



De Collectie

Almelo de Riet

Almere Centrum

Amersfoort

Amsterdam Amstel

Amsterdam
Centraal

Arnhem –
Sonsbeekzijde

Arnhem
Velperpoort

Boxmeer

Bussum Zuid

Dalfsen

Delden

Den Haag HS

Deventer

Doetinchem

Dordrecht

Ede Centrum

Eindhoven

Enkhuizen

Enschede

Groningen

NAi Uitgevers

Haarlem

Heemstede-
Aerdenhout

Hoorn

Horst-Sevenum

Klimmen-Ransdaal

Leiden Centraal

Maastricht

Meppel

Middelburg

Naarden-Bussum

Nijkerk

Nijmegen

Nunspeet

Overveen

Roosendaal

Rotterdam Noord

Schagen

Speek

Soest

Tilburg

Valkenburg

Venlo

Vlissingen

Voerendaal

Vught

Winschoten

Wolvega

Zandvoort aan Zee

Zutphen

Zwolle

Bijzondere

stations

gebouwen

in Nederland

Tekst **Crimson Architectural Historians, Urban Fabric**

Fotografie **Rob 't Hart**

NAi Uitgevers

Bureau Spoorbouwmeester

De Collectie
Bijzondere
stations-
gebouwen
in Nederland

Inhoud

Voorwoord

Nathalie de Vries

6

De Collectie

Crimson Architectural Historians

10

Reis door de tijd

Paul Meurs

16

De Collectie

Bijzondere
stationsgebouwen
in Nederland

22

Spoorkaart van Nederland

152

Biografieën architecten

154

Alle stations in Nederland

162

Literatuur

174

Colofon

176

Voorwoord

Nathalie de Vries

Spoorbouwmeester 2005-2008

De tijd dat ns-bouwmeesters stations bouwden is midden jaren negentig na de verzelfstandiging van vervoerder Nederlandse Spoorwegen en het ontstaan van spoorbeheerder ProRail voorbij. Het ontwerpen en bouwen voor het spoor wordt heden ten dage 'in de markt gezet'. Verdwenen zijn daarom ook de ontwerpers 'in eigen huis' bij de spoorpartijen. In plaats daarvan maakt het Bureau Spoorbouwmeester, een groep adviseurs die alle vormgevingsdisciplines vertegenwoordigen, sinds een aantal jaren het architectuur- en vormgevingsbeleid, het Spoorbeeld, voor ProRail en Nederlandse Spoorwegen. Zij selecteren architecten en beoordelen ontwerpen, binnen het kader dat recht doet aan de kwaliteitsniveaus en identiteiten die ns en ProRail willen uitstralen met hun gebouwen en producten. Een ontbrekende schakel in dat beleid was de omgang met het eigen gebouwde verleden.

Naast veel informatie op het internet, bestaan er twee kloeke boeken die een tamelijk volledige beschrijving geven van Nederlandse stations over de periode 1841-1938, door historicus H. Romers, en over de periode 1938-1998 door voormalig ns-bouwmeester Cees Douma. Nu is er echter behoefte aan een cultuurhistorische visie op de stations die tot op heden gebouwd zijn. Stations behoren tot de openbare gebouwen die voortdurend aan verandering onderhevig zijn. Ze worden vrijwel voortdurend verbouwd en aangepast, als gevolg van veranderend gebruik, veranderende context, schaalvergroting of juist verkleining, en ga zo maar door. Ook vormen interieur en exterieur geen vanzelfsprekende eenheid meer. Ten gevolge hiervan wordt de betekenis van een stationsgebouw ook telkens anders. Wat heeft dit voor consequenties voor het behoud van de architectonische kwaliteit van bestaande stations? En wat zegt dit over stations die nog gemaakt gaan worden? Het is opvallend dat oude en bijzondere gebouwen zoals het station van Haarlem worden gekoesterd en gerestaureerd,

terwijl andere soms rücksichtslos worden aangepakt en zelfs gesloopt. Is dat juist? Of wordt hier het kind met het badwater weggegooid?

De spoorsector is een dubbelzinnige wereld, enerzijds gedreven door technische vooruitgang, anderzijds door sentimentele herinneringen aan het glorieuze verleden. Is het mogelijk om beide te combineren, en met behulp van de historie na te denken over vooruitgang? Dat was mijn vraag aan twee bureaus, Crimson Architectural Historians en Urban Fabric, die zich respectievelijk en achtereenvolgens over de naoorlogse en vooroorlogse periodes hebben ontfermd. Zij hebben niet alleen de individuele waarde, maar juist de gezamenlijke cultuurhistorische waarde van stations bekeken en zijn samen tot een selectie gekomen van bijzondere gebouwen die representatief zijn voor de stationsgebouwen die tot nu toe zijn gerealiseerd. Vertrekpunt vormden de stations die momenteel nog in bezit zijn van de Nederlandse Spoorwegen. Voor de definitieve selectie was het van belang dat elk gekozen station unieke eigenschappen zou hebben. Gestreefd is uit clusters van gelijksoortige stations telkens het gaafste, beste exemplaar, zowel qua interieur als exterieur, toe te voegen. Tijdens de selectieprocedure is daarom soms ook gewisseld tussen stations. De staat waarin het gebouw verkeerde, de geografische ligging, en het functioneren in de nabije toekomst zijn voorbeelden van aspecten die werden meegewogen. Stations die rijksmonument zijn hebben uiteraard al een beschermde status, maar zijn toch opnieuw gewogen tijdens de selectie.

Met 'De Collectie' – een term die gemunt werd door Crimson – heeft de spoorsector daarom een verzameling stationsgebouwen in handen die een bijzondere weergave is van zijn gebouwenbezit. Het betreft stuk voor stuk gebouwen met unieke, maar ook juist

representatieve eigenschappen. Gebouwen die de moeite waard zijn om te behouden en die architectonisch ook als 'hardware' te beschouwen zijn. Dit kan gaan om het prototypische, om een parapludak, om de ligging in de omgeving, om de bouwmeester, maar ook om ruimtelijke kwaliteit van interieur en exterieur. Verbouwen – de 'software' veranderen – kan vanaf nu alleen nog maar met behoud van deze karakteristieke eigenschappen, waarvan de voornaamste in dit boek beschreven worden. Hiermee is voor de komende jaren de aanzet tot een nieuw referentiekader geschapen, dat uiteraard verder moet worden ontwikkeld en waaraan idealiter in de komende jaren weer gebouwen kunnen worden toegevoegd.

Er worden momenteel weer veel grote nieuwe stations gebouwd en gepland. Ook daarom is het van belang dat er een nieuw begrip is ontstaan van de eigenschappen van het eigen gebouwenbezit van de spoorsector, zodat toekomstige verbouwingen en nieuwbouw in een cultuurhistorisch perspectief kunnen worden beschouwd.

De Collectie geeft het perspectief van de trotse opdrachtgever en eigenaar van deze stations weer, en biedt het vertrouwen dat ook in de toekomst architectuur en vormgeving als betekenisdragers voor een sector en een tijdperk een belangrijke rol zullen blijven spelen.



De Collectie

Crimson Architectural Historians

'Nothing was more up-to-date when it was built, or more obsolete today, than the railroad station.' Dit schreef in 1972 de voorname Amerikaanse architectuurcritica Ada Louise Huxtable, in een van haar bijtende commentaren in *The New York Times*. Ze beschrijft daarin de enorme moeite die het had gekost om het lot van de magnifieke monumentale treinstations die tussen het einde van de negentiende eeuw en de Tweede Wereldoorlog in Amerika waren gebouwd, op de nationale culturele agenda te krijgen. Ze beschrijft de verschrikkelijke staat waarin de tempels van het moderne leven van weleer waren terechtgekomen onder druk van de binnenlandse luchtvaart: deprimerende grotachtige leegtes, slecht onderhouden, vies en onveilig. Maar ze prijst ook de voorstellen om een hele reeks van deze monumenten onder bescherming van monumentenzorg te brengen en vernieuwende plannen te ontwikkelen voor hun hergebruik, al dan niet als station. Nu, meer dan dertig jaar later, behoren art-decomeesterwerken als Cincinnati Terminal of Los Angeles Union Station en al helemaal het in de Beaux-Artsstijl gebouwde Grand Central Station van New York tot geliefde plekken, waarvan details en silhouet als logo's functioneren voor de stad waarin ze staan, onder meer door hun veelvuldig gebruik als film- en televisiedecor, en in de omgeving waarvan ontwikkelaars meer dollars per vierkante meter willen investeren dan elders in de stad.

Aanzet tot deze successen was de strijd die Huxtable negen jaar eerder streed om misschien wel het mooiste treinstation van Amerika te redden: Pennsylvania Station uit 1880 van McKim, Mead, and White, een op de Romeinse badhuiscomplexen geïnspireerde rijkelijk gedecoreerde, met de modernste technieken gebouwde moloch in het hart van Manhattan. De dag dat de sloop begon, mocht Huxtable het hoofdredactioneel commentaar van *The New York Times* wijden aan de overwinning van 'het snelle geld' op de

culturele trots en geheugen van de stad, met de beroemde bittere slotzin: 'We will probably be judged not by the monuments we build but by those we have destroyed'. De spijt die de cultuurminnende elites gedurende de jaren zestig voelden over het verdwijnen van Penn Station – zeker toen men de lompe neobrutalistische gebouwen zag die ervoor in de plaats kwamen – zou zich uiteindelijk omvormen in een beweging om de indrukwekkende architectuur van de stations te redden voor het nageslacht.

Herwaardering en monumentwaarde

Vijfenvestig jaar na de sloop van Penn Station in Manhattan onthult eigenaar nv Nederlandse Spoorwegen (NS) samen met beheerder bv ProRail een indrukwekkende lijst van vijftig stationsgebouwen, waarvan bijna de helft naoorlogs, die men koste wat kost wil bewaren en restaureren vanwege hun architectonische en cultuurhistorische waarde. De spoorsector in Nederland kiest ervoor deze gebouwen samen 'De Collectie' te noemen, waarmee ze zich ondubbelzinnig uitspreekt over wat deze gebouwen voor de organisatie betekenen: het zijn cultureel waardevolle objecten, die ze wil bewaren, documenteren en bovenal delen met een breed publiek. Bijzonder is bovendien dat het hier niet gaat om een ingreep van de culturele elite of overheidsambtenaren om het door de eigenaren verwaarloosde erfgoed van destructie te redden, zoals in de tijd van Huxtable, maar dat het de oorspronkelijke opdrachtgever en de gebruiker zelf zijn die hun gebouwen 'ontdekken' als waardevol bezit en ook nog bereid zijn er zelf in te investeren. Dit zou in de ogen van Ada Louise Huxtable een absoluut utopische situatie zijn geweest.

Maar de context waarbinnen deze beslissing wordt genomen, is dan ook totaal onvergelijkbaar met de periode van het begin van de jaren zestig van de vorige eeuw toen in de hele westerse wereld

op nietsontziende wijze architectuurhistorische monumenten werden gesloopt ten gunste van de vooruitgang. Het is opvallend dat wat voor Huxtable nog een onvermijdelijke tegenstelling van belangen was, de cultuurhistorische waarde versus de noodzaak om geld te verdienen, nu lijkt op te lossen in een consensusmodel over de vastgoedwaarde van historische artefacten. Dit geldt zelfs voor gebouwen van een generatie die tot voor kort categorisch als lelijk werd afgedaan, juist omdat deze werd beheerst door een al gedateerd vooruitgangdenken: de wederopbouw. ‘Wederopgebouwen’ zoals de voormalig wethouder van Volkshuisvesting en Monumenten in Rotterdam Herman Meijer ze placht te noemen, zijn sinds enkele jaren het object van een intense cultuurhistorische inspanning om ze te herwaarderen en te bewaren, ondanks – of juist dankzij – hun evidente gedateerdheid. Het voorlopige hoogtepunt in de emancipatie van deze generatie gebouwen is de veelbesproken lijst van honderd wederopbouwmonumenten die door minister Plasterk in 2007 zijn aangewezen om de status van rijksmonument te krijgen. Gebouwen van architecten als Van Ravesteyn, Kraaijvanger, Maaskant, Van den Broek & Bakema en hun collega’s zijn bevrijd van de vloek van ‘up-to-date when it was built/obsolete today’ en voegen zich in de rijen van Berlage, Cuypers, Dudok en zelfs Jacob van Campen en Hendrik de Keijser, als echte monumenten. Net als Grand Central station, Union Station en de Cincinnati Terminal zijn ze aan de geschiedenis ontsnapt en bewaard voor de toekomst.

Plasterks lijst heeft een barrage aan kritiek moeten trotseren, die echter van een dergelijke aard is dat ze zichzelf uitschakelt. Iedere klacht van ambitieuze wethouders (zoals die van Rotterdam) dat de status van rijksmonument de ontwikkeling van de stad in de weg zit, wordt opgegeven door de klacht van een wethouder (zoals die van Nijmegen) dat zijn stad geen enkel monument heeft ‘gekregen’.

Iedere klacht van partijen als Heemschut dat er tientallen monumenten ontbreken aan de lijst, wordt weer geneutraliseerd door een klacht van meer theoretisch ingestelde historici dat de lijst te veel op objecten is gericht. De meest gehoorde klacht is dat de lijst willekeurig is, een vermoeden dat lijkt te worden bevestigd door het ronde aantal van honderd monumenten, en dat de selectiecriteria evenmin iets met inhoud te maken hebben, zoals bijvoorbeeld de eis dat het gebouw van niet later dan 1958 mag zijn: vijftig jaar oud.

Maar het moge duidelijk zijn dat Plasterk en zijn Rijksdienst net als de spoorsector in Nederland een collectie aan het aanleggen zijn, en dat zij daarbij een doel hebben dat dat van het bewaren van de objecten op zichzelf overstijgt, en daarmee ook de grimmigheid van de destructie versus conserveringsdiscussie zoals die waarin Ada Louise Huxtable actief was. Door middel van een selectie van honderd gebouwen, ingenieurswerken en kunstwerken, die zijn ingedeeld naar de functies die ze eerst faciliteerden en nu ook verbeelden, probeert men het verhaal van de wederopbouw te vertellen in *real time* en *real space*. Bovendien wil men dat doen met insluiting van zo veel mogelijk verschillende bouwstijlen en regio’s. Het mag een mirakel van beknoptheid en redactionele meedogenloosheid genoemd worden dat men al deze categorieën en bijkomende criteria heeft weten te dekken met een lijst van slechts honderd.

Culturele nationalisering

Ook ns beoogt met zijn selectie van vijftig stations een verhaal te vertellen. Bewust is aan deze selectie de naam ‘De Collectie’ gegeven. Dit verhaal is uiteraard minder ambitieus en minder wijdlompig opgezet dan dat van de wederopbouw van de Staat der Nederlanden, maar daardoor wel beter te volgen. De protagonisten en de

dramatische ontwikkeling zullen in het hierna volgende essay verder worden toegelicht. Maar er is een ander aspect waarin De Collectie fundamenteel verschilt van de rijksmonumenten van Plasterk en ook van de van de destructie geredde treinstations van Noord-Amerika, en dat heeft te maken met het initiatief. De rijksmonumenten worden (net als de Amerikaanse treinstations) vanwege hun bijzondere esthetische, dan wel symbolische of cultuurhistorische waarden door de overheid verlost van de meedogenloze dynamiek van ondernemerschap en functionaliteit. De status van rijksmonument is echter een kaart die maar een beperkt aantal keren kan worden uitgespeeld en daarmee het ganse speelveld verandert. Het belangrijkste aspect is dat door deze status het gebouw van een particulier, een publiek belang krijgt, waardoor de eigenaar zich ineens in een heel andere positie geplaatst ziet. Het is als het ware een vorm van culturele nationalisering, waar de eigenaar pragmatisch en blijmoedig mee kan omgaan, maar die hem in elk geval wordt opgelegd.

In het geval van De Collectie is het het bedrijf zelf dat ervoor heeft gekozen vijftig functionerende stations aan te wijzen als gebouwen waarvan de architectonische, stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden centraal moeten staan in hun verdere beheer, en waar nodig gerestaureerd moeten worden. Het gaat hier niet om een vorm van cultuurhistorische zelfcensuur, waarbij regels die anders van buitenaf zouden worden opgelegd, nu anticiperend op een mogelijke monumentenstatus alvast van binnenuit worden opgelegd. ns en ProRail hebben onder meer eigen criteria, beschrijvingen en waardstellingen laten maken, en deze zouden heel goed kunnen afwijken van die van de gemeentelijke of rijksdiensten voor de monumentenzorg. Het gaat hier met andere woorden om een volledig autonome keuze voor het behandelen van een aantal gebouwen als monument, en die samen te voegen in een collectie

waarmee een verhaal wordt verteld over het spoor, de spoorsector als opdrachtgever en de geschiedenis van het reizen in Nederland en uiteraard de ontwikkeling van architectuur in Nederland vanaf het midden van de negentiende eeuw tot en met nu.

Een van de aanwijzingen dat ns echt zijn eigen koers vaart en geenszins een voorschot neemt op de officiële monumentenstatus, is dat het bedrijf zich niets aantrekt van een leeftijdsgrens van bijvoorbeeld vijftig jaar bij het aanwijzen van een station als behorend bij De Collectie.

Het feit dat de spoorsector zelf een collectie aanlegt, heeft bovendien tot gevolg dat daarmee de aloude dialectische verhouding tussen enerzijds het publieke belang van de cultuurhistorie en anderzijds het particuliere belang van de bedrijfsvoering, die zich uit in het van overheidswege beperken van de bewegingsvrijheid van de eigenaar en beheerder van het monument, feitelijk wordt geneutraliseerd. En dit heeft weer tot gevolg dat de andere tegenstelling, tussen het belang van het gebouw als een *lieu de mémoire* en anderzijds het gebouw als een onderdeel in een complex en immer veranderlijk vervoersbedrijf, ook oplost in een nieuwe verhouding tussen het publieke en het particuliere belang.

ns staat deze stations immers niet af aan andere gebruikers; het blijven functionerende, moderne stationsgebouwen, te midden van moderne, zich transformerende stationsgebieden. Daarin schuilt wellicht het grootste verschil met de constatering van Ada Louise Huxtable, aangehaald aan het begin van dit stuk, dat een stationsgebouw *state of the art* is als het wordt gebouwd, maar naderhand volstrekt gedateerd en onbruikbaar voor zijn functie. In het geval van vijftig stationsgebouwen in Nederland, variërend van piepkleine standaardstationnetjes uit de negentiende eeuw of de jaren

zestig van de twintigste eeuw, of monumentale paleizen voor het volk van rond 1900 tot en met tempels voor de vooruitgang, licht, lucht en ruimte uit de jaren vijftig, geldt dit kennelijk niet. Betekent dit dat wij in Nederland het dan wel moeten doen met een vervoerscultuur die, in tegenstelling tot die van Amerika nauwelijks is veranderd sinds de bouw van de stations, of juist dat wij gezegend zijn met een reeks gebouwen die zo geniaal anticipeerden op toekomstige ontwikkelingen dat ze nog steeds state of the art zijn? Nee, geen van beide. Het zegt echter wel iets over de totaal andere verwachtingen die we hebben van een goed functionerend station en een goed functionerend stationsgebied, en met name van de rol die geschiedenis, architectuur en stedenbouw daarin spelen.

Gebiedsontwikkeling

De motivering van de spoorsector om De Collectie aan te leggen, en de wijze waarop men deze wil toepassen binnen de bedrijfsvoering, wijst ons op een paradoxale omdraaiing van Huxtables stelling. Juist dat wat deze stations in de ogen van Huxtables tijdgenoten obsoleet maakte, is wat ze nu weer state of the art maakt: hun historisch karakter. Het is het laatste decennium duidelijk geworden dat karaktervolle historische gebouwen die zich in het geheugen van generaties van gebruikers en andere burgers hebben genesteld, en die bovendien associaties met vervlogen tijden veroorzaken, een positief effect hebben op de kwaliteit van nieuw te ontwikkelen gebieden. Een team van onderzoekers van het Ruimtelijk Planbureau heeft dit zelfs trachten om te zetten in rekenmodellen, om het effect in percentages op de huur- of koop prijs te berekenen van vastgoed dat in de buurt van een historisch gebouw ligt. Het komt uit op percentages van rond de 15%. Uiteraard is het omzetten van zachte waarden als de aantrekkelijkheid van een gebied met historische gebouwen een hoogst twijfelachtige procedure, maar het wijst wel op een duidelijke tendens in de

economische logica van de gebiedsontwikkeling: dat de creatieve destructie van de vooruitgang aan het veranderen is in een (vooralsnog zeer selectieve) creatieve conservering.

Toch is het speculeren op de winstgevendheid van peperdure conserverings- en restauratieprojecten niet wat De Collectie interessant maakt. Met de Collectie laat de familie van apart functionerende bedrijfsonderdelen die de oorspronkelijke Nederlandse Spoorwegen is geworden zien dat ze in staat is met één stem te spreken en zich als een volwaardige partner kan opstellen in projecten en processen die normaliter bij de gemeentelijke en rijksoverheden horen. Daar hoort niet alleen het conserveren van cultuurhistorisch erfgoed bij, maar ook het ontwerpen en ontwikkelen van aantrekkelijke, gelaagde en openbare stedelijke gebieden rond de stations. Al te vaak worden dit soort gebieden vanuit eenzijdig functionele of winstgevende motieven volgebouwd, met een inmiddels ouderwets aandoende exclusieve voorkeur voor alles wat nieuw is. De directies van ns en ProRail roepen projectontwikkelaar ns Poort en spoorbeheerder ProRail bijeen om, samen met hun gemeenschappelijk Bureau Spoorbouwmeester, een vijftigtal stations niet alleen te conserveren en te restaureren, maar deze ook volop te laten functioneren binnen het vervoersbedrijf en ze bovendien tot inzet te maken van gebiedsontwikkeling. Dat betekent een welkome injectie van integraliteit, intelligentie en geheugen in de dikwijls schokkende banaliteit van stationsgebieden, en bovendien een cultuurverandering na meer dan een decennium van privatisering en deregulering. Het meest verrassende van De Collectie is daarvoor niet de onthulling dat de elkaar opvolgende spoorwegbedrijven in Nederland gedurende meer dan een eeuw een consistente en vernieuwende opdrachtgever zijn geweest voor publieke architectonische en stedenbouwkundige projecten, maar dat de spoorsector deze rol nog steeds kan en wil spelen.



Reis door de tijd

Paul Meurs

Het Nederlandse spoorwegennet dateert in opzet uit de negentiende eeuw. Sindsdien is er bijna constant gewerkt aan uitbreiding en verbetering. Nog steeds komen er routes bij, worden stations geopend of afgestoten en volgt de ene technologische vernieuwing op de andere. Zowel in het rollende materieel als in de vaste infrastructuur wordt enorm geïnvesteerd. Alles verandert: de bedrijfsvoering van de spoorwegen, de vervoersvraag en het gedrag van de reizigers. Een hedendaagse treinreis is een heel andere gebeurtenis dan tien of twintig jaar geleden. De stationsgebieden horen samen met vliegvelden en snelweglocaties tot de meest dynamische plekken van het land. Gegeven die dynamiek is het eigenlijk verbaazingwekkend hoeveel oude stationsgebouwen zijn overgebleven en zelfs hun functie hebben weten te behouden, al dan niet met aanpassingen. Langs de immer moderne spoorlijnen is veel terug te zien van de lange geschiedenis van de spoorwegen in Nederland. Een reis met de trein wordt op die manier een reis door de tijd.

De Collectie vertelt in vijftig stations het verhaal van de ontwikkeling van de Nederlandse stationsgebouwen van Almelo tot Zwolle en van 1853 (Valkenburg) tot 2004 (Amersfoort). De selectie beperkt zich niet tot de iconen van het spoor, zoals Amsterdam Centraal, of het werk van beroemde spoorbouwmeesters als H.G.J. Schelling en K. van der Gaast. Ook stations van langvergeten spoorwegmaatschappijen en in serie gebouwde standaardstations uit de negentiende eeuw komen aan bod. Het verhaal dat al deze stations tezamen vertellen gaat over uiteenlopende thema's, zoals de ontsluiting van het Nederlandse achterland, concurrerende maatschappijen, de modernisering en schaalvergroting van het personenvervoer, de wederopbouw, groeikernen, schraalheid, gebouwenmarketing en – je zou het haast vergeten – over architectuur. De stations vormen een afspiegeling van de veranderende architectuur-opvattingen en -ambities aan het spoor.

Pioniers

De overheid hield zich tot het midden van de negentiende eeuw afzijdig van de aanleg en exploitatie van spoorlijnen. Net als in naburige landen kwam het initiatief voor de opbouw van het spoorwegennet van particuliere maatschappijen, die veelal regionaal actief waren. In Nederland waren dat er tientallen. Van ongeveer vijftien verschillende maatschappijen zijn nu nog stations in gebruik. Ze zijn te herkennen aan een afwijkende opzet of een specifieke architectuur. Een voorbeeld van een bijzondere opzet is de reeks 'eilandstations' op de lijn van Utrecht naar Zwolle, die door de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij werden gebouwd rond 1910. De drie stations van de Utrechtse Lokaal-spoorweg Maatschappij werden ontworpen door de bekende architect J.F. Klinkhamer (1854-1928). Eduard Cuypers was de huisarchitect van de Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij en realiseerde ongeveer dertig stations in het oosten en noorden van het land.

Twee spoorwegmaatschappijen staken met kop en schouders boven de rest uit. Ten eerste was dat het oudste spoorbedrijf van Nederland, de Hollandse IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HUISM) uit 1837. Het netwerk van deze maatschappij bestond uit meer dan een dozijn spoorlijnen, voornamelijk in het westen van het land. De tweede grote speler was de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, die in 1863 door de staat werd opgericht. Het doel van dit overheidsbedrijf was in eerste instantie om alle Nederlandse steden te ontsluiten, voor zover dat nog niet door particuliere bedrijven was gebeurd. Met de aanleg van tien staatslijnen in de jaren zestig van de negentiende eeuw werden vooral het noorden en het zuiden van het land bediend. In de jaren die volgden breidde het netwerk zich gestaag uit. Veel lokale maatschappijen besteedden de exploitatie van hun spoorlijn uit aan een van de twee grote

concurrenten. Geleidelijk werden alle maatschappijen overgenomen en bleven alleen de Hollandse IJzeren Spoorweg-Maatschappij en de Staatsspoorwegen over. In 1938 gingen ze samen op in een nieuw bedrijf: de Nederlandse Spoorwegen (NS).

Standaardstations en iconen

In de stationsbouw hadden de Hollandse IJzeren Spoorweg-Maatschappij en de Staatsspoorwegen een andere benadering, die voortkwam uit de opgaven waar ze voor stonden. De Staatsspoorwegen bouwden in luttele jaren tijd tientallen stations verspreid door het land. Het lag voor de hand om dit rationeel en seriematig aan te pakken, teneinde kosten en tijd te besparen. Er werd een reeks standaardontwerpen ontwikkeld voor stations van verschillend formaat, van de 'stations eerste klasse' voor grote provincie-steden tot de 'stations vijfde klasse' voor kleine halteplaatsen. Wanneer voor een locatie eenmaal de klasse van het station was bepaald, kon de bouw doorgaans snel worden aanbesteed. Alle standaardstations zijn gemakkelijk te herkennen door hun symmetrische opzet en de contour van een hoger middendeel en lage zijvleugels. De eerste reeks standaardstations werd ontworpen door K.H. van Brederode, een ingenieur in dienst van de Staatsspoorwegen. Hoewel de catalogus van standaardtypen alleen door de Staatsspoorwegen werd gebruikt, bouwden andere maatschappijen stations die door deze indeling waren geïnspireerd. Zo ontstonden er in de negentiende eeuw in Nederland reeksen van gelijke en verwante stations, waaruit een zeer utilitaire houding sprak.

Naast de standaardisatie van stationsgebouwen bestond er in negentiende eeuw ook een ontwikkeling om stations te verbijzonderen. Een bekend voorbeeld is Amsterdam Centraal (1881), waarvoor de Staatsspoorwegen de architecten P.J.H. Cuypers en A.L. van Gendt

inhuurde. Het gebouw is nog steeds een visitekaartje van de spoorwegen en werd ook een beeldmerk van de stad. Het was echter de Hollandse IJzeren Spoorweg-Maatschappij die als eerste spoorbedrijf een architect in dienst nam. D.A.N. Margadant werd aangesteld in 1870 en werkte tot zijn pensioen in 1909 als hoofd van de bouwkundige afdeling. Hij realiseerde tal van stations in het westen van het land, zoals Den Haag HS (1891) en Haarlem (1906). Belangrijke innovaties die Margadant introduceerde in Nederland waren de verhoogde spoorbaan, waarbij de perrons vanuit tunnels ontsloten worden, en het eilandperron, dat ruimte bood aan wachtkamers en de restauratie. Zo integreerde Margadant de publieksfuncties van het stationsgebouw met de utilitaire wereld van de sporen en de perrons. De stations van Margadant gaven de HNSM een grote herkenbaarheid, zonder eenvormig te zijn. In het interbellum zou ook H.G.J. Schelling belangrijke stations voor de HNSM bouwen. Onder zijn leiding kwamen voor de oorlog baanbrekende stationsgebouwen tot stand, bijvoorbeeld Naarden-Bussum en Amsterdam Amstel. Deze stations waren niet gebouwd als een monumentale stadspoort, maar werden als een knooppunt van reizigersstromen ontwikkeld.

De Staatsspoorwegen voerde tot 1900 verschillende aanpassingen door aan de standaardstations. Dat was ten dele om ze beter af te stemmen op het gebruik, maar vooral om de zo gewenste 'moderne' uitstraling van de spoorwegen te verbeteren, hoewel de toenmalige modernisering nu niet meer altijd als zodanig zijn te herkennen. Wat te denken van de ommezwaai van rondboogramen, naar neoklassieke voorgevels of het gebruik van oud-Hollandse of neorenaissance-elementen? De typologie van een hoog middendeel met langgerekte zijvleugels bleef in grote lijnen gelijk en ook de soberheid in de uitvoering veranderde niet. Na 1900 werd de nieuwbouwopgave zo specifiek, dat ook de Staats-

spoorwegen in de praktijk bijna ieder station apart ontwierpen. In 1913 werd G.W. van Heukelom benoemd tot chef Dienst van Weg en Werken. Hij realiseerde met name in het zuiden van Nederland een groot aantal stations, waaronder Maastricht.

Met Margadant, Schelling en Van Heukelom ontstond voor de Tweede Wereldoorlog een bouwpraktijk waarin onder de supervisie van een chef-bouwmeester 'families van stations' ontstonden. De ontwerpers brachten hun architectuuropvatting over langere tijd en in uiteenlopende ontwerpogaven tot uiting. De indeling in 'klassen' verdween, hier kwamen 'œuvres' voor terug. Met de totstandkoming van de Nederlandse Spoorwegen in 1938 deed de NS-bouwmeester zijn intrede. Aanvankelijk was het een duobaan. H.G.J. Schelling, voorheen in dienst bij de HNSM, werd bouwmeester voor noordelijk Nederland. S. van Ravesteyn (1889-1983), die sinds 1912 voor de Staatsspoorwegen werkte, kreeg zuidelijk Nederland onder zijn hoede.

Schelling en Van Ravesteyn

Schelling wilde stations bouwen die hun tijd vooruit zouden zijn (en blijven) door te zoeken naar de tijdloze wetten en principes van de architectuur. Hij vertaalde dit in zijn projecten in een pure en moderne technologie. Het grote voorbeeld van Schelling was de Franse architect Auguste Perret, die zijn betonontwerpen baseerde op een aan de Beaux Arts ontleende opvatting over architectuur als technische en esthetische wetenschap. Schelling voerde veranderingen door in de opzet van de Nederlandse stations, bijvoorbeeld om al ver voor de oorlog zijn ontwerpen op de vervoersstromen af te stemmen. In zijn zoektocht naar een tijdloze architectuur combineerde hij classicistische thema's en figuren, zoals de kolom, de toren, symmetrie en opengewerkte (beton)elementen, met een uiterst verfijnde industriële uitvoering. De materiaalschaarste van

het einde van de jaren veertig en begin van de jaren vijftig gaf aanleiding tot een uiterst doelmatig gebruik van architectonische elementen. Juist in deze generationaliseerde, logische wijze van ontwerpen, vond Schelling de tijdloze waarde van zijn architectuur. De stations van Enschede, Zutphen, Hengelo en Arnhem konden vanuit de wetmatigheden van de architectuur, de functionele eisen van het spoorwegvervoer en het technische kunnen alleen maar zó zijn; ze zijn ontdaan van iedere willekeur en iedere mode.

Hoewel ook Van Ravesteyn zocht naar een tijdloze architectuur, stond zijn opvatting over architectuur bijna diametraal tegenover die van Schelling. Hij ontwikkelde zijn stationsgebouwen vanuit de visuele indruk die de gebouwen op hun stedelijke omgeving maakten. Daarbij liet hij zich geenszins beperken door de innerlijke logica of functionaliteit. Als de gevel van een station niet breed genoeg was om als pleinwand te werken, rekte hij hem kunstmatig op door middel van poorten en kunstwerken, zoals in Rotterdam en Roosendaal. Als een gevel ook nog te laag bleek te zijn, kwam hij met een optische verdubbeling door per verdieping twee raamstroken te plaatsen. Bovendien ontwikkelde Van Ravesteyn een uiterst persoonlijk en herkenbaar repertoire van ornamenten en beeldhouwkunst, die waren geïnspireerd op zijn Italiaanse reizen. Door ornamenten te gebruiken en archetypische vormen en ruimtes te maken, wilde Van Ravesteyn ieder stationsplein tot een echt plein maken. Voor hem betekende dat: herkenbaar als een belangrijke stedelijke plek door de – alweer – tijdloze verwachtingen in te lossen: pleinwanden, poorten, een toren en een monumentale ingang. De stationspleinen van Roosendaal, Rotterdam, Nijmegen en Vlissingen moesten voor altijd herkenbaar zijn als belangrijke stedelijke ruimtes, met liefdevolle ornamentiek en duidelijke contouren.

Van der Gaast

De eerste ns-bouwmeester die heel het Nederlandse netwerk onder zijn hoede had, was K. van der Gaast (1923-1993). In 1953 trad hij aan als hoofd van het architectenbureau. 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 stations-architect' uit 1964 schreef hij dat stations hun tijd ver vooruit moesten zijn, wanneer tenminste de spoorwegen een aantrekkelijk imago wilden krijgen en vasthouden. Waar de automobiellindustrie ieder jaar de laatste mode kon brengen, diende volgens hem de spoorsector te zoeken naar innovatie en te streven naar houdbare architectuur, die bestand zou zijn tegen de waan van de dag. Hij paste dit op zijn stationsontwerpen toe door de vorm af te leiden van de functie en het functioneren van het station als geheel. Zo ontwikkelde hij stationsoverkappingen die met de allernieuwste constructieprincipes tot stand kwamen en de perronkappen overbodig maakten. Van der Gaast gebruikte duurzame materialen en bedacht houdbare details: hard hout, roestvrij staal, geglazuurde baksteen en tegels en glazen puien. Het gebouw moest verder een eenvoudige en flexibele opzet hebben, zodat veranderingen in het gebruik konden worden opgenomen zonder de architectuur te bederven. In het midden van de jaren zestig, de tijd 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 als er spoorwegvervoer zou bestaan, modern zouden blijven.

De opvolgers

Sinds Van der Gaast is het streven naar tijdloze stationsgebouwen een hele toer, vanwege de snelle technologische en maatschappelijke veranderingen. Vanaf de jaren zeventig spatten de opvattingen

over architectuur en moderniteit uiteen in tientallen stijlen en stromen, die in een periode van cultuurrelativisme als evenzovele opties naast elkaar werden gepresenteerd. C. Douma is een cruciale figuur in deze periode. Als architect heeft hij de optimistische jaren zestig en de soberheid van de jaren zeventig overbrugd. Hij stond aan het begin van de opleving van de stationsarchitectuur in de jaren tachtig. Met hem veranderde de ns-bouwmeester ook van architect in iemand die zich meer liet zien als choreograaf of regisseur van architectuur. Douma gaf de kans aan vele dikwijls jongere architecten om te experimenteren en daarmee aan de Nederlandse Spoorwegen om zich met een divers aanbod van gebouwen te profileren. Met Douma verdween de eenduidigheid en werd de Nederlandse Spoorwegen als opdrachtgever 'postmodern'. Daarbij hoorde ook interesse in de cultuurhistorische waarden van oudere stations, culminerend in restauratieprojecten van vooroorlogse stations. Onderdeel van deze belangstelling was de publicatie van de standaardwerken *De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938* van H. Romers (Zutphen, 1981) en *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998* van C. Douma (Zutphen, 1998).

Architecten als P.A.M. Kilsdonk, M. Markenhof, R.M.J.A. Steenhuis, J. Bak en H.C.H. Reijnders bouwden in de jaren tachtig en negentig, een periode die door Douma werd aangeduid als de tweede naoorlogse opleving, volgend op de magere jaren zeventig. De Nederlandse Spoorwegen had vanaf dat moment de verwachting dat zijn architectuur spectaculair, monumentaal, herkenbaar en divers moest zijn. Er opende zich een doos van Pandora van architectuurstijlen langs het spoor: van de witte hightech constructies van Reijnders tot en met de flinterdunne stedelijke kappen van Kilsdonk, en van de neoklassieke bogen van Markenhof tot en met de verwijzingen naar architecten als John Hejduk of Aldo Rossi in het werk van Steenhuis. Opvallend is dat twee tendensen deze golf

van gebouwen in een continuïteit plaatsten met het werk van de eerste drie decennia na de oorlog. Ten eerste is Van der Gaasts voorkeur voor het parapluconcept waar mogelijk overgenomen, zodat de nieuwe stations, met al hun winkels en andere commerciële functies onder één (dikwijls spectaculair) dak worden geplaatst, onder het spoor, zodat de stad gewoon door kan gaan van de ene kant van het spoor naar de andere. Het tweede is dat de lange termijn in het vizier blijft in de ontwerpen: stations zijn er voor het wereldpubliek en voor de eeuwigheid, voor ongreepbare doelstellingen als cultuur, aantrekkelijkheid, en voor de ontelbare komende generaties.

De Collectie Bijzondere stationsgebouwen

25

Almelo de Riet

26

Almere Centrum

29

Amersfoort

30

Amsterdam Amstel

37

Amsterdam Centraal

52

Delden

55

Den Haag HS

61

Deventer

62

Doetinchem

65

Dordrecht

80

Haarlem

85

Heemstede-Aerdenhout

86

Hoorn

89

Horst-Sevenum

90

Klimmen-Ransdaal

109

Nijkerk

110

Nijmegen

115

Nunspeet

116

Overveen

119

Roosendaal

133

Valkenburg

134

Venlo

137

Vlissingen

138

Voerendaal

141

Vught

in Nederland

41

Arnhem – Sonsbeekzijde

42

Arnhem Velperpoort

47

Boxmeer

48

Bussum Zuid

51

Dalfsen

66

Ede Centrum

69

Eindhoven

70

Enkhuisen

73

Enschede

79

Groningen

93

Leiden Centraal

94

Maastricht

99

Meppel

100

Middelburg

103

Naarden-Bussum

120

Rotterdam Noord

123

Schagen

124

Sneek

127

Soest

128

Tilburg

142

Winschoten

145

Wolvega

146

Zandvoort aan Zee

149

Zutphen

150

Zwolle



MAX MOET NOG VEEL LEREN.

www.stoptoerenged.nl

Na de Tweede Wereldoorlog pakte de Nederlandse Spoorwegen de standaardisatie van kleine tussenstations efficiënter en grootschaliger en dus gestandaardiseerd aan. Zo werden door het hele land tussenhaltes gebouwd volgens een paar typen. Een effect was dat hiermee de herkenbaarheid van NS werd vergroot.

Station Almelo de Riet is een kleinere en aangepaste variant van het (inmiddels gesloopte) station Vierlingsbeek. Dit standaardstation werd in 1956 ontworpen door architect W.B. Kloos en is op vijftien andere plaatsen in Nederland herhaald. Het belangrijkste kenmerk van dit prototype is de flexibele architectonische opzet. Het skelet van het gebouw bestaat namelijk uit een reeks betonnen portalen die konden worden ingevuld met verschillende functies. De basisindeling bestond uit een gecombineerde hal en wachtkamer in één open ruimte met aangrenzend het plaatskaartenkantoor (dat van de wachtruimte werd afgescheiden door een glazen wand) en daarachter de ruimte voor de bagageafhandeling, het magazijn en de wc's. Deze plattegrond kon naar believen worden aangepast aan de plaatselijke situatie door de onderlinge opeenvolging van de ruimtes en functies te wijzigen. De gebouwtjes van dit type werden op het perron geplaatst, dat in enkele gevallen ook als zeer bescheiden stationsplein diende.

In Almelo de Riet zijn het materiaalgebruik en de constructie gelijk aan het originele station Vierlingsbeek, maar het station is kleiner van opzet en de wachtkamer en plaatskaartenruimte zijn van plaats verwisseld. Door deze draaiing had men vanuit het kantoor beter overzicht op de spoorwegovergang en op het schuin tegenovergelegen tweede spoor richting Almelo. Op het tweede perron is nog een extra wachtruimte gebouwd, geheel in de stijl van het stationsgebouwtje: betonportalen opgevuld met glas in stalen sponningen en muurvlakken van gele strengperssteen met daarbovenop een betonnen dak.

Sinds een aantal jaren heeft Almelo de Riet zijn stationsfunctie verloren en wordt het gebouw door NS verhuurd aan een lokale uitbater die het heeft ingericht als snackbar en bruin café. De plattegrond van het gebouw is door deze nieuwe functie nogal veranderd, doordat er extra wanden in zijn gezet. Het exterieur is daarentegen behoorlijk gaaf gebleven, ondanks de uithangborden en gordijnen voor de ramen, die de oorspronkelijke visuele kwaliteit verstoren. De extra wachtruimte op het tegenovergelegen perron is overigens zowel intern als extern nog helemaal in oude toestand.

Andere locaties: Bovenkarspel-Grootebroek, Doetinchem West, Hardegarijp, Hoogkarspel, Soest Zuid, Velsen Zeeweg, Wylre.

Almelo de Riet

1957

Architect W.B. Kloos (1904-1960)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

Almere Centrum

1987

Architect P.A.M. Kilsdonk (1954)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

Station Almere Centrum ligt aan de Flevolijn, die in 1982 werd aangelegd om Almere en Lelystad, de twee nieuwe steden in de Flevo-polder, te verbinden met de Randstad. P.A.M. Kilsdonk maakte deel uit van een nieuwe generatie architecten die zorgde voor een stilistische omslag in het stationsontwerp, waarbij de nadruk meer kwam te liggen op de architectonische kwaliteit van het stationsgebouw. Doordat het een nieuwe stad betrof, kon er ongehinderd door bestaande bebouwing of uitbreidingsplannen een nieuw station ontworpen worden, dat zorgvuldig in de directe omgeving werd geïntegreerd. Kilsdonk ontwierp nog drie andere stations aan de Flevolijn, die architectonisch sterk op elkaar lijken.

De belangrijkste opdracht voor Almere Centrum was om het station stedenbouwkundig te integreren met het nieuwe stadscentrum. Het station vormde in de plannen het centrale punt in de stad, en werd dwars op het startpunt van de hoofdwinkelroute gepositioneerd. Door te kiezen voor een viaductstation werd de barrièrewerking van een spoorbaan in de stad voorkomen. De spoorbaan van de Flevolijn werd zes meter boven het maaiveld opgetild om onnodige kruisingen met andere verkeersstromen te voorkomen en een grote bebouwingsdichtheid rondom het station mogelijk te maken. Aan weerszijden van het station bevinden zich direct aansluitend kantoor- en winkelgebouwen van architect Jan Brouwer.

Kilsdonk profiteerde optimaal van het viaduct door de stations-

voorzieningen in één volume onder de sporen te schuiven en het gebouw vanuit elke richting toegankelijk te maken voor de reiziger. Om de relatie met de omgeving verder te benadrukken, zette Kilsdonk de winkelroute door in een voetgangerspassage met winkels die dwars door het station loopt. In de stationshal zijn voorzieningen als een stationsrestauratie en de kaartverkoop te vinden. Centraal in de hal leiden trappen, roltrappen en liften vervolgens naar de erboven gelegen sporen, waar de wachtruimtes zich bevinden op de perrons.

Om te voorkomen dat het station onzichtbaar zou zijn en niet als NS-station herkenbaar, besteedde de architect veel aandacht aan de enorme kapconstructie (152 bij 42 meter), die is uitgevoerd in een opvallende felrode hightech ruimtevakwerkconstructie. Het spectaculaire dak hangt als een paraplu over de perrons en reikt over een deel van het stationsplein uit naar het centrum en bindt zo de verschillende elementen samen. Door zijn transparantie laat de kap bovendien veel licht toe op de perrons. Het stationsgebouw zelf is vanwege de ligging onder de spoorbaan relatief donker en laag, maar doordat er vides in de perrons zijn uitgesneden, valt er toch voldoende daglicht naar binnen. De voor- en achterentrees van Almere Centraal hebben een imposante gevel die is uitgevoerd als een transparante, gewafelde luifel die om de vakwerkconstructie is gevouwen. Vooral aan de stadszijde is de entree al van verre zichtbaar.



Almere Centrum



Station Amersfoort van architect J.A. van Belkum werd vier jaar na de oplevering in 1997 door het Art Institute of Chicago geselecteerd voor de tentoonstelling 'Modern Trains & Splendid Stations' als het enige Nederlandse gerealiseerde station. De samenstellers waren vooral onder de indruk van de spectaculaire glazen toegangshal, die naadloos is verbonden met de luchtbrug die de reizigers naar de perrons brengt, maar die ook een weids uitzicht biedt over de oude binnenstad van Amersfoort. In 2003 werd dit *splendid station* op vaderlandse bodem echter neergesabeld door *NRC Handelsblad*-recensent Bernard Hulsman, die het afdeed als een mislukte grap en als 'één van de meest modieuze gebouwen van Nederland' omdat het alle architectuurmodes uit de jaren negentig zou bevatten, en dan ook nog eens dik aangezet.

Toch is, ondanks de inderdaad opvallend expressieve architectuur, de architectuurstijl niet wat dit station in de eerste plaats bijzonder maakt en de opname ervan in De Collectie rechtvaardigt. Toen het ingenieursbureau Arcadis, waarvoor Van Belkum werkte, in 1995 de opdracht kreeg om een nieuw station voor Amersfoort te ontwerpen, leek het negentiende-eeuwse station van D.A.N. Margadant (1901) te bezwijken tussen de kantoorontwikkelingen aan weerszijden, en was het niet meer in staat om de bij een middelgrote stad behorende passagiersbewegingen op te vangen. Toen het kleine station werd gebouwd, was Amersfoort immers niet meer dan een groot Gelders dorp.

Van Belkum moest werken binnen een voor NS op dat moment relatief nieuwe situatie: een mengvorm van publieke en private belangen, functies en vastgoedposities, waarvan het reizen er slechts één was. Het station is dan ook geen apart en aan één functie opgehangen object meer, maar een verknoping van allerlei verschillende functies, zoals kantoren, winkels, openbare ruimte en uiteraard treinreizen. Terwijl daarvoor stations gekoppeld aan

kantoorontwikkelingen niet meer waren dan 'een forse NS-entree in een kantoorwand', werd hier getracht om een architectonische vorm te ontwikkelen die monumentaliteit zou zoeken in de meniging van functies, in plaats van in de eenduidige uitdrukking van het fenomeen reizen.

Behalve een grote kantoorontwikkeling aan weerszijden van het spoor, werd Van Belkum geconfronteerd met historische perronoverkappingen en een verdiept liggend spoortracé waarvoor in de negentiende eeuw een deel van een heuvel was afgegraven. Deze gegevens maakten het mogelijk om direct vanuit de stad, via een 20 meter hoge stationshal achter een immens grote glazen gevel, een naadloze overgang te bewerkstelligen naar een transparante voetgangersbrug waarover men van bovenaf de perrons bereikt. Deze loopbrug van staal en glas lijkt op de oude perrons te rusten en biedt ook een uitzicht over het spoor en de stad. Aan weerszijden van de grote glazen pui van de stationshal heeft Van Belkum, rustend op witte flesvormige kolommen, twee wig- of lensvormige kantoorvolumes geplaatst die uitkragen over het plein. Deze sculpturale, als het ware uit kantoorvloeren geknede vormen, samen met het golvende dak boven de hal, zijn inderdaad tekenend voor de vrije architectuurvormgeving van de jaren negentig.

Dat Van Belkums concept van een naadloze overgang van stad naar spoorwegovergang, en het gebruik van een sculpturale vormgeving de jaren negentig hebben overleefd, bewijst echter de ontwikkeling aan de noordkant van het station, waar de noordelijke ingang van het station opnieuw als een ruime glazen stationshal is opgenomen in een expressief vormgegeven kantoorgebouw. Hiermee lijkt ook bewezen dat de nieuwe mengvorm van private en openbare functies en belangen die NS in station Amersfoort heeft ontwikkeld een succes is.

Amersfoort

1997

Architect J.A. van Belkum (1937)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

Amsterdam Amstel

1939

Architect H.G.J. Schelling

(1888-1978)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

Monumentenstatus Rijksmonument

In Amsterdam-Oost staan twee stations die er modern uitzien: Muiderpoort en Amstel. Toch dateren beide uit de vooroorlogse periode. Ze werden ontworpen door NS-bouwmeester H.G.J. Schelling (1888-1978). Hij kwam in 1913, direct na zijn studie, in dienst van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen en geldt als een belangrijke vernieuwer van de stationsarchitectuur in Nederland. Schelling experimenteerde met moderne materialen, zoals beton en staal, en bracht grote veranderingen aan in de opzet van stationsgebouwen. Amsterdam Amstel geldt in dit verband als de voorloper van de naoorlogse stationsbouw. Dit station is niet als een statische poort naar de stad ontworpen, zoals vroeger gebruikelijk was, maar als een dynamische verkeersknoop waar de trein, tram, bus, taxi en auto allemaal een plek hebben gekregen. Later werd hier ook de metro aan toegevoegd.

De bouw van Amsterdam Amstel was een uitvloeisel van een grondige herziening van het spoorwegennet rondom Amsterdam in de jaren dertig. De spoorlijnen naar Hilversum en Utrecht vormden destijds een groot obstakel voor het groeiende wegverkeer. Door de gelijkvloerse kruisingen waren de Indische Buurt en het Oostelijk Havengebied praktisch onbereikbaar geworden. Na een gezamenlijke studie kwamen de gemeente Amsterdam en de spoorwegen

in 1934 met een plan: verhoging van de spoorbaan met enkel ongelijkvloerse kruisingen, samenvoeging van rangeerterreinen van de verschillende maatschappijen, sloop van het Weesperpoortstation, vernieuwing van het Muiderpoortstation en de bouw van een nieuw station aan de Amstel. De uitvoering van dit ambitieuze programma werd mogelijk in het kader van de werkverschaffing in de crisisjaren.

Opvallend aan station Amstel is dat de stationshal haaks op het spoor staat en als het ware midden op het stationsplein is geplaatst. De hal heeft zodoende een centrale positie tussen de perrons, het busstation, de taxistandplaatsen en de tramhalte. Door het gebruik van beton en veel glas stroomt het daglicht aan alle kanten de hal binnen. Grote wandschilderingen van Peter Alma verbeelden de technische vooruitgang van de spoorwegen. Ingenieur aan het stationsontwerp is dat Schelling alle verkeersstromen bij elkaar bracht, maar dat dat wel op drie verschillende niveaus moest gebeuren, op het polderpeil (tram), het stationsplein (de hal) en de verhoogde sporen. Lange tijd lag station Amstel geïsoleerd in de stad, te midden van alle wegen, dijken en spoorlijnen. In de loop van de jaren is de stad geleidelijk naar het station toe gegroeid.



Amsterdam











Het Centraal Station is een icoon van Amsterdam dat niet meer is weg te denken uit het stadsbeeld. Toch ging er aan de bouw in 1881 een forse ruzie tussen de stad en het Rijk vooraf. Amsterdam vond het geen goed idee om het station op een kunstmatig eiland in het IJ aan te leggen. Het open havenfront zou daarmee niet alleen verloren gaan, ook zou het station op een ongunstige plaats in de stad komen te liggen. De gemeente wilde liever een station op een centrale locatie, aan de zuidkant van de binnenstad. Het Rijk zette de keuze voor het havenfront door, vooral omdat deze oplossing geen onteigeningen vergde en dus aanmerkelijk goedkoper was. Zo kreeg Amsterdam het hoofdstation midden in de haven opgedrongen. Achteraf gezien was deze keuze wel gelukkig, omdat de stadsentree op haar plaats bleef en de oude stad haar rol als economisch centrum kon behouden.

Het Centraal Station werd gebouwd als visitekaartje van de Staatsspoorwegen. Het ontwerp ontstond niet op de tekentafels van de spoorwegingenieurs, maar was van de hand van een van de bekendste architecten van toen: Pierre Cuypers. Hij ontwierp ook het Rijksmuseum. A.L. van Gendt, de architect van het Concert-



gebouw in Amsterdam, werd bij de bouw betrokken, met name voor het ontwerp van de constructie. Het station werd uitgevoerd als een immense poort naar de stad, met torens en zijvleugels. Het gebouw is liefst 307 meter breed en heeft een rijke afwerking. De voorgevel is, ondanks de enorme maat, uitgevoerd met bijzondere details zoals natuurstenen reliëfs en ijzeren sierhekjes op de daken. Ook het interieur is luxe afgewerkt, gedecoreerd en versierd met kunstwerken. In dit station waant de klant zich koning en dat niet alleen in de koninklijke wachtkamers. Achter het stationsgebouw liggen de sporen. Ze vormen een wereld op zich, die is overdekt met een imposante kap. Alleen de versiering op de spannen en de kopgevels werd bedacht door Cuypers. De kap zelf is ontworpen door L.J. Eijmer, een civieltechnisch ingenieur van de Staatsspoorwegen. In 1922 en 1996 werden twee kappen toegevoegd.

Tussen 1954 en 1956 werd het station verbouwd naar het ontwerp van H.G.J. Schelling, met als belangrijkste doel om de ingangshal ruimer te maken en de toegenomen reizigersstroom het hoofd te kunnen bieden. Dezelfde opgave keert sindsdien om de paar jaar terug. In de jaren zeventig werd het station aangepast aan de komst van de metrolijn. De aanleg van de Noord/Zuidlijn noopt tot een volgende renovatie. In de toekomst zal Amsterdam Centraal getransformeerd zijn tot een immens verkeersknooppunt. Miljoenen reizigers komen en gaan. Het monumentale station heeft alle veranderingen doorstaan en blijft het visitekaartje van het moderne spoorwegbedrijf.

Amsterdam Centraal

1881

Architect P.J.H. Cuypers (1827-1921)

en A.L. van Gendt (1835-1901)

Opdrachtgever Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS)

Monumentenstatus Rijksmonument



Amsterdam Centraal

Hoofdingang
Main entrance

Ingang oost
Entrance East

Centraal Station

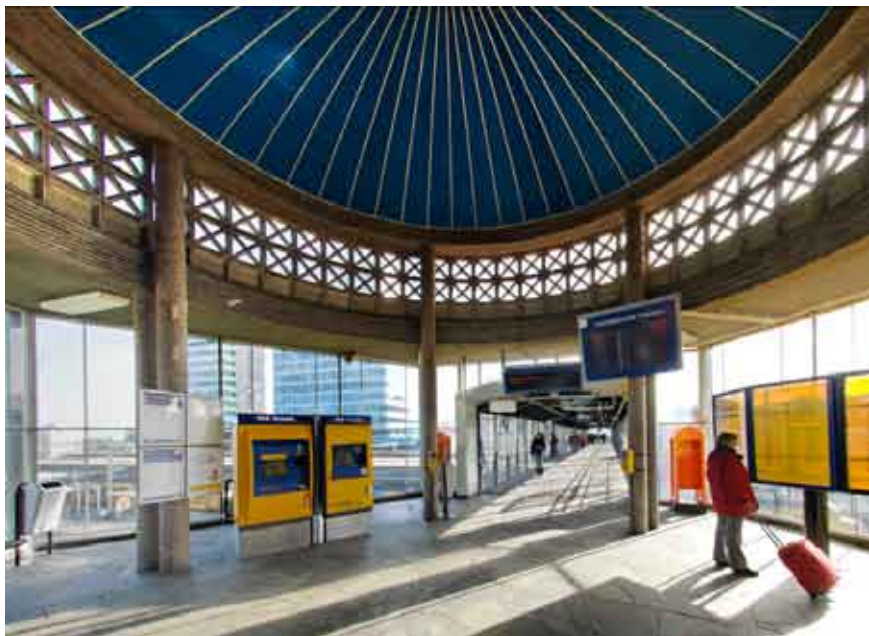






Het opvallende zeskantige transparante stationsgebouw Arnhem Sonsbeekzijde, dat boven de het spoor lijkt te zweven, vormde ooit de noordentree van het complex dat ns-bouwmeester H.G.J. Schelling ontwierp voor de wederopbouw van het in de oorlog verwoeste station Arnhem Centraal. Het was het laatste in een serie stations die hij na de oorlog ontwierp met toepassing van een gestandaardiseerd bouwsysteem van prefabbetonelementen.

Het inmiddels gesloopte hoofdgebouw wordt vervangen door een nieuw bouwwerk naar een uitbundig ontwerp van UNStudio (oplevering 2010). Van Schellings station blijft alleen het paviljoen aan de noord- ofwel Sonsbeekzijde bewaard, als een rudiment van de plechtige stationsarchitectuur van weleer. Het gebouwtje ligt aan de Amsterdamse Straatweg, die zelf zo'n tien meter boven het niveau van het hoofdgebouw ligt, ten noorden van de spoorbanen. De ontvangsthal van het station rust op palen en sluit aan op een T-vormige uitbouw boven op het talud. In de uitbouw bevinden zich het plaatskaartenkantoor, de rijwielstalling en technische ruimtes. De ontvangsthal is tegelijk de toegang tot een overdekte voetgangersbrug met trappen die aanlanden op het midden van



de drie eilandperrons. Zo zijn op elegante wijze de noordelijke wijken aangesloten op het spoor en is de barrièrewerking van het spoor en het niveauverschil op deze plek opgelost.

De centraalbouw bestaat uit een zeskantige, glazen onderbouw met daarbovenop een ronde koepel die boven het verder platte dak wordt opgetild door twee lagen van open claustra-elementen, typisch voor Schellings stationsarchitectuur. De koepel rust op zes ronde zuilen (gezandstraald beton) zonder basement of kapiteel. Zes kortere zuilen ondersteunen het aansluitende dak zodat dubbelzuilen ontstaan. Nóg eens zes zuilen staan buiten de glazen gevel op de hoeken van het zeskant. De binnenkant van de koepel is blauw, met dunne witgeschilderde ribben. Midden op de koepel is een klein perspex lichtkoepeltje geplaatst.

De entree wordt gevormd door een eenvoudig betonnen portiek waarin de deuren zijn gevat. De wand rechts naast de ingang wordt opgevuld door het plaatskaartenkantoor met drie balies. Recht tegenover de ingang bevindt zich de brug, die direct op de glazen gevel aansluit en zelf ook aan beide zijden beglaasd is. Bij alle elementen die aan de glazen wanden gekoppeld zijn (tunnel, ingang, balies) is rondom een glasstrook opengelaten, zodat de architectonische helderheid van het gebouw wordt benadrukt. De precisie en de zorg waarmee Schelling ontwierp en ns bouwde, wordt geïllustreerd door het groen oxiderende koperpoeder waarmee de koepel van het paviljoen werd behandeld.

Arnhem – Sonsbeekzijde

1954

Architect H.G.J. Schelling

(1888-1978)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

Arnhem Velperpoort

1953, 1988

Architect K. van der Gaast (1923-

1993), R.M.J.A. Steenhuis (1949)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

42

Station Arnhem Velperpoort werd gebouwd toen de lijn van Arnhem richting Zutphen in 1953 geëlektrificeerd werd. De halte bevindt zich bij de Velperpoort, een doorgang onder het spoor van een belangrijke verkeersader richting Velp. Het belangrijkste gegeven in dit project is het hoogteverschil van 5 meter dat overbrugd moest worden tussen straat- en perronniveau. Hoofdarchitect van NS K. van der Gaast loste dit probleem op door middel van een modernistisch en elegant zwevend gebouwtje. Het stationnetje werd als het ware aan de bestaande keermuur van de spoordijk gehangen en rust verder op twee ranke kolommen. Het plaatskaartenkantoor en een wachtruimte bevinden zich in een rechthoekig volume dat haaks op het spoor is gezet. Een gedeeltelijk vrij zwevende trap slingert tussen de kolommen van straatniveau omhoog en komt uit op het balkon rond het gebouw. Het bouwwerk is geconstrueerd door middel van een gewapend-betonskelet: een eenvoudig raamwerk van vier kruisende balken rust op de kolommen en draagt de betonnen vloerplaat. Deze constructie herhaalt zich in het dak. Vloer en dak hebben dezelfde vorm: rechthoekig met afgeronde hoeken. De balies en wachtkamer zijn tussen deze twee identieke platen gesandwiched. De puien van het gebouwtje zijn van hout en glas en aan de perronzijde bevinden zich in een met gele verblendsteen gemetseld deel een toilet en een kast voor het personeel. Van der Gaast neemt hier het materiaal van de keermuur over die in sierverband met rasterpatroon is bekleed. Aan de keermuur zijn ter hoogte van het trapbordes, dat net als de trappen en het balkon is afgewerkt met kristalliet, een vitrine en de dienstregeling bevestigd. Veel zorg is besteed aan de afwerking van het gebouw. De in het zicht blijvende betonvlakken zijn driemaal behandeld met chloorrubberverf. Er werd een uitgebalanceerd kleurengamma uitgekozen voor de verschillende materialen: het kristalliet was lichtgroen, de kolommen waren zwart, de onderkanten van het balkon en de luifels wit, de houten puien lichtgeel met witte glaslatten en steenrode panelen, de deuren van blank eiken met beslag van geelkoper, de hekwerken lichtgeel en de leuning van natureel geanodiseerd aluminium. De kleurstelling is niet meer helemaal origineel, maar ondanks de functieverandering van het gebouw – het wordt momenteel als kantoorruimte verhuurd aan derden – is de essentie van Van der Gaasts ontwerp nog steeds goed zichtbaar.

Haltegebouw uit 1988 In de jaren tachtig was het verkeer op de Velperweg en door de Velperpoort zo toegenomen dat de gemeente besloot een nieuwe tunnel voor langzaam verkeer aan te leggen onder de spoorbaan. Deze gelegenheid werd door NS aangegrepen om een nieuwe entree naar de perrons te maken om de halte beter bereikbaar te maken voor de grote groep reizigers die onder forenzen, scholieren en winkelend publiek getrokken werd. Dit betekende dat 70 meter ten westen van het gebouwtje van Van der Gaast een nieuw entreegebouw gerealiseerd werd naar een ontwerp van R.M.J.A. Steenhuis. Ondanks eenzelfde soort opgave leveren de twee gebouwtjes een interessant contrast op tussen de modernistische stijl van Van der Gaast en de postmodernistische stijl die Steenhuis hier toepaste. De gebouwtjes vertonen echter ook overeenkomsten; het zijn beide follie-achtige bouwwerken waarbij de bijzondere opgave uitgangspunt was voor een ongewone vorm en architectuur.

Terwijl Van der Gaast zijn halte aan de spoordijk hing als een soort zwaluwnest, koos Steenhuis voor een entreegebouw naast het talud. Deze werd vervolgens via een glazen luchtbrug verbonden met het perron. Het gebouw bestaat uit een betonnen tafelconstructie waarin de verschillende functies in afzonderlijke volumes zijn gehangen. Op de begane grond herbergt een halfrond volume het plaatskaartenkantoor, daarboven bevindt zich het open bordes van de trap in een amorf vloeiend volume tegen een losse achterwand. Deze is met een rasterpatroon van zwarte en turkooizen tegels bekleed. Beide ronde volumes zelf zijn bekleed met blauwgrijze mozaïeksteentjes. Boven in de structuur hangen twee felrode metalen dozen waarin het ketelhuis en de schakelkasten zijn ondergebracht. De voetbrug bestaat uit beglaasde gele vakwerkliggers. Aan de andere zijde van het spoor leidt een trap van het straatniveau naar het tweede perron. Op de perrons stulpen markante luifels boven de tunnelmonden uit in driehoekige wachtkamers. Opvallende luifels die worden gedragen door zwartgeverfde ronde kolommen van metaal en aan de voet voorzien zijn van twee losse turkooizen profielen of ribbels, maken hier het speelse en kleurrijke beeld van de architectuur af.







Bussum Zuid

1970

Architect C. Douma (1933)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

Ingenieur C. Douma, hoofdarchitect van NS van 1975-1997, was halverwege de jaren vijftig al verantwoordelijk voor een verregaande versobering in de stationsarchitectuur. Samen met architect W.B. Kloos ontwierp hij verschillende reeksen standaardstations, waaronder het prototype Vierlingsbeek (zie Almelo de Riet), die met enige variatie en aanpassingen in het hele land werden toegepast. Ruim een decennium later, in de periode 1968-1975, gaf Douma opnieuw leiding aan een versoberingsgolf, die ditmaal nog drastischer werd doorgezet dan in de jaren vijftig. Het leidde tot een serie standaardstations met een minimum aan programma en details. Station Bussum Zuid behoort tot deze laatste generatie standaardstations.

Bussum Zuid vertegenwoordigt een opvallend standaardstation van Douma dat tussen 1968 en 1975 door het hele land zestien keer herhaald werd, meestal als een zogenaamd voorstadstation. Een aantal van deze stationnetjes is inmiddels vervangen en gesloopt en slechts enkele van de overgebleven gebouwtjes functioneren nog steeds als wachtruimte voor de reiziger. De kaartverkoop is overal overgenomen door automaten. Dit stationstype kreeg in

NS-kringen de naam 'Zeskant', vernoemd naar de zeshoekige plattegrond, maar in de volksmond staat het type bekend als sextant. Douma koos bewust voor de uitzonderlijke vorm van een zeshoek omdat het gebouwtje daarmee, naar eigen zeggen, richtingloos was, een voordeel gezien het feit dat het gebouwtje in elke willekeurige omgeving geplaatst moest kunnen worden. De Zeskant was niet meer dan een kiosk waar de reiziger een kaartje kon kopen en beschut kon wachten op de trein. De plattegrond van het stationnetje is uiterst eenvoudig en bestaat uit drie aparte zones: een wachtruimte met enkele kuipstoeltjes en twee loketten waarachter zich het bescheiden plaatskaartenkantoor bevond en een voor het publiek afgesloten dienstruimte. De constructie en het materiaalgebruik van het gebouwtje zijn eveneens van een grote eenvoud. De puien zijn vrijwel volledig van glas, waardoor zo veel mogelijk licht de ruimte invalt. Enige opsmuk kan gevonden worden in de zeshoekige tegeltjes waarmee de vloer is bedekt. De brede dakranden van het gebouwtje lieten toe dat er een klok of vignet aangebracht kon worden.

Andere locaties: Beek-Elsloo, Diemen, Eindhoven Beukenlaan, Haren, Susteren, Tilburg West.





In de negentiende eeuw kreeg het Nederlandse spoorwegennet in grote lijnen zijn vorm. De Staatsspoorwegen legde vele verbindingen aan. Voor de stations werd gebruikgemaakt van standaardtypen, onderverdeeld in de klassen één tot en met vijf. In de jaren zestig maakte K.H. van Brederode hiervoor een reeks ontwerpen, die overal in Nederland werd toegepast. Tijdens de volgende investeringsronde, in de jaren tachtig van die eeuw, was M.A. van Wadenoyen verantwoordelijk voor de stations op de nieuwe lijnen. Deze architect had na zijn studie eerst enige jaren bij de Dienst Gemeentewerken van de gemeente Rotterdam gewerkt, voordat hij in 1870 overstapte naar de Staatsspoorwegen. Aanvankelijk bleef hij actief in Rotterdam, waar hij meewerkte aan de spoorlijn naar het zuiden. Later verhuisde hij naar het rayon Arnhem, waar hij verantwoordelijk werd voor de stations aan drie spoorlijnen (Amersfoort-Nijmegen, Arnhem-Nijmegen, Nijmegen-Venlo). Zijn loopbaan beëindigde hij bij de Rijksgebouwendienst.

De stations van Van Wadenoyen zijn duidelijk anders dan die van zijn voorganger Van Brederode. Hij had een voorkeur voor asymmetrische gebouwen met rijke architectonische details als torentjes, siermetselwerk en geornamenteerde dakranden. Langs de spoorlijn Nijmegen-Venlo paste Van Wadenoyen het stationstype toe dat hij

voor het eerst in Hemmen-Dodewaard had gebruikt. Dit type, dat in het totaal zeventien keer in Nederland werd gerealiseerd, bestond uit een hoog middendeel met op de verdieping een woning voor de spoorbeambte en aan weerszijden vleugels van ongelijke lengte. De gevels waren van rode baksteen en het hoge deel van de voorgevel had oorspronkelijk een trapgevel.

De meeste stations van Van Wadenoyen zijn inmiddels gesloopt. Op de lijn Nijmegen-Venlo bleven de stations Boxmeer, Cuijk en het al in 1940 gesloten station Meerlo-Tienray bewaard, mede dankzij protesten van de dorpingen tegen sloop. In de loop der tijd hebben deze stations wel veranderingen ondergaan. Rond 1900 waren de trapgevels al verdwenen en na de Tweede Wereldoorlog werden de gevels bepleisterd. Ondanks de wijzigingen is het station Boxmeer het best bewaard gebleven station van Van Wadenoyen. Een replica is in Huis Ten Bosch in Nagasaki te bewonderen. De architecten maakten een vrije interpretatie van het station, maar brachten wel de oorspronkelijke trapgevel terug. Voor de Japanse dagjesmensen die met de trein naar dit themapark reizen, vormt de kopie van station Boxmeer de eerste kennismaking met Nederland.

Boxmeer

1882

Architect M.A. van Wadenoyen
(1850-1907)

Opdrachtgever Maatschappij
tot Exploitatie van Staatsspoor-
wegen (MESS)

Monumentenstatus Rijksmonument





De Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij werd in 1899 opgericht en ontsloot in de eerste jaren van de twintigste eeuw een groot deel van noordoostelijk Nederland. Architect Eduard Cuypers ontwierp ruim dertig stations voor deze maatschappij. Hij was een telg uit de bekende architectenfamilie Cuypers. Zijn oom Pierre ontwierp het Centraal Station en het Rijksmuseum in Amsterdam en ook zijn neef Jos was architect. Eduard Cuypers realiseerde een omvangrijk oeuvre van kantoren, winkels en kerken. In 1895 bouwde hij het monumentale station van Den Bosch, in opdracht van de Staatsspoorwegen. Dit gebouw werd in 1944 verwoest.

De pracht en praal van Cuypers' station in Den Bosch staat in schril contrast tot de stations die hij in het noorden en oosten des lands ontwierp. Om tijd en geld te sparen lag het voor de hand standaardstations te gebruiken. Cuypers ging uit van drie types ('klassen'), maar paste deze niet zeer strikt toe, zodat ieder station een unieke variant op een van de klassen was. Ondanks de variaties binnen de drie klassen vormen de stations van de NOLS een consistent verhaal

wat betreft schaal, materiaal en architectonische details. Het gebruik van baksteen met decoratieve toevoegingen als gekleurde banden, houtwerk onder het dak en tegeltableaus is in Nederland niet uniek, maar wel ongebruikelijk in de kleinschalige stationsbouw van rond 1900.

Op de lijn Zwolle-Stadskanaal staan vier stations van Eduard Cuypers. Station Gramsbergen is van de tweede klasse, Mariënberg, Dalfsen en Ommen zijn van de eerste klasse. In Dalfsen is de NOLS-architectuur van Cuypers het best bewaard. De gevels zijn nauwelijks bepleisterd, zoals bij de andere stations wel gebeurde in een poging lekkages te stoppen. Hierdoor bleven in Dalfsen veel decoratieve details in het zicht. In verband met de modernisering van de elektrische installaties voor het spoor werd in 1961 de stationsruimte verplaatst naar een nieuw aangebouwde serre aan de perronkant. Na de plaatsing van kaartautomaten op het perron eind jaren negentig verloor het stationsgebouw zijn functie en kreeg het een horecabestemming.

Dalfsen

1902

Architect E. Cuypers (1859-1927)

Opdrachtgever Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij

(NOLS)

Monumentenstatus Gemeentelijk monument



Delden

1863

Architect K.H. van Brederode

(1827-1897)

Opdrachtgever Maatschappij tot

Exploitatie van Staatsspoorwegen

(M.E.S.S.)

52

Kort na de oprichting van de Staatsspoorwegen in 1863 werd begonnen met de aanleg van tien nieuwe spoorverbindingen in Nederland. Voor de stations langs deze 'staatslijnen' werd gebruik gemaakt van standaardontwerpen in vijf klassen. De eerste klasse was voorbehouden aan de grote provinciesteden en de belangrijke spoorwegknooppunten. De volgende klassen namen in belang af. Bij de vijfde klasse ging het om kleine halteplaatsen op het platteland. Veruit de meeste stations behoorden tot de derde, vierde of vijfde klasse. Deze waren ontworpen door K.H. van Brederode. Decennialang bepaalden de standaardstations het beeld van de spoorwegen. Elk type kwam in tientallen plaatsen verspreid door het land voor. Bijna anderhalve eeuw later zijn de doodgewone stations van toen uitzonderlijk geworden. De overgebleven stations hebben stuk voor stuk veranderingen ondergaan, maar toch zijn de ontwerpen van Van Brederode herkenbaar gebleven.

Station Delden, in Twente, is een van de best bewaarde stations van de vierde klasse. Het station werd gebouwd aan Staatslijn D, van Zutphen naar Enschede. Aan deze lijn waren anderhalve eeuw geleden geen grote steden te vinden. De belangrijkste plaatsen waren Enschede en Hengelo, waar een station van de derde klasse volstond. Lochem, Goor en Delden kregen stations van de vierde klasse en verder waren het kleine haltegebouwtjes. Het station vierde klasse is een compact gebouw, zonder zijvleugels zoals die bij grotere stations vaak voorkomen. Het gebouw is wel verbijzonderd met een fronton midden in de gevel. Eenmaal in gebruik, bleek dat de stations van dit type niet voldoende ruimte boden. Rond 1900 kregen de meeste stations van de vierde klasse er daarom een vleugel bij, uiteraard ook volgens een standaardontwerp. Sindsdien is het station Delden niet meer ingrijpend veranderd.





DENDEN



Den Haag HS

Kort na de voltooiing van het Centraal Station in Amsterdam kwam ook in Den Haag een bijzonder hoofdstation tot stand. Ditmaal ging het echter niet om het visitekaartje van de Staatsspoorwegen, maar van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij. Tot op de dag van vandaag leeft de naam van deze maatschappij voort in de aanduiding Den Haag Hollands Spoor (HS). Voor de bouw van dit icoon moest het oorspronkelijke station uit 1843 wijken. De reden voor de vernieuwing van het station was de toename van het aantal reizigers. Ongetwijfeld zal bij de directie van de HNSM hebben meegespeeld dat hun concurrent, de Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij (NRS), in 1870 een station in Den Haag had gebouwd.

De nieuwbouw van HS was een ontwerp van architect D.A.N. Margadant, een architect die vanaf zijn 21ste tot aan zijn pensionering in dienst was bij de HNSM. Met de stationsarchitectuur slaagde de HNSM er al vroeg in zich te onderscheiden van andere spoormaatschappijen. Na Den Haag HS ontwierp Margadant een reeks stations, onder meer voor Haarlem, Bloemendaal en Santpoort-Zuid. Station Hollands Spoor werd rijk versierd met ornamenten en reliëfs. Evenals Amsterdam Centraal kreeg het station een koninklijke wachtkamer. Een noviteit in Nederland was de verhoogde spoorbaan, waarbij de perrons via een tunnelstelsel ontsloten werden. Net zo

innovatief was de introductie van een breed perroneiland, met ruimte voor de wachtkamers en de stationsrestauratie op het perron. De scherpe scheiding tussen het stationsgebouw met daarachter de wereld van de sporen en de perrons verdween; de klant werd als het ware vanaf de straat tot aan de trein begeleid.

Na de opening van het station werd er positief op het station gereageerd, zo schreef *Het Leeskabinet* in 1891 in zijn juni-editie: 'Den onvermijdelijken last van klimmen en dalen daargelaten, mag het station trotsch wezen op zijn goede verdeeling en gemakkelijke inrichting voor den reiziger. De reusachtige overkapping, de smaakvolle renaissance-stijl, de inrichting der verschillende vertrekken, alles overtuigt van overleg en smaak.'

Den Haag HS werd een aantal keren verbouwd om aan de eisen van eigentijds spoorvervoer te blijven voldoen. Het *Bouwkundig Weekblad* verwoordde deze permanente opgave in 1950 als volgt: 'Eenmaal gebouwd is het station tot een statische grootheid geworden, terwijl zijn doel, het verkeer, een dynamisch karakter heeft en in de strijd van deze twee gesteldheden moet het gebouw het op de duur begeven.' Bij herstelwerkzaamheden in 1989 ging de kapconstructie deels in vlammen op, maar werd 'in stijl' hersteld.

Den Haag HS

1891

Architect D.A.N. Margadant
(1849-1915)

Opdrachtgever Hollandsche
IJzeren Spoorweg-Maatschappij
(HNSM)

Monumentenstatus Rijksmonument











Tussen 1865 en 1910 werden in Deventer drie spoorlijnen gebouwd, voor drie verschillende spoormaatschappijen. De oudste lijn in de stad is Staatslijn A van Arnhem naar Leeuwarden, die door de Staatsspoorwegen werd gerealiseerd (1865-1866). Omdat het station in het schootsveld van de toenmalige vestingstad Deventer terecht kwam, was het een houten gebouw dat bij oorlogsdreiging gemakkelijk kon worden gesloopt. Vervolgens legde de Koninklijke Nederlandsche Locaalspoorweg Maatschappij de verbinding van Apeldoorn naar Almelo aan (1887-1888). Deze lijn werd geëxploiteerd door de HNSM en kreeg een apart station, vlak bij het station van de Staatsspoorwegen. Vanaf 1910 verzorgde de Staatsspoorwegen de dienst naar Raalte en Ommen, die door de Overijsselsche Locaalspoorweg Maatschappij Deventer-Ommen was aangelegd.

In de jaren tien van de twintigste eeuw werd het spoor in Deventer gemoderniseerd. De spoorlijnen werden verhoogd, zodat ze ongelijkvloers kruisten met het wegverkeer. Onderdeel van het werk was de bouw van een nieuw station op de plaats van het oude station van de Staatsspoorwegen, dat voor alle spoorlijnen dienst-



deed. Het ontwerp was van de vrij onbekende architect H. Menalda van Schouwenburg. Het gebouw is in een bocht van de stadssingel gesitueerd, op de kop van het Rijsterborgherpark. Een brug over de singel en de Singelstraat voeren richting stad. Omdat het station niet in de as van deze verbinding staat, is de entree op een afgeschuinde hoek van het gebouw te vinden. De voorgevel is asymmetrisch en bestaat uit een hoger en lager deel. In het hogere deel is het eigenlijke station gevestigd, het lagere deel is voor de opslag van goederen. Het complex is fraai vormgegeven met een torentje aan de zijgevel, halfronde bogen en oorspronkelijk ook luiken voor de vensters. De entree is voorzien van een overkapping boven de dubbele deuren, een balkon en een klok aan de gevel. Net als in Den Haag HS en Haarlem zijn de restauratie en de wachtkamers op het perroneiland gemaakt, zodat het stationsgebouw een ensemble vormt dat vanaf het Stationsplein doorloopt via de stationstunnel tot op de perrons.

Na de opening werd er positief gereageerd op het station, er was alleen commentaar op het feit dat de wachtkamers nog niet af waren. In de krant *Het Centrum* werd hier op 2 maart 1920 als volgt over bericht: 'Het nieuwe station is een statig en groot gebouw, ruim en royaal ingericht en zal, geheel gereed zijnde, ongetwijfeld in alle opzichten aan zijn doel beantwoorden.' Na de afronding van het complex zijn alle onderdelen opmerkelijk gaaf bewaard gebleven.

Deventer

1914

Architect H. Menalda van Schouwenburg (1884-?)

Opdrachtgever Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (M.E.S.S.)

Monumentenstatus Rijksmonument

Doetinchem

1983

Architect P.A.M. Kilsdonk (1954)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

Architect P.A.M. Kilsdonk ontwierp in de periode 1982 tot en met 1993 een negental stations voor ns. Samen met onder anderen H.C.H. Reijnders en J. Bak maakte Kilsdonk deel uit van een generatie architecten die de stations een geheel nieuw aanzien gaf. Na een periode waarin stations vooral functioneel en sober moesten zijn, ontwierp deze groep stations die ns weer een uitgesproken gezicht gaven, soms schaamteloos esthetisch. Het ontwerp voor Doetinchem bevindt zich nog duidelijk in het beginstadium van deze stilistische transformatie. In de architectuur, vormtaal en het materiaalgebruik zijn overblijfselen te vinden van de eerdere modernistische periode vermengd met elementen van de nieuwe, postmoderne architectuur die in de jaren zeventig en tachtig opgang deed. Het gebouw is opgebouwd uit kubistische volumes en heeft nauwelijks toegevoegde decoratie. Tegelijkertijd is de stijlomslag wel heel duidelijk merkbaar in de complexe plattegrond, in het spel tussen open en besloten ruimtes, in het brutalistische materiaalgebruik en in de manier waarop het gebouw bijna uit elkaar lijkt te vallen in verschillende volumes.

Het station is opgezet als drie afzonderlijke gewapendbetonnen paddestoelvormige volumes en één gesloten volume. Deze volumes zijn via glazen lichtstraten met elkaar verbonden. De 'hoeden' van de paddestoelen zijn uitgevoerd in beton brut en vertonen de latafdrukken van de bekisting waarin ze zijn gestort. Het station heeft bewust geen duidelijke voor- of achterkant; de verschillende volumes waaruit het is opgebouwd, hebben een gelijkwaardige verschijning. In de verschillende paviljoens bevinden zich de stationshal met het plaatskaartenkantoor en de loketten, een wachtruimte en een dienstruimte. Op een van de paddenstoelen is een daktuin ingericht die als doel heeft een zachte overgang met de groene omgeving te bewerkstelligen. Bijzondere details als het opvallende plafond, dat bestaat uit een ritmisch spel van smalle houten balken waarin op een subtiele manier verlichting is ondergebracht, maar ook de overige verlichtingsbollen zijn nog origineel en geven dit in de jaren tachtig opgeleverde gebouw een uitgesproken jaren-zeventig-uitstraling.





STATION NOORDKCHT.

Centrum
huis

Person walking on the sidewalk.

Dark car parked on the street.

Dark car parked on the street.

Many bicycles parked in racks.

Person riding a bicycle.

Langs de staatslijnen, die in de jaren zestig van de negentiende eeuw werden aangelegd, voldeden de standaardontwerpen prima voor de bouw van kleinere stations. Anders lag dat met de stations in de grotere provinciesteden en op belangrijke knooppunten in het spoorwegennet. Ook hiervoor waren standaardontwerpen gemaakt, namelijk eerste en tweede klasse. In de praktijk werden aan de bouw van ieder groot station echter zulke specifieke eisen gesteld, dat een standaardontwerp eigenlijk niet goed was te gebruiken. De stations van de eerste en tweede klasse zijn daarom uitzonderlijk, zoals Zutphen (verdwenen), Zwolle en Dordrecht. Het onderscheid tussen de eerste en de tweede klasse is, gezien de vele aanpassingen, bovendien niet goed meer te maken. Wanneer alleen wordt gelet op de aanwezigheid van een stationsoverkapping, dan is Zwolle het enige uitgevoerde standaardstation van de eerste klasse.

Station Dordrecht ligt op Staatslijn I van Breda naar Rotterdam. De aanleg van dit traject had de nodige voeten in de aarde, vanwege de noodzaak om het brede Hollands Diep te overbruggen. Omdat er al een spoorwegverbinding bestond van Antwerpen naar het dorpje Moerdijk, lag het voor de hand om hier de brug te maken.



Zo kwam tegelijk met de lijn vanuit Rotterdam naar Breda ook een rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen tot stand. In 1866 werd het traject van Breda naar Moerdijk geopend. Pas in 1872 was de spoorbrug over het Hollands Diep gereed en kon de hele lijn tot Rotterdam worden gebruikt.

Voor de stad Dordrecht besloot de Staatsspoorwegen een station van de tweede klasse te bouwen. Ondanks de aanpassingen aan het standaardontwerp past het station in zijn opzet, materiaalgebruik en detaillering goed in de logica van de standaardstations. Opvallend is de monumentale lengte van het gebouw (108 meter). In het hoge middengedeelte zijn negen deuren geplaatst die toegang geven tot de stationshal. De gevel is bekroond met een fronton, waarin de stationsklok is geplaatst. Aan beide zijden strekken lange lage vleugels zich uit langs het spoor. Op de beide uiteinden zijn kopgebouwtjes, die boven het dak van de vleugels uitsteken. In de architectuur van het station valt vooral op hoe secuur het gebouw is uitgewerkt met een herhaling van steeds dezelfde elementen en decoraties. Kenmerkend zijn de rondboogvensters en -deuren, het metselwerk met rode baksteen, de sierlijsten onder de dakranden en in de gevels en het zinken dak met de felsnaden.

Dordrecht

1870

Architect onbekend

Opdrachtgever Maatschappij tot

Exploitatie van Staatsspoorwegen

(MESS)

Monumentenstatus Rijksmonument

Ede Centrum

1902

Architect onbekend

Opdrachtegever Spoorweg-
maatschappij De Veluwe (sv)

Monumentenstatus Rijksmonument

Ede is al sinds 1845 bereikbaar per trein, toen de Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij (NRS) de spoorlijn Amsterdam-Arnhem opende. Het station lag echter ver buiten het dorp. Een tweede spoorlijn in Ede werd gerealiseerd door de Spoorwegmaatschappij De Veluwe. Deze lokale maatschappij was in 1896 opgericht en bracht de verbinding Nijkerk-Barneveld-Ede tot stand, ook wel bekend als het 'kippenlijntje'. De lijn stopte op het bestaande station Ede. In 1902 werd een station in de dorpskom van Ede toegevoegd. Het gebouw lijkt sterk op de stations van de vijfde klasse van de Staatsspoorwegen. Station Ede Dorp, dat inmiddels Ede Centrum heet, bestaat uit een hoofdgebouw met een lagere zijvleugel. De rode bakstenen gevels zijn voorzien van gele banden, eveneens van baksteen. Precies hetzelfde gebouw werd ook in Lunteren en Voorthuizen gerealiseerd.

Bijzonder aan Ede Centrum is de ligging in het dorp, op nog geen 150 meter van de Oude Kerk. Ede kent geen monumentale stationslaan of een stationsplein. Het station ligt aan een driehoekig plein, met voornamelijk cafés en restaurants. De spoorlijn door Ede is nooit een hoofdverbinding geweest. Er is nog steeds enkelspoor en de rails liggen op het maaiveld, zonder afrastering, bufferzone of groenstrook. De lijn doet daarom denken aan een stedelijke tramlijn, treinen mogen er maar 40 km per uur rijden. Tot 1975, met een korte pauze tijdens de Tweede Wereldoorlog, functioneerde Ede Centrum als station. Sindsdien is het perron nog wel in gebruik als halte, tegenwoordig van de 'Valleilijn'. Het oude stationsgebouw dient alleen nog als 'uithangbord' voor het station. Het inwendige is door de gemeente Ede gerenoveerd en ingericht als museum voor de lokale geschiedenis.





Eindhoven moest na de Tweede Wereldoorlog een echte stad worden met een nieuw stadhuis, een cultureel centrum, winkelstraten, moderne warenhuizen, een ruim opgezette universiteits-campus, brede wegen en monumentale verkeerspleinen. Om de slag om het forenzenverkeer te kunnen winnen van de auto, moesten een modernisering bewerkstelligen van zijn stations, waarbij efficiëntie en korte wachttijden vooropstonden. In het verlengde hiervan werd het architectonische concept van K. van der Gaast voor het nieuwe station van Eindhoven uit 1956 vooral gedictieerd door verkeerstechnische overwegingen. Zijn ontwerp voor het stationsgebouw bestaat uit twee onderdelen: een hoofdgebouw en een 140 meter lange perronoverkapping. De voorgevel van het station bestaat uit een monumentale glaswand met een verticale geleding en is net als het interieur van het gebouw in een sobere, modernistische stijl ontworpen, met nadruk op gladde en moderne materialen, hier en daar omkaderd en aangevuld met welhaast classicistisch aandoende architectonische elementen, waarvan de hoge en licht gebogen 'campanile' het meest opvallende is. De glazen pui rust op een monumentale reeks zwartgepolijste hardstenen kolommen, waartussen zich de entree bevindt.



Het hoofdgebouw bestaat uit een grote hal waaromheen verschillende faciliteiten voor het reizende verkeer zijn gegroepeerd. De routing binnen het stationsgebouw continueert de voetgangersstroom van buiten en voert deze soepel de reizigerstunnel in die naar de perrons leidt. De verschillende entrees zijn aan de zuidzijde van de hal gesitueerd en aan de noordzijde bevond zich het plaatskaartenkantoor met de loketten. Het open karakter van het gebouw moest de dynamiek van de verkeersstromen zichtbaar maken.

Van der Gaast situeerde het restaurant op de verdieping aan de voorzijde van het gebouw, onafhankelijk van de verkeersstromen, boven de entrees. De glazen voorgevel en het bijbehorende terras boden de restaurantbezoekers uitzicht over het moderne stadscentrum in opbouw. De kantoorruimtes voor het personeel werden ondergebracht in verdiepingen boven de loketten, langs twee balkonpartijen die uitzicht boden op het komen en gaan van de reizigers in de grote hal. Ondanks verschillende aanpassingen en verbouwingen heeft het stationsgebouw zijn lichte en rustige karakter kunnen behouden. Dit geldt ook voor de architectonische details, zowel interieur als exterieur, die vrijwel allemaal nog origineel zijn.

De architectuur beperkt zich echter niet tot het gebouw zelf, maar strekt zich uit in de aan een Romeins forum herinnerende colonnade langs de spoordijk, met gemetselde kolommen die als kleinere kopieën van de hoge klokkentoren van het station vanuit de trein zichtbaar zijn. Op deze manier heeft Van der Gaast niet alleen de treinen en de passagiers, maar ook de af- en aanrijdende bussen en de grootstedelijke ruimte tussen de Witte Dame, de Bijenkorf en het TRG-gebouw gefixeerd in een moderne maar subtiele stedenbouwkundige compositie.

Eindhoven

1956

Architect K. van der Gaast
(1923-1993) i.s.m. W.J. Drees
Opdrachtgever Nederlandse
Spoorwegen

Enkhuizen

1886

Architect onbekend

Opdrachtgever Hollandsche

IJzeren Spoorweg-Maatschappij

(HIJSM)

Monumentenstatus Rijksmonument

De Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij gaf in 1884 opdracht tot de aanleg van een spoorlijn tussen Zaandam en Enkhuizen.

Door de spoorlijn kreeg Enkhuizen een verbinding met Amsterdam en bloeide het stadje weer op. Station Enkhuizen dateert uit 1886 en is een kopstation, aan de rand van de oude stad en midden in het havengebied. De HIJSM startte gelijk met de spoorlijn ook een veerdienst van Stavoren naar Enkhuizen, die nog steeds bestaat. Zo ontstond de bijzondere situatie dat op het station kan worden overgestapt van de trein op de boot. Aan het station is voor de bootpassagiers een overkapping met wachtruimte aangebracht. Vanaf het station heeft de reiziger een weids uitzicht over het IJsselmeer.

De architectuur van station Enkhuizen is niet afgeleid van een standaardontwerp. Het gebouw werd speciaal voor deze plaats ontworpen, geheel in lijn met de traditie van de HIJSM. Anders

dan gebruikelijk bij kopstations zijn de stationshal en de entree niet in het verlengde van de perrons gesitueerd, maar ter zijde van de spoorbaan en liggen ze naar de binnenstad toe gedraaid. Het gevolg hiervan is dat het station een asymmetrisch complex vormt, bestaande uit een hoofdgebouw van twee verdiepingen, een klein paviljoen op de kop van de perrons en daartussen een lage verbindingsvleugel. Samen met de luifels en de overkapt wachtruimte van de veerboot ontstaat een karakteristiek gebouw. Het is een baken in zowel de haven als de stad.

Aan het ontwerp is duidelijk zorg besteed met veel geornamenteerde details. De sierlijsten onder de dakrand, de afwisseling van bakstenen en natuursteen, de dakkapellen en de gietijzeren dragers van de overkapping bewijzen dit. Het dak is bedekt met pannen in twee verschillende kleuren die een patroon vormen.







De naoorlogse stationsarchitectuur van Schelling combineert een sober klassiek idioom met een zeer uitgewerkt en nauwkeurig gebruik van prefabbetonelementen, op een wijze die sterke verwantschappen vertoont met het werk van de Franse architect Auguste Perret (1874-1954): uiterst dunne kolommen, opengewerkte elementen als de claustra (een decoratief betonnen rasterwerk naar antiek motief), luifels en een symmetrische ruimtelijke indeling, dit alles binnen een modulaire maatvoering. Precieze proporties, ruimtelijke rust en ritmiek en de elegante maar sobere beton-elementen bepalen de esthetiek. Het beton werd in zijn pure vorm toegepast en niet verder afgewerkt (met stuc- en verflagen bijvoorbeeld). Wel werden verschillende elementen geschuurd of gezandstraald om subtiele contrasteffecten te bewerkstelligen tussen glad en ruw beton waar de toeslagstoffen (stukjes grind, kwartsiet, graniet, gekleurd glas, spiegelglas, gres, vermalen baksteen, dakpannen, etc.) tevoorschijn komen. Hoewel dit al snel niet meer zichtbaar was door de aanslag van uitlaatgassen en slijpsel, moeten deze gebouwen net na oplevering een subtiel spel van verschillende kleuren beton vertoond hebben.



Bijzonder aan station Enschede is dat het een combinatie is van kop- en parallelstation. Het stationsgebouw is in de oksel van twee spoorrichtingen gebouwd met aan de westzijde de kopsproen van de lijn uit Deventer en aan de noordkant de langssporen richting Duitsland. Een opengewerkte, ranke klokkentoren (een element dat in vier van de vijf naoorlogse stations van Schelling terugkomt) markeert het station en daarmee de stad Enschede van ver. De verbouwing van 2000 (IAA Architecten) heeft de helderheid en monumentaliteit van het gebouw nauwelijks aangetast, ondanks soms ingrijpende veranderingen in zijn functioneren. De hoofdentree is naar de zuidzijde van het gebouw verplaatst; een nieuwe trap leidt direct van de straat naar het oorspronkelijke terras, waar de hal is uitgebreid door de ruimte van het oorspronkelijk restaurant erbij te trekken. Alle toevoegingen (een extra luifel boven de nieuwe trap, nieuwe wanden rond het terras) zijn uitgevoerd in glas, zodat de oorspronkelijke architectuur zichtbaar blijft. Hoewel de hoofdrichting in het gebouw door de ingreep is veranderd, blijft de oostzijde nog steeds een route van belang, doordat zich hier de Kiss+Ride- en taxistandplaatsen bevinden.

Schelling ontwierp tijdens de Wederopbouw vijf stations: Enschede, Hengelo, Zutphen, Leiden en Arnhem. Station Enschede is zijn meest classicistische station te noemen en vandaag de dag het meest pure voorbeeld van zijn architectuuropvatting. Doordat het bijna vierkante ontvangstgebouw op een podium is geplaatst en door zuilenrijen wordt omsingeld, heeft het een tempelachtige opzet. Via een monumentale trappartij onder een royale luifel met bovenlichten kwam men oorspronkelijk aan de oostzijde het gebouw binnen. Hier werd de reiziger door een ruime hal – geflankeerd door de plaatskaartenloketten en de restauratie – direct naar de perronentree aan de westkant geleid. De toon in de hal wordt gezet door de gecanneleerde zuilen en door geometrische lichtpatronen die worden veroorzaakt door het zonlicht dat door de claustra-elementen van de dakopbouw en de bovenlichten naar binnen valt.

Enschede

1950

Architect H.G.J. Schelling

(1888-1978)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

Monumentenstatus Rijksmonument









Informational sign on the lattice wall.





 Groninge

Groningen kreeg pas een aansluiting op het spoorwegennet met de aanleg van staatslijnen in de jaren zestig van de negentiende eeuw. De Staatsspoorwegen begon in 1863 met de bouw van deze lijnen, met het doel om de belangrijkste steden die nog niet door particuliere spoorwegmaatschappijen werden bediend te ontsluiten. Groningen werd een halteplaats op Staatslijn B, de verbinding tussen Harlingen en Nieuweschans, en het eindpunt van de lijn uit het zuiden (Staatslijn C). Net als in Deventer is de locatie van het station typisch voor veel steden in Nederland, namelijk in het schootsveld van de vesting en op korte afstand van de oude binnenstad.

Destijds hadden de meeste vestingsteden in Nederland nog een militaire functie, waardoor er buiten de wallen alleen houten bouwwerken mochten staan. In geval van nood konden deze snel worden afgebroken. Voor de vestingsteden ontwikkelde de Staatsspoorwegen houten stations, min of meer volgens een vast ontwerp. Dit gebeurde niet alleen in Groningen, maar ook in bijvoorbeeld Deventer, Bergen op Zoom, Breda, 's-Hertogenbosch, Venlo en Maastricht. Nadat in 1874 de Vestingwet was aangenomen,



verloren de steden hun militaire betekenis en konden de wallen worden geslecht. De houten stations werden vervangen in steen. Naarmate de steden verder uitbreidden, veranderde de aanvalkeuze van de stations buiten de stad in een centrale ligging.

Voor de vernieuwing van station Groningen kreeg de Amsterdamse architect I. Gosschalk de opdracht. Het was een van de laatste werken in zijn loopbaan, waarin hij zich bezighield met restauraties, woningbouw en utilitaire bouwwerken. Het station van Gosschalk was in 1893 gereed en is een monumentale poort naar de stad, een icoon voor Groningen. Op zich is de opzet en de indeling van het gebouw niet bijzonder. Gosschalk volgde de gebruikelijke typologie van een langgerekt gebouw (van 121 meter), met een hoog middendeel en lagere zijvleugels die met iets hogere eindgebouwen werden afgesloten. Ook in de architectuur is Groningen duidelijk verwant aan de grotere stations van rond de eeuwwisseling. De vensters, erkers, loggia's, balustrades, daklijsten en bekroningen zijn rijkelijk gedecoreerd. In het gebouw is veel natuursteen verwerkt en werden tegeltableaus toegevoegd. De dieprode kleur van de baksteen maakt dit gebouw ontegenzeggelijk Gronings.

In de loop van de jaren verloor het station veel van zijn grandeur achter betimmeringen en verlaagde plafonds. Tijdens een omvangrijke restauratie in de jaren negentig werd het gebouw zo veel mogelijk in oorspronkelijke staat teruggebracht. In 2004 werd begonnen met de herinrichting van het stationsplein, hier werd een fietsenstalling onder een verhoogd plein gemaakt: het Stadsbalkon.

Groningen

1893

Architect I. Gosschalk (1838-1907)

Opdrachtgever Maatschappij tot

Exploitatie van Staatsspoorwegen

(MESS)

Monumentenstatus Rijksmonument

Haarlem

1906

Architect D.A.N. Margadant

(1849-1915)

Opdrachtgever Hollandsche

IJzeren Spoorweg-Maatschappij

(HUISM)

Monumentenstatus Rijksmonument

Met de aanleg van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem was de eerste spoorlijn in Nederland een feit. De eerste trein vertrok in 1839 van Amsterdam, via Halfweg naar Haarlem. In 1847 werd deze lijn uitgebreid naar Rotterdam Delftsche Poort, het huidige Rotterdam cs. Het houten stationnetje in Haarlem werd vanaf 1841 verscheidene malen vervangen en herbouwd. Het huidige station dateert uit 1906 en is ontworpen door D.A.N. Margadant.

Het station bestaat uit een apart ingangsbouw en een apart uitgangsbouw, met daartussen een luifel. Net als in Den Haag is de spoorbaan verhoogd en werd een deel van de voorzieningen ondergebracht op een perroneiland. Onder de grote overkapping zijn niet alleen de wachtkamers en de restauratie gelegen, maar ook een prachtig houten seinhuis. De stationsoverkapping is ontworpen door H.W.M. Werker en geldt als het hoogtepunt van zijn werk voor de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij. Aan het stationsontwerp is veel aandacht besteed. Het ingangsbouw valt vanaf het stationsplein op door het grote halfronde venster boven de drie entreeuren, reliëfs en de twee torens aan weerszijden van de entree. Links op gevel hangt een uurwerk. Gebruikelijker was het om de klok recht boven de entree aan de gevel te hangen.

In het interieur is veel hout gebruikt, soms in de vorm van beeldsnijwerk. Diverse tegeltableaus geven de functie van de verschillende ruimtes aan, zoals de 'Wachtkamer Eerste Klasse'. Een ander tegeltableau heeft een afbeelding van twee treinen met daaronder de tekst: 'Aangeboden door de Bond van Gepensioneerden bij de Ned. Spoor- en tramwegen. Ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan der Spoorwegen'. De tegeltableaus en het houten snijwerk zijn geïnspireerd op de art-nouveaustijl. Naast aparte wachtruimten voor de eerste, tweede en derde klasse kende het station vroeger ook een wachtruimte voor krankzinnigen, omdat in de omgeving van Haarlem veel inrichtingen stonden.

Station Haarlem is een station met veel bijzondere details in zowel het exterieur als interieur. Samen met station Deventer is het een van de best bewaard gebleven stationsensembles. Het stationsgebouw, de spoortunnels, de gebouwen op de perrons en de perronkap vormen een gesamt-kunstwerk waarin zich de grandeur, de moderniteit en de grootsheid van het spoorwegbedrijf van een eeuw geleden laat weerspiegelen.









Station Heemstede-Aerdenhout bedient twee afzonderlijke dorpen. Oorspronkelijk bestond het station uit twee aparte gebouwen aan weerszijden van het spoor, die elk een van de dorpen ontsloten. Deze werden in 1958 vervangen door een nieuw station naar ontwerp van stationsarchitect K. van der Gaast. Aanleiding voor vervanging was de complexe situatie die in de jaren vijftig was ontstaan door de kruising van de spoorbaan en een grote weg. Door de spoorbaan te verhogen, werd het probleem opgelost en kon het wegverkeer voortaan ongehinderd doorrijden. Het ontwerp voor het station van Heemstede-Aerdenhout kwam hoofdzakelijk voort uit deze nieuwe stedenbouwkundige situatie. De oplossing voor het ontstane hoogteverschil tussen straat en spoor vond Van der Gaast in het ontwerp van een van de allereerste viaductstations. De belangrijkste voorzieningen zoals de ontvangsthuis, de kaartverkoop, de kaartcontrole en een cafetaria werden onder de spoorbaan geschoven. De overdekte perrons waren toegankelijk vanuit de ontvangsthuis. Twee tegenover elkaar gelegen trappenhuizen leidden enerzijds naar het perron richting Haarlem,

anderzijds naar het perron richting Leiden. Zowel de trappenhuizen als de wachtkamers waren aan weerszijden van de sporen ondergebracht in twee rechthoekige volumes, die als het ware half in het viaduct werden geschoven. Deze uitstekende volumes, gedecoreerd met tegelstrips met opvallende witte noppen, bepalen met name de architectonische uitstraling van het gebouw en geven het, ondanks het feit dat het grootste deel van het station onder de spoorbaan verstopt ligt, toch enige vorm van monumentaliteit. Het viaductstation kreeg zowel aan de oost- als aan de westzijde een identieke behandeling. Het geheel vormt een strakke, evenwichtige compositie: vanaf de straatzijde gezien de dozen in het midden en aan beide zijden hierop aansluitend de perrons met hun transparante windschermen en luifels. Helaas is door de toevoeging van extra volumes voor commerciële doeleinden en de plaatsing van transparant blauwe liftschachten aan weerszijden van het gebouw de soberheid en eenvoud van het oorspronkelijke ontwerp enigszins tenietgedaan, maar gelukkig niet onherroepelijk.

Heemstede-Aerdenhout

1958

Architect K. van der Gaast

(1923-1993)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

Hoorn

1882

Architect onbekend

Opdrachtgever Maatschappij tot

Exploitatie van Staatsspoorwegen

(MESS)

Monumentenstatus Rijksmonument

De staat gaf in 1882 opdracht tot de bouw van het station Hoorn. Het kwam in 1884 in gebruik voor de spoorlijn van Zaandam naar Enkhuizen van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij en in 1898 voor een verbinding naar Alkmaar. Station Hoorn ligt even buiten het stadscentrum, aan de rand van de oude vesting. Een park vormt nu een afscheiding tussen het Stationsplein en de binnenstad. Treinreizigers zien bij aankomst in grote letters 'Hoorn' op de kopgevels van het station. Op het Stationsplein valt de stationsklok op, die op de daklijst staat.

Het station van Hoorn heeft een symmetrische opbouw met een hoog middendeel en lage zijvleugels. Deze opzet vertoont grote overeenkomsten met de standaardstations van de derde klasse van de Staatsspoorwegen, zoals toegepast in plaatsen als Purmerend, Workum, Appingedam, Sneek en Gorinchem. In de architectonische uitwerking wijkt het gebouw echter af door het overdadig gebruik van decoraties en bijzondere materialen. De rode bakstenen gevels van het hogere hoofdgebouw en de zijvleugels worden afgewisseld

met dikke zandstenen banden. Het station is rijk versierd met pilasters, frontons, pinakels, obelisken en windrozen op het dak van het hoofdgebouw. Ook het interieur had veel decoraties. In de stationsrestauratie zijn nog restanten te zien van de wandversieringen en het cassetteplafond. De overkapping op het perron wordt gedragen door gietijzeren dragers. Het originele dak, de dakkapellen en de klok van het hoofdgebouw zijn in de loop van de tijd vervangen en versoberd.

Met alle decoraties lijkt in station Hoorn te worden teruggegrepen op het roemrijke verleden van de stad Hoorn. De neorenaissance-opzet hoort bij de fase waarin de Staatsspoorwegen niet langer de buitenlandse rondbogenstijl voor stations bleef kopiëren, maar zocht naar een in Nederland meer gepaste vormgeving. De uitbundige poging van station Hoorn zou in deze zoektocht uitzonderlijk blijven. Een meer sobere vormgeving zou de meest passende vormgeving worden.

86





HOORN

AKO



Ooit waren er tientallen stations van de vijfde klasse verspreid door het land te vinden. Tegenwoordig zijn stations vijfde klasse een zeldzaamheid. Dit type was bedoeld voor kleine haltes langs de staatslijnen, die vanaf 1863 werden aangelegd. Het ging om een compact gebouwtje van twee verdiepingen met een verhoogd middendeel. Het interieur was eenvoudig. In het middendeel waren een hal en een wachtkamer. De zijruimte was aan een kant in gebruik als kantoor en aan de andere kant als berging en opgang naar de bovenwoning. Destijds kostte de bouw van een station van de vijfde klasse nog geen 9000 gulden. Stations van de vierde klasse waren anderhalf keer zo duur en stations van de derde klasse zelfs vijf keer zo duur. Dat bij het ontwerp wellicht iets te veel nadruk op kostenbesparing had gelegen, bleek al snel. De stations waren te krap bemeten. Volgens een nieuw standaardontwerp konden ze daarom worden uitgebreid met zijvleugels of een extra verdieping.

Station Horst-Sevenum is een goed bewaard gebleven station van de vijfde klasse. Het dateert uit 1864. Het had trouwens weinig gescheeld of station Horst-Sevenum was er nooit gekomen. De landelijke politiek bemoeide zich met de keuze voor het traject van Eindhoven naar Roermond, onderdeel van Staatslijn E van

Breda naar Maastricht. Er waren twee opties, via Venlo of Weert. De keuze viel op een route door de Peel, dus via Venlo. Het traject liep door de veenontginningen van de gebroeders Van de Griendt, die de bouw van de halte Helenaveen-Griendtveen bedongen. Hierdoor kwam de spoorlijn precies tussen de dorpskernen van Horst en Sevenum door te lopen. Met één station konden beide dorpen worden bediend.

Tien jaar na de bouw werd station Horst-Sevenum uitgebreid met twee zijvleugels, zoals gebruikelijk bij dit type. De wachtkamer en het kantoor ruilden van plek, waarbij de nieuwgebouwde zijvleugel bij de wachtkamer werd getrokken. In de andere nieuwe vleugel kwam een wachtkamer voor passagiers van de eerste klasse. In 1915 volgde uitbreiding met een verdieping. Sindsdien heeft het station aan de buitenkant geen ingrijpende wijzigingen ondergaan. Horst-Sevenum vertelt nog steeds het verhaal van de kleine standaardstations van de Staatsspoorwegen, die soms op afgelegen plekken werden aangelegd. Zelfs de vrije ligging bleef hier redelijk goed behouden. Ook al is het stationsgebouw zelf niet langer in gebruik voor treinreizigers, nog steeds stoppen er intercity's en stoptreinen.

Horst-Sevenum

1864

Architect K.H. van Brederode
(1827-1897)

Opdrachtgever Maatschappij tot
Exploitatie van Staatsspoorwegen
(MESS)

Monumentenstatus Rijksmonument

Klimmen-Ransdaal

1913

Architect G.W. van Heukelom

(1870-1952)

Opdrachtgever Maatschappij tot

Exploitatie van Staatsspoorwegen

(MESS)

Monumentenstatus Rijksmonument

90

Een van de belangrijkste architecten die voor de oorlog werkten voor de spoorwegen was G.W. van Heukelom. Na zijn studie aan de Polytechnische School te Delft kwam hij in 1891 in dienst bij de Staatsspoorwegen. Van Heukelom begon met technische ontwerpen voor stationskappen en assisteerde rijksbouwmeester D.E.C. Knuttel in 1905 bij de bouw van station Roosendaal. Hierna werkte hij zelfstandig aan de aanleg van twee zuidelijke spoorlijnen, Eindhoven-Weert en Schin op Geul-Heerlen met bijbehorende stations, bruggen en viaducten. In 1913 werd Van Heukelom bevorderd tot chef van de Dienst van Weg en Werken. Als zodanig kan hij worden gezien als een voorloper van de NS-bouwmeesters, die vooral na de Tweede Wereldoorlog een stempel op de stationsarchitectuur zouden zetten. De bekendste projecten van Van Heukelom zijn station Maastricht uit 1913 en het Derde Administratiegebouw (HGB III) in Utrecht uit 1921, bijgenaamd 'De Inktpot'. Station Klimmen-Ransdaal is kenmerkend voor de eerdere periode in zijn omvangrijke oeuvre.

Klimmen-Ransdaal is een van de stations op de lijn van Heerlen naar Schin op Geul. Zuid-Limburg was al vroeg ontsloten per spoor. Dit kwam door de activiteiten van Duitse spoormaatschappijen en door de ontwikkeling van de kolenmijnen. Halverwege de negentiende eeuw werd een spoorlijn tussen Aken en Maastricht

geopend en een halve eeuw later volgde een verbinding van Sittard via Heerlen naar de Duitse grens. Met de bloei van de mijnindustrie in Zuid-Limburg was er rond 1910 dringende behoefte aan een rechtstreekse verbinding tussen Maastricht en Heerlen. Een spoorlijn van acht kilometer, tussen Heerlen en Schin op Geul, bleek voldoende om Maastricht en Heerlen beter bereikbaar te maken. Van Heukelom ontwierp drie stations op deze lijn: Klimmen-Ransdaal, Voerendaal en een vervangend station voor Schin op Geul.

Het station Klimmen-Ransdaal vertoont een sterke architectonische gelijkenis met het station Voerendaal, maar is geen directe kopie. De stations zijn een mooi voorbeeld van de overgang van de negentiende-eeuwse standaardstations naar stations met een eigen identiteit. Van Heukelom paste de gangbare stationstypologie toe: een symmetrisch gebouw met lage zijvleugels en dwarse kappen in de voorgevel. Het gebouw werd uitgevoerd in metselwerk en gedeeltelijk in vakwerk, waarmee werd verwezen naar de Limburgse bouwtraditie. De details zijn opvallend, zoals het gebruik van gekoppelde kloostervensters met zichtbare lateien en de ruime overstekken van de daken. Sinds enkele jaren heeft station Klimmen-Ransdaal een horecabestemming en doet het geen dienst meer voor de treinreizigers. Het station is gereduceerd tot enkele kaartjesautomaten op de perrons.



6



Station Central

Station Central

Station Central

Doordat Leiden Centraal een knooppunt is van de treinlijnen Amsterdam-Den Haag-Rotterdam en Leiden-Utrecht, is het station na de oorlog vanwege het toenemende forenzenverkeer zeer snel uitgegroeid tot het vijfde grote station van Nederland. Voorganger van het huidige station was een gebouw uit 1953 ontworpen door architect H.G.J. Schelling, met veel van zijn typische stijlkenmerken (zie station Enschede). De passagierstunnel van dit stationsgebouw werd al snel te krap en het station was altijd al slecht bereikbaar. Het werd echter pas in 1996 vervangen door een nieuw stationsgebouw naar een ontwerp van H.C.H. Reijnders. Tegelijkertijd werd het aantal sporen verdubbeld en werd een verkeerstunnel aangelegd waar bovenop het stationsplein geheel werd heringericht, zodat er een onbelemmerde route voor voetgangers en fietsers van en naar het centrum ontstond.

Reijnders' werk is kenmerkend voor een stilistische omslag bij ns, waarbij architectonische expressie in een stationsgebouw opnieuw een voorwaarde was, na een lange periode van standaardisatie. Het meest in het oog springende aan het ontwerp van station Leiden is de imposante architectuur. De enorme gebogen overkapping van het station hangt aan ruimtevakwerkconstructies dwars over de spoorbanen, perrons en de grote entreehal heen. Onder deze overkapping bevindt zich tevens de royale voetgangerstunnel die de perrons ontsluit. Door het gebruik van veel glas, open stalen structuren en grote vides naar de perrons in de tunnel valt er buitengewoon veel natuurlijk licht binnen. Deze transparantie wordt op

alle vlakken doorgezet, ook in de voor- en achtergevels van het stationsgebouw, die geheel bestaan uit open structuren van witgespoten stalen balken. Aan de oostzijde van het station bevindt zich de hoofdentree van het gebouw. Deze wordt benadrukt door een uit de gevel springend gebogen vlak, uitgevoerd in een lege vakwerkconstructie, die bovendien hoog boven het stationsdak uitsteekt. Het station zelf is gelegen aan een stationsplein dat is opgedeeld in een groot busstation, een (voetgangers)plein, een taxistandplaats en een ondergrondse fietsenstalling. De reizigers-tunnel komt aan de achterzijde van het station uit op een kleiner stationsplein en vormt zo een verbinding met het westelijke deel van Leiden, waar zich langs het spoor het Leids Universitair Medisch Centrum bevindt met aangrenzend het Bio-Science Park.

Het programma van dit stationsgebouw is duidelijk aangepast aan de nieuwe bedrijfsfilosofie van ns. Daarbij gaan het stationsprogramma en commerciële functies hand in hand. Station Leiden en dan met name de reizigerstunnel is opgevat als een brede winkelstraat (met winkels als Albert Heijn, AKO, Etos en de Free Record Shop), die onder de grote overkapping is geschoven met aan weerszijden, tussen de winkels, de entrees naar de verschillende perrons. De beperkte functie van het gebouw als station is hierdoor naar de achtergrond gedrongen. Station Leiden, een door glas en staal overdekte winkelstraat tussen het centrum en het Leids Universitair Medisch Centrum, is meer stedenbouw dan architectuur.

Leiden Centraal

1996

Architect H.C.H. Reijnders (1954)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

Maastricht

1913

Architect G.W. van Heukelom

(1870-1952)

Opdrachtgever Maatschappij tot

Exploitatie van Staatsspoorwegen

(MESS)

Monumentenstatus Rijksmonument

94

De eerste spoorlijnen uit Maastricht liepen naar Duitsland en België. Al in 1853 bestond er een spoorverbinding met Aken, gevolgd door lijnen naar Hasselt en Luik in respectievelijk 1856 en 1861. Pas na de oprichting van de Staatsspoorwegen werd Maastricht per spoor aangesloten op de rest van Nederland. De eerste trein reed in 1865 over Staatslijn E naar Breda. Gelijk met de aanleg van de staatslijn werd een station gebouwd in Maastricht. Het was van hout, vanwege de ligging in het schootsveld van de verdedigingswerken rond Maastricht. Na de afkondiging van de Vestingwet in 1874 verviel de militaire functie van de vestingen en konden de houten stations worden vervangen. Maastricht was een van de laatste steden waar dat gebeurde, in 1913. G.W. van Heukelom maakte het ontwerp voor het station, dat groter van schaal en ingewikkelder van opzet was dan zijn andere stationsontwerpen. Het was zowel het eindstation van de lijn uit Hasselt als een stopplaats op de lijnen naar Eindhoven en Luik. Een deel van het station is ingericht als een kopstation.

Het station is een groot monumentaal gebouw dat afwijkt van de gebruikelijke stationstypologie. Het is geen symmetrisch volume met lange zijvleugels, maar een reeks van gemetselde gebouwen van verschillende afmetingen, die in een vrije compositie aaneen

zijn gesmeed. Het station staat in de as van de route over de Sint Servaasbrug naar de binnenstad, maar richt zich bovendien op een stationsplein aan de zijkant. De blikvangers in de compositie zijn een hoge toren en de stationshal, van buiten herkenbaar aan de grote ramen. Het interieur van de hal is tot in details verzorgd, met tegeltableaus en prachtige materialen. De oorspronkelijke glas-inloodramen van Jan Schoute (1853-1937) zijn verwoest tijdens de Tweede Wereldoorlog en vervangen door nieuwe ramen van de Limburgse kunstenaar Charles Eyck (1897-1983). Vergeleken met de kleinere stations in Limburg valt op dat Van Heukelom in Maastricht geen Limburgse motieven gebruikte, maar koos voor het oud-Hollands van baksteen, trapgevels en kruiskozijnen. Van opzij gezien is station Maastricht, ondanks alle langskappen, het meest Hollandse station van Nederland. Als zodanig symboliseert het meer dan alleen de aanwezigheid van het spoorwegbedrijf in Maastricht.

Voor het huidig gebruik voldoet het oude station niet meer zo goed. De treinen zijn te lang geworden en de reizigersstromen te groot. Net als in Groningen liggen de perrons naast het station in plaats van erachter. De passagiers komen via de busterminal de stad binnen en niet meer via de vorstelijke stationshal. Het geeft het gevoel om honderd meter voor de bestemming gestrand te zijn.



Maastricht





Als er
een vloek
uit breekt
er iets

WOL KOFFIE
& THERMOS
LAMPRETT
KALDI
WOL CLOU

β



Van de serie standaardstations in vijf klassen van de Staatsspoorwegen uit de jaren zestig van de negentiende eeuw zijn de eerste en de tweede klasse nooit seriematig in productie gekomen. Dat betekent dat stations van de derde klasse de voornaamste standaardstations van de Staatsspoorwegen werden. Ze vormden de mijlpalen langs de staatslijnen in het noorden en zuiden van het land en werden gebouwd in plaatsen als Leeuwarden, Harlingen, Winschoten, Steenwijk, Eindhoven, Tilburg, Alkmaar en Den Helder. De stations bestaan uit een iets naar voren uitstekend hoofdbouw van twee verdiepingen met vijf vensterassen en twee korte zijvleugels. Het hoofdbouw met de stationsburelen kon door vijf naast elkaar gelegen deuren worden betreden. In de zijvleugels waren de wachtkamers voor passagiers van de eerste en tweede klasse aan één zijde en voor de derde klasse aan de andere zijde. De stations hadden op beide uiteinden lage kopgebouwtjes met berging en toiletten.

Nadat de eerste serie stations van de derde klasse gebouwd was, paste Van Brederode het standaardontwerp aan. De verandering aan het uiterlijk van de stations was drastisch: de rondbogenstijl in de ramen verdween, de deuren en de daklijst kregen een classicistische uitwerking. Van Brederode voegde pilasters en een fronton met uurwerk toe en voorzag de zijvleugels van hogere schuine daken. De toiletgebouwen werden als losse paviljoens aan de uiteinden van het station gebouwd, wel voorzien van een doorlopende muur aan de buitenkant. Deze verbeterde en aan de veranderende smaak aangepaste versie van het derdeklassestation werd gerealiseerd in Meppel, Hengelo en Enschede. De laatste twee stations bestaan niet meer, maar Meppel bleef goed bewaard en onderging nauwelijks wijzigingen aan de buitenkant. Mede dankzij een restauratie in de jaren tachtig door architect P.A.M. Kilsdonk is het station een belangrijke getuige voor de ontwikkeling van de grote standaardstations van de Staatsspoorwegen.

Meppel

1867

Architect K.H. van Brederode

(1827-1897)

Opdrachtgever Maatschappij tot

Exploitatie van Staatsspoorwegen

(MESS)

Monumentenstatus Rijksmonument



Middelburg

1870

Architect onbekend

Opdrachtgever Maatschappij tot

Exploitatie van Staatsspoorwegen

(MESS)

Monumentenstatus Rijksmonument

De spoorlijn van Roosendaal naar Vlissingen werd tussen 1863 en 1873 door de Staatsspoorwegen gebouwd. Langs dit traject kwam een aantal stations van de vijfde klasse, zoals Kruiningen, Krabbedijk, Kapelle-Biezeling en het iets vergrote Arnemuiden. Station Goes was van de vierde klasse. Voor de belangrijke stations van Vlissingen en Middelburg werden speciale ontwerpen gemaakt, die zijn afgeleid van de typologie van de derde klasse. Vlissingen Stad was een verkleinde versie van Middelburg. Station Vlissingen Haven leek in niets op de standaardstations en was een langgerekt gebouw zonder verdieping, met onder meer visitatiezalen en douanekantoren. Beide stations van Vlissingen bestaan niet meer, maar in Middelburg lijkt sinds de bouw in 1870 niets veranderd. Het station heeft een prachtige vrije ligging aan het Kanaal door

Walcheren. Een brug over het kanaal en een statige Stationsweg zorgen voor de verbinding met de binnenstad. Het station staat precies op de as van de toegangsweg. Door het ontbreken van andere gebouwen in de directe omgeving is het station al van veraf in zijn volle breedte te zien.

Het symmetrische gebouw heeft een hoog middendeel en lage zijvleugels. De rondbogenstijl is toegepast voor de ramen, deuren en de daklijst. Daarnaast versterkt de vormgeving het uiterlijk van het gebouw, door de afwisseling van rode bakstenen en gepleisterde delen, de halfronde bogen, ornamenten en de overkapping boven de entree met gietijzeren dragers.

100







De Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij breidde van 1874 tot 1876 haar spoorwegennet uit met de spoorlijn Amsterdam-Zutphen. Het spoortracé liep tussen het vestingstadje Naarden en het dorp Bussum door, zodat een station tussen beide gemeenten in werd gebouwd. De spoorverbinding met Amsterdam leidde in het Gooi tot een forse bevolkingstoename. Het Gooi veranderde van een bestemming voor toeristische uitstapjes in een forenzenstreek, waar de stedelingen zich permanent vestigden. In de directe omgeving van station Naarden-Bussum ontstonden rond 1900 uitgestrekte villawijken. Deze ontwikkeling ging zo snel dat de bevolking van Bussum vertwaalfvoudigde tussen 1875 en 1914. In dat jaar werd besloten tot de bouw van een nieuw station en werd het oude station gesloopt. Binnen drie jaar waren het perrongebouw, met wacht- en dienstruimten, de ijzeren perronoverkapping en de voetgangerstunnel onder het spoor voltooid. Het stationsgebouw was pas in 1928 gereed, naar een ontwerp van H.G.J. Schelling.

Schelling werkte tijdens het interbellum zowel voor de Staatsspoorwegen als de HNSM en werd na de fusie van beide maatschappijen in 1938 NS-bouwmeester, verantwoordelijk voor Noord-Nederland.



De eerste stations die hij zelfstandig ontwierp, weken af van de standaard stationstypologie. Schelling construeerde asymmetrische stations uit rechthoekige bouwvolumes met platte daken, uitgevoerd in staal en metselwerk, voor Sittard (1923, gesloopt) en Naarden-Bussum. De vorm leek hij te ontleen aan de reeks onderstations (gebouwen voor de elektriciteitsvoorziening voor het spoornetwerk) die hij eerder ontwierp.

Station Naarden-Bussum is opgetrokken uit baksteen, in een Noors verband. De hoeken en gevelopeningen zijn benadrukt door de toepassing van bijzondere bakstenen en metselverbanden. De vensters zijn alle op dezelfde manier vormgegeven met een nadrukkelijke roedeverdeling en blauwgeverfd staal. Het station combineerde een treinstation en een tramhalte voor de Gooische Tram naar Huizen (tot 1958 in gebruik). Net als later bij het station Amsterdam Amstel (1939) organiseerde Schelling de reizigersstromen rond een monumentale hal met loketten en een kiosk. Dit is een hoge ruimte met glas-in-loodramen en geglazuurde bakstenen in allerlei kleuren. Ook de tunnel naar het perron is hiermee bekleed. De luxe en de verzorgde architectuur is overal in het station terug te vinden. Schelling maakte van station Naarden-Bussum een foyer voor de villawijk. Nog steeds is de sfeer van het lommerrijke wonen al op het in 1914 aangelegde Stationsplein te proeven.

Naarden-Bussum

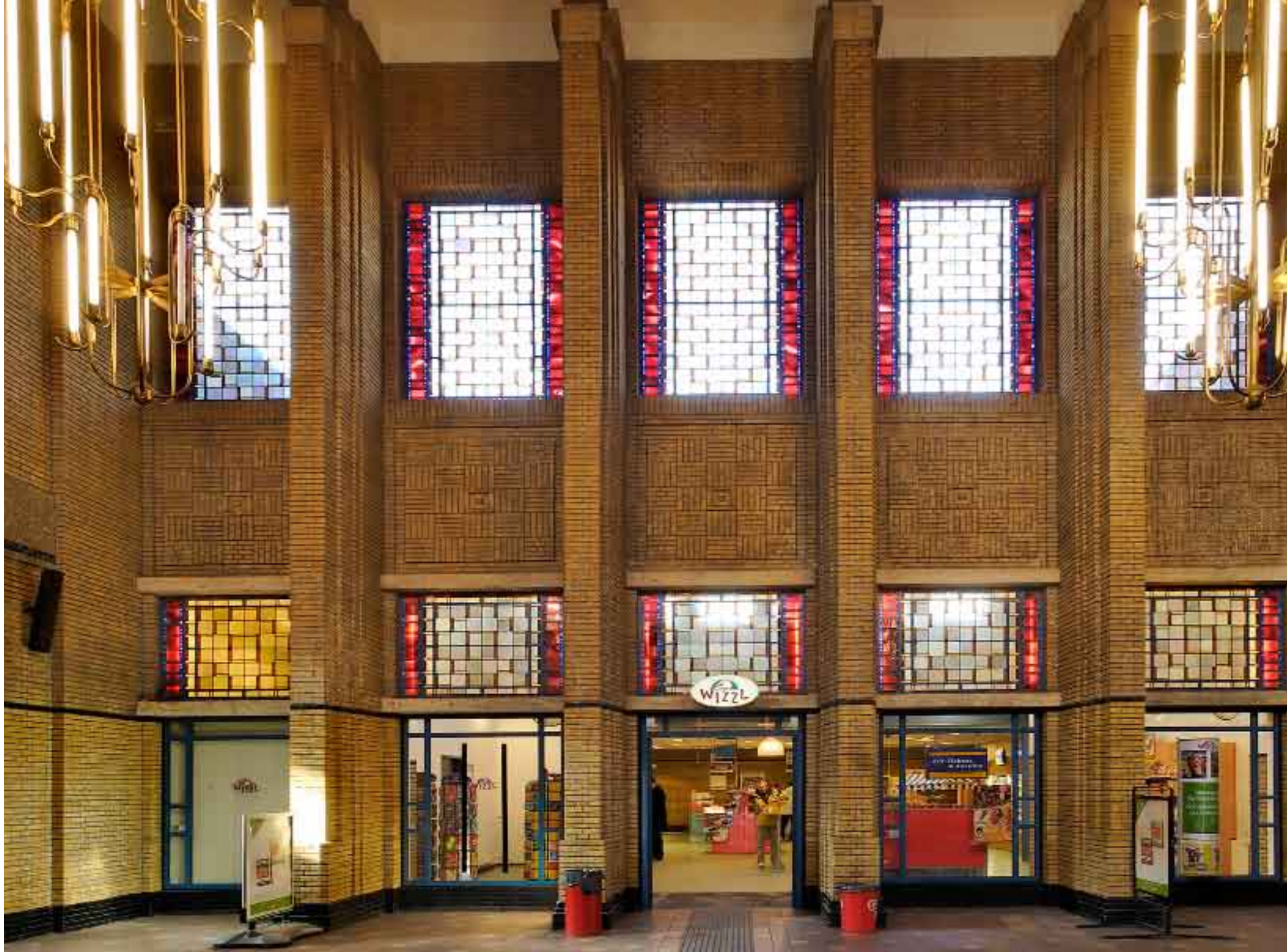
1925

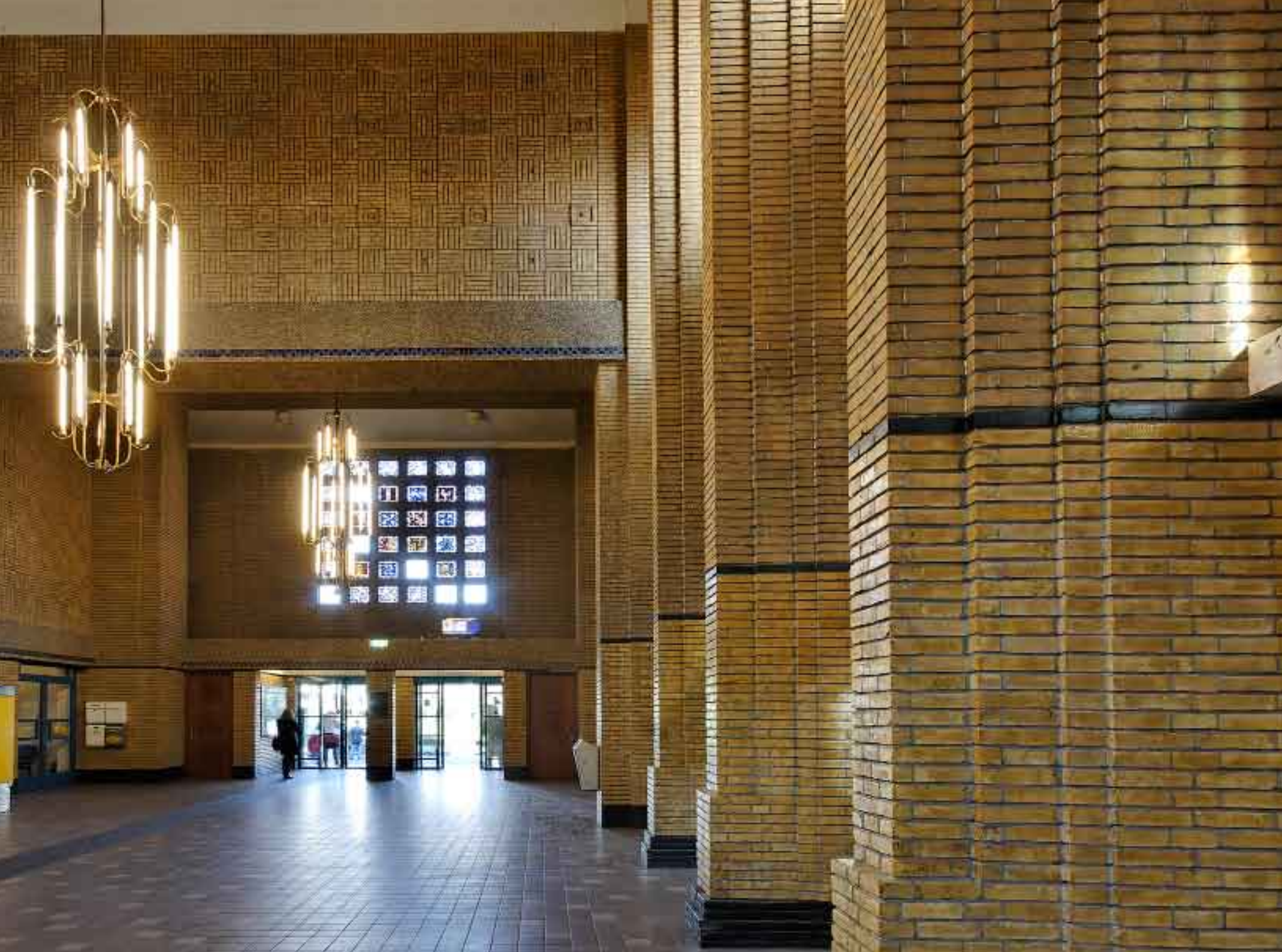
Architect H.G.J. Schelling
(1888-1978)

Opdrachtgever Hollandsche
IJzeren Spoorweg-Maatschappij
(HNSM)

Monumentenstatus Provinciaal
monument











In 1860 ontstond de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij, die twee spoorlijnen zou aanleggen: Utrecht-Zwolle en Zwolle-Kampen. Net als de Staatsspoorwegen liet de ncs een serie standaardontwerpen maken voor alle stations langs deze lijnen. Zo kon op kosten en tijd worden bespaard. Architect N.J. Kamperdijk ontwierp stations in drie verschillende klassen. In tegenstelling tot de negentiende-eeuwse bouwmeesters van de Staatsspoorwegen, Van Brederode en Van Wadenoyen, was Kamperdijk niet in dienst van de spoorwegmaatschappij. Hij was een zelfstandig architect die zich vooral bezighield met de bouw en restauratie van kerken. Later in zijn loopbaan kreeg hij de opdracht van de ncs voor de standaardstations en vervolgens van de Staatsspoorwegen voor de bouw van het Eerste Administratiegebouw (HGB 1) in Utrecht.

De standaardstations van de ncs lijken in hun opzet veel op de stations van andere maatschappijen. Het kleinste station was een

rechthoekig gebouwtje en voor de volgende typen werd steeds het middendeel vergroot en de vleugels verlengd. Iedere klasse kreeg dezelfde zorgvuldige architectonische detaillering, zoals de rondbogen boven de deuren en de meanderende band over de gevel. De stations van de eerste klasse van de ncs waren qua grootte vergelijkbaar met de vierde klasse van de Staatsspoorwegen. Dit type werd door de ncs gerealiseerd in Amersfoort, Nijkerk, Harderwijk en Kampen. Van deze serie bleef alleen station Nijkerk bewaard.

Rond 1900 werd station Nijkerk te klein en kwam aan beide vleugels een uitbreiding. Gedurende de verdere twintigste eeuw volgden verschillende verbouwingen aan de gevels en het interieur. Nog steeds is echter het station eerste klasse van de ncs herkenbaar gebleven. Bovendien is het Nijkerk het laatste station van de negen die Kamperdijk voor de ncs bouwde dat nog in functie is.

Nijkerk

1863

Architect N.J. Kamperdijk

(1815-1887)

Opdrachtgever Nederlandsche
Centraal Spoorweg Maatschappij
(ncs)

Monumentenstatus Gemeentelijk
monument

Nijmegen

1954

Architect S. van Ravesteyn

(1889-1983)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

110

Na de verwoesting van het eindnegentiende-eeuwse stationsgebouw in 1944, werd in 1954 in Nijmegen een nieuw stationsgebouw gerealiseerd naar ontwerp van Sybold van Ravesteyn. De opgave bestond er in feite uit de restanten van het oude station aan te vullen, opnieuw aan elkaar te smeden en van een nieuwe voorgevel te voorzien. Delen van het oude gebouw, zoals de hal, het restaurant, perronkappen en gebouwen en de achtergevel, werden door Van Ravesteyn gerestaureerd en opgenomen in de nieuwbouw. Hij ontwierp een laag en langgerekt bouwwerk (180 meter lang) om de westelijke wand te vormen van twee naast elkaar gelegen pleinen; het stationsplein voor het entreegebouw en het plein met busstation ten zuiden daarvan. Vlak na het gereedkomen van het station werd begonnen met de aanleg van een verkeerstunnel die aan de noordkant van het stationsplein onder de noordhoek van het station en de sporen doorsteekt. In verband met deze werkzaamheden kreeg Van Ravesteyn de opdracht om in het verlengde van het station boven op de tunnel een nieuw districts bureau voor NS en ten noorden van het stationsplein een stationspostkantoor te ontwerpen voor de PTT. Op deze wijze kon hij de open ruimte van drie kanten omsluiten en ontstond een mooi ensemble van bouwdelen aan drie aaneengesloten pleinen. Het eigenlijke stationsgebouw vormt de westelijke afsluiting van twee pleinen. Het middelste plein, tegenover de ontvangsthal, werd oorspronkelijk gebruikt voor het bestemmingsverkeer, terwijl het zuidelijke plein, dat nu functioneert als taxistandplaats, werd ingericht als busstation.

Van Ravesteyn trok de westelijke pleinvand aan de zuidkant door met een coulissenwand, typisch voor zijn door de Italiaanse renaissance beïnvloede stijl. Ook de architectonische geleding van de wand refereert aan de *rinascimento*. De rode bakstenen gevel wordt aan het middelste plein (treinstation) onderbroken door pilasters en aan het zuidelijke busplein door Romaanse bogen op dubbele kolommen. Vooral door de 30 meter hoge *campanile* (klokkentoren), die de overgang tussen de twee pleinen en de twee delen van het gebouw (trein- en busstation) markeert, zou

men zich in het zestiende-eeuwse Florence of Pienza kunnen wanen. De toren draagt aan vier zijden een klok en heeft op de begane grond doorgangen. Bij binnenkomst ziet men een bronzen wandreliëf van de Nijmeegse kunstenaar Charles Hammes (1915-1991) waarin een zich oprichtende mansfiguur de wederopbouw van de stad en het station symboliseert.

De hoofdentree werd gemarkeerd door een kleine uitbouw met op de daklijst een beeldhouwwerk met drie allegorische figuren die 'Snelheid', 'Veiligheid' en 'Dienstbetoon' uitbeelden, daarachter stonden nog op de daklijst van het hoofdgebouw 'Geloof' en 'Wetenschap'. Alle beeldhouwwerken op en aan het station zijn van de hand van Jo Uiterwaal (1897-1972), die ook voor andere (stations)gebouwen van Van Ravesteyn de sculpturen ontwierp. Al in de jaren zeventig is de uitbouw met entree vervangen door een grotere uitbouw. Deze is op haar beurt weer begin 2000 vervangen. Het beeld dat de entree markeerde, heeft een plaats gevonden op een sokkel in de ruimte tussen de nieuwe hal en de klokkentoren, de beelden van de daklijst zijn met onbekende bestemming verdwenen.

Een arcade omsluit het zuidelijke busplein. Deze arcade is grotendeels een zuiver stedenbouw-esthetische toevoeging, om het plein zijn vorm en sfeer te geven. Net ten zuiden van de klokkentoren lag oorspronkelijk een terras voor de restauratie, een ruimte die inmiddels is opgevuld met winkels. Naast de restauratie met terras was de arcade gevuld met douanelokalen, die inmiddels andere functies hebben gekregen. De arcade loopt door de hoek om, om als een loze coulisse de zuidwand van het busplein te vormen. Deze coulissenwand schermde voorheen de erachter gelegen expeditiestraat af. Inmiddels zijn hier een restaurant en een hotel verzezen. De wand eindigt in een hoge pyloon, waarop een ruiterstandbeeld staat. Samen met een inmiddels verdwenen losse pyloon werd zo de toegang tot de expeditiestraat monumentaal gemarkeerd.









2

1



Van de standaardstations die architect N.J. Kamperdijk in 1863 voor de spoorlijn van Utrecht naar Zwolle en Kampen ontwierp, bleef alleen Nijkerk in functie. Opvallend aan deze lijn zijn nu vooral de eilandstations, die door de Nederlandsche Centraal-Spoorweg Maatschappij (NCS) tussen 1907 en 1914 werden aangelegd in onder meer Den Dolder, Bilthoven en Nunspeet. Bij dit type is het stationsgebouw tussen de rails gelegen, in combinatie met de perrons. Het voordeel is dat het station beide zijden van het spoor gelijkwaardig kan bedienen en er dus geen verschil tussen een voorkant en een achterkant ontstaat. Bovendien vinden de kaartverkoop, de wachtkamers en het kantoor van de perronchef op het perron een plek en is een tunnel of loopbrug voor de reizigers overbodig. Het nadeel is dat het eilandstation onbereikbaar is op het moment dat de spoorbomen gesloten zijn en dat is vaak uitgerkend het moment dat reizigers nog snel een binnenkomende trein willen halen.

Van de eilandstations van de NCS is station Nunspeet redelijk goed bewaard gebleven. Het ligt op de kruising van de weg van Elspeet naar Elburg, aan de rand van het dorp. Aan de noordkant van het station is de bebouwde kom van Nunspeet en aan de zuidkant heide- en bosgebied. Omdat het station tussen de sporen staat, ontbreekt een monumentale stationsweg of een plein. Dit wordt gecompenseerd door de vrije zichtlijn op het station vanaf de Nijverheidsweg. Ten tijde van de aanleg van de spoorlijn in 1863 werd Nunspeet bedeed met een station van de derde klasse, het meest bescheiden stationnetje dat Kamperdijk ontwierp. Geen wonder dat het in 1906 werd vervangen door een groter eilandstation met wachtkamer, loketten, toiletten en opslagruimte. In hetzelfde jaar werd ook station Bilthoven gebouwd, dat grote gelijkenis met Nunspeet vertoont. Het station heeft een stalen constructie die is ingevuld met baksteen. Het overhellende dak vormt de overkapping van het perron.

Nunspeet

1906

Architect onbekend

Opdrachtgever Nederlandsche

Centraal-Spoorweg-Maatschappij

(NCS)



Overveen

1880

Architect onbekend

Opdrachtgever Haarlem-Zandvoort

Spoorwegmaatschappij (HZSM)

Zandvoort ontwikkelde zich in de negentiende eeuw veel langzamer tot badplaats dan bijvoorbeeld Scheveningen. De slechte bereikbaarheid van het dorp was hier debet aan. De Duitse broers Elzbacher zagen in Zandvoort een ideale badplaats voor Amsterdammers en investeerden samen met E.J.J. Kuinders in de aanleg van een spoorlijn tussen Haarlem en Zandvoort. Hun Haarlem-Zandvoort Spoorwegmaatschappij werd in 1880 opgericht. Langs de spoorlijn kwamen drie stations. De houten stations Haarlem-Bolwerk en Zandvoort waren een kort leven beschoren. Het bakstenen station Overveen bleef bewaard. Het station herinnert aan de ontsluiting van de kust voor het toerisme en de opkomst van het forensisme.

Het spoortracé maakt tussen Overveen en Zandvoort een ruime bocht, terwijl een recht tracé veel efficiënter geweest zou zijn. Deze bocht is het gevolg van een onteigeningskwestie. De eigenaar van het landgoed Belvédère, de Amsterdamse handelaar Borski, wilde geen spoorlijn over zijn land en weigerde grond te verkopen. Volgens de overlevering zou Borski overstag zijn gegaan nadat hem een privé-toegang en een eigen wachtkamer in het station Overveen waren toegezegd. Nog steeds is het landgoed Belvédère een belangrijk element in de omgeving van het station. Met de opening van de spoorlijn kwam een stroom strandgangers naar Zandvoort op gang. Overveen, eerst een onbetekenend dorp, werd aantrek-

kelijk als woonplaats voor forenzen naar Haarlem en Amsterdam. Vanaf het eind van de negentiende eeuw ontstond bij het station een villagegebied dat zich uitstrekte tot de Hoge Duin en Daalseweg en voorbij de Bloemendaalseweg.

Station Overveen ligt op de duinrand. Om de spoorlijn niet te stijl te maken, is het tracé als het ware door de duinen gesneden. Bij het station is goed te zien hoe het spoor, de perrons en het stationsgebouw verdiept liggen ten opzichte van hun omgeving. De spoorzone is een landschappelijke buffer geworden tussen het landgoed aan de zuidkant en de villawijk aan de noordkant. Het station heeft twee verdiepingen en een rechthoekige grondvorm, zonder vleugels of andere aanbouwen. Wel is op het perron een houten serre aangebouwd. De gevels zijn van rode baksteen, versierd met horizontale banden van gele baksteen. Op de begane grond waren de wachtruimten, kaartverkoop en een restauratie; erboven twee woningen. Opvallend is de grote fietsenstalling en de aparte bagageruimte, die nodig was vanwege alle fietstochten in het duingebied. Het perron is nog steeds in gebruik, maar het station zelf is veranderd in lunchcafé, goederenloods en tandartspraktijk.

116







In 1907 ontwierp spoorwegarchitect G.W. van Heukelom een omvangrijk stationscomplex voor de grensstad Roosendaal. Toenmalig rijksbouwmeester G.W. Knuttel was verantwoordelijk voor het gevelontwerp, dat gebaseerd was op de traditionele kloostertypologie. Het was een asymmetrisch langgerekt gebouw opgebouwd uit verspringende volumes van verschillende hoogte met een zadeldak. In 1944 werd de rechtervleugel van het station ernstig beschadigd als gevolg van een reeks bombardementen. Daarbij werden onder meer het rechterdeel van de hoge middenpartij met hoofdentree zwaar beschadigd en de aansluitende lage rechtervleugel compleet verwoest. Architect Sybold van Ravesteyn werd gevraagd een nieuwe aansluitende vleugel te ontwerpen die de oorspronkelijke hoofdentree zou vervangen. Van Ravesteyn nam het façadeconcept van Van Heukelom over en stemde ook de architectuurstijl van de nieuwbouw af op de oudbouw; hij koos voor het sobere traditionalisme van de Delftse School en liet zijn gebruikelijke barokke uitbundigheid varen. Naast een uitbreiding van het langgerekte stationsgebouw zelf voegde de architect een reeks losstaande bijgebouwen toe die zo gepositioneerd werden dat er een stationsplein ontstond. De stedenbouwkundige ambitie



van het ensemble dat werd gerealiseerd, is dan ook het meest typerend 'Van Ravesteyn' van dit complex.

Het sobere bakstenen entreegebouw van Van Ravesteyn sluit direct aan het op oorspronkelijke hoofdgebouw, maar heeft slechts één laag. Een bordes met een zestal trap treden markeert de entree van de stationshal. Naast het openbare gedeelte van het stationsgebouw ontwierp hij aansluitend een langgerekt bouwvolume dat ruimte bood aan onder andere een goederenkantoor. Dit deel van het gebouw sluit aan op een tweede restant van het oorspronkelijke station. Zo ontstond een aaneenschakeling van verschillende volumes die een langgerekt gebouw vormen. Ook de noordoostelijke pleinwand werd in 1949 heringericht door Van Ravesteyn. Om de pleinwerking te benadrukken, ontwierp hij een fietsenstalling en aansluitend een hoge massief bakstenen muur met daarin een poort die toegang bood tot de achterliggende gebouwen. Hiernaast kwam een plantsoen en de pleinwand werd afgesloten met een toren. Het middelpunt van het plein werd gemarkeerd door een fontein. Om belangrijke punten in de architectuur te accentueren, werden beelden van kunstenaar Jo Uiterwaal (1897-1972) geplaatst, onder meer op het entreegebouw, de poort en op een pyloon in de noordhoek van het plein.

De historische ontwikkeling van het gebouw is door de herkenbaarheid van de verschillende lagen aan de buitenkant goed leesbaar gebleven, intern zijn echter door een reeks verbouwingen en functiewijzigingen de verschillende lagen moeilijk nog van elkaar te onderscheiden.

Ondanks verschillende aanpassingen van het stationsplein is de stedenbouwkundige opzet van Van Ravesteyn nog zichtbaar. De ruimtelijke samenhang en de aspiratie om als een Italiaanse piazza te functioneren, zijn nog steeds latent aanwezig en herkenbaar.

Roosendaal

1949

Architect S. van Ravesteyn

(1889-1983)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

Rotterdam Noord

1953

Architect S. van Ravesteyn

(1889-1983)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

120

Station Rotterdam Noord is het eerste in een serie stations die Sybold van Ravesteyn na de Tweede Wereldoorlog in Rotterdam realiseerde. Het ging om een nieuw station (geen herstel, wederopbouw of vervanging), dat het geannexeerde Hillegersberg op het spoor moest aansluiten. Rotterdam had zich na de oorlog eenduidig gewend tot een stoer, rationalistisch modernisme, hier zou de naar Italië verwijzende, barokke stijl die Van Ravesteyn in zijn gebouwen tentoonspreidde niet meer goed vallen. De stations die Van Ravesteyn voor Rotterdam ontwierp, vormen in deze periode dan ook een uitzondering in zijn oeuvre. In station Rotterdam Noord greep hij terug naar de Nieuwe Zakelijkheid in zijn werk uit de jaren twintig en ontwierp een voor zijn doen uiterst zakelijk gebouw.

De compositie van rechthoekige volumes bestaat achtereenvolgens uit een bijna kubusvormige bagageruimte, met daarachter geplaatst een hoge (goederen)liftschacht die een sterk verticaal element in het geheel vormt, weer daarachter is de rechthoekige hal geplaatst met daarbovenop een terugspringende rechthoek met een wachtruimte aan het perron. Het geheel wordt afgesloten door een laatste staande rechthoek die het trappenhuis vormt en de reiziger naar het hoger gelegen perron brengt. Het gebouwtje bestaat uit een betonskelet dat is bekleed met gladde gele bakstenen. De grote glasvlakken in de hal en de daarboven gelegen wachtruimte (van glas gevat in ranke metalen sponningen) doorbreken de baksteenmuren. In het trappenhuis zijn van alle kanten de voor Van Ravesteyn kenmerkende ronde ramen uit de gevel gestanst.

Met een paar treden bereikte de reiziger de entree, waarvan de gevel was gemarkeerd met 'Station Rotterdam Noord' in losse neonletters. Op het dak was de stationsnaam eveneens te zien in markante losstaande neonletters. Helaas is in de loop der decennia van beide plekken de fraai vormgegeven stationsnaam verwijderd

en vervangen door lichtbakken en letters die op de gevel zijn geschroefd. Via de entree betrad men de plaatskaartenhal met links de balie en rechts de grote glaswand, waardoor het daglicht naar binnen kon stromen. Wie rechtdoor liep, kwam bij het met eikenhout gelambriseerde trappenhuis en had boven aangekomen de keuze tussen een wachtruimte en een korte loopbrug die direct naar het perron leidde.

Het andere spoor is via een hoge trap bereikbaar vanaf de straat. Hier is voorzien in een extra wachtruimte: een eenvoudig rechthoekig glazen gebouwtje met een aan de lange zijden overstekend plat dak met een rand die op Ravesteyniaanse wijze omhoogkrult. Ook op dit dak prijkte de stationsnaam in neonletters.

Rond 2000 is het stationsgebouwtje buiten dienst gesteld en is een trap geplaatst die vanaf de straat directe toegang tot het perron verschaft. Het interieur van het gebouw is geweld aangedaan door de loketten eruit te slopen en wanden weg te breken. Nu Rotterdam cs is afgebroken, is dit het laatst overgebleven stationsgebouw van enige betekenis uit Van Ravesteyns bijzondere naoorlogse Rotterdamse reeks.





Rotterdam Noord

Kunst

Rotterdam Noord





Station Schagen is een exemplaar uit een reeks identieke standaardstations die architect C. Douma tussen 1964 en 1976 voor zeven verschillende plaatsen ontwierp. Dit stationsmodel wordt door de architect zelf getypeerd als het 'plinttype', vanwege het hoogteverschil tussen het stationsplein en het stations- en perronniveau. Het niveauverschil wordt opgelost door een onderbouw met brede, zwevende traptreden. De plint werd benadrukt door deze uit te voeren als een visueel zwevende betonplaat waar het glazen gebouw op staat. Het dak heeft dezelfde afmeting als de vloerplaat en sandwicht de grotendeels transparante ruimte ertussen. In opzet en materiaalgebruik lijkt dit stationsgebouw op een architectuurklassieker waarvoor iedere moderne architect in de jaren vijftig en zestig bewondering had: het Farnsworth House van Ludwig Mies van der Rohe, in Plano, Illinois uit 1950.

Douma's plintstation werd in verschillende afmetingen uitgevoerd, maar bestond steevast uit een langgerekt volume met een gevellengte variërend van 20 tot ongeveer 35 meter, met aan de voorzijde een voorplein en aan de achterzijde de perrons. De horizontale, grotendeels glazen gevelwand wordt onderbroken door een

losstaand bakstenen geveldeel, vaak in een sierverband gemetseld, die de transparantie van de gevel doorbreekt. De plattegrond van het plinttype is opgedeeld in twee verschillende gebruikszones. In het gesloten bakstenen gedeelte bevinden zich de privévertrekken zoals berg- en bagageruimtes en de wc's, terwijl in het open gedeelte juist de publieke ruimtes zijn ondergebracht, zoals een glazen hal met wachtgelegenheid en het kantoor met twee loketten voor de kaartverkoop.

Het platte dak steekt aan de kopse kant ruim over om een royale luifel te vormen boven de ingang. Deze 'portiek' vormt tegelijk de toegang tot het perron. Het materiaalgebruik in deze serie standaardgebouwtjes is vergelijkbaar en bestaat hoofdzakelijk uit verschillende soorten geëmailleerde baksteen, stalen puien met borstweringen van geëmailleerd glas en een aluminium daklijst. Het ontwerp gaf op eenvoudige wijze ruimte voor variatie in afmeting en kleur- en materiaalgebruik. Voor elk station werd bovendien een lokale kunstenaar aangetrokken om het gebouw (zij het met minimale middelen) zijn eigen karakter te geven, bijvoorbeeld met een glasmozaïek onder de loketbalie in de wachtkamer.

Andere locaties: Anna Paulowna, Deurne, Etten-Leur, Heerhugowaard, Nijverdal.

Schagen

1968

Architect C. Douma (1933)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen



Sneek

1882

Architect onbekend

Opdrachtgever Maatschappij tot

Exploitatie van Staatsspoorwegen

(M&S)

Monumentenstatus Rijksmonument

Friesland werd per trein bereikbaar in de jaren zestig van de negentiende eeuw, dankzij de aanleg door de Staatsspoorwegen van Staatslijn A van Arnhem naar Leeuwarden. Met Staatslijn B ontstond ook een verbinding tussen Harlingen en Nieuweschans. Twintig jaar later volgde de aanleg van kortere lijnen die de stations op de grote lijnen verbond met plaatsen in de omgeving. Voor deze uitbreiding werden standaardstations gebruikt, volgens een nieuw ontwerp.

Rond het IJsselmeer was in deze periode een concurrentiestrijd gaande tussen de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij en de Staatsspoorwegen. De NIJSM opende in 1884 een spoorlijn van Amsterdam naar Enkhuizen om daar vandaan een veerdienst op Stavoren te onderhouden. De Staatsspoorwegen opende tegelijkertijd een spoorlijn tussen Leeuwarden en Stavoren, maar de treintijden werden niet afgestemd op de veerdienst, die immers van de concurrent was. Na enkele jaren was de situatie onhoudbaar en in 1890 nam de NIJSM de exploitatie van de spoorlijn Leeuwarden-Stavoren over.

De Staatsspoorwegen bouwde op de spoorlijn van Leeuwarden naar Stavoren vooral kleine haltes. Alleen in Sneek, Workum en Stavoren kwamen stations van de derde klasse, volgens een nieuw

ontwerp. Deze stations hadden dezelfde opzet als de stations van de derde klasse uit 1863: een hoog middendeel met lage zijvleugels. Het verschil zat in de architectonische uitwerking. De halfronde bovenramen verdwenen, in plaats van zink kwamen er pannen op het dak en het stucwerk van de gevels werd vervangen door baksteen. Deze aanpassing had met meer dan alleen maar de architectuurmode van doen. De eerste generatie stations was met zijn rondbogenstijl tot in de details afgeleid van buitenlandse voorbeelden, met name uit Frankrijk. Met de tweede generatie stations begon het zoeken naar een eigen identiteit van de stations. Het ging om een nieuw soort gebouw met een eigen vormgeving, waarin toch aansluiting met de lokale tradities kon worden gemaakt. Met het gebruik van typisch Nederlandse materialen (baksteen, pannen) en een sobere uitwerking werd hier een aanzet toe gegeven. De decoraties beperkten zich tot de speklagen en sierverbanden in het metselwerk.

Het vernieuwde station derde klasse werd behalve langs de lijn Leeuwarden-Stavoren ook elders in het land toegepast, zoals in Gorinchem, Appingedam en Purmerend. Sneek is het best bewaard gebleven. Alleen de perrons zijn nog in gebruik voor de spoorlijn, in het stationsgebouw is het Nationaal Modelspoor Museum gevestigd.





Nederland telde in de negentiende eeuw vele regionale spoorwegmaatschappijen, die vaak maar een of enkele spoorlijnen beheerden. Een voorbeeld hiervan is de Utrechtse Lokaalspoorweg Maatschappij, opgericht in 1896. Deze maatschappij ontwikkelde de spoorlijn van Baarn naar Den Dolder en bouwde daarlangs de stations Baarn (Buurtstation), Soest en Soestdijk. Bij het eindpunt in Den Dolder kon gebruik worden gemaakt van het bestaande station op de lijn van Utrecht naar Zwolle van de Nederlandse Centraal-Spoorweg-Maatschappij (NCS). De banden tussen beide maatschappijen waren nauw. De NCS verzorgde de exploitatie van de lijn Den Dolder-Baarn, totdat beide maatschappijen in 1934 overgenomen werden door de Staatsspoorwegen. Ook in Baarn bestond al een spoorlijn: de verbinding van Hilversum naar Amersfoort van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). Dat de verhoudingen hier wat koeler waren, blijkt uit het feit dat de ULS een apart station op steenworp afstand van het HIJSM-station bouwde. Pas in 1948 kwam er een verbindingsspoor en werd Baarn Buurtstation overbodig.

De drie NCS-stations op de lijn Den-Dolder Baarn werden ontworpen door J.F. Klinkhamer en dateren uit 1897. Klinkhamer was een zelfstandig architect die fabrieken, loodsen en andere utilitaire

gebouwen ontwierp. Hij kreeg opdrachten van de spoorsector in Nederland en daarbuiten. Zo bouwde hij een treinstation in Zuid-Afrika, een kantoorgebouw voor de spoorwegen in Nederlands-Indië en het Tweede Administratiegebouw (HGB II) van de Staatsspoorwegen in Utrecht. In 1899 werd hij benoemd tot hoogleraar architectuur aan de Technische Hogeschool in Delft, waar hij tot aan zijn pensionering in 1924 bleef werken. Hij werd een belangrijke leermeester voor de generatie moderne architecten van voor de oorlog.

Opvallend aan de stations in Baarn, Soestdijk en Soest is dat Klinkhamer er niet voor koos om een ontwerp drie keer te herhalen, zoals gebruikelijk was bij nieuwe spoorlijnen. Hij maakte voor elk station een ander ontwerp. Baarn werd een fors gebouw, Soest ziet er uit als een flinke villa en Soestdijk werd een klein gebouwtje, maar wel voorzien van een koninklijke loge. De stations zijn duidelijk familie van elkaar wat betreft de architectonische vormgeving, zoals het gebruik van de gele decoratieve bakstenen in het rode metselwerk, de overstekende kappen en de perronoverkapping. Tegenwoordig staan alle drie de stations van Klinkhamer op de monumentenlijst.

Soest

1897

Architect J.F. Klinkhamer

(1854-1928)

Opdrachtgever Utrechtse Lokaal-
spoorweg Maatschappij (ULS)

Monumentenstatus Rijksmonument

Tilburg

1965

Architect K. van der Gaast

(1923-1993)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

128

De bepalende factor voor het ontwerp van het stationsgebouw van Tilburg vormde de beperkte ruimte die tussen de spoorlijn en de parallelweg beschikbaar was voor het onderbrengen van alle voorzieningen en infrastructuur van een modern station. Ir. Koenraad van der Gaast vond een oplossing door het stationsgebouw zo ver mogelijk tegen en deels onder de spoorbaan te schuiven. Het gebouwde volume is tot een minimum teruggebracht en uiteengelegd in een cluster van min of meer losstaande gebouwen. Zo ontstond er nog net ruimte voor een voorrijstrook. Deze volumebeperkende oplossing bracht wel weer met zich mee dat het stationsgebouw geheel dreigde weg te smelten in zijn omgeving, terwijl de gemeente Tilburg juist een toonaangevende architectuur wenste. Van der Gaast loste dit probleem op door te investeren in een allesoverkoepelend en spectaculair vormgegeven dak. Met name door deze spectaculaire dakconstructie is station Tilburg een hoogtepunt in het oeuvre van Van der Gaast, in de stationsarchitectuur en in de naoorlogse Nederlandse architectuur in het algemeen.

Het zwevende, in silhouet zigzaggende dak overwelft de perrons, het stationsgebouw en het voorplein in één genereus gebaar. Tussen de losse bouwvolumes door zijn de treinen van veraf al te zien. Dit stationsgebouw vormt daarmee het meest rigoureuze doorgevoerde ontwerp van het 'alles-onder-één-kap'- of 'paraplu'-concept dat Van der Gaast al eerder toepaste in de stations van onder andere Schiedam (onherkenbaar verminkt), Almelo en Amsterdam Sloterdijk (gesloopt), en dat een voorganger had in het grensstation Venlo (1958). In Tilburg wordt het dak werkelijk één langgerekte paraplu die alle elementen overkoepelt. Het dak is opgebouwd uit twee rijen van zes hypparschalen (dubbel-

gekromde gewelfvormen) die één groot ondulerend vlak vormen. De dubbelgewelfde schaaldaken zijn geconstrueerd uit witgeschilderd ruimtevakwerk van stalen balkjes afgedekt met donker gebeitst hout, waardoor een opvallend contrast ontstaat. De schalen steunen in het midden (op het eerste perron) op stevige betonnen kolommen en aan de randen wordt het dak afgetuid aan slanke stalen pylonen. Deze pylonen prikken door de brede glasstroken heen die de schaaldaken onderling verbinden en voor daglicht zorgen op de perrons.

De min of meer losstaande bouwvolumes waarin zich de ontvangstruimtes en andere stationsfuncties bevinden, zijn transparant uitgevoerd in staal en glas. De lange, smalle aaneenschakeling van volumes is opgetrokken binnen een frame van H-balken die diep donkerblauw zijn geschilderd. De balken omvatten glazen dozen, zodat een luchtige en transparante bebouwing is ontstaan waarin verschillende doorzichten gegeven worden naar het spoor en van het perron naar de stad.

Centraal in deze bebouwing ligt een entreehal van twee verdiepingen hoog. De glazen gevel van het entreegebouw wordt door een loze wand van blauwgeverfd latwerk doorgezet. De hal is van alle kanten goed zichtbaar en wordt aan drie zijden door dubbele deuren ontsloten. Aan weerszijden van de deuren zijn kleurrijke glasmosaïeken van de hand van Piet Buys (1927) aangebracht. De mozaïeken lopen van binnen naar buiten door en verbeelden het komen en gaan van gehaaste reizigers. Boven de loketten geeft een raam over de gehele lengte uitzicht op het eerste perron en het schalendak erboven, en andersom vanaf het perron op de hal en de daarachter gelegen stad.









Valkenburg is het oudste station van Nederland dat nog als zodanig functioneert. Het is bovendien een bijzonder exemplaar, omdat het is gebouwd door een buitenlandse firma: de nv Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij. De concessie die de maatschappij in 1845 kreeg voor de spoorlijn Aken-Maastricht was gecombineerd met een concessie voor de exploitatie van de Domaniale Mijn bij Kerkrade. Er werd namelijk van uitgegaan dat de spoorlijn alleen niet rendabel zou zijn. Acht jaar later, in 1853, reed de eerste internationale trein naar Nederland. De lijn bleek inderdaad onrendabel en werd in 1898 door de Staatsspoorwegen overgenomen. De AM behield de rechten op de mijn en veranderde haar naam in Domaniale Steenkolenmijnen.

Valkenburg kreeg een soort kasteeltje als station. Aanvankelijk bestond station Valkenburg uit een compact hoofdgebouw met aan weerszijden vrijstaande eindgebouwen. Het geheel werd opgetrokken uit mergelblokken, die in de omgeving waren gewonnen. In 1889 werd het station vergroot door de eindgebouwen in het volume te betrekken en een kap toe te voegen. Zo ontstond de

gebruikelijke stationsopzet van een langwerpig gebouw langs het spoor, waarvan het centrale gedeelte is verhoogd en naar voren steekt. De vormgeving uit de eerste fase bleef behouden en werd doorgezet in de uitbreiding. Het uiterlijk van een 'exotisch' kasteel bleef bestaan, maar diende voortaan als smaakmaker van een verder doorsnee stationsgebouw.

Het station heeft een rijke architectonische detaillering van spitsboogvensters, torentjes, balustrades, borstweringen en andere elementen die aan middeleeuwse kastelen refereren. Aan de decoraties is de geschiedenis van het station en de spoorlijn af te lezen: de ster uit het stadswapen van Maastricht, de adelaar uit het stadswapen van Aken, een gevleugeld wiel als representant van de spoorwegen.

Het station functioneert nog steeds voor reizigers, maar is ook een halte aan de spoorlijn van de museale stoomtrein. Helemaal uniek is station Valkenburg niet, een kopie in miniatuurvorm staat in Madurodam.

Valkenburg

1853

Architect onbekend

Opdrachtgever nv Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij (AM)

Monumentenstatus Rijksmonument



Venlo

1957

Architect K. van der Gaast

(1923-1993)

Opdrachtgever Nederlandse
Spoorwegen

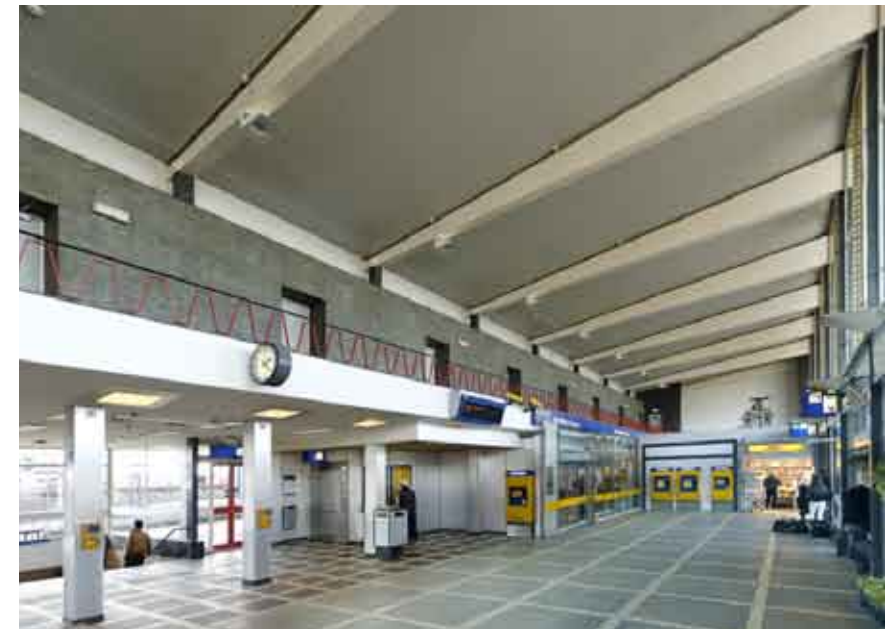
Station Venlo, dat door een directe ligging aan de Duitse grens oorspronkelijk ook als grensstation diende, is gebouwd als onderdeel van een wederopbouwplan voor het centrum van Venlo, dat in 1944 door bombardementen was getroffen. Het oude stationsgebouw uit 1865 werd daarbij vervangen door een nieuw station dat beter paste bij de moderne aspiraties van de Limburgse provinciestad.

Het stationsgebouw is in zijn verschijning en ruimtelijk concept verwant aan station Eindhoven, ook een ontwerp van Van der Gaast. De architect wilde het grensstation om twee redenen tot een monumentaal en opvallend bouwwerk maken. Enerzijds vormde het station in het algemeen het visitekaartje van het nieuwe, moderne Venlo, maar tegelijkertijd ook van Nederland als natie voor de buitenlandse reiziger die vanuit Duitsland de grens passeerde. Om de zichtbaarheid vanuit de stad en de monumentaliteit van het stationsgebouw te benadrukken, tilde hij het gebouw op tot het niveau van de spoorbaan en ontwierp een opvallende entreepui met een ver uitstekende luifel boven een glaswand. Vanaf het brede bordes heeft de aangekomen reiziger vrij uitzicht op de lager liggende stad. Brede trappen leiden vervolgens naar het stationsplein. Naast het station plaatste hij bovendien als baken een klokkentoren van bijna 24 meter hoog.

Net zoals in Eindhoven spelen verkeersstromen in station Venlo de leidende rol. Het hoofdgebouw bestaat uit een grote entree- en ontvangthal waaromheen de faciliteiten voor het reizende verkeer zijn gegroepeerd. Aan de voorzijde van de hal zijn de verschillende entrees gesitueerd en aan de achterzijde het plaatskaartenkantoor

met de loketten. Hierboven bevinden zich de kantoren langs een balkonpartij die uitzicht biedt op de grote hal. Het open karakter van het gebouw benadrukt de dynamiek van de verkeersstromen door deze zo veel mogelijk zichtbaar te laten. Het restaurant ligt net als in Eindhoven buiten de verkeersstromen, in dit geval aan de zijkant van de hal naast de reizigerstunnel. Door een grote glazen wand kon men rustig vanachter een kopje koffie of een bord soep het komen en gaan in de hal aanschouwen. De grote entreegevel is nog opener dan in Eindhoven (waar het restaurant zich boven de entrees bevindt) en biedt vanuit de hal ongehinderd uitzicht op het Stationsplein. Ook in het restaurant en vanaf het bijbehorende terras ervoor biedt een glazen gevel een weids uitzicht over het stadscentrum van Venlo. Recentelijk is de transparantie van het gebouw enigszins aangetast door het dichtzetten van de wand tussen restaurant en hal, en door de plaatsing van een wand voor de trap die direct vanuit de hal naar de kantorenverdiepingen leidt. Architectonisch gezien kan de constructie van het station beschouwd worden als voorloper van het paraplumodel dat Van der Gaast in Tilburg zou perfectioneren. Ook hier zijn de perronkap, entreeluifel en het stationsdak opgevat als één constructief geheel.

134





Vello

Orange
Cash

Park 2



Station Vlissingen is het eindstation van de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen, de enige spoorlijn in Zeeland. Het gebouw ligt ten oosten van het stadscentrum, bij de veerhaven aan de Westerschelde. Het station ontsluit niet alleen de stad Vlissingen, maar via de voetgangersveerdienst naar Breskens die hier aankomt ook West-Zeeuws-Vlaanderen.

In 1950 kwam het huidige station gereed naar een ontwerp van Sybold van Ravesteyn. Belangrijkste eis bij het ontwerp van het stationsgebouw was dat het een betere verbinding zou creëren met de aanlegsteiger van de veerdienst. Hier kwamen namelijk de meeste reizigers vandaan. Het nieuwe station verving zowel het in de oorlog verwoeste station Vlissingen Haven als het dichterbij het stadscentrum gelegen station Vlissingen Stad. De perronoverkappingen en de perrongevel van het oude station uit 1892 werden door van Ravesteyn behouden en geïntegreerd in het nieuwe ontwerp.

Station Vlissingen is een kopstation en als volgt ingedeeld: de hoofdentree van het station biedt toegang tot de ontvangsthal met aan de rechterzijde een klein plaatskaartenkantoor, de bagage-



afhandeling en daarachter in de rechtervleugel de (voormalige) wachtruimtes, waarvan één dubbele als restauratie. Vanuit de ontvangsthal bieden twee deuren direct toegang tot de perrons. In de rechtervleugel van het gebouw, het dichtst bij de aanlandsteigers van de veerdienst, heeft Van Ravesteyn specifiek voor de veerreizigers een extra entree gemaakt. Aan de westzijde van het stationsgebouw bevinden zich aan het einde van het dwarsperron een losstaande fietsenstalling en een dienstgebouw.

Het stationsgebouw is uitgevoerd in de op de Italiaanse barok geïnspireerde stijl die het werk van Van Ravesteyn vanaf de jaren dertig kenmerkte, met veel nadruk op decoratieve elementen en gesloten ruimtes. Op de hal is een plat dak gecombineerd met twee tondakconstructies dwars op de gevel, die het geheel een monumentaal aanzien geven. Onder het ene tondak bevinden zich de hoofdentree en de ontvangsthal, onder het andere de restauratie. Ook de raamomlijstingen, pilasters en schijngevels aan de zijkanten van het gebouw geven het station een monumentaal karakter. Zoals in Van Ravesteyns eerdere stationsgebouwen voor Gouda (gesloopt) en Roosendaal, accentueren ook in Vlissingen beeldhouwwerken en ornamenten van Jo Uiterwaal (1897-1972) op belangrijke punten de architectuur van het gebouw. In Vlissingen experimenteerde Van Ravesteyn voor de eerste maal met polychrome beelden als complement van zijn betonnen en bakstenen architectuur.

Vlissingen

1950

Architect S. van Ravesteyn

(1923-1993)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

Monumentenstatus Rijksmonument

Voerendaal

1913

Architect G.W. van Heukelom

(1870-1952)

Opdrachtgever Maatschappij tot

Exploitatie van Staatsspoorwegen

(MESS)

Monumentenstatus Rijksmonument

Vanwege de groeiende mijnindustrie beschikte Zuid-Limburg begin twintigste eeuw over een dicht spoornetwerk voor zowel reizigers- als goederenvervoer. Tot aan de Tweede Wereldoorlog breidde het netwerk uit, met de voltooiing van het beruchte Miljoenenlijntje tussen Landgraaf en Simpelveld in 1934 als sluitstuk. De verbinding van Schin op Geul naar Heerlen uit 1915, die aansloot op de bestaande lijn tussen Aken en Maastricht, werd in grote lijnen ontworpen door G.W. van Heukelom. Hij was een van de belangrijkste stationsarchitecten uit de eerste helft van de twintigste eeuw en ontwierp zowel de technische oplossingen, die nodig waren om de treinen door het heuvelachtige landschap te leiden, als de drie stations Voerendaal, Klimmen-Ransdaal en Schin op Geul.

De stations van Voerendaal en Klimmen-Ransdaal lijken sterk op elkaar. Schin op Geul wijkt af, omdat het kleiner van afmetingen is en werd vormgegeven als een compacte villa. Voerendaal en

Klimmen-Ransdaal hebben een lineaire structuur met een monumentaal middengebouw, waarbij in Klimmen een zijvleugel is toegevoegd en in Voerendaal twee. Ook is het middendeel van Voerendaal een travee breder geworden, met als gevolg dat de voordeur uit het midden terecht is gekomen. Beide stations hebben hoge pannenkappen, met forse gemetselde schoorstenen en dwarskappen. De schoorstenen lijken te verwijzen naar de Limburgse bouwtraditie, net als de toepassing van vakwerk en stucwerk. In alles spreekt een gedegen en zwaar aangezette vormgeving, zoals het gebruik van geschakelde kloostervensters met zichtbare lateien en de ruime overstekken van de daken. De verschillen en overeenkomsten tussen Voerendaal en Klimmen-Ransdaal illustreren mooi de overgang van de negentiende-eeuwse standaardstations naar de stations met eigen kenmerken. Met dezelfde hand van ontwerpen en een reeks van standaardgebouwonderdelen kon Van Heukelom twee keer maatwerk leveren.



VOERENDAAL



In 1863 ontwikkelde K.H. van Brederode de reeks standaardstations waarmee tientallen stations op de nieuw te bouwen staatslijnen werden gerealiseerd. Deze 'catalogus' van kant-en-klare stations bleef een aantal jaren in gebruik, maar op alle klassen werden wel aanpassingen gemaakt. De stations van de vijfde klasse werden binnen een paar jaar verbouwd om ze groter te maken, met een zijvleugel en een hoger dak. Van de stations van de derde klasse bestaan drie uitvoeringen, die allemaal architectonische varianten zijn op hetzelfde bouwprincipe. De stations van de vierde klasse werden het sterkst veranderd door Van Brederode. In eerste instantie bestonden deze stations uit een compact bouwvolume zonder zijvleugels en met eenvoudige kap, zoals bijvoorbeeld nog in Delden en Wolvega is te zien. Het tweede ontwerp oogt geheel anders, een monumentaal gebouw met een hoofdgebouw en twee korte zijvleugels. In deze uitvoering ging het station vierde klasse lijken op een kleine uitvoering van een station derde klasse.

Samengevat ontstonden er drie archetypen voor de stations van de Staatsspoorwegen: de imponerende 'paleizen' en 'stadspoorten'



in steden als Amsterdam en Maastricht, de typische stations van de derde en vierde klasse met een langwerpige opzet, en de bescheiden haltegebouwen. Opvallend aan de stations van de derde en vierde klasse is dat ze een monumentale uitstraling kregen, door het kenmerkende silhouet met een vooruitstekend hoog gedeelte en lage zijvleugels, zonder dat er een cent aan decoratie of luxe hoefde te worden besteed. Het gebruik van bijzondere metselverbanden volstond.

Het station in Vught is het eerste station dat volgens het aangepaste ontwerp vierde klasse werd gebouwd. Hierna volgden stations in onder andere Hedel, Barendrecht, IJsselmonde en Zwijndrecht. Alleen Vught heeft de jaren doorstaan en werd in 2006 gerestaureerd. Het station is niet meer geheel in originele staat. Vanwege vochtproblemen, een veelvoorkomend euvel in stations uit de negentiende eeuw, is de gevel bedekt met een pleisterlaag, waardoor oorspronkelijke details in het metselwerk uit het zicht verdwenen.

Vught

1866

Architect K.H. van Brederode
(1827-1897)

Opdrachtgever Maatschappij tot
Exploitatie van Staatsspoorwegen
(M.E.S.)

Monumentenstatus Rijksmonument

Winschoten

1865

Architect K.H. van Brederode

(1827-1897)

Opdrachtgever Maatschappij tot
Exploitatie van Staatsspoorwegen

(M&S)

Monumentenstatus Rijksmonument

Station Winschoten werd gebouwd in 1865 door de Staatsspoorwegen, volgens het standaardontwerp derde klasse van K.H. van Brederode. Het is gelegen aan Staatslijn B van Harlingen naar Nieuweschans, die Friesland en Groningen onderling verbond. Vanwege het belang van Winschoten als handelsstad werd gekozen voor een station van de derde klasse. Daarmee stond Winschoten aan deze spoorlijn op gelijke hoogte met Harlingen en Leeuwarden. Het station bestaat uit een hoog, vooruitspringend middendeel en twee lagere zijvleugels. In het centrale bouwdeel bevonden zich de kantoren en de kaartverkoop. De vleugels waren onder andere ingericht met de wachtkamers in de diverse klassen. Vergeleken met stations van de eerste en tweede klasse is dit type minder lang en is het middendeel compacter.

Het ontwerp van de stations van de derde klasse werd in de loop van de jaren aangepast. Al na een paar jaar ontwikkelde Van Brederode een verbeterde versie, in een classicistische uitvoering. Station

Meppel is hier een voorbeeld van. In een volgende fase van de spooraanleg werd het station derde klasse nogmaals opnieuw ontworpen, op ongeveer dezelfde plattegrond. Ditmaal gebeurde dat in neorenaissancestijl, die onder meer in Sneek is te zien. Hoewel Winschoten een station heeft van de eerste generatie, is het toch later gebouwd dan Meppel. Waarschijnlijk was de bouw van het station al eerder aanbesteed.

Net als de meeste standaardstations ontkwam ook het station in Winschoten niet aan verbouwingen. In 1904 werd aan de linker-vleugel een wachtkamer derde klasse en aan de voorgevel een tochtportaal voor de ingang toegevoegd. Later werden de gevels van de bovenverdieping bepleisterd. Het tochtportaal werd in het laatste kwart van de twintigste eeuw vervangen door een portaal van staal en plaatmateriaal. Ondanks deze wijzigingen is het station beter bewaard dan de andere stations derde klasse die nog overgebleven zijn.





Dat de standaardstations van K.H. van Brederode vooral in de noordelijke provincies zijn te vinden, heeft er mee te maken dat hier geen particuliere spoorwegmaatschappijen actief waren voor de oprichting van de Staatsspoorwegen. Langs de Staatslijnen A (Arnhem-Leeuwarden), B (Harlingen-Nieuweschied) en C (Meppel-Groningen) werden vele stations van de derde, vierde en vijfde klasse gebouwd. Enkele decennia later volgde de bouw van verdere verbindinglijnen, waarlangs de vernieuwde versies van de standaardstations verrezen.

Het station van Wolvega ligt op Staatslijn A, de verbinding van Arnhem naar Leeuwarden. Het gebouw is van de vierde klasse, het type dat werd gebruikt voor plaatsen die groter waren dan een dorp maar kleiner dan een provincie stad. Het gebouw is bescheiden in zijn vorm en afmetingen en oogt als een fors uitgevallen villa. Dat het om een openbaar gebouw gaat is wel af te zien aan de

symmetrie, waarin het middendeel iets was verhoogd en werd benadrukt door een dakkapel. De betekenis van het gebouw komt nog beter tot uiting in de ligging. In veel dorpen stond het station op de as van een monumentale bomenlaan, soms met een waterpartij die de verbinding met de dorpskom vormde. In Wolvega liep een dergelijke singel evenwijdig aan het spoor tot aan de kruising met de doorgaande weg uit het oosten, de Bovenweg. Oorspronkelijk lag het dorp op een behoorlijke afstand van het station. Inmiddels is de bebouwing tot over de spoorlijn opgerukt. De singel is nog steeds herkenbaar als een overblijfsel uit de bouwtijd van het station.

Het station van Wolvega is niet vergroot, zoals dat bijvoorbeeld in Delden gebeurde. Het gebouw onderging in 1992 een ingrijpende renovatie, waarbij de pleisterlaag werd hersteld en de dakrand en de vensterdecoraties werden teruggebracht.

Wolvega

1865

Architect K.H. van Brederode
(1827-1897)

Opdrachtgever Maatschappij tot
Exploitatie van Staatsspoorwegen
(M.E.S.)

Monumentenstatus Rijksmonument



Zandvoort aan Zee

1908

Architect waarschijnlijk D.A.N.

Margadant (1849-1915)

Opdrachtgever Haarlem-Zandvoort

Spoorwegmaatschappij (HZSM)

Monumentenstatus Rijksmonument

De Haarlem-Zandvoort Spoorwegmaatschappij wilde het vissersdorp Zandvoort ontwikkelen tot een badplaats voor Amsterdammers door de aanleg van een spoorlijn. Vanaf 1881 was deze verbinding een feit. Destijds reed de trein in Zandvoort een houten station binnen, dat het uiterlijk van twee flinke schuren had. Dit station werd in 1908 vervangen door een monumentaal baksteen gebouw. Het ontwerp was waarschijnlijk van D.A.N. Margadant, de architect van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij. De HZSM had in 1889 de exploitatie van de lijn overgenomen.

Margadant ontwierp gedurende zijn loopbaan bij de HZSM een reeks opvallende stations, zoals Den Haag HS, Haarlem, Bloemendaal en Amersfoort (gesloopt). Het station van Zandvoort heeft overeenkomsten met de stations van Haarlem en Amersfoort. Het gebouw oogt groot voor het eindpunt van een enkele spoorlijn. Die maat past echter goed bij de toenmalige ambities om van Zandvoort een badplaats van belang te maken, met een strandboulevard en grote hotels. Het station is aan de voorzijde opgebouwd uit vier gebouwen

aan elkaar, elk met een eigen functie: goederen, stationshal, perrons en kantoren. Alleen boven de stationshal is een tweede verdieping met een woning, aan het kantoorgedeelte is een toren toegevoegd.

Vanwege de locatie op de duinrand liggen de sporen een verdieping lager, het stationsgebouw heeft hier wachtkamers en toiletten. Vanaf de perrons doet het station zich enorm groot voor. Geen badgast die hier aankwam, zou ooit nog het idee kunnen hebben in een visserdorp te zijn beland. Bijzonder aan station Zandvoort is dat de grootsheid niet is ontleend aan de monumentaliteit van een symmetrisch opzet met een hal en zo lang mogelijke zijvleugels, zoals gebruikelijk bij stationsgebouwen. Hier is gekozen voor een ensemble van gebouwdelen, met elk hun eigen uiterlijk. De samenhang zit niet in het silhouet of de compositie van de gebouwen op zich, maar in de doorgaande plint met een lange rij toegangsdeuren. Het station is meer een stedelijk element dan een monumentaal object in het duingebied.

146





SINGAPORE

SINGAPORE

SINGAPORE

SINGAPORE





In drie van zijn vijf naoorlogse stationsgebouwen (Hengelo, Arnhem en Zutphen) heeft H.G.J. Schelling het zogenaamde doorgangstation kunnen realiseren; zijn ideale oplossing voor de ontmoeting tussen verkeersstromen vanuit de stad en de hoger gelegen spoorlijnen. Een doorgangstation is een station waarvan het voorplein, het stationsgebouw en de tunnels op een gelijk niveau liggen, zodat de reiziger zonder extra trappen te moeten nemen bij zijn doel komt: de trein op het perron. Door alle trappen te elimineren, behalve die vanuit de reizigerstunnel naar de perrons, wordt de route zo vloeiend mogelijk gemaakt. Om deze gelijke peilhoogtes in Zutphen te behalen, werd het niveau van het voorplein verlaagd. Doordat een groot deel van het plein verwoest was tijdens de oorlog, kon dit vrij gemakkelijk tot stand gebracht worden. Het gebouw zelf bestaat uit een ontvangstgebouw met aan weerszijden een smalle, korte zijvleugel. De reizigerstunnel sluit in het midden van de hal op het gebouw aan.

Net als de andere naoorlogse stations van Schelling is Zutphen opgetrokken uit een gewapendbetonconstructie die is opgevuld met geprefabriceerde betonnen onderdelen. Kenmerkend voor



de stijl van Schelling zijn bovendien de opvallende, symmetrische entreepartijen en voorgevels, die worden benadrukt door luifels en slanke zuilenpartijen. Het stationsgebouw van Zutphen wijkt echter in stijl en lay-out frappant af van zijn meest exemplarische stations (Enschede, Hengelo, Leiden). Het gebouw is het meest modernistische van de vijf. Het eerste dat opvalt is het ontbreken van classicistische details als canelures in de zuilen en van de veelvuldig gebruikte claustra's. De prefabelementen zijn hier glad uitgevoerd en vormen simpele gesloten wanden naast de grote glazen voorpui. Deze glazen entreepui beslaat de volledige hoogte en breedte van de ontvangsthall, zodat het gebouw zich opent naar de stad en de reizigers die er vandaan stromen. De entree wordt benadrukt door een luifel met twee rijen uitermate slanke zuilen en geflankeerd door twee naar achter gelegen open pergola's en nog eens geaccentueerd door betonreliëfs van beeldhouwer Ben Guntenaar (1922) aan weerszijden van de hoofdingang. In tegenstelling tot andere stations van Schelling heeft station Zutphen geen klokkentoren gekregen, maar is de klok in de glazen pui boven de entree gevat. Opvallend in de ruimtelijke structuur is de hal, die over twee verdiepingen doorloopt. Hierin is station Zutphen vergelijkbaar met de modernistische stations van Venlo, Eindhoven en Rotterdam cs. De kantoren op de verdieping worden onderling verbonden door een galerij met een ruim bordes, zodat het personeel en de reizigers uitzicht hebben op elkaar en het kantoorpersoneel onder het werk een blik kan werpen op de stad die door het station wordt ontsloten.

Zutphen

1952

Architect H.G.J. Schelling

(1888-1978)

Opdrachtgever Nederlandse

Spoorwegen

Monumentenstatus Rijksmonument

Zwolle

1866

Architect onbekend

Opdrachtgever Maatschappij tot
Exploitatie van Staatsspoorwegen
(M.E.S.S.)

Monumentenstatus Rijksmonument

Het station Zwolle is uniek, omdat het feitelijk het enige standaardstation eerste klasse van de Staatsspoorwegen is. Andere steden die in de jaren zestig van de negentiende eeuw in aanmerking kwamen voor een station eerste klasse hadden toen nog een militaire functie, waardoor gebouwen in het vrije schootsveld van hout moesten zijn. Hoewel Zwolle een imponerende vestinggracht en krans van bolwerken heeft, was de verdedigingsfunctie van de stad al in 1790 opgeheven. Er bestonden in 1866 dus geen beletselen om vlak buiten de singel een voornaam, duurzaam station te bouwen.

Het station van Zwolle heeft een breedte van 87 meter en is opgebouwd uit een hoog middendeel met een fronton, zijvleugels en losstaande eindgebouwen. Aan de perronzijde is een doorgaande reeks van liefst 30 dubbele deuren. De vormgeving laat een combinatie zien van de rondbogenstijl op de begane grond en een meer classicistische opzet met fronton en pilasters op de verdieping. Vergeleken met de stations van de derde klasse houdt het gevelbeeld daardoor het midden tussen de eerste generatie stations zoals in Winschoten en de aangepaste versie die in Meppel is te zien. Zwolle en Meppel werden in hetzelfde jaar gebouwd.

Vanuit de stad gezien bood het station kort na de opening de aanblik van een enorm wit paleis in een lege vlakte, met daarachter de

stationskap. Vanaf de singel liep de Stationsweg kaarsrecht op de ingang af. Later werd de weg ietwat verlegd. Nu komt de zichtlijn niet meer op de symmetrie van het station uit. Sinds de bouw van het station werd Zwolle een belangrijk spoorwegknooppunt. Aan de Deventerstraatweg bouwde de Staatsspoorwegen een groot goederenemplacement met werkplaatsen voor het onderhoud aan locomotieven en rijtuigen.

Hoewel het station in zijn oude vorm herkenbaar bleef, is er veel veranderd. De perronoverkapping werd in 1991 gesloopt en in 1995 vervangen in staal. Het interieur is begin jaren negentig grondig aangepakt, zonder oog voor de monumentale kwaliteiten. Door de groei en modernisering van het station is het oude gebouw in de zijlijn van dit knooppunt terechtgekomen. De stroom reizigers gaat grotendeels opzij van het gebouw naar binnen, ter plaatse van het busstation, een bijgebouw en de spoortunnel. Net als Groningen en Maastricht is station Zwolle een prachtig monument dat naast de dynamiek van het spoor recht kwam. De kans en uitdaging voor de toekomst is om op deze vervoersknopen de schakel met de geschiedenis en de oude routes in de stad te herstellen.

150

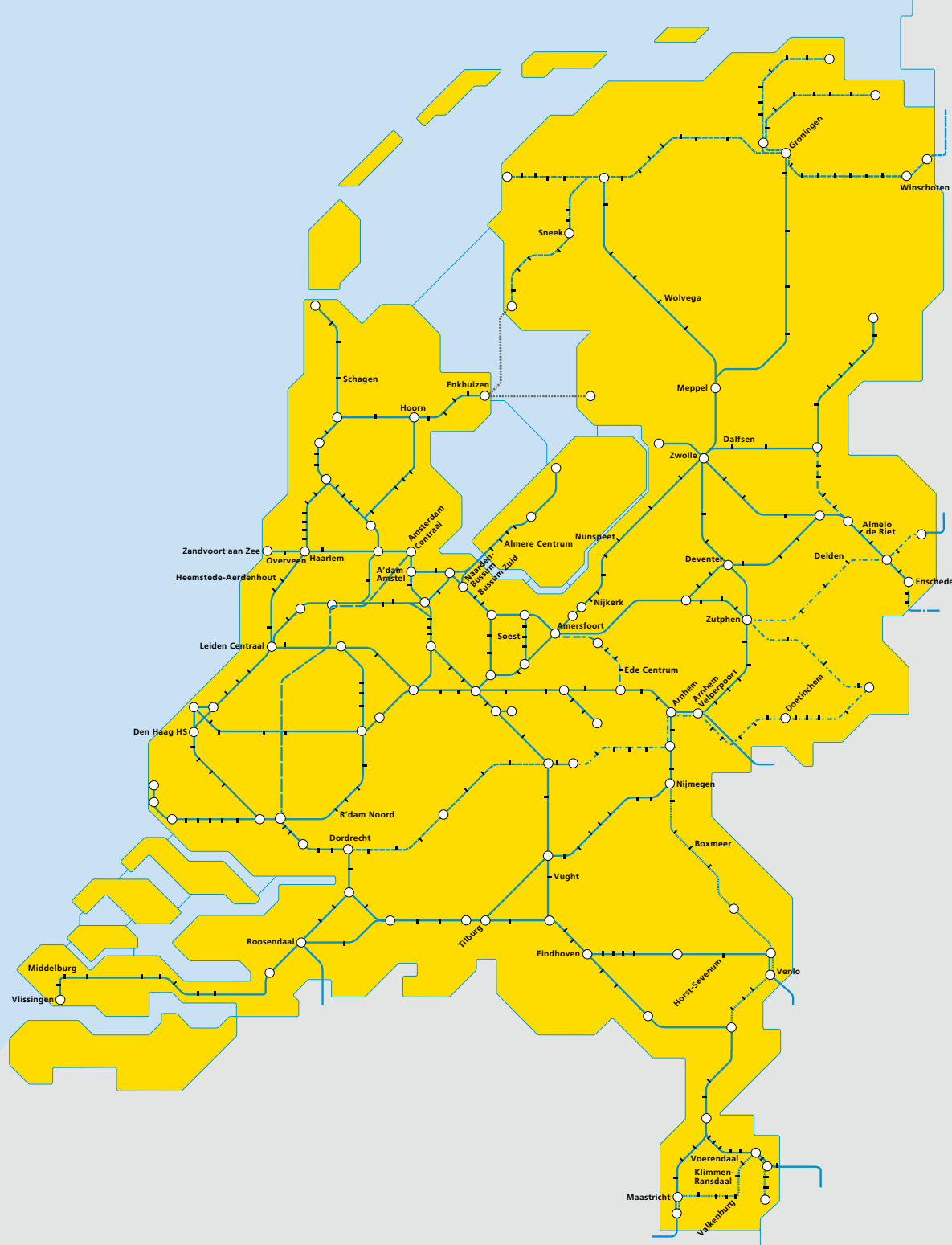




Zwolle

Spoorkaart van Nederland

NS Reizigers
Service, Informatie & Security
Reisinformatie



Biografieën architecten

J.A. van Belkum

(1937)

Vanaf 1978 als architect in dienst van ingenieursbureau ARCADIS en voorganger Articon. Ontwerper van een aantal bijzondere stations, zoals in Heerenveen (1983), waarvoor hij in 1985 de Brunel Award ontving, Hilversum (1990), waarvoor hij in 1992 de Dudok Trofee ontving, Sittard (1993) en Amersfoort (1997), en als co-architect Amsterdam Bijlmer ArenA (2007), dat in 2008 werd uitgeroepen tot het BNA-gebouw van het jaar.

Amersfoort [pagina 29]

K.H. van Brederode

(1827-1897)

Als (werktuig)bouwkundige verbonden aan de Commissie voor de aanleg van Staatsspoorwegen. Ontwerper van de eerste generatie van de standaardstations, bestaande uit vijf verschillende 'klassen', die samenhangen met het aantal inwoners van een plaats. Hij liet zich inspireren door de op geometrische vormen gebaseerde bouwstijl van de Franse rationalist J.N.L. Durand, die zich goed leenden voor standaardisatie. Ook de neoromaanse rondbogenstijl, die veel werd toegepast in utiliteitsgebouwen, is in zijn stationsontwerpen terug te vinden.

Delden [pagina 52]

Horst-Sevenum [pagina 89]

Meppel [pagina 99]

Vught [pagina 141]

Winschoten [pagina 142]

Wolvega [pagina 145]

P.J.H. Cuypers

(1827-1921)

Vooral bekend als architect van katholieke kerken. Rond 1850 introduceerde Pierre Cuypers de neogotiek in Nederland, een stijl die naast de neorenaissance is terug te vinden in zijn ontwerp voor het Rijksmuseum in Amsterdam. In 1876, het jaar waarin hij de prijsvraag won voor het Rijksmuseum, kreeg hij de opdracht voor het station Amsterdam Centraal, dat hiermee grote verwantschap vertoont. Hij voltooide het ontwerp in 1881. Voor Cuypers was de neogotiek de enige rationele bouwstijl, omdat gotische vormen uit de constructie voortkomen. Hij beschouwde de ornamenten die hij gebruikte niet als willekeurige toevoegingen, maar als een accentuering van de structuur van het gebouw.

Amsterdam Centraal [pagina 37]

E. Cuypers

(1859-1927)

Eduard Cuypers kreeg zijn opleiding van zijn oom, P.J.H. Cuypers, architect van het Centraal Station en het Rijksmuseum in Amsterdam. Naast kantoorgebouwen, winkelpanden, villa's en woonhuizen nemen stationsgebouwen een belangrijke plaats in zijn oeuvre in. Voor de Noord-oosterlocaalspoorweg-Maatschappij (NOLS) ontwierp Cuypers vanaf 1903 36 stations en haltegebouwen in een sobere Jugendstil. Eerder had hij in neorenaissancestijl het station voor 's-Hertogenbosch gebouwd (1896). Het bureau van Cuypers wordt beschouwd als de bakermat van de Amsterdamse School.

Dalfsen [pagina 51]

C. Douma

(1933)

Vanaf 1960 als architect in dienst bij de afdeling Gebouwen van NS. Tot 1975 ontwierp hij een groot aantal kleine en middelgrote stations. Vanaf 1975 was hij als chef van de afdeling Gebouwen, Stedebouw en Vormgeving verantwoordelijk voor de omslag bij NS: van sobere architectuur als gevolg van bezuinigingen in de jaren zestig en zeventig tot de spectaculaire stationsontwerpen in de jaren tachtig. Van 1990 tot aan zijn pensioen in 1997 had hij als NS-Bouwmeester en Hoofd Corporate Vormgeving de supervisie over alle nieuw- en verbouw, het architectuur- en kunstbeleid en de huisstijl van NS.

Bussum Zuid [pagina 48]

Schagen [pagina 123]

K. van der Gaast

(1923-1993)

Vanaf 1950 werkzaam als architect bij Schelling en Van Ravesteyn op het architectenbureau van NS; vanaf 1953 als chef. Van der Gaast ontwikkelde een functionalistische stijl in moderne, sobere materialen die een omslag betekende in de stationsbouw. De nadruk kwam te liggen op de perronoverkapping, die soms zelfs doorliep over het stationsplein, in plaats van op de toegangsfaçade. Van der Gaast hechtte aan de samenwerking met constructeurs, zodat het formele ontwerp en de constructieve opzet één geheel zouden vormen. In de jaren zestig en zeventig concentreerde bij zich op de planologische aspecten van de stationsbouw, onder andere voor Den Haag cs en Utrecht cs. Hij bepaalde tot begin jaren tachtig in belangrijke mate het gezicht van NS.

Arnhem Velperpoort [pagina 42]

Eindhoven [pagina 69]

Heemstede-Aerdenhout [pagina 85]

Tilburg [pagina 128]

Venlo [pagina 134]

I. Gosschalk

(1838-1907)

Werkte in een eclectische stijl, met Oud-hollandse en classicistische elementen, waarbij voor hem de 'schilderachtigheid' vooropstond. Heeft vooral gebouwen ontworpen in Amsterdam. Het station van Groningen (1896) is waarschijnlijk Gosschalks laatste ontwerp en tegelijk zijn indrukwekkendste. Het was in die tijd gebruik dat de ingenieurs van de Staatsspoorwegen de plattegrond volgens vast ambtelijk recept leverden, waarna een architect werd benaderd voor het ontwerp van de gevels. Gosschalk kreeg na aandringen bij de directeur van de Staatsspoorwegen echter het gehele werk opgedragen.

[Groningen](#) [pagina 79]

G.W. van Heukelom

(1870-1952)

Trad in 1891 in dienst van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen als aspirant-ingenieur. Constructies zoals bruggen, perronaanpassingen en stations-overkappingen behoorden tot zijn eerste werkzaamheden. Vanaf 1899 werd hij belast met ontwerpen van stations en ook de aanleg van o.a. de spoorlijn Eindhoven-Weert, met alle tussenliggende stations, seinhuizen, wachterswoningen en bruggen. Het station van Maastricht (1913) werd opgeleverd in de periode dat Van Heukelom chef was geworden van de Dienst van Weg en Werken van de Staatsspoorwegen.

In die tijd ontstonden de eerste schetsen voor Van Heukeloms bekendste werk, het Derde Administratiegebouw in Utrecht (bekend als De Inktpot), dat in 1921 werd opgeleverd. Voor de realisering van het gebouw richtte Van Heukelom het latere Spoorwegbouwbedrijf op, met een eigen baksteenfabriek. Het Administratiegebouw was het grootste in baksteen opgetrokken bouwwerk in Nederland en een van de grootste in Europa. Als architect van het Derde Administratiegebouw werd Van Heukelom ook in het buitenland beroemd.

[Klimmen-Ransdaal](#) [pagina 90]

[Maastricht](#) [pagina 94]

[Voerendaal](#) [pagina 138]

N.J. Kamperdijk

(1815-1887)

Was betrokken bij de restauraties van twee van de grootste kerken in zijn woonplaats Utrecht: de Domkerk en de Catharijnekerk. Een van Kamperdijks grootste opdrachten was het maken van ontwerpen voor de stations van de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij (NCS). Hij ontwierp er minstens twaalf, waaronder de stations aan de spoorlijn tussen Utrecht en Zwolle. Voor de Staatsspoorwegen ontwierp hij het Eerste Administratiegebouw in Utrecht in renaissancestijl.

[Nijkerk](#) [pagina 109]

P.A.M. Kilsdonk

(1954)

Van 1978 tot 1992 in dienst van de Afdeling Gebouwen, Stedebouw en Vormgeving van NS. Daarna vestigde hij zich als zelfstandig architect. Tijdens zijn periode bij het architectenbureau van NS ontwierp hij een groot aantal stations, waaronder Almere en Zaandam, die alle gekenmerkt worden door grote openheid en transparantie, met veel licht en ruimte.

Almere Centrum [pagina 26]

Doetinchem [pagina 62]

J.F. Klinkhamer

(1854-1928)

Ontwierp voornamelijk utilitaire bouwwerken, zoals loodsen, fabrieken en spoorweggebouwen. Voor de Utrechtse Lokaalspoorweg Maatschappij (ULS) bouwde hij de drie station aan de lijn Den Dolder-Baarn. Het ontwerp van het Tweede Administratiegebouw van de Staatsspoorwegen in Utrecht is van zijn hand. Van 1899 tot 1924 was Klinkhamer hoogleraar architectuur aan de TH Delft, waar J.H. van den Broek een van zijn studenten was. Hij wordt beschouwd als een van de leermeesters van de moderne beweging in Nederland.

Soest [pagina 127]

W.B. Kloos

(1904-1960)

Was maar korte tijd in dienst als spoorwegarchitect en is met name bekend vanwege zijn bijdrage aan de eerste naoorlogse standaardstations. In 1946 kreeg hij de leiding over de afdeling Stedebouw van NS. In die hoedanigheid hield hij zich vooral bezig met de stedenbouwkundige reconstructies in steden waar gelijkvloerse kruisingen met het wegverkeer werden opgeheven door verhoging van de spoorbaan. In 1954 werd hij door K. van der Gaast bij de afdeling Gebouwen aangehouden om als architect een aantal prototypen voor gestandaardiseerde stations te ontwerpen.

Almelo de Riet [pagina 25]

D.A.N. Margadant

(1849-1915)

Van 1870 tot 1909 als architect in dienst van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HISM). In deze functie realiseerde hij tal van stations in het westen van Nederland. Zijn belangrijkste stationsontwerp is dat van Den Haag Hollands Spoor, ontworpen in 1891 en bedoeld als pendant van het Centraal Station in Amsterdam. Hij ontwierp een aantal platte-landstations, maar ook stations voor steden als Leiden en Amersfoort. Het station van Haarlem (1906), met aparte gebouwen voor aankomende en vertrekkende reizigers, is zijn laatste werk als spoorweg-architect.

[Den Haag HS](#) [pagina 55]

[Haarlem](#) [pagina 80]

[Zandvoort aan Zee](#) [pagina 146]

S. van Ravesteyn

(1889-1983)

Ging in 1921 als civiel-ingenieur werken bij de Dienst van Weg en Werken van de Staatsspoorwegen. Naast onder meer goederenloodsen, transformator- en seinhuizen bouwde hij voor de oorlog een aantal stations in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid, waaronder Rotterdam Delftse Poort, Beursstation en Stadion Feyenoord. Na de Tweede Wereldoorlog ontwikkelde hij met functionalistische materialen zoals staal en beton een eigen stijl door het toepassen van zwierige 'barokke' vormen en beeldhouwwerk. Met poorten en arcade wilde hij een Italiaanse sfeer scheppen. Tot zijn laatste stationsontwerpen behoren 's-Hertogenbosch (1953), Nijmegen (1954) en Rotterdam Centraal (1957).

[Nijmegen](#) [pagina 110]

[Roosendaal](#) [pagina 119]

[Rotterdam Noord](#) [pagina 120]

[Vlissingen](#) [pagina 137]

H.C.H. Reijnders

(1954)

Vanaf 1982 in dienst van de afdeling Gebouwen, Stedebouw en Vormgeving van ns. Behoort met J. Bak en P.A.M. Kilsdonk tot een generatie architecten die de stations een geheel nieuw aanzien gaf. Behalve een groot aantal baanbrekende en internationaal hooggeprezen stations, waaronder Amsterdam Sloterdijk (1986) en Leiden (1996), ontwierp hij ook het nieuwe kapje boven de verlenging van het 1e perron in Amsterdam Centraal, waarvoor hij in 1994 een Brunel Award ontving. In 1997 werd hij hoofd Concerncommunicatie en ns Bouwmeester. Op 1 april 1998 verliet hij ns.

[Leiden Centraal](#) [pagina 93]

H. Menalda van Schouwenburg (1884-?)

Van deze architect is niet veel meer bekend dan dat hij eind jaren twintig werkzaam was in Nederlands-Indië. Zijn naam is verbonden aan het stationsgebouw van Deventer (1914), dat werd gebouwd als gemeenschappelijk station met dienst- en tractiegebouwen voor de ss en de hsm.

Deventer [pagina 61]

H.G.J. Schelling (1888-1978)

Was als spoorwegarchitect vrijwel uitsluitend actief benoorden de grote rivieren. Een van zijn eerste stations is Naarden-Bussum (1925), dat de invloed vertoont van Frank Lloyd Wright. Zijn ontwerpen voor Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort werden in 1939 opgeleverd. Na de oorlog vertonen zijn stations de invloed van het betonclassicisme van de Franse architect Auguste Perret: Enschede (1950), Hengelo (1951), Zutphen (1952), Leiden (1953) en Arnhem (1954). De gebouwen zijn alle uitgevoerd in een constructie van gewapend beton, opgevuld met verschillende soorten van prefab-betonnen elementen.

Amsterdam Amstel [pagina 30]

Arnhem – Sonsbeekzijde [pagina 41]

Enschede [pagina 73]

Naarden-Bussum [pagina 103]

Zutphen [pagina 149]

R.M.J.A. Steenhuis (1949)

Van 1978 tot 1995 in dienst van de Afdeling Gebouwen, Stedebouw en Vormgeving van ns. Daarna vestigde hij zich als zelfstandig architect. Tijdens zijn periode bij het architectenbureau van ns ontwierp hij een groot aantal stations, allemaal met postmoderne architectonische karakteristieken. Na 1995 was hij als architect van het station 's-Hertogenbosch ook betrokken bij de herontwikkeling van het stationsgebied en bij de restauratie van het stationsgebouw van Groningen. In 2000 werd hij door de directies van ns en ProRail benoemd tot spoorbouwmeester, een functie die hij tot 2005 vervulde. Onder zijn leiding kwam Spoorbeeld tot stand, de visie van Bureau Spoorbouwmeester op hoe allerlei zaken rondom het spoor er dienen uit te zien.

Arnhem Velperpoort [pagina 42]

M.A. van Wadenoyen

(1850-1907)

Bouwde vanaf 1875 voor de spoorlijn Gorinchem-Elst stations in de gebruikelijke stijl met neoclassicistische kenmerken. Later bouwde hij stationsgebouwen veelal in neorenaissancestijl met trapgevels, korfbogen en sierbandwerk. Voor Van Gend & Loos realiseerde hij 33 goederengebouwen, alle langs de spoorlijn Dordrecht-Elst, en een hoofdgebouw in Tiel. Van Wadenoyen was in de jaren negentig de rechterhand van de rijksbouwmeester en vanaf 1906 werkzaam als rijksbouwkundige belast met onderhoudswerken aan rijksgebouwen.

Alle stations in Nederland

Abcoude

Akkrum

Architect: C. Douma

Alkmaar

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1864/1929

Alkmaar Noord

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1980

Almelo

Architect: K. van der Gaast

Bouwjaar: 1962

Almelo de Riet [pagina 25]

Architect: W.B. Kloos

Bouwjaar: 1957

Almere Buiten

Architect: P.A.M. Kilsdonk

Bouwjaar: 1987

Almere Centrum [pagina 26]

Architect: P.A.M. Kilsdonk

Bouwjaar: 1987

Almere Muziekwijk

Architect: P.A.M. Kilsdonk

Bouwjaar: 1987

Almere Oostvaarders

Almere Parkwijk

Architect: P.A.M. Kilsdonk

Bouwjaar: 1996

Alphen a.d. Rijn

Amersfoort [pagina 29]

Architect: J. van Belkum

Bouwjaar: 1997/2004

Amersfoort Schothorst

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1987

Amersfoort Vathorst

Architect: E. Megens

Bouwjaar: 2006

Amsterdam Amstel [pagina 30]

Architect: H.G.J. Schelling

Bouwjaar: 1939

Amsterdam Bijlmer Arena

Architect: N. Sidor & J. van Belkum

Bouwjaar: 2007

Amsterdam Centraal [pagina 37]

Architect: P.J.H. Cuijpers

Bouwjaar: 1882

Amsterdam Holendrecht

Architect: I. Veeger

Bouwjaar: 2008

Amsterdam Lelylaan

Architect: R.M.J.A. Steenhuis

Bouwjaar: 1986

Amsterdam Muiderpoort

Architect: H.G.J. Schelling

Bouwjaar: 1939

Amsterdam RAI

Architect: R.M.J.A. Steenhuis

Bouwjaar: 1992

Amsterdam Sloterdijk

Architect: H.C.H. Reijnders

Bouwjaar: 1986

Amsterdam Sloterdijk spoor 9/10

Architect: E.G. Scheltens

Bouwjaar: 2008

Amsterdam Zuid

Architect: K. van der Gaast / B. Spängberg

Bouwjaar: 1978

Anna Paulowna

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1971

Apeldoorn

Architect: P.H. van de Ree

Bouwjaar: 2007

Apeldoorn De Maten

Apeldoorn Osseveld

Appingedam

Arkel

Architect: M.A. van Wadenoyen

Bouwjaar: 1881

Arnhem

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1871

Arnhem – Sonsbeekzijde [pagina 41]

Architect: H.G.J. Schelling

Bouwjaar: 1954

Arnhem Presikhaaf

Arnhem Velperpoort [pagina 42]

Architect: K. van der Gaast /

R.M.J.A. Steenhuis

Bouwjaar: 1953/1988

Arnhem Zuid

Architect: E. Megens

Bouwjaar: 2005

Assen

Architect: R.M.J.A. Steenhuis

Bouwjaar: 1989

Baarn

Architect: A.L. van Gendt

Bouwjaar: 1897

Baflo

Bouwjaar: 1893

Barendrecht

Architect: E.G. Scheltens

Bouwjaar: 2001

Barneveld Centrum

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1978

Barneveld Noord**Bedum****Beek-Elsloo**

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1975

Beesd

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1980

Beilen

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1970

Bergen op Zoom

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1971

Best

Architect: Th.B.J. Fikkers

Bouwjaar: 2002

Beverwijk

Architect: G.J. van der Grinten

Bouwjaar: 1960

Bilthoven

Bouwjaar: 1901

Blerick**Bloemendaal**

Architect: D.A.N. Margadant

Bouwjaar: 1899

Bodegraven

Bouwjaar: 1913

Borne

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1975

Boskoop

Architect: H.G.J. Schelling

Bouwjaar: 1933

Bovenkarspel Flora**Bovenkarspel-Grootebroek**

Architect: W.Kloos

Bouwjaar: 1965

Boxmeer [pagina 47]

Architect: M.A. van Wadenoyen

Bouwjaar: 1882

Boxtel

Architect: E.G. Scheltens

Bouwjaar: 2000

Breda

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1975

Breda Prinsenbeek

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1988

Breukelen

Architect: P.H. van de Ree

Bouwjaar: 2006

Brummen**Buitenpost**

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1973

Bunde**Bunnik**

Bouwjaar: 1987

Bussum Zuid [pagina 48]

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1970

Capelle Schollebaar

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1981

Castricum

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1969

Chevremont**Coevorden**

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1976

Cuijk

Architect: M.A. van Wadenoyen

Bouwjaar: 1882

Culemborg

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1974

Daarlerveen

Dalen

Dalfsen [pagina 51]

Architect: E. Cuypers

Bouwjaar: 1902

De Eschmarke

De Vink

Architect: Th.J.B. Fikkers

Bouwjaar: 1995

Deinum

Delden [pagina 52]

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1863

Delft

Architect: C.B. Posthumus Meyes

Bouwjaar: 1883

Delft Zuid

Delfzijl

Bouwjaar: 1883

Delfzijl West

Den Dolder

Bouwjaar: 1914

Den Haag Centraal

Architect: K. van der Gaast

Bouwjaar: 1975

Den Haag HS [pagina 55]

Architect: D.A.N. Margadant

Bouwjaar: 1891

Den Haag Laan van NOI

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1978

Den Haag Mariahoeve

Architect: Bureau Kraayvanger

Bouwjaar: 1984

Den Haag Moerwijk

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1996

Den Haag Ypenburg

Architect: G. van Beers

Bouwjaar: 2005

Den Helder

Architect: G.J. van der Grinten

Bouwjaar: 1958

Den Helder Zuid

Deurne

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1976

Deventer [pagina 61]

Architect: H. Menalda van Schouwenburg

Bouwjaar: 1914

Deventer Colmschate

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1989

Didam

Diemen

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1978

Diemen Zuid

Architect: R.M.J.A. Steenhuis

Bouwjaar: 1993

Dieren

Bouwjaar: 1902

Doetinchem [pagina 62]

Architect: P.A.M. Kilsdonk

Bouwjaar: 1983

Doetinchem De Huet

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1985

Dordrecht [pagina 65]

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1870

Dordrecht Stadspolders

Architect: J.A. van Belkum

Bouwjaar: 1990

Dordrecht Zuid

Driebergen-Zeist

Architect: K. van der Gaast / M.W. Markenhof

Bouwjaar: 1962

Driehuis

Dronrijp

Duiven

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1980

Duivendrecht

Architect: P.A.M. Kilsdonk

Bouwjaar: 1993

Echt

Architect: K.H. van Brederode
Bouwjaar: 1884

Ede Centrum [pagina 66]

Bouwjaar: 1902

Ede-Wageningen

Architect: P.A.M. Corbey
Bouwjaar: 1984

Eijsden

Bouwjaar: 1855

Eindhoven [pagina 69]

Architect: K. van der Gaast
Bouwjaar: 1956

Eindhoven Beukenlaan

Architect: C. Douma
Bouwjaar: 1971

Elst

Architect: C. Douma
Bouwjaar: 1982

Emmen

Architect: C. Douma
Bouwjaar: 1965

Emmen Bargeres**Enkhuizen** [pagina 70]

Bouwjaar: 1886

Enschede [pagina 73]

Architect: H.G.J. Schelling
Bouwjaar: 1950

Enschede Drienerlo

Architect: E.G. Scheltens
Bouwjaar: 1996

Ermelo

Bouwjaar: 1897

Etten-Leur

Architect: C. Douma
Bouwjaar: 1965

Eygelshoven**Eygelshoven Markt****Franeker****Gaanderen****Geerdijk****Geldermalsen**

Bouwjaar: 1884

Geldrop

Architect: G.W. van Heukelom
Bouwjaar: 1913

Geleen Oost**Geleen-Lutterade****Gilze-Rijen**

Bouwjaar: 1915

Glanerbrug**Goes**

Architect: K. van der Gaast
Bouwjaar: 1982

Goor

Architect: K.H. van Brederode
Bouwjaar: 1863

Gorinchem

Architect: C. Douma
Bouwjaar: 1971

Gouda

Architect: M.W. Markenhof
Bouwjaar: 1984

Gouda Goverwelle

Architect: C.M. Laboyrie
Bouwjaar: 1993

Gramsbergen

Architect: E. Cuypers
Bouwjaar: 1903

Grijpskerk**Groningen** [pagina 79]

Architect: I. Gosschalk
Bouwjaar: 1896

Groningen Europapark**Groningen Noord**

Architect: C. Douma
Bouwjaar: 1974

Grou-Jirnsom

Architect: C. Douma
Bouwjaar: 1976

Haarlem [pagina 80]

Architect: D.A.N. Margadant
Bouwjaar: 1906

Haarlem Spaarnwoude**'t Harde****Hardenberg**

Architect: E. Cuypers
Bouwjaar: 1905

Harderwijk

Architect: K. van der Gaast

Bouwjaar: 1983

Hardinxveld-Giessendam

Architect: K. van der Gaast

Bouwjaar: 1958

Haren

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1968

Harlingen

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1863

Harlingen Haven**Heemskerk**

Architect: D.J. Waagmeester

Bouwjaar: 1969

Heemstede-Aerdenhout [pagina 85]

Architect: K. van der Gaast

Bouwjaar: 1958

Heerenveen

Architect: J.A. van Belkum

Bouwjaar: 1983

Heerenveen IJstadion**Heerhugowaard**

Architect: C. Douma / R.M.J.A. Steenhuis

Bouwjaar: 1967/1989

Heerlen

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1985

Heerlen De Kissel**Heeze**

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1976

Heiloo

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1978

Heino

Bouwjaar: 1879

Helmond

Architect: P.A.M. Corbey

Bouwjaar: 1987

Helmond 't Hout

Architect: C.M. Laboyrie

Bouwjaar: 1992

Helmond Brandevoort

Architect: H. Lijnkamp

Bouwjaar: 2006

Helmond Brouwhuis

Architect: R.M.J.A. Steenhuis

Bouwjaar: 1987

Hemmen-Dodewaard

Architect: M.A. van Wadenoyen

Bouwjaar: 1881

Hengelo

Architect: H.G.J. Schelling

Bouwjaar: 1951

Hengelo Oost**'s-Hertogenbosch**

Architect: R.M.J.A. Steenhuis

Bouwjaar: 1998

's-Hertogenbosch Oost

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1987

Hillegom**Hilversum**

Architect: J.A. van Belkum

Bouwjaar: 1992

Hilversum Noord

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1974

Hilversum Sportpark**Hindeloopen****Hoek van Holland Haven****Hoek van Holland Strand****Hoensbroek****Hollandsche Rading**

Architect: P.A.M.J. Corbey

Bouwjaar: 1987

Holten

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1886

Hoofddorp

Architect: T. Fichtinger

Bouwjaar: 1998

Hoogeveen

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1984

Hoogezand-Sappemeer

Architect: R.M.J.A. Steenhuis

Bouwjaar: 1989

Hoogkarspel

Architect: W. Kloos

Bouwjaar: 1965

Hoorn [pagina 86]

Architect: Th.J.B. Fickers

Bouwjaar: 1882/1990

Hoorn Kersenboogerd

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1986

Horst-Sevenum [pagina 89]

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1864

Houten

Architect: H. Woltjer

Bouwjaar: 2008

Houten Castellum

Architect: H. Woltjer

Bouwjaar: 2000

Houthem-St.Gerlach

Bouwjaar: 1903

Hurdegaryp

Architect: W. Kloos

Bouwjaar: 1964

IJlst**Kampen**

Bouwjaar: 1911

Kapelle-Biezelinge

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1863

Kerkrade Centrum**Kesteren**

Bouwjaar: 1885

Klarenbeek**Klimmen-Ransdaal** [pagina 90]

Architect: G.W. van Heukelom

Bouwjaar: 1913

Koog Bloemwijk

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1986

Koog-Zaandijk

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1976

Koudem-Molkwerum**Krabbendijke**

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1863

Krommenie-Assendelft

Architect: J. Eulderink

Bouwjaar: 2008

Kropswolde

Bouwjaar: 1915

Kruiningen-Yerseke

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1863

Lage Zwaluwe

Architect: E. Megens

Bouwjaar: 2003

Landgraaf

Bouwjaar: 1893

Leerdam

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1987

Leeuwarden

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1863

Leeuwarden Camminghaburen

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1991

Leiden Centraal [pagina 93]

Architect: H.C.H. Reijnders

Bouwjaar: 1996

Leiden Lammenschans

Architect: K. van der Gaast

Bouwjaar: 1961

Leidschendam-Voorburg**Lelystad Centrum**

Architect: P.A.M. Kilsdonk

Bouwjaar: 1988

Lichtenvoorde-Groenlo**Lochem**

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1863

Loppersum

Bouwjaar: 1883

Lunteren

Bouwjaar: 1902

Maarn

Maarsssen

Architect: P.H. van de Ree

Bouwjaar: 2004

Maassluis

Architect: K. van der Gaast

Bouwjaar: 1980

Maassluis West**Maastricht** [pagina 94]

Architect: G.W. van Heukelom

Bouwjaar: 1913

Maastricht Randwyck

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1987

Mantgum**Mariënberg**

Architect: E. Cuypers

Bouwjaar: 1903

Martenshoek**Meerssen**

Architect: W. de Jong

Bouwjaar: 1900

Meppel [pagina 99]

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1866

Middelburg [pagina 100]

Bouwjaar: 1870

Naarden-Bussum [pagina 103]

Architect: H.G.J. Schelling

Bouwjaar: 1925

Nieuw-Amsterdam**Nieuw-Vennep**

Architect: P.A.M. Corbey

Bouwjaar: 1986

Nieuwerkerk a/d IJssel

Architect: Th.J.B. Fikkers

Bouwjaar: 1989

Nieuweschans**Nijkerk** [pagina 109]

Architect: N.J. Kamperdijk

Bouwjaar: 1863

Nijmegen [pagina 110]

Architect: S. van Ravesteyn

Bouwjaar: 1954

Nijmegen Dukenburg

Architect: Th.J.B. Fikkers

Bouwjaar: 1996

Nijmegen Heyendaal**Nijmegen Lent****Nijverdal**

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1971

Nunspeet [pagina 115]

Bouwjaar: 1906

Nuth

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1991

Obdam

Bouwjaar: 1898

Oisterwijk

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1863

Oldenzaal

Architect: K. van der Gaast

Bouwjaar: 1957

Olst**Ommen**

Architect: E. Cuypers

Bouwjaar: 1903

Onze Lieve Vrouwe ter Nood**Oosterbeek****Opheusden****Oss**

Architect: P.A.M. Kilsdonk

Bouwjaar: 1982

Oss West

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1981

Oudenbosch

Bouwjaar: 1854

Overveen [pagina 116]

Bouwjaar: 1880

Purmerend

Architect: K.F.G. Spruit

Bouwjaar: 1958

Purmerend Overwhere

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1971

Purmerend Weidevenne

Architect: Arcadis

Bouwjaar: 2007

Putten

Architect: H.G.J. Schelling

Bouwjaar: 1929

Raalte

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1978

Ravenstein

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1973

Reuver

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1863

Rheden**Rhenen**

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1981

Rijssen

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1886

Rijswijk

Architect: Th.J.B. Fikkers

Bouwjaar: 1996

Rilland-Bath**Roermond**

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1862

Roodeschool**Roosendaal** [pagina 119]

Architect: S. van Ravesteyn

Bouwjaar: 1949

Rosmalen

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1981

Rotterdam Alexander

Architect: W. Trabsky

Bouwjaar: 1983

Rotterdam Blaak

Architect: H.C.H. Reijnders

Bouwjaar: 1993

Rotterdam Centraal**Rotterdam Lombardijen**

Architect: P.H. van de Ree

Bouwjaar: 1996

Rotterdam Noord [pagina 120]

Architect: S. van Ravesteyn

Bouwjaar: 1953

Rotterdam Stadion**Rotterdam Zuid**

Architect: H.C.H. Reijnders

Bouwjaar: 1993

Ruurlo**Santpoort Noord**

Architect: K. van der Gaast

Bouwjaar: 1958

Santpoort Zuid

Architect: D.A.N. Margadant

Bouwjaar: 1898

Sappemeer Oost**Sauwerd****Schagen** [pagina 123]

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1968

Scheemda

Architect: K.H. Scheemda

Bouwjaar: 1865

Schiedam Centrum

Architect: J. van Belkum

Bouwjaar: 2000

Schiedam Nieuwland

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1985

Schin op Geul

Architect: G.W. van Heukelom

Bouwjaar: 1913

Schinnen**Schiphol**

Architect: Benthem Crouwel

Bouwjaar: 1995

Sittard

Architect: J.A. van Belkum

Bouwjaar: 1993

Sliedrecht

Architect: R.M.J.A. Steenhuis

Bouwjaar: 1985

Sneek [pagina 124]

Bouwjaar: 1882

Sneek Noord

Soest [pagina 127]

Architect: J.F. Klinkhamer

Bouwjaar: 1897

Soest Zuid

Architect: W. Kloos

Bouwjaar: 1963

Soestdijk

Architect: J.F. Klinkhamer

Bouwjaar: 1897

Spaubeek**Stavoren****Stedum****Steenwijk**

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1972

Susteren

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1975

Swalmen

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1863

Tegelen

Architect: Th.J.B. Fikkers

Bouwjaar: 1997

Terborg

Bouwjaar: 1883

Tiel

Bouwjaar: 1881

Tiel Passewaaij

Architect: J.N. van de Lune

Bouwjaar: 2007

Tilburg [pagina 128]

Architect: K. van der Gaast

Bouwjaar: 1965

Tilburg Reeshof

Architect: Th.J.B. Fikkers

Bouwjaar: 2003

Tilburg West

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1969

Twello

Architect: E. Megens

Bouwjaar: 2006

Uitgeest

Architect: H. Woltjer

Bouwjaar: 2006

Uithuizen

Architect: Olga Architecten

Bouwjaar: 2000

Uithuizermeeden**Usquert****Utrecht Centraal**

Architect: M.W. Markenhof

Bouwjaar: 1985

Utrecht Lunetten**Utrecht Overvecht**

Architect: C.M. Laboyrie

Bouwjaar: 1995

Utrecht Terwijde

Architect: J.N. van de Lune

Bouwjaar: 2007

Utrecht Zuilen

Architect: H. Woltjer

Bouwjaar: 2006

Valkenburg [pagina 133]

Bouwjaar: 1853

Varsseveld**Veenendaal Centrum**

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1981

Veenendaal West

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1981

Veenendaal-De Klomp

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1962

Veenwouden

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1973

Velp

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1982

Venlo [pagina 134]

Architect: K. van der Gaast

Bouwjaar: 1958

Venray

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1976

Vierlingsbeek

Vlaardingen Centrum

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1969

Vlaardingen Oost

Architect: K. van der Gaast

Bouwjaar: 1956

Vlaardingen West**Vleuten**

Architect: J.N. van de Lune

Bouwjaar: 2007

Vlissingen [pagina 137]

Architect: S. van Ravesteyn

Bouwjaar: 1950

Vlissingen Souburg**Voerendaal** [pagina 138]

Architect: G.W. van Heukelom

Bouwjaar: 1913

Voorburg

Architect: K. van der Gaast / J. Bak

Bouwjaar: 1988

Voorhout**Voorschoten**

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1995

Voorst-Empe**Vorden**

Bouwjaar: 1877

Vriezenveen**Vroomshoop****Vught** [pagina 141]

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1866

Waddinxveen**Waddinxveen Noord****Warffum****Weert**

Architect: G.W. van Heukelom

Bouwjaar: 1914

Weesp

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1967

Wehl

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1973

Wezep**Wierden**

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1965

Wijchen

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1973

Wijhe**Winschoten** [pagina 142]

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1865

Winsum**Winterswijk**

Bouwjaar: 1879

Winterswijk West**Woerden**

Architect: W. de Jong

Bouwjaar: 1911

Wolfheze

Bouwjaar: 1899

Wolvega [pagina 145]

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1865

Workum**Wormerveer**

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1978

Zaandam

Architect: P.A.M. Kilsdonk

Bouwjaar: 1983

Zaandam Kogerveld

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1989

Zaltbommel

Architect: K. van der Gaast

Bouwjaar: 1984

Zandvoort aan Zee [pagina 146]

Bouwjaar: 1908

Zetten-Andelst

Bouwjaar: 1898

Zevenaar

Architect: K. van der Gaast

Bouwjaar: 1962

Zevenbergen

Bouwjaar: 1854

Zoetermeer

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1992

Zoetermeer Oost

Architect: J. Bak

Bouwjaar: 1996

Zuidbroek

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1865

Zuidhorn

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1976

Zutphen [pagina 149]

Architect: H.G.J. Schelling

Bouwjaar: 1952

Zwaagwesteinde**Zwijndrecht**

Architect: C. Douma

Bouwjaar: 1965

Zwolle [pagina 150]

Architect: K.H. van Brederode

Bouwjaar: 1866

Literatuur

Adrie Barnhard, 'Stations van Van der Gaast', *Forum*, 1983, nr. 4, p. 152-157.

H. Blotkamp, E. de Jong (red.), *Nederlandse architectuur. S. van Ravesteyn*, Amsterdam: Stichting Architectuurmuseum/Utrecht: Centraal Museum, 1977.

Johannes W. van Dal, *Architectuur langs de rails. Overzicht van stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer/Antwerpen: Kluwer, 1981.

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

'Dutch railway station design', *Architectural Design*, 1991, nr. 3/4, p. 82-89.

K. van der Gaast, 'Overpeinzingen van een stationsarchitect', *Bouw*, 1964, nr. 18, p. 622-624.

Paul Groenendijk, Piet Vollaard, *Architectuurgids Nederland (1900-2000)*, Rotterdam: Uitgeverij 010, 2006.

Trudy van den Hurk-van Haagen, *K. van der Gaast (1923-1993). Transparantie en onverhulde constructies*, Rotterdam: BONAS, 2004.

Hans Ibelings, *Nederlandse architectuur van de twintigste eeuw*, Rotterdam: NAI Uitgevers, 1995.

Hans Ibelings (red.), *Architecten in Nederland. Van Cuypers tot Koolhaas*, Amsterdam: Ludion, 2005.

Victor Lansink, *Spoorwegstations in Nederland 1955-1980. Variatie in standaardisatie* (doctoraalscriptie Universiteit van Utrecht), Utrecht, 1998.

'Naoorlogse stationsgebouwen in Nederland', *Bouwwereld*, 1957, p. 986-1023.

H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen: Walburg Pers, 2000.

Meike Scharleman, Jan-Derk Koudijs, *S. van Ravesteyn (1889-1983). De meester van de gebogen lijn*, Rotterdam: Stichting BONAS, 2005.

H.G.J. Schelling, 'Vijf nieuwe stationsgebouwen', *Bouwkundig Weekblad* 1959, nr. 1, p. 3-13.

A.J. van der Steur, 'In memoriam prof. ir. J.F. Klinkhamer, B.I.', *Bouwkundig Weekblad* 49 (1928), nr. 50, p. 399.

G. Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland: van 1834 tot nu*, Amsterdam: Boom, 2004.

www.bonas.nl

www.hetutrechtsarchief.nl/spoorwegen.asp

www.stationsweb.nl

Projectleiding en eindredactie **Bureau Spoorbouwmeester (Homme Heringa)**

Tekst **Bureau Spoorbouwmeester (Nathalie de Vries); Crimson Architectural Historians (Wouter Vanstiphout en Cassandra Wilkins, op basis van eerder onderzoek en advies door Crimson); Paul Meurs (met medewerking van Chawwah Six en Paula Klaver, op basis van eerder onderzoek en advies door Urban Fabric bv, Schiedam)**

Fotografie **Rob 't Hart**

Tekstredactie **Els Brinkman**

Vormgeving **Piet Gerards Ontwerpers (Piet Gerards en Monique Hegeman)**

Druk en lithografie **Drukkerij Die Keure, Brugge**

Productie **NAi Uitgevers (Caroline Gautier)**

Uitgever **NAi Uitgevers (Eelco van Welie)**

© 2009 NAI Uitgevers, Rotterdam / Bureau Spoorbouwmeester, Utrecht

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Voor zover het maken van reprografische verveelvoudigingen uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16 h Auteurswet 1912 dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.reprorecht.nl). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) kan men zich wenden tot de Stichting PRO (Stichting Publicatie- en Reproductierechten Organisatie), Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.cedar.nl/pro

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam

© 2009, c/o Pictoright Amsterdam

Niet alle rechthebbenden van de gebruikte illustraties konden worden achterhaald. Belanghebbenden wordt verzocht contact op te nemen met NAI Uitgevers, Mauritsweg 23, 3012 JR Rotterdam, info@naipublishers.nl

NAi Uitgevers is een internationaal georiënteerde uitgever, gespecialiseerd in het ontwikkelen, produceren en distribueren van boeken over architectuur, beeldende kunst en verwante disciplines. www.naipublishers.nl

ISBN 978 90 5662 648 8

De Nederlandse Spoorwegen ontwikkelde zich na de Tweede Wereldoorlog op architectuurgebied tot een van de meest vooruitstrevende en productieve opdrachtgevers van ons land. De stations die sinds 1945 zijn gebouwd, vormen samen met de vooroorlogse stationsgebouwen een gelijkmatig over Nederland verspreide architectuurcollectie.

De vijftig stations die in dit boek zijn opgenomen, vormen samen **De Collectie**, een door de spoorsector benoemde verzameling die een representatief beeld geeft van het gebouwenbezit van de Nederlandse Spoorwegen en ProRail. Het gaat om bijzondere gebouwen die een hedendaagse cultuurhistorische visie vertegenwoordigen en die stuk voor stuk architectonisch unieke, maar ook representatieve eigenschappen hebben – gebouwen die de moeite waard zijn om te behouden.

Rob 't Hart fotografeerde speciaal voor dit boek de vijftig stations; Crimson Architectural Historians en Urban Fabric gaan in op het ontstaan en de historische achtergronden van **De Collectie**, en beschrijven de architectonische bijzonderheden van de afzonderlijke stations.

NAi Uitgevers

Bureau Spoorbouwmeester

ISBN 978-90-5662-648-8



9 789056 626488