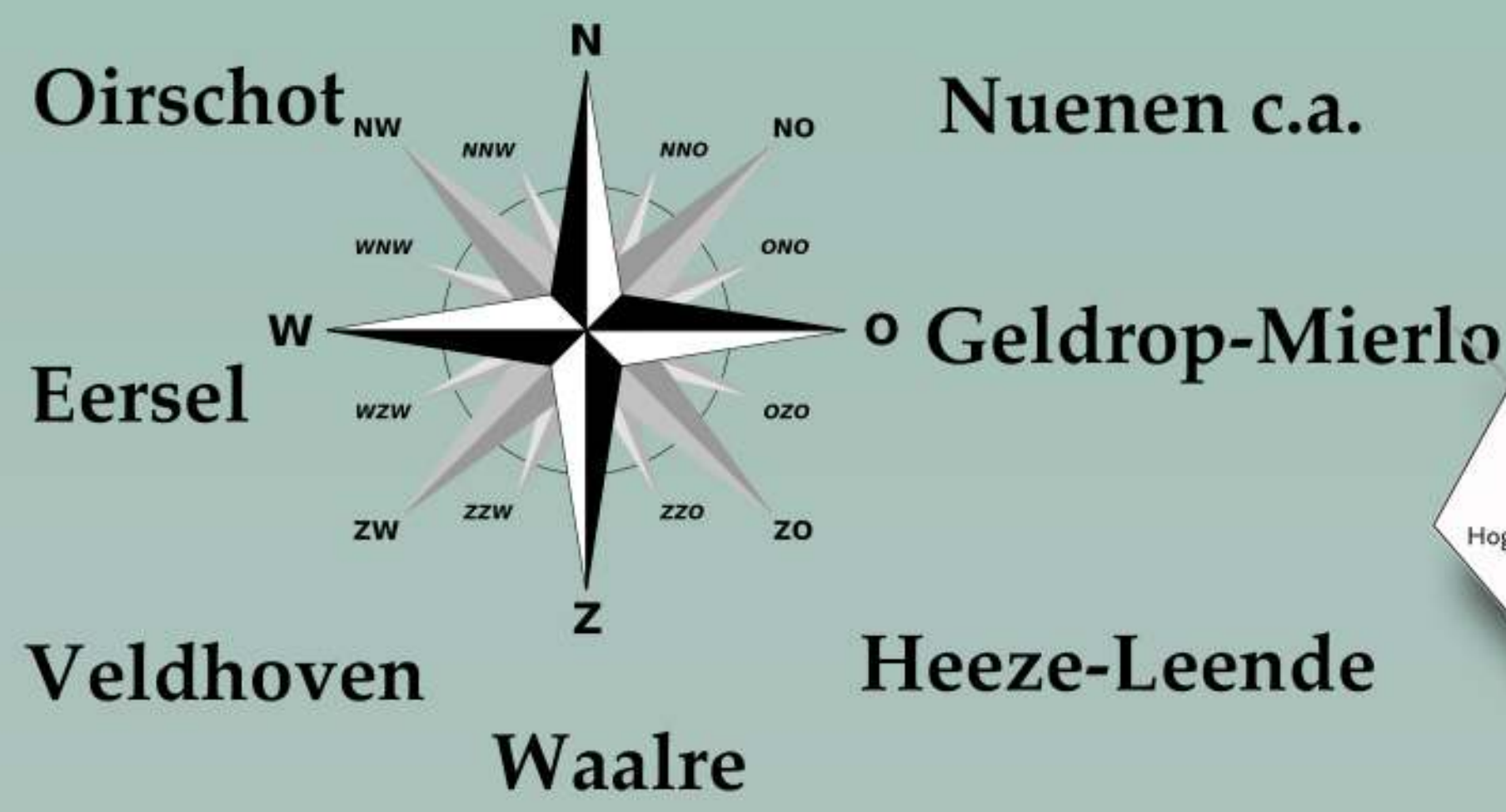
Gemeentehuis Eindhoven



Gemeentehuis Nuenen

Aangrenzende gemeenten

Best en Son en Breugel



Gemeentehuis-Heeze-Leende-Samenwerking-A2-gemeenten

Eindhoven kent negen buurgemeenten.

In het noorden is de snelweg de fysieke en bestuurlijke barrière tussen Eindhoven enerzijds en Best en Son en Breugel anderzijds. Aan de oostkant is de Dommel de scheidslijn met Nuenen c.a. en de Gijzenrooise Zegge de scheiding met Geldrop-Mierlo. Aan de zuidkant loopt de gemeente Eindhoven over in de gemeente Heeze-Leende bij de Leenderheide, waarbij de autosnelweg de scheiding vormt, net als bij Waalre. Aan de zuidwestkant ligt Veldhoven, aangebouwd tegen Eindhoven en daarvan grotendeels gescheiden door de autosnelweg. De grenzen in het westen met Eersel en in het noordwesten met Oirschot lopen via respectievelijk Eindhoven Airport en het noordelijker gelegen landelijk gebied. Een overzicht met de buurgemeenten in "kompasvorm" is hierboven te zien. De agglomeratie is gelegen in een landelijke streek op de rand van de Kempen aan de westkant en de Peel aan de oostkant.



Raadhuis Mierlo



Gemeentehuis Valkenswaard



Gemeentehuis Aalst-Waalre



Gemeentehuis Geldrop

De Heuvel Galerie



Schets van de Heuvel Galerie.



"Heuvelplan en wij dan". Niet iedereen was blij met de Heuvel Galerie.



Archeologische opgravingen op het Heuvelterrein, 1989.

Tegen het einde van de jaren tachtig werden plannen gemaakt om de binnenstad te herstellen. Een open wond die meteen gevuld moest worden was het Binnenziekenhuisterrein dat ontstaan was na de sloop van het Binnenziekenhuis in 1973.

De invulling voor dit terrein werd de Heuvel Galerie, die ruimte moest bieden aan een muziekcentrum, kantoren, winkels en ruim 200 woningen. Een artikel uit de Volkskrant zou de Heuvel Galerie in deze periode bestempelen als 'Eindhovens laatste kans om van het etiket af te komen van een kille, onpersoonlijke stad'.

De gemeente maakte echter ook een plan waarin de Markt grotendeels zou verdwijnen, maar dit werd uiteindelijk niet uitgevoerd door bezwaren van de bevolking. De CDA gemeenteraadsfractie was het hier echter niet mee eens en besloot zelf een Gentse deskundige in te huren.

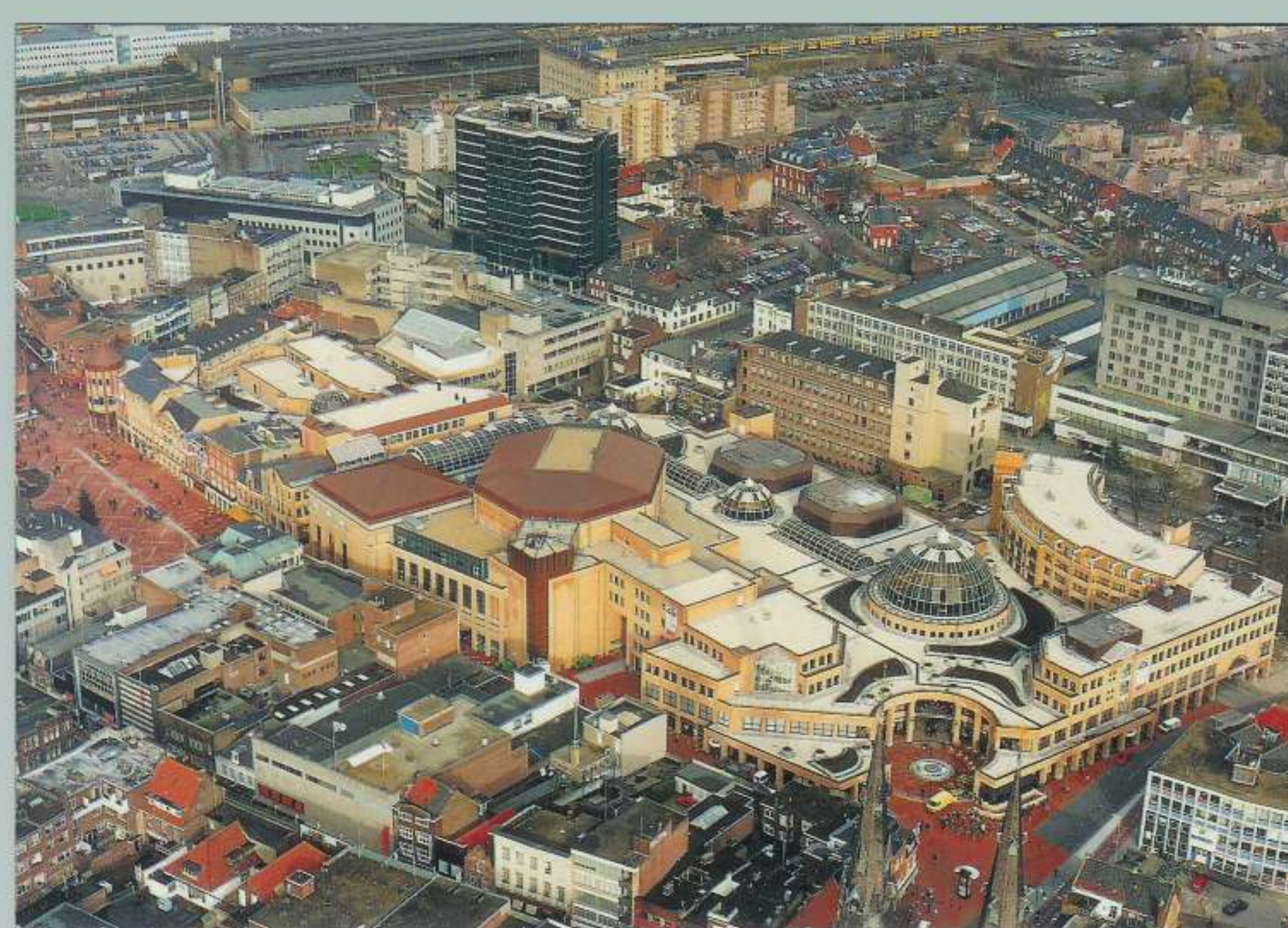
Een deel van de oostwand van de Markt werd in 1990 toch gesloopt. De Markt bleef echter bestaan, waarbij drie panden in de Heuvel Galerie geïntegreerd werden.



Het Heuvelterrein.



De Heuvel Galerie is de moderne invulling van het ribgebouw uit het Cityplan. Het is natuurlijkerwijs een stuk kleiner dan het geplande ribgebouw. Als het ribgebouw gebouwd zou zijn, dan zou het zich uitstrekken van de Markt tot aan de Dommel, met uitbouw dat zich uit zou strekken tot het Hooghuis.



Bouw Heuvel Galerie.



Noodwinkels op de Markt.



De Wederopbouw



Het nieuwe gemeentehuis van Eindhoven in aanbouw.



18 Septemberplein.



In 1946 werd een officieel Wederopbouwplan goedgekeurd door de gemeente. De gemeente Eindhoven zag de bombardementen op de stad als een kans om Eindhoven een 'grootstedelijk' karakter te geven.

Direct na de oorlog werd ook een Uitbreidingsplan gemaakt, uitgereikt aan stadsarchitect Van der Laan en het Rotterdamse bureau Verhagen, Kuiper en Gouwetor. Van der Laan had al in 1942 de opdracht gekregen om een Wederopbouwplan te maken nadat hij de stadhuisprijsvraag had gewonnen. Het plan werd tegelijkertijd met het Wederopbouwplan goedgekeurd door de gemeente.

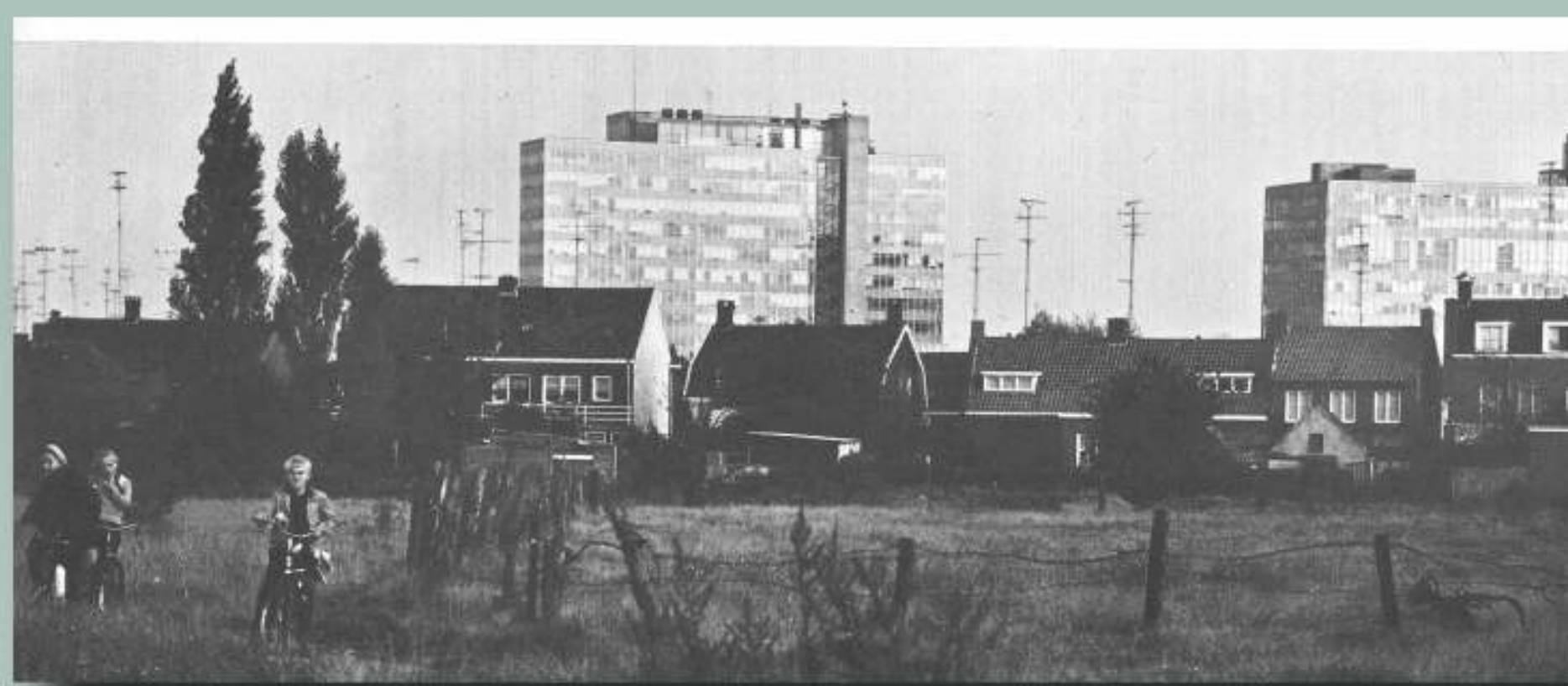
Wederopbouwwerkzaamheden begonnen in 1949 bij de Demer. Vanwege bezwaren uit de middenstand verliepen de werkzaamheden zeer langzaam. In 1957 kwam een Aanvullend Wederopbouwplan om achterstanden uit het eerste plan weg te werken.



Speelterrein in Barrier



De eerste aanzet van het Fellenoord.



Het nieuwe "grootstedelijk" karakter van Eindhoven.



Aanleg van de John F. Kennedylaan.



Bouwactiviteiten in Woensel.



Philips Rekensentrum op Vredeoord



Stationplein en omgeving.



De Wederopbouw



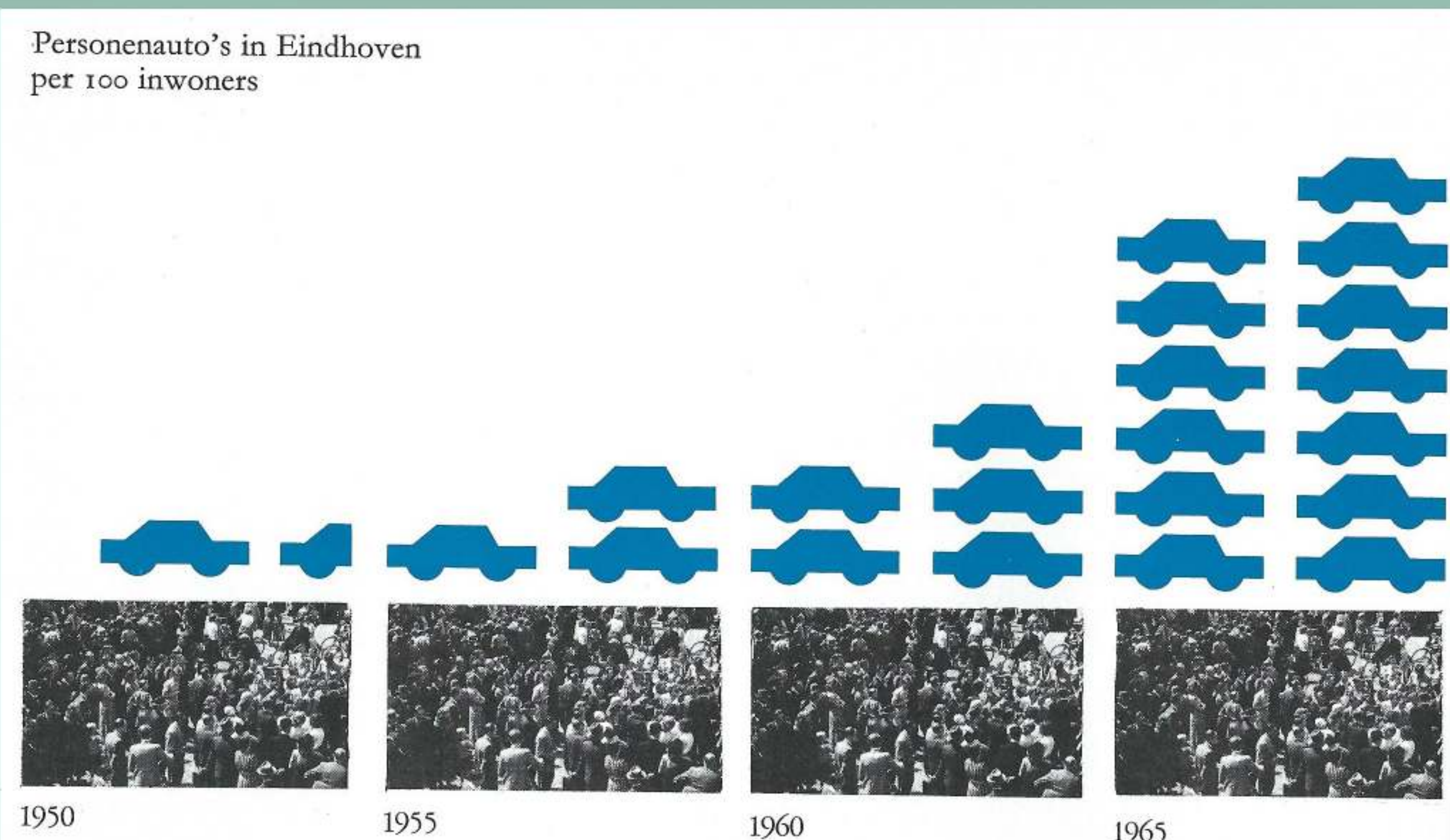
Stad van tegenstellingen.



De Technische Hogeschool.



Het Evoluon in 1965.



Eindhoven had rond 1965 181.000 inwoners. Volgens deze publicatie van de gemeente uit de jaren zestig zouden er 'gemiddeld 25.000 auto's in Eindhoven zijn.

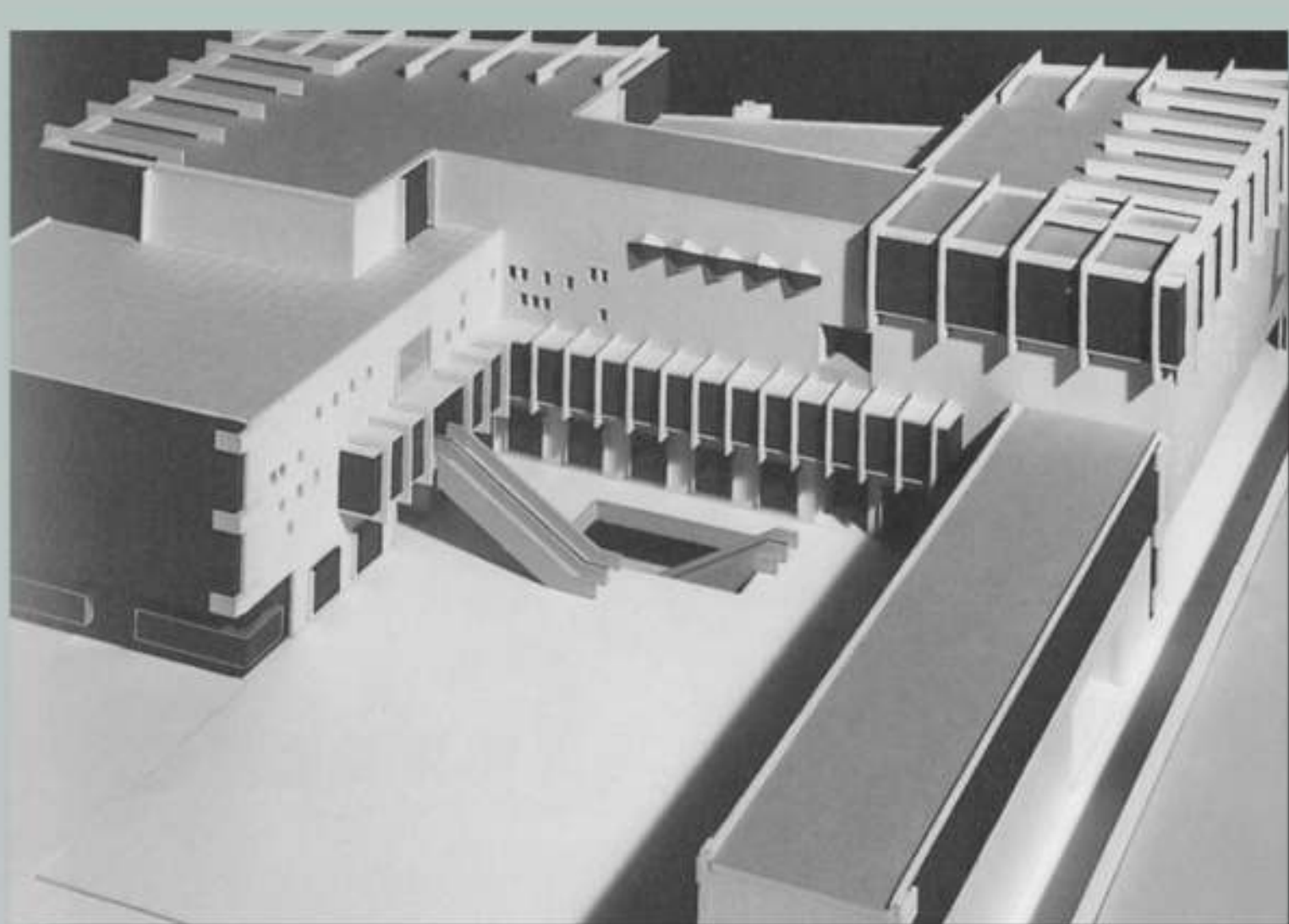
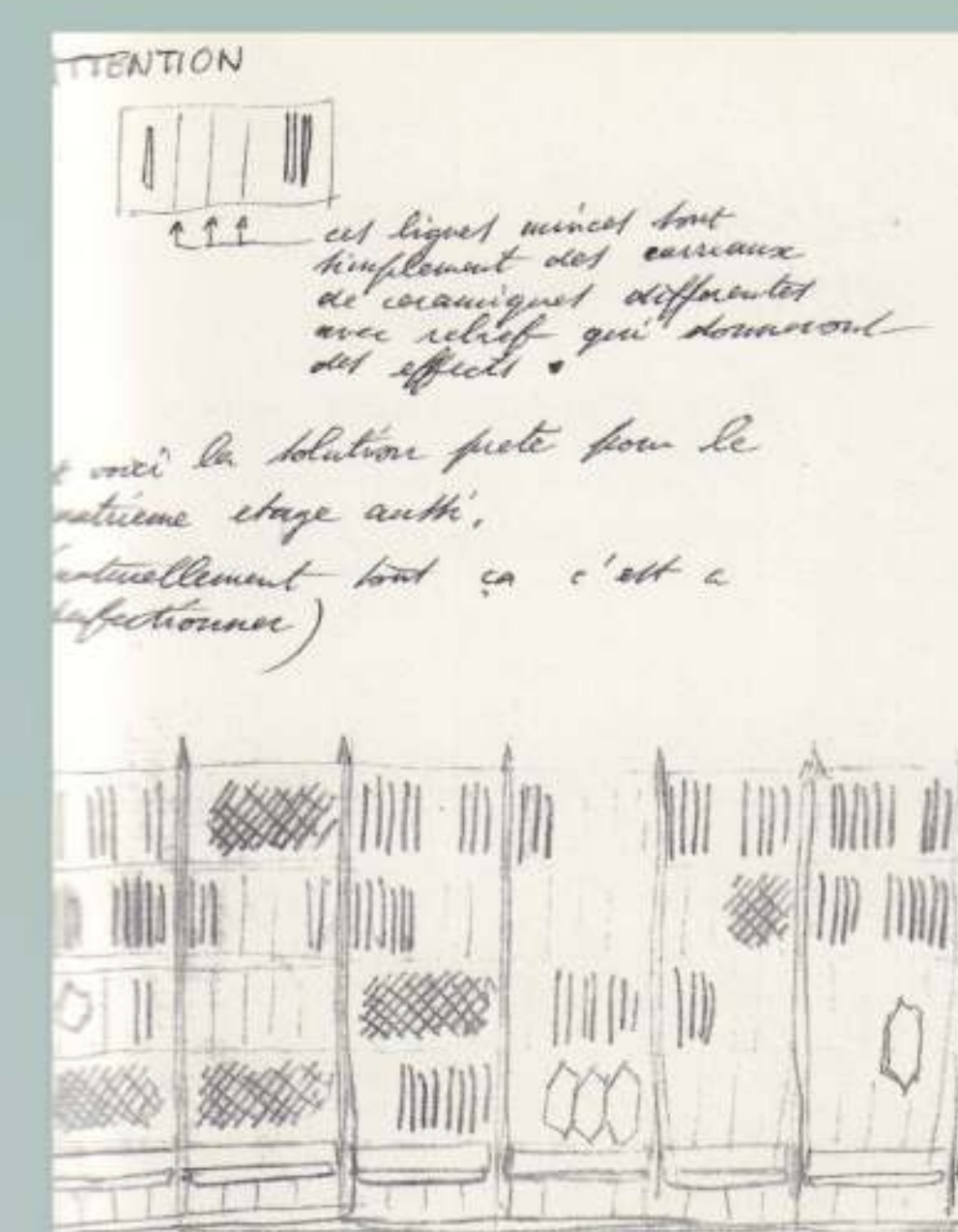
Gedurende de Wederopbouw ging men ervan uit dat Eindhoven dankzij Philips en andere industrieën een ware wereldstad kon worden in Europa.



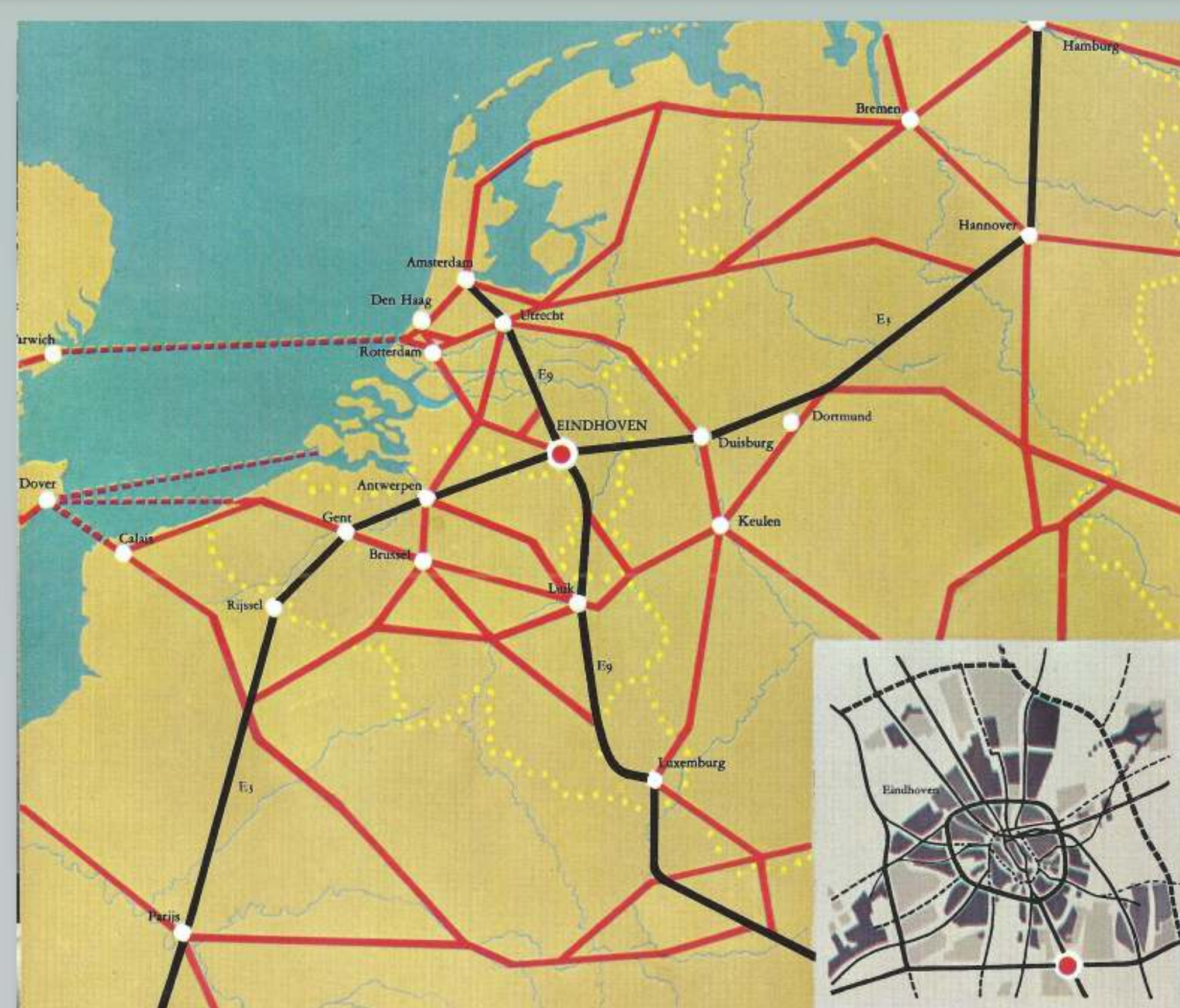
Dit had een grote invloed op de plannen van de gemeente Eindhoven. Eindhoven moest een "echte" stad worden en er werd veel aandacht besteed aan verkeersdoorstroming. Dit resulteerde o.a. in de vorming van het Demerplein, dat later 18 Septemberplein werd genoemd.

Een Zwitsers bedrijf kocht in de jaren '50 grond ten noorden van het plein om een warenhuis te bouwen, dat door het Amerikaanse bedrijf Morris Ketchum ontworpen werd.

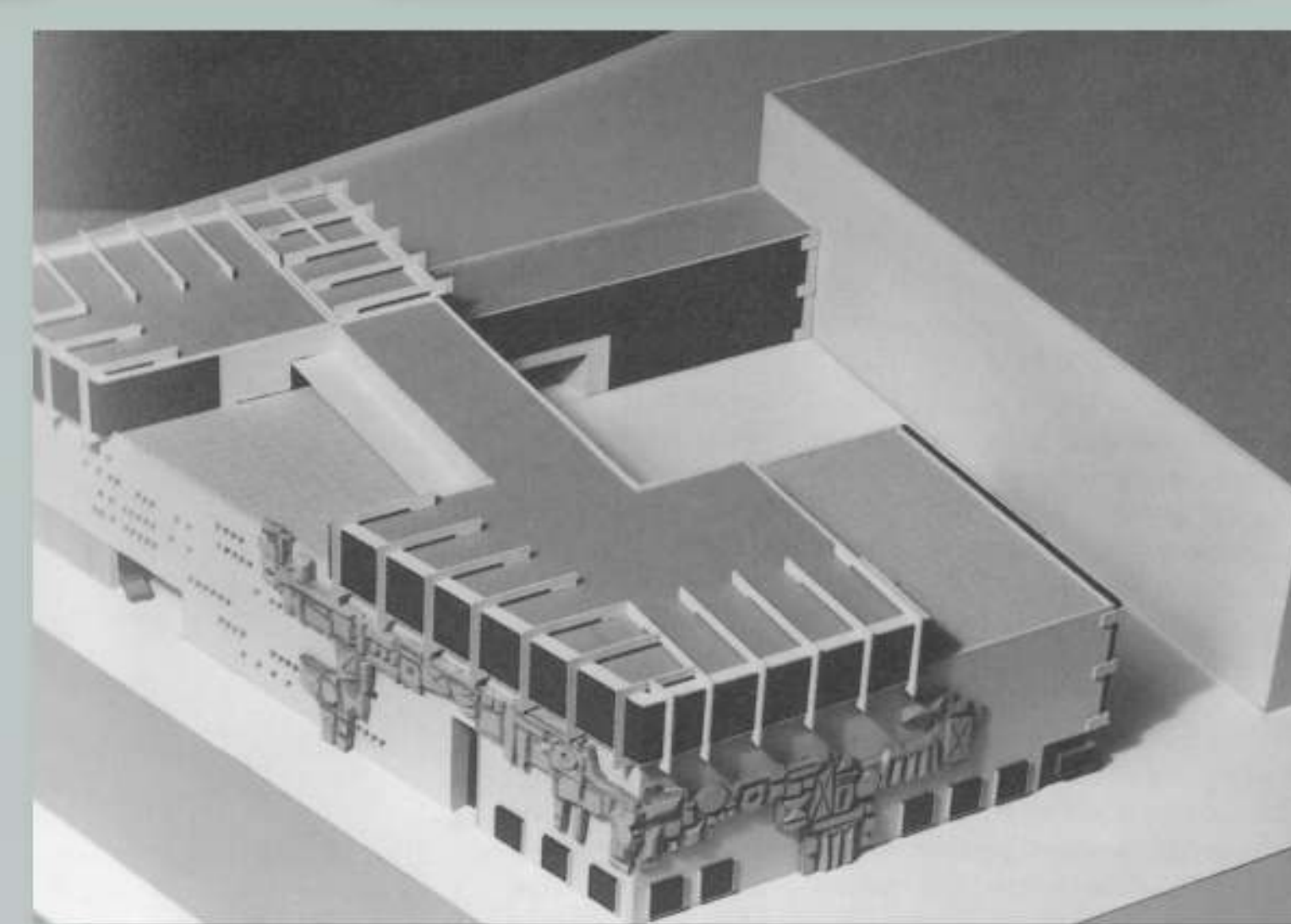
De vergunning werd uiteindelijk door de gemeente ingetrokken, waardoor de Bijenkorf het plan in 1963 overnam. De Italiaanse architect Gio Ponti maakte het gebouw vervolgens af met een opvallende gevel van natuursteen.



De Luma Galerij was een voorstel voor het Demerplein uit 1959.



De gemeente geloofde dat Eindhoven een belangrijke Europese stad zou worden.



Verschillende ontwerpen voor het warenhuis aan het Demerplein. De schets boven is Gio Ponti's ontwerp.