

De Bijenkorf, 1968 : zichtbare bekroning van groei en welvaart

Citation for published version (APA):

Schippers, J. L. (2009). De Bijenkorf, 1968 : zichtbare bekroning van groei en welvaart. In H. W. Lintsen, & P. Thoben (editors), *De canon van Eindhoven* (blz. 171-178). 's-Hertogenbosch: Heinen.

Document status and date:

Gepubliceerd: 01/01/2009

Document Version:

Uitgevers PDF, ook bekend als Version of Record

Please check the document version of this publication:

- A submitted manuscript is the version of the article upon submission and before peer-review. There can be important differences between the submitted version and the official published version of record. People interested in the research are advised to contact the author for the final version of the publication, or visit the DOI to the publisher's website.
- The final author version and the galley proof are versions of the publication after peer review.
- The final published version features the final layout of the paper including the volume, issue and page numbers.

[Link to publication](#)

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

If the publication is distributed under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license above, please follow below link for the End User Agreement:

www.tue.nl/taverne

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at:

openaccess@tue.nl

providing details and we will investigate your claim.

>> PERIODE
1920-1970:
DE 'COMPANY
TOWN'

>> ICOON
DE BIJENKORF, 1968

DE BIJENKORF, 1968

ZICHTBARE BEKRONING
VAN GROEI EN WELVAART

file.Een.bijzonder.lichtornament

file.De.Bijenkorf



GEMEENTE
WARENHUIS
PIAZZAGALLERIE PIAZZA
 WINKEL
 SPOORLIJN **LUMA** BOUWVERGUNNING
BIJENKORF KLEUR
PUBLIEK
HOOGSPoor
 FUKSAS **WOENSEL**
BEZOEKERS CENTRUM **PONTI**
ARCHITECT
BIBLIOTHEEK
 SEPTEMBERPLEIN

Het eerste wat een treinreiziger opvalt die het Eindhovense station uitkomt, is een hoog oprijzend glasgroen gebouw, dat door zijn vierkante vorm, zijn op kijksleuven gelijkende verticale uitsparingen en zijn met witte randen afgezette bovenzijde nog het meest wegheeft van een moderne burcht. En dat was ook precies de bedoeling van de ontwerper, de Italiaanse architect Gio Ponti. Een hedendaags gebouw moest naar zijn mening de kracht, de macht en het belang van de stad vertegenwoordigen, zoals vroeger de paleizen en villa's van belangrijke families dat deden. Vandaar zijn ontwerp van het Bijenkorf-warenhuis als een moderne stadsburcht.

De kleur groen had een voornamelijk pragmatische achtergrond. Tegen het vochtige klimaat in Nederland waren veel steensoorten niet bestand. Dit was gebleken bij de zwart uitslaande marmeren wandplaten van de Rotterdamse Bijenkorf. De groene geglazuurde steen was wel vochtbestendig. De kleur groen verwees bovendien naar de dominante kleur in het Nederlandse landschap.

**HET HOOGSPoor EN HET ISOLEMENT
 VAN WOENSEL**

Het terrein waarop de Bijenkorf ligt is een uitbreiding van het stadscentrum, die tot stand kwam door de verplaatsing en op-hoging van de spoorbaan kort na de Tweede Wereldoorlog. De aanleg van dit zogeheten hoogspoor was al lange tijd voorbereid. Het tracé van de 1866 in gebruik genomen spoorweg die Eindhoven met Rotterdam en later Venlo verbond, liep namelijk langs de grens tussen Woensel en Eindhoven. Met het toenemen van het treinverkeer werd de spoorlijn meer en meer een barrière tussen



de stadsdelen. Dit omdat de overwegen vaak lange tijd gesloten waren. In 1928 stelde de directeur van gemeentewerken voor om een verhoogde spoorweg aan te leggen met een aantal tunnels.

Dit zogeheten Hoogspoorplan kwam ook in de jaren dertig regelmatig ter sprake in allerlei variaties. Het plan was echter te duur voor de crisistijd en van aanleg kwam niets. Na een Brits bombardement in 1942 op de Philipsfabrieken, dat ook in het centrum grote schade aanrichtte, werd door de Leidse architect J.A. van der Laan, die voordien een nieuw stadhuis had ontworpen, een wederopbouwplan opgesteld. Hierin was tevens een oplossing voor de spoorwegkwesitie opgenomen. De spoorlijn zou zo'n honderd meter naar het noorden worden geschoven, richting Woensel.

De aanleg van het hoogspoor begon, na enkele jaren voorbereiding, in 1950. Drie jaar later was het tracé voltooid. In de jaren vijftig werd ook de oorlogsschade in het stadscentrum hersteld. Op het gebied dat vrijkwam door het verplaatsen van de spoorlijn, waren twee pleinen voorzien: het Stationsplein en het Demerplein. Dit laatste kreeg in 1951 de naam 18 Septemberplein, naar de dag dat Eindhoven was bevrijd. Door de bouw van winkels en uitgaansgelegenheden moest hier het nieuwe hart van Eindhoven komen. Een tunnel, die aansloot op de Kruisstraat, diende de verbinding tussen de stad en Woensel tot stand te brengen.

BOUWEN OP HET 18 SEPTEMBERPLEIN

Op het Stationsplein kwamen in de tweede helft van de jaren vijftig het nieuwe station – inmiddels een gemeentelijk monument – en het Postkantoor gereed. Voor het 18 Septemberplein meldde zich al in 1953 een plaatselijk bouwbedrijf met een plan voor twee winkelgalerijen, showrooms, kantoren en een groot rond restaurant. Zwitserse financiers, verenigd in de AG LUMA BAU zouden bereid zijn het geld voor de realisatie te fournieren.

Dit plan sloot goed aan bij wat de gemeente zelf voor ogen had. LUMA mocht in 1954 beginnen met de voorbereidingen, ontving een bouwvergunning en kreeg de

toezegging de grond te kunnen kopen. Twee jaar later werden de plannen door de gemeente en de projectontwikkelaar gepresenteerd. Na enige tijd bleek echter dat LUMA voornamelijk speculatieve motieven had. Het bedrijf stelde het begin van de werkzaamheden voortdurend uit. Het warenhuisconcern de Bijenkorf, dat graag op het 18 Septemberplein wilde bouwen, kreeg daarvoor geen gelegenheid. Na jarenlange vertraging en geharrewar greep de gemeente in en trok eind 1962 de bouwvergunning van LUMA in. De Zwitsers verkochten de grond ruim een jaar later met grote winst aan de Bijenkorf.

Dit bedrijf gaf de bekende Italiaanse architect Gio Ponti de opdracht een façade voor het warenhuis te ontwerpen. Het grondplan voor de winkel – in feite een betonnen doos met een basis lay-out – was daarvoor al gemaakt door een in het ontwerpen van warenhuizen gespecialiseerd Amerikaans bureau.

De in 1891 in Milaan geboren Ponti had grote naam gemaakt als ontwerper van gebruiksvoorwerpen, medeoprichter van het kunsttijdschrift *Domus* en later ook als architect. Ponti stond bekend als een smaakvol bouwkundige, die onder meer in Milaan de zeskantige, 127 meter hoge, Pirellitoren had ontworpen.

Bij zijn ontwerp van de Bijenkorf richtte hij zich vooral op de aantrekkelijkheid van het gebouw voor het winkelende publiek. Een modern warenhuis was volgens Ponti 'een grote dichte doos met heel veel begerenswaardige zaken'. De groene keramische wanden, waarin het licht telkens anders weerspiegelde, de etalages en verlichting moesten de klanten naar de winkel lokken. De Bijenkorf werd in maart 1968 geopend.

Een bekende architectuurcriticus noemde Ponti's ontwerp 'een prachtig opgedirkte doos, een feestverpakking voor luxueuze waren'. Dat was misschien wat scherp geformuleerd, maar Ponti sloot met zijn warenhuis aan bij de consumptiemaatschappij, zoals die vanaf de jaren zeventig ontstond. Vooral de hogere en middenklasse, in Eindhoven met zijn hoge gemiddelde inkomen goed vertegenwoordigd, werd aangesproken

Afb. p. 171

De komst van de Bijenkorf betekende ook een bevestiging van Eindhoven als grootstad in Nederland. Bij de opening, in 1969, was Eindhoven met bijna 190.000 inwoners de vijfde stad van het land, een gevolg van de snelle naoorlogse groei.

2. Een groot deel van het stadscentrum veranderde in de naoorlogse periode tot een exclusief winkel- en voetgangersdomein. Hier het winkelende publiek op de Demer in 1973.

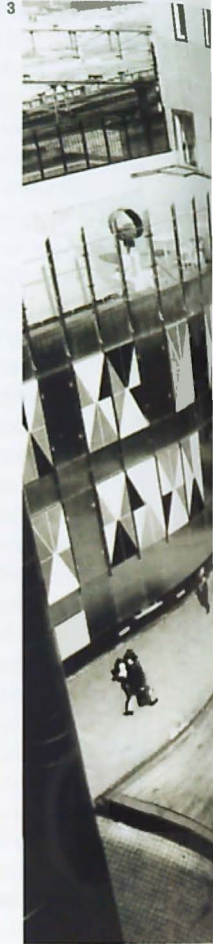
door het licht snobistische concept van de Bijenkorf. Het gaf zijn klanten de indruk mee te tellen in de wereld van internationale smaak en internationale mode.

Ponti had grote aandacht besteed aan het ontwerp van het binnenplein, de Piazza, zoals hij het noemde, tussen de Bijenkorf en Piazzagalerie. Dit moest met de beeldhouwwerken van Mario Negri, geëmailleerde schilden in felle kleuren en podiumactiviteiten het publiek als een magneet naar het nieuwe stadshart trekken. Ponti had buiten het Nederlandse klimaat gerekend dat een groot deel van het jaar de beoogde activiteiten op de Piazza, zoals concerten, voorstellingen en modeshows onmogelijk maakte.

Belangrijkste oorzaak voor de mislukking van de Piazza was echter de slechte gang van zaken in de naast de Bijenkorf gelegen winkelgalerie, die was ontworpen door de Maastrichtse architect Theo Boosten. De Piazzagalerie moest een soort bazarachtig warenhuis worden. Maar de animo van winkeliers en publiek voor dit type winkel was gering. Vrijwel altijd stond een deel van het gebouw leeg. Begin jaren tachtig werden de twee bovenste verdiepingen verhuurd aan de openbare bibliotheek. Dit verbeterde de exploitatie, maar had als gevolg dat veel bezoekers de Piazza gebruikten als fietsenstalling. Kortom, het op zich fraaie plein functioneerde niet zoals bedoeld.

NIEUW LEVEN MET FUKSAS

Toen de bibliotheek in 1997 naar de Witte Dame verhuisde, waardoor de Piazzagalerie grotendeels leeg kwam te staan, besloot de eigenaar tot een grondige verbouwing. De Italiaanse architect Massimiliano Fuksas kreeg opdracht voor een renovatie. Hij stripte de oude galerie en verving die door nieuwbouw. Ook Ponti's plein verdween. Om de problemen met het Nederlandse weer te verminderen ontwierp Fuksas een glazen dak voor het nieuwe Piazza Center. De luifel ervan werd een omvangrijk en volgens velen al te brutaal geheel, dat zich ver boven het 18 Septemberplein uitstrekt. De renovatie, waarbij ook de onderdoorgang naar Woensel werd verbeterd, is echter





3. De Bijenkorf en hun architect hadden ook aan de directe stedelijke leefomgeving gedacht. Bij de opening schonk de directie een Italiaans plein, Piazza, ontworpen en aangekleed door Mario Negri. Dit resulteerde in een speelse, multifunctionele openbare ruimte voor 'culturele en artistieke evenementen en vrolijke feesten' (1970).



4. De invulling van de open ruimte tussen het nieuwe centrum en het nieuwe hoogspoor bleef geruime tijd ongewis. De publiek-private samenwerking verliep niet vlot en vlekkeloos. Zo bleef de zuidelijke strook tussen de Vestdijktunnel en Boschdijktunnel lang leeg (1955).



5. De naoorlogse groei van de stad vond planmatig plaats in uitbreidingswijken, waarin steeds minder de kerk en steeds meer algemene voorzieningen, vooral een winkelcentrum, centraal stonden. De wijken Oude Gracht West en Oost in Woensel kregen zo onder meer hun eigen Cassandraplein (1972).





een succes wat betreft levendigheid en het aantal bezoekers dat het Piazza Center en de Bijenkorf trekken.

Fuksas hield zich niet alleen bezig met het vernieuwen van de Piazza, maar ook met de rest van het 18 Septemberplein. Daaronder plande hij een fietsenkelder met daarin zelfs ruimte voor de overblijfselen van de onlangs opgegraven Woenselse Poort. Het plein wordt afgesloten door een druppelvormig gebouw 'blob', dat diverse bestemmingen kan krijgen. Naast de Bijenkorf is ruimte gereserveerd voor de uit de Piazza afkomstige beelden van Negri. Het 18 Septemberplein wordt misschien niet helemaal het nieuwe hart van het Eindhovense centrum, maar toch wel voor een belangrijk deel.

Het wachten is nu nog op een betere verbinding voor voetgangers en fietsers met Woensel. De bestaande tunnels naar de Kruisstraat onder de uitvalswegen naar Helmond en Nijmegen maken een naar-geestige indruk, alsof dit stadsdeel nog altijd het stiefkind van Eindhoven is.

Hans Schippers

6. Na uitgebreide discussie kwam begin 21ste eeuw een totale reconstructie van de Piazza tot stand, naar een ontwerp van Massimiliano Fuksas.

VERWIJZINGEN

Te bezoeken:

>> Het 18 Septemberplein,
de Bijenkorf en het Piazza
Center

Literatuur:

>> Piet Beekman, Eindhoven,
stadsontwikkeling 1900-1960
(Mierlo 1982)

>> Jos Bosman, Hans
Schipper (red.), Een en-
semble met grootstedelijke
allure (Eindhoven 2004)

>> J.M.P. van Oorscot,
Eindhoven, een samen-
leving in verandering, deel 2
(Eindhoven 1982)

Websites:

>> Bijenkorf
www.bijenkorf.nl

>> Piazza Center
www.piazzacenter.com

file_De.Bijenkorf

