

ARCHI WEDERTEC OPTUUR BOUWROUTE

Een architectuurfietsroute langs de Rondweg

DE RONDWEG VAN EINDHOVEN

Piet Beekman Stichting Wederopbouw Eindhoven



► Aanleg Rondweg ter hoogte van Strijps Bultje, Archief Eindhoven in Beeld / Philips Company Archives

De oorspronkelijke ‘Rondweg’ wordt tegenwoordig officieel aangeduid als Ring. Dat komt doordat in het huidige systeem van rijkswegen rond de stad de term ‘Randweg’ wordt gehanteerd. Dit kan tot verwarring met Rondweg leiden. In deze gids spreken we uitsluitend over de Rondweg, de ringvormige structuur van 12,1 km lengte die alle stadsdelen verbindt en grotendeels gerealiseerd is in de wederopbouwperiode (1945–1965). Maar de oorsprong van de Rondweg gaat terug tot het begin van de twintigste eeuw.

Dan maakt Eindhoven een onstuimige groei door. De industrie in de stad groeit en bij Philips komen er zelfs 1.000 werknemers per maand bij. Er is geen stedelijke overheid die deze groei kan begeleiden en coördineren. Eindhoven is een agglomeratie van dorpen, die zelf beslist over zijn grondgebied. Philips gaat zijn eigen gang en bouwt woningen voor zijn werknemers in Philipsdorp, Woensel en het Drents Dorp. Rond 1910 bestaat er dringend behoefte aan een samenhangende planning voor infrastructuur, bouwlocaties en voorzieningen. Bovendien vereist de Woningwet van 1901 een Algemeen Uitbreidingsplan (AUP), voor de uitvoering van de stadsontwikkeling.

In 1916 gaven de toen nog zelfstandige gemeenten aan de architecten J. Cuypers en L. Koolen de opdracht om een ontwerp te maken voor de **samenvoeging tot één stad**. Bij het ontwerp gingen de architecten uit van het model van de Engelse Garden City. Destijds een revolutionair principe voor een industriestad. Bovendien voldeed Eindhoven, met een kern en daaromheen randdorpen, vrijwel precies aan het model van deze ‘Tuinstad’.

Het ontwerp werd in 1918 gepresenteerd. De samenvoeging tot één stad Eindhoven vond plaats in 1920; er woonden toen ruim 46.000 mensen. In het ontwerp voor de samenvoeging van de randdorpen kwam voor het eerst een Rondweg in beeld. De geplande Rondweg moest de dorpen, die geografisch gescheiden waren door de beekdalen van Dommel en Gender, onderling verbinden.

Een jaar na de voltooiing van de annexatie wordt het plan Cuypers-Koolen door de directeur Gemeentewerken G.C. Kools omgebouwd tot een officieel AUP. In dat AUP is de Rondweg uitgewerkt als verbinding tussen de dorpen. In het ontwerp ziet men de aanleg van pleintjes op de plaats waar de Rondweg het dorp ‘aandoet’.

Kools wordt geconfronteerd met toenemend verkeer door het centrumgebied. Al het doorgaande noord-zuidverkeer rijdt dwars door de stad naar de Aalster- en Leenderweg, de spoorovergang op de Fellenoord was



► Aanleg Rondweg ter hoogte van de Onze Lieve Vrouwenstraat, Archief Marijn van Leen

daarbij de grootste bottleneck. Rond 1925 veroorzaakt het doorgaande verkeer een vrijwel onhoudbare situatie voor de ontwikkeling van de stad. De minister grijpt in en stelt in 1927 J.M. de Casseres voor als planoloog bij de gemeente Eindhoven. Hij krijgt de opdracht om een oplossing te ontwerpen voor het verkeersprobleem van de snel groeiende stad.

In 1930 verschijnt zijn ontwerp voor een Algemeen Uitbreidingsplan Eindhoven, dat grote instemming verwerft bij de provinciale overheid. Het plan toont een aantal ringwegen. De eerste ringweg op het huidige Rondwegtracé en een tweede verder naar buiten, op de plaats van de Floralaan. Het plan wordt in Eindhoven met enige argwaan bekeken. Terwijl de gemeente het doorgaande verkeer via het centrum wil leiden, dringen Provincie en Rijkswaterstaat steeds aan op de afwikkeling via een ringweg. Het waren de jaren van crisis en er was geen geld om de plannen te realiseren. Niettemin heeft het werk van De Casseres een belangrijke bijdrage geleverd aan het inzicht van de verkeersafwikkeling.

Tussen 1920 en 1940 is er weinig gedaan om de verkeerssituatie te verbeteren. Kools presenteert in 1940 het plan voor de bouw van een tunnel onder het spoor. Door de oorlog komt daar niets van terecht.

Op 5 december 1942 wordt de Demer getroffen door een voor het Philipscomplex bestemd bombardement. Nog dezelfde maand krijgt architect J. van der Laan de opdracht om een Wederopbouwplan voor de binnenstad te ontwerpen.

In dat plan wordt uitgegaan van de bouw van een hoogspoor en het afwikkelen van het doorgaande verkeer via de binnenstad. De Rondweg is uit het zicht verdwenen, ondanks dat in mei 1940 een overeenkomst met het Rijk werd gesloten om het oostelijk deel van de Rondweg aan te leggen voor het doorgaande noord-zuidverkeer. Het tracé lag al vast, de uitvoering werd in de jaren na de oorlog in fasen gerealiseerd.

In de wederopbouwperiode van de jaren '50 wordt het verkeer het hoofdthema bij de stadsontwikkeling. J. Kuiper, de planoloog van de gemeente, presenteert in 1953 een wegenstructuurplan waarin de Rondweg is opgenomen. In zijn plan wordt de Rondweg van belang voor de ontsluiting van de geplande nieuwbouwwijken en de aansluiting op de uitvalswegen.

In 1953 richt de gemeente een afdeling Verkeer op die in 1956 uitvoerig onderzoek doet naar de verkeersstromen in de stad. Dit resulteert in het opstellen van een Wegenstructuurplan 1955. De Raad is daarmee niet tevreden, want zij zet de aanleg van de E3 op de kaart. Dit is de Europese snelweg van 'Lissabon tot Stockholm' en de stad Eindhoven wil daarop aansluiten. Het verkeer in de stad moet dus nog wat hoger dan provinciaal worden bekeken. Daarvoor wordt de Duitse verkeerskundige Feuchtinger in 1958 als adviseur aangesteld. In zijn plan uit 1962 is de Rondweg bestemd voor het plaatselijke verkeer. Het doorgaande verkeer wordt via zogenaamde 'tangenten' langs het centrumgebied geleid. Om hiervoor ruimte te maken, moet er veel worden gesloopt.

Een paar jaar later ontstaat het plan voor de aanleg van een ruit buiten het stedelijk gebied. Het doorgaande verkeer verdwijnt daarmee uit de stad. Een veel besproken deel daarvan is de zogenaamde Poot van Metz. De Rondweg krijgt dan een stedelijke functie.

STRIJP

Het Rondwegtraject door Strijp loopt vanaf de spoorlijn bij het Klokgebouw tot aan het riviertje de Gender in de parkstrook langs de Maria van Bourgondiëlaan. Aan weerszijden van de weg staan vooral bedrijfsgebouwen afgewisseld met woningbouw. Opvallende onderdelen zijn de Philips Energiecentrale met de twee imposante schoorstenen, het Strijps Bultje, de verdiepte ligging van de weg bij de kruising met de HOV-lijn (met Lichtnaald), het Evoluon en het gebouwtje van voetbalclub Brabantia.

Dit deel van de Rondweg is 2,6 km lang en is vrijwel geheel aangelegd in de jaren '60.

-
- 1 Strijps Bultje
 - 2 Energiecentrale
 - 3 Buurthuis van sloophout
 - 4 Opgetilde woonkamer
 - 5 Gereformeerde kerk
 - 6 Verdiepte Rondweg
 - 7 Evoluon
 - 8 Oude radiaal naar Zeelst
 - 9 Voormalig clubhuis
 - 10 Eengezinswoningen Botenlaan en Hastelweg
 - 11 Christelijke ambachtsschool
 - 12 Drukkerij Vrijdag
 - 13 Genderpark
-



01

STRIJPS BULTJE

De Philipsterreinen in Strijp, genaamd -S, -T en -R waren verbonden door een bedrijfsspoorweg. Bij de aanleg van de Rondweg, die tussen deze terreinen door werd aangelegd, moest er een oplossing komen om deze spoorverbinding intact te houden. De oplossing was een glooiend viaduct, dat in de volksmond de naam Strijps Bultje kreeg. In november 1961 werd de eerste paal in de grond geheid. In de zomer van 1963 was het werk gereed.

Strijps Bultje circa 1966 / Archief Regionaal Historisch Centrum Eindhoven



ENERGIECENTRALE

02

De energiecentrale, gekenmerkt door zijn twee 80 meter hoge schoorstenen, is gebouwd in 1951. De afdeling Technische Bedrijven van



Philips ontwierp dit gebouw als een kolengestookte centrale met aanvankelijk slechts één schoorsteen. De productie bij Philips was in de jaren '50 enorm gestegen en het bedrijf wilde zelf voorzien in zijn energiebehoefte. De centrale is niet meer in gebruik, maar er zijn plannen voor herontwikkeling.

BUURTHUIS VAN SLOOPHOUT

03

In januari 2013 werd dit buurthuis, genaamd Hoofdkwartier Drents Dorp, geopend. Deze ontmoetingsplek onder het Strijps Bultje, en dus onder de Rondweg, is ontwikkeld door onder meer Piet Hein Eek.



04 OPGETILDE WOONKAMER



Het ontwerp van de woning aan Beukenlaan 32, bouwjaar 1957, werd gewijzigd als gevolg van de plannen tot aanleg van het Strijps Bultje. Om niet tegen de verhoogde rijbanen aan te hoeven kijken, is de woonkamervloer verhoogd tot een meter boven het straatniveau.

05 GEREFORMEERDE KERK

In de jaren voor 1940 kwamen tienduizenden werknemers uit alle delen van Nederland naar Eindhoven. De niet-katholieken hadden ook behoefte aan eigen kerkgebouwen. De kerk op de hoek van de Plaggenstraat is ontworpen door R. Kuipers en gebouwd in 1937, nadat een eerdere houten kerk woest. De kerk is nog steeds in gebruik bij de gereformeerde gemeente.



06 VERDIEPTE RONDWEG

De Hoogwaardige Openbaar Vervoerlijn (HOV) tussen het station en Eindhoven Airport kruist hier de Rondweg. Voor een goede verkeersafwikkeling is hier in 2008 de Rondweg verdiept. Eind 2009 werd dit kruispunt geaccentueerd met de Lichtnaald, ontworpen door F. Vleugels (denoldervleugels).

EVOLUON

07

Het Evoluon werd in 1966 geopend ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van Philips, gebouwd naar een ontwerp van L. Kalff en L. de Bever. De diameter van de betonnen koepel is 77 meter en de 'schotel' rust op 12 V-vormige kolommen. Het gebouw is voorgedragen als Rijksmonument. Het Evoluon is tot 1989 in gebruik geweest als educatief technologiemuseum, thans in gebruik als congrescentrum.

Luchtopname Evoluon, circa 1970, Archief Jos en Bauke Hüskens



08 OUDE RADIAAL NAAR ZEELST

Tot de annexatie in 1920 was Zeelst een zelfstandige gemeente. Sindsdien onderdeel van de gemeentes Veldhoven en Eindhoven. Hier kruist de Rondweg de oude verbindingsweg (radiaal) tussen Eindhoven en Zeelst.

09 VOORMALIG CLUBHUIS



Oorspronkelijk is dit het verenigingsgebouw van voetbalclub Brabantia. Het werd gebouwd in 1937 en is momenteel in gebruik bij het Sint-Catharinagilde. Onlangs is het in de oorspronkelijke staat teruggebracht en is nu een gemeentelijk monument.

10 EENGEZINSWONINGEN BOTENLAAN EN HASTELWEG

Dit deel van de Botenlaan was al voor de oorlog aangelegd. Na de Tweede Wereldoorlog werden deze woningen als een van de eerste gebouwd (1949/1950). De sobere uitstraling geeft een goed beeld van de sociale woningbouw direct na de oorlog. H. ten Broeke ontwierp de woningen aan de Hastelweg.

CHRISTELIJKE AMBACHTSSCHOOL

11

Het gebouw werd in november 1960 in gebruik genomen als school voor Protestants Lager Technisch onderwijs. Het is ontworpen door bureau Van den Pauwert en Valstar. Het bestaat uit drie hoofdvolumes met elk een eigen functie: theorielokalen, praktijkwerkplaats en kantoren. Dit was toen een nieuw concept. Kenmerkend zijn de gebogen sheddaken die mooi daglicht geven in de praktijkruimten. De grijze kleur is van een latere datum.

DRUKKERIJ VRIJDAG

12

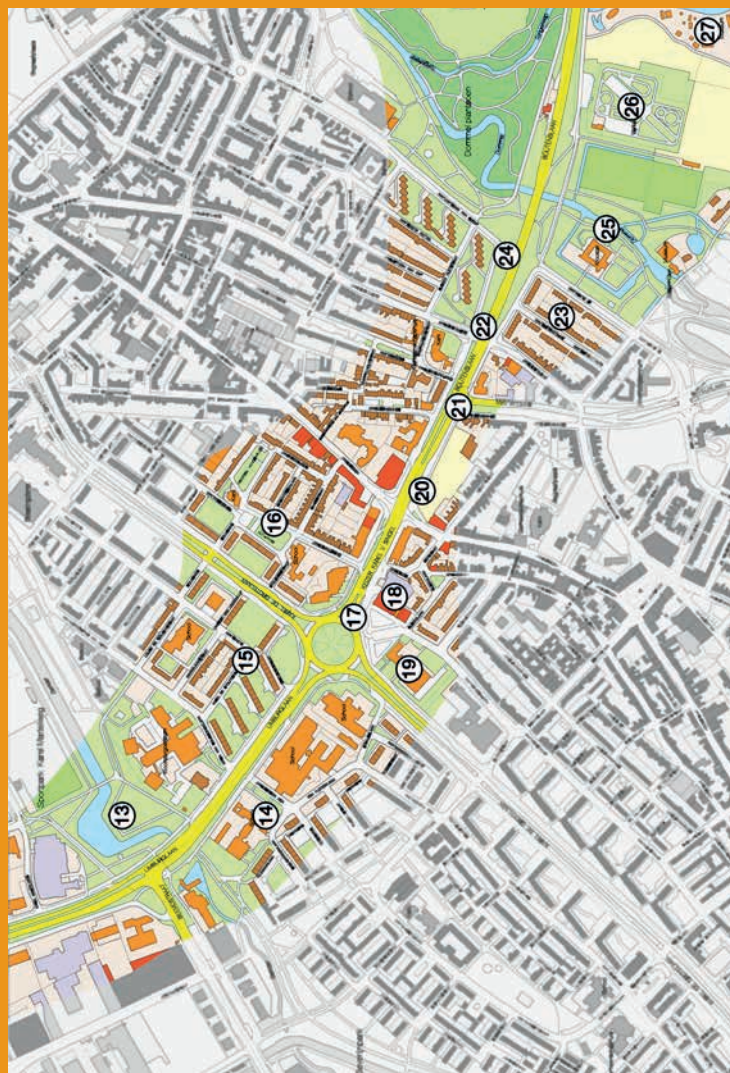


Dit complex bestaat uit een hoofdgebouw en schuin oplopende bedrijfsruimten daarachter. Het is in 1950 ontworpen door F. Korteweg. Opmerkelijk is het grote geelkleurige plastic, genaamd Drukkerswereld, van Hugo Brouwer. In 1965 werd door architect J. Gubbels de gevel met 'kantwerk' van beton toegevoegd.

GESTEL

Dit deel van de Rondweg loopt vanaf het riviertje de Gender tot aan de Tongelreep. We zien hier afwisselend woningbouw, bedrijfsgebouwen en openbare voorzieningen, eindigend in de 800 meter lange groene ruimte van de Genneper Parken. Opvallende elementen zijn de rotonde van het Karel de Groteplein, de kruisingen met de oude radiaal (Hoogstraat) en de opgeheven spoorlijn naar Hasselt. In het Dommeldal zien we de oude helikopterhaven (Eindhoven-Brussel) thans verkeersschool en het Eindhoven Museum. Dit deel is 1,8 km lang en werd begin jaren '60 aangelegd.

- 13 Genderpark
- 14 Protestants Lyceum Eindhoven
- 15 Etagewoningen Karel de Stoutestraat
- 16 Flats Karel de Grotelaan
- 17 Rotonde Karel de Groteplein
- 18 Winkelstrip Karel de Grotelaan
- 19 Grafische School
- 20 Hoogstraat
- 21 Scheidingstraat
- 22 Adventskerk
- 23 Woningbouw Rapelenburg
- 24 Meanderflat
- 25 Clarissenklooster
- 26 Terrein voormalige heliport
- 27 Eindhoven Museum



13

GENDERPARK

Door dit park stroomt het riviertje de Gender, dat de grens vormt tussen Strijp en Gestel. Dit riviertje voert het oppervlaktewater van



de Kempen af naar de Dommel in Eindhoven. In de jaren '50 werd dit gebied omgevormd tot een park met een strakke waterpartij. Rechts van de weg, achter het gesmede hekwerk, is de Gender goed te zien.

14

PROTESTANTS LYCEUM
EINDHOVEN

Het huidige Christiaan Huygens College is in 1958 gebouwd als Protestants Lyceum Eindhoven. Het is een ontwerp van R. Tybout. Dit schoolcomplex bestaat uit drie gebouwdelen: een massieve studiedoos van vier lagen met een centrale binnenruimte, twee gymzalen en een verbindend tussendeel. In dit deel op betonnen kolommen bevindt zich de aula. De opmerkelijke gevel is ontworpen als een ritmische betonsculptuur.

ETAGEWONINGEN
KAREL DE STOUTESTRAAT

15

Deze portiekflats, ontworpen door het Philips Woningbureau voor woningbouwstichting Hertog Hendrik van Lotharingen, werden gebouwd in 1958. Ze vallen op door hun horizontale geleding met een ritme van vierkante accenten. Het gebouw heeft zoals zo veel wederopbouwflats slechts drie etages op onderbouw, omdat bij hogere woongebouwen een 'dure' lift vereist was. De bouwblokken zijn gesitueerd onder een hoek van 45 graden ten opzichte van de Rondweg. Eveneens kenmerkend is de open stedenbouwkundige structuur met veel groen.



FLATS KAREL DE GROTELAAN

16

Ook de etagewoningen aan de oostzijde van de Karel de Grotelaan zijn een kenmerkend voorbeeld van wederopbouw met zijn eenvoudige baksteenarchitectuur. Ze werden in 1953 door C. Geenen en L. Oskam

ontworpen. Aanvankelijk boden zij huisvesting aan militairen die gestationeerd waren op het vliegveld Welschap.



17 ROTONDE KAREL DE GROTEPLEIN

Hier kruist de Rondweg de Karel de Grotelaan. Deze laan werd in de jaren '50 aangelegd als ontsluiting voor de jonge stadswijk Genderdal en als nieuwe uitvalsweg naar de Kempen. Zij verving de oude radiaal (de Hoogstraat). De stadswijk Genderdal laat een compleet nieuwe visie zien op de bouw van nieuwe woonwijken. Het ontwerp is van de stedenbouwkundige J.A. Kuiper.

18 WINKELSTRIP KAREL DE GROTELAAN

Architect Th. Rooyakkers is verantwoordelijk voor het ontwerp van deze winkelstrip uit 1958 aan het Karel de Groteplein. De winkelstrip is een

typisch wederopbouwstijl: een rij winkels op de begane grond en woningen erboven. Elke buurt kreeg zo zijn eigen buurtwinkels voor de eerste levensbehoeften. De woningen er boven zijn niet bedoeld voor de eigenaren van de winkels, zoals in de oude wijken vaak wél het geval was. Het kunstwerk op de kopgevel is van Jean Nies.



Winkelstrip aan de Karel de Grotelaan enkele jaren na oplevering, Archief Eindhoven in Beeld / Kees van der Hoeven

GRAFISCHE SCHOOL

19

Deze school is één van de vele onderwijsinstituten in de omgeving. Het architectenbureau van C. Geenen en L. Oskam zorgde in 1962 voor het ontwerp. Woningcorporatie Woonbedrijf is de huidige eigenaar. In 2012 is een groot graffiti kunstwerk aangebracht, een zogenaamde mural. Het idee achter deze mural is van Dave van den

Berg (Dynamo Eindhoven). Aan het kunstwerk werkten zeven kunstenaars uit verschillende landen mee.



20

HOOGSTRAAT

De Hoogstraat is een oude radiaal, de verbindingsweg tussen Eindhoven en Veldhoven. Deze is ontstaan op de zandrug tussen het Dommeldal en het Genderdal. Sinds eind negentiende eeuw vormde deze Gestelse dorpsstraat tevens het tracé van de stoomtram van en naar de dorpen in de Kempen.

21

SCHEIDINGSTRAAT



De Scheidingstraat vormde oorspronkelijk een onderdeel van het tracé van de oude spoorbaan tussen Eindhoven en Hasselt, het Bels Lijntje. Deze spoorlijn is in 1866 aangelegd als enkelspoor ten behoeve

Scheidingstraat met spoorweg, Archief Eindhoven in Beeld / F. Hekman

van stoom- en dieseltractie. Het personenvervoer werd gestaakt in 1939, het goederenvervoer in 1959. De huidige Bayeuxlaan ligt op het oude tracé van deze spoorlijn.

ADVENTSKERK

22



Adventskerk uit 1960, Archief Eindhoven in Beeld / Peter Vermeulen

Deze kerk aan de Camphuijsenstraat, gebouwd in 1960 is ontworpen door J.B. Baron van Asbeck. Dit robuuste gebouw met zijn interessante vorm en plasticiteit staat symbool voor de eenheid binnen de protestantse geloofsgemeenschap.

23 WONINGBOUW RAPELENBURG

Deze woningen van architect F. Korteweg werden gebouwd in vier subtiel verschillende typen. De hoogte van de woningen aan de ventweg is aangepast aan de schaal van de Rondweg. Ze zijn gebouwd in 1950. De woningen aan de straten erachter bestaan uit twee bouwlagen met kap en zijn in 1955 gereedgekomen.

24 MEANDERFLAT



De woongebouwen aan de Busken Huetstraat zijn gebouwd in 1961 in een royale stedenbouwkundige opzet met veel groen. Ze zijn drie lagen hoog op een onderbouw en hebben een geprononceerde zigzag-gevel, waardoor al deze park-appartementen zicht hebben op het Dommelpantsoen. Het ontwerp is van architect J. Grijsma.

25 CLARISSENKLOOSTER

Rijksmonument 'Clarissenklooster Rapenburg' is gebouwd in 1953 voor de bedelorde Clarissen Coletienen. Het bestaat uit een kloostergebouw met ommuurde binnentuin en een toegangspoort met brug. Het complex is gelegen op het terrein van het voormalige landgoed Rapenburg en werd ontworpen door C.H. de Bever.

TERREIN VOORMALIGE HELIPORT 26



Voormalige heliport, Archief Eindhoven in Beeld / Peter Vermeulen

Drie keer per dag verzorgde de Belgische luchtvaartmaatschappij Sabena helikoptervluchten van Amsterdam via Eindhoven naar Brussel. Heliport Eindhoven is in 1955 opgericht. In 1966 stopte Sabena met deze vluchten. Dat betekende het einde van de heliport. Tegenwoordig bevindt zich op het terrein een rijschool.

EINDHOVEN MUSEUM

27



In 1982 wordt op initiatief van Anneke Boonstra in dit laaggelegen gebied een 'Prehistorisch Huis' gebouwd. Hier konden leerlingen ervaren, hoe het leven in de ijzertijd geweest zou kunnen zijn geweest. Later zijn er meer historische gebouwen toegevoegd. Rond de millenniumwisseling werd ook een middeleeuwse woning nagebouwd.

STRATUM

Dit traject loopt vanaf de Tongelreep tot aan het Eindhovens Kanaal (1845). Het wordt vrijwel geheel begrensd door woningbouw uit de wederopbouwtijd en kent een vijftal grote kruispunten met o.a. de uitvalswegen naar Valkenswaard, Leende en Geldrop. Bijzonder op dit traject is de kwaliteit van de bebouwing op het kruispunt met de Aalsterweg, de Technische School tegenover het Glorieuxpark en het fabriekscomplex van Campina. Dit deel van de Rondweg is 2,7 km lang en in hoofdzaak aangelegd in het begin van de jaren '60.

- 28 Stadswandelpark
- 29 Studentenflat 'De Looyakkers'
- 30 Flats Le Sage ten Broeklaan
- 31 Eengezinswoningen Le Sage ten Broeklaan
- 32 Apotheek, hoek Aalsterweg-Boutenslaan
- 33 Hoekpand Aalsterweg-Leostraat
- 34 Voormalige autoshowroom
- 35 Flats Boutenslaan
- 36 Kruispunt Aalsterweg-Rondweg
- 37 Leostraat
- 38 Triplexwoningen Piuslaan
- 39 Petrakerk aan de Heggeranklaan
- 40 Flats Nieuwe Erven
- 41 Woningen Tweede Witte Dorp
- 42 Twee basisscholen Tuindorp
- 43 Grote eengezinswoningen
- 44 Triplexwoningen Petrus Dondersstraat
- 45 Winkelstrip Sint Bonifaciuslaan
- 46 2e Technische School
- 47 Portiekflats Piuslaan
- 48 Voormalige showroom DAF.
- 49 Campinacomplex



28

STADSWANDELPARK

Het Stadswandelpark werd in 1885 aangelegd als particuliere tuin voor de buitenplaats Den Elzent van ondernemer B.H.A. Sinkel. In 1928



werd de tuin door landschapsarchitect D.F. Tersteeg uitgebreid. In het park bevindt zich het Dr. A.F. Philips Observatorium (1937), ontworpen door L. Kalff. In 1958 werd het park naar een ontwerp van F. Fontaine uitgebreid tot aan de Rondweg.

Ansichtkaart Stadswandelpark, Archief Jos en Bauke Hüsken

29

STUDENTENFLAT
'DE LOOYAKKERS'

Dit eerste studentenhuys van Eindhoven uit 1959 werd ontworpen door bureau Pot en Pot-Keegstra uit Amsterdam. Een opmerkelijk element is de gevel met een rechthoekig grid van inpandige balkons. De flat heeft een inpandige middengang met kamers aan weerszijden. Het bood onderdak aan 150 studenten. Zij hadden luxe kamers, die bij oplevering al voorzien waren van centrale verwarming, gordijnen en vloerbedekking, een speciaal ontwikkeld schrijfbureau en ander meubilair.



30

FLATS
LE SAGE TEN BROEKLAAN

Deze flats, in 1953 ontworpen door de Vughtse architect H. Mens, zijn royaal gesitueerd aan de oostrand van het Stadswandelpark. De bouwblokken met drie woonlagen hebben een ruim overstekende kap en hebben balkons die op het park zijn georiënteerd. De eerste woonlaag ligt ruim boven maaiveld. Daar kan men met een paar treden vanaf het balkon het aangrenzende park bereiken.

EENGEZINSWONINGEN
LE SAGE TEN BROEKLAAN

31



Aan de oostzijde van de Le Sage ten Broeklaan bevindt zich een rij eengezinswoningen uit 1953 van architect E. Nijsten. Het geheel heeft een ambachtelijke uitstraling, met veel aandacht voor de detaillering. De lichte kleur van de baksteen past goed bij de groene omgeving.

32 APOTHEEK, HOEK AALSTER- WEG-BOUTENSLAAN



Oorspronkelijk gebouwd als apotheek met bovenwoning door architectenbureau Tybout en Valstar in 1958. De architectuur refereert aan de functionele bouwstijl van de Nieuwe Zakelijkheid uit de jaren '30 van onder meer G. Th. Rietveld. Kenmerkend zijn de strakke vormen en een heldere functionele opzet. Het gebouw is een belangrijk architectonisch monument van de stad.

33 HOEKPAND AALSTERWEG-LEOSTRAAT

Deze winkels met bovenwoningen van architect Th. Rooyackers zijn gebouwd in 1953. Het pand toont een groot contrast met de voormalige apotheek aan de overzijde. Het is een voorbeeld van de traditionele en ambachtelijke



wederopbouwarchitectuur: stalen kozijnen, sierhekwerken en sierbeton-omlijstingen op de bovenste woonlaag.

VOORMALIGE AUTOSHOWROOM 34

Architect L. Oskam (bureau Geenen-Oskam) heeft op dit kruispunt een opvallend gebouw gemaakt, lichtig en transparant. In de loop der tijd is de functie meermaals veranderd. De showroom dateert uit 1965.

FLATS BOUTENSLAAN 35

De architectuur van deze bouwblokken sluit goed aan bij de woningbouw aan de Le Sage ten Broeklaan. Het zijn portiekflats met terug liggende dakstudio's van architect H. Mens uit 1954. Zij tonen een belangrijke karakteristiek uit de wederopbouwperiode: veel aandacht voor het detail. Bijvoorbeeld de omlijstingen rondom de entrees en trapportalen en het kunstwerk daarboven. Zo ook de zorgvuldig vormgegeven loggia's op de bovenste verdiepingen met subtiel metselwerk en diverse sierelementen.



36 KRUISPUNT AALSTERWEG-RONDWEG

De Rondweg kruist hier de oude verbindingsweg van Den Bosch naar Luik. Het kruispunt wordt nu gekenmerkt door vier totaal verschillende bouwvormen uit de naoorlogse tijd. In 1961 werd op dit kruispunt de eerste verlichte wegwijzer van Nederland onthuld door onder anderen burgemeester Herman Witte en wethouder Theo van Eupen.



► Eerste richtingaanwijzer met verlichting, Archief Marijn van Leen

37 LEOSTRAAT

De woningbouw aan de Leostraat stamt nog voor een deel uit 1917 en is ontworpen door architect L. Kooken. In die tijd stond het tracé van de Rondweg als schets op de kaart en werd opgenomen in de structuur van de Bloemenbuurt. Onlangs is de bebouwing aan de zuidzijde afgebroken en vervangen door nieuwbouw.



► Leostraat met oorspronkelijke bebouwing uit 1917, Archief Eindhoven in Beeld / Sophie Cox

TRIPLEXWONINGEN PIUSLAAN 38

Eindhoven heeft in de naoorlogse jaren een voortdurend woningtekort. Ook landelijk was de woningnood hoog. Op allerlei manieren werd gezocht naar een methode om die woningnood zo snel mogelijk op te lossen. Daartoe werden nieuwe woonvormen bedacht. Zo ontstonden bijvoorbeeld de zogenaamde triplexwoningen met één woning op de begane grond en twee woningen daarboven. Deze woningen aan de Piuslaan hebben een inwendig portiek, waarin de drie voordeuren zijn opgenomen. Het geheel is in 1953 ontworpen door architectenbureau De Graaf uit 's-Hertogenbosch.

PETRAKERK HEGGERANKLAAN 39

Petrakerk van L.R.T. Oskam (Geenen en Oskam) uit 1956, Archief Eindhoven in Beeld / Peter Vermeulen



Deze protestantse kerk is gebouwd in het uitbreidingsplan Nieuwe Erven, de wijk waartoe ook de verderop gelegen Rooms-Katholieke Don Bosco-kerk behoort. Met de groei van het aantal werknemers bij Philips nam ook het aantal niet-katholieken toe en werden meerdere protestantse kerken gebouwd. Wat architectuur betreft, onderscheiden deze kerken zich door een vrije opzet. Van 1975 tot 1998 is het gebouw jarenlang in gebruik geweest als studio van Omroep Brabant.

40 FLATS NIEUWE ERVEN

Fraaie woongebouwen, ontworpen door bureau De Graaf uit 's-Hertogenbosch in 1955. Gesitueerd in noord-zuidrichting, met zadeldak, haaks op de Rondweg. In de overwegend katholieke gemeenteraad werd destijds fel gediscussieerd over het wonen in flats. Er werd gesteld dat hoogbouw niet bevorderlijk was voor het gezinsleven. Een gezin hoorde in een woning met kap. Daarom werd in nieuwe woonwijken hoogbouw toegestaan tot een maximum van 25% van de totaal bebouwing.

41 WONINGEN IN HET TWEEDE WITTE DORP



De hoogte van deze woningen is aangepast aan de schaal van de Rondweg. In de hierachter gelegen straten zet deze architectuur zich voort met lagere eengezinswoningen, ontworpen door architect F. Korteweg, 1954. Het geheel geeft een beeld van goed verzorgde woningbouw uit de jaren '50. De naam Tweede Witte Dorp is ontstaan als verwijzing naar het nabij gelegen Witte Dorp van architect Dudok.

TWEE BASISSCHOLEN TUINDORP 42

Deze twee scholen met daartussen een gymzaal, vormen de grens van het Tuindorp aan de Rondweg. Deze scholen vormen een onderdeel van de parochiegedachte. Daarbij wordt een woonwijk aangelegd inclusief een kerk en scholen. De parochiekerk van het Tuindorp staat aan het Servaasplein. Een van de twee scholen is tegenwoordig een bedrijfsverzamelgebouw. De meisjesschool rechts uit 1953 is ontworpen op de tekentafel van de architectenbureaus J. van Buytenen en B. Clement. De (verbouwde) jongensschool links is enkele jaren ouder.



GROTE EENGEZINSWONINGEN 43

Ruime woningen, met zeer royale dakverdieping. In 1953 door architect Van de Sluis ontworpen. Opvallend is dat de Rondweg bouwlocaties bood voor betere woningbouw. Deze forse eengezinswoningbouw is typerend voor dit deel van de Rondweg.



44 TRIPLEXWONINGEN AAN DE PETRUS DONDERSTRAAT

Gebouwd in twee fasen: 42 woningen door architect Jonkers (1951) en 57 woningen door architect Van de Sluis (1953). Het zijn zogenaamde triplexwoningen: één woning op de begane grond, twee daarboven. De drie voordeuren bevinden zich hier in de voorgevel.

45 WINKELSTRIP SINT BONIFACIUSLAAN



Deze wijk inclusief de winkels werd gebouwd in de periode 1950 tot 1955 naar ontwerp van architect J.C. van Buytenen. De toegang tot de woningen boven de winkels ligt enigszins terug in de etalagezone. Aan de achterzijde zijn magazijnen aangebouwd.

TWEDE TECHNISCHE SCHOOL 46

Architectenbureau Geenen en Oskam uit Eindhoven ontwierp de Tweede Technische School, gebouwd in 1955. De ruimten voor het theorie- en het praktijkonderwijs waren, volgens een nieuw concept, ondergebracht in aparte gebouwdelen. Deze katholieke Lagere Technische school voorzag in beroepsonderwijs voor leerlingen vanaf 14 jaar. Het kunstwerk 'De smid met leerling' uit 1959, dat voor de school staat, is van Willy Mignot.



PORTIEKFLATS PIUSLAAN 47

Architecten Pot en Pot-Keegstra uit Amsterdam ontwierpen deze witte portiekflats uit 1954-1955. Deze zijn in 2012 door KdV-architectuur uit Eindhoven gerenoveerd. Er is gekozen voor een witte verflaag omdat die verwijst naar de kleur van de woningen in het Witte Dorp. Ten noorden van deze flats loopt de Geldropseweg, waar de stoomtram naar Geldrop liep. Geldrop werd pas in 1912 aangesloten op het landelijke spoorweginet.



48 VOORMALIGE SHOWROOM DAF

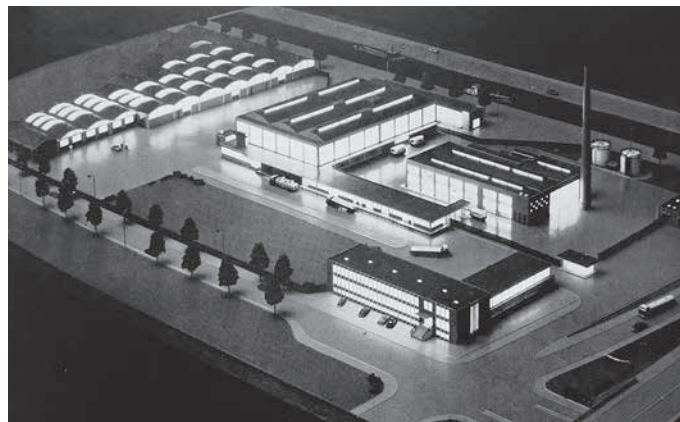
Deze voormalige showroom van DAF Trucks, van architect A. van Empel, dateert uit circa 1971. Vanaf dit punt strekt zich het bedrijvencomplex van de DAF-fabrieken uit over een lengte van twee kilometer in de richting van Geldrop. De hal is nu in gebruik door een Mercedesdealer. De bijbehorende kantoortoren is gesloopt in 2008.

Voormalige showroom DAF met kantoortoren na oplevering, Archief Eindhoven in Beeld / Peter Vermeulen



CAMPINACOMPLEX

49



Maquette Campinacomplex, Archief Marijn van Leen

Het gebouwencomplex van melkfabriek Campina werd ontworpen door architect H. Reef uit Geldrop en dateert uit 1961. Het werd gebouwd ter vervanging van de twee verouderde Eindhovense melkfabrieken Sint Joseph en Sint Petrus. De schoorsteen, met daarin ingemetseld het woord 'Campina' in blauw geglaazuurde baksteen is markant. In de hal van het kantoor bevindt zich een kunstwerk van Harry Koolen.

TONGELRE

Dit deel loopt van het Eindhovens Kanaal tot de Dommel nabij de Karpendonkse Plas. Langs het eerste deel van deze route zien we vooral woningbouw uit de jaren '50 en na de onderdoorgang onder de spoorlijn naar Venlo (1866) komen we in de 'open ruimte' van de TU/e en de zandwinningen van de IJzeren Man en Karpendonkse Plas. Het meest opvallend element is de zogenaamde Berenkuil (1972: de kruising met de uitvalsweg naar Helmond). Dit Rondwegdeel is 2,3 km lang en werd aangelegd in de jaren '60. De Rondweg werd voltooid in 1973 met het opheffen van de laatste bottleneck: de Tongelrese overweg.

- 50 Eindhovens Kanaal
- 51 Flats met dakstudio's
- 52 Woonhuis met praktijkruimte
- 53 Buurtwinkels
- 54 Studentenflat
- 55 Zustersflat Diaconessenhuis
- 56 Oudste boerderij van Eindhoven
- 57 Oude radiaal naar Tongelre
- 58 Tunnel onder spoorlijn
- 59 Berenkuil
- 60 IJzeren Man
- 61 Karpendonkse Plas
- 62 Paviljoen TU/e
- 63 Campus TU/e



50 EINDHOVENS KANAAL

Aangelegd op initiatief van het gemeentebestuur van Eindhoven om een scheepvaartverbinding te krijgen met de Zuid Willemsvaart in Helmond. De kosten, bijna 200.000 gulden, werden met obligaties door bewoners en industriëlen gedragen. Geopend in 1846. Sinds 1974 gesloten voor de scheepvaart.

Ansichtkaart Eindhovens Kanaal, rond 1935. Archief Jos en Bauke Hüsken



51 FLATS MET DAKSTUDIO'S

Bouwjaar: 1956, architecten W. van de Kerkhof en P. van Hapert. Het is een onderdeel van een complex van 151 woningen in de wederopbouwwijk Doornakkers. Ongeveer dezelfde flats staan aan de overzijde van de straat. Deze hebben echter een zadeldak in plaats van dakstudio's.

WOONHUIS MET PRAKTIJKRUIMTE

52



Architectenbureau B. Clement, gebouwd in 1957 voor huisarts Kusters. Kenmerkend is de karakteristieke derde laag met een spannend ritme van vierkante ramen.

BUURTWINKELS

53

Ontworpen door diverse architecten tussen 1955 en 1957. Deze buurtwinkels staan aan weerszijden van de Hobbemastraat. Deze vorm van geconcentreerde individuele winkelbouw was een vervolg op de winkelstrips die in de wederopbouwwijken werden gebouwd. In de latere jaren kwamen de wijkwinkelcentra in de mode.



54

STUDENTENFLAT

Dit opvallende groengele gebouw werd ontworpen door C. Weeber. Het dateert uit 1989 en is gebouwd op palen die in 1972 illegaal in de grond waren geheid, ten behoeve van een galerijflat (Neduco systeembouw). Hiervoor was geen bouwvergunning verleend. En, die is er nooit gekomen.

55

ZUSTERSFLAT
DIACONESSENHUIS

Deze flat, thans studentenhuys De Druppel, is gebouwd voor het verplegend personeel van het Diaconessenhuys, dat toen nog gevestigd was in de villa Brüning. Die villa stond op de hoek van de Nachtegaallaan en Parklaan. De flat dateert uit 1964 en is ontworpen door architect W.F. Lugthart jr. uit Amsterdam.

OUDSTE BOERDERIJ VAN
EINDHOVEN

56



De boerderij aan de Jeroen Boschlaan, met zijn opvallende groene deur- en vensterpartijen, werd in de eerste helft van de twintigste eeuw gebouwd. Rechts van deze boerderij, achter de beukenhaag, ligt een veel oudere boerderij, die

momenteel als schuur in gebruik is. Deze werd in de 16e eeuw gebouwd als een hallenhuys. Veel elementen uit die oude boerderij zijn nog in de huidige schuur terug te vinden.

OUDERADIAAL NAAR TONGELRE

57

De Tongelresestraat was eeuwenlang een radiaal, een verbindingsweg tussen de stad Eindhoven en het dorp Tongelre. Radialen (zoals ook bijvoorbeeld de Strijpsestraat, Hoogstraat, Leenderweg en Woenselsestraat), werden sedert de negentiende eeuw belangrijke straten, waaraan huizen werden gebouwd voor plaatselijke middenstanders en arbeiders. Om de Rondweg hier te kunnen realiseren, werden tientallen huizen gesloopt.

TUNNEL ONDER SPOORLIJN

58

Volgens het bordje, dat aan het viaduct is bevestigd, is de tunnel gebouwd in 1973. De tunnelbak is breed opgezet; er is plaats voor zes rijbanen. Toen dit deel van de Rondweg, met een tunnel onder de spoorlijnen, gereed was, was de Rondweg voltooid.

59

BERENKUIL

De Berenkuil is de naam die in de volksmond wordt gebruikt voor het geheel van kruisende fietspaden dat als een soort rotonde verdiept is aangelegd. De rotonde daarboven wikkelt het autoverkeer af op maaiveldniveau en heet officieel het Insulindeplein.



60

IJZEREN MAN

Deze plas is ontstaan rond 1910 om zand te winnen voor de aanleg van de spoorlijn naar Geldrop en Weert. De naam IJzeren Man is een verwijzing naar de graafmachine die werd gebruikt in plaats van de gebruikelijke mankracht. In 1917 werd de plas in gebruik genomen als zwembad. Tot eind jaren '50 moesten mannen en vrouwen hier gescheiden recreëren.

61

KARPENDONKSE PLAS

Begin jaren '50 werd het zand uit deze plas gebruikt voor het ophogen van de spoorlijn naar Den Bosch. Rondom de plas werd een park aangelegd dat ontworpen is door F. Fontaine van de dienst Gemeentewerken. Het park sluit aan op het beekdal van de Dommel met toepassing van veelal inlandse boomsoorten.

PAVILJOEN TU/E

62

Dit complex van lage gebouwen is het eerste onderwijsgebouw van de Technische Universiteit. Het werd in 1957 geopend door koningin Juliana en ligt in de uiterste noord-oosthoek van het TU-terrein. De architect is S. van Embden en het gebouw is opgetrokken uit prefab betonelementen van het systeem 'Schokbeton'.

CAMPUS TU/E

63

De Technische Universiteit Eindhoven werd in 1955 opgericht als tweede Technische Hogeschool van Nederland. De stedenbouwkundige opzet is ontworpen door architect S. van Embden. Elke faculteit kreeg zijn eigen gebouw of gebouwen, die grotendeels gerealiseerd zijn tussen 1958 en 1964. De gebouwen zijn onderling verbonden door de kenmerkende luchtbruggen.

Luchtopname TU/e ca. 1964, Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer, Archief Jos en Bauke Hüsken



WOENSEL

Dit deel van de Rondweg loopt vanaf de Dommel tot aan de verhoogde spoorlijn naar Den Bosch (1866). Het eerste weggedeelte heeft een ruim profiel met vooral openbare gebouwen. Het tweede deel omvat vooral woonbebouwing uit uiteenlopende perioden, gemengd met kleinschalige bedrijfsgebouwen. Opvallend op dit traject zijn het Máxima Medisch Centrum, de St. Petruskerk en de grote kruispunten met de John F. Kennedylaan (jaren '70), de Veldmaarschalk Montgomerylaan (jaren '60) en de Boschdijk (aarden baan 1740, keiverharding 1806). Dit deel is 2,7 km lang en werd grotendeels in de jaren '60 aangelegd.

- 64 Sporthal TU/e
- 65 Máxima Medisch centrum
- 66 Kruising Rondweg-John F. Kennedylaan
- 67 Flats Hudsonlaan
- 68 Flats Veldmaarschalk Montgomerylaan
- 69 Meisjesschool
- 70 Sint-Petruskerk
- 71 Noordwand Kronehoefstraat
- 72 Boerderij Kronehoef
- 73 Kruising Rondweg-Boschdijk
- 74 Portiekflats met dakstudio
- 75 Parkstrook Anthony van Leeuwenhoeklaan
- 76 Baptistenkerk De Bazuin
- 77 Joodse begraafplaats
- 78 Hoogspoor



64

SPORTHAL TU/E

Dit is de eerste sportvoorziening op het TU/e terrein. Deze werd in 1963 ontworpen door architect G. Rietveld in zijn sobere en heldere bouwstijl en met een mooie lichtinval. Later zijn er meerdere sportvoorzieningen toegevoegd.



65

MÁXIMA MEDISCH CENTRUM

Dit ziekenhuis is gebouwd in 1965 als nieuw Diaconessenhuis ter vervanging van het verouderde complex in het Villapark. Het ontwerp is van Manten en Lugthart architecten. In 2002 is dit ziekenhuis gefuseerd met het MMC in Veldhoven, dat een voortzetting was van het katholieke Sint Joseph-ziekenhuis.

66

KRUISING RONDWEG-
JOHN F. KENNEDYLAAN

Na de oorlog bleek de verkeerscapaciteit van de Boschdijk zwaar ontoereikend te zijn. Daarom werd in de jaren '60 en '70 de John F. Kennedylaan aangelegd als nieuwe uitvalsweg naar het noorden. Dat gebeurde volgens het concept van de zogenaamde Parkway, waarbij gestreefd werd naar brede wegen met gescheiden rijbanen en ongelijkvloerse kruisingen, begeleid door grootschalige bebouwing.

FLATS HUDSONLAAN

67

Gereedgekomen in 1972-73 naar ontwerp van de architecten Van den Broek en Bakema. Het zijn 364 galerijwoningen in vier compacte L-vormige gebouwen, waarmee het stedelijke karakter van de John F. Kennedylaan wordt benadrukt.



68 FLATS VELDMAARSCHALK MONTGOMERYLAAN



Architect H. van den Berg is de ontwerper van deze portiekwoningen met opvallend plastische gevels, gebouwd in 1962. De ritmische herhaling van de haaks op elkaar staande blokken vormt een sterke begeleiding van de brede laan die het stadscentrum verbindt met 'subcentrum' WoensXL.

69 MEISJESSCHOOL

In de jaren '50 werden in de wijk Kronehoef veel nieuwe woningen gebouwd. Daarom was er een nieuw schoolgebouw nodig voor lager onderwijs voor meisjes (de jongensschool was al eerder gebouwd). Thans worden hier de lichtobjecten van de jaarlijkse Lichtjesroute opgeslagen. De school is in 1951 ontworpen door architect Th. Rooyackers.

70 SINT PETRUSKERK

Door de aanleg van de Rondweg moest er een stuk van de pastorietaun af en kwam er een nieuwe gemetselde muur. De Petruskerk, een rijksmonument, werd in 1874 gebouwd. Het is een neogotische

kruisbasiliek, ontworpen door architect H. van Tulder. De toren stortte in tijdens de bouw. De huidige toren dateert uit 1912 en is ontworpen door architect L. Kooken.

NOORDWAND KRONEHOEFSTRAAT 71

Dit is het meest gevarieerde deel van de Rondweg. Hier komt een bouwgeschiedenis van bijna honderd jaar in beeld, met woningen, winkels, bedrijven, een school, een hotel, enz. Het is een levendig geheel, waarin de dorpse oorsprong van deze straat nog herkenbaar is.

BOERDERIJ DE KRONEHOEF 72

Tussen de huisnummers 60 en 64 zien we een boerderij uit 1883 met de naam De Kronehoef. In de dertiende eeuw zou hier al een gruihuis hebben gestaan. Gruit was een grondstof voor de bereiding van bier. Reeds in de 17e eeuw stond hier een (andere) boerderij die vermoedelijk eigendom was van de Kroon. Kronehoef is tegenwoordig de naam van de straat en ook van de hele wijk.



73 KRUISSING RONDWEG-BOSCHDIJK



Boschdijk en Pauluskerk, Archief Jos en Bauke Hüsken

De Rondweg kruist hier de oude weg van Den Bosch naar Luik. Hij werd in 1740 aangelegd als een aarden baan, op initiatief van kooplieden uit Den Bosch. In 1806 werd de weg voorzien van een keibestrating. Op deze plaats passeerde de stoomtram naar Sint-Oedenrode totdat in de jaren '20 autobussen het vervoer overnamen. Het kunstwerk in de middenberm is ontworpen door P. Slegers in 1986.

74 PORTIEKFLATS MET DAKSTUDIO

Dit zijn de eerste flatgebouwen van Eindhoven, gebouwd tussen 1952 en 1954. Ze zijn onderdeel van de eerste Woenselse nieuwbouwwijk van na de oorlog, ontworpen door de architecten G. Arendzen en H.C. de Bruin. Nieuw is de grote variatie in woningtypen: zowel gezinswoningen in meerdere typen, als bejaardenwoningen en woningen voor alleenstaanden.

PARKSTROOK ANTHONY VAN LEEUWENHOEKLAAN

75

Deze parkstrook is 500 meter lang en wordt gekenmerkt door lange strakke bomenrijen. Het is een ontwerp van F. Fontaine. Het rijtje huizen op de voorgrond (De Klerk) ligt aan de Lijmbeekstraat, de oude weg van Eindhoven naar Oirschot. De spoorwegovergang die hier in 1866 was aangelegd, heeft de plaats bepaald waar thans de Rondweg het hoogspoor kruist.



BAPTISTENKERK DE BAZUIN

76

Architect H.J. van den Bergh ontwierp deze protestantse kerk in 1956. De kerk is nog steeds bij deze kerkgemeenschap in gebruik. Tegen de gevel een plastiek met drie herauten, van de Haagse beeldhouwer P. Kingma.

77 JOODSE BEGRAAFPLAATS

De Joodse begraafplaats is in 1771 in gebruik genomen op een, toen nog afgelegen, locatie op de heide van de gemeente Woensel. Het is een rijksmonument, waar veel bekende Eindhovenaren zijn begraven. De ommuring dateert uit 1910. Voor de begraafplaats staat een gebouw dat bekend staat onder de naam 'Soestdijk II'. Dit pand werd oorspronkelijk gebouwd als gasverdeelstation.

78 KRUISING RONDWEG-HOOGSPOOR

Tussen 1949 en 1953 werd de spoorbaan richting Den Bosch verhoogd aangelegd. Deze drie kilometer lange dijk wordt op zeven plaatsen door een tunnel doorbroken. Deze infrastructurele ingreep was noodzakelijk geworden door enorme verkeersproblemen in de binnenstad. De Woenselse spoorwegovergang bij de Demer vormde namelijk een enorme belemmering voor het steeds drukker wordende stadsverkeer. De slagbomen waren vaak langdurig gesloten, terwijl al het noord-zuidverkeer in beide richtingen stond te wachten.



Stichting Architectuurcentrum Regio Eindhoven (kort: Architectuurcentrum Eindhoven) werd opgericht op 8 december 1995. De stichting prikkelt en inspireert het debat over architectuur, stedelijke ontwikkeling en landschap in Eindhoven, en omgeving. Stichting Bescherming Wederopbouwgoed Eindhoven (kort: Stichting Wederopbouw Eindhoven) is opgericht op 22 oktober 2002. De stichting vraagt actief aandacht voor de architectonische en ruimtelijke kwaliteit van het wederopbouwgoed in Eindhoven.

Uitgave Architectuurcentrum Eindhoven
Concept Architectuurcentrum Eindhoven / Stichting Wederopbouw Eindhoven
Eindredactie/coördinatie René Erven, Architectuurcentrum Eindhoven
Tekstbijdragen en redactie Piet Beekman, Hein van Buul, Miriam Egas, René Erven, Jos Hüsken, Marijn van Leen, Liudmila Neykova, Jennifer Wijbrandts
Kaarten Mayke van Dinter/UrbanStory, Eindhoven
Coverbeeld Luchtopname Evoluon, circa 1970, Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer, Archief Jos en Bauke Hüsken
Fotografie Marijn van Leen: foto bij nrs. 3, 4, 5, 14, 15, 16, 19, 24, 29, 31, 33, 35, 41, 42, 43, 45, 52, 53, 55, 56, 64, 67, 68, 72, 78; Jos en Bauke Hüsken: foto bij nrs. 9, 13, 32, 47; René Erven: foto bij nrs. 2, 27, 46, 59, 75; Ton Langenberg: foto bij nr. 12.
Vormgeving Oranje Vormgevers, Eindhoven
Druk Goedhart Repro, Eindhoven

Met medewerking van Gemeente Eindhoven, Regionaal Historisch Centrum Eindhoven; Stichting Eindhoven in Beeld, BNA kring Zuidoost Brabant en Woonbedrijf.

Verschenen ter gelegenheid van de Dag van de Architectuur, juni 2015. Deze gids is met veel zorg samengesteld. Opmerkingen en/of aanvullingen over de inhoud kunnen worden doorgegeven aan Architectuurcentrum Eindhoven e/o Stichting Wederopbouw Eindhoven

Copyright
 Stichting Architectuurcentrum Regio Eindhoven, 2015
 p.a. Natlab, Kastanjelaan 500
 5616 LZ Eindhoven
 040 2946845

www.architectuurcentrumeindhoven.nl
info@architectuurcentrumeindhoven.nl



**ARCHI
WEDERTEC
OPTUUR
BOUWROUTE**