

Station

---

Tilburg

Onderdeel van  
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

---

Crimson

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

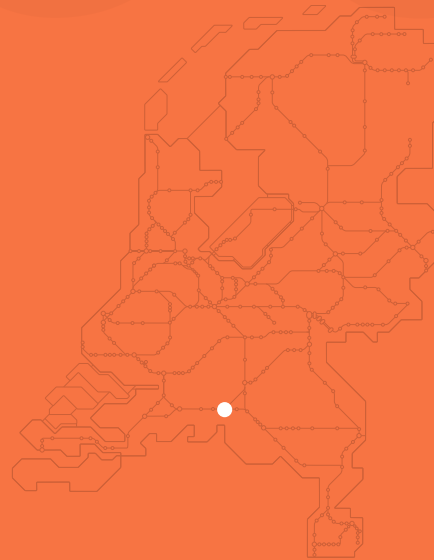
# Station

---

## Tilburg

Onderdeel van

## De Collectie



### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

### Crimson

24 februari 2015

---



**ProRail**

**Spoorbeeld**  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Stations in een wereld van verandering

---

Het is meer dan 175 jaar geleden dat de eerste trein ging rijden in Nederland. In al die jaren is een unieke verzameling van stationsgebouwen ontstaan met een veelheid aan afmetingen, stijlen en materialen. De historische ontwikkeling van de spoorwegen en stationsgebouwen is in deze diversiteit terug te zien. De stations zijn ongeacht hun bouwperiode continu aan veranderingen onderhevig: Van het verdwijnen van aparte bagage afhandeling tot het inpassen van OV-chipkaart poortjes. Het is bijzonder dat ondanks deze grote veranderingen, de stationsgebouwen uit de 19e eeuw dagelijks nog tienduizenden mensen bedienen met uiteenlopende voorzieningen. Dit oude en jongere stationserfgoed verdient dan ook speciale aandacht. Het stationserfgoed is een enorme kans om reizigers en betrokkenen mee te nemen in het verhaal van de spoorwegen in Nederland door de tijd heen. Door het bewaken, herstellen en 'oppoetsen' van de unieke kwaliteiten van het stationserfgoed blijven stations bijzondere en aansprekende plekken.

## Stationserfgoed en De Collectie

ProRail en NS Stations voelen zich als gezamenlijk eigenaar van alle stations in Nederland verantwoordelijk voor dit vastgoed met maatschappelijke waarde. Daarom is samen met Bureau Spoorbouwmeester door Crimson Architectural Historians, Urban Fabric en SteenhuisMeurs onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van voor- en naoorlogse stations. Aan de hand van inventarisaties zijn vijftig stations geselecteerd met de hoogste cultuurhistorische waarde die zijn omgedoopt tot De Collectie. Daarbij is uit ieder cluster van gelijksoortige stations telkens het gaafste, beste exemplaar, qua interieur en exterieur, toegevoegd. NS Stations en ProRail hebben De Collectie sindsdien omarmd en de verantwoorde omgang met deze waardevolle stations als belangrijk thema aangemerkt.

## Waardestellingen

Na vaststelling van De Collectie bleek diepgaand onderzoek nodig om bij het plannen van stationsverbouwingen gerichte aanpassingen te kunnen doen om de cultuurhistorische waarde te herstellen en te bewaken. In 2012 is besloten om voor alle stations uit De Collectie een Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardestelling, kortweg Waardestelling, uit te laten voeren door gespecialiseerde onderzoeksbureaus. De mate waarin een stationsgebouw kan functioneren als station blijkt essentieel voor de cultuurhistorische waarde. Daarom zijn door Bureau SteenhuisMeurs speciale richtlijnen opgesteld, waardoor het functioneren van het station als rode draad door iedere Waardestelling loopt.

De Waardestellingen geven waardevolle inzichten voor het ontwikkelen van een visie en ontwerp bij stationsverbouwingen en worden zodoende al vanaf de eerste fase van ieder project geraadpleegd. De meerwaarde van deze rapportages heeft ProRail en NS Stations doen besluiten om ook voor monumentale stations buiten De Collectie een waardestellend onderzoek op te laten stellen.

ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester zijn trots op de reeks Waardestellingen die door jaren van succesvolle en nauwe samenwerking tot stand zijn gekomen. Met de kennis die door de Waardestellingen aanwezig is zal de cultuurhistorische waarde van de Nederlandse stations de aandacht krijgen die het verdient.

Veel leesplezier met de beschrijving van de rijke cultuurhistorie en architectonische kwaliteiten van de stations.

April 2016

NS Stations  
ProRail  
Bureau Spoorbouwmeester

## Kaders van aanbevelingen

---

ProRail en NS Stations zijn zich bewust van de kracht en waarde van het stationserfgoed. Vanuit dit perspectief zijn onafhankelijk experts gevraagd om de Waardestellingen op te stellen. Vooropgesteld, NS Stations en ProRail hebben de intentie om de conclusies en aanbevelingen uit de Waardestellingen te volgen. Echter, functionele eisen of financiële en juridische kaders kunnen maken dat sommige aanbevelingen niet, niet geheel of niet direct haalbaar zijn. Desondanks nemen NS Stations en ProRail alle aanbevelingen serieus omdat hiermee de juiste discussies gevoerd kunnen worden. We willen graag met de belanghebbenden in gesprek gaan over hoe we gezamenlijk de cultuurhistorische waarde van het stationserfgoed kunnen borgen. Met als doel om de reizigers goed functionerende en aangename stations te bieden.

---

Contact:  
waardestellingen@nsstations.nl





# **Station Tilburg**

**Cultuurhistorisch onderzoek  
en waardestelling**

**CRIMSON, februari 2015**



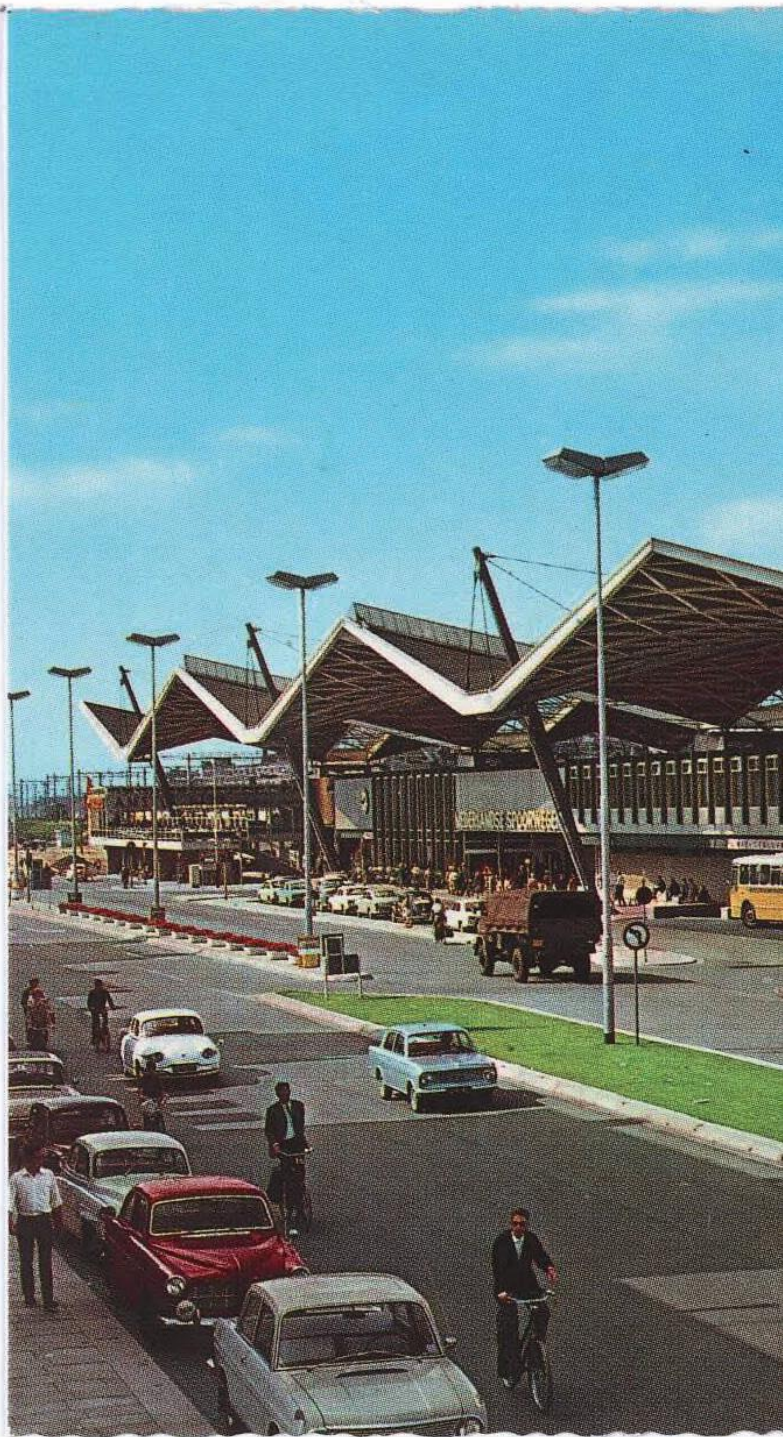
# **Station Tilburg**

**Cultuurhistorisch onderzoek  
en waardestelling**

Dit rapport is een update van '[Station Tilburg. waardestellende quickscan](#)' van **Van Meijel - adviseurs in cultuurhistorie** uit 2010. Delen uit deze quickscan zijn rechtstreeks overgenomen en worden in dit rapport in [blauw](#) weergegeven.

# Inhoud

06 .....	<b>Inleiding</b>
14 .....	<b>Stedenbouwkundige context: het grote verband</b>
14 .....	Het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling.
50 .....	<b>Emplacement context: opzet, routing en reizigersbeleving</b>
73 .....	<b>Architectonische Context</b>
73 .....	Het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis.
81 .....	De gebouwen tot in de details
117 .....	Belangrijkste wijzigingen
119 .....	De verbouwing van station Tilburg
127 .....	<b>Waardering</b>
136 .....	<b>Aanbevelingen</b>
140 .....	<b>Bibliografie</b>



Station Tilburg, 1978



# Inleiding

Station Tilburg is zonder twijfel een van de meest interessante Nederlandse treinstations van twintigste eeuw. Stationsarchitect Koen van der Gaast ontwierp de eerste schetsen voor het station omstreeks 1959, het gebouw werd in 1965 opgeleverd. Ondanks dat het gebouw bijna vijftig jaar oud is doet het nog zeer modern aan, waarbij de bijzondere kapconstructie vooral in het oog springt.

Het station wordt door voormalig spoorbouwmeester Cees Douma in zijn overzichtswerk Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998 'het meest opmerkelijke en toonaangevende station uit dit boekwerk' genoemd.<sup>1</sup>

Station Tilburg kon uiteraard niet ontbreken in de 'Collectie', een verzameling van vijftig stationsgebouwen die door de NS, Prorail en het Bureau Spoorbouwmeester zijn aangewezen als gebouwen die vanwege hun cultuurhistorische waarde met bijzondere aandacht behandeld dienen te worden.

In maart 2013 werd station Tilburg bovendien geplaatst op de lijst van 89 topmonumenten uit de periode 1959 – 1965. Deze lijst werd opgesteld door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in opdracht van minister Bussemaker.<sup>2</sup> Op de lijst staat naast Tilburg ook station Almelo, dat eveneens door Van der Gaast is ontworpen.

Station Tilburg is vooral bekend vanwege de spectaculaire vormgeving van de overkapping die uit verschillende gekoppelde hypparschalen bestaat. Deze dubbel gekromde vlakken leveren niet alleen een aantrekkelijk beeld op, ook constructief draagt deze vorm iets bij. Het gekromde veld zorgt er voor dat de constructie veel ranker kan worden uitgevoerd. In het ontwerp krijgt de draagconstructie van het gebouw een hoge mate van 'exposure', iets wat we later ook zullen zien in het werk van internationale toparchitecten zoals Norman Foster, Richard Rogers en Renzo Piano.

---

1) Douma, 1998, p. 95.

2) Deze lijst moet gezien worden als een uitbreiding van de lijst van 100 wederopbouwmonumenten uit de periode 1940-1958 die in opdracht van toenmalige minister Plasterk werd opgesteld in 2007. Op die lijst stonden drie treinstations: Zutphen, Vlissingen en Eindhoven.

De nadruk op de overkapping van het stationsgebouw is een thema dat in het gehele oeuvre van Koen van der Gaast een belangrijke rol heeft gespeeld, het vindt echter in station Tilburg zijn apotheose.

Dat Van der Gaast zijn meesterwerk gerealiseerd kreeg was overigens eerder aan de visie van de Tilburgse burgemeester Cees Becht te danken dan aan de leiding van de Nederlandse Spoorwegen. Becht zette zich in de jaren '50 en '60 met hart en ziel in om de verouderde industriestad de moderniteit in te duwen. Dat betekende grootschalige sloop en nieuwbouw van woningen, verbetering van de infrastructuur, en natuurlijk progressieve architectuur. De ambitieuze KVP-burgemeester was van meet af aan enthousiast over het ontwerp van Van der Gaast en financierde het merendeel van de bouwkosten.

Voor Van der Gaast was station Tilburg veel meer dan een interessante constructieve of esthetische exercitie. Het was hem erom te doen een station te ontwerpen dat aansloot bij maatschappelijke veranderingen. Het treinverkeer kreeg steeds meer concurrentie van de auto nu deze in de jaren zestig ook voor de middenklasse betaalbaar werd. Daarnaast veranderde de aard van het reizen aangezien het aandeel forenzen na de Tweede Wereldoorlog sterk groeide. Het station veranderde daardoor van een tussenbestemming waar men enige tijd verbleef, naar een transitieruimte waar de reiziger zich zo snel mogelijk doorheen beweegt. Van der Gaast heeft vanaf het begin van zijn carrière bij de NS gezocht naar het architectonische antwoord op deze logistieke verandering. De mate van progressiviteit van het werk van Van der Gaast wordt vooral duidelijk wanneer we het vergelijken met het werk van zijn directe voorlopers bij de NS H.G.J. Schelling (1888-1978) en Sybold van Ravesteyn (1899-1983). Zowel Schelling als Van Ravesteyn vermengden een enigszins traditionalistische inslag met modernistische ontwerpprincipes. Bij hen bleef het station een monumentaal en representatief voorgebouw met daarachter veelal een overkapping. Bij Van der Gaast gaat er echter een nieuwe wind waaien: de overkapping wordt het meest dominante element van het gebouw waarbij de functies in losse paviljoens worden ondergebracht. Tot op de dag van vandaag krijgt deze manier van ontwerpen navolging. De conceptuele overeenkomst tussen station Tilburg en het recent opgeleverde Rotterdam Centraal is niet vergezocht.

Deze cultuurhistorische analyse en waardestelling komt op het moment dat er een ingrijpende verbouwing en renovatie zal plaatsvinden aan en om het stationsgebouw. Dit heeft alles te maken met de ontwikkelingen aan de noordzijde van het spoor waar de voormalige wagenwerkplaatsen volledig worden

herbestemd. Dit is één van de redenen waarom een noord-zuidpassage onder het spoor ter hoogte van het station moet worden gemaakt. Hierdoor komt onder andere de bestaande perrontunnel te vervallen.

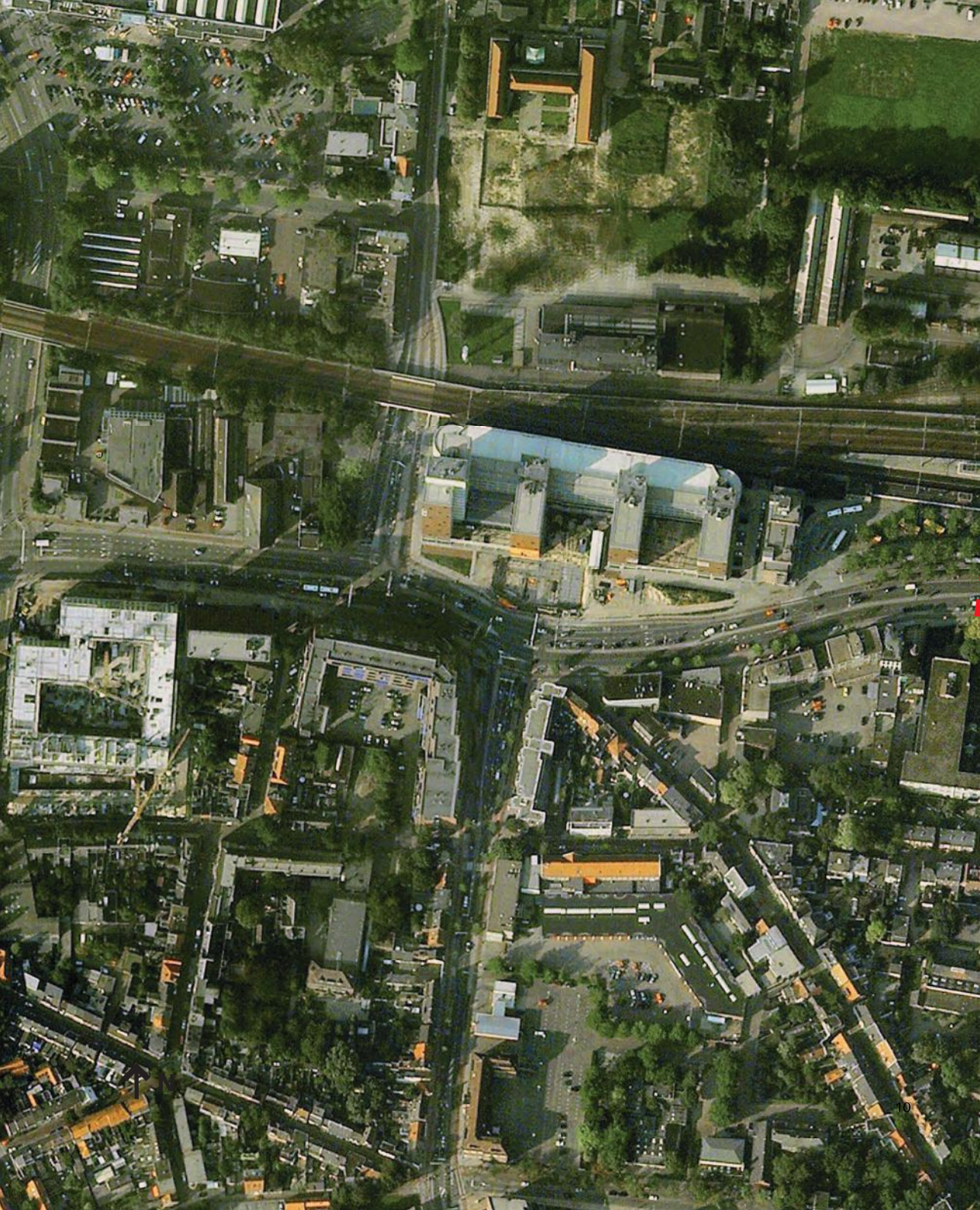
Hoewel het hier dus om een ingrijpende verbouwing gaat lijkt met het ontwerp van architectenbureau CEPEZED de kernkwaliteit van het ontwerp van Van der Gaast overeind te blijven. Zo blijft de karakteristieke overkapping onaangetast en zou men kunnen stellen dat de publieke onderdoorgang zelfs een versterking is van het principe 'doorganghuis' waar Van der Gaast destijds naar streefde.

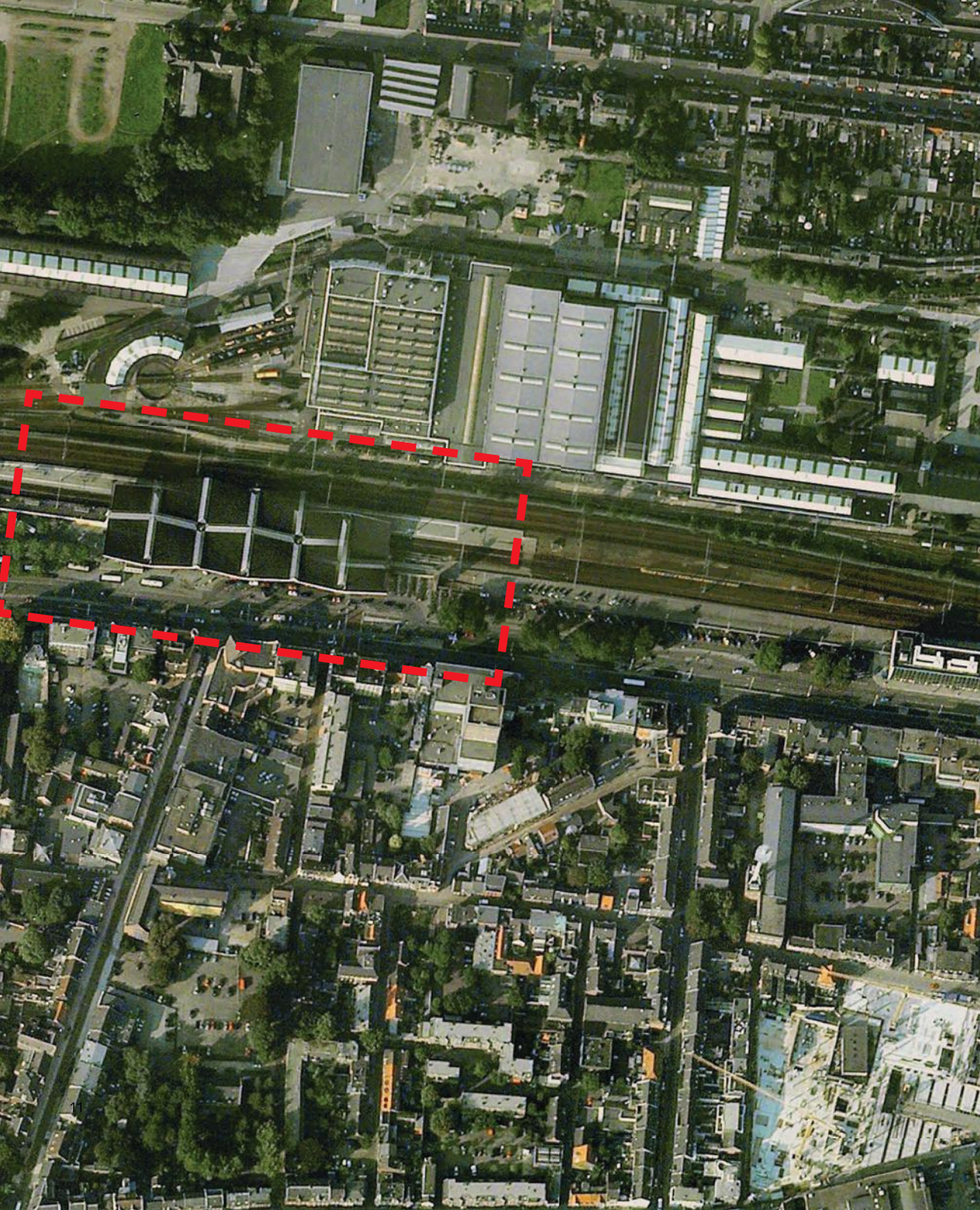
In dit rapport richten wij ons met name op de fysieke aspecten van de monumentale waarde, en dus met name op de stedenbouwkundige en de architectonische kwaliteiten van station Tilburg in de situatie waarin het stationsgebouw zich thans bevindt.

Deze cultuurhistorische analyse en waardestelling is gemaakt op basis van de waardestellende quickscan die in oktober 2010 is gemaakt door Leon van Meijel in samenwerking met Teake Bouma. In sommige gevallen is de tekst in ons rapport letterlijk overgenomen, in dat geval is dat aan de opmaak zichtbaar.

De structuur van dit rapport volgt in grote lijnen de inhoudsopgave zoals deze in de Briefing Cultuurhistorisch onderzoek door de NS is opgesteld.









Gasthuisri

Fraterstraat

Burgemeester Brokxlaan

Breexz



Spoorlaan

Spoorlaan

Spoorlaan

Buxusplaats

Acaciastraat

Noordstraat

Fabriekstr

Elzenstraat

Elzenhof

Little D

Ironysiusstraat

Burgerijpad

Eetcafe Troje

isstraat



Lange Nieuwstraat

Minck

Lange N

Atelierstraat

Spoorzone

Tilburg

Spoorlaan

Spoorlaan

Pino's  
ereldeetcafe

Restaurant  
Jade

aat

Devil

Karrestraat

Poststraat

Helga  
Deentuin

Harmoniepark

Langestraat

Antoniusstraat

Bodehof

Telexstraat

Willem II Straat

IJzerstraat

Pie  
Vreede

# Steden- bouwkundige context: het grote verband

## Het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling.

Tilburg dankt haar opname in het spoorwegennetwerk aan de Spoorwegwet van 1860. Met deze wet nam de overheid het initiatief over van het bedrijfsleven voor de aanleg van spoorwegen. Deze nieuwe lijnen werden de 'staatspoorwegen' genoemd. Tilburg werd opgenomen in lijn vier die Maastricht met Breda verbond. Van Breda konden de treinen verder rijden naar Rotterdam. In 1861 werd begonnen met de aanleg van deze lijnen. In 1866 werd Tilburg verbonden met Eindhoven, in 1868 werd Venlo bereikt dat al enige jaren een verbinding had met Maastricht. Toen in 1872 de brug over het Hollands Diep werd voltooid was er ook een rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam en Tilburg. In 1881 werd de lijn Tilburg-'s-Hertogenbosch-Nijmegen in gebruik genomen.<sup>3</sup>

Het eerste Tilburgse stationsgebouw werd in 1863 opgeleverd. Dit stationsgebouw behoorde tot de serie standaardstations die speciaal voor de staatspoorwegen ontworpen waren. In Tilburg werd een standaardstation derde klasse gebouwd.<sup>4</sup> De officiële opening van de spoorlijn Breda-Tilburg vond plaats op 1 oktober 1863, waarbij minister-president Thorbecke en enkele andere ministers en hoge

---

3) Pel, 2001, p. 279, 280.

4) Steenhuis Meurs, 2014, p. 17. Er waren vijf verschillende klassen, hoe groter en aanzienlijker de stad, hoe luxer en groter het station mocht zijn. Derdeklasstations werden ook gebouwd in o.a. Den Helder, Alkmaar en Eindhoven.

ambtenaren aanwezig waren. De hoogwaardigheidsbekleders waren voor de gelegenheid met de trein gekomen.<sup>5</sup>

Precies drie jaar na de opening van de lijn Breda Tilburg werd de gehele staatslijn Breda-Maastricht in gebruik genomen. In 1863 werd er ook een verbinding met het Belgische Turnhout gerealiseerd, ditmaal op initiatief van de

Belgische spoorwegmaatschappij Compagnie de l'Est-Belge. Deze private onderneming wilde de lijn primair gebruiken voor het vervoer van kolen uit het Belgische steenkolengebied De Borinage (nabij Charleroi) richting Nederland. De spoorwegmaatschappij fuseerde in 1864 met de Spoorwegmaatschappij Antwerpen-Rotterdam en de Chemins de fer du Nord-Belge (NB) en werd daarmee de grootste Belgische particuliere spoorwegmaatschappij, de Grand Central Belge (GCB). In 1867 werd deze lijn naar het zuiden in gebruik genomen.<sup>6</sup> De lijn is in de jaren '60 van de twintigste eeuw verlegd naar station Tilburg West (dat nu station Tilburg Universiteit wordt genoemd).



Station Tilburg, 1915

De verbinding van Tilburg naar 's-Hertogenbosch verliep sinds 1865 via de lijn naar Boxtel, richting het oosten. Een directe lijn tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch werd door verschillende partijen wenselijk geacht, het realiseren daarvan bleek echter lastig, vooral het rond krijgen van de financiering. De Brit Alexander Brogden, die lid was van het Engelse parlement en veel in Groot-Brittannië in het spoor had geïnvesteerd, zag wel brood in de lijn Tilburg-'s-Hertogenbosch. In 1871 kreeg hij toestemming de lijn aan te leggen. De lijn zou uiteindelijk geëxploiteerd worden door de NZOSM, de Nederlandsche Zuid-Ooster Spoorweg-Maatschappij. Pas in 1881 kon de lijn in gebruik genomen worden omdat er tussen de verschillen spoorwegmaatschappijen ruzie was ontstaan over de exploitatie.<sup>7</sup>

---

5) Veen, 1988, p. 23, 24.

6) Veen, 1988, p. 31, 32.

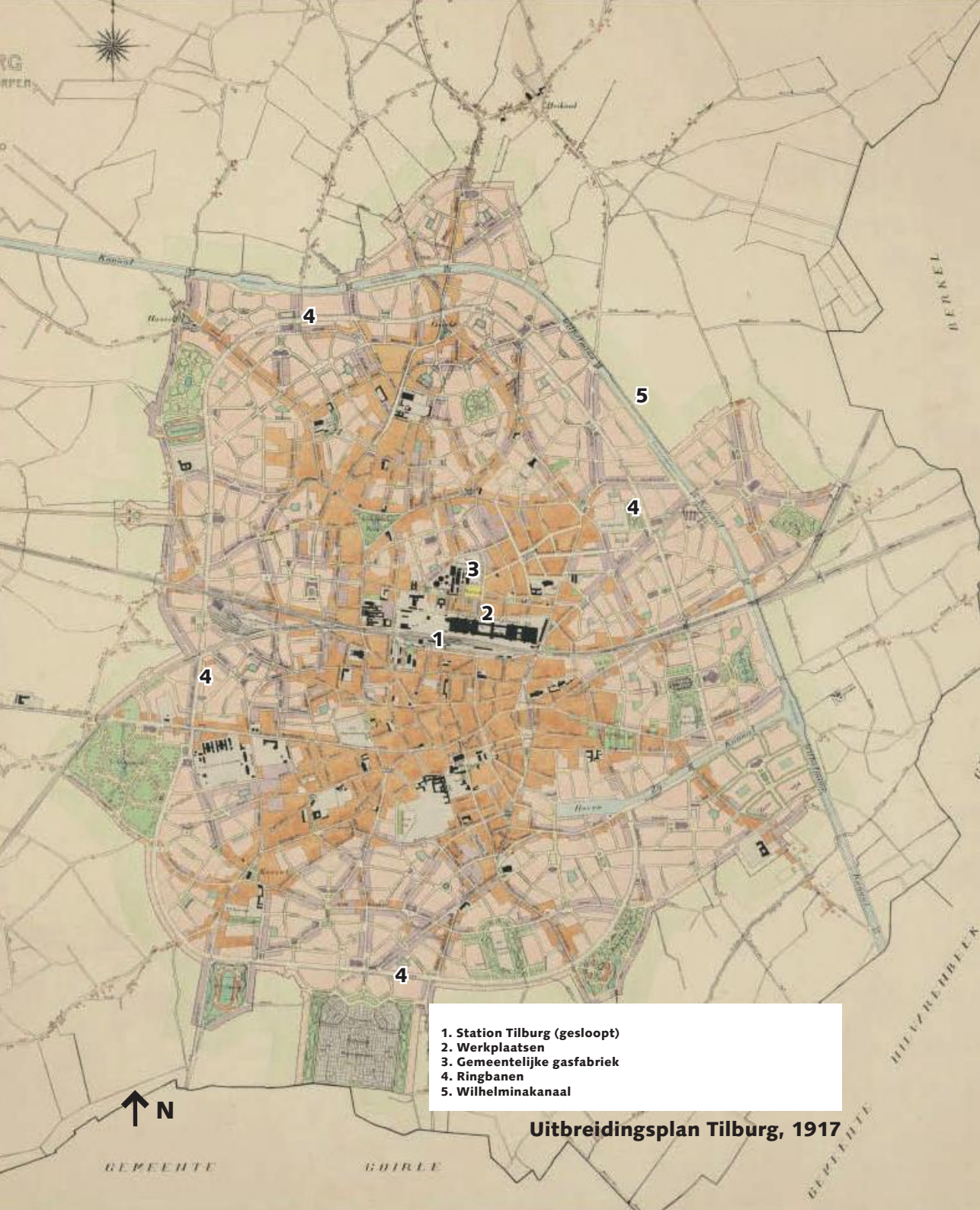
7) Veen, 1988, p. 36.



1. Station Tilburg (gesloopt)
2. Werkplaatsen
3. Spoorlijn richting Breda
4. Spoorlijn richting Turnhout (België)
5. Spoorlijn richting 's Hertogenbosch
6. Spoorlijn richting Eindhoven

Tilburg, 1880





- 1. Station Tilburg (gesloopt)
- 2. Werkplaatsen
- 3. Gemeentelijke gasfabriek
- 4. Ringbanen
- 5. Wilhelminakanaal

**Uitbreidingsplan Tilburg, 1917**

Tilburg was in het Nederlandse spoorwegnetwerk een belangrijk station vanwege de Centrale Werkplaats, gelegen aan de noordzijde van het spoor. De Centrale Werkplaats was bij de aanleg van de eerst Staatslijn aan Tilburg toegewezen en bestond uit verschillende, met elkaar in verbinding staande werkplaatsen waar allerlei reparaties werden uitgevoerd aan spoorwegmaterieel. De werkplaatsen leverde sindsdien een groot aantal arbeidsplaatsen op in Tilburg.

De komst van de werkplaatsen en de spoorlijn gaven aan de lokale industrie een positieve impuls, vooral omdat Tilburg nog geen haven had.<sup>8</sup> Desondanks had in Tilburg de textielindustrie zijn vlucht genomen, eerst waren dat kleine weverijen bij mensen thuis, waarvan sommige uitgroeiden tot grote fabriekscomplexen. De komst van het spoor maakte dat het langzame en dure transport per paard en wagen niet meer nodig was. Veel Tilburgse industriëlen probeerden vanzelfsprekend hun bedrijf zo dicht mogelijk bij het station te vestigen. Niet alleen konden de goederen zo veel sneller worden uitgevoerd, het was vooral aantrekkelijk voor de aanvoer van kolen die nodig was als brandstof in de fabrieken. Ook de gemeentelijke gasfabriek (gas werd in die tijd nog gewonnen uit kolen) werd om die reden aan de noordzijde van de Centrale Werkplaats gebouwd. Tot 1978 heeft de gasfabriek een aansluiting gehad op het spoorwegnetwerk. Deze spooraansluiting werd ook gebruikt door twee andere Tilburgse bedrijven: de Tilburgsche Stoomketel- en IJzerwarenconstructie-Fabriek Gebrs. Deprez en aannemersbedrijf Weijers. Dit zijn slechts enkele van de Tilburgse bedrijven die rond 1900 gebruik maakten van de lokaalspoorwegen in de stad.

### **Het uitbreidingsplan van 1917.**

De komst van het spoor in de negentiende eeuw had een positieve invloed op de economische ontwikkeling van de stad maar zorgde ook voor een ruimtelijke tweedeling. Omdat Tilburg tot diep in de negentiende eeuw feitelijk niet meer was dan een onsamenhangende structuur van dorpen en linten was het vrij eenvoudig om door dit losse stedelijk weefsel een spoorlijn te trekken. Het station en de wagenwerkplaatsen kwamen daardoor vrij dicht bij het stadscentrum te liggen. Bij veel andere historische Nederlandse steden was een dergelijke centrale positionering van het station niet mogelijk vanwege de zeer dichte stedelijke structuren die ontstaan waren als gevolg van de verdichting binnen

---

8) Met het uitgraven van het Wilhelminakanaal werd pas in 1910 begonnen en in 1923 werd de Piushaven voltooid.

de beknellende omhelzing van vestingwerken. Tilburg had van dergelijke restricties geen last gehad omdat de stad pas in 1809 stadsrechten had gekregen en niet op een militair strategische plaats lag.

Naast het grote aantal fabrieken, veelal textiel- en lederfabrieken, bevonden verschillende katholieke instanties zich dicht bij het emplacement van Tilburg. Aan de Lange Nieuwstraat waren twee katholieke gestichten gevestigd (beide gesloopt), en een Clarissenklooster. Aan de

westrand van het emplacement was het zogenaamde 'moederhuis' van de Fraters van Tilburg, een grote orde die onderwijs aanbood. Op hun terrein stond een eigen kerk, een drukkerij, een gasthuis, diverse scholen en een woonverblijf voor de fraters. Het gebied rond het Tilburgse emplacement was daarmee een merkwaardig stadsdeel waar de neogotische gebouwen van allerlei katholieke instanties werden afgewisseld met industriële complexen en onsamenhangende negentiende-eeuwse woningbouw.

Het spoortracé, dat dwars door de stad was getrokken, zorgde vanzelfsprekend ook voor problemen bij de spoorwegovergangen. Het drukke treinverkeer zorgde ervoor dat de spoorbomen vaak gesloten waren, met grote verkeersopstoppingen tot gevolg. Dit was een probleem dat al vroeg onderkend werd, maar lastig op te lossen bleek. In 1917 werd door de directeur van de Dienst Publieke Werken Johan Rückert een stedenbouwkundig plan gemaakt. Rückerts plan was een poging om de losse dorpen waaruit Tilburg feitelijk bestond aaneen te smeden tot een coherente stad met een goed functionerende infrastructuur. Daarmee had Rückert een primeur in Tilburg: het was de eerste keer dat hier op een planmatige manier met de stad werd omgegaan.<sup>9</sup> Rond de stad heeft hij een ringbanenstelsel



**Uitbreidingsplan waarbij het stations naar de zuidrand van de stad zou worden geplaatst. (1) Voorgestelde locatie station en werkplaatsen. (2) Voorstel voor stationslocatie: brede boulevard met brede groenzones**

9) Vandaar dat wij deze beschrijving van de stedenbouwkundige ontwikkelingen laten beginnen bij Rückerts stedenbouwkundige plan.

ontworpen dat het toenemende autovervoer diende op te vangen. Tot de Tweede Wereldoorlog heeft het Algemene Uitbreidingsplan van Rückert dienst gedaan.<sup>10</sup> Hoewel Rückerts plan een grote verbetering was voor de doorstroom van het Tilburgse verkeer werd het probleem met de overgangen er niet door opgelost. Door de Dienst Publieke Werken werd echter wel een ambitieus plan getekend waarin het spoor via de zuidrand van de stad zou worden omgelegd. Ook het gehele stationemplacement, inclusief stationsgebouw en wagenwerkplaats zou daar voor moeten verhuizen naar de zuidrand, ongeveer ter hoogte van de kruising van de Broekhovenseweg en Ringbaan Zuid. De huidige spoorbaan zou dan in een weg veranderd worden. Dit plan is waarschijnlijk om financiële redenen niet doorgegaan. De problemen bij de overgangen bleven tot na de Tweede Wereldoorlog bestaan.

Het probleem werd zo dringend dat het Tilburgse Kamerlid P.M. Arts deze kwestie in 1928 aan de orde bracht in de Tweede Kamer.<sup>11</sup> In de jaren '90 van de negentiende eeuw werden er twee voetbruggen gebouwd om wachttijden te verminderen maar voor fietser, paard en wagen en autoverkeer bood dat geen oplossing. Bij tijdsmetingen die werden uitgevoerd in 1909 bleek dat tussen zeven uur 's morgens en negen uur 's avonds bij de overweg aan de Koemanstraat de bomen maar liefst 96 maal gesloten werden en met een tijdsduur van totaal 6,5 uur.<sup>12</sup> Dit werd vooral veroorzaakt door rangerende treinen en het laden en lossen van goederentreinen. Bij de spoorwegen circuleerden in die periode ook plannen om het goederenvervoer om te leiden.

In 1937 werd door bouw- en werktuigbouwkundig bureau Frans Hovers een ontwerp gemaakt voor de verbetering van de overgang aan de westzijde van het station. Hovers was van mening dat de verhoging van het spoor, die ook een afbraak van het station zou betekenen, te kostbaar zou zijn. In plaats daarvan zou er een viaduct over het spoor gebouwd moeten worden.<sup>13</sup> Maar ook dit plan werd niet uitgevoerd, de gelijkvloerse kruisingen bleven voorlopig bestaan. In 1937 werd er opnieuw uitgebreid



**Overgang bij de Gasthuisstraat, ongedateerd**

---

10) Sebregts, 2010, p. 10.

11) Nieuwe Tilburgsche Courant, 15 december 1928.

12) Veen, 1988, p. 85.

13) Nieuwe Tilburgsche Courant, 1 maart 1937.

gediscussieerd tussen het gemeentebestuur, de kamer van koophandel en de spoorwegen over de stremmingen. Opnieuw werd het verhoogde spoor voorgesteld, maar de hoge financiële kosten die dit plan met zich mee zou brengen maakten dat het opnieuw in de ijskast verdween.<sup>14</sup>

### **Naoorlogse ontwikkelingen**

In de Tweede Wereldoorlog werd een groot deel van het materieel van de NS door de Duitsers vernietigd of met de terugtrekking van de troepen naar Duitsland meegenomen. In de jaren na de bevrijding werd er gereden met verouderd materieel, in sommige gevallen militaire stoomlocomotieven die werden overgenomen van de geallieerde troepen. Voor de directie van de NS was dit reden om haast te maken met de elektrificatie van het spoor. De lijn Eindhoven-Maastricht en Heerlen werd als eerste onder handen genomen. Als tweede volgde de lijn Boxtel-Tilburg-Breda-Dordrecht. Aan deze lijnen werd prioriteit gegeven omdat ze cruciaal waren voor de aanvoer van steenkool, die nodig was om de motor van de wederopbouw draaiende te houden. Voor Tilburg betekende dit op de trajecten naar Nijmegen, Roosendaal, en 's-Hertogenbosch dat de frequentie verdubbelde.<sup>15</sup> Het stationsgebouw was de oorlogsjaren zonder al te veel schade doorgekomen in tegenstelling tot de wagenwerkplaats die voor een groot gedeelte in puin lag. Net als op veel andere plaatsen in Nederland hadden de terugtrekkende Duitse troepen spoorwegmaterieel dat achter bleef zoveel mogelijk vernietigd om daarmee te voorkomen dat het gebruikt zou kunnen worden door geallieerde strijdkrachten.

Tilburg was in de eerste helft van de twintigste eeuw snel gegroeid, van 40.000 inwoners in 1900 naar 140.000 in 1952. Er was als gevolg van deze sterke bevolkingsgroei een dringende behoefte aan woningen. De gemeente Tilburg wees na de Tweede Wereldoorlog de stedenbouwkundige Jan van der Laan<sup>16</sup> en architect Auke Komter<sup>17</sup> aan om een structuurplan te tekenen dat voor

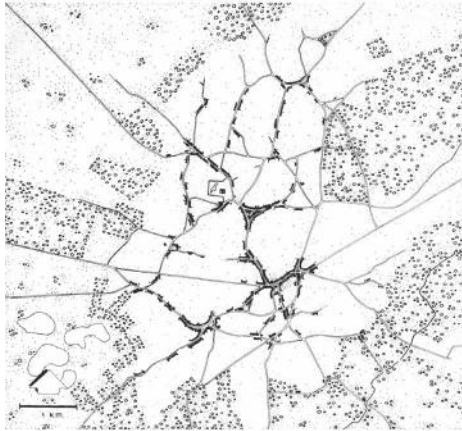
---

14) Nieuwe Tilburgsche Courant, 13 mei 1937.

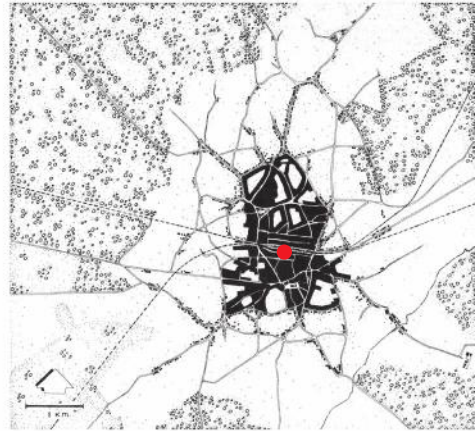
15) Veen, 1988, p. 82.

16) Jan van der Laan (1896-1966) is de broer van de bekendere architect Dom Hans van der Laan (1904-1991). Jan van der Laan was al in 1933 belast met oplossen van de Tilburgse problemen, Komter kwam daar pas in 1947 bij.

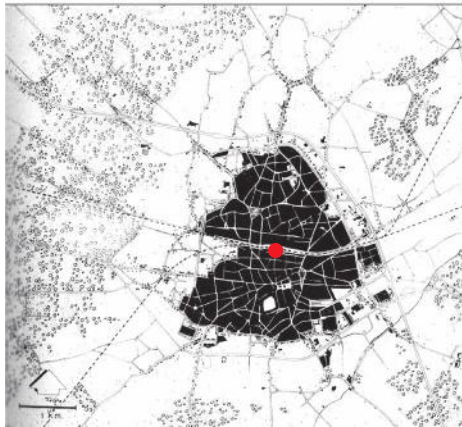
17) Auke Komter (1904-1982) was een modernist die in de jaren '30 bij Jan Duiker en in Parijs bij de invloedrijke architect en stedenbouwkundige Le Corbusier had gewerkt.



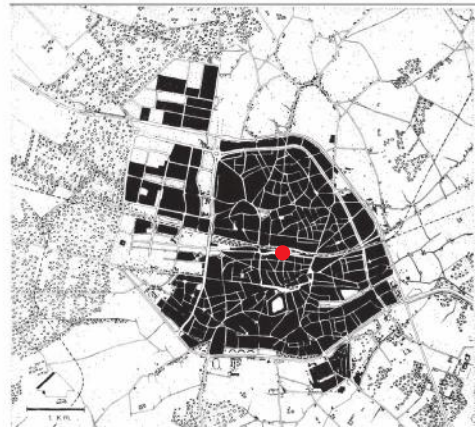
Tilburg 1850: 14.373 inw.



Tilburg 1900: 40.628 inw.



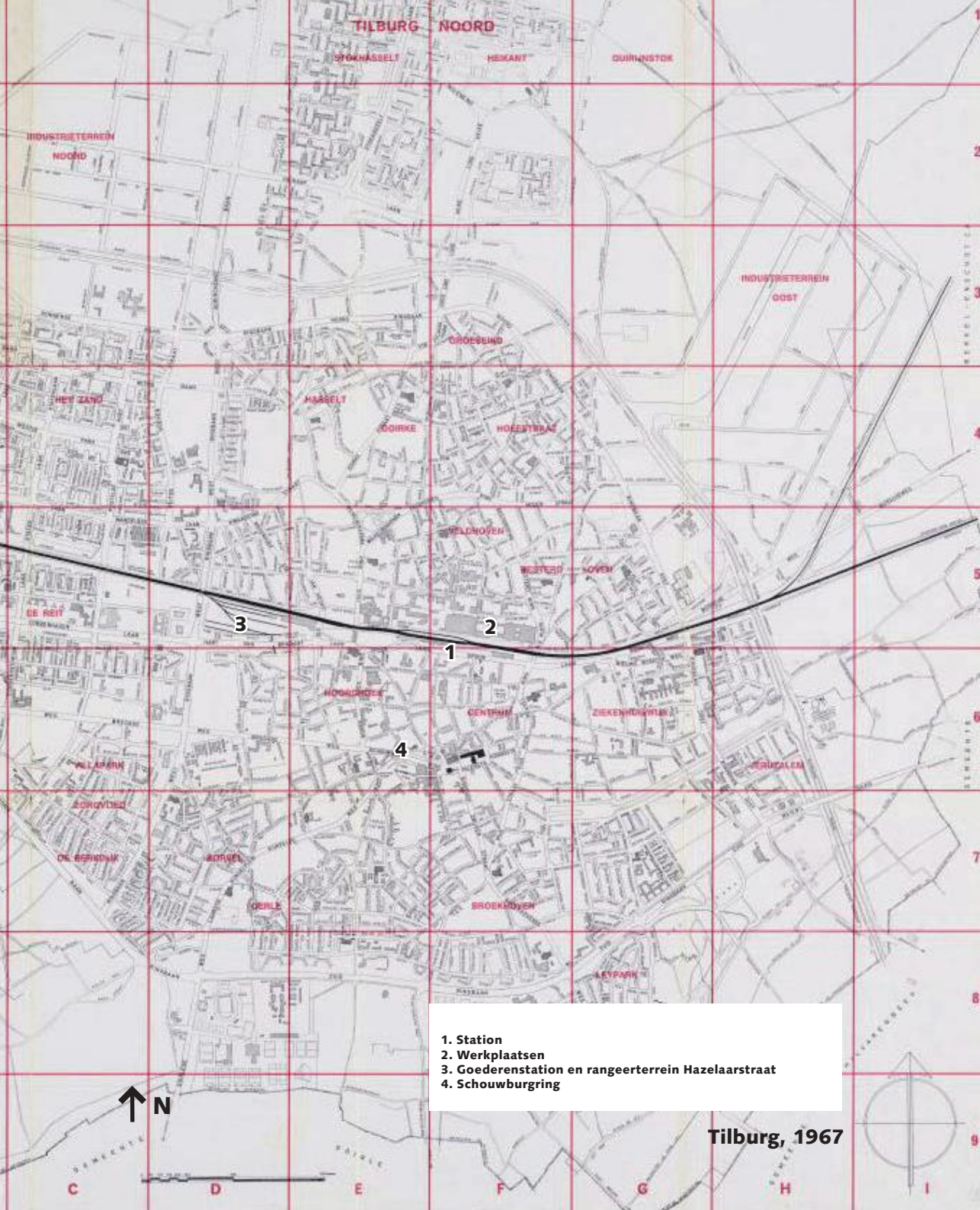
Tilburg 1950: 120.485 inw.



Tilburg 1962: 140.261 inw.

● station

stadsuitbreiding zou zorgen en tegelijk de aanblijvende verkeersproblemen zou oplossen. Het structuurplan werd in 1947 aan de gemeente gepresenteerd. Eén van de dingen die hierin werden voorgesteld was de Ringbaan Zuid verder af te bouwen zodat al het verkeer niet meer dwars door de smalle straten van de binnenstad zou hoeven rijden. Ook hebben Van der Laan en Komter de aanzet gegeven voor de bouw van de uitbreidingswijken De Riet en Het Zand in het noordoosten van Tilburg, respectievelijk ten noorden en zuiden van de spoorlijn. Wat zij bovendien voorstelden was een oost-westverbinding die parallel aan het spoor zou lopen, d.w.z. het doortrekken van de Spoorlaan tot de Ringbaan Oost in oostelijke richting en de andere kant op het verbinden van de Hart van



TILBURG NOORD

STOKHASSBILT

HEKANT

QUIRINSTOK

INDUSTRIETERREIN  
NOORD

INDUSTRIETERREIN  
OOST

GROESBOND

HET ZAND

HASSBILT

VOORKE

HOEFSTRAAT

BELTNOVEN

WESTER

NOVEN

3

2

1

4

HORDEDEEL

CENTRUM

ZIEKENHUISSTRAAT

BERGDALEN

WILLABRINK

ZORGVOED

DE BERNISWIJ

ADRIJEL

DEMLE

BROEKEDYCK

LEYSPARK



- 1. Station
- 2. Werkplaatsen
- 3. Goederenstation en rangeerterrein Hazelaarstraat
- 4. Schouwburgring

Tilburg, 1967

C D E F G H





**Verbreiding van de Cityring. Afbeelding toont de Schouwburgring midden in het Tilburgse centrum, foto 1968**

Brabantlaan met de Ringbaan West.<sup>18</sup>

Om de verkeersopstoppingen bij de overgangen op te lossen haalden ze opnieuw het beproefde idee van de verhoogde spoorbaan uit de kast, dat in de jaren '60 dan uiteindelijk gerealiseerd werd.

Het structuurplan van 1947 werd echter niet door de gemeenteraad aangenomen omdat de ontwerpers de historische binnenstad ongemoeid hadden gelaten. Er moest een nieuw plan komen waarin ook dit stadsdeel onder handen zou worden genomen. Dit kwam voor een belangrijk deel op de schouders van Auke Komter terecht, Jan van der Laan was na 1952 niet meer betrokken bij deze opgave. Het nieuwe 'Plan in Hoofdzaken' wordt in 1953 wel aangenomen. Komter kreeg vervolgens de opdracht om zijn plannen voor de historische binnenstad verder uit te werken. Hij stelde voor om een groot gedeelte van de verkrotte buurt Koningswei te slopen en daar een ruim marktplein en een gemeentelijk administratiekantoor te vestigen. Om de binnenstad moest de 'Cityring' worden verbreed tot een vierbaansweg. Daarvoor moesten wel 900 bestaande woningen

---

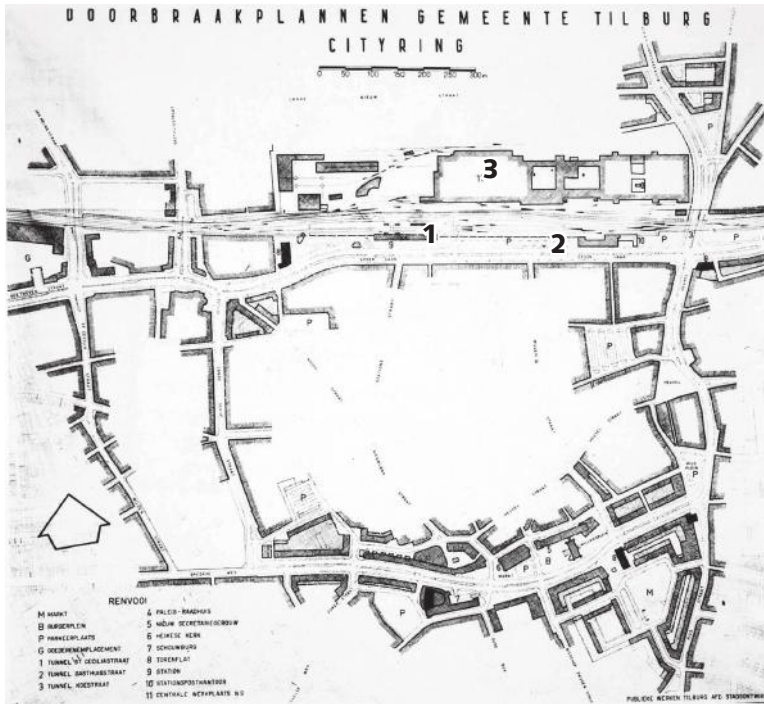
18) Sebregts, 2010, p. 13.

• • • • •  
• • • • •  
• • • • •



- 1. Station
- 2. Werkplaatsen
- 3. Goederenstation en rangeerterrein Hazelaarstraat
- 4. Schouwburgring

Tilburg, 1978



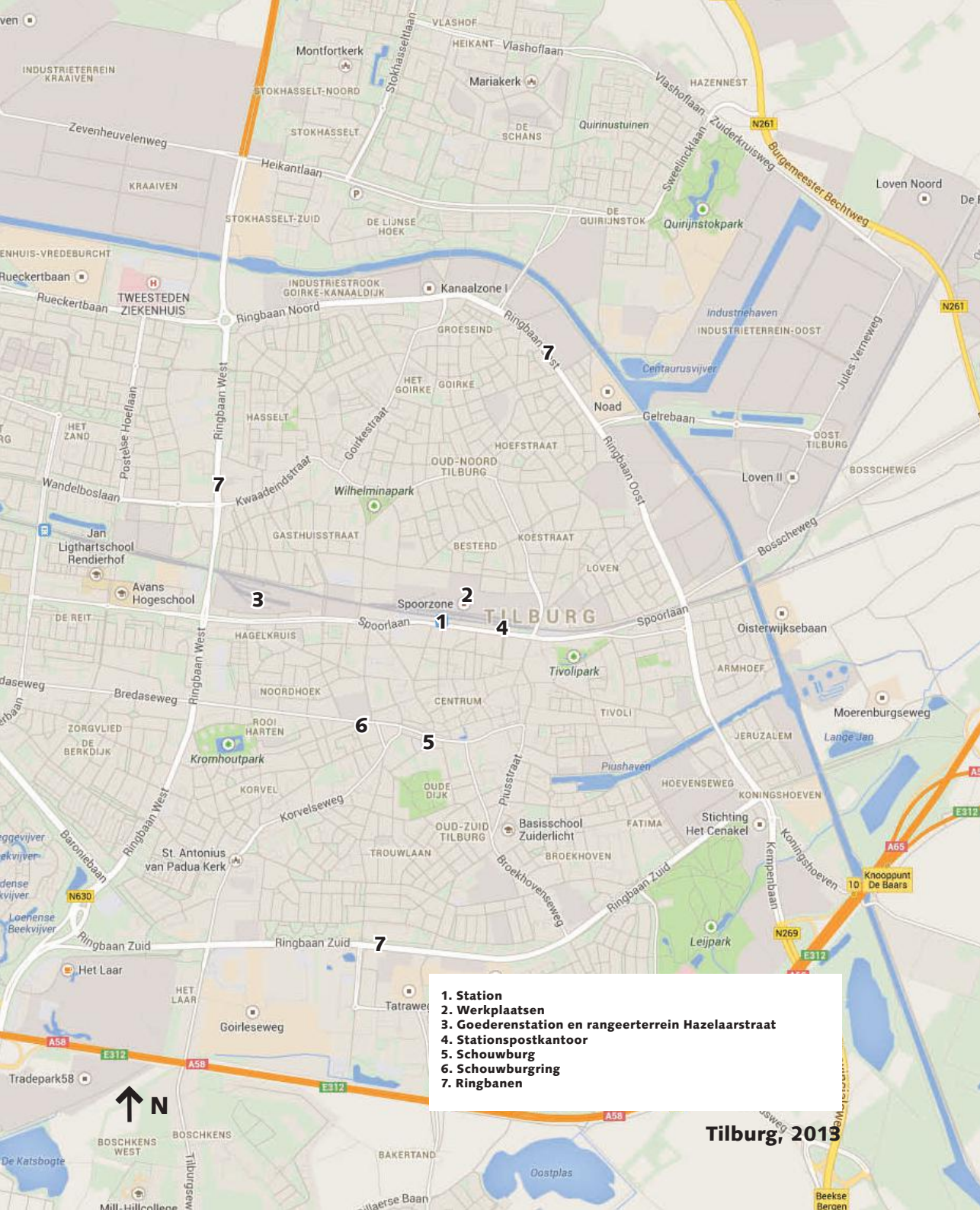
Het ambitieuze doorbraakplan 'Cityring' waarvoor veel woningen worden gesloopt. (1) Station Tilburg (2) Stationspostkantoor (3) Wagenwerkplaatsen

wijken.<sup>19</sup> De naoorlogse stedenbouwkundige ontwikkelingen in Tilburg laten een typische modernistische benadering zien: veel ruimte voor gemotoriseerd verkeer, woongebouwen in typische modernistische strokenbouw, en open, kale pleinen met daarop de openbare gebouwen als vrijstaande objecten.

### Aanpassing aan het spoor

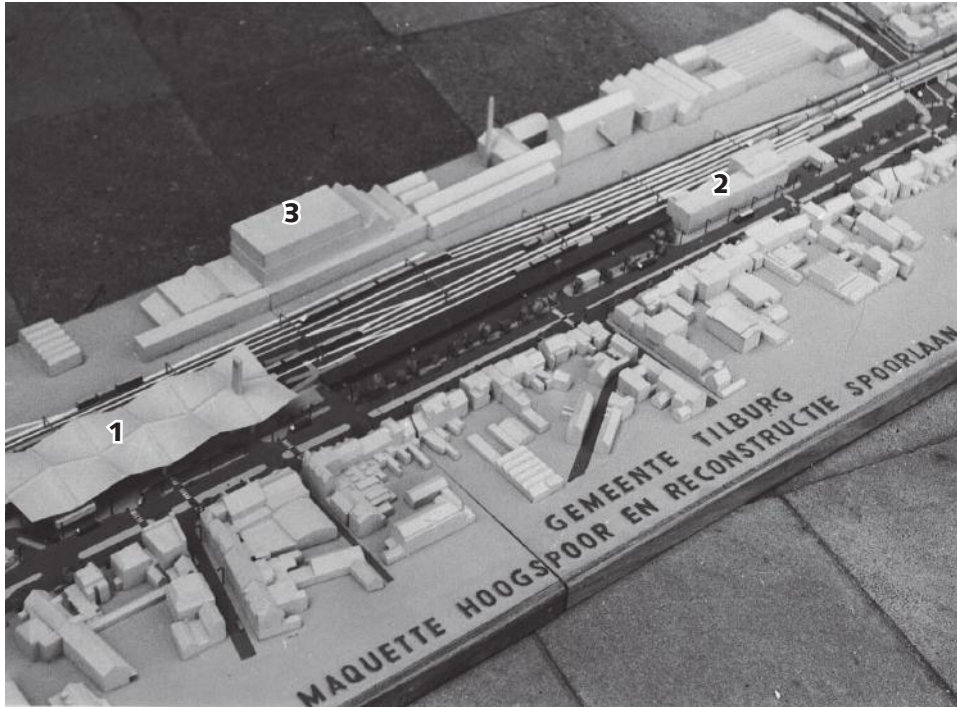
Naast het verhogen van het spoor en de bouw van een nieuw station waren burgemeester Van Voorst tot Voorst en de Tilburgse wethouders van mening dat er nog een aantal andere wijzingen dienden plaats te vinden. Zo stelden ze voor om het goederenvervoer naar een rangeerterrein aan de Hazelaarstraat te verplaatsen. De rangerende treinen bij het station zorgden namelijk voor veel oponthoud, iets wat met deze verplaatsing verminderd zou worden. Ook waren ze van mening dat de lijn naar Turnhout verder naar het westen moest worden

19) Sebregts, 2010, p. 14.



- 1. Station
- 2. Werkplaatsen
- 3. Goederenstation en rangeerterrin Hazelaarstraat
- 4. Stationspostkantoor
- 5. Schouwburg
- 6. Schouwbrug
- 7. Ringbanen

Tilburg, 2013



**Maquette verhoging van de spoorbaan en het nieuwe station. (1) Station Tilburg (2) Postkantoor (3) Wagenwerkplaatsen**

omgelegd zodat de lijn niet langer door de nieuwe wijken Hagelkruis en De Riet hoefde te lopen. Om de doorstroming van verkeer en de bereikbaarheid van het station te bevorderen werd de Spoorlaan aan de Ringbaan Oost en Ringbaan West aangesloten. Door verschillende financiële tegenvallers was de gemeente echter genoodzaakt een minder grootschalige aanpassing te doen, waarbij het oude station gehandhaafd zou blijven. Hoewel niemand echt enthousiast was over dit compromis ging men in 1953 met het voorstel akkoord. Uiteindelijk werd er in 1958 toch een manier gevonden om het gehele plan uit te voeren, met een verhoogd spoor en een nieuw station.<sup>20</sup>

Met de verhoging van het spoor zou eindelijk het probleem met de stremmingen bij de overgangen kunnen worden opgelost. Dat dit hard nodig was blijkt wel uit het feit dat de overgangen aan weerszijden van het Tilburgse station op de

---

20) Hurk – van Haagen, 2003, p. 53-56.

tweede en derde positie stonden op de lijst 'meest langdurig gesloten overgangen van Nederland'.<sup>21</sup> Met de werkzaamheden voor het verhogen van het spoor werd in 1957 een begin gemaakt, kort daarna trad burgemeester Eduard van Voorst tot Voorst af. Onder zijn leiding waren een groot deel van de naoorlogse ontwikkelingen in gang gezet. De aanleg van het hoogspoor betekende dat het negentiende-eeuwse treinstation niet gehandhaafd kon worden.

Als in 1957 de ambitieuze KVP-er Cees Becht burgemeester wordt van Tilburg wordt er vaart gemaakt met de plannen. Becht was zijn carrière aanvankelijk in Nederlands-Indië begonnen maar keerde terug naar Nederland toen Indonesië zich in 1949 onafhankelijk verklaarde. Van 1957-1975, een periode van maar liefst 18 jaar, zou hij burgemeester van Tilburg zijn. Becht was een man die niet van half werk hield. Het provinciale Tilburg moest worden getransformeerd tot een moderne stad, waarbij veel historische panden niet ontzien werden, wat hem de bijnaam "Cees de Sloper" opleverde. Zelf sprak hij liever over 'plastische chirurgie':

*'Wat er gebeurt is meer dan wat rouge aanzetten of dan het wegwerken van een rimpeltje of kraaiepootje. Er worden enkele forse ingrepen gedaan die het gezicht van de stad belangrijk verbeteren en soms geheel veranderen. (...) De plastisch-chirurgische behandeling, die de stad ondergaat doet natuurlijk, als elke andere operatie, wel eens pijn. Maar die wordt blijmoedig op de koop toegenomen, omdat iedereen weet dat het gezicht van de stad schooner onder het mes vandaan zal komen, en omdat de stad haar verschillende functies beter zal kunnen vervullen.'*<sup>22</sup>

Niet alleen een groot aantal historische straten verdwenen, ook het voormalige neoclassicistische stadhuis, het oude station en de textiel fabriek Pieter van Dooren moesten het veld ruimen voor nieuwe ontwikkelingen. Bechts bewering dat Tilburg met subtiele chirurgische ingrepen zou worden opgenomen in de vaart der volken is dan ook een eufemisme te noemen.

Hoewel een groot deel van de plannen al onder leiding van zijn voorganger burgemeester Voorst tot Voorts werd ingezet, heeft Becht door zijn tomeloze ambitie en bouwdrift de plannen gerealiseerd en aangevuld weten te krijgen. Bij

---

21) Snijders, 1963, p. 905.

22) Becht, 1963, p. 898.

Bechts aantreden in 1957 was de textielindustrie al aan het teruglopen en een van zijn doelstellingen was om meer diversificatie aan te brengen op economisch vlak. In 1959 werd onder zijn leiding een acht-jarenplan opgesteld waarin vooral forse investeringen werden gedaan in de infrastructuur. Het acht-jarenplan – ook wel ‘Het plan van 72 miljoen’ genoemd – werd in de daaropvolgende jaren voortvarend uitgevoerd. Er werd fl. 20 miljoen uitgetrokken voor de stadsdoorbraken en het afmaken van de ‘city-ring’, ingrepen die uit het plan van Auke Komter waren overgenomen. Ook werd de voorgestelde verhoging van de spoorbaan uitgevoerd, waardoor het oude station gesloopt moest worden. De vele aanpassingen die het Tilburgse station in de loop der jaren had ondergaan hadden de kwaliteit van het gebouw geen goed gedaan. Al in 1883 werd er in de Nieuwe Rotterdamse Courant geklaagd over het aanzien van het gebouw; een industriestad als Tilburg was toch wel iets meer waard. In 1888 werd het gebouw in de Tweede Kamer zelfs ‘het slechtste en ordinairste’ station van Nederland genoemd.<sup>23</sup>

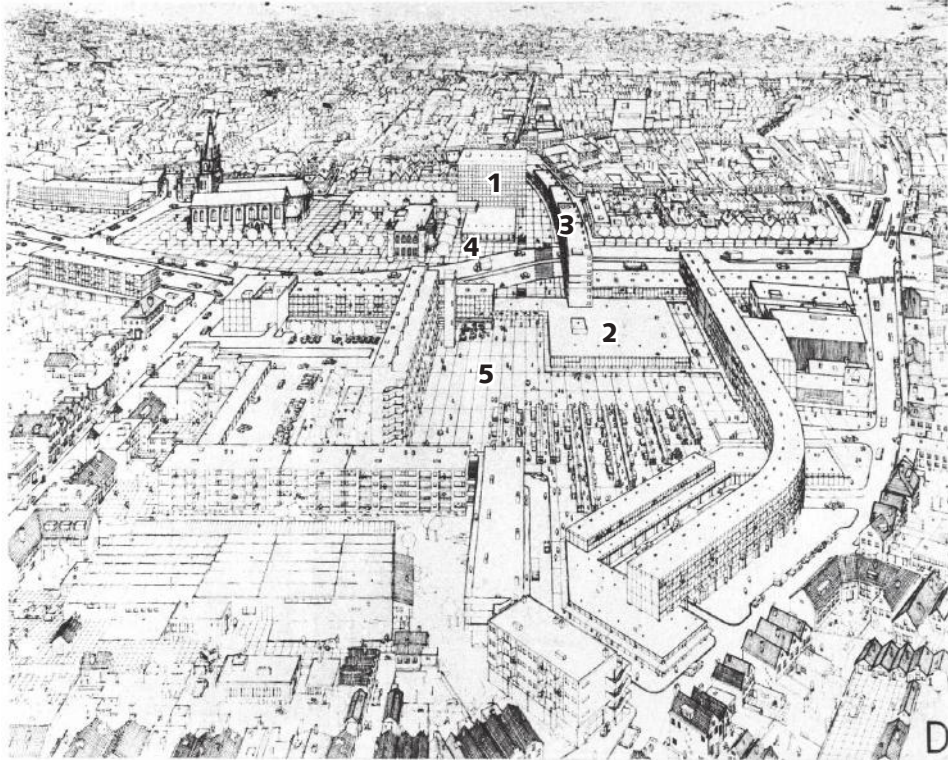
Het nieuwe stationsgebouw stond niet op zichzelf maar maakte deel uit van een heel ensemble openbare gebouwen en stedenbouwkundige en infrastructurele ingrepen die bedoeld waren om Tilburg een meer moderne stedelijke allure te geven. In 1961 werd de Tilburgse Schouwburg opgeleverd, ontworpen door B. Bijvoet en G.H.M. Holt. Een jaar later was de nieuwbouw voor de Tilburgse Hogeschool (nu Universiteit van Tilburg) gereed van de hand van Jos Bedaux. Aan de noordrand van de stad verrees het nieuwe Maria Ziekenhuis van Smijntink en De Groot. In 1972 was het nieuwe stadhuis klaar dat ontworpen werd door Kraaijvanger Architecten. Zij hebben ook het postkantoor ontworpen ten oosten van het station.<sup>24</sup> Bij de uitwerking van het centrumplan werd in grote lijnen het plan van



**Tekening Stationspostkantoor, ontworpen door Kraaijvanger Architecten**

23) Veen, 1988, p. 66.

24) Dit gebouw staat er nog steeds maar is door een verbouwing in de jaren '90 onherkenbaar veranderd. Kraaijvanger Architecten ontwierp vooral in de jaren '60 een groot aantal gebouwen in Tilburg.



**Centrumplan van Van den Broek en Bakema. (1. stadhuis, 2. bibliotheek, 3. de Katterug, 4. Stadhuisplein, 5. Koningsplein)**

Auke Komter gevolgd. Het bureau Van den Broek en Bakema, een progressief en invloedrijk Rotterdams bureau, werkten het plan voor het centrum verder uit. Het meest opvallende element in dit plan is het gebogen woongebouw dat in de volksmond 'de Katterug' wordt genoemd. Tilburg is in de jaren '60 en het begin van de jaren '70 een laboratorium voor moderne architectuur en stedenbouw. Het hierboven beschreven moderniseringsproject vormde het ruimtelijke en culturele kader waarbinnen Van der Gaasts stationsgebouw verrees. Na de realisatie van de grootscheepse transformatieplannen in de jaren '60 en '70 worden er in het stationsgebied geen grootste stedenbouwkundige wijzigen gedaan. Pas in de jaren '90 wordt er opnieuw nagedacht over gebiedsontwikkeling in rondom het station en de wagenwerkplaatsen. Op deze ontwikkelingen komen we in het volgende hoofdstuk terug.

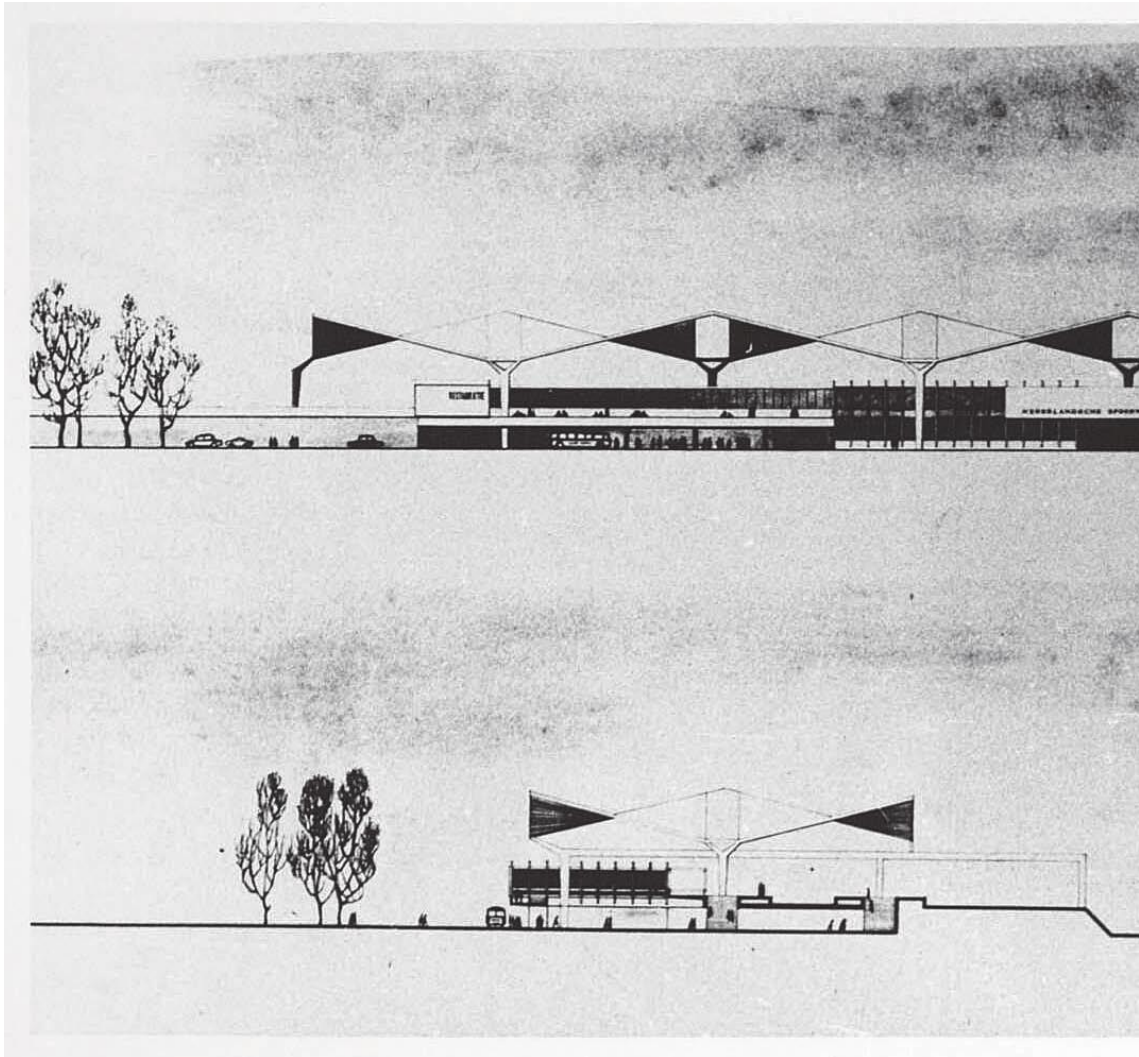
## **De bouw van het station<sup>25</sup>**

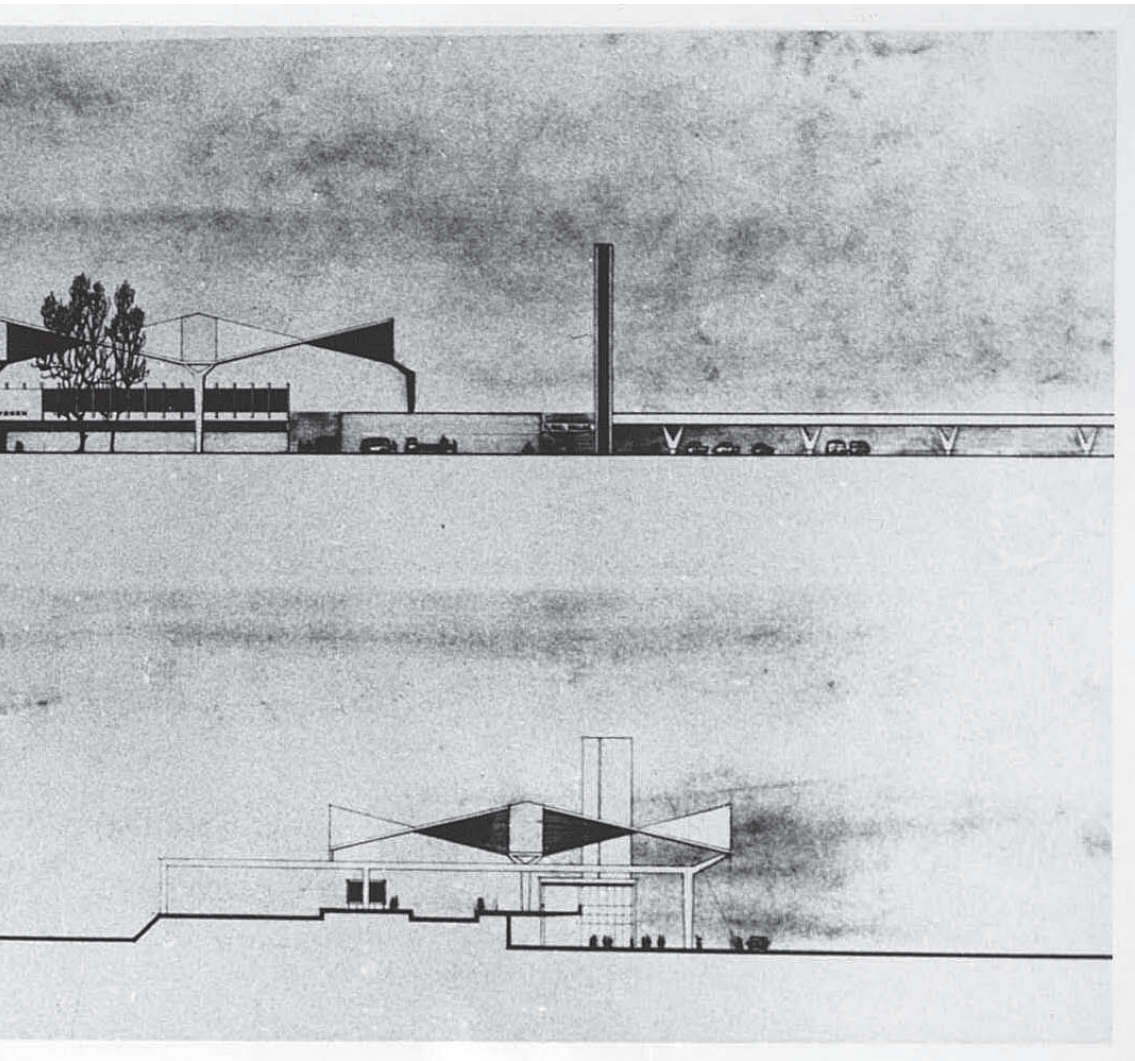
In februari 1959 presenteerde Van der Gaast zijn eerste ontwerp voor burgemeester Cees Becht en zijn directeur Publieke Werken J.D.A. Sniijders. Aangezien hij zes jaar daarvoor de chef van het architectenbureau van de NS was geworden was hij de meest voor de hand liggende persoon om deze prestigieuze klus aan te pakken. Van der Gaast presenteerde een gedurfd ontwerp dat door beiden heren direct met enthousiasme werd ontvangen. Meest beeldbepalend was daarin het bijzondere dak waarbij verschillende hypparschalen aan elkaar werden gekoppeld. Onder dit dak werden lichte, paviljoenachtige gebouwen geplaatst waarin de wachtruimten, loketten en commerciële functies werden ondergebracht. Als extra markering tekende Van der Gaast naast het station een hoge klokkentoren in gele baksteen. Meest bijzonder was misschien wel een element dat hij weglief, de klassieke stationsfaçade. Een belangrijke vernieuwing was niet alleen de toepassing van de bijzondere hypparschalen, maar vooral dat de openbare ruimte en het station door het ontbreken van een harde gevel vloeiend in elkaar overliepen. Daarnaast ontwierp Van der Gaast een zeer transparant station. Van der Gaast kreeg goedkeuring om het ontwerp verder uit te werken. Op 7 oktober werd het door de Schoonheidscommissie zonder wijzigingen goedgekeurd. Van der Gaast presenteerde vervolgens op 26 mei 1961 met behulp van een maquette het definitieve ontwerp voor burgemeester en wethouders.

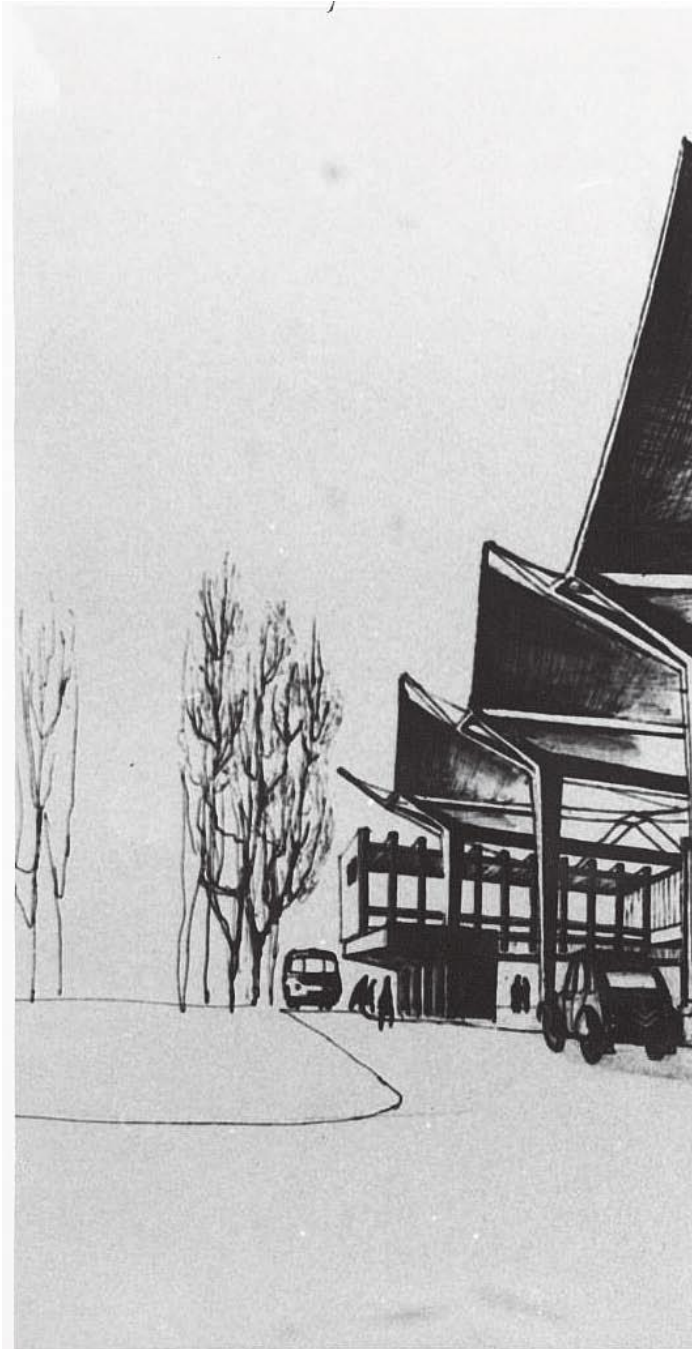
In februari 1962 maakte de NS een kostenraming waaruit bleek dat de bouwkosten toch hoger uit zouden vallen. Lohmann, de president-directeur van de NS maakte zich hierover zorgen en besprak de situatie met burgemeester Becht. De NS was begin jaren '60 in de rode cijfers geraakt, de kosten moesten dus zo laag mogelijk gehouden worden. Lohmann wilde een minder uitgesproken ontwerp om kosten te besparen. Becht, die zijn zinnen op het ontwerp met de hypparschalen had gezet zou gezegd hebben: 'Ik wil een station van donder en geweld', en drukte het plan ondanks de hoge kosten door. Becht kon dit doen omdat hij de grootste betaler was, de NS droeg slechts 19% bij aan het project. NS betaalde zo'n laag percentage van de bouwsom omdat er sprake was van zogenaamd 'verzakingswerk'. De directe aanleiding voor de bouw van het nieuwe station was namelijk de aanleg van het hoogspoor, en dat was een project door de gemeente Tilburg geïnitieerd.

---

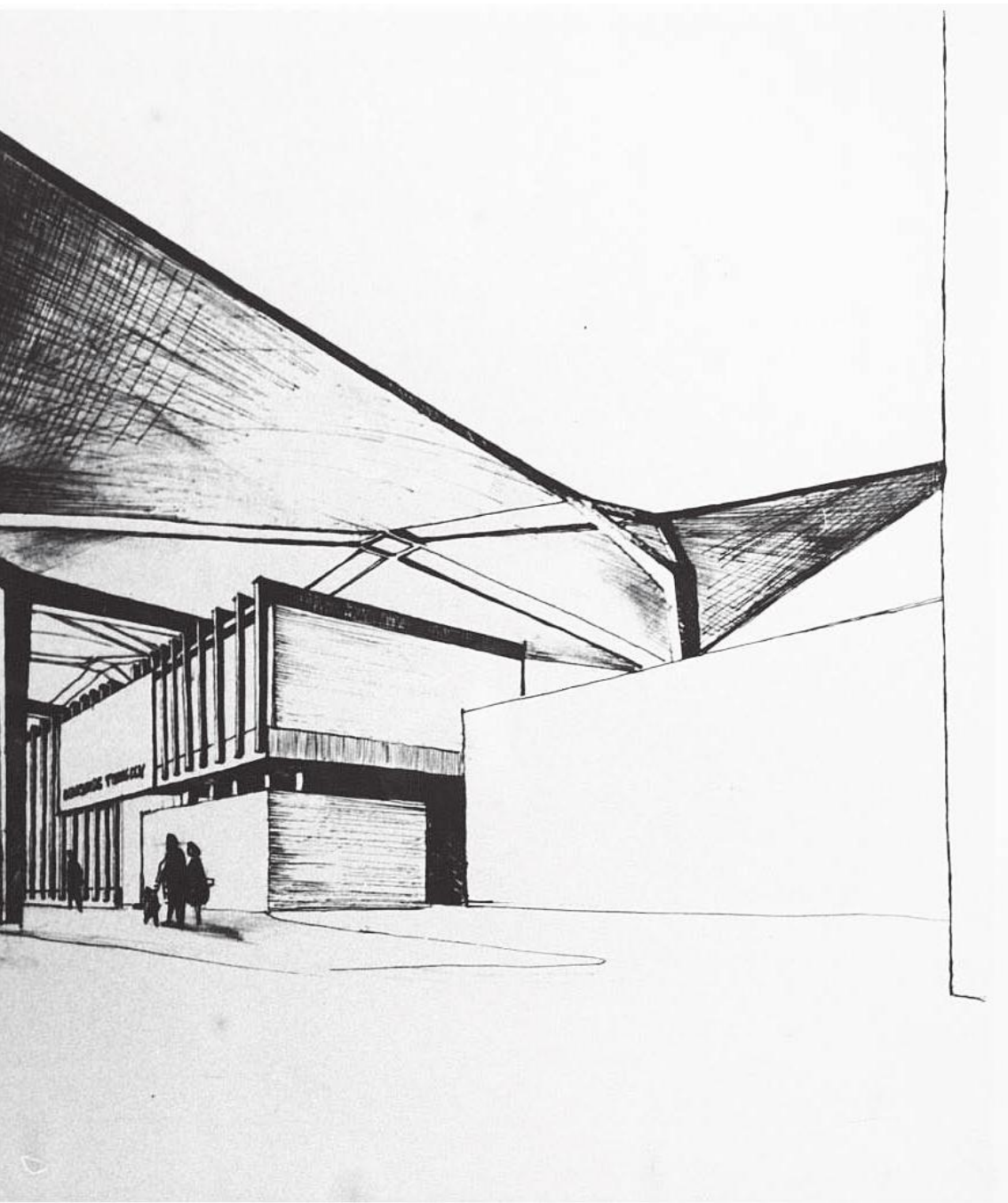
25) Gegevens in deze paragraaf zijn ontleend aan de masterthesis van Trudy van Hurk, 2003.

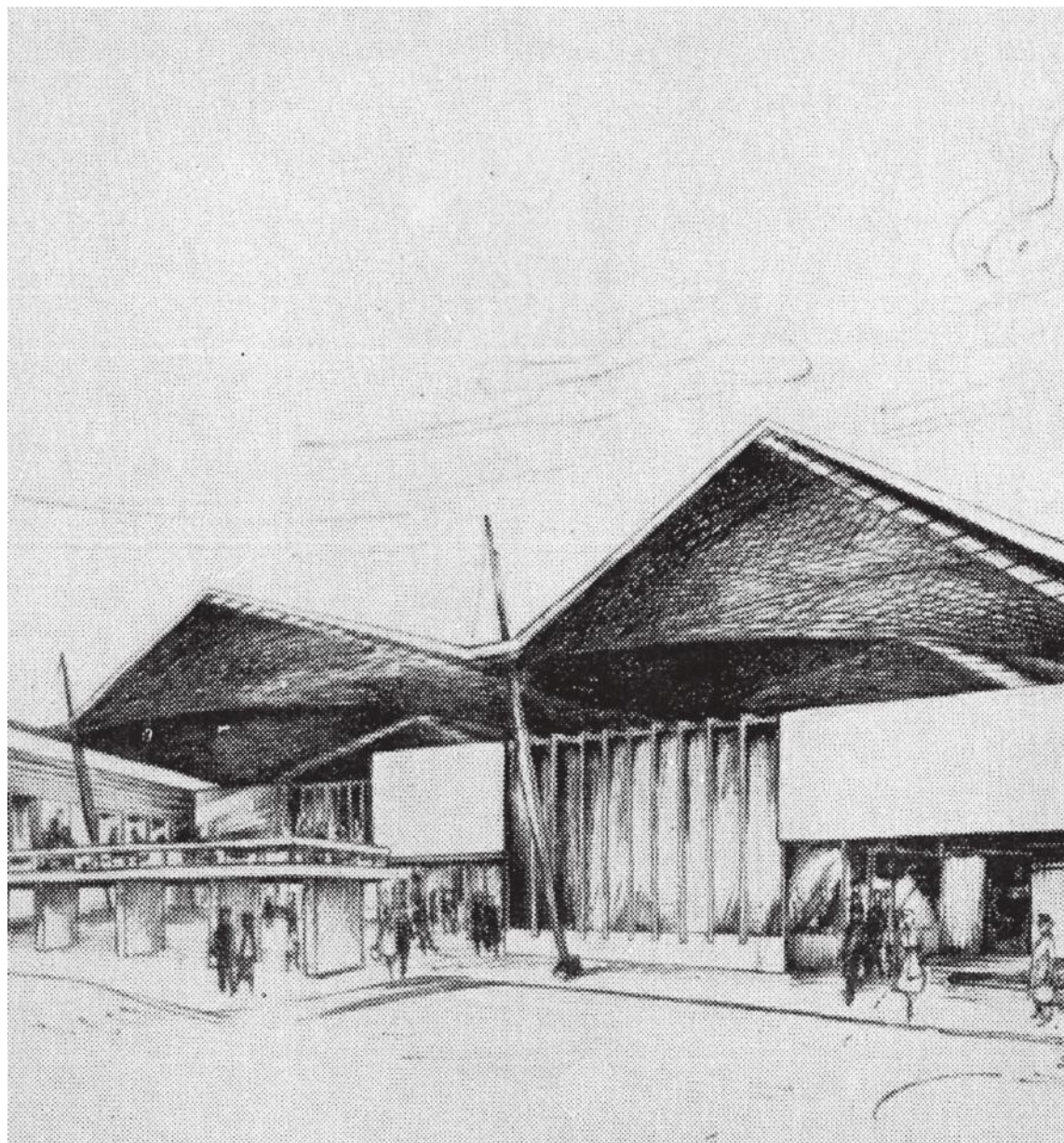




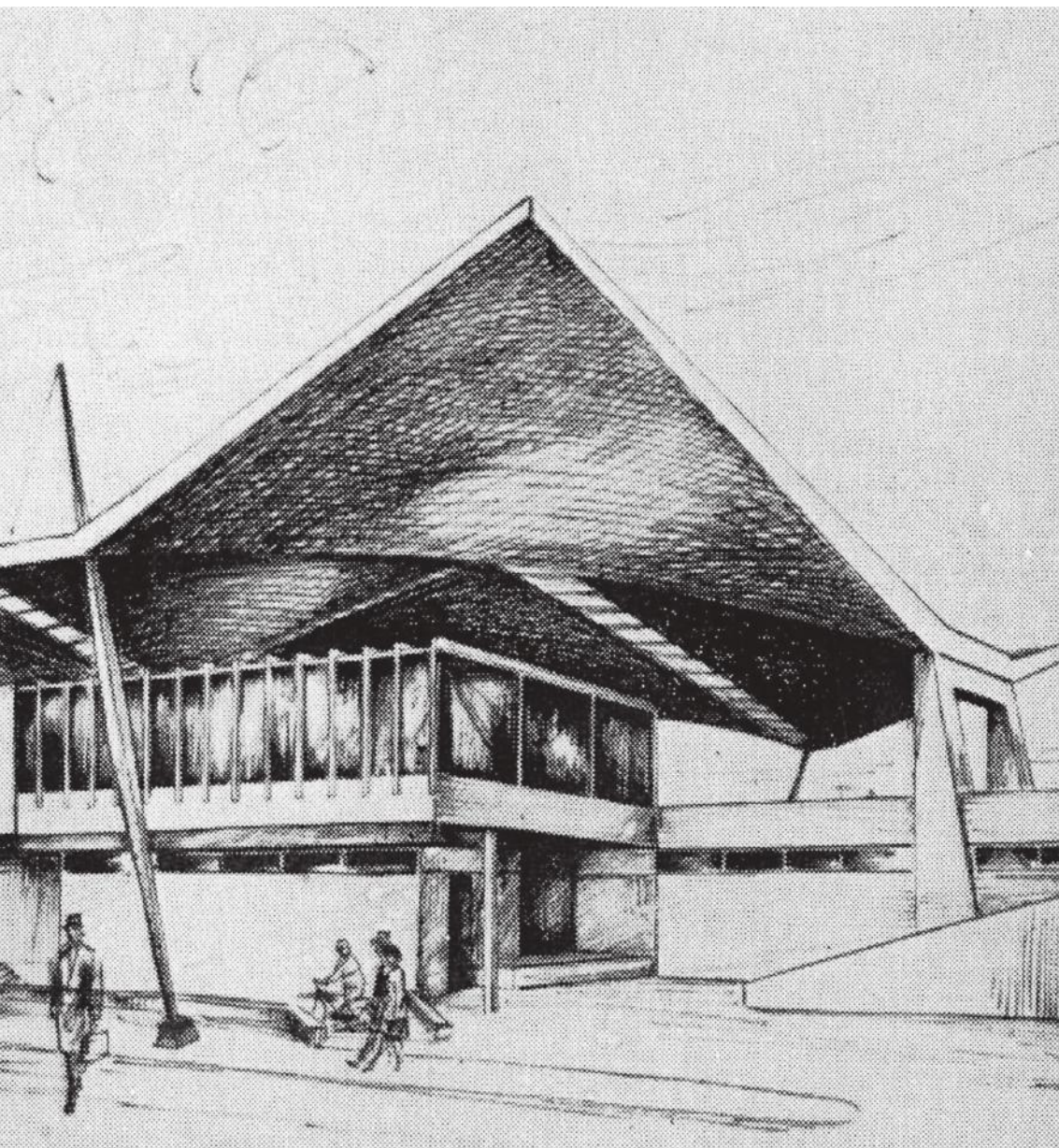


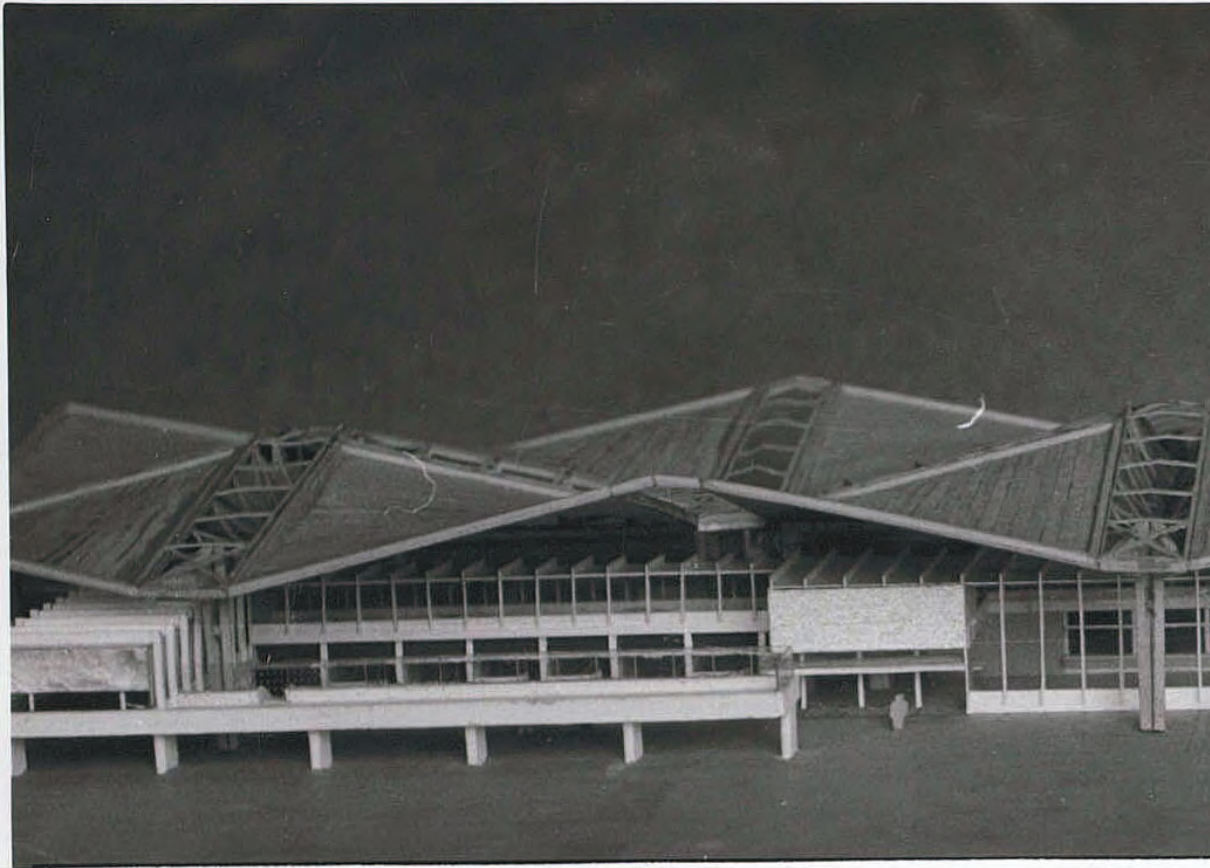
Ontwerptekening voor Station Tilburg, 1960





Ontwerptekening voor Station Tilburg, 1960





Bij dat soort gevallen was het standaardprocedure dat NS 17% betaalde en de gemeente het resterende bedrag. Het probleem met de overgangen, de directe aanleiding voor de aanleg van het hogespoor, was namelijk primair een stedenbouwkundig probleem en daarom moest de gemeente veruit het meest betalen. Uiteindelijk kreeg de gemeente Tilburg het toch voor elkaar dat de NS 19% zou betalen.<sup>26</sup>

---

26) Hurk - van Haagen, 2003, p. 54. Bij expansiewerk of vervanging betaalde NS 100% van de bouwsom.

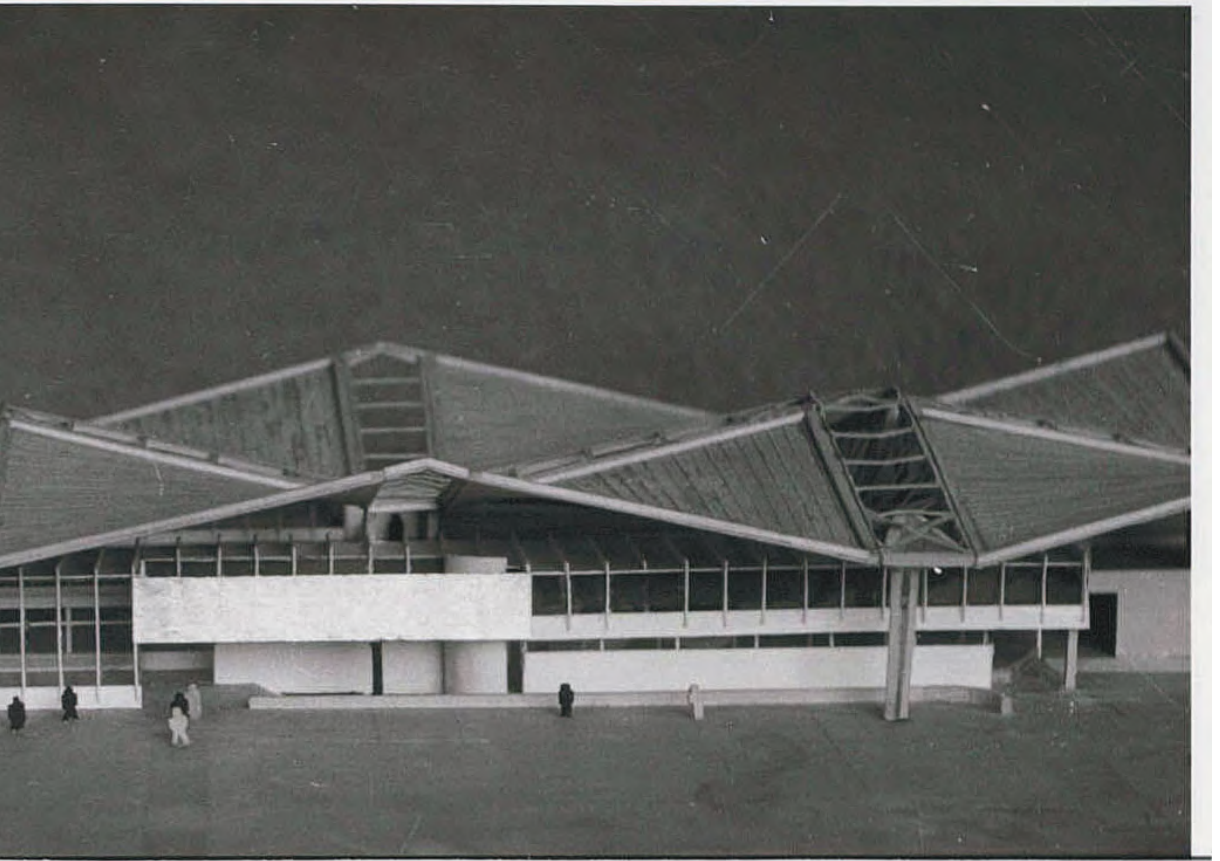
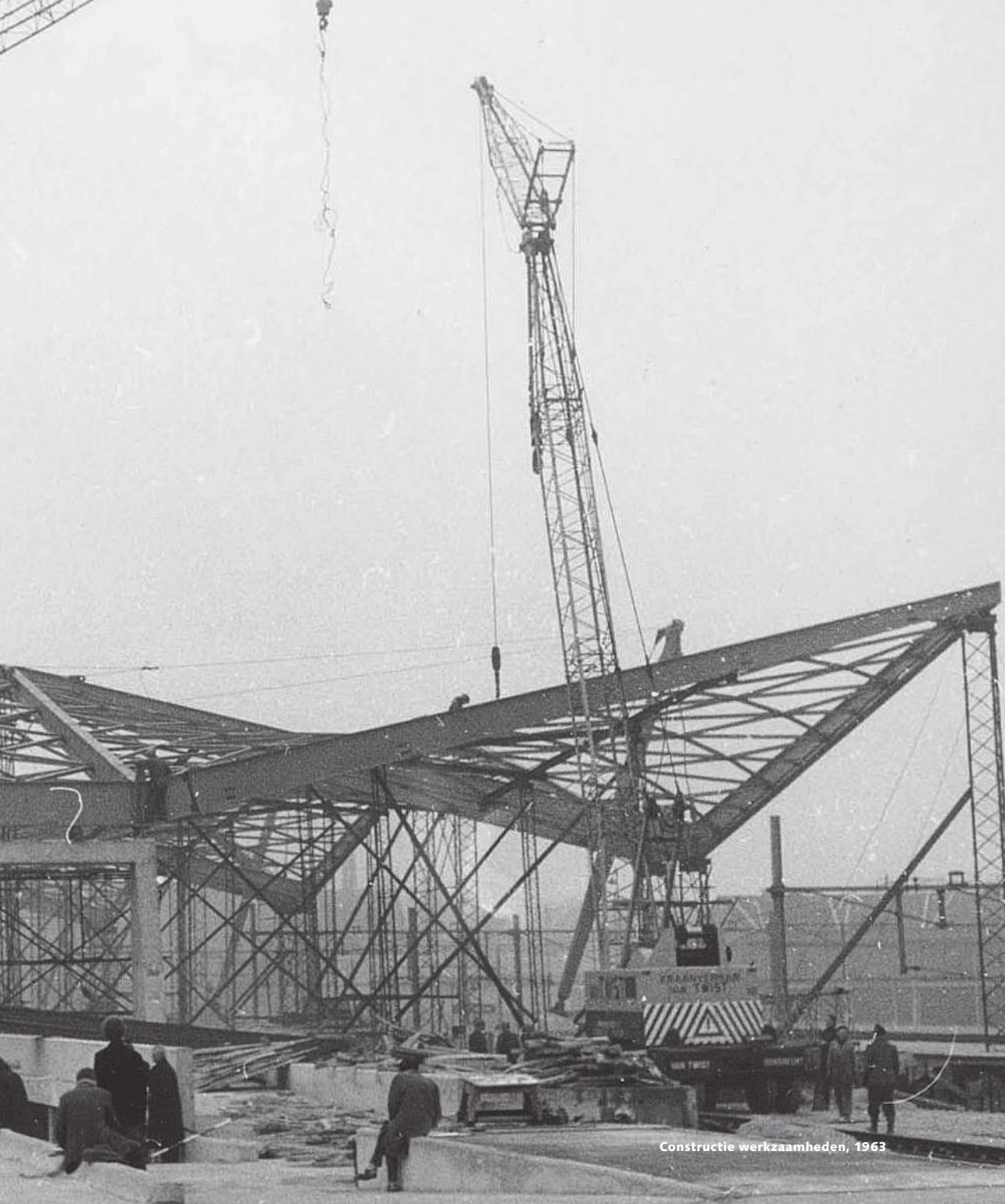


Foto van de maquette, 1961

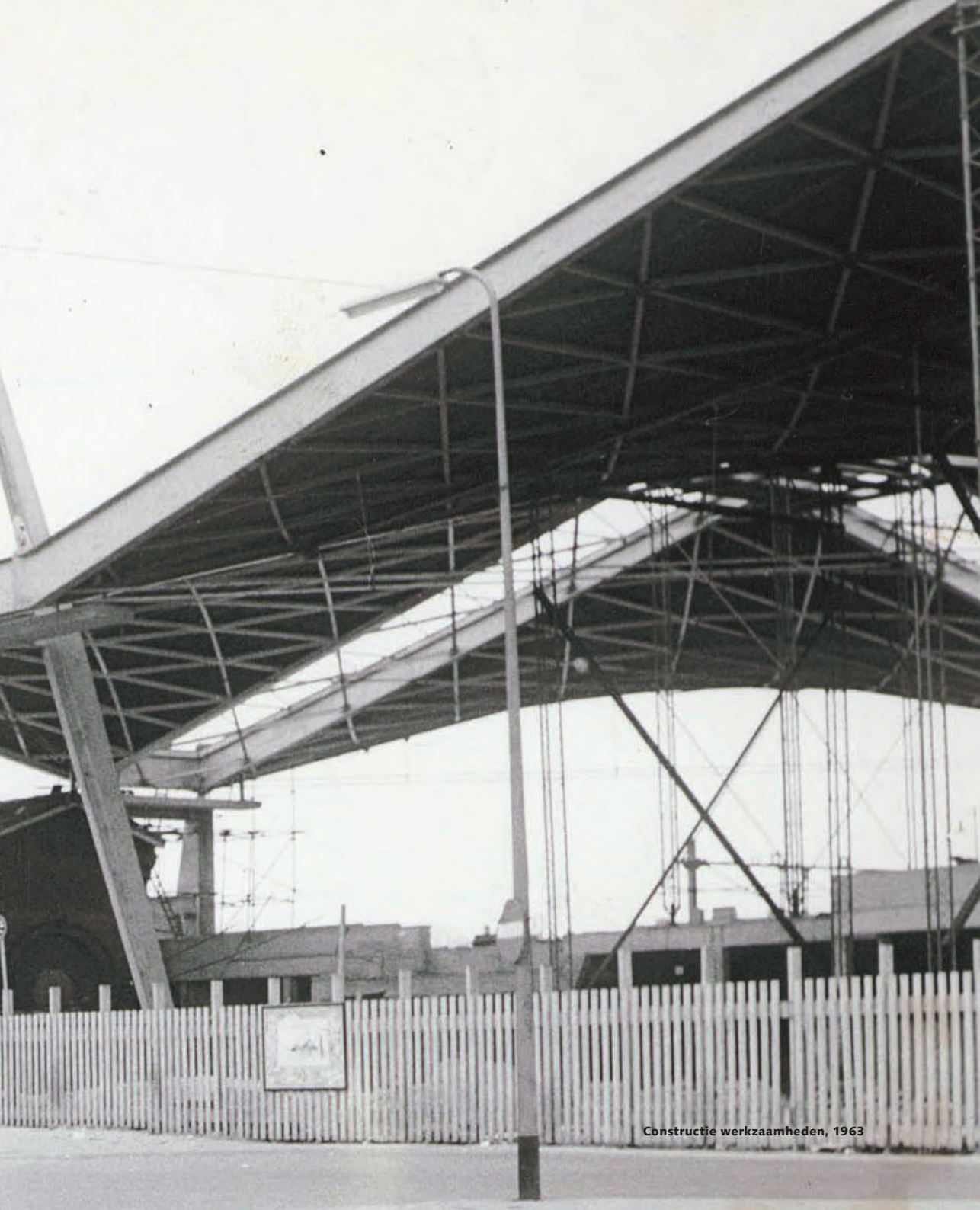
Dat burgemeester Becht zoveel invloed had op het ontwerp had allereerst te maken met het feit dat de gemeente in financiële zin het meeste bijdroeg aan het nieuwe station. Met andere woorden: wie betaalt bepaalt. Daarnaast speelde Bechts ambitieuze en soms ook autoritaire leiderschap een rol. Voordat hij burgemeester werd van Tilburg had hij er al een heel leven opzitten. Op vijfentwintig-jarige leeftijd vertrok hij naar Nederlands-Indië om daar als ambtenaar te werken. Tijdens de Tweede Wereldoorlog zat hij drieënhalf jaar gevangen in verschillende kampen en gevangenissen. Na de oorlog leek





Constructie werkzaamheden, 1963





Constructie werkzaamheden, 1963



Parkeerplaatsen voor en onder het postperron, foto 1966

zijn carrière pas echt van start te gaan. Bechts eerste post als burgemeester was Soerajaba, een grote, bruisende havenstad die weliswaar volledig in puin geschoten was door oorlogshandelingen. Tijdens een verlofperiode raakte Becht zijn burgemeesterspost echter kwijt doordat de Indonesiërs in 1949 de onafhankelijkheid uitriepen. Becht kon een jaar later weer aan de slag als burgemeester van Vaals, een gemeente van slechts een paar duizend inwoners in het uiterste puntje van Limburg. De ambitieuze Becht wist deze carrièreerugval na een paar jaar te herstellen door de burgemeesterspost voor Tilburg te bemachtigen. Wellicht heeft zijn vroeg afgebroken carrière in Nederlands-Indië zijn dadendrang in Tilburg nog versterkt. Eén ding is zeker, de grootscheepse modernisering van Tilburg in de jaren vijftig en zestig werden voor een belangrijk deel werkelijkheid door de stuwende kracht en het dominante karakter van burgemeester Cees Becht.



Oorspronkelijke indeling busplein, 1967

### **Inrichting van het stationsplein**

In tegenstelling tot veel andere Nederlandse stations heeft het Tilburgse station nauwelijks een voorplein, en wel omdat het station ligt ingeklemd tussen de Spoorlaan en de parallel lopende treinsporen. Deze stedenbouwkundige situatie had tot gevolg dat er niet een ruim en overzichtelijk plein kon worden gecreëerd, het stationsgebouw grenst in feite direct aan de openbare weg.

De bushaltes bevinden zich aan de westzijde van het stationsgebouw. De inrichting van het busplein was aanvankelijk zeer rudimentair, bij de halteplaatsen waren bijvoorbeeld geenabri's geplaatst. Wanneer de reiziger op de bus stond te wachten en beschutting zocht tegen regen of zon konden ze onder de overstek bij de keerwand wachten. Hoewel het busstation zich nog op dezelfde lokatie bevindt is de indeling van het plein geheel veranderd omstreeks 1983. Toen werd er een busperron aangelegd dat parallel loopt aan de Spoorlaan, daarnaast werden er bomen geplant enabri's geplaatst. Tot op heden is deze indeling uit begin jaren tachtig gehandhaafd.

Aan de andere kant, ten oosten van het stationsgebouw bevonden zich de parkeerplaatsen voor auto's. Er konden ook auto's gedeeltelijk onder het eerste perron worden geparkeerd. De V-vormige kolommen, die het bovenliggende perron dragen, zijn onderdeel van het oorspronkelijke ontwerp van Van der Gaast. Het is opmerkelijk hoeveel parkeerruimte er was gereserveerd bij station Tilburg. De gehele strook tussen het stationsgebouw en het postkantoor, over een lengte van ongeveer 240 meter was bestemd als parkeergebied. De keuze voor de grote hoeveelheid parkeerplaatsen had zeer waarschijnlijk te maken met de toenemende concurrentie van de personenauto in de jaren zestig. Een groot deel van de parkeerplaatsen wordt nu gebruikt voor het stallen van fietsen.



### **Busplein 1965 (bij oplevering)**

Een vrijwel leeg plein zonderabri's, groen of straatmeubilair. De meeste haltes zijn diagonaal ten opzichte van de weg gesitueerd.



### **Busplein 1981**

Het oorspronkelijke busplein is hier nog ongewijzigd, behalve dat er wat bomen zijn gepland langs de doorgaande weg, en eenabri en enkele banken zijn geplaatst.



### **Busplein 1983**

Omstreeks 1983 wordt het busplein opnieuw ingericht. De belangrijkste wijziging is de aanleg van een nieuw perron waar de bussen in de langrichting halt houden (links op de foto). Daarnaast werden er nieuwe bomen geplant. Verder werden er verspreid over het plein blokvormige zitelementen geplaatst. Ook zijn er meerabri's dan in de oorspronkelijke opzet.



### **Busplein huidige situatie**

De inrichting uit begin jaren tachtig is nog grotendeels intact. Wel zijn enkeleabri's en blokvormige zitelementen verdwenen.

# Emplacement context: opzet, routing en reizigersbeleving

Met name door de aanwezigheid van de wagenwerkplaats had station Tilburg een emplacement dat aanzienlijk groter was dan dat van vergelijkbare provinciesteden. Desondanks stond Van der Gaast bij het ontwerp voor station Tilburg voor een uitdagende klus omdat er tussen de Spoorlaan en het daaraan parallel lopende spoor maar een relatief smalle strook over bleef waar het stationsgebouw gebouwd moest worden. Hierdoor kon Van der Gaast niet teruggrijpen op het archetype station waarbij een apart voorgebouw als een representatief object voor de perronoverkapping werd geplaatst. Voormalig spoorbouwmeester Cees Douma beschrijft het in zijn boek over moderne stationsgebouwen als volgt: *'Na 125 jaar gesloten gevelarchitectuur in de vaderlandse stationsbouw (...) breekt Van der Gaast in Tilburg letterlijk en figuurlijk door deze introverte façadebouw heen. Daarmee is voor insiders dit station, dat geen overkapping heeft maar louter een overkapping is, in feite de belangrijkste schepping uit de beschreven periode 1938-1998 van dit boek.'*<sup>27</sup> Omdat de architectonische expressie vooral in de overkapping tot uiting komt kan Van der Gaast de gesloten volumes – zoals het plaatskaartenkantoor, wachtruimten, en stationsrestauratie – tot het minimum terugbrengen. (Dit in tegenstelling tot zijn voorgangers die juist met dit programma de architectonisch expressie aanbrachten.) Van der Gaast was daardoor in staat zelfs een bescheiden plein en een breng- en ophaalplek te realiseren onder de overkapping. Het busstation is ten westen van het station gesitueerd. De strook ten oosten van het stationsgebouw (tussen het station en

---

27) Douma, 1998, p. 105.

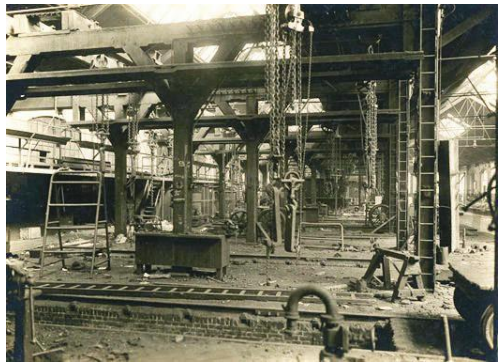
het postkantoor) was aanvankelijk geheel gereserveerd als een parkeerterrein. Momenteel is daar een fietsenstalling.

## De Tilburgse spoorwegwerkplaats

De ontwikkeling van deze werkplaats strekt zich uit over een periode van ongeveer 150 jaar en heeft een complexe geschiedenis.<sup>28</sup> De wagenwerkplaats in Tilburg is vanaf het begin aan het station gekoppeld geweest. De Staatsspoorwegen werden door de regering verplicht om twee werkplaatsen te bouwen, één in Tilburg voor de zuidelijke spoorwegen en één in Zwolle voor de noordelijke spoorwegen. Rond 1865 werd er een begin gemaakt met de bouw van deze ruim

opgezette werkplaatsen waar zowel wagons als locomotieven werden gerepareerd. In de loop der jaren zijn er veel gebouwen afgebroken en bijgekomen. Op het terrein bevond zich onder andere een smederij, een draaierij, een zadelmakerij (hier werden onderdelen die met leer te maken hadden gemaakt), een koperslagerij en een gieterij. Aan de westzijde van het terrein werden de locomotieven hersteld, aan de oostzijde de rijtuigen.

Belangrijke wijzigingen treden op wanneer de Staatsspoorwegen in 1917 een belangengemeenschap aangaan met de grootste private Nederlandse vervoerder, de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM). Deze samenwerking is het begin van de Nederlandse Spoorwegen.



Interieur van de Centrale Werkplaats, ca. 1930



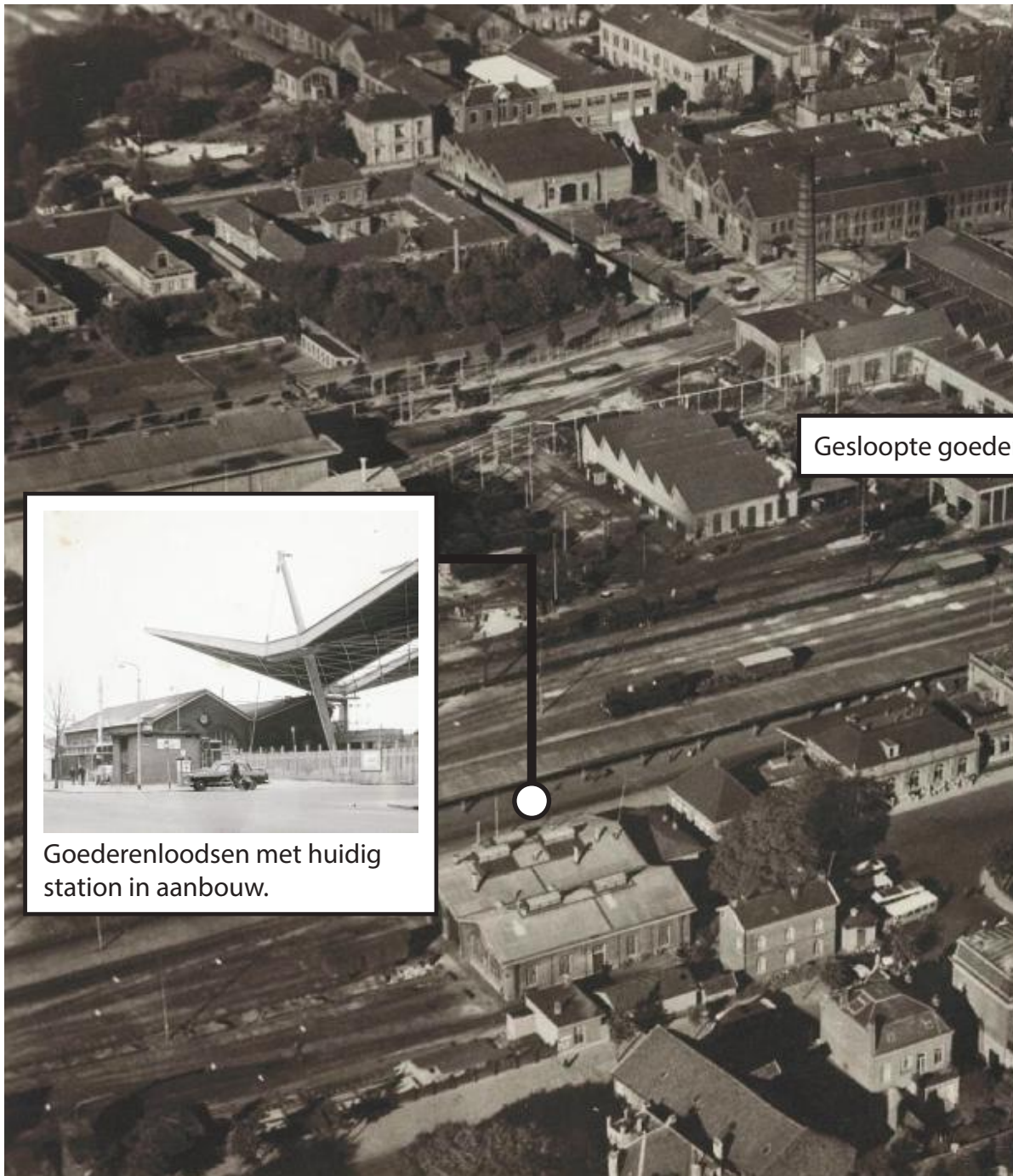
luchtfoto Centrale Werkplaats, 1976

28) Voor een uitgebreide analyse van de wagenwerkplaats verwijzen we naar het rapport van BOEi (Nationale Maatschappij tot Behoud, Ontwikkeling en Exploitatie van Industrieel Erfgoed.) Mits anders vermeld is de beschrijving van de spoorwegwerkplaats gebaseerd op het rapport 'Centrale Spoorwegwerkplaats' van BOEi uit 2008.





1. Stationsgebouw (gesloopt)
2. Centrale werkplaats
3. Textielfabriek Elias
4. St. Josephgesticht
5. Gemeentelijke gasfabriek
6. Klooster Clarissen
7. Katholiek gymnasium
8. Paterskerk
9. Katholiek Gasthuis
10. St. Rochusgesticht
11. Ambacht- en industrieschool
12. Lederhandel
13. Postkantoor
14. Stoomketelfabriek Deprez
15. Muziekinstrumentenfabriek Kessels



Gesloopte goede



Goederenloodsen met huidig station in aanbouw.



renloodsen



Overweg met voetgangersbrug en seinhuis.



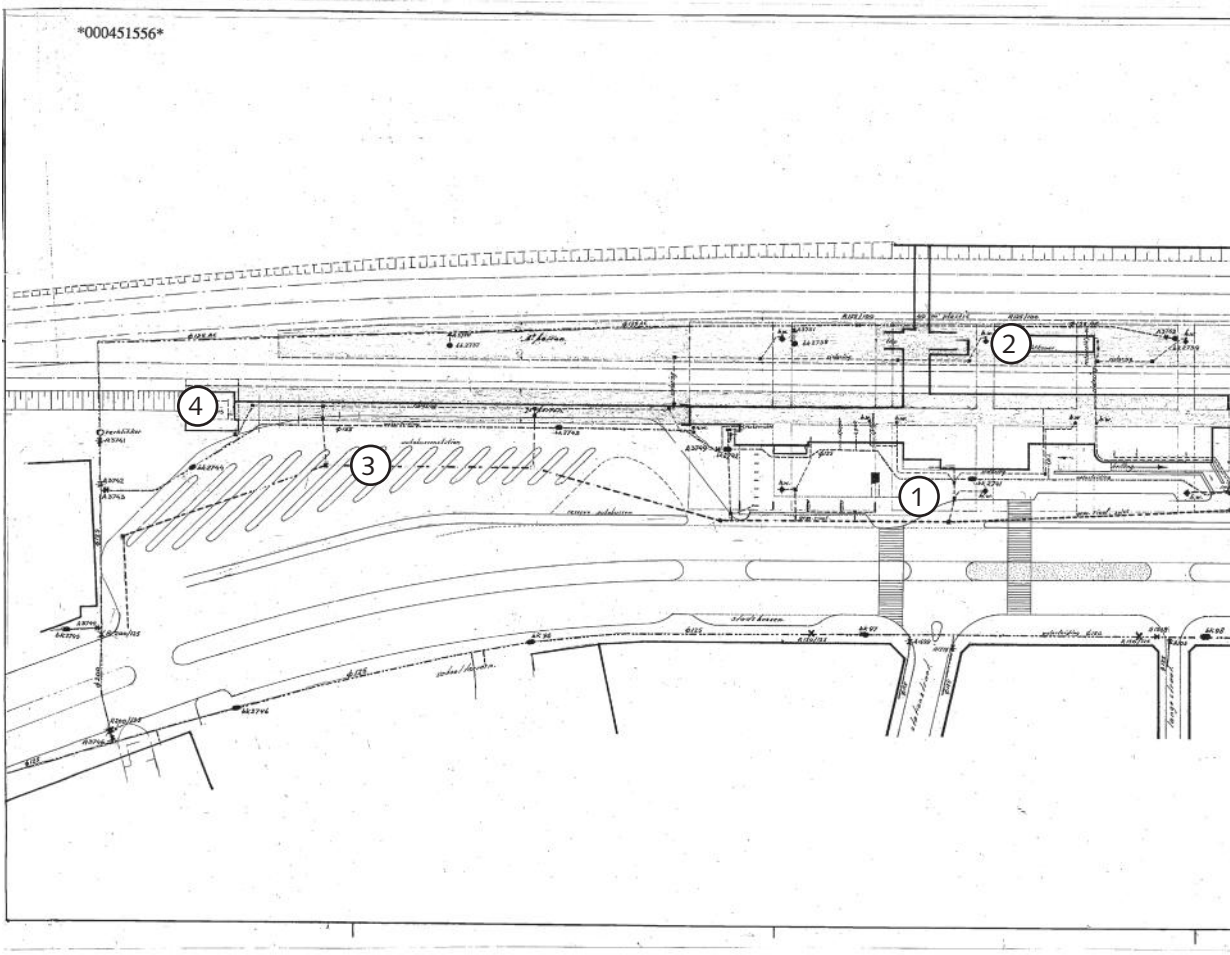
Gesloopte stationsgebouw uit 1863

425 537

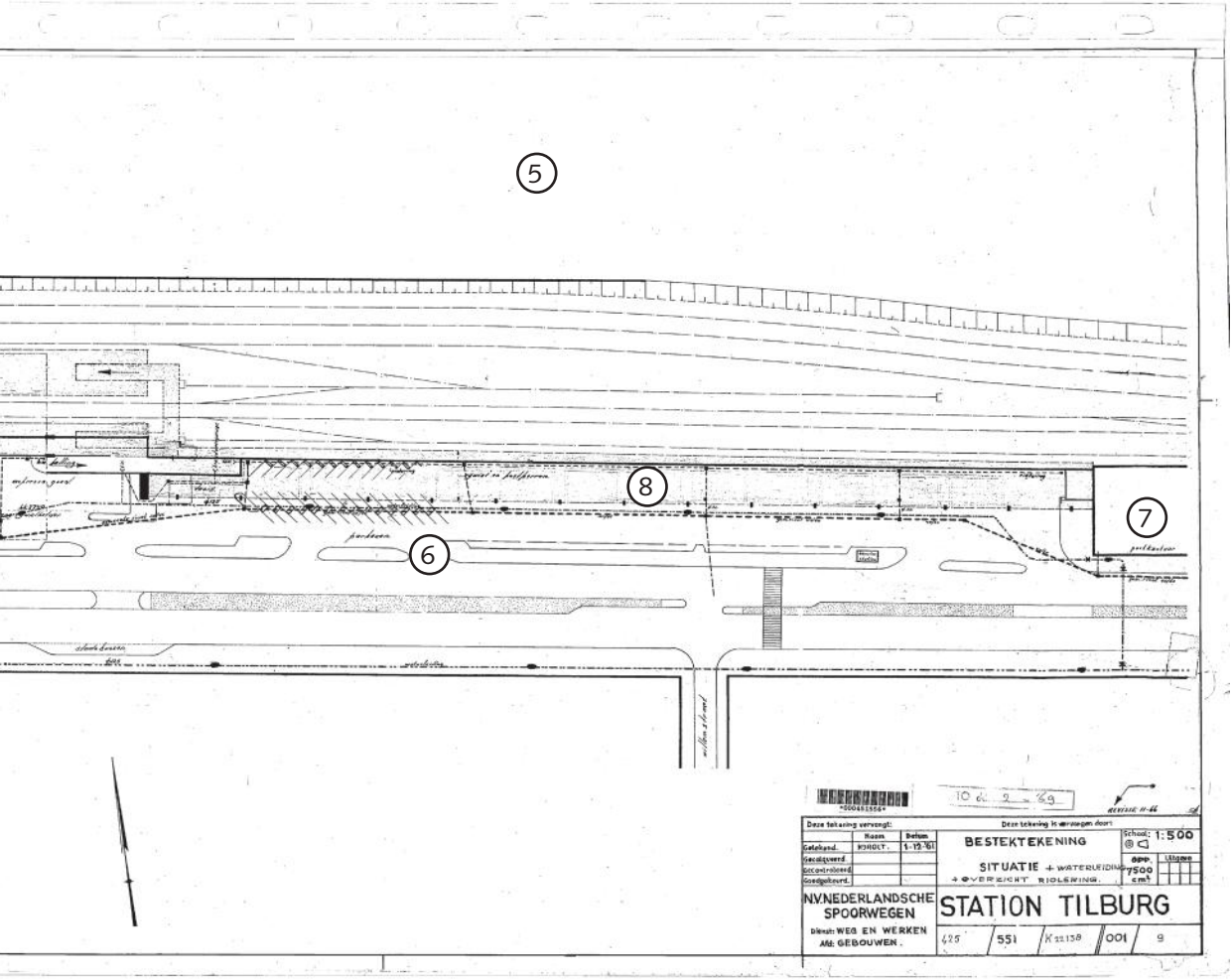
88.138

001 g.

\*000451556\*



- 1. Stationsgebouw
- 2. Perrongebouwen
- 3. Busstation
- 4. Seinhuis
- 5. Centrale Werkplaats
- 6. parkeerplaatsen voor auto's
- 7. Stationspostkantoor
- 8. Postperron



		10 6 9 69	REVISE 0-41
Deze tekening vervangt:		Deze tekening is vervaardigd door:	
Revisie	Revisie	Schaal: 1:500	
Gepland	1-19-71	BESTEKTEKENING	
Gepland		SITUATIE + WATERLEIDING	
Gepland		+ VERBODT RIJLENING	
Gepland		Sch. 500	
<b>NV NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN</b> Dienst: WEG EN WERKEN Afd. GEBOUWEN		<b>STATION TILBURG</b> 425 551 K 21130 001 9	



Door deze fusering was er in de werkplaatsen een overcapaciteit ontstaan. Daarom werd besloten in Tilburg en Zwolle het onderhoud en de reparatie van locomotieven uit te voeren terwijl Utrecht en Haarlem de rijtuigen voor hun rekening zouden nemen. In Amersfoort en Blerick waren de werkplaatsen waar het onderhoud en herstel aan het goederenmaterieel werd uitgevoerd.

Een bijzonder object op het terrein van de Tilburgse spoorwegwerkplaats is de polygonale loods die in 1937 is gebouwd voor het uitvoeren van kleine reparaties aan locomotieven. Voor het halfronde gebouw bevindt zich een draaischijf om de verschillende standplaatsen te bedienen.



polygonale loods

Aanvankelijk leek de spoorwegwerkplaats de Tweede Wereldoorlog zonder aanzienlijk schade door te komen. Dat veranderde na de spoorwegstaking van 17 september 1944; uit represaille vernielden de Duitsers veel materieel. Stoomketels, gereedschappen en kraanbanen werden opgeblazen, locomotieven werden op de terugtocht meegenomen. Hoewel de schade groot was bleef het grootste deel van de werkplaatsen zelf overeind.

In 1960 werd er aan het NS-plein een nieuwe portiersloge gebouwd in een sobere wederopbouwstijl. In diezelfde stijl werd in 1962 een klein medische centrum neergezet op het terrein van de spoorwegwerkplaats. In de jaren '70 en '80 van de twintigste eeuw vonden er nog een groot aantal wijzingen plaats op het werkplaatsterrein. Sommige loodsen werden afgebroken, om plaats te maken voor nieuwbouw.

### **Wijzigingen op het emplacement**

Wanneer we tekeningen en foto's van de het emplacement bekijken uit de jaren '50 van de vorige eeuw (zie pagina's 54-55) dan valt direct op dat het station – in tegenstelling tot de huidige situatie – eigenlijk uit een cluster van gebouwen bestaat. Op het emplacement stonden naast het stationsgebouw een apart seinhuis (bij de overgang aan de Koestraat), een aparte dienstwoning voor de stationschef en een fietsenstalling, maar ook een heel aantal loodsen en sporen voor goederenvervoer.

Parallel aan de Spoorlaan liep een losweg waar goederen op vrachtwagens

werden overgeladen (zie plattegrond 'Stationsgebied omstreeks 1900' op p. 52-53 en 54-55). Met de komst van het hoogspoor en de gelijktijdige bouw van het huidige station zijn alle vooroorlogse gebouwen aan de zuidrand van het spoor verdwenen.

Het lossen en rangeren van het goederenvervoer, dat zich voor een deel aan de zuidrand – de zijde van het stadscentrum – afspeelde, zorgde voor veel verkeershinder. Daarnaast nam in de jaren vijftig het verkeer over de toch al smalle Spoorstraat sterk toe. Om die reden werd het goederenstation eind jaren vijftig naar de lokatie ten noorden van de Hazelaarstraat verplaatst, waar een nieuwe, grotere goederenloods gebouwd. In de jaren '80 begon het goederenvervoer per spoor al terug te lopen door concurrentie van het vrachtvervoer over de weg. Momenteel liggen de loodsen en de sporen er verlaten en vervallen bij.

### **Reizigersbeleving en routing**

Bij nadering van het treinstation is de bijzondere overkapping het element dat het meest in het oog springt. De opvallende dakvorm en de bijzondere constructie zijn echter niet de enige belangrijke aspecten van station Tilburg betreffende de reizigersbeleving en routing.

Het is bij station Tilburg niet duidelijk aan te geven wanneer de reiziger het gebouw betreedt. Dat komt vooral door de overkapping die over de openbare ruimte voor het gebouw doorloopt. Daardoor ontstaat er een ambigu binnen-buiten gebied voor het station. Deze vloeiende overgang kon de architect realiseren doordat hij het gebouw zonder duidelijke gevel had ontworpen. Dit is een belangrijk verschil met vroegere treinstations waarbij juist de representatieve kwaliteit van het gebouw in de gevel werd gezocht.

Uit de spaarzame toelichtingen die Van der Gaast schreef over zijn eigen werk, kunnen we opmaken dat er in de jaren vijftig bij de NS sterk de gedachte leefde dat in het geval van moderne stations, waar de reiziger snel doorheen kon bewegen, de forens de trein boven de auto zou verkiezen. Volgens Van der Gaast werd de trein boven de auto verkozen door 'een handige jongen, die geen tijd heeft voor filerijden met een gemiddelde van +/- 20 km in het spitsuur.' NS probeerde in die jaren dit imago van snelheid en moderniteit in reclamecampagnes uit te dragen. Dat beeld werd 'tegengewerkt en ontkracht wanneer dit gepaard gaat met het betreden van stoffige 19de-eeuwse gebouwen en verouderd rollend materieel', zo meende Van der Gaast.<sup>29</sup> Een station moest dus vooral een snelle

---

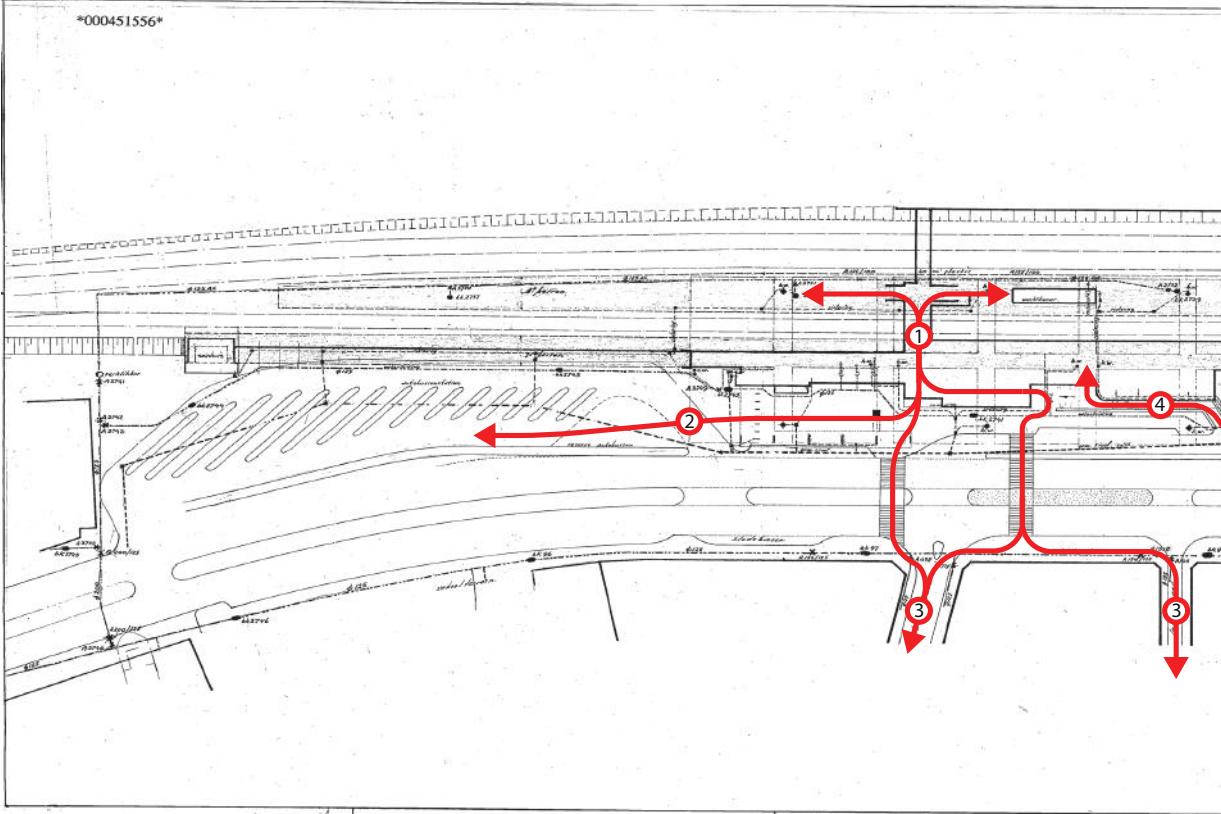
29) Gaast, 1964.

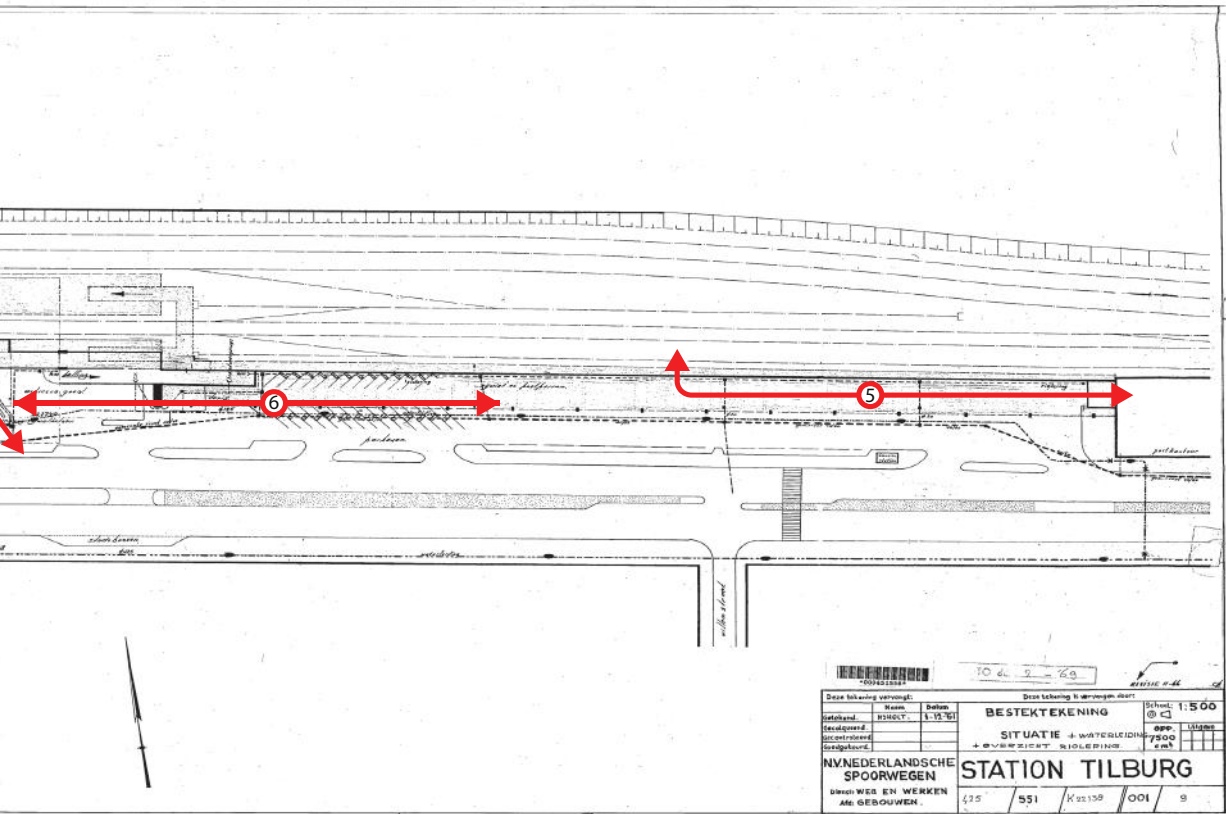


Vloeiende overgang tussen openbare ruimte en stationsgebouw



\*000451556\*





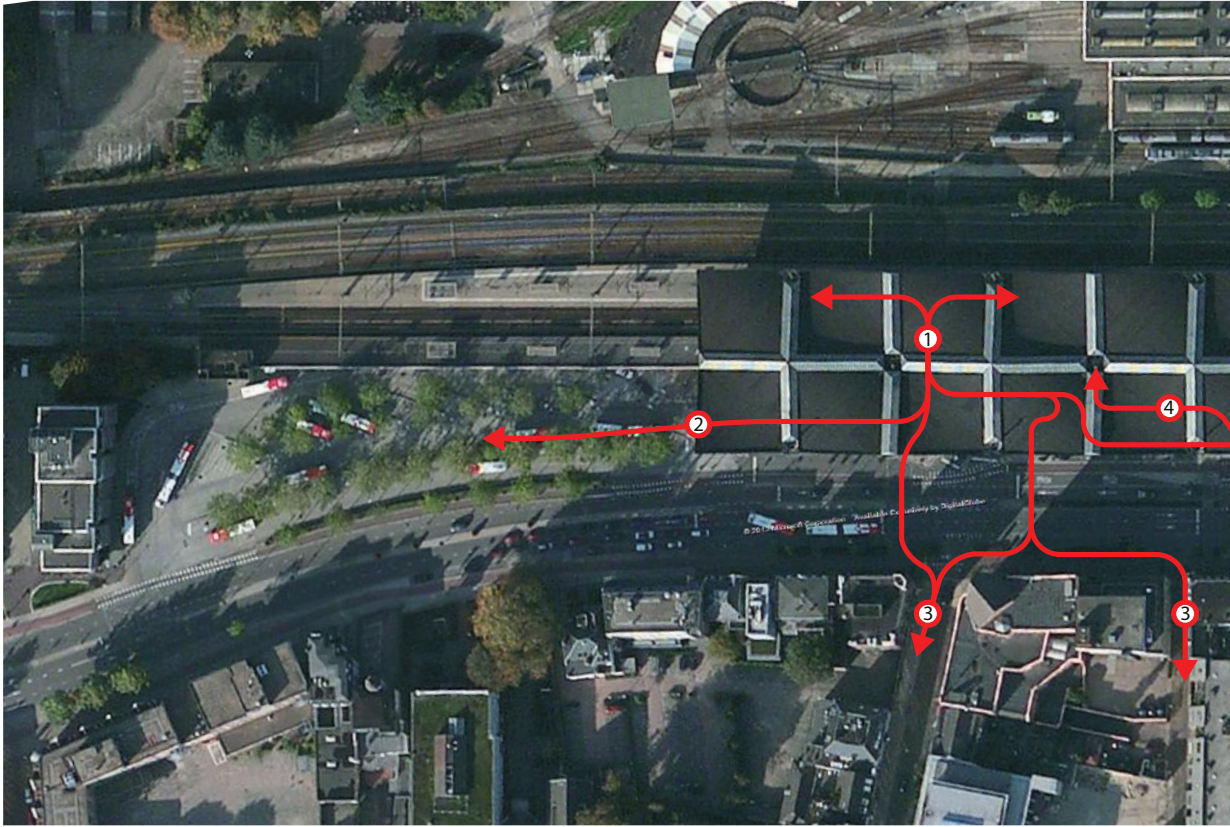
1. Richting middenperron
2. Richting busstation
3. Richting stadcentrum
4. Richting fietskelder
5. Van postperron naar postkantoor
6. Van en naar parkeerplaatsen

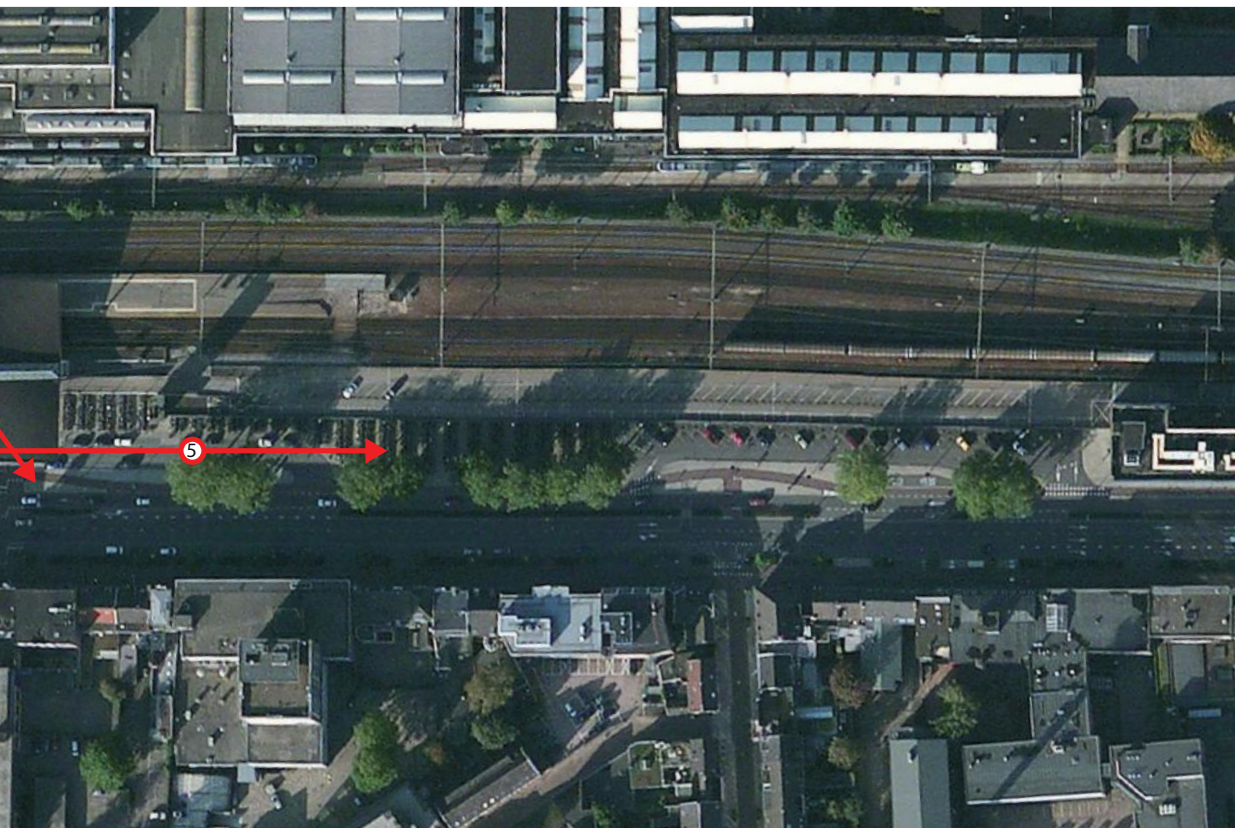
63



**Routing over emplacement: 1965**

		TO 61 5 - 69		19511111-11
Deze tekening vormt:		Datum:		Schaal: 1:500
opsteld:	Kees 1-15-71	<b>BESTEKENING</b>		<input type="checkbox"/>
bevestigd:		<b>SITUATIE</b>		<input type="checkbox"/>
goedgekeurd:		+ WATERLEIDING		800
		+ OVERDEKTE BODEM		700
<b>NV NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN</b>		<b>STATION TILBURG</b>		
Dienst WEG EN WERKEN		425	551	K 02158
Afd. GEBOUWEN				001
				9

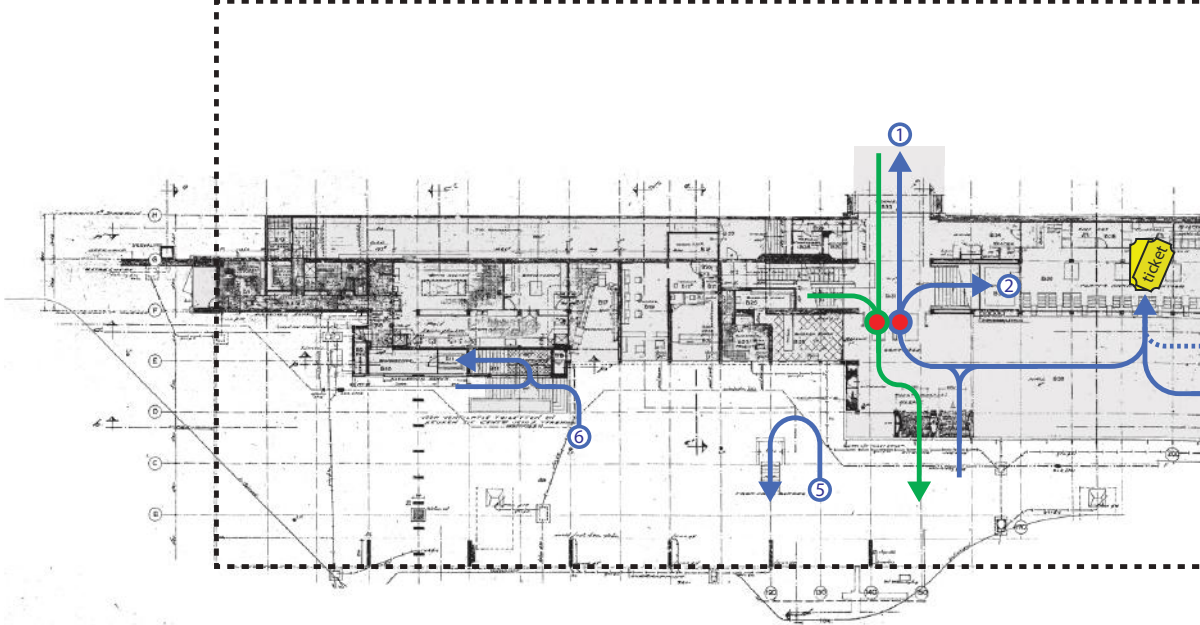











1. Richting middenperron
2. Richting busstation
3. Richting stadcentrum
4. Richting fietskelder
5. Richting onbewaakte fietsenstalling

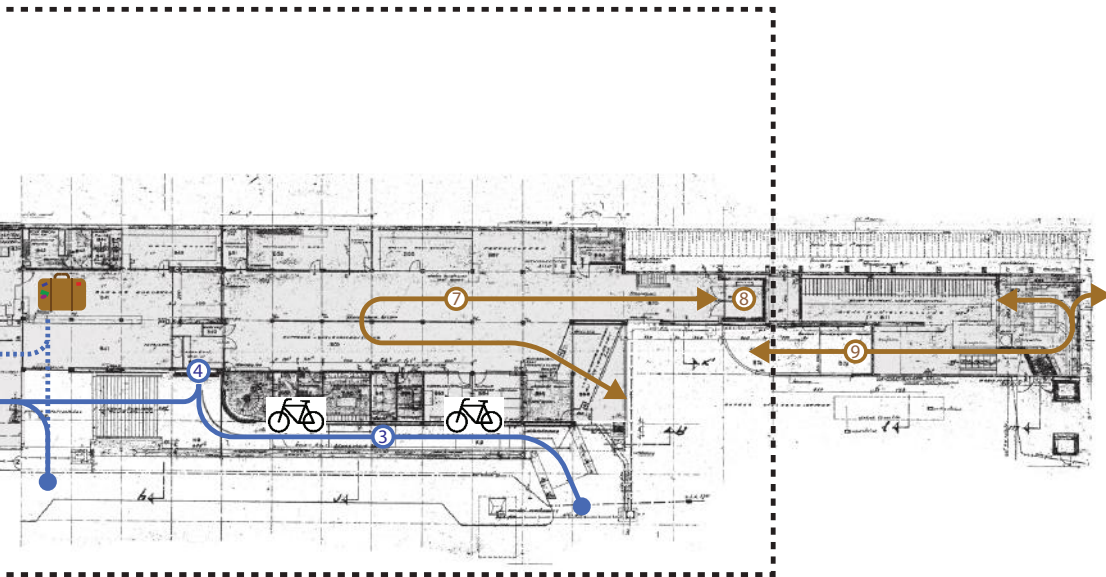


rand overkapping



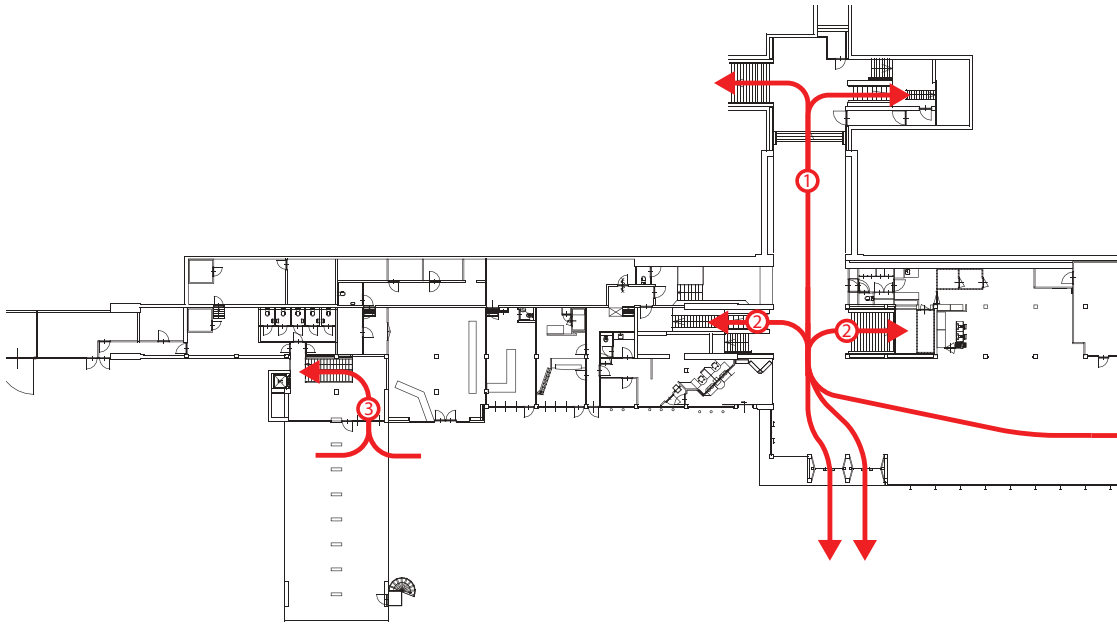
-  looproute aankomende reizigers
-  uitgangscntrole
-  looproute vertrekkende reizigers
-  route afhandeling bagage (vertrek)
-  ingangscntrole

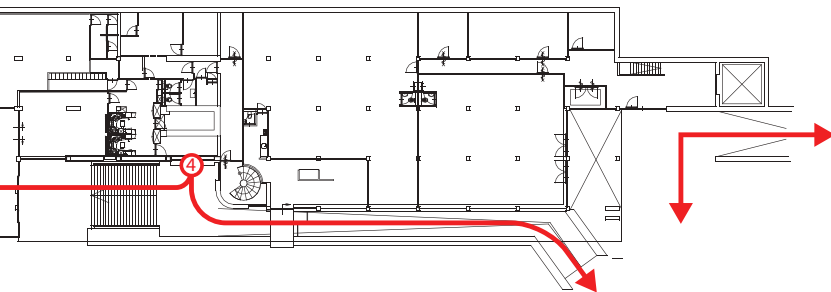
-  plaatskaartenkantoor
-  bagagelokaal



1. Richtig middenperron
2. Richtig perron 1
3. Hellingbaan naar fietsenkelder
4. Entree naar fietsenkelder
5. Trap naar zonneterras
6. Entree naar restaurant
7. Routing bestel- en snelgoederen
8. Goederenlift
9. Hellingbaan van en naar postperron







1. Richting middenperron
2. Richting perron 1
3. Hellingbaan naar fietsenkelder
4. Entree naar fietsenkelder
5. Trap naar zonneterras
6. Entree naar restaurant
7. Routing bestel- en snelgoederen
8. Goederenlift



overstapmachine zijn waar voor de moderne treinreiziger alle barrières waren weggenomen. De open, façadeloze architectuur zoals bij station Tilburg speelde binnen deze gedachte een belangrijke rol.

Hieronder volgt een beschrijving van de routing door het gebouw. Reizigers die met de fiets naar het station komen kunnen deze stallen op de smalle strook tussen het voormalige postkantoor en het stationsgebouw. Aanvankelijk was het de bedoeling dat alle fietsen in de daarvoor bestemde kelder werden geplaatst, nu is dat de bewaakte fietsenstalling en plaatsen veel reizigers hun fiets op de strook tussen het postperron en de Spoorlaan. Reizigers die per bus aankomen stappen uit op het busstation ten westen van het treinstation.

Reizigers die het station te voet benaderen vanuit het Tilburgse centrumgebied moeten eerst de drukke Spoorlaan oversteken. Dit kan als barrière worden beschouwd. Ook de verbindingen met de noordelijke wijken via de viaducten op de Gasthuisring (westen) en NS-plein (oosten) zijn niet optimaal. Het doortrekken van de perrontunnel, zoals bij de in uitvoering zijnde verbouwingsplannen voor het station, is wat betreft inbedding in de stedenbouwkundige context dan ook een verbetering.

De reiziger betreedt de perrontunnel via ingangen aan de oost- en westzijde van de centrale hal. De westentree gaat eigenlijk direct over in perrontunnel waardoor de reiziger in een oogwenk op ofwel het eerste perron ofwel het middenperron staat. Reizigers zonder abonnement kochten in de centrale hal een plaatsbewijs bij de loketten aan de noordwand van de hal waar zich nu de winkelruimte bevindt. Reizigers konden ook bagage laten inchecken bij een speciaal daarvoor bestemde balie; deze bevond zich op de plaats van het huidige plaatskaartenkantoor. Voordat de reiziger de perrontunnel mocht betreden werden de plaatsbewijzen gecontroleerd bij een controlepost die zich direct voor de trap naar het eerste perron bevond. Ook arriverende reizigers moesten bij het verlaten van het gebouw bij deze controlepost nog eens hun plaatsbewijs tonen. Deze posten voor in- en uitgangscntrole zijn sinds het eind van de jaren zestig komen te vervallen.

### **Herinrichting van de Spoorzone**

Aan het begin van de jaren '90 ontstonden de eerste ideeën over de herstructurering van de Spoorzone. In de loop der jaren zijn er verschillende plannen voorgelegd aan het stadsbestuur. De ingrijpende aanpassing van de Spoorzone was echter een gevoelig dossier. In 2002 werd door Jo Coenen een



**Masterplan Spoorzone Jo Coenen**

stedenbouwkundige visie gepresenteerd die in hoofdlijnen eerdere schetsen van Riek Bakker volgde. Deze plannen namen een vlucht toen de NS in 2007 besloot de wagenwerkplaats in Tilburg te verlaten en zich op het industrieterrein Loven te vestigen. De gebouwen en de grond werden vervolgens aan de gemeente overgedragen.

In 2005 was al besloten dat de visie van Jo Coenen als basis zou worden gebruikt voor de herstructurering van de Spoorzone. Het plan bestaat onder andere uit de aanleg van de Noordlaan, een oostwestelijke verbindingsweg parallel aan het spoor, de verplaatsing van het busstation, en de aanleg van nieuwe noord-zuidverbindingen onder het spoor door. Een groot deel van de voormalige werkplaatsen zullen worden herbestemd.

Het stedenbouwkundig ontwerpbureau BDP.kandahar presenteerde in juli 2011 het masterplan Spoorzone. Een aantal onderdelen van dit plan staan in directe relatie tot het stationsgebouw. Om de voormalige werkplaatsen bereikbaar te maken zullen er twee doorgangen worden gemaakt onder het spoor. De eerste doorgang komt ter hoogte van de Willem II-straat en is bestemd voor voetgangers en fietsers. De tweede doorgang heeft veel meer impact op het stationsgebouw



**Masterplan Spoorzone BDP.kandahar**

zelf. Deze passage zal dwars door het huidige stationsgebouw gaan lopen en aansluiten op een nieuw aan te leggen stationsplein aan de noordzijde tussen de halfronde locomotievenloods en de voormalige werkplaatsen. Het station krijgt daarmee aan de noordzijde een nieuw stationsplein. De exacte vormgeving van dit plein is nog niet openbaar gemaakt.

De nieuwe doorgangen onder het spoor zijn van groot belang bij de verbetering van de bereikbaarheid van de voormalige werkplaatsen. Deze werkplaatsen worden nu gebruikt voor evenementen, jongerenactiviteiten, en (tijdelijke) bedrijfsvestiging. Door de economische crisis is het project minder voortvarend van start gegaan dan aanvankelijk de bedoeling was. Partijen die plannen hadden om zich te vestigen in de werkplaatsloodsen, zoals de Fontys Hogeschool, trokken zich terug. Om leegstand te voorkomen wordt ruimte tijdelijk verhuurd. Voor de polygonale locomotiefloods wordt gezocht naar een horeca-uitbater. Tijdens de collegeonderhandelingen in het voorjaar van 2014 is wel besloten om een filiaal van de Tilburgse openbare bibliotheek te vestigen in het werkplaatsloodsen. Verder zijn er plannen om een 'trade center' in de voormalige werkplaatsen te vestigen.<sup>30</sup>

---

30) Telefonisch interview Jorine Hormann, medewerker externe communicatie project Spoorzone, 13 juni 2014.

# Architectonische Context

## Het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis.

### **Van der Gaast: technisch, grootschalig en zijn tijd vooruit**

De eerste Spoorbouwmeester die heel het Nederlandse netwerk onder zijn hoede had, was Koenraad van der Gaast (1923–1993). Voordat hij in 1953, op dertigjarige leeftijd, aantrad als hoofd van het architectenbureau stond het noorden van het netwerk onder architectonische leiding van H. Schelling en het zuidelijke deel onder S. van Ravesteyn.

Dit was een gevolg van het feit dat tot 1937 Nederland twee verschillende spoorwegmaatschappijen had, ieder met hun eigen spoorbouwmeester; pas toen deze met pensioen gingen werd het bedrijf ook architectonisch samengevoegd. Bij het vooroorlogse werk van zijn voorgangers Van Ravesteyn en Schelling lag de nadruk hoofdzakelijk op het verblijf in de stations. Van der Gaast speelde in op een nieuwe naoorlogse tendens waarbij de trein moest concurreren met het groeiende autoverkeer. Om de slag met het forenzenverkeer te kunnen winnen moest de NS een modernisering bewerkstelligen in haar stations. De nadruk in de gebouwen kwam vanaf de jaren vijftig te liggen op efficiënter gebruik en kortere wachttijden.



Koenraad van der Gaast

Van der Gaast had een uitgesproken opvatting over de rol van de architectuur van het stationsgebouw voor de maatschappelijke positie van het bedrijf Nederlandse Spoorwegen. In zijn 'overpeinzingen van een stationsarchitect' uit 1964, stelt hij dat het niet genoeg is voor de stationsarchitect om gebouwen te maken die bij de tijd zijn, om de concurrentie met het personenvervoer aan te kunnen. Ieder jaar komen er immers nieuwe automodellen op de markt, en het is onmogelijk met hetzelfde tempo het materieel van de Nederlandse Spoorwegen te vernieuwen. "Het beeld van het openbaar vervoer zal daarom altijd ouderwets oog dan dat van het particuliere vervoer. De architect zal moeten trachten zijn tijd vooruit te zijn ten einde op de lange duur de achterstand zo gering mogelijk te doen worden. Hij zal moeten behoren tot de avant-garde die met fijne neus speurt naar ideeën die nog gaan komen, en anderzijds moeten trachten modieuze vormen te voorkomen die snel verouderen." In onze postmoderne, cultuurrelativistische ogen is dit streven bijna aandoenlijk in zijn onmogelijkheid. Alles is immers 'van zijn tijd' en de toekomst is niet te voorspellen. Van der Gaast, een leerling van de rationalistische architect en hoogleraar J.H. van den Broek (1898 – 1978), geloofde echter dat een meedogenloos rationele vertaling van de eisen van het station zou leiden tot een architectuur die altijd modern zal zijn, want niet besmet door stilistische overwegingen maar gebaseerd op fundamentele en onveranderbare eigenschappen en eisen van het spoorwegvervoer. Dit was de achtergrond van Van der Gaasts nadruk op de stationsoverkapping als een technisch element dat gebruik maakte van de allernieuwste constructieprincipes en dat de perronoverkappingen overbodig zou maken; het bracht hem ook tot het gebruik maken van gladde en moderne materialen en details die niet aan slijtage of vervuiling onderhevig zijn: hard hout, roestvrij staal, geglazuurde baksteen en tegels, en glazen puien. Deze materialen waren niet alleen tijdbestendig maar sloten ook aan bij de materialen van de moderne vervoermiddelen zelf en continueerden zo de sfeer. Het gebouw moest verder een eenvoudige en flexibele opzet hebben zodat de, minieme, veranderingen in gebruik, zoals de plek van de kaartverkoop of van andere voorzieningen zonder zware ingrepen plaats konden vinden. In het midden van de jaren zestig, de tijd van zijn essay en van zijn stations in Tilburg en Schiedam, had Van der Gaast het architectonische probleem van het station opgelost en had hij, zijns inziens, gebouwen gecreëerd die de grilligheden van hun tijd voorbij waren en zolang er spoorwegvervoer zou bestaan, modern zouden zijn.



**Station Eindhoven, 1956**

## Oeuvre

Eindhoven was het eerste grote station dat Van der Gaast ontwierp. In dit station werkte hij voor het eerst het open, rationalistische en dynamische type stationsgebouw dat hij voor ogen had op monumentale wijze uit. Monumentaal door de schaal van het gebouw, de wijze waarop het deel uitmaakt van een groter stedenbouwkundig ensemble en door de rijke architectonische details. Hoewel station Eindhoven bestaat uit twee hoofddelen, ontvangstgebouw en perronkap, is het gebouw toch te zien als een eerste stap in de ontwikkeling naar het parapluconcept, de alles overkoepelende en beeldbepalende kap die zijn ultieme vorm zou krijgen in Tilburg (1965). De platte, rechthoekige kap van Eindhoven overspant alle perrons en vormt met de kap in Leiden (Schelling, 1951-1953, inmiddels afgebroken) wat dat betreft een uitzondering in de verzameling wederopbouwstations.<sup>31</sup> Andere stations uit deze periode (bijvoorbeeld Venlo, Vlissingen, Arnhem, Rotterdam) kregen steeds overkappingen per perron. Wat de kappen van Eindhoven en Leiden ook verbindt is dat ze beiden opgebouwd zijn uit Bailey-elementen. Het Bailey-systeem (modulair) is oorspronkelijk ontwikkeld

---

31) H.G.J. Schelling had een dergelijke platte, rechthoekige kap over alle sporen heen voor WO II als eerste toegepast bij zijn ontwerp voor het Amsterdam Amstelstation. In tegenstelling tot de kappen in Leiden en Eindhoven is daar echter geen gebruik gemaakt van het Bailey-systeem. Of Van der Gaast het Amstelstation als voorbeeld zag voor zijn ontwerp voor Eindhoven is niet bekend.



**Amsterdam Sloterdijk Zuid, 1956-1986**

voor het bouwen van militaire bruggen. De kappen van Leiden en Eindhoven zijn vlak na de oorlog gebouwd in een periode van materiaalschaarste en hergebruiken materieel dat door de Britten is achtergelaten.

De kap van Eindhoven wordt gecombineerd door de heldere opzet en vormgeving van het entreegebouw die geheel is gebaseerd op de verschillende verkeersstromen die samenkomen in het gebouw. De passagier speelt de hoofdrol en wordt als vanzelf naar de ingang geleid. In de ruime open entreehal kan hij direct overzien waar hij een kaartje kan kopen en hoe hij vervolgens het perron moet bereiken. De vloeiende, van obstakels ontdane routing in het gebouw en de letterlijk en figuurlijk transparante architectuur heeft Van der Gaast hier voor het eerst op zo'n beeldende en monumentale wijze vorm kunnen geven.

Een klein station waar Van der Gaast het parapluconcept al had gerealiseerd was Amsterdam-Sloterdijk (1956). Voor dit tijdelijke station, eigenlijk meer een halte in die tijd, ontwierp hij een hoge rechthoekige kap waaronder de volumes van de kaartverkoop en de rijwielstalling geschoven werden. Ongehinderd door enige gevels kan de reiziger met zijn abonnement (of direct na het kopen van een kaartje) doorlopen naar het perron. Alle hindernissen zijn opgeheven. Omdat het een klein en tijdelijk station was kon Van der Gaast hier experimenteren, het gebouw is dan ook een belangrijke precedent voor het later station Tilburg.



Venlo, 1958



Almelo, 1977



**Schiedam Centrum, 1963**

In de grote stations zien we een geleidelijker ontwikkeling. In Venlo (1958) experimenteert Van der Gaast vooral met de visuele kracht die de vorm van een dak kan hebben. Perronkap, stationsdak en entreeluifel zijn hier gekoppeld tot één geheel. De luifel die omhoog wijpt en zeer ver uitkraagt om royaal de brede bordestrap te overkappen, maakt in combinatie met de gevel die geheel van glas is een zeer open en uitnodigend gebaar.

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

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



Tilburg, 1965

op nog veel grotere schaal inzet. De houten schalen, met elkaar verbonden door glasstroken, overkappen de entreehal die een niveau lager naast de perrons lag. In Tilburg (1965) vindt het parapluconcept zijn ultieme uitwerking. Hier zweeft een enorm golvend dak van aaneengeschakelde hypparschalen boven de spoordijk met de perrons en de andere losse volumes die verschillende functies herbergen (entreegebouw, restaurant, wachtruimtes, perronbebouwing). Het houten dak dat weer veel licht toelaat door verbindende glasstroken kondigt van ver het station aan en geeft vanuit de stad door de open zijanten zicht op de treinen. Het gebouw heeft een hoge mate van transparantie, wat betekent dat de reiziger bijvoorbeeld vanaf grote afstand de treinen kan zien stoppen onder de kap. Minstens zo belangrijk is echter de in elkaar over vloeiende ruimten: het gebouw heeft geen harde façade die interieur en exterieur definieert. Doordat het forensisme bij het treinverkeer een belangrijkere rol ging spelen werd het gebouw minder als een opzichzelfstaande bestemming gezien, maar eerder 'doorganghuis'. De hoge mate van 'doordringbaarheid' is daarmee een ruimtelijke vertaling van een logistiek principe.

Na Tilburg zal Van der Gaast nog een groot aantal stations ontwerpen, waaronder Den Haag CS, Utrecht CS, en Schiphol. Het parapluconcept blijft bij deze stations een belangrijke rol spelen. De visuele en esthetische kracht van station Tilburg wordt echter niet meer geëvenaard.



Boven: Het zonneterras op een foto uit 1965. Onder: Dezelfde situatie in 2013



# De gebouwen tot in de details

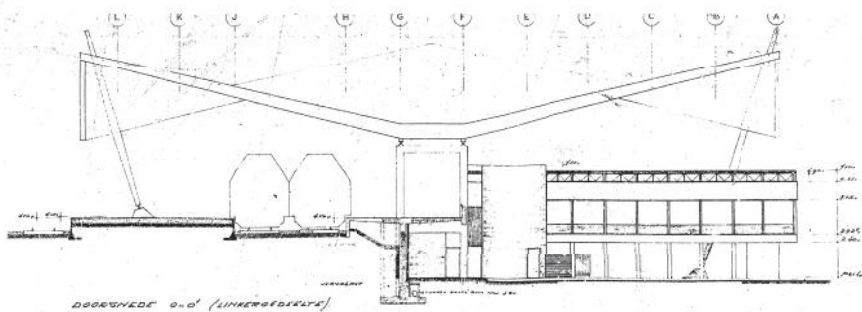
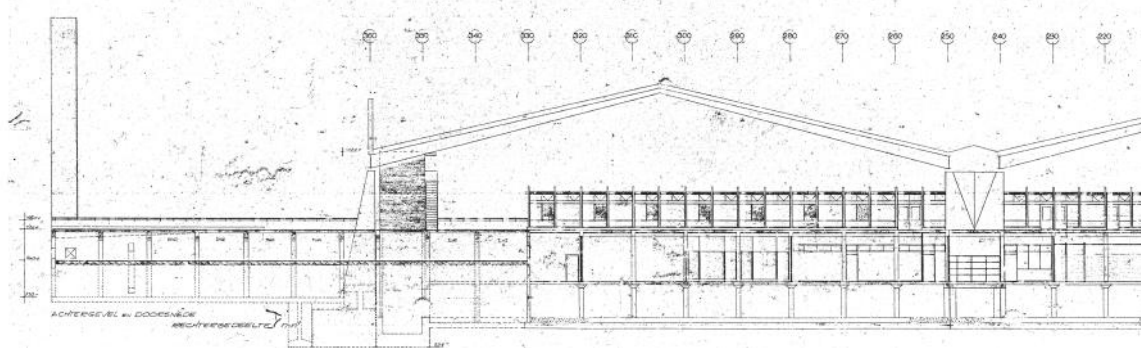
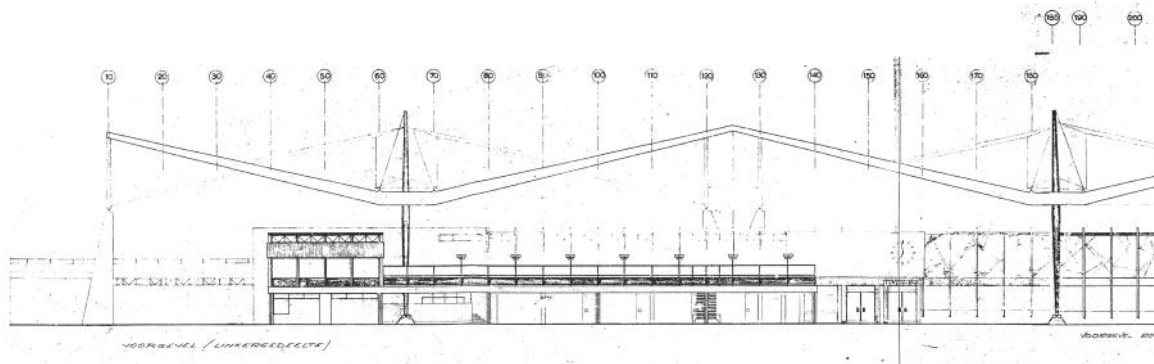
In dit hoofdstuk wordt station Tilburg als architectonisch object beschreven. Daarbij wordt de staat waarin het gebouw verkeerde voordat de verbouwing in oktober 2013 van start ging, als uitgangspunt genomen.

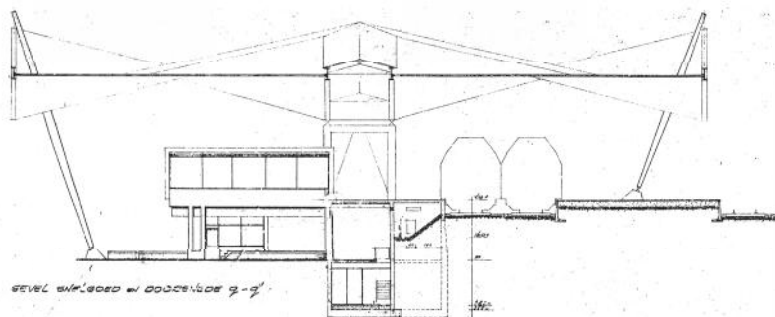
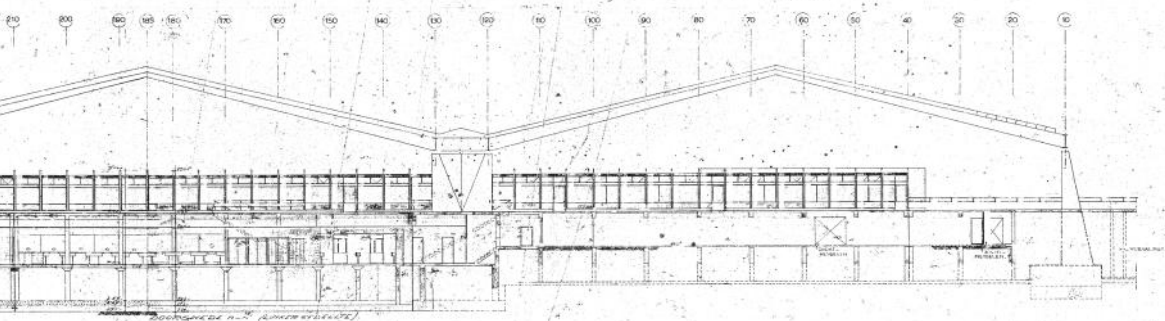
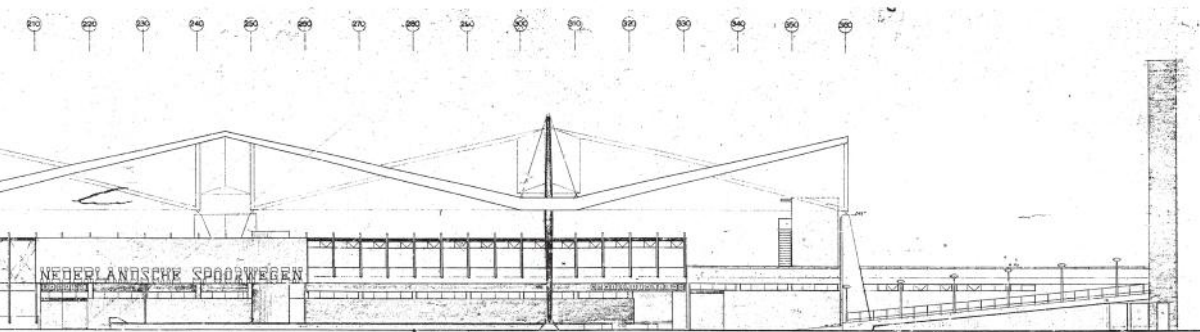
De kapconstructie met zijn hypparschalen springt bij Tilburg het meest in het oog. Toch moet Cees Douma's eerder geciteerde opmerking dat station Tilburg *'geen overkapping heeft maar louter een overkapping is'* genuanceerd worden. De onderbouw en de kap zijn weliswaar ruimtelijk van elkaar losgekoppeld en vormgeven in een andere architectonische taal, toch vormen zij één geheel. Van der Gaast heeft in Tilburg, maar ook bij zijn andere treinstations, steeds gezocht naar een typologie die aansloot bij het forensisme; een station dat de reizigers zo snel mogelijk verwerkt. Toen van der Gaast spoorbouwmeester werd was dat een belangrijke architectonische en logistieke opgave: hoe ziet een treinstation er uit dat primair door gehaaste forenzen wordt gebruikt?

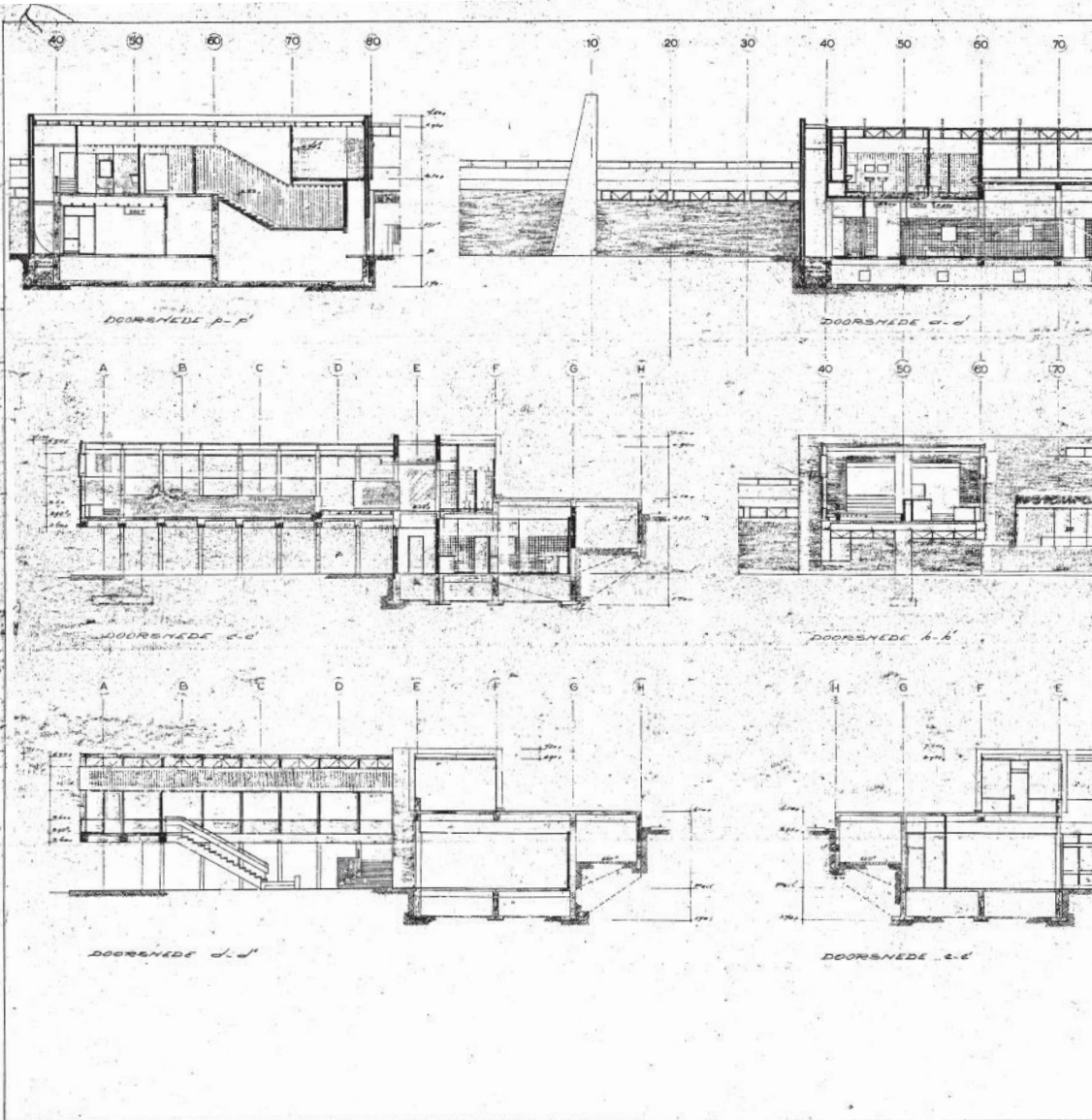
Bij station Tilburg zien we hoe Van der Gaast een typisch modernistisch stijlelement toepast: een gemakkelijk 'doordringbaar' gebouw waarbij de overgang van openbare ruimte naar gebouwinterieur haast ongemerkt verloopt en ook altijd ambigu blijft. Zo blijft de reiziger op veel plaatsen in het gebouw contact houden met de openbare ruimte. Vooral op de perrons – aangelegd op de verhoogde spoordijk – komt dit duidelijk tot uiting. De zelfstandige 'façadeloze' kapconstructie biedt rondom perspectieven op de directe omgeving. Met andere woorden, het gebouw is op veel plaatsen tegelijk een interieur en exterieur. Dit spel van ambigue ruimten komt goed tot uiting in het entreegebied waarin het daadwerkelijke 'betreden van het gebouw' lastig te definiëren is. In de oorspronkelijk opzet was dat concept iets sterker door de aanwezigheid van het nu gesloopte verhoogde terras<sup>32</sup> waar de reiziger onderdoor liep. Dit terras bakende aan de ene kant een soort pleintje af maar belemmerde aan de andere kant geenszins de vloeiende, continue ruimte. Pas na dit ambigue, doorwaadbare entreegebied komt de reiziger bij de 'harde' entree die toegang biedt tot de centrale hal en de perrontunnel.

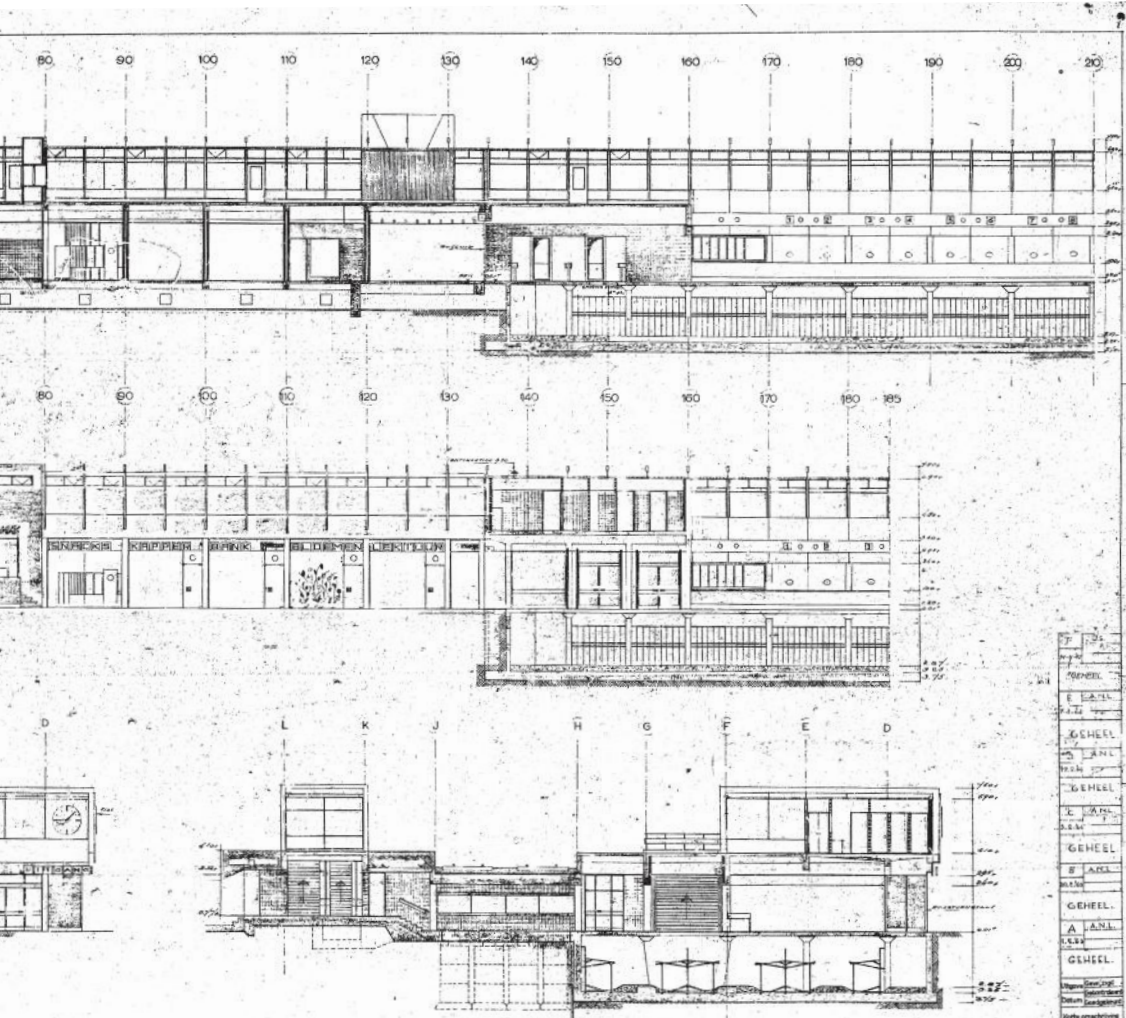
---

32) Door middel van beeldresearch, hebben we kunnen achterhalen dat het zonneterras ergens tussen 1985 en 1988 is gesloopt. Een foto uit 1988 laat zien dat er toen op de plaatst van het zonneterras ruimte voor een fietsenstalling is gemaakt. Dat was echter maar een tijdelijke situatie. Over de precieze reden waarom het zonneterras is gesloopt kunnen we alleen speculeren. Wellicht is het verdwenen om de ingang naar het station beter zichtbaar te maken; de brede betonnen schijven waar het terras op rustte kwamen de zichtbaarheid van de entree niet ten goede. Het veiligheidsaspect kan hierbij ook een rol hebben gespeeld.









1	GEHEEL
2	GEHEEL
3	GEHEEL
4	GEHEEL
5	GEHEEL
6	GEHEEL
7	GEHEEL
8	GEHEEL
9	GEHEEL
10	GEHEEL
11	GEHEEL
12	GEHEEL
13	GEHEEL
14	GEHEEL
15	GEHEEL
16	GEHEEL
17	GEHEEL
18	GEHEEL
19	GEHEEL
20	GEHEEL
21	GEHEEL
22	GEHEEL
23	GEHEEL
24	GEHEEL
25	GEHEEL
26	GEHEEL
27	GEHEEL
28	GEHEEL
29	GEHEEL
30	GEHEEL
31	GEHEEL
32	GEHEEL
33	GEHEEL
34	GEHEEL
35	GEHEEL
36	GEHEEL
37	GEHEEL
38	GEHEEL
39	GEHEEL
40	GEHEEL
41	GEHEEL
42	GEHEEL
43	GEHEEL
44	GEHEEL
45	GEHEEL
46	GEHEEL
47	GEHEEL
48	GEHEEL
49	GEHEEL
50	GEHEEL
51	GEHEEL
52	GEHEEL
53	GEHEEL
54	GEHEEL
55	GEHEEL
56	GEHEEL
57	GEHEEL
58	GEHEEL
59	GEHEEL
60	GEHEEL
61	GEHEEL
62	GEHEEL
63	GEHEEL
64	GEHEEL
65	GEHEEL
66	GEHEEL
67	GEHEEL
68	GEHEEL
69	GEHEEL
70	GEHEEL
71	GEHEEL
72	GEHEEL
73	GEHEEL
74	GEHEEL
75	GEHEEL
76	GEHEEL
77	GEHEEL
78	GEHEEL
79	GEHEEL
80	GEHEEL
81	GEHEEL
82	GEHEEL
83	GEHEEL
84	GEHEEL
85	GEHEEL
86	GEHEEL
87	GEHEEL
88	GEHEEL
89	GEHEEL
90	GEHEEL
91	GEHEEL
92	GEHEEL
93	GEHEEL
94	GEHEEL
95	GEHEEL
96	GEHEEL
97	GEHEEL
98	GEHEEL
99	GEHEEL
100	GEHEEL

DOORSNEDEN f-f'

REVISIE:  
 1. W. van der Vliet  
 2. W. van der Vliet  
 3. W. van der Vliet  
 4. W. van der Vliet  
 5. W. van der Vliet

FOTO nr. 2 - 69

Deze tekening vormt:  Totaal  Kopie  Bijlage

Deze tekening is vervaardigd door: **BESTEKTEKENING**

Getekend door: **S.M. LUKERS**

Beoordeld door: **[Handwritten Signature]**

Bevestigd door: **[Handwritten Signature]**

Bevestigd door: **[Handwritten Signature]**

**NV NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN**

Station: **TILBURG**

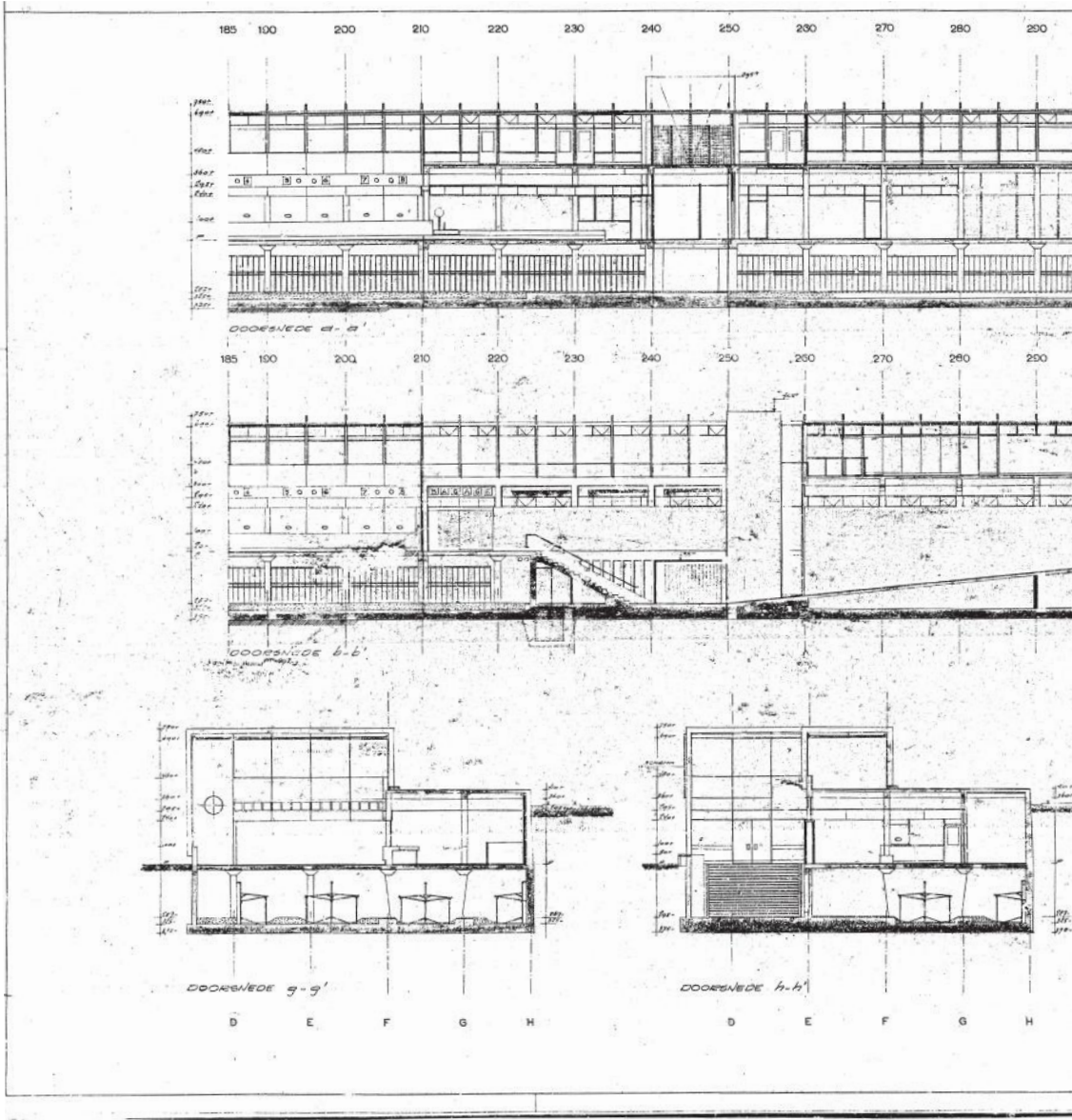
Deel: **WED. EN. WERKEN**

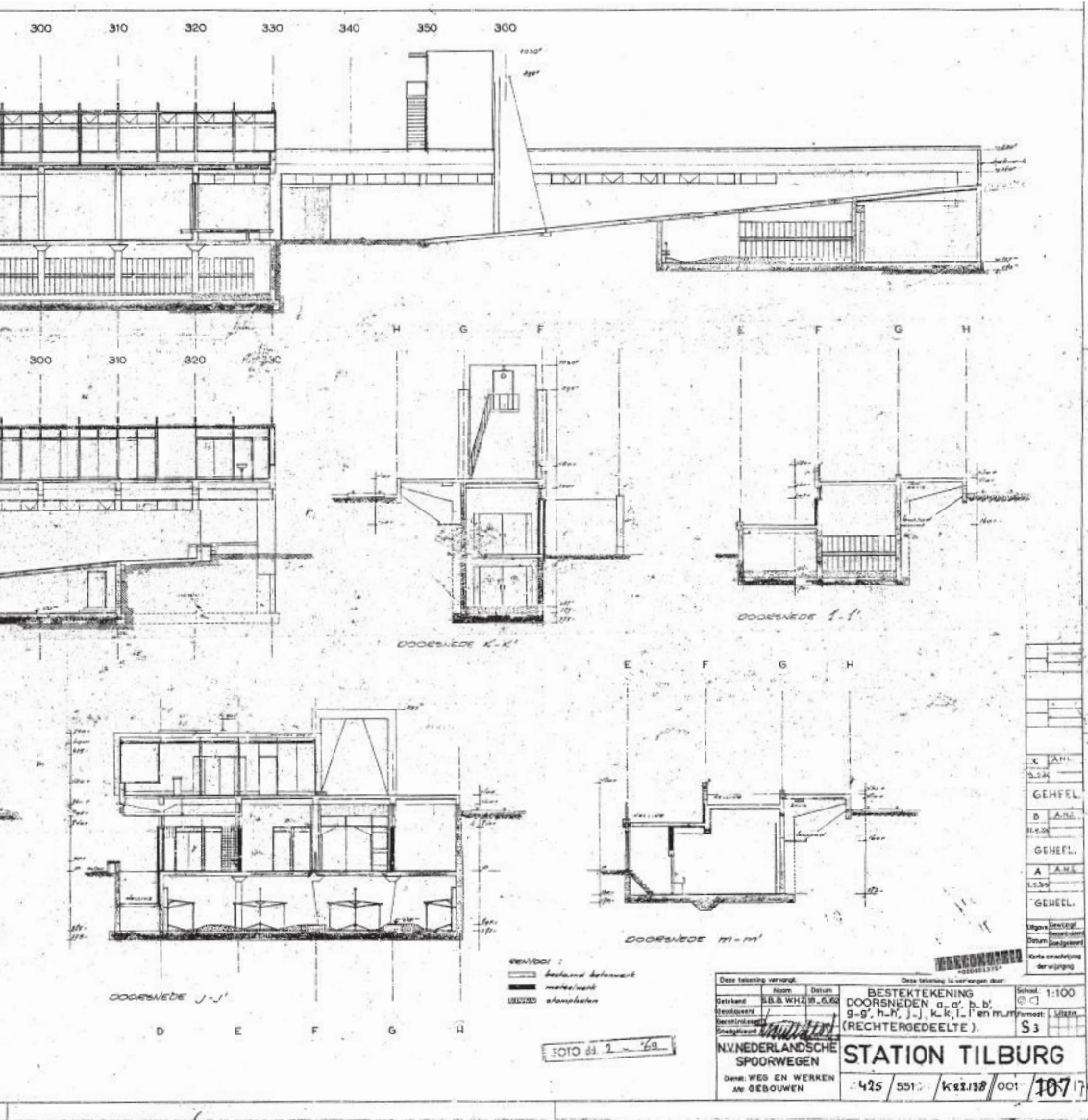
Art. **GEBOUWEN**

1/15 551 k 12.128/001 1961b

Scale: 1:100

Sheet: 5a









## Overkapping

Enkele jaren voor de bouw van Tilburg had Van der Gaast al geëxperimenteerd met hyparschalen in het entreegebouw voor station Schiedam (gesloopt in 1998). Net als in Tilburg werden hier de schalen van elkaar gescheiden door diagonale lichtstroken. De hyparschalen in Schiedam waren wel veel kleiner en in hout uitgevoerd, iets dat bij de grotere Tilburgse constructie niet mogelijk was. Een inspiratiebron die Van der Gaast zelf noemde is het informatiecentrum van de Brusselse Expo, die in 1958 werd georganiseerd. Dit gebouw op De Boukèreplein, van de Belgische architecten Baucher, Blondel en Filippone (helaas gesloopt) werd met een grote hyparschaal afgedekt. Met vergelijkbare technieken hadden deze architecten op Expo 58 het Marie-Thumas-paviljoen geconstrueerd. Ongetwijfeld was Van der Gaast ook bekend met het Phillips-paviljoen, ontworpen op het architectenbureau van Le Corbusier door Iannis Xenakis. Ook bij dit paviljoen werden de mogelijkheden verkend van dubbel gekromde vlakken.



**Informatiecentrum van Baucher, Blondel en Filippone, 1958**



**Philips paviljoen van Le Corbusier en Iannis Xenakis, 1958**

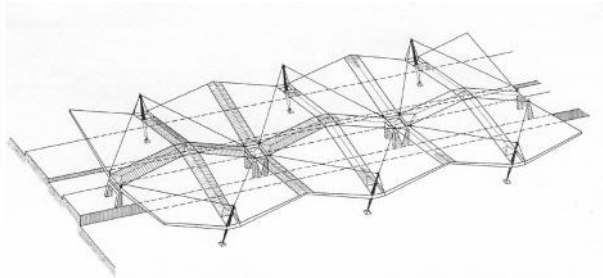
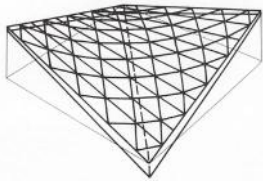
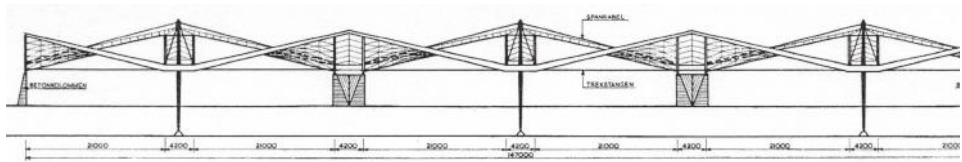
Het dak heeft een omvang van circa 46 bij 147 meter en is samengesteld uit twaalf hyparschalen. Een hyparschaal – samentrekking van hyperbolische paraboloid – is een gewelfvorm met een tegengestelde kromming op vierkant grondplan, waarbij de twee diagonaal tegenover elkaar gelegen hoekpunten even hoog liggen. In tegenstelling tot de gebruikelijke gebogen kapvorm biedt een hyparschaal de mogelijkheid om het zicht naar buiten te openen. De schalen meten elk 21 bij 21 meter en bestaan uit stalen randbalken met een invulling van stalen vakwerk en een houten betimmering. Het roomwitte staal contrasteert met het donker geschilderde hout. Tegen de donkere achtergrond





 **Tilburg**

→   
→   
→ 



**Pagina 6 uit 'Station Tilburg. waardstellende quickscan' van Van Meijel - adviseurs in cultuurhistorie uit 2010**

vallen de kabels nauwelijks op. De randbalken verjongen in de richting van de vrij zwevende hoek. De schalen zijn gerangschikt in twee rijen van zes stuks, evenwijdig aan de lengterichting van de sporen, perrons en Spoorlaan. De schalen zijn in de langs- en de dwarsrichting van elkaar gescheiden door glasstroken van ruim vier meter breed. Door het zigzag-silhouet van het dak zien deze lichtstroken er in de lengterichting uit als een bliksemflits, hetgeen bijdraagt aan het dynamische en speelse karakter van de overkapping. De overkapping wordt gedragen door tien steunpunten met een onderlinge afstand van 50,4 meter. De steunpunten zijn verdeeld over drie rijen in de lengterichting van het spoor: vier betonnen portalen op het eerste perron en drie schuin geplaatste stalen pylonen aan de voor- en achterzijde van het gebouw. De pylonen steken door de kap heen en zijn met behulp van stalen spankabels verbonden met de randbalken van de hyparschalen. De krachten die samenkomen in de lage hoekpunten van de hyparschalen worden afgevoerd via trekstangen.

De afwatering van het dak geschiedt via grote blauwe vergaarbakken die onder de dakrand tegen de pylonen zijn geplaatst. De stalen pylonen staan vrij in de ruimte en rusten op plastisch gevormde betonnen poeren. De rechthoekige betonnen portalen op het eerste perron hebben eveneens een plastische verschijningsvorm door de afgeschuinde zijden en de ingedekte wanden. In de lengterichting is de zichtas door de portalen vrijgehouden. Bij één portaal is deze opening gecombineerd met de trap.

DE BROODZAAK

OLA HAPPINESS STATION

Tickets & Service



CREATE  
YOUR OWN  
SWIRL

BROODJE  
VAN DE MAAND

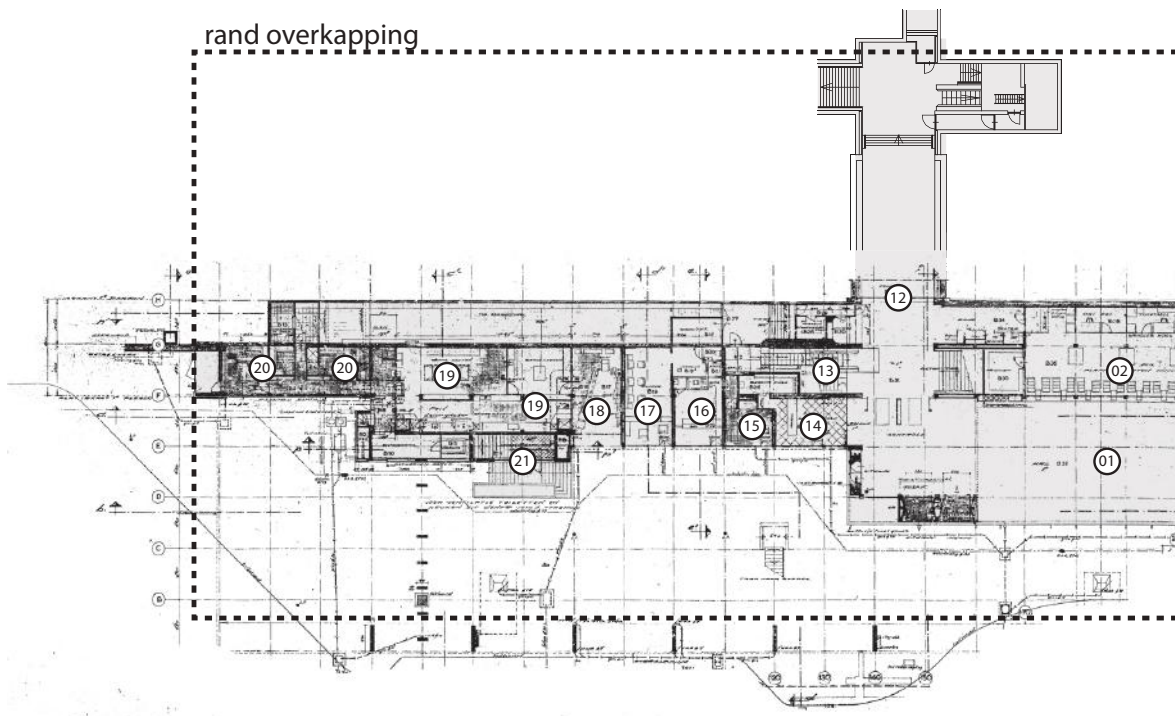


2,75

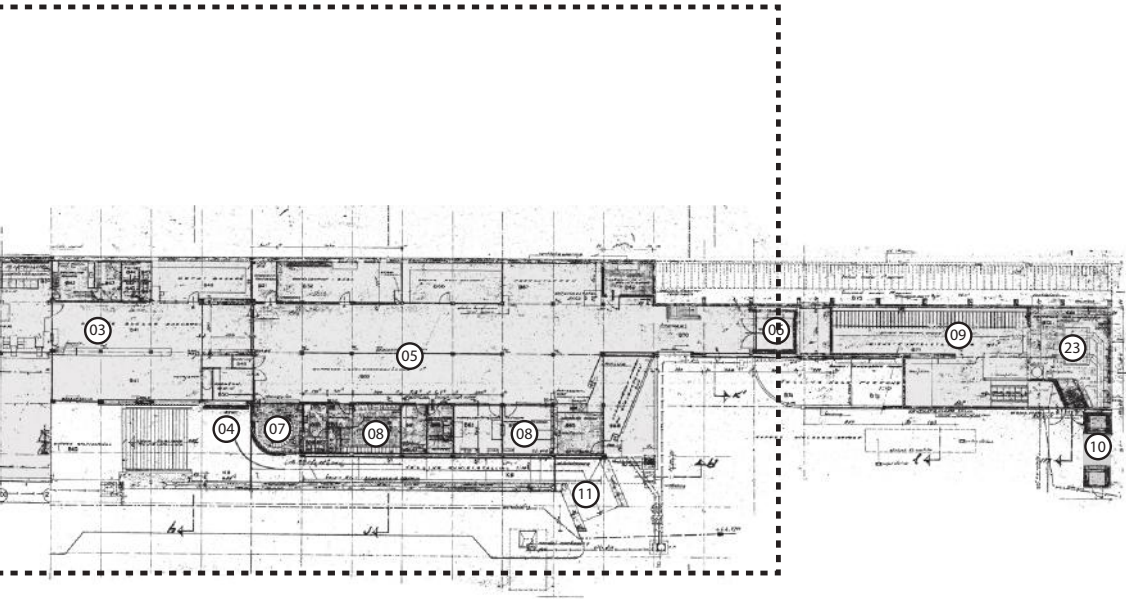
COMBI ACTIE  
2,75

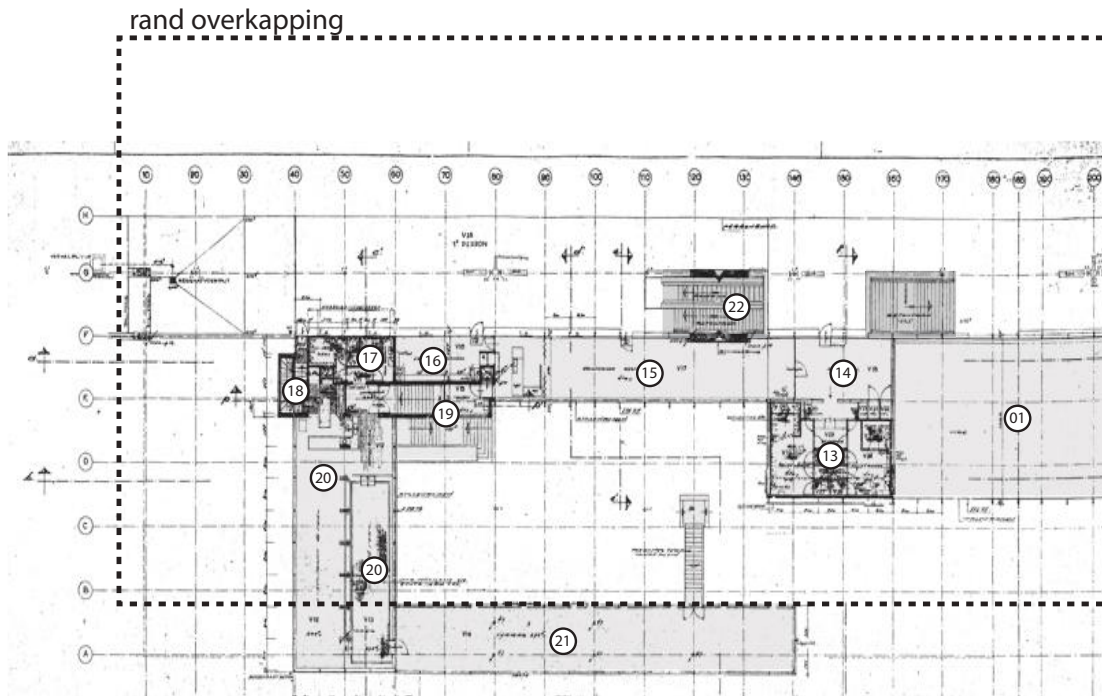






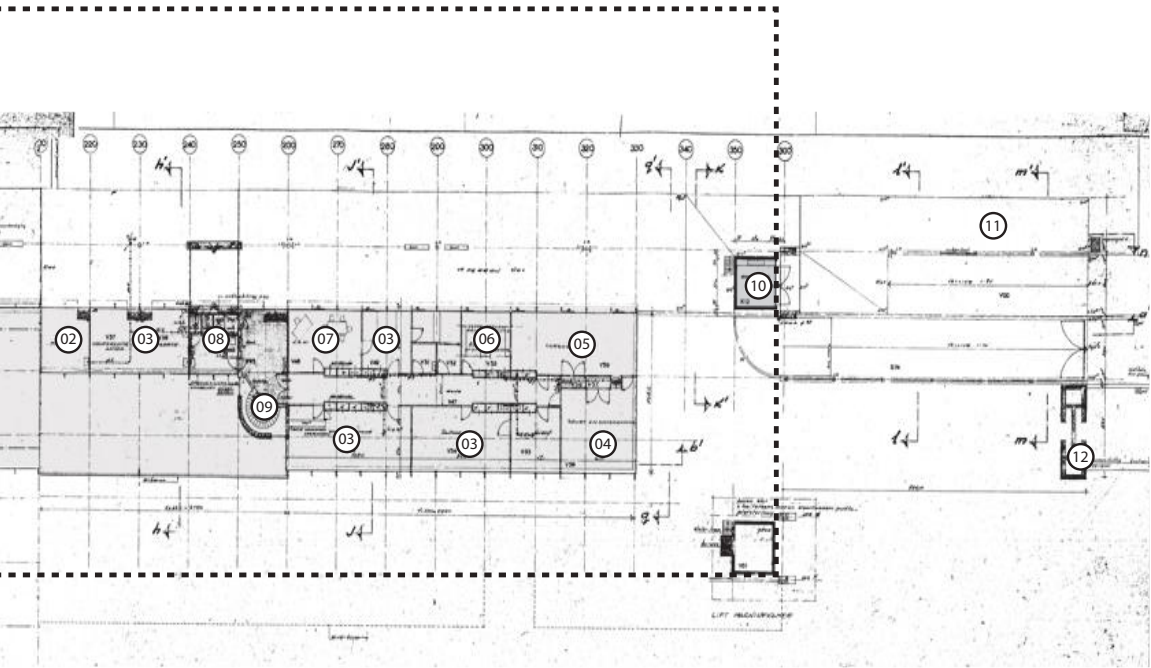
- |                                  |                                      |
|----------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Centrale hal                  | 12. Perrontunnel                     |
| 2. Loketten                      | 13. Trappen perron 1                 |
| 3. Afgifte en ophalen bagage     | 14. Boekenkiosk                      |
| 4. Entree naar fietsenstalling   | 15. Bloemenkiosk                     |
| 5. Snelgoederen                  | 16. Geldwisselkantoor                |
| 6. Goederenlift                  | 17. Stationskapper                   |
| 7. Spiltrap naar 1ste verdieping | 18. Snackbar                         |
| 8. Kantoorruimte                 | 19. Keuken stationsrestauratie       |
| 9. Fietsenstalling personeel     | 20. Dienstruimten                    |
| 10. Toren                        | 21. Trappen naar stationsrestauratie |
| 11. Hellingbaan fietsenkelder    | 22. Verwarmingsinstallatie           |

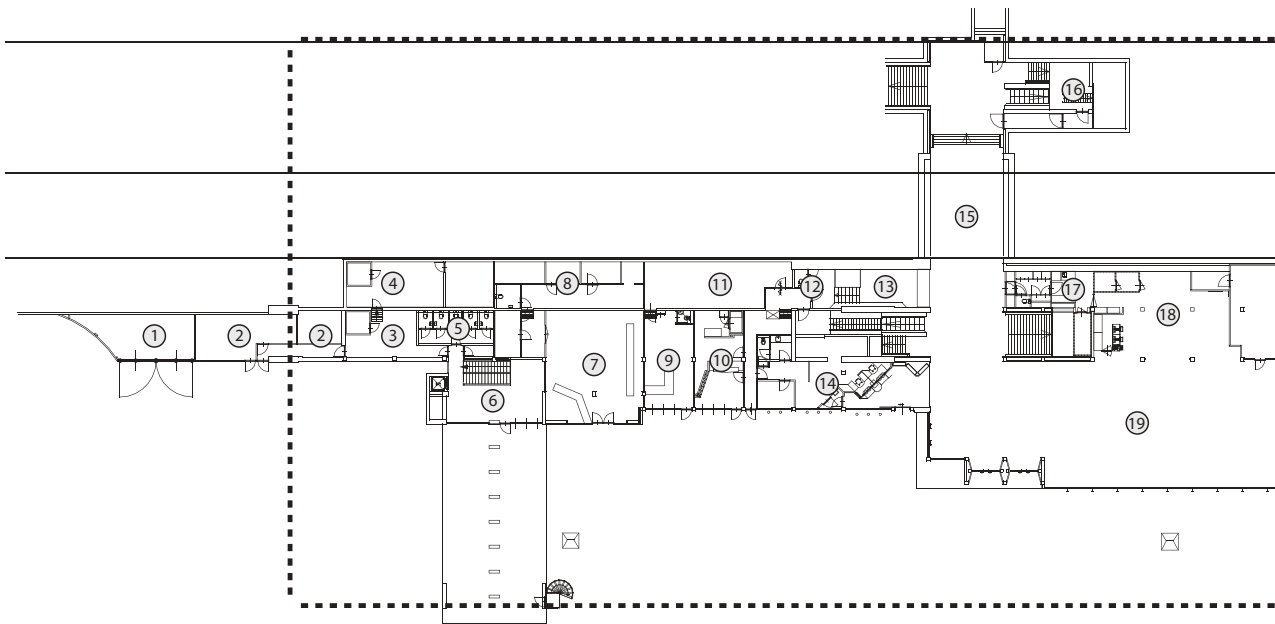




1. Vide centrale hal
2. Dienstruimte
3. Kantoor
4. Ontspanningsruimte
5. Cursuslokaal
6. Archief
7. Vergaderruimte
8. Toiletten
9. Spiltrap (personeel)
10. Goederenlift
11. Postperron

12. Toren
13. Toiletten reizigers
14. Portaal voor toiletten
15. Wachtkamer en restauratie
16. Kantine personeel
17. Toiletten restauratie
18. Dienstrap restauratie
19. Trap bezoekers restauratie
20. Stationsrestauratie
21. Zonneterras
22. Trappen naar het eerste perron.





1. Opstelplaats container

2. Technische ruimte

3. Keuken restaurant

4. Magazijn

5. Toiletten

6. Verkeersruimte

7. Albert Heijn To Go

8. Magazijn

9. Döner Compagny

10. Smullers snackbar

11. Magazijn

12. Magazijn

13. Kiosk

14. GWK

15. Perrontunnel

16. Technische ruimte

17. Magazijn

18. Broodzaak

19. Centrale

20. Bruna

21. Ticketverkoop

22. Kantine

23. Wenteltrap

24. Leegstaande ruimte

25. Technische ruimte

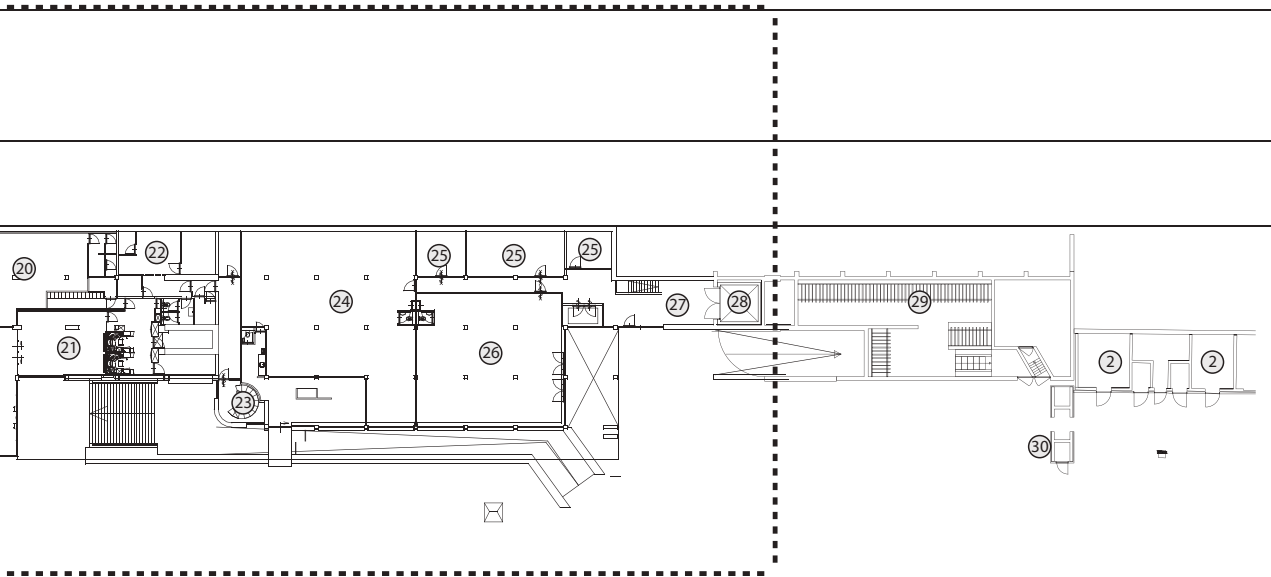
26. Fietsenmaker

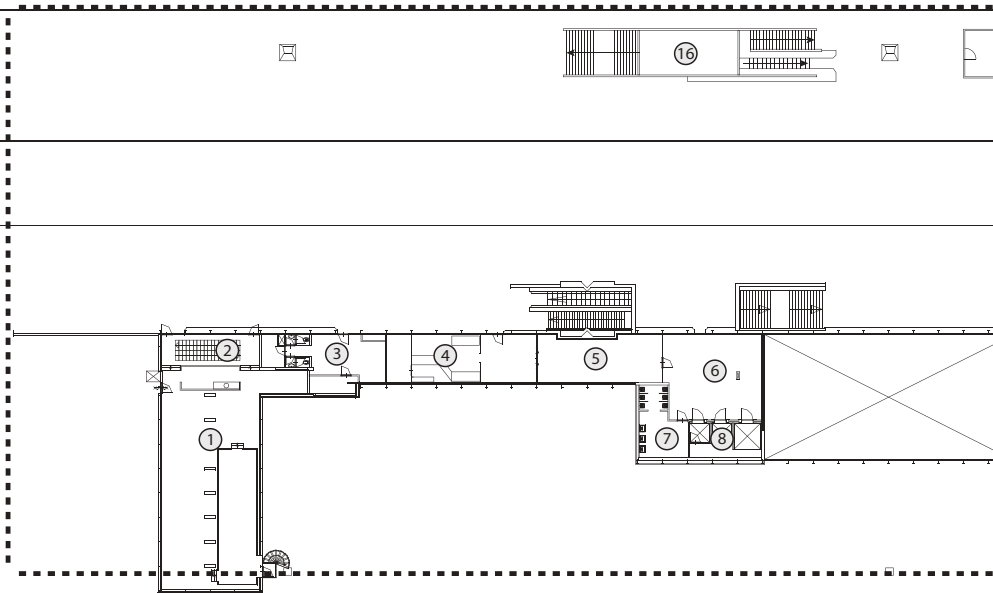
27. Verkeersruimte

28. Lift

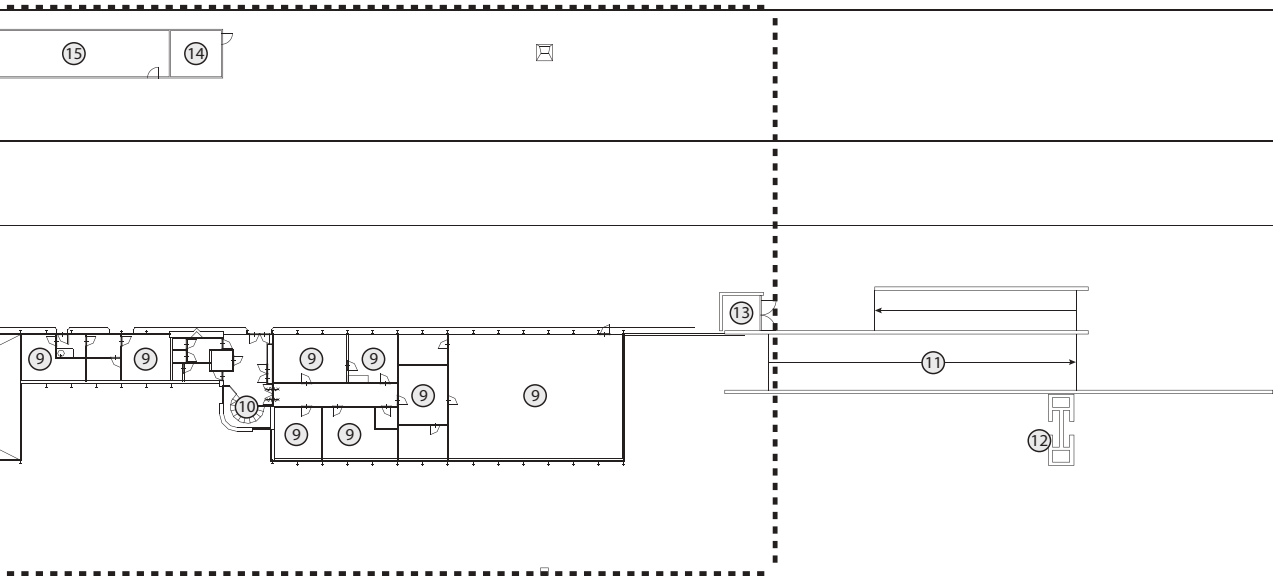
29. Fietsenstalling personeel

30. Klokkentoren





- |                      |                                 |
|----------------------|---------------------------------|
| 1. Restaurant        | 9. Leegstaande kantoornruimte   |
| 2. Verkeersruimte    | 10. Wenteltrap                  |
| 3. Kantoor           | 11. Hellingbaan naar postperron |
| 4. Kiosk             | 12. Klokkentoren                |
| 5. Wachruimte        | 13. Goederenlift                |
| 6. Verkeersruimte    | 14. Berging schoonmakers        |
| 7. Opslag schoonmaak | 15. Wachruimte                  |
| 8. Toiletten         | 16. Kiosk                       |



**Plattegrond verdieping  
huidige situatie**

Het golvende dak van hyparschalen spreidt zich als een langgerekte paraplu uit over de sporen, de twee perrons, het stationsgebouw, de voorrijstrook en het voorplein. Het geringe aantal steunpunten versterkt het 'zwevende' effect van het dak, minimaliseert het aantal obstakels voor de reizigers en maximaliseert de gebruiksmogelijkheden van de overkapte ruimte. De 'zwevende' overkapping zorgt zo niet alleen voor beschutting maar ook voor een ruimtelijke verbinding tussen de stad en het spoor c.q. de straat en het perron én voor een sprekend en uitnodigend motief vanuit het zijwaartse perspectief van de Spoorlaan.

### **Stationsgebouw en wachtruimtes**

Los onder de overkapping staan drie gebouwen: het langgerekte stationsgebouw tegen en onder het eerste perron en twee wachtruimtes op het tweede perron. Deze drie gebouwen zijn architectonisch aan elkaar verwant. In hoofdzaak bestaan ze uit transparante dozen van grote glaspuien met roomwitte staalprofielen binnen een diepblauw geschilderd, regelmatig frame van stalen H-balken. Dit orthogonale en statische beeld vormt een bijzonder contrast met het dynamische en speelse karakter van de overkapping. Dat wordt nog eens versterkt door het kleurgebruik: een donkere constructie met lichte invulling bij het gebouw en een lichte constructie met een donkere invulling bij de kap. De staanders van het frame raken de vloer niet maar zijn geplaatst op betonnen plinten. Dat relativeert de constructieve betekenis van het frame enigszins. De staanders ritmeren de langshevels en zorgen voor maximale transparantie voor de wachtende reiziger. Overhoeks daarentegen manifesteren de staanders zich als expressieve en plastische lamellen die het gevelbeeld optisch sluiten voor de bewegende reiziger. De liggers van het frame liggen iets boven het platte dak, hetgeen bijdraagt aan de luchtige uitstraling. De glaspuien hebben een driedelige opbouw, bestaande uit een ondoorzichtige borstwering van (groen) opaalglas, een grote ruit van helder glas en een bandvenster van bovenlichten. Een horizontale lichtbalk met tl-verlichting benadrukt de lengte en houdt het geheel bij elkaar. Tot zover het algemene gevelbeeld.

De twee rechthoekige wachtgebouwen op het tweede perron zijn met bovenstaande typering van het algemene gevelbeeld grotendeels beschreven. Het oostelijke gebouwtje is tien traveeën lang, waarvan twee in gebruik als bergruimte en de overige acht als wachtruimte. Het westelijke gebouwtje is eveneens tien traveeën lang. Hierin zijn de twee opgangen opgenomen: aan de ene zijde een vaste trap en roltrap en aan de andere zijde alleen een vaste trap (elk drie traveeën lang). Tussen deze overdekte opgangen is de wachtruimte gesitueerd, boven het



**perrongebouwen**

uiteinde van de voetgangerstunnel. Bewegen en wachten gaan hier samen, net zoals in het betonnen portaal op het eerste perron.

Door deze combinatie en het transparante karakter van het gebouw hebben wachtende en vertrekkende reizigers rechtstreeks zicht op elkaar

Bij het stationsgebouw zijn er meer bijzonderheden binnen het algemene gevelbeeld. Het langgerekte gebouw is samengesteld uit een centrale hal met aan de oostzijde een dienstgedeelte en aan de westzijde een commercieel gedeelte. De hal bevindt zich centraal onder de overkapping en is toegankelijk via drie dubbele deuren in de voor- en zijgevels. Aan weerszijden van de deuren in de voorgevel zijn negen polychrome glasmozaïeken aangebracht met figuratieve voorstellingen over het komen en gaan van reizigers. De kunstwerken hebben elk een omvang van 290 x 112 centimeter en zijn van de hand van kunstenaar Piet Buys (1965). De schuifdeuren, verlaagde plafonds, een gedeelte van de stalen kokerlamellen, de uurwerken en de opschriften zijn niet origineel. De ondiepe hal is verhoudingsgewijs breed en hoog. In deze ruimte hingen vier monumentale lichtkronen (vervangen door moderne plafondlampen). De loketten tegen de achterwand hebben plaats gemaakt voor een winkel. Boven de winkel biedt een glazen wand over de volle breedte van de hal uitzicht op het eerste perron. Omgedraaid is er vanaf het eerste perron vrij zicht door de glazen wand, via de hal en de glazen voorgevel op de Spoorlaan (tenzij de later aangebrachte zonnescreefs naar beneden hangen).



**glasmozaïeken bij de entree**

Ten oosten van de hal sluit het dienstgedeelte aan, met op de begane grond een fietswinkel (oorspronkelijk bagage- en goederenloods met gesloten bakstenen gevel) en op de verdieping – ter hoogte van de perrons – de kantoren van het personeel. De gedeeltelijk terugwijkende bebouwing biedt ruimte aan een trap en hellingbaan naar de fietskelder. Een loze wand van stalen kokerprofielen houdt de voorgevel op de verdieping als een geheel bij elkaar.

Ten westen van de hal bevindt zich het commerciële gedeelte. Dat bestaat uit een rijtje winkels op de begane grond (sterk gewijzigd gevelbeeld), een wachtruimte op de verdieping en een vooruitgeschoven horecazaak haaks op het stationsgebouw. In de oorspronkelijke situatie had Van der Gaast voor de winkels volledige glazen façades gemaakt waarbij amper kozijnen zichtbaar waren. Individuele reclame-uitingen waren vrijwel afwezig en voor de functieaanduidingen werd gebruikgemaakt van een abstracte, schreefloze doosletter.

Ook zonder het gesloopte zonneterras bakent de horecavleugel een klein voorplein af. Deze vleugel treedt weliswaar als enige onderdeel enigszins buiten de overkapping, maar is omwille van de transparantie en eenheid op pilotis geplaatst deel en geheel). De pilotis zijn opgevat als evenwijdige korte wanden van ruw beton en geven richting aan de reizigersstroom tussen station en bushalte.



**FOOD! DRINKZ COCKTAILZ**

2GO

INGANG BRASSERIE

VERDE VAN DE SHAKEL

INGANG COCKTAILZ

Coca-Cola

24 hours shopping at [www.msmode.com](http://www.msmode.com)

**ms mode**  
All time low prices since 1973

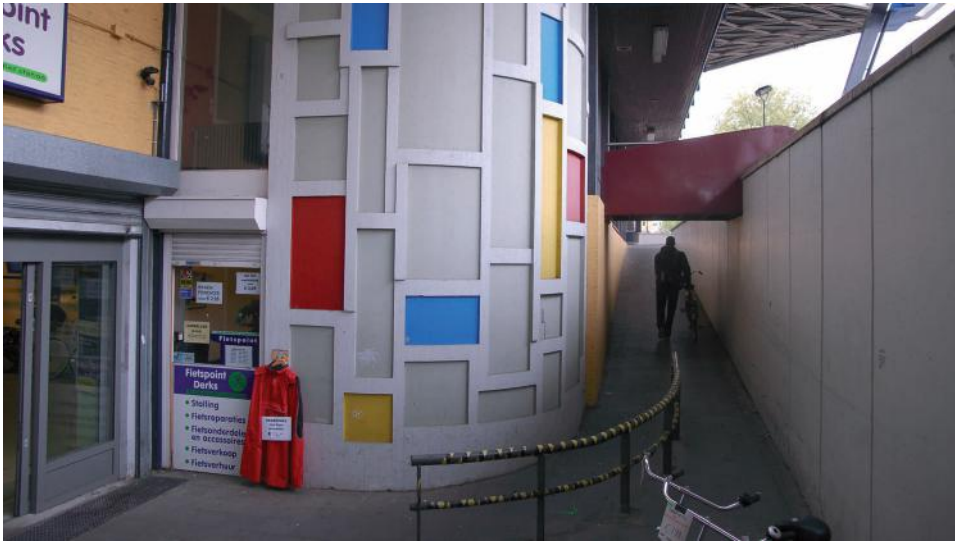




**perrontunnel richting entree**

**perrontunnel richting perron**





entree fietsenkelder

## Perrontunnel

De perrontunnel grenst aan de centrale hal en ligt in het verlengde van de entree met kunstwerken. De eerste trappen leiden naar perron 1, aan het eind van de tunnel bevinden zich de trappen naar perron 2 en 3. Weinig onderdelen in deze tunnel zijn nog in oorspronkelijke staat. De terrazzo vloertegels vormen daar een uitzondering op.

De wanden van de perrontunnel zijn wit betegeld met een blauw-rood-geel patroon. Deze zijn bij de verbouwing in de jaren '90 aangebracht. Op de plaats waar nu de fotocabines zijn was aanvankelijk een vitrine die door winkeliers kon worden gehuurd. Na de verbouwing zal deze perrontunnel in zijn geheel komen te vervallen en opnieuw worden ingericht.

## Fietsenkelder

Station Tilburg heeft een ruime bewaakte fietskelder. Deze is voor fietsers vanuit oostelijke richting te betreden via een hellingbaan. De entree tot de fietskelder wordt gemarkeerd door een afgeronde hoek met een betonnen reliëf van vakken naar ontwerp van de architect (oorspronkelijk grijs<sup>33</sup>, thans met rode, gele en blauwe velden). Achter deze wand leidt een wenteltrap naar de kantoren op de eerste verdieping. Nadat de fiets is gestald verlaat de reiziger de stalling via een

33) Bron: mevrouw T. van den Hurk- van Haagen n.a.v. een gesprek met de heer C. Douma.



trap die uitkomt voor de centrale vertrekhal. De fietsenstalling is afgelopen decennia weinig veranderd, zelfs de houten fietsrekken zijn nog in oorspronkelijke staat. Een van de weinige architectonische verbijzonderingen zijn de schuine betonnen schijven die bij de dakvloer uitkomen in een rudimentaire piramidevormige kapiteel. Net als de oorspronkelijke perrontunnel verdwijnt na de verbouwing ook de fietsenkelder.

### **Vloer / perrons / meubilair**

Om het samenvloeien van het gebouw met de stad te benadrukken heeft

Van der Gaast één bestratingspatroon toegepast voor binnen en buiten:

verspringende donkere strepen - in de looprichting van de reizigers - op een lichte ondergrond. Alleen de keuze van het materiaal verschilt: beton voor het voorplein (gedeeltelijk vernieuwd en



één bestratingspatroon toegepast voor binnen en buiten

gewijzigd) en terrazzo in de hal en de tunnel. Vanuit de tunnel leiden vaste trappen en roltrappen naar de perrons. Het eerste perron dat aansluit op de achterzijde van het stationsgebouw heeft een nieuwe geasfalteerde vloer gekregen. Het tweede perron is opgevat als een eilandperron en heeft een vloer van betonnen stoeptegels. Beide perrons waren oorspronkelijk driehonderd meter lang, d.w.z. voor de helft overkapt, en zijn later aan de westzijde iets verlengd. Aan de oostzijde heeft het eerste perron bij de klokkentoren een lift en een hellingbaan voor de overslag van vrachtgoederen. Het oorspronkelijke meubilair was bescheiden in aantal, eenvoudig qua vormgeving en stond op de vloer. Hiervan resteert niets meer. Het huidige meubilair is talrijk, kent een enorme verscheidenheid en staat niet allen op de vloer maar is ook verbonden met de gebouwen, de overkapping en de steunpunten. Hierdoor is het heldere onderscheid tussen kap, gebouw en vloer sterk vertroebeld.

### **Toren**

Het station wordt aan de oostzijde afgesloten door een vrijstaande, rechthoekige klokkentoren in de vorm van wasknijper. De gemetselde schacht bestaat uit twee naar elkaar neigende delen die elkaar halverwege net niet raken. In het linker deel is de schoorsteen van de naastgelegen centrale verwarming opgenomen. De 'voering' van de toren is bekleed met natuurstenen platen. Bovenin de toren is aan weerszijden een uurwerk aangebracht. Het klokkenspel aan de westzijde is geschonken door het Comité Herdenking Oorlogslachtoffers Tilburg. Een plaquette herinnert hieraan. De

schuine lijnen van de onderdoorgang komen terug in de V-vormige kolommen onder het postperron.

### Seinhuis

Op het westelijke uiteinde van perron 1 staat een seinhuis dat nu niet meer in gebruik is. Het tweelaagse gebouwtje had op het maaiveldniveau een elektrotechnische ruimte. De seinpost grenst aan perron 1. Op de kopse kanten waren twee ramen die nu zijn dichtgespijkerd, de noordgevel was daarentegen gesloten.

### Materialisering en detaillering

Van der Gaast gebruikte zeer uiteenlopende materialen in zijn ontwerp voor station Tilburg. Bij zijn materiaalkeuze speelde twee aspecten telkens een rol: ten eerste moesten de materialen harde oppervlakten hebben zodat ze gemakkelijk te reinigen zouden zijn en er niet snel

vuil zou aanhechten. Daarnaast zouden deze harde materialen – van der Gaast noemt natuursteen, geglazuurde baksteen, tegels, geëmailleerde plaat, roestvrij staal, en harthout – de sfeer oproepen van ‘moderne transportmiddelen’ zoals de auto, het vliegtuig, het schip en ook de trein, aldus Van der Gaast in een artikel over zijn werk.<sup>34</sup> Bij de overkapping zijn de staalprofielen en verbindingen zoveel mogelijk in het zicht gelaten om de nadruk te leggen op de tektoniek van het gebouw. Dit komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in de manier waarop de voet van de pyloon op het betonnen element geplaatst is: de pyloon eindigt in een stalen kogel die vervolgens op een betonnen piramide is geplaatst. De draagconstructie wordt zo een letterlijke representatie van de statische mechanica van het gebouw. Bij de dienstgebouwen en de wachruimten op het perron heeft Van der Gaast heel bewust de stalen draagconstructie aan de buitenkant van het gebouw geplaatst. Het gebouw lijkt als het ware binnenstebuiten gekeerd te zijn, alle nadruk komt hierdoor op de techniek van het gebouw te liggen, met name op de stalen draagconstructie. Hij streeft daarmee niet alleen naar een soort ‘constructieve eerlijkheid’, zoals de functionalistische architecten in het Interbellum



beëindiging pylonen

34) Gaast, 1964.



De verticale lamellen op de verdieping waren oorspronkelijk wit in plaats van blauw (1985)

of zijn voorganger en spoorwegarchitect H.G.J. Schelling propageerden. De constructie wordt niet louter als functioneel en noodzakelijk opgevat maar krijgt tevens een haast decoratieve en representatieve functie. Hiermee lijkt Van der Gaast vooruit te lopen op de stroming in de architectuur uit de jaren '70 die structureel expressionisme of high tech-architectuur wordt genoemd. Bekende representanten van deze stroming zijn Norman Foster, Richard Rogers en Renzo Piano. Station Tilburg heeft daarom meer overeenkomsten met het werk van latere stationsarchitecten zoals Peter Kilsdonk en Harry Reijnders dan met het werk van zijn voorgangers Schelling en Van Ravesteyn.

### **Kleurgebruik**

Van der Gaast heeft in zijn ontwerp veel lichte kleuren gebruikt. In de loop der jaren zijn echter een groot aantal gebouwonderdelen in felle kleuren geschilderd. De verticale lamellen in de gevel op de eerste verdieping waren oorspronkelijk wit, maar zijn later blauw geschilderd. Op een aantal plaatsen zijn de regenpijpen die langs de kolommen lopen vuurrood geschilderd. Ook zijn veel balustrades en trapleuningen in deze vuurrode kleur geschilderd. Ook de bordeauxrode renovatiekozijnen sluiten niet aan bij het oorspronkelijke kleurenpalet.



Kleurenfoto uit 1985 waarop te zien is dat het kleurgebruik aanvankelijk veel genuanceerder was





Pagina 8 uit 'Station Tilburg. waardestellende quickscan' van Van Meijel - adviseurs in cultuurhistorie uit 2010

# Belangrijkste wijzigingen

Station Tilburg wordt op het moment van schrijven van dit rapport grondig verbouwd. Hieronder worden de belangrijkste wijzigingen beschreven die uitgevoerd zijn tussen 1965 en 2013. In het volgende hoofdstuk gaan we in op verbouwing die in het najaar van 2013 van start is gegaan.

- De westzijde van het gebouw biedt plaats aan een aantal winkels en horeca. Bij oplevering was er een snackbar, een kapper en een bloemenstal voorzien. Deze winkels zijn nu verdwenen. In het dwars geplaatste volume op pilotes was net als nu een restaurant voorzien. Hier zijn twee grote wijzigingen doorgevoerd. Het verhoogde zonneterras<sup>35</sup> is een aantal jaren geleden afgebroken. Ook was er een trap naar het restaurant op de plaats waar nu de entree naar de AH to go is. De entree naar het restaurant is nu onder het opgetilde volume gemaakt, waardoor deze veel minder zichtbaar is.
- De wachtruimte op perron 1 deed dienst als stationsrestauratie. Iets westelijker zijn nu een aantal toiletcabines. Aanvankelijk was hier een veel grotere toiletruimte.
- In 1991 is de overkapping opgeknapt. In overleg met Van der Gaast zijn de kleuren neutraal gehouden: zwart voor de houten delen en roomwit voor het staal. In 2002 is het ontvangstgebouw aangepakt. Destijds zijn onder andere: a) De loketten in aantal verminderd en verplaatst van de achterwand (noordzijde hal) naar de oostelijke zijkant, waar oorspronkelijke het bagageloket was. De plek van de oorspronkelijke loketten is ingenomen door een winkel. b) De vier grote kroonluchters in de hal vervangen door moderne plafondlampen, zonnescreefs aangebracht tegen de glazen voorgevel en moderne schuifdeuren geplaatst in de entrees.
- De gemetselde delen van het ontvangstgebouw en de toren zijn opvallend geel gesausd.
- De stalen kokerlamellen op de verdieping zijn blauw geschilderd, op de linker hoek doorgetrokken boven de uitgang en voorzien van nieuwe opschriften en uurwerken.
- Ter plaatse van het dienstgedeelte aan de rechter zijde heeft het gesloten metselwerk op de begane grond plaats gemaakt voor grote vensters in

verband met de vestiging van winkels. Daarvoor is ook een bruggetje over de fietstunnel gerealiseerd. Deze ruimte diende aanvankelijk voor de afhandeling van de bagage en de snelgoederen.

- De wanden van de voetgangerstunnel en de trappenhuizen zijn betegeld (wit met accenten in rood, geel en blauw).
- De overstekken boven de uitgang en de tunnel naar de fietskelder zijn voorzien van verlaagde plafonds met verlichting.
- Verder zijn door de tijd heen talrijke ad hoc wijzigingen doorgevoerd, onder andere in de bestrating van het voorplein en het eerste perron, in de hoeveelheid en verschijningsvorm van het straatmeubilair en de bewegwijzering, in het dichtzetten van de transparante puien door plakfolie, reclame-uitingen, metselwerk en allerlei automaten.

# De verbouwing van station Tilburg

Architectenbureau CEPEZED uit Delft heeft het ontwerp gemaakt voor de verbouwing van station Tilburg. Eind 2013 is een begin gemaakt met de werkzaamheden, op het moment van schrijven van dit rapport is de uitvoering nog in volle gang. Volgens planning zou de verbouwing medio 2016 gereed moeten zijn.

Het karakteristieke dak blijft volledig in de originele staat en ook het oorspronkelijke gevelbeeld aan de voorzijde van het station blijft in hoofdlijnen gehandhaafd. In sommige gevallen worden onderdelen uit het oorspronkelijke ontwerp die door tussentijdse verbouwingen verloren zijn gegaan weer teruggebracht. Toch hebben we hier te maken met een ingrijpende verbouwing waarvan de verplaatsing en het doortrekken van de passagierstunnel in noordelijke richting de grootste verandering is.

De herstructurering van de voormalige wagenwerkplaatsen aan de noordzijde van het spoor is een belangrijke prikkel geweest voor de uitvoering van dit project. Om de ontwikkeling van de wagenwerkplaatsen tot een succes te maken werd een betere toegankelijkheid van het plangebied vanuit het station en het stadscentrum en vice versa, noodzakelijk geacht. De nieuwe verbindende perrontunnel in het ontwerp van CEPEZED heeft in die zin dus ook een stedenbouwkundige belang. Verder wordt er iets ten oosten van het station, ter hoogte van de Willem II Straat een tweede spoortunnel (voor voetgangers en fietsers) gemaakt.

Belangrijk onderdeel van het plan van CEPEZED is dus de onderdoorgang onder het spoor. De onderdoorgang is gesplitst in twee zones, één strook wordt in de toekomst gebruikt als interwijkverbinding, de tweede zone wordt reisdomein dat met OV-poortjes wordt afgesloten. Op deze manier conflicteert de functie van het station als interwijkverbinding niet met het NS-beleid dat er op gericht is stations zoveel mogelijk af te sluiten voor niet-reizigers. (Zie ook de afbeelding op de volgende pagina.)

De ingang naar de passage en de perrontunnel komt op de plek waar de brede trap was naar de fietsenkelder. Vervolgens zal de toekomstige reiziger rechts kunnen afslaan, inchecken bij de poortjes, eventueel iets te eten of te drinken kopen bij één van de kiosken, en de trap of roltrap nemen naar de perrons. De verplaatsing van de tunnel in oostelijke richting heeft een aantal gevolgen. Allereerste komt hiermee de oorspronkelijk perrontunnel vrij, deze wordt met



**Entreeplein noordzijde en tunnel plan CEPEZED**

nieuwe functies geprogrammeerd. Met het vervallen van de tunnelfunctie is er ruimte ontstaan voor een bagagedepot, publieke toiletten en berging/technische ruimte.

De tunnel vormt in het plan van CEPEZED, veel meer dan in de oorspronkelijke opzet het geval was, het logistieke hart van het station. Wanneer de treinreiziger het station benadert vanuit de richting van het stadscentrum is in het gevelbeeld direct duidelijk waar zich de perrontunnel bevindt. Dat was in het oorspronkelijke ontwerp niet het geval.

Wanneer het plan van CEPEZED is uitgevoerd krijgt station Tilburg er aan de noordzijde een entree bij. Deze nieuwe noordentree grenst aan een ruim plein. De visualisaties laten een gevel zien die aansluiting zoekt bij het modernistische ontwerp van Van der Gaast. Aan weerszijde van de ingang naar de passage

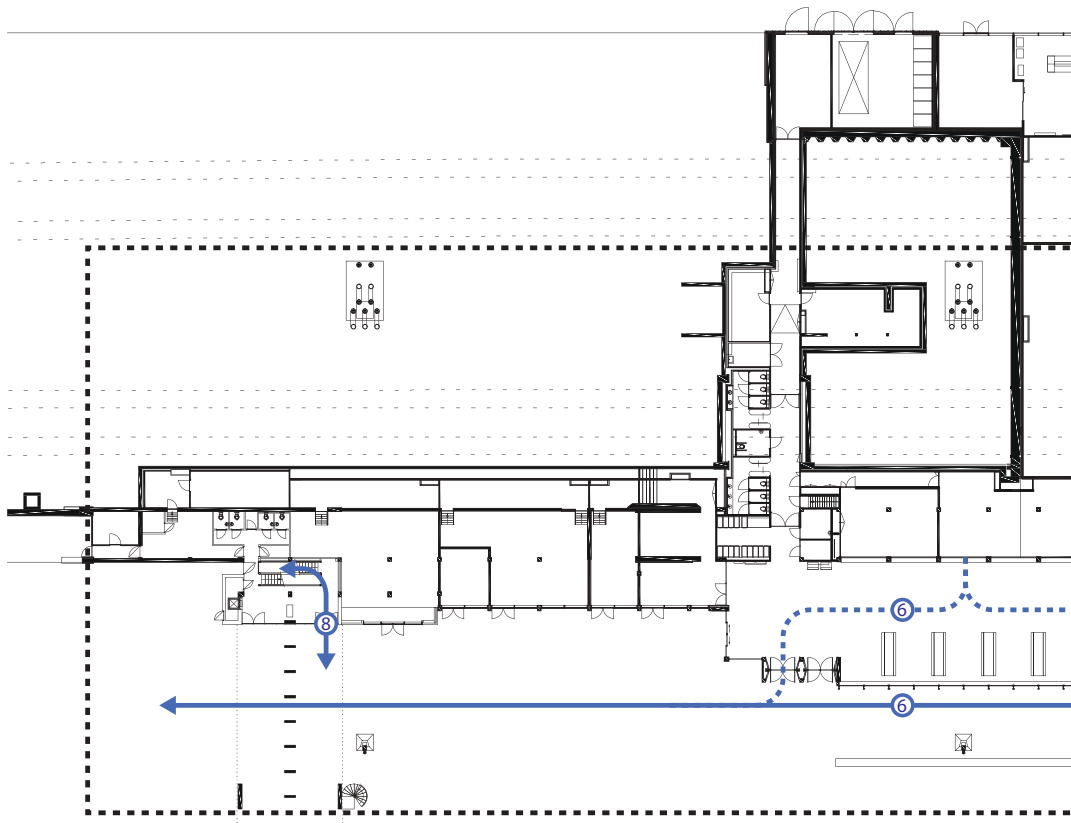
zijn achter glaspuien openbare functies geplaatst. Aan de ene kant is een horecafunctie voorzien, aan de andere kant moet een wachtruimte met kiosk komen.

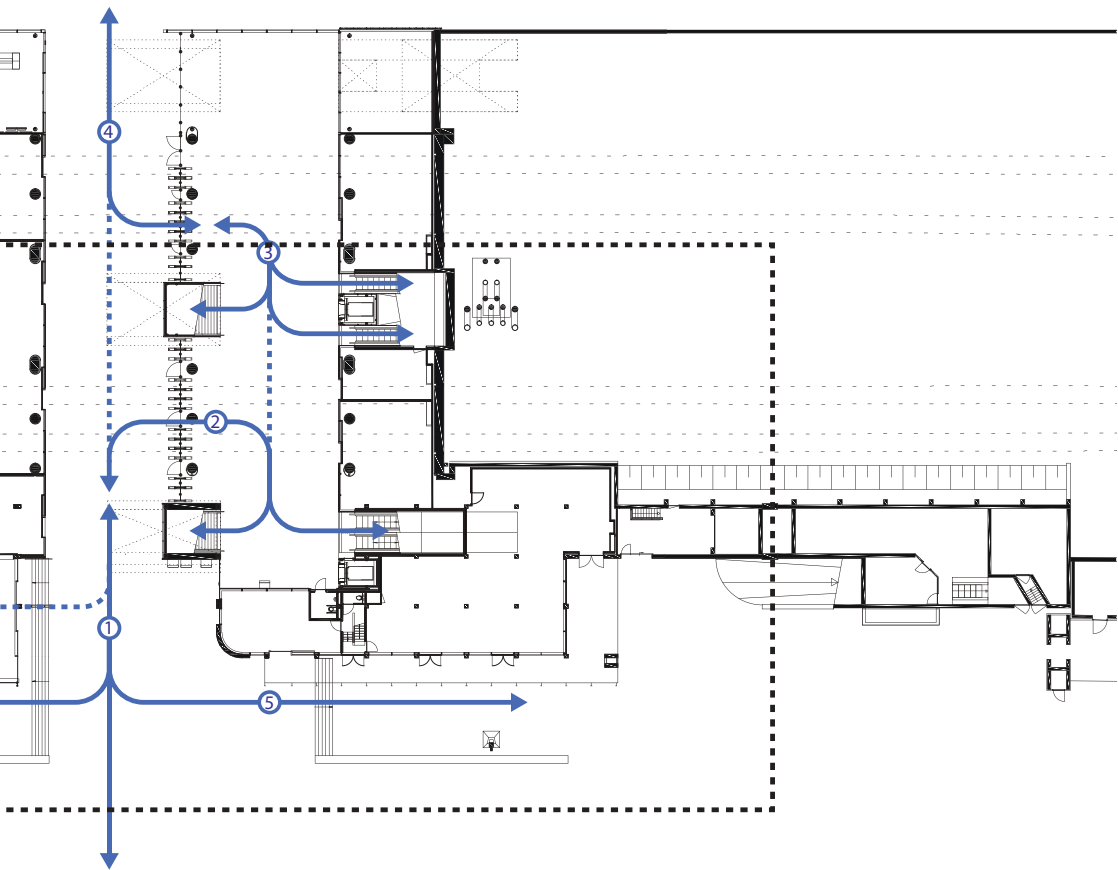
De ingang naar de passage en de glaspuien worden omlijst door een gevel met een witte lamellenstructuur. Dit kunnen we interpreteren als een verwijzing naar de (oorspronkelijk) witte lamellen in de zuidelijke voorgevel van het ontwerp van Van der Gaast.

De functie van de centrale hal is in de loop der jaren sterk veranderd. Dit heeft vooral te maken met het afgenomen belang van de loketfunctie. Toen Van der Gaast in de jaren zestig zijn ontwerp maakte voor station Tilburg was deze hal voornamelijk geprogrammeerd met loketten voor de verkoop van treinkaartjes en de afgifte van bagage. Nu deze functies grotendeels overbodig zijn geworden is de hal in gebruik genomen als horeca- en winkelruimte. Bij CEPEZED's plan blijft dit ook het geval. Een aantal elementen worden in oorspronkelijke staat teruggebracht. Zo wordt de zwart-witte borstwering, oorspronkelijk een onderdeel van de loketten, teruggebracht. Verder worden ook de oorspronkelijke modernistische kroonluchters teruggebracht.

Bij verbouwingen van deze schaal is het onvermijdelijk dat er ook onderdelen van het oorspronkelijke ontwerp verdwijnen. Zo verdwijnt de volledige fietsenkelder, inclusief de trap en de hellingbaan. Deze onderdelen moeten wijken voor de nieuwe passage / perrontunnel. Verder verdwijnen ook de oorspronkelijke trappen en roltrappen naar het tweede perron. Ook de karakteristieke halfronde 'koker' waarachter zich een spiltrap bevindt zal voor een deel verdwijnen.

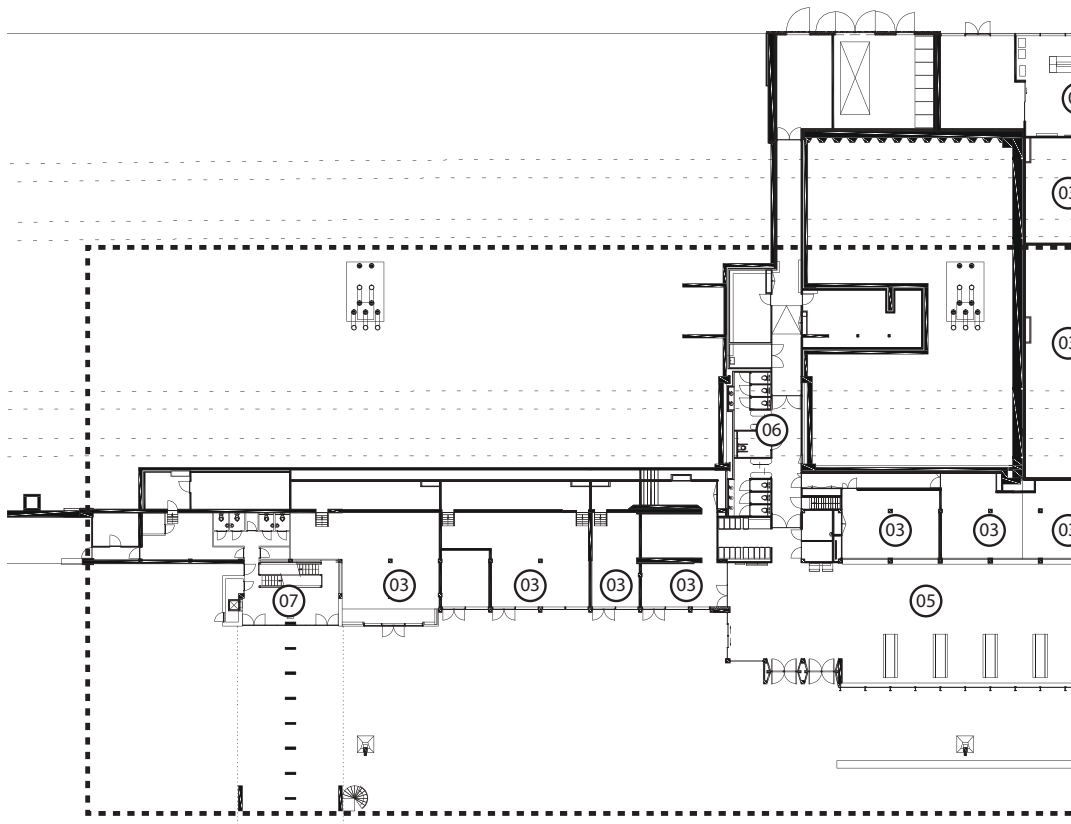
Het vernieuwde station Tilburg volgt de trend die vanaf de jaren negentig is ingezet in de stationsbouw en –programmering en werd gepioneerd met de versmelting van Utrecht Centraal met Hoog Catharijne in 1974. Enerzijds wordt de stedenbouwkundige functie van het station steeds zwaarder aangezet door de verbindende functie van de gebouwen en de doorgangen die als winkelstraten of winkelcentra worden ingericht en geprogrammeerd. Zij worden zo onderdeel van het omliggende stedelijke weefsel. Anderzijds wordt de aanwezigheid van de stationsfunctie fysiek steeds kleiner en minder merkbaar in die nieuwe openbare ruimte.

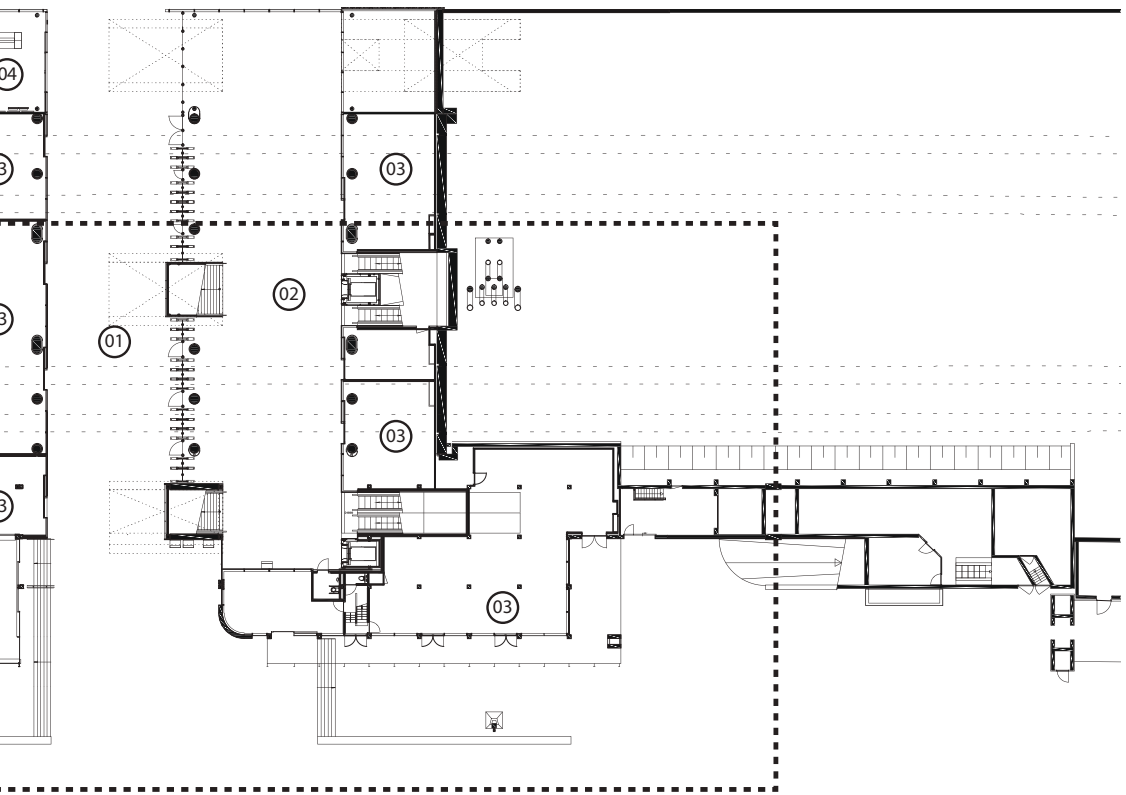




1. Routing door passage
2. Route perron 1
3. Route middenperron
4. Routing van en naar nieuwe noordplein
5. Routing fietsenstalling
6. Routing busstation
7. Centrale hal (horeca)
8. Routing van en naar restauratie

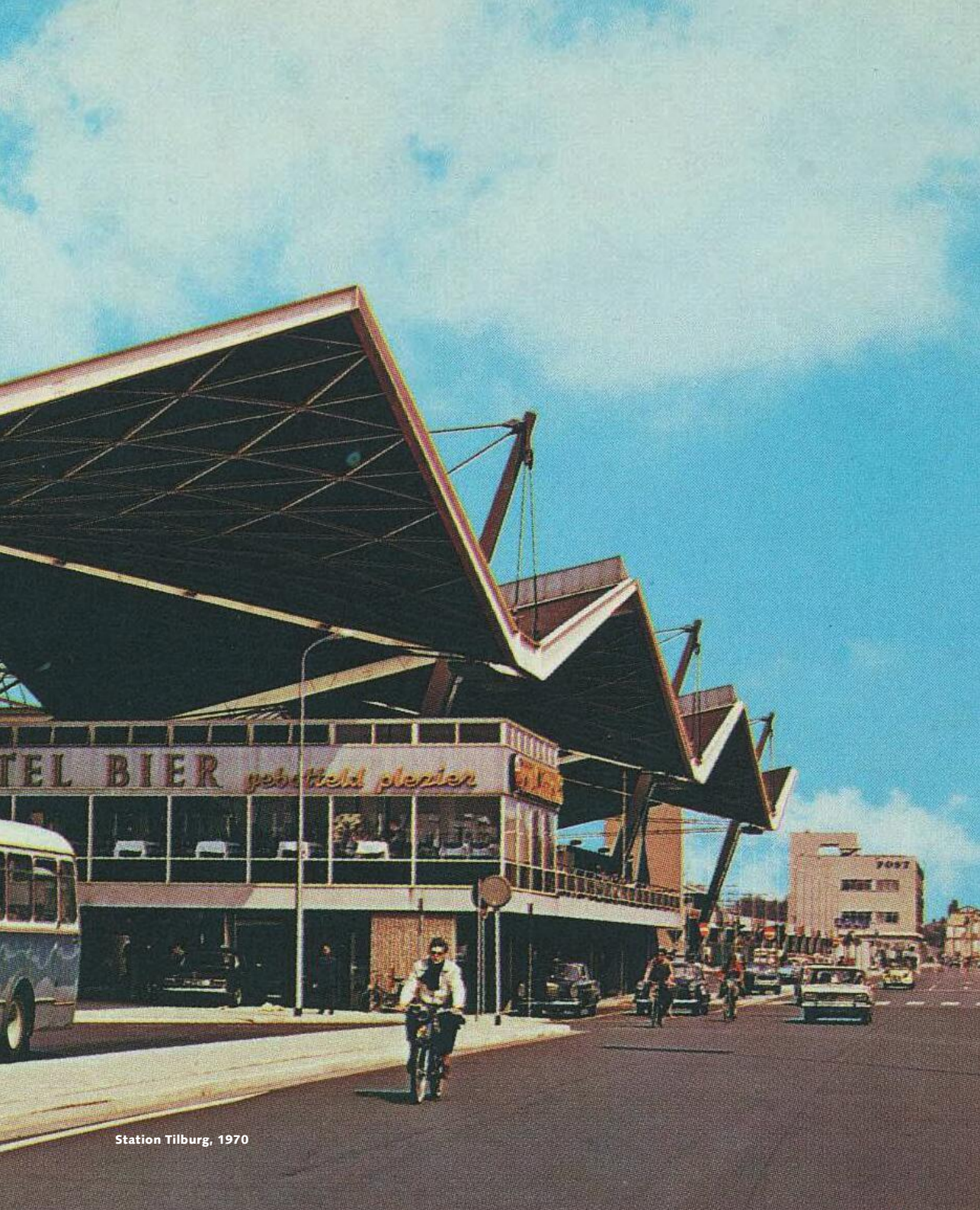






1. Passage
2. Verkeersruimte na inchecken
3. Commerciële ruimte
4. Wachtkamer
5. Voormalig centrale hal
6. Toiletten
7. Verkeersruimte restauratie





Station Tilburg, 1970

# Waardering

## Cultuurhistorische waarde

Station Tilburg is van groot cultuurhistorisch belang als typologisch vernieuwend voorbeeld van het station als 'doorgangsruijnte'; een nieuw stationtype dat ontwikkeld werd om de steeds grotere reizigersstroom binnen de verbeterde dienstregeling te kunnen verwerken. Speciaal hiervoor ontwikkelde K. van der Gaast na de Tweede Wereldoorlog het bouwkundige concept van 'alles-onder-één-dak'. De kortere overstaptijden faciliteerde hij door het ontwerpen van een transparant en overzichtelijk gebouw, als ware het een functioneel knooppunt van verschillende verkeersstromen. De afname van de wachttijden resulteerde onder andere in relatief kleine verblijfsruimten voor de reizigers.

Station Tilburg past in het toenmalige beleid van de gemeente dat erop gericht was het stadshart te moderniseren (cityvorming) en toegankelijker te maken (vrij baan voor het verkeer). De specifieke wens en bijzondere inspanning van de gemeente Tilburg om van dit station een eye-catcher te maken, komt op bijzondere wijze tot uitdrukking in de expressieve verschijningsvorm van de overkapping. De stad heeft met de bouw van dit station durf en doorzettingsvermogen getoond en daarvoor een aanzienlijke financiële bijdrage geleverd.

## Architectuurhistorische waarde

Station Tilburg is van groot architectuurhistorisch belang als typologisch goed, vernieuwend en redelijk gaaf voorbeeld van een station als 'doorgangsruijnte' in de stijl van het hoge modernisme uit de jaren zestig. De ontwerp kwaliteiten komen vooral tot uitdrukking in:

- Het markante gebaar van de overkapping: het principe van 'alles-onder-één-dak' dat als los element alle onderdelen ruimtelijk verbindt, onderling en met de stad;
- het dynamische, speelse en 'zwevende' karakter van de overkapping als venster op, en beeldbepalend motief voor de stad (uitdrukkingsvolle verschijningsvorm met innovatieve staalconstructies).
- De subtiele toevoeging van decoratieve elementen: de integratie van negen

monumentale glasmazaïeken van kunstenaar P. Buys bij de ingangen in de voorgevel;

- het toepassen van één patroon voor de totale vloer, waarbij alleen de materialen een aanduiding vormen van de binnen- en buitenruimte;
- de markering van de verdiepte entree tot de fietskelder door een plastisch uitgevoerde gebogen hoek ter hoogte van het gebouw;
- het 'opwaarderen' van een schoorsteen tot een klokkentoren met een markante verschijningsvorm (overigens zonder uitgesproken stedenbouwkundige betekenis);
- De gehanteerde ontwerpprincipes in het stationsgebouw en de wachtruimten: het orthogonale en statische karakter van de gebouwen als sprekend contrast met de kap (nog versterkt door het omgedraaide kleurgebruik);
- het spel van deel en geheel: verspringende rooilijnen (entree fietskelder, restaurant) zorgen voor een dynamisch en plastisch totaalbeeld en tegelijkertijd houden kunstgrepen het geheel bij elkaar (loze wand, pilotis);
- het spelen met de constructieve betekenis en esthetische mogelijkheden van het frame van H-profielen;
- het luchtige en transparante karakter van de overkapte ruimte en de 'glazen' gebouwen (doorzichten).

De overkapping, het stationsgebouw, de wachtruimten en de decoratieve elementen zijn in balans met elkaar ontworpen. Binnen dat geheel is de overkapping het overheersende motief. De gave kap vertegenwoordigt derhalve de hoogste monumentale waarde. Dat geldt ook voor de glasmazaïeken omdat deze van hoge kwaliteit, uniek en onvervangbaar zijn. Bij het gerenoveerde stationsgebouw en de wachtruimten op het perron schuilt het monumentale belang primair in de omschreven ontwerpprincipes. Herkenbaarheid van de sprekende contrasten, het spel van deel en geheel, de esthetica van de constructie en de doorzichten zijn daarbij van essentieel belang. Het terzijde gelegen en in onbruik geraakte eenvoudige seinhuis heeft binnen het geheel een lage monumentale waarde. Naast deze hoofdmotieven zijn de toepassing van duurzame materialen en de rijkdom aan zorgvuldig ontworpen details kenmerkend voor het werk van ir. K. van der Gaast (1923-1993), die van 1953 tot 1983 hoofdarchitect was van de Nederlandse Spoorwegen. Binnen zijn oeuvre werd Station Tilburg van meet af aan algemeen beschouwd als zijn meesterwerk omdat het 'paraplu-concept' van transparante gebouwen onder één dak in dit station zijn volledige ontplooiing vond. Het gebouw werd een belangrijke inspiratiebron voor de stationsarchitectuur in de daarop volgende decennia (voorbeeldfunctie).

De belangrijkste veranderingen die afbreuk doen aan de omschreven waarden zijn:

- het geel geschilderde metselwerk;
- de ontkenning van de centrale hal als hoofdruimte van het station, zowel in functioneel als esthetisch opzicht;
- de afwijkende aanpassingen in de bestrating van het voorplein;
- de kakofonie aan straatmeubilair en het bevestigen daarvan tegen de gebouwen, de kap en de steunpunten;
- het op allerlei manieren dichtzetten van de doorzichten door het gebouw.

### **Stedenbouwkundige waarde**

Station Tilburg is van bijzonder stedenbouwkundig belang als gezichtsbepalende 'toegangspoort' met een markante en moderne verschijningsvorm. Het gebouw is van grote waarde vanwege de goed doordachte manier waarop Van der Gaast binnen de beperkte ruimte tussen het spoor en de Spoorlaan niet alleen alle voorzieningen en infrastructuur goed op elkaar aansloot, maar er bovendien een markant geheel van maakte door de spectaculaire overkapping. Het station vormt samen met het hoogspoor en de cityring een essentieel onderdeel van de naoorlogse cityvorming, die op grootse wijze een infrastructurale verbinding tussen de verschillende stadsdelen tot stand bracht. Hierin markeert het station een belangrijk verkeersknooppunt waarvan de inrichting in nauwe samenhang met de Spoorlaan, de zijpleinen, het ontvangstgebouw en de perrons is ontworpen, zodat reizigers eenvoudig en snel van vervoersmiddel kunnen wisselen. Het belang van het station als stedelijk knooppunt komt vooral tot uitdrukking in de solitaire ligging tussen twee langgerekte zijpleinen en de frontale positie recht tegenover de Stationsstraat. Daardoor is het station van uitzonderlijk belang voor het stadsbeeld van Tilburg.

### **Waardering verbouwing**

Gezien de hoge cultuurhistorische waarde van station Tilburg is terughoudendheid bij verbouwingen op zijn plaats. Het ontwerp van CEPEZED dat momenteel wordt uitgevoerd is ingrijpend maar sluit goed aan bij de ontwerpfilosofie van Koen van der Gaast. Zoals eerder in dit rapport is uiteengezet streefde Van der Gaast ernaar om van het station een doorgangsruijme te maken in plaats van een eindbestemming. Het idee was om de reiziger zo efficiënt mogelijk van het ene op het andere vervoersmiddel te laten overstappen. Het idee van het paraplu dak als op zichzelf staand object hield hiermee verband en diende eventuele aanpassingen aan de daaronder geplaatste paviljoenachtige gebouwen eenvoudiger te maken.



**Gevelbeeld plan CEPEZED**

Het ontwerp van CEPEZED, dat de paraplu kap als belangrijkste onderdeel van het ontwerp ongemoeid laat en vooral de gedateerde paviljoens aanpakt, getuigt van respect voor het oorspronkelijke ontwerp zonder te vervallen in verkrampde behoudzucht. De introductie van de nieuwe passage geeft verder een nieuwe dimensie aan het concept 'doorganghuis' en kan beschouwd worden als een ingreep in de 'geest van Van der Gaast'.

Daarnaast blijft het oorspronkelijke gevelbeeld grotendeels behouden.

### **Toelichting waarderingstekeningen:**

In de waarderingstekeningen die in dit hoofdstuk zijn opgenomen zijn de verschillende gebouwonderdelen geclassificeerd in drie categorieën:

- Een hoge monumentwaarde (blauw) betekent dat behoud van deze onderdelen van cruciaal belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied zijn en dat behoud noodzakelijk is.
- Een positieve monumentwaarde (groen) betekent dat deze onderdelen de monumentwaarde versterken en behoud wenselijk is.
- Een indifferente monumentwaarde (geel) betekent dat deze onderdelen van relatief weinig belang zijn voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied. Er wordt aan deze onderdelen geen monumentale waarde gehecht. In sommige gevallen doen deze onderdelen zelfs afbreuk aan de monumentwaarde van het object of gebied.



g

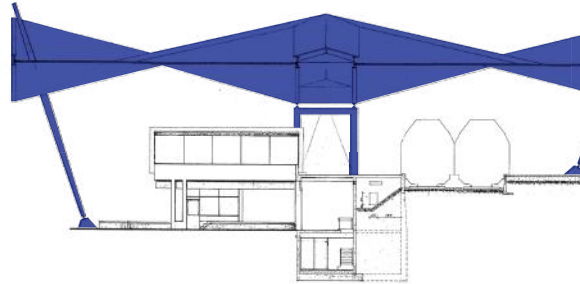
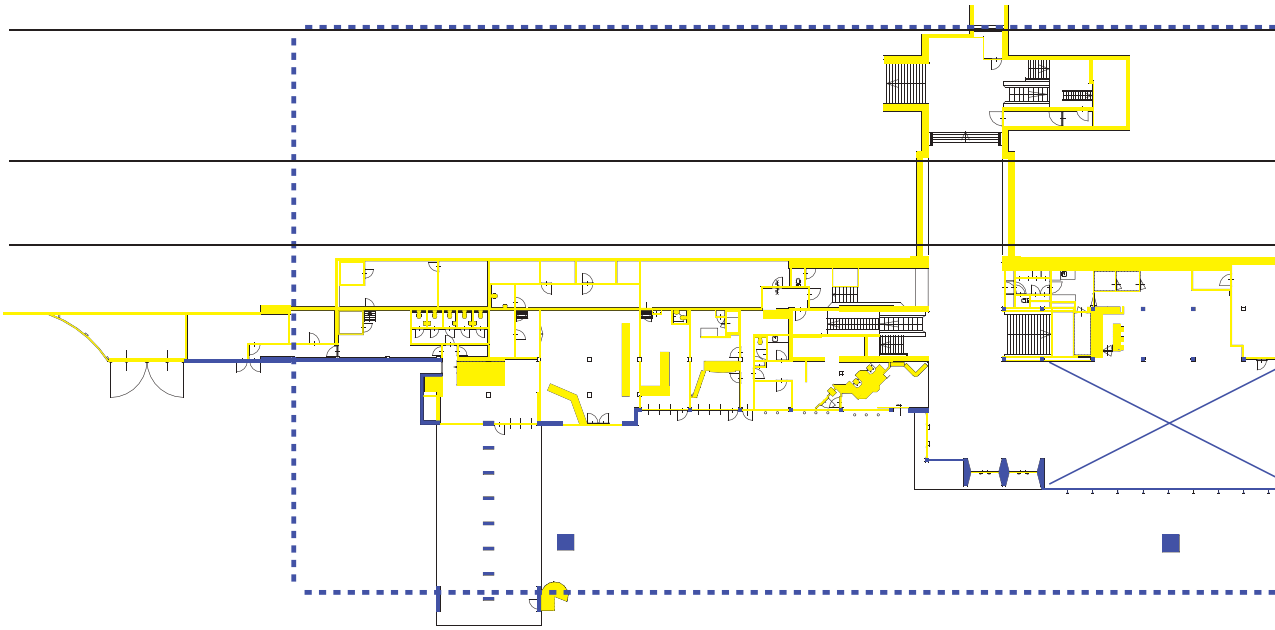


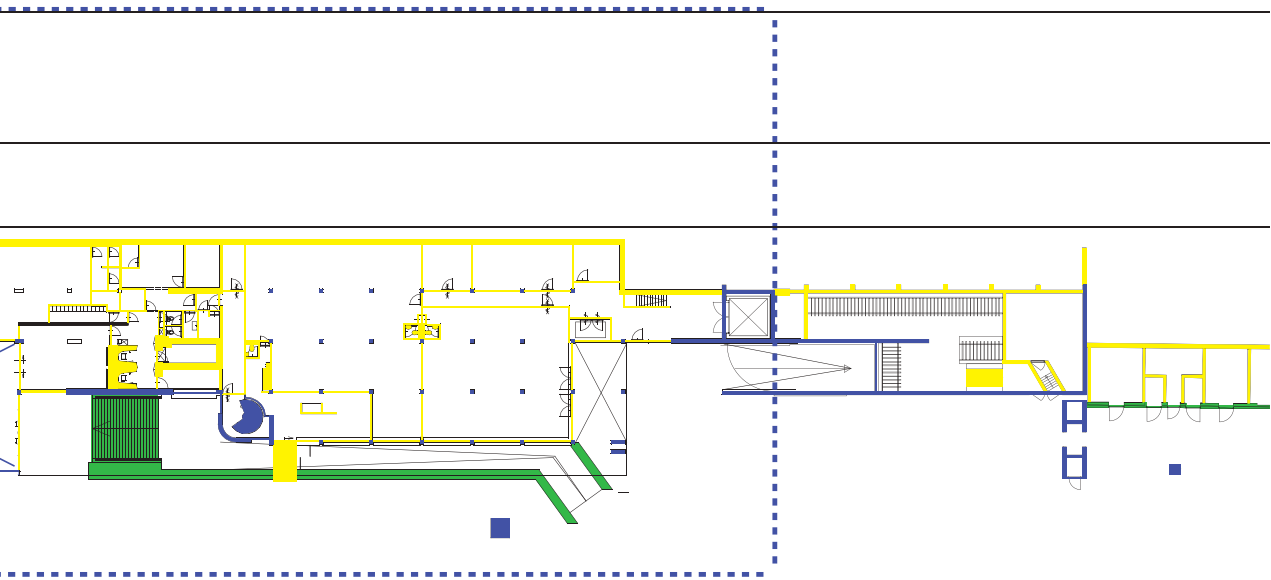
SPITS

SPITS





# Waarderingskaart BEGANE GROND







**Legenda**

 hoge monumentwaarde

 positieve monumentwaarde

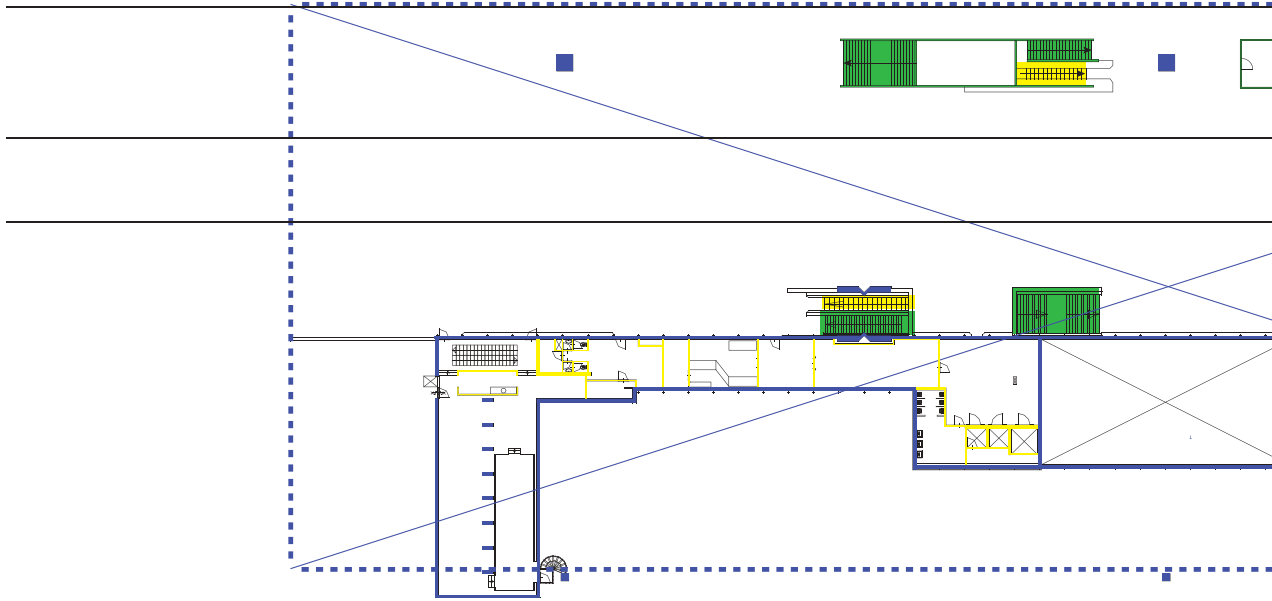
 indifferente monumentwaarde

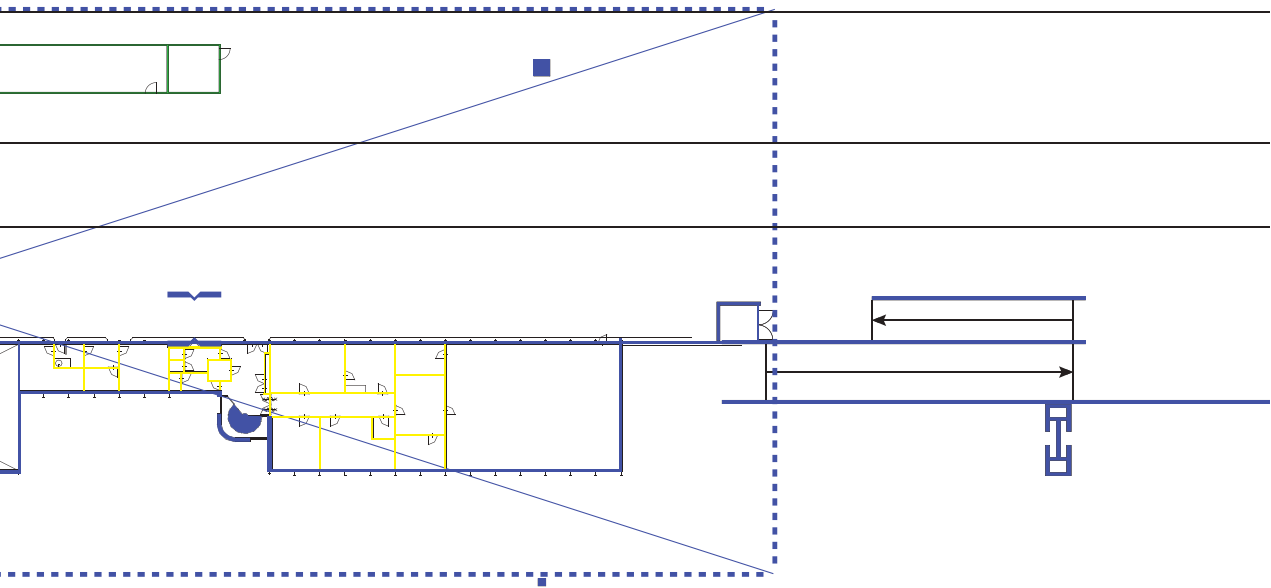
 plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde

 interieur met hoge monumentwaarde



# Waarderingskaart VERDIEPING





**Legenda**

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

- plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde
- interieur met hoge monumentwaarde

# Aanbevelingen

## **Aanbevelingen van Van der Gaast bij verbouwingen**

Van der Gaast streefde er naar om stations te ontwerpen die modern en vooruitstrevend waren. Reizen met de trein mocht in zijn ogen beslist geen ouderwets alternatief zijn voor het opkomende autoverkeer. Hij beseftte echter dat deze concurrentieslag moeilijk te winnen zou zijn; de auto wordt regelmatig vernieuwd 'laten we voorzichtig zeggen eens in de vijf jaar, en blijft dus modern', zo schrijft Van der Gaast, terwijl de afschrijvingstermijn 'voor de gebouwen (...) zich beweegt tussen de 40 en 75 jaar.' Om te voorkomen dat de stations snel gedateerd zouden raken moesten modieuze grillen worden voorkomen, stations moesten dus vooral tijdloos zijn. Van der Gaast was zich er echter van bewust dat wijzigingen en modernisering in zijn stations onvermijdelijk waren. 'Daarnaast zullen de stations over een zekere elasticiteit moeten beschikken, om eventuele wijzigingen in het gebruik snel zonder al te ingrijpende verbouwingen tot stand te kunnen brengen. De structuur zal daarbij niet mogen worden aangetast en dit betekent dat een modern stationsgebouw in het algemeen een dragend skelet bezit (staal of beton), met niet-dragende wanden.'<sup>36</sup> Het dragende skelet – bij station Tilburg is dat de kapconstructie – moet dus zoveel mogelijk gehandhaafd blijven, terwijl het station in de niet-dragende elementen zoals kozijnen, niet-dragende binnenwanden, etc. telkens gemoderniseerd kan worden. Over de materialisering van deze niet-dragende elementen geeft hij duidelijke aanbevelingen: 'natuursteen, geglazuurde baksteen en tegels, geëmailleerde plaat, roestvrij staal, hardhout'.<sup>37</sup>

De verbouwing van station Tilburg naar ontwerp van architectenbureau CEPEZED laat zien dat Van der Gaasts ontwerpideaal in hoofdlijnen wordt gevolgd. Weliswaar zijn er aanzienlijke structurele aanpassingen nodig voor het verplaatsten en doortrekken van de perrontunnel, overige wijzigingen blijven vooral beperkt tot de herinrichting van de niet-dragende elementen zoals gevelbekleding, kozijnen, en binnenwanden.

---

36) Gaast, 1964.

37) id.

## **Inrichting openbare ruimte**

Van der Gaast streefde in zijn ontwerpen voor stations steeds naar een architectuur die zo toegankelijk mogelijk was. Daarbij speelde de overgang van stad naar gebouw een grote rol. Bij Tilburg is de overgang tussen exterieur en interieur steeds ambigu; is de reiziger nu al binnen of staat hij nog buiten? Deze vloeiende overgang tussen twee domeinen realiseerde hij door de kap over het voorplein te laten uitkragen, door bestrating van buiten naar binnen door te laten lopen, en door de plaatsing van gebouwonderdelen die zowel ruimte afbakenen en tegelijkertijd de openheid bewaren, zoals het later gesloopte zonneterras. Bij de inrichting van de openbare ruimte om het station – en met name bij de te realiseren noord-entree, dienen dergelijk ontwerpprincipes leidend te zijn. De oorspronkelijke zwart-witte bestrating die van binnen naar buiten doorloopt is gedeeltelijk nog intact. Dit is een belangrijk onderdeel van het gebouw aangezien het de 'doordringbaarheid' van het gebouw benadrukt. Op de plaatsten waar dit niet langer intact is zou dit teruggebracht dienen te worden. Tevens kan het als ontwerpprincipe worden doorgezet bij de inrichting van de openbare ruimte die nog moet worden aangelegd zoals bij het noordplein.

## **Kapconstructie**

De kapconstructie met de karakteristieke hypparschalen mag in geen geval worden gewijzigd, dit is het absolute hoogtepunt van het ontwerp. De pilonen die het dak dragen moeten altijd vrijstaand blijven, er mogen dus geen objecten tegenaan worden gebouwd. Daarnaast mag de kap nooit worden dichtgezet met gevels waardoor een doosvormig volume zou ontstaan. Het paraplu-concept moet ten allen tijden gehandhaafd blijven.

## **Kleurgebruik**

In de jaren '90 zijn een heel aantal gebouwelementen in felle kleuren geschilderd. De witte verticale lamellen op de eerste verdieping zijn blauw overgeschilderd, sommige hemelwaterafvoeren zijn rood geschilderd, de lekbakken onder de pylonen zijn felblauw geworden. Deze felle kleuren, vaak in combinatie met allerlei reclame-uitingen, zorgen voor een rommelig beeld.

Op het halfronde reliëf, waarachter zich de wenteltrap bevindt, zijn op arbitraire wijze gekleurde vlakken aangebracht. Een dergelijke 'opleuking' heeft dit gebouw helemaal niet nodig. Het is dan ook wenselijk de kleurstelling in originele staat terug te brengen: de vlakken waren lichtgrijs/wit, de lijnen iets donkerder grijs. Verder zijn er verschillende bordeauxrode onderdelen aangebracht zoals

de kozijnen van de huidige fietsenstalling. Deze kleur is geen verrijking voor het oorspronkelijke monument, omdat het gecombineerd met de geel-blauwe huisstijl van de NS een hard en goedkoop kleurbeeld oplevert. Neutralisering van de kleuren zou zeer wenselijk zijn. Ook een aantal originele onderdelen zijn bordeauxrood geschilderd, zoals in de centrale hal. Dit alles moet teruggebracht worden naar de oorspronkelijke kleur. De ongelukkige beslissing om het metselwerk geel te verven zou moeten worden teruggedraaid.

### **Reclame**

Breexz, de brasserie op de eerste verdieping, laat geen middel ongebruikt om reclame te maken: verlichte doosletters, neonreclame, panelen, losse reclameborden in de openbare ruimte, raamstickers, spandoeken. Dergelijke wildgroei aan reclame-uitingen zou tegengegaan moeten worden. Ook op andere plekken in het gebouw kan een betere regulering van de reclame-uitingen een verbetering zijn.

### **Kozijnen**

Het type kozijnprofiel is zeer bepalend voor het algemene gevelbeeld. Op de eerste verdieping van het station zijn veel kozijnen nog in oorspronkelijke staat. Op de begane grond zijn veel originele kozijnen vervangen door zware, bordeauxrode aluminium kozijnen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de commerciële ruimten die aan het voorplein grenzen. Het zou een flinke verbetering zijn wanneer deze naar de structurele kozijnen zouden worden teruggebracht waarbij de kozijnstijlen en –dorpels minder prominent zijn. De oorspronkelijke kozijnen, zoals te zien is op de historische foto hiernaast, zou daarbij een aanknopingspunt kunnen zijn.



K A P P E R

BANK  
CHANGE

BLO

Originele structurele kozijnen

# Bibliografie

Becht, C.J.G. 1963. Plastische chirurgie in Tilburg. **Bouw**. 13 juli. 898.

BOEi. 2008. **Centrale Spoorwegwerkplaats Tilburg**. Bouwhistorisch onderzoek.

Douma, C. 1998. **Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998**. Zutphen: Walburg Pers.

Doremalen, van, H. 2001. Stadsvernieuwing en cityvorming. In: C. Gorisse. 2001. **Tilburg: een stad met een levend verleden**. Tilburg: Drukkerij Gianotten.

Gaast, van der, K. 1964. Overpeinzingen van een stationsarchitect. In: **Bouw**. 19:18. p. 622-624.

Heijden, van der, R. 2009. **Tilburg in de jaren '70**. Utrecht: Uitgeverij Nieuwland.

Hurk, van den, T. 2003. **Ir. Koenraad van der Gaast en het spoorwegstation te Tilburg**. Masterthesis. Open Universiteit.

Pel, H. 2001. Het was meer dan textiel alleen. In: C. Gorisse. 2001. **Tilburg: een stad met een levend verleden**. Tilburg: Drukkerij Gianotten.

Sebregts, L. 2010. **Jaap Bakema en Jo Coenen: twee generaties architect-stedenbouwkundigen of stedenbouwkundig architecten in Tilburg**. Masterthesis. Utrecht: Universiteit Utrecht.

Snijders, J.D.A. 1963. Het verkeer in en rondom Tilburg. **Bouw**. 13 juli. p. 903-905.

Steenhuis Meurs. 2014. **De standaardstations van de staatspoorwegen 1860-1870**. Schiedam: SteenhuisMeurs.

Veen, J. 1988. **Sporen over de heuvel: de geschiedenis van de spoorwegen in en om Tilburg**. Tilburg: JEVER jan van laarhoven bv.

## **GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN**

Het Nieuwe Instituut  
Utrechts Archief  
Regionaal Archief Tilburg

## **BEELDVERANTWOORDING**

Crimson Architectural Historians: omslag, 9, 49\_4, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 80o, 88-89, 91, 92, 94-95, 96-97, 98-99, 100-101, 102-103, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 122-123, 124-125, 131, 132-133, 134-135

Regionaal Archief Tilburg: 4-5, 16, 17, 18, 20, 21, 24, 25, 26, 27, 29, 31, 32, 34-35, 36-37, 40-41, 42-43, 44-45, 46, 47, 49\_1-3, 80b, 113, 114-115, 126, 139

Google Earth: 10-11

Google Maps: 12-13, 28

Stationsweb: 15, 75, 76, 77, 78, 79

Bouw, 13 juni 1963: 23

'Station Tilburg. waardestellende quickscan' van Van Meijel - adviseurs in cultuurhistorie: 38-39, 93, 116

Utrechts Archief: 51b

Masterplan De Werkplaats Tilburg: 51o

Pro Rail: 56-57, 82-83, 84-85, 86-87

railtrash.jalbum.net: 58

www.studiobcentral.nl: 71

www.bdp.com: 72

wikipedia: 90

CEPEZED: 120, 130

**Station Tilburg**  
**Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling**

In opdracht van NS Stations BV

Crimson Architectural Historians  
(Ewout Dorman, Cassandra Wilkins, Jan van Ballegooijen)

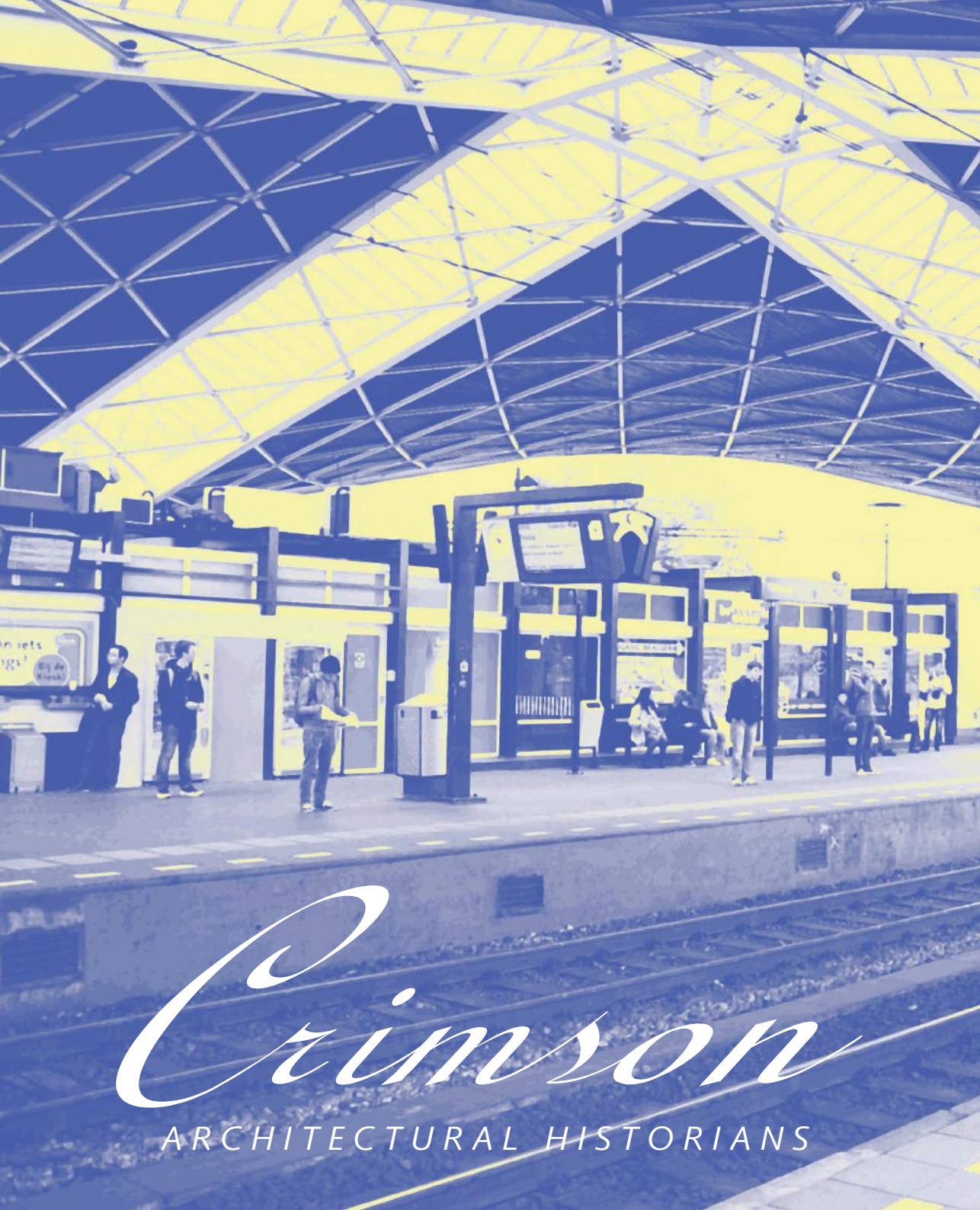
Rotterdam, februari 2015

*Mathenesserlaan 179-181  
3014 HA Rotterdam The Netherlands  
(31) 10 2827724 / [crimson@crimsonweb.org](mailto:crimson@crimsonweb.org)  
[www.crimsonweb.org](http://www.crimsonweb.org)*

*Crimson*

ARCHITECTURAL HISTORIANS





# *Crimson*

ARCHITECTURAL HISTORIANS



