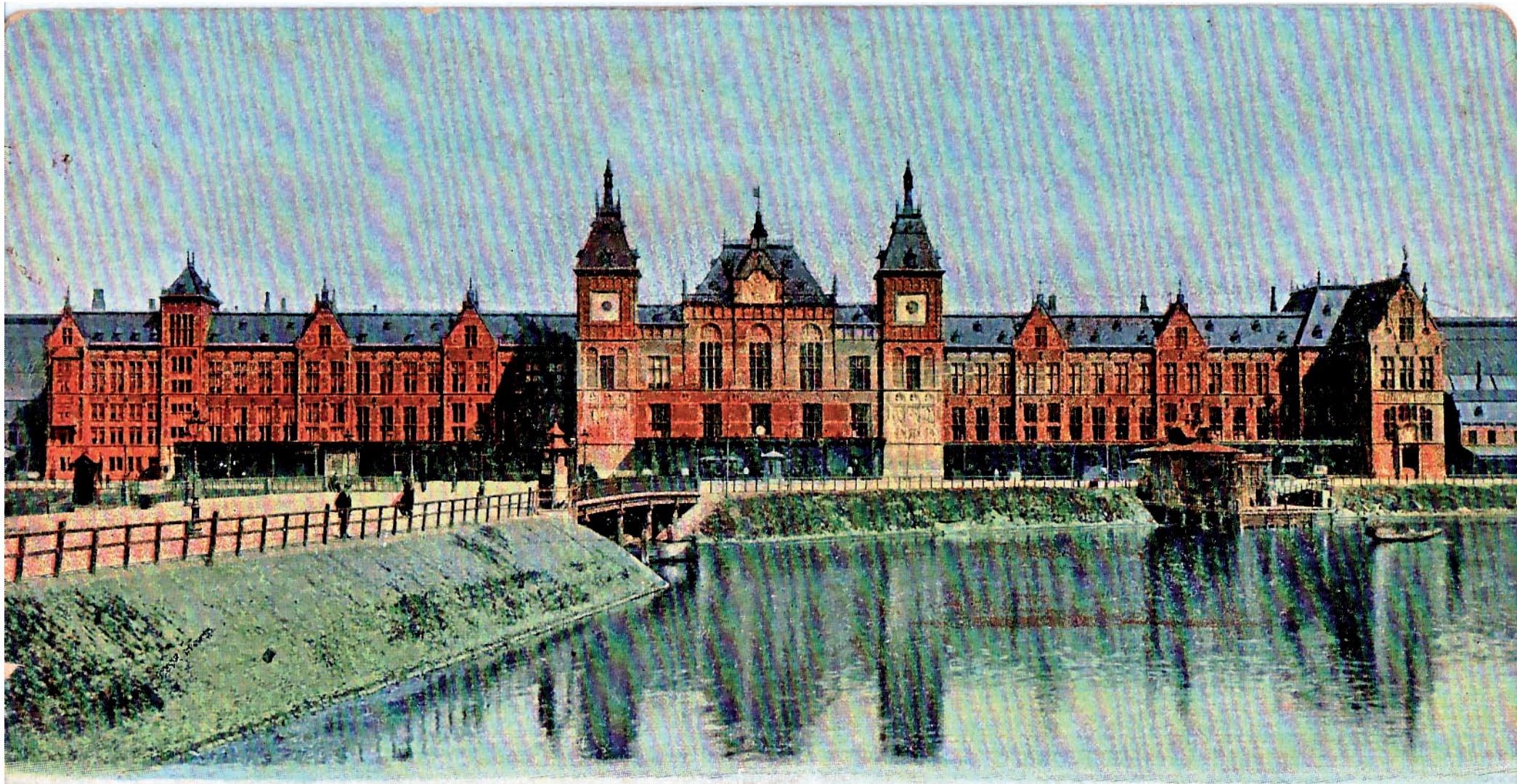


VOORORLOGSE STATIONS


CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN ANALYSE





AMSTERDAM

Centraalstation

 Dr. Trenkler Co., Leipzig. 11783 Nachdruck verboten.

INHOUD

INLEIDING.....4	VOORROLOGSE.....7 VOORRAAD	WAARDESTELLINGEN...64	CASE STUDIES.....74	BRONNEN..... 111
	Vooroorlogse voorraad 7	Bloemendaal 66	Abcoude 76	Literatuurlijst 111
		Boskoop 67	Ede Centrum 82	Colofon 112
	Indelingsvarianten 15	Cuijk 68	Horst-Sevenum 88	
	Maatschappijen 15	Dalfsen 69	Naarden-Bussum 92	
	Standaardtypen 25	Delden 70	Overveen 98	
	Architecten 34	Gramsbergen 71	Zwolle 104	
	Spoorlijnen 42	Nijkerk 72		
	Conclusies 50	Nunspeet 73		
	De collectie 52			
	Iconen 54			
	Architectenoeuvres 55			
	Architectonische waarde 57			
	Stationstypologie 58			
	Maatschappijen 61			
	Conclusies 62			

INLEIDING

Het 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 er 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 continue: 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 in de Nederlandse steden.

Gegeven de grote dynamiek is het eigenlijk verbazingwekkend hoeveel oude stationsgebouwen zijn overgebleven en zelfs (al dan niet met aanpassingen) hun functie hebben weten behouden. Van de vooroorlogse stations in Nederland zijn er nog 89 in beheer en exploitatie bij de Nederlandse Spoorwegen en ProRail. De helft (45 stuks) staat op de rijksmonumentenlijst. Wat is de toekomst van die vooroorlogse stations? Musealiseren de rijksmonumenten en is de rest 'vogelvrij'? Wat is eigenlijk de inzet bij die rijksmonumenten: behoud van de gebouwen of continuïteit van de vervoersfunctie? Klopt de verzameling monumenten nog wel met het verhaal dat de NS en ProRail zelf met hun stations wil uitdragen?

Dit onderzoek heeft als doel om aanbevelingen te maken vanuit cultuurhistorisch oogpunt voor het beheer van de vooroorlogse stationsgebouwen. Opdrachtgever is het Bureau Spoorbouwmeester. De Nederlandse Spoorwegen en ProRail willen samen, vanuit de eigen rollen en betrokkenheid bij de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland, verantwoord met het cultureel erfgoed omgaan. ProRail namens de overheid als medefinancier/ontwikkelaar en bewaker van de transferfunctie in de stationsgebouwen. De NS als eigenaar, ontwikkelaar, exploitant en dagelijks beheerder van stationsgebouwen.

Dit onderzoek is vanuit deze ambitie geïnitieerd. Het project is een vervolg op het onderzoek 'De Collectie, cultuurhistorische visie naoorlogse stations', dat Crimson Architectural Historians uitvoerde naar de naoorlogse stations (2007).

Werkwijze

Vertrekpunt van het onderzoek was een lijst van 89 vooroorlogse stations van de NS en ProRail, opgesteld door het Bureau Spoorbouwmeester. Naast de al genoemde 45 rijksmonumenten zijn sommige stations aangewezen als gemeentelijk of provinciaal monument. De vooroorlogse voorraad is op de volgende pagina's afgebeeld, waarbij de rijksmonumenten van een rood stempel (RM) zijn voorzien. Enkele stations hebben een wit stempel (NS); deze gebouwen hebben de speciale aandacht van NS Poort, vanwege (mogelijk) functieverlies of andere actuele ontwikkelingen.

Om inzicht te krijgen in de verzameling zijn de 89 stations op vier verschillende manieren ingedeeld. Dit gebeurde achtereenvolgens op spoorwegmaatschappijen, standaardtypen, architectenoeuvres en spoorlijnen. Uit deze oefening kwamen de thema's naar voren die de samenstelling van de vooroorlogse collectie bepalen. Daarbij gaat het enerzijds om uitzonderlijke stations, zoals de iconen van het spoor (Amsterdam CS, Haarlem, Valkenburg) en de topstukken van de grote spoorbouwmeesters (Van Heukelom, Margandant, Schelling). Anderzijds zijn er de ooit doodgevone stations, die in de negentiende eeuw deelgebouwd werden uit een catalogus van standaardtypen. Van bepaalde types hebben er tientallen verspreid door het land gestaan en zijn er vaak maar enkele voorbeelden overgebleven.

Uit de vooroorlogse voorraad is een collectie van 50 stations samengesteld. Deze gebouwen geven een representatief beeld van de gebouwde erfenis in bezit van de NS en ProRail. In de collectie

zijn uiteraard de iconen opgenomen, tien stations die nog steeds dienen als visitekaartjes van zowel het spoorwegbedrijf als van de steden waar zij staan. Verder is er ruimte voor de belangrijkste stations van de spoorbouwmeesters en stations met een bijzondere architectonische kwaliteit. Van de standaardstations is een selectie gemaakt, met de belangrijkste typen. Tot slot zijn ook van de vele regionale spoorwegmaatschappijen die de NS vooraf gingen de meest kenmerkende gebouwen in de collectie vertegenwoordigd. Waar mogelijk is in de collectie de voorkeur aan rijksmonumenten gegeven.

Onder de 50 geselecteerde stations van de vooroorlogse collectie zijn 39 rijksmonumenten. Van de zes rijksmonumenten die buiten de collectie zijn gelaten is kort gemotiveerd waarom dat gebeurde (Delfszijl, Leeuwarden, Lunteren, Oudenbosch, Zevenbergen en Arnemuiden). Elf stations in de vooroorlogse collectie zijn geen rijksmonument: Abcoude, Bloemendaal, Boskoop, Cuijk, Dalfsen, Delden, Gramsbergen, Naarden-Bussum, Nijkerk, Nunspeet en Overveen. Van al deze stations is een beschrijving met waardestelling gemaakt. Deze waardestelling is een rechtvaardiging van het toevoegen van niet-rijksmonumenten aan de collectie.

Het laatste onderdeel van het onderzoek bestaat uit zes case studies van probleemgevallen: Abcoude, Ede Centrum, Horst-Sevenum, Naarden-Bussum, Overveen en Zwolle. Van deze stations is een analyse gemaakt (historische ontwikkeling, stedenbouw, architectuur en interieur) met waardestelling en aanbevelingen en randvoorwaarden voor toekomstige ontwikkelingen vanuit de cultuurhistorie. Hierbij is een voorschot genomen op het formuleren van uitgangspunten en randvoorwaarden voor gepaste ontwikkeling van de collectie, binnen de gehele onroerend goed portefeuille van de NS en ProRail.

Bevindingen

De vooroorlogse stations van de NS en ProRail vormen een diverse verzameling. Ze verwijzen naar 15 verschillende spoorwegmaatschappijen, elk met een eigen bouwcultuur en uitstraling. Ook laten zij de ontwikkeling zien van het opdrachtgeverschap van de spoorwegmaatschappijen door de jaren heen, soms louter utilitair en soms met culturele of artistieke ambities. De stations vormen een afspiegeling van de veranderende architecturopvattingen en -ambities aan het spoor. Kort samengevat is de vooroorlogse collectie meer te zien als een gebouw 'verhalenboek', dan als een verzameling architectonische topstukken.

Wat is het nut om deze (verouderde) gebouwen met hun verhalen te koesteren, op spoorlocaties met een enorme druk van versnelling en ontwikkeling? Ten eerste is de collectie te zien als een 'buitenmuseum' van het spoorwegmuseum, waar *in situ* gebouwen uit de geschiedenis van de spoorwegen zijn te bewonderen, compleet met een stedenbouwkundige of landschappelijke context en met (in bijna alle gevallen) de dynamiek van het spoorbedrijf. De collectie versterkt het culturele gezicht van de NS en ProRail. Ten tweede zorgen de historische stationsgebouwen voor identiteit en meerwaarde; ze brengen historische gelaagdheid in moderne OV-terminals en geven herkenbaarheid aan anonieme halteplaatsen. Ten derde: ze verbinden de terminals ruimtelijk met de steden, via klassieke stationswegen en stationspleinen. En ten vierde: de collectie heeft potentie om als geheel te worden geëxploiteerd, zowel in communicatie en voorlichting, als in gebruik en branding. De collectie vormt een club van gebouwen, met een meerwaarde die specifieke gebruikers kan aanspreken: de NS en ProRail zelf of functies gerelateerd aan reizen, aan vreemdelingenverkeer en vrije tijdsbesteding en mobiliteit.

De bedrijfsvoering van de NS en ProRail levert in de stations uit de vooroorlogse collectie een aantal vergelijkbare knelpunten op. De eerste ontwikkeling die in het oog springt is de transformatie van

stationsgebouwen tot halteplaatsen, waarbij het station blijft bestaan maar het stationsgebouw zijn functie verliest. Voorbeelden hiervan zijn Ede Centrum, Overveen en Horst-Sevenum. De stations blijven de 'uithangborden' van de halte, maar krijgen een gebruik dat niets met vervoer te maken heeft (museum, tandartsenpraktijk, makelaardij). Het zou interessant zijn te streven naar meer openbare functies (in relatie tot reizen of verpozen) en onderlinge verbanden tussen de stations van de collectie.

De tweede ontwikkeling is juist omgekeerd: de vorming van vervoersterminals op de grote knooppunten, die moeizaam samengaan met de oude stations. De druk van schaalvergroting en efficiency wordt soms ter plaatse van het bestaande station opgevangen. In Rotterdam CS betekent dit dat het naoorlogse station van Van Ravensteyn wijkt voor een nieuw gebouw. Amsterdam CS wordt daarentegen ingrijpend omgebouwd en onderbouwd om het rijksmonument van P.J.H. Cuypers en A.L. van Gendt in stand te kunnen houden. In Maastricht en Groningen gebeurde iets anders, hier kwam de terminal pal naast het oude stationsgebouw. De relatie van het station met de binnenstad boette aan helderheid in en ook is de wisselwerking tussen oud en nieuw matig. Het lijkt in beide gevallen of de trein honderd meter te vroeg tot stilstand is gekomen.

De voorbeelden maken duidelijk dat het moeilijk is om rijksmonumenten op te nemen in moderne vervoersknooppunten. Zou dit te maken hebben met een te rigide streven naar behoud van de monumenten, waardoor het onmogelijk is om ze aan te passen aan de hedendaagse stationslogica? Of is de reden dat de eisen van een grote terminal met veel passagiers zo extreem zijn, dat de oude gebouwen hiertoe ten enenmale onbruikbaar zijn? Het verdient aanbeveling te onderzoeken of het stationsmonument en de moderne terminal niet verder kunnen versmelten en de monumenten in te zetten als schakel tussen station en stad. Hoewel daarbij bepaalde monumentale waarden onder druk komen te staan, zal de winst voor de terminal (meerwaarde door identiteit en historische gelaagdheid,

betere aansluiting op de stad) en voor het monument (behoud van het gebruik) hier tegenop kunnen wegen. Station Zwolle kan wat dat betreft een goede testcase worden, met de aanstaande interventies.

De derde ontwikkeling in de collectie is de stapsgewijze transformatie onder invloed van kleine aanpassingen aan het gebruik. Dat de hedendaagse stationsstijl van de NS en ProRail ook in rijksmonumenten een plek behoort te hebben, hoort bij de intrinsieke logica van de functie. Datzelfde zou moeten gelden voor aanpassingen, in de trant van roltrappen en liften, betaalpunten en toegangspoortjes. Dat de hedendaagse stationsstijl van de NS en ProRail ook in rijksmonumenten een plek behoort te hebben, hoort bij de intrinsieke logica van de functie.

Voor de monumentenzorg is de uitdaging om het behoud van stations zo op te vatten, dat de eigentijdse stationshuishouding daar plaats kan vinden. Voor de NS en ProRail is de uitdaging wellicht zo te formuleren om in de collectie de balans tussen de *mainstream* stationsorganisatie (normalisatie en standaardisatie) en de specifieke kwaliteit van elk afzonderlijk stationsgebouw te zoeken.

VOORROLOGSE VOORRAAD





Abcoude
1871
NRS



Akkrum
1864
MESS
K.H. van Brederode



Alkmaar
1864
MESS
K.H. van Brederode



Amsterdam Amstel
1939
MESS
H.G.J. Schelling
Rijksmonument



Amsterdam CS
1882
MESS
P.J.H. Cuypers
Rijksmonument



Arkel
1881
MESS
Gemeentelijk monument



Arnhemuiden
1871
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Baarn (buurtstation)
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument



Biflthoven
1907
NCS
Gemeentelijk monument



Bloemendaal
1899
MESS
Margadant



Bodegraven
1913
MESS



Boskoop
1936
MESS
H.G.J. Schelling



Boxmeer
1882
MESS
M.A. van Wadenoyen
Rijksmonument



Cuijk
1882
MESS
M.A. van Wadenoyen



Dalfsen
1902
NOLS
Ed. Cuypers
Gemeentelijk monument



Delden
1863
MESS
K.H. van Brederode



Delft
1883
HSM
C.B. Posthumus Meyes
Rijksmonument



Delfzijl
1883
MESS
Rijksmonument



Den Dolder
1914
NCS
Rijksmonument



Den Haag HS
1891
HSM
D.A.N. Margadant
Rijksmonument



Deventer
1914
MESS
H. Menalda van Schouwenburg
Rijksmonument



Dieren
1902
MESS
Gemeentelijk monument



Dordrecht
1870
MESS
Rijksmonument



Echt
1867
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Ede Centrum
1902
SV
Rijksmonument



Enkhuisen
1886
HSM
Rijksmonument



Franeker
1868
MESS
K.H. van Brederode



Geldermalsen
1884
MESS
Rijksmonument



Geldrop
1912
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Gilze-Rijen
1915
MESS



Goor
1863
MESS
K.H. van Brederode



Gramsbergen
1903
NOLS
Ed. Cuypers



Groningen
1893
MESS
I. Gosschalk
Rijksmonument



Haarlem
1904
HSM
D.A.N. Margadant
Rijksmonument



Hardinxveld-Giessendam
1883
MESS



Harlingen
1863
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Heino
1879
MESS
Gemeentelijk monument



Holten
1886
KNLS
K.H. van Brederode



Hoorn
1882
MESS
Rijksmonument



Horst-Sevenum
1864
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Kampen
1911
NCS
Rijksmonument



Kapelle-Biezelinge
1863
MESS
K.H. van Brederode
Gemeentelijk monument



Kesteren
1885
MESS



Klimmen-Ransdaal
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Krabbendijke
1863
MESS
K.H. van Brederode



Kropswolde
1915
MESS
Gemeentelijk monument



Leerdam
1881
MESS



Leeuwarden
1863
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Lunteren
1902
SV
Rijksmonument



Maastricht
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Marienberg
1905
NOLS
Ed. Cuypers
Gemeentelijk monument



Meppel
1866
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Middelburg
1870
MESS
Rijksmonument



Naarden-Bussum
1925
MESS
H.G.J. Schelling
Provinciaal monument



Nijkerk
1863
NCS
N.J. Kamperdijk
Gemeentelijk monument



Nunspeet
1906
NCS



Obdam
1898
HSM
Provinciaal monument



Oisterwijk
1863
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Ommen
1902
NOLS
Ed. Cuypers



Oudenbosch
1885
AR
Rijksmonument



Overveen
1880
HZSM



Putten
1929
NCS
H.G.J. Schelling



Reuver
1863
MESS
K.H. van Brederode



Rijssen
1886
KNLS



Roermond
1862
MESS
K.H. van Brederode



Schaesberg
1893
NZZ
Rijksmonument



Scheemda
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Schin op Geul
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Sliedrecht, Station
1883
MESS



Sneek
1882
MESS
Rijksmonument



Soest
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument



Soestdijk
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument



Soestduinen
1910
NCS
Gemeentelijk monument



Swalmen
1863
MESS
K.H. van Brederode
Gemeentelijk monument



Tiel
1881
MESS
Gemeentelijk monument



Utrecht Maliebaan
1874
HSM
A.L. van Gendt
Rijksmonument



Valkenburg
1853
AM
Rijksmonument



Voerendaal
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Vught
1868
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Weert
1912
MESS



Winschoten
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Winterswijk
1880
NWS
Gemeentelijk monument



Woerden
1911
MESS
W. de Jong
Gemeentelijk monument



Wolfheze
1899
MESS



Wolvega
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Zandvoort aan Zee
1908
HZSM
D.A.N. Margadant
Rijksmonument



Zetten-Andelst
1898
HSM
Gemeentelijk monument



Zevenbergen
1885
AR
Rijksmonument



Zwolle
1866
MESS
Rijksmonument

AM



AR



HSM



HZSM



KNLS



MESS



NCS



NOLS



NRS



NWS



NZS



SV



ULS



AM 1	AR 2	HSM 7	HZSM 2	KNLS 2
MESS 56	NCS 7	NOLS 4	NRS 1	NWS 1
NZS 1	SV 2	ULS 3		

INDELINGSVARIANTEN VOORROLOGSE VOORRAAD

Om inzicht te krijgen in de verzameling zijn alle 89 stations op vier verschillende manieren geordend. Dit gebeurde achtereenvolgens op spoorwegmaatschappijen, standaardtypen, architectenoeuvres en spoorlijnen.

MAATSCHAPPIJEN

De overheid hield zich in 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. Pas in 1863 werd een staatsspoorbedrijf opgericht, de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS), die in de volgende jaren geleidelijk alle regionale maatschappijen overnam. In de jaren dertig van de vorige eeuw waren nog twee grote maatschappijen over: het Staatsspoor (MESS) en de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HSM). Beide bedrijven gingen in 1937 op in een nieuw staatsbedrijf: de Nederlandse Spoorwegen (NS).

De 89 vooroorlogse stations die tegenwoordig in bezit zijn van de NS en ProRail werden gebouwd in opdracht van liefs 15 verschillende maatschappijen. Verreweg de meeste stations (56) stammen af van het Staatsspoor. Van de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HSM) bestaan nog zeven stations, evenveel als van de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij (NCS). Er zijn drie stations van de Utrechtse Lokaalspoorweg Maatschappij (ULS) en vier van de Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij (NOLS). De overige maatschappijen zijn bescheiden vertegenwoordigd, met een of twee stations.

Wanneer wordt gekeken naar de verdeling van de 45 rijksmonumenten over de 89 stations van de verschillende spoorwegmaatschappijen dan vallen enkele zaken op. De twee grote maatschappijen (MESS en HSM) bouwden de grootste en meest monumentale stations en zijn goed op

de monumentenlijst vertegenwoordigd. Van de MESS is de helft van het aantal stations een rijksmonument (28 van de 56) en dat geldt voor liefst vijf van de zeven stations van de HSM (Delft, Den Haag HS, Enkhuizen, Haarlem, Utrecht Maliebaan). Van de overige maatschappijen zijn ofwel alle stations beschermd of geen enkele. Gezien de geringe aantallen gebouwen is dat overigens niet echt schokkend. Op de monumentenlijst staan alle stations van de ULS (drie stuks, allemaal ontworpen door Klinkhamer), de SV (2), de AR (2), AM (1) en NZS (1). Een van de twee stations van de HZSM staat op de rijksmonumentenlijst; twee van de zeven stations van de NCS en geen enkel van de NOLS (vier stations), de KNLS (2), de NRS (1) en de NWS (1). Concluderend kan worden gesteld dat de vele maatschappijen die de NS vooraf ging redelijk zijn vertegenwoordigd op de monumentenlijst. Hooguit zijn enkele maatschappijen ruim bedeed (HSM, ULS) en komen andere maatschappijen (NOLS, KNLS) er bekaaid af.

H S M

Hollandse IJzeren Spoorweg
Maatschappij. Eerste
spoorwegmaatschappij in
Nederland, gesticht in 1837.
Overgenomen door NS in 1938.

Spoorlijnen in heel Nederland:

Amsterdam - Rotterdam
Amsterdam - Den Helder
Haarlem - Uitgeest
Hilversum - Lunetten
Amsterdam - Zutphen
Velsen - IJmuiden
Zaandam - Enkhuizen
Amersfoort - Kesteren
Schiedam - Hoek van Holland
Alkmaar - Hoorn
Rotterdam Delftsche Poort -
Rotterdam Maas
Sint Pancras - Broek op
Langendijk



Delft
1883
HSM
C.B. Posthumus Meyes
Rijksmonument



Den Haag HS
1891
HSM
D.A.N. Margadant
Rijksmonument



Enkhuizen
1886
HSM
Rijksmonument



Haarlem
1904
HSM
D.A.N. Margadant
Rijksmonument



Obdam
1898
HSM
Provinciaal monument



Utrecht Maliebaan
1874
HSM
A.L. van Gendt
Rijksmonument



Zetten-Andelst
1898
HSM
Gemeentelijk monument

MESS

Maatschappij tot Exploitatie
van Staatsspoorwegen (1863).
Overgenomen door NS (1938).

Spoorlijnen in heel Nederland:

Breda - Eindhoven

Harlingen – Leeuwarden –

Groningen - Nieuwes chans

Roosendaal - Vlissingen

Arnhem - Leeuwarden

Zutphen – Enschede - Gronau

Maastricht - Venlo

Moerdijk - Lage Zwaluwe

Rotterdam - Breda

Venlo - Eindhoven

Utrecht - Boxtel

Groningen - Meppel

Lage Zwaluwe - Zevenbergen

Arnhem - Nijmegen

Zwolle - Almelo

Dordrecht - Elst

Nijmegen - Venlo

Leeuwarden - Stavoren

Groningen - Delfzijl

Lage Zwaluwe - 's Hertogenbosch

Eindhoven - Weert

Heerlen - Schin op Geul

Schaesberg - Simpelveld



Akkrum
1864
MESS
K.H. van Brederode



Alkmaar
1864
MESS
K.H. van Brederode



Amsterdam Amstel
1939
MESS
H.G.J. Schelling
Rijksmonument



Amsterdam CS
1882
MESS
P.J.H. Cuypers
Rijksmonument



Arkel
1881
MESS
Gemeentelijk monument



Arnhem
1871
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Bloemendaal
1899
MESS
Margadant



Bodegraven
1913
MESS



Boskoop
1936
MESS
H.G.J. Schelling



Boxmeer
1882
MESS
M.A. van Wadenoyen
Rijksmonument



Cuijk
1882
MESS
M.A. van Wadenoyen



Delden
1863
MESS
K.H. van Brederode



Delfzijl
1883
MESS
Rijksmonument



Deventer
1914
MESS
H. Menalda van Schouwenburg
Rijksmonument



Dieren
1902
MESS
Gemeentelijk monument



Dordrecht
1870
MESS
Rijksmonument



Echt
1867
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Franeker
1868
MESS
K.H. van Brederode



Geldermalsen
1884
MESS
Rijksmonument



Geldrop
1912
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument (?)



Gilze-Rijen
1915
MESS



Goor
1863
MESS
K.H. van Brederode



Groningen
1893
MESS
I. Gosschalk
Rijksmonument



Hardinxveld-Giessendam
1883
MESS



Harlingen
1863
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Heino
1879
MESS
Gemeentelijk monument



Hoorn
1882
MESS
Rijksmonument



Horst-Sevenum
1864
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Kapelle-Biezeling
1863
MESS
K.H. van Brederode
Gemeentelijk monument



Kesteren
1885
MESS



Klimmen-Ransdaal
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Krabbendijke
1863
MESS
K.H. van Brederode



Kropswolde
1915
MESS
Gemeentelijk monument



Leerdam
1881
MESS



Leeuwarden
1863
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



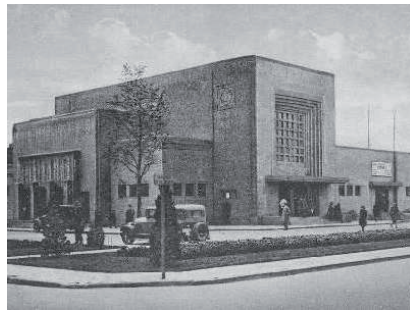
Maastricht
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Meppel
1866
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Middelburg
1870
MESS
Rijksmonument



Naarden-Bussum
1925
MESS
H.G.J. Schelling
Provinciaal monument



Oisterwijk
1863
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Reuver
1863
MESS
K.H. van Brederode



Roermond
1862
MESS
K.H. van Brederode



Scheemda
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Schin op Geul
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Sliedrecht, Station
1883
MESS



Sneek
1882
MESS
Rijksmonument



Swalmen
1863
MESS
K.H. van Brederode
Gemeentelijk monument



Tiel
1881
MESS
Gemeentelijk monument



Voerendaal
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Vught
1868
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Weert
1912
MESS



Winschoten
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Woerden
1911
MESS
W. de Jong
Gemeentelijk monument



Wolfheze
1899
MESS



Wolvega
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Zwolle
1866
MESS
Rijksmonument

Overige maatschappijen

AM

Aken-Maastrichtse Spoorweg
Maatschappij (1845).
Overgenomen door MESS (1898).

Spoorlijnen in zuidelijk Limburg:
Aken - Maastricht
Maastricht - Hasselt



Valkenburg
1853
AM
Rijksmonument

AR

Société Anonyme des Chemins de
Fer d'Anvers à Rotterdam (1852)
Overgenomen door MESS 1880).

Spoorlijnen in Noord-Brabant en
Zuid-Holland:
Antwerpen - Rotterdam
Roosendaal - Breda



Oudenbosch
1885
AR
Rijksmonument



Zevenbergen
1885
AR
Rijksmonument

H Z S M

Haarlem - Zandvoort Spoorweg-
Maatschappij (1880).
Overgenomen door HSM (1925).

Spoorlijnen in Noord-Holland:
Haarlem- Zandvoort



Overveen
1880
HZSM



Zandvoort aan Zee
1908
HZSM
D.A.N. Margadant
Rijksmonument

KNLS

Koninklijke Nederlandsche Lokaal
Spoorwegmaatschappij Koning
Willem III (1880)
Overgenomen door HSM (1920).

Spoorlijnen in Gelderland en
Overijssel:

Apeldoorn - Zwolle
Dieren - Apeldoorn
Apeldoorn - Deventer
Deventer - Almelo
Hattem - Kampen Zuid



Holten
1886
KNLS
K.H. van Brederode



Rijssen
1886
KNLS

NCS

Nederlandsche Centraal-
Spoorweg- Maatschappij (1860).
Overgenomen door MESS (1934).

Spoorlijnen in Midden-Nederland:
Utrecht - Zwolle
Zwolle - Kampen



Den Dolder
1914
NCS
Rijksmonument



Kampen
1911
NCS
Rijksmonument



Nijkerk
1863
NCS
N.J. Kamperdijk
Gemeentelijk monument



Bilthoven
1907
NCS
Gemeentelijk monument



Nunspeet
1906
NCS



Putten
1929
NCS
H.G.J. Schelling



Soestduinen
1910
NCS
Gemeentelijk monument

NOLS

Noordoosterlocaalspoorweg-
Maatschappij (1899). Overgenomen
door NS (1938).

Spoorlijnen in Noord-Nederland:
Zwolle - Stadskanaal
Gasselternijveen - Assen
Mariënborg - Almelo
Zuidbroek - Delfzijl
Stadskanaal - Zuidbroek



Dalfsen
1902
NOLS
Ed. Cuypers
Gemeentelijk monument



Gramsbergen
1903
NOLS
Ed. Cuypers



Marienberg
1905
NOLS
Ed. Cuypers
Gemeentelijk monument



Ommen
1902
NOLS
Ed. Cuypers

NRS

Nederlandsche Rhijnspoorweg-
Maatschappij (1845).
Overgenomen door MESS (1890).

Spoorlijnen in Midden-Nederland:
Zevenaar - Kleve
Amsterdam - Utrecht - Arnhem
Utrecht - Rotterdam
Arnhem - Zevenaar
Harmelen - Breukelen
Gouda - Den Haag



Abcoude
1871
NRS

NWS

Nederlandsch-Westfaalsche
Spoorweg-Maatschappij (1872).
Overgenomen door HSM (1926).

Spoorlijnen in Gelderland:
Zutphen - Winterswijk
Winterswijk - Bocholt



Winterswijk
1880
NWS
Gemeentelijk monument

NZS

Nederlandse Zuider
Spoorwegmaatschappij (1891).
Overgenomen door MESS (1899).

Spoorlijn in zuidelijk Limburg:
Sittard - Herzogenrath



Schaesberg
1893
NZS
Rijksmonument

SV

Spoorwegmaatschappij De
Veluwe (1896). Overgenomen
door MESS (1935).

Spoorlijn op de Veluwe
(Gelderland):
Nijkerk - Barneveld - Ede



Ede Centrum
1902
SV
Rijksmonument



Lunteren
1902
SV
Rijksmonument

ULS

Utrechtse Lokaalspoorweg
Maatschappij (1896).
Overgenomen door MESS (1934).

Spoorlijn in Utrecht:
Den Dolder - Baarn



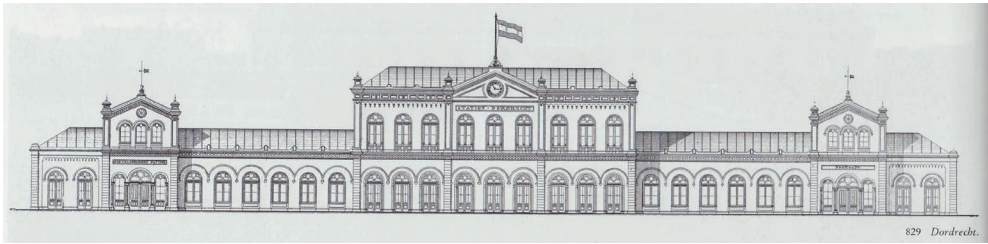
Baarn (buurtstation)
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument



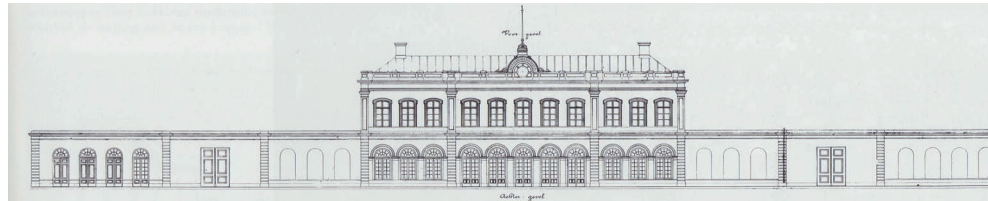
Soest
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument



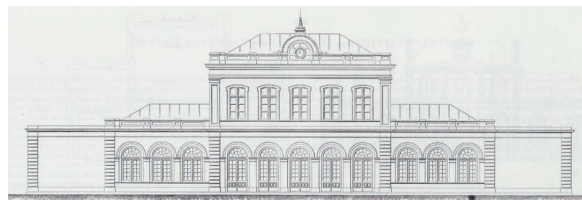
Soestdijk
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument



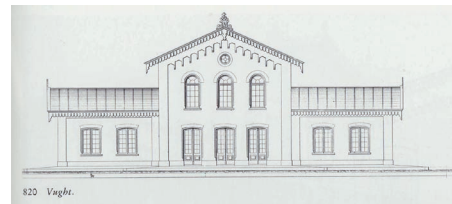
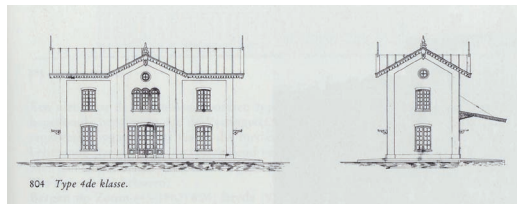
1ste klasse



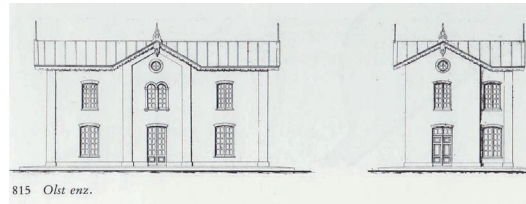
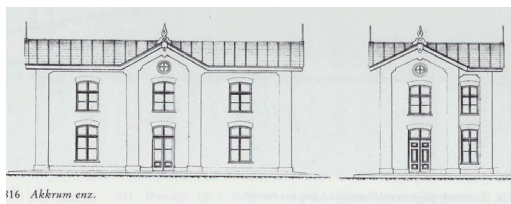
2ste klasse



3de klasse



4de klasse



5de klasse

Categorie	Aantal	RM	MESS (RM)	Anderen/RM
1e klasse	3	3	2 (2)	1 (1)
3e klasse	11	9	9 (8)	2 (1)
4e klasse	17	6	13 (5)	4 (1)
5e klasse	21	8	13 (3)	8 (5)
Overig	37	19	18 (10)	19 (9)

STANDAARDTYPEN

Toen de overheid in 1863 begon met de aanleg van spoorlijnen waren er in korte tijd veel stations nodig. Om te besparen op tijd en kosten werd gewerkt met een reeks standaardontwerpen. Zo ontstond een indeling in vijf klassen. De stations 1^e klasse waren bestemd voor grote provinciesteden of belangrijke spooknooppunten en de stations 5^e klasse voor kleine halteplaatsen langs een spoorlijn. Hoewel de catalogus van vijf standaardtypen alleen door het Staatsspoor werd gebruikt, bouwden andere maatschappijen stations die aan deze indeling waren verwant. Ook hier kon tijd en geld worden bespaard. Bovendien gaf het Staatsspoor het voorbeeld.

Een groot aantal vooroorlogse stations, 66 van de 89, is in te delen bij de standaardstations 3^e, 4^e en 5^e klasse van de Staatsspoorwegen. Hierbij gaat het om de kleinere negentiende-eeuwse stations. Deze stationstypologie is onafhankelijk van geografie of maatschappij. Het prototype station is opgebouwd uit een hoger middendeel met daaraan twee, vaak lagere, vleugels. De hoogte van het middendeel en de lengte van de vleugels kan sterk variëren.

De vooroorlogse stations laten zich typologisch in vijf categorieën indelen. Allereerst zijn er de standaardtypen van het Staatsspoor. Dit levert vier categorieën op, want er werden nimmer stations 2^e klasse gerealiseerd. Aan deze vier groepen zijn soms stations van andere maatschappijen toegevoegd die er sterk op lijken. In aantallen gaat het in het totaal om drie stations van de 1^e klasse, elf van de 3^e klasse, 17 van de 4^e klasse en 21 van de 5^e klasse. De vijfde categorie zijn de overige 37 stations, die niet volgens een standaardtypologie werden gebouwd. Dit zijn onder meer de iconen, enkele regionale stations en moderne stationsgebouwen uit het interbellum. Bij het indelen in klassen is uitgegaan van de toestand bij oplevering, dus zonder de verbouwingen en toevoegingen uit latere decennia.

In de tabel aan de onderzijde van pagina 24 is een overzicht gegeven van de aantallen stations per categorie, het aandeel van het staatsspoor (MESS) en het aantal rijksmonumenten (RM). Opvallend is dat de grote standaardstations bijna allemaal een rijksmonument zijn. Bij de kleinere stations is dit aantal, zowel absoluut als procentueel, aanzienlijk lager. Van de 13 stations 5^e klasse van het staatsspoor zijn er bijvoorbeeld maar 3 een rijksmonument. Deze stations zijn generiek in opzet en aanleg. Met het behoud van enkele representatieve voorbeelden blijft het verhaal van de indeling in klassen langs het spoor terug te vinden.

1^e Klasse

Dit zijn stations voor grote steden en belangrijke spooknooppunten. Ze bestaan uit een middegebouw van twee bouwlagen met een schuin dak, geflankeerd door twee vleugels van een enkele bouwlaag met een schuin dak. Soms zijn de vleugels van eindgebouwen voorzien. De traveemaat van het middendeel wordt doorgezet in de vleugels. Kenmerkend voor dit type stations is de grote lengte van de vleugels ten opzichte van het hoge middendeel. Het midden van de voorgevel wordt benadrukt door een risaliet, bekroond door een fronton.



Dordrecht
1870
MESS
Rijksmonument



Utrecht Maliebaan
1874
HSM
A.L. van Gendt
Rijksmonument



Zwolle
1866
MESS
Rijksmonument

2^e Klasse

Van het standaardstation van de 2^e klasse bestaat wel een ontwerp, maar het werd nooit uitgevoerd. Omdat de opbouw weinig verschilt van het 1^e klassestation zijn er geen niet-MESS stations ingedeeld in deze groep.

3^e Klasse

Dit zijn stations voor middelgrote provincieplaatsen. Net als de 1^e klasse-stations heeft dit type een hoog middengebouw en lagere zijvleugels. De lengte van de gevel en van de vleugels is echter aanzienlijk kleiner en de vleugels eindigen hooguit met een blinde muur, nooit met eindgebouwen. Wel is de traveemaat van het middendeel gelijk aan de traveeën van de vleugels. De voorgevel is vlak en heeft geen risaliet.



Alkmaar
1864
MESS
K.H. van Brederode



Delfzijl
1883
MESS
Rijksmonument



Harlingen
1863
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



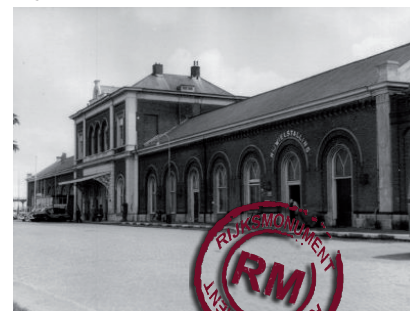
Hoorn
1882
MESS
Rijksmonument



Leeuwarden
1863
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Meppel
1866
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Middelburg
1870
MESS
Rijksmonument



Sneek
1882
MESS
Rijksmonument



Tiel
1881
MESS
Gemeentelijk monument



Winschoten
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Valkenburg
1853
AM
Rijksmonument

4^e Klasse

Het 4^e klasse-station heeft dezelfde compositie van volumes als de stations van de 1^e, 2^e en 3^e klasse: een hoog middendeel met lagere vleugels. Het middengebouw van de stations van de 4^e klasse is smal en zonder risaliet. De nok van het schuine dak staat loodrecht op de rooilijn, zodat de voorgevel een driehoekige punt heeft. De zijvleugels zijn kort en hebben een andere traveemaat dan het middendeel.



Arnhemuiden
1871
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Baarn (buurtstation)
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument



Bloemendaal
1899
MESS
Margadant



Delden
1863
MESS
K.H. van Brederode



Franeker
1868
MESS
K.H. van Brederode



Goor
1863
MESS
K.H. van Brederode



Hardinxveld-Giessendam
1883
MESS



Leerdam
1881
MESS



Nijkerk
1863
NCS
N.J. Kamperdijk
Gemeentelijk monument



Obdam
1898
HSM
Provinciaal monument



Oisterwijk
1863
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Roermond
1862
MESS
K.H. van Brederode



Scheemda
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Sliedrecht, Station
Sliedrecht
1883
MESS



Vught
1868
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Wolvega
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Zetten-Andelst
1898
HSM
Gemeentelijk monument

5^e Klasse

Voor de kleinste plaatsen werden stations van de 5^e klasse ontwikkeld. Ook deze hebben een middendeel en zijvleugels. De hoogte van deze bouwdelen is echter gelijk, namelijk twee bouwlagen. Het middengebouw heeft een schuin dak met de nok loodrecht op de rooilijn, zodat dit deel een puntgevel heeft. Er is geen verdeling in traveeën. Zowel het middendeel als de vleugels hebben op iedere verdieping slechts één venster. Aan de perronzijde liggen de gevels van de zijvleugel dieper dan die van het middendeel.



Akkrum
1864
MESS
K.H. van Brederode



Arkel
1881
MESS
Gemeentelijk monument



Boxmeer
1882
MESS
M.A. van Wadenoyen
Rijksmonument



Cuijk
1882
MESS
M.A. van Wadenoyen



Echt
1867
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Heino
1879
MESS
Gemeentelijk monument



Holten
1886
KNLS
K.H. van Brederode



Horst-Sevenum
1864
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Kapelle-Biezeling
1863
MESS
K.H. van Brederode
Gemeentelijk monument



Kropswolde
1915
MESS
Gemeentelijk monument



Krabbendijke
1863
MESS
K.H. van Brederode



Oudenbosch
1885
AR
Rijksmonument



Reuver
1863
MESS
K.H. van Brederode



Rijssen
1886
KNLS



Schaesberg
1893
NZS
Rijksmonument



Soest
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument



Soestdijk
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument



Soestduinen
1910
NCS
Gemeentelijk monument



Swalmen
1863
MESS
K.H. van Brederode
Gemeentelijk monument



Wolfheze
1899
MESS



Zevenbergen
1885
AR
Rijksmonument



A-typische stations



Abcoude
1871
NRS



Amsterdam Amstel
1939
MESS
H.G.J. Schelling
Rijksmonument



Amsterdam CS
1882
MESS
P.J.H. Cuypers
Rijksmonument



Bithoven
1907
NCS
Gemeentelijk monument



Bodegraven
1913
MESS



Boskoop
1936
MESS
H.G.J. Schelling



Dalftsen
1902
NOLS
Ed. Cuypers
Gemeentelijk monument



Delft
1883
HSM
C.B. Posthumus Meyes
Rijksmonument



Den Dolder
1914
NCS
Rijksmonument



Den Haag HS
1891
HSM
D.A.N. Margadant
Rijksmonument



Deventer
1914
MESS
H. Menalda van Schouwenburg
Rijksmonument



Dieren
1902
MESS
Gemeentelijk monument



Ede Centrum
1902
SV
Rijksmonument



Enkhuizen
1886
HSM
Rijksmonument



Geldermalsen
1884
MESS
Rijksmonument



Geldrop
1912
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument (?)



Gilze-Rijen
1915
MESS



Gramsbergen
1903
NOLS
Ed. Cuypers



Groningen
1893
MESS
I. Gosschalk
Rijksmonument



Haarlem
1904
HSM
D.A.N. Margadant
Rijksmonument



Kampen
1911
NCS
Rijksmonument



Kesteren
1885
MESS



Klimmen-Ransdaal
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Lunteren
1902
SV
Rijksmonument



Maastricht
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Marienberg
1905
NOLS
Ed. Cuypers
Gemeentelijk monument



Naarden-Bussum
1925
MESS
H.G.J. Schelling
Provinciaal monument



Nunspeet
1906
NCS



Ommen
1902
NOLS
Ed. Cuypers



Overveen
1880
HZSM



Putten
1929
NCS
H.G.J. Schelling



Schin op Geul
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Voerendaal
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Weert
1912
MESS



Winterswijk
1880
NWS
Gemeentelijk monument



Woerden
1911
MESS
W. de Jong
Gemeentelijk monument



Zandvoort aan Zee
1908
HZSM
D.A.N. Margadant
Rijksmonument

ARCHITECTEN

De vroegste treinstations in Nederland waren vaak niet meer dan een houten keet. Na de ingebruikname veranderde hun functie van bouwkeet naar haltegebouw. Met de toename van het spoorverkeer werden steeds vaker stations van steen gebouwd. Voor de Staatsspoorwegen ontwierp Van Brederode drie zogenaamde standaardstations in drie klassen. Hij was geen beroemd architect met een eigen bureau, maar een ingenieur in dienst bij de spoorwegen. Andere maatschappijen werkten op dezelfde manier. Zo ontstonden er in Nederland reeksen van gelijke en verwante stations, waaruit een zeer utilitaire houding sprak.

Naast de standaardisatie van stationsgebouwen laat de negentiende eeuw ook een tegengestelde ontwikkeling zien, namelijk om de voorname stations te verbijzonderen. Voor deze opdrachten werden architecten van naam aangetrokken. Hun ontwerpen gaven zowel de betreffende steden als de maatschappijen een herkenbaar gezicht. De stations werden uitgevoerd als weelderige stadspoorten, als iconen van de moderne tijd (Amsterdam Centraal, Haarlem, Den Haag HS). Niet voor niets zijn de hoofdstations van de spoorwegen terug te vinden in de ansichtkaarten collecties van de Nederlandse steden.

Een derde ontwikkeling in de stationsarchitectuur, naast de standaardtypen en de iconen, werd in gang gezet met de aanstelling van spoorbouwmeesters in de twintigste eeuw. Zij ontwierpen 'families van stations', waarin hun architectuuropvatting over langere tijd en in een uiteenlopende ontwerpogaven tot uiting kwam. Deze tendens begon in de jaren voor de Tweede Wereldoorlog en werd na de oorlog nog belangrijker. Een vroeg architectonisch oeuvre langs het spoor werd gemaakt door G.W. van Heukelom, die in 1891 in dienst kwam van de MESS en in 1913 bevorderd werd tot chef van de Dienst van Weg en Werken. H.G.J. Schelling werkte vanaf 1916 voor de HSM. In 1938 werd hij spoorbouwmeester in dienst van de nieuw opgerichte NS, verantwoordelijk voor Noord-Nederland. In Zuid-Nederland werkte

S. van Ravensteyn, die in 1912 bij het Staatsspoor was komen werken. Zowel Schelling als Van Ravensteyn waren tot ver na de Tweede Wereldoorlog actief; alleen van Schelling zijn nog vooroorlogse stations bewaard. Andere maatschappijen die samenwerkten met architecten waren de NOLS (Eduard Cuypers), ULS (J.F. Klinkhamer) en HSM (D.A.N. Margadant).

Van de 89 vooroorlogse stations is in 50 gevallen de ontwerper bekend. Wat betreft het aantal rijksmonumenten is het opvallend dat al het werk van Klinkhamer (3), Margadant (3) en Van Heukelom (5) is beschermd, terwijl geen enkel station van Eduard Cuypers (4) en slechts een van de vier vooroorlogse stations van Schelling op de lijst staat.

Architect	Aantal	RM
K.H. van Brederode	22	11
E. Cuypers	4	0
G.W. van Heukelom	5	5
J.F. Klinkhamer	3	3
D.A.N. Margadant	3	3
H.G.J. Schelling	4	1
M.A. van Wadenoyen	2	1
Overige architecten	8	5
Onbekende architecten	38	16

E. Cuypers (1859 - 1927)

Eduard Cuypers had een groot architectenbureau, dat kantoorgebouwen, winkelpanden, kerken en woonhuizen realiseerde. Hij ontwierp in 1893 zijn eerste treinstation, in 's-Hertogenbosch. Rond 1900 kreeg Cuypers opdracht van de Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij voor het ontwerp van haar stationsgebouwen.



Dalfsen
1902
NOLS
Ed. Cuypers
Gemeentelijk monument



Gramsbergen
1903
NOLS
Ed. Cuypers



Marienberg
1905
NOLS
Ed. Cuypers
Gemeentelijk monument



Ommen
1902
NOLS
Ed. Cuypers

J.F. Klinkhamer (1854 - 1928)

Klinkhamer bouwde voornamelijk utilitaire bouwwerken, zoals loodsen, fabrieken en spoorweggebouwen. Voor de Utrechtse Lokaalspoorweg Maatschappij ontwierp hij drie stations aan de spoorlijn Den Dolder - Baarn. Ook is een van de hoofdgebouwen van de NS in Utrecht van zijn hand. In 1899 werd Klinkhamer aangesteld als hoogleraar Architectuur aan de Technische Hogeschool te Delft, waar hij tot zijn pensionering in 1924 bleef werken. Hij is te zien als een van de leermeesters van de moderne beweging in Nederland.



Baarn (buurtstation)
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument



Soest
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument



Soestdijk
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument

K.H. van Brederode

Van Brederode was als ingenieur in dienst van de Staatsspoorwegen. In die functie ontwierp hij in de jaren zestig van de negentiende eeuw de standaardstations voor de MESS voor de 3^e, 4^e en 5^e klasse. Over zijn carrière is weinig bekend. Een kwart van alle overgebleven vooroorlogse stations is door hem ontworpen.



Akkrum
1864
MESS
K.H. van Brederode



Alkmaar
1864
MESS
K.H. van Brederode



Arnhem
1871
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Delden
1863
MESS
K.H. van Brederode



Franeker
1868
MESS
K.H. van Brederode



Goor
1863
MESS
K.H. van Brederode



Harlingen
1863
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Holtenspoort
1886
KNLS
K.H. van Brederode



Echt
1867
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Horst-Sevenum
1864
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Kapelle-Biezelinge
1863
MESS
K.H. van Brederode
Gemeentelijk monument



Krabbendijke
1863
MESS
K.H. van Brederode



Leeuwarden
1863
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Meppel
1866
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Oisterwijk
1863
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Reuver
1863
MESS
K.H. van Brederode



Roermond
1862
MESS
K.H. van Brederode



Scheemda
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Swalmen
1863
MESS
K.H. van Brederode
Gemeentelijk monument



Vught
1868
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Winschoten
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Wolvega
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument

G.W. van Heukelom

(1870 - 1952)

Na zijn studie aan de Technische Hogeschool in Delft kwam Van Heukelom in dienst bij de Staatsspoorwegen, waar hij zich bezighield met de bouw van stationsoverkappingen en voetbruggen. Vanaf 1899 was hij betrokken bij het ontwerpen van stationsgebouwen en tien jaar later bij de aanleg van spoorlijnen en bijbehorende stations en haltes. Na zijn werk aan de lijnen Eindhoven - Weert en Heerlen - Schin op Geul en aan het station van Maastricht werd Van Heukelom in 1913 benoemd tot chef van de Dienst van Weg en Werken, de spoorbouwmeester van de MESS. Voor zijn

inspanningen voor de spoorwegen ontving hij in 1917 een eredoctoraat van de Technische Hogeschool in Delft. In datzelfde jaar gingen de MESS en de HSM een samenwerkingsverband aan, waarvoor Van Heukelom een administratiegebouw ontwierp. Dit zogenaamde Derde Administratiegebouw - ook wel bekend als De Inktpot - werd voltooid in 1921 en gaf Van Heukelom internationaal aanzien.



Geldrop
1912
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Klimmen-Ransdaal
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Maastricht
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Schin op Geul
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument



Voerendaal
1913
MESS
G.W. van Heukelom
Rijksmonument

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

Er is weinig bekend over de architect Margadant, waarschijnlijk leerde hij het vak in de praktijk. Op jonge leeftijd kwam hij in dienst bij de HSM, waar hij tot aan zijn pensioen bleef. Vanaf ongeveer 1880 was hij verantwoordelijk voor de bouw van stationsgebouwen en van het hoofdkantoor van de HSM.



Bloemendaal
1899
MESS
D.A.N. Margadant



Den Haag HS
1891
HSM
D.A.N. Margadant
Rijksmonument



Haarlem
1904
HSM
D.A.N. Margadant
Rijksmonument



Zandvoort aan Zee
1908
HZSM
D.A.N. Margadant
Rijksmonument

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

Schelling kwam in 1916 werken voor de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij en werd in 1938 spoorbouwmeester van de NS, verantwoordelijk voor het noorden van het land. Tot zijn pensioen in 1954 was hij in dienst van de NS.



Amsterdam Amstel
1939
MESS
H.G.J. Schelling
Rijksmonument



Boskoop
1936
MESS
H.G.J. Schelling



Naarden-Bussum
1925
MESS
H.G.J. Schelling
Provinciaal monument



Putten
1929
NCS
H.G.J. Schelling

M.A. van Wadenoyen

In opdracht van de Staatsspoorwegen bouwde Van Wadenoyen in de eerste helft van de jaren tachtig van de negentiende eeuw enkele stations aan de spoorlijn Venlo - Nijmegen. Over zijn verdere loopbaan is niets bekend.



Boxmeer
1882
MESS
M.A. van Wadenoyen
Rijksmonument



Cuijk
1882
MESS
M.A. van Wadenoyen

OVERIGE ARCHITECTEN

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

Cuypers volgde zijn opleiding aan de Kunstacademie in Antwerpen. Hij bouwde veel katholieke kerken, maar kreeg ook belangrijke opdrachten voor openbare gebouwen, zoals het Centraal Station en het Rijksmuseum in Amsterdam. Voorts hield hij zich bezig met het restaureren van monumentale panden, waaronder kasteel De Haar bij Utrecht.



Amsterdam CS
1882
MESS
P.J.H. Cuypers
Rijksmonument

W. de Jong

Over architect De Jong is weinig meer bekend dat hij een stationsgebouw ontwierp in 1900 voor de Aken-Maastrichtse Spoorweg Maatschappij in Meerssen en elf jaar later voor de Staatsspoorwegen in Woerden.



Woerden
1911
MESS
W. de Jong
Gemeentelijk monument

A.L. van Gendt (1835-1901)

Architect A.L. van Gendt, zoon van een waterstaatsingenieur, begon zijn loopbaan in dienst van de Staatsspoorwegen. Eerst was hij opzichter bij de aanleg van nieuwe spoorlijnen, later was hij ook betrokken bij het ontwerpen van verschillende stations. Vlak voor zijn vertrek bij het spoor in 1874 ontwierp hij het station Utrecht Maliebaan, dat tegenwoordig dienst doet als Spoorwegmuseum. Na 1874 had Van Gendt een eigen bureau in Amsterdam, samen met zijn broers. Tijdens deze Amsterdamse periode was Van Gendt betrokken bij tal van grote openbare bouwwerken in de hoofdstad, zoals het Concertgebouw, de Schouwburg, de Hollandsche Manege en diverse scholen. Samen met P.J.H. Cuypers werkte hij aan het Centraal Station van Amsterdam.



Utrecht Maliebaan
1874
HSM
A.L. van Gendt
Rijksmonument

I. Gosschalk (1838 - 1907)

Zijn opleiding tot architect volgde Gosschalk in Zürich, waar onder andere de internationaal bekende architect G. Semper doceerde. In zijn loopbaan maakte Gosschalk ontwerpen voor de meest uiteenlopende opdrachtgevers. Zo ontwierp hij synagogen, bewaarscholen, bierbrouwerijen en utilitaire gebouwen als de Westergasfabriek in Amsterdam. Voor de Staatsspoorwegen bouwde hij het station in Groningen.



Groningen
1893
MESS
I. Gosschalk
Rijksmonument

H. Menalda van Schouwenburg (1884-?)

De architect Menalda van Schouwenburg ontwierp in 1914 station Deventer voor de Staatsspoorwegen. Over zijn loopbaan is verder niets bekend, behalve dat hij in 1918 uit Deventer naar Nederlands Indië ging.



Deventer
1914
MESS
H. Menalda van Schouwenburg
Rijksmonument

C.B. Posthumus Meijes

(1859 - 1922)

Na zijn opleiding aan de Polytechnische School in Delft kwam Posthumus Meijes in dienst van de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, onder leiding van architect Margadant. Posthumus Meijes was onder andere verantwoordelijk voor het ontwerp van het station Delft. In 1887 vertrok hij bij de spoorwegen en werd hij de vaste architect van de Nederlandse Hervormde Gemeente, waarvoor hij verschillende kerken en kerkelijke gebouwen ontwierp.



Delft
1883
HSM
C.B. Posthumus Meyes
Rijksmonument

N.J. Kamperdijk (1815 - 1887)

Na de bouw van enkele neogotische kerken kreeg Kamperdijk in de jaren zestig van de negentiende eeuw opdracht van de Nederlandsche Centraal-Spoorweg- Maatschappij voor het ontwerp van standaardstations. Station Nijkerk is hier een voorbeeld van. Later werkte hij aan de bouw van de stations Zwolle en Dordrecht voor de MESS.



Nijkerk
1863
NCS
N.J. Kamperdijk
Gemeentelijk monument



1 8 4 9



1 8 5 9



1 8 6 9



1 8 9 9



1 9 0 9

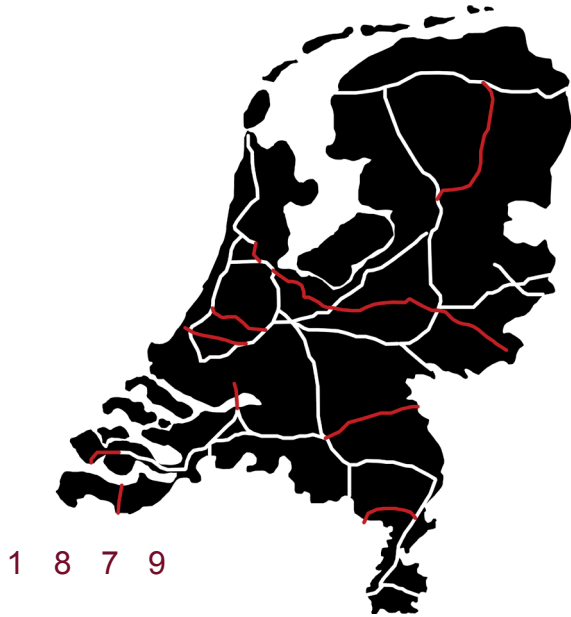


1 9 1 9

SPOORLIJNEN

De basis voor het huidige spoorwegennet werd in de negentiende eeuw gelegd. In enkele decennia tijd werd het land ontsloten en ontstond een netwerk van interurbane verbindingen. De stations langs deze lijnen werden soms volgens standaardtypen gebouwd. Soms werd een ontwerpdracht gegeven voor alle bouwwerken langs een lijn. Daarmee kregen de lijnen een eigen architectonische identiteit. Vooral dankzij de kleine regionale maatschappijen zijn er in het tegenwoordige netwerk diverse lijnen overgebleven met een karakteristieke stationsarchitectuur.

Op dertien lijnen van het huidige spoornetwerk zijn minstens drie vooroorlogse stations overgebleven. Ongeveer de helft van de lijnen heeft standaardtypen van de Staatsspoorwegen – deze ontwerpen werden ook elders in het land gebruikt. Voorbeelden hiervan zijn de 4^e klasse stations op de lijn Dordrecht-Elst en de 5^e klasse stations op de lijn Maastricht-Venlo. De overige lijnen werden door andere maatschappijen ontwikkeld en hebben soms een afwijkende architectuur. Kenmerkende voorbeelden zijn de eilandstations van de NCS op de lijn Utrecht-Zwolle, de stations van Klinkhamer voor de ULS op de lijn Den Dolder-Baarn en de stations van Eduard Cuypers op de lijnen van de NOLS in noordoostelijk Nederland.



Amsterdam-Rotterdam

Opening: 1839-1847

Maatschappij: HSM



Delft
1883
HSM
C.B. Posthumus Meyes
Rijksmonument



Den Haag HS
1891
HSM
D.A.N. Margadant
Rijksmonument



Haarlem
1904
HSM
D.A.N. Margadant
Rijksmonument

Amsterdam-Utrecht- Arnhem

Opening: 1843-1845

Maatschappij: NRS



Abcoude
1871
NRS



Amsterdam Amstel
1939
MESS
H.G.J. Schelling
Rijksmonument



Wolfheze
1899
MESS

Den Dolder-Baarn

Opening: 1898

Maatschappij: ULS



Baarn (buurtstation)
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument



Soest
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument



Soestdijk
1897
ULS
J.F. Klinkhamer
Rijksmonument

Arnhem-Leeuwarden

Opening: 1865-1868

Maatschappij: MESS



Akkrum
1864
MESS
K.H. van Brederode



Deventer
1914
MESS
H. Menalda van Schouwenburg
Rijksmonument



Dieren
1902
MESS
Gemeentelijk monument



Meppel
1866
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Wolvega
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument

Maastricht-Venlo

Opening: 1865

Maatschappij: MESS



Echt
1867
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Reuver
1863
MESS
K.H. van Brederode



Roermond
1862
MESS
K.H. van Brederode



Swalmen
1863
MESS
K.H. van Brederode
Gemeentelijk monument

Dordrecht-Elst

Opening: 1882-1885

Maatschappij: MESS



Arkel
1881
MESS
Gemeentelijk monument



Hardinxveld-Giessendam
1883
MESS



Kesteren
1885
MESS



Leerdam
1881
MESS



Sliedrecht, Station
1883
MESS



Tiel
1881
MESS
Gemeentelijk monument



Zetten-Andelst
1898
HSM
Gemeentelijk monument

Zwolle-Stadskanaal

Opening: 1903-1905

Maatschappij: NOLS



Dalfsen
1902
NOLS
Ed. Cuypers
Gemeentelijk monument



Gramsbergen
1903
NOLS
Ed. Cuypers



Marienberg
1905
NOLS
Ed. Cuypers
Gemeentelijk monument



Ommen
1902
NOLS
Ed. Cuypers

Harlingen-Leeuwarden- Groningen-Nieuweschans

Opening: 1863-1876

Maatschappij: MESS



Franeker
1868
MESS
K.H. van Brederode



Groningen
1893
MESS
I. Gosschalk
Rijksmonument



Harlingen
1863
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Kropswolde
1915
MESS
Gemeentelijk monument



Scheemda
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Winschoten
1865
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument

Nijkerk-Barneveld-Ede

Opening: 1902-1903

Maatschappij: SV



Ede Centrum
1902
SV
Rijksmonument



Lunteren
1902
SV
Rijksmonument



Nijkerk
1863
NCS
N.J. Kamperdijk
Gemeentelijk monument

Roosendaal-Vlissingen

Opening: 1863-1873

Maatschappij: MESS



Arnhemuiden
1871
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Kapelle-Biezelinge
1863
MESS
K.H. van Brederode
Gemeentelijk monument



Krabbendijke
1863
MESS
K.H. van Brederode



Middelburg
1870
MESS
Rijksmonument

Utrecht-Zwolle

Opening: 1863-1864

Maatschappij: NCS



Bilthoven
1907
NCS
Gemeentelijk monument



Den Dolder
1914
NCS
Rijksmonument



Nunspeet
1906
NCS



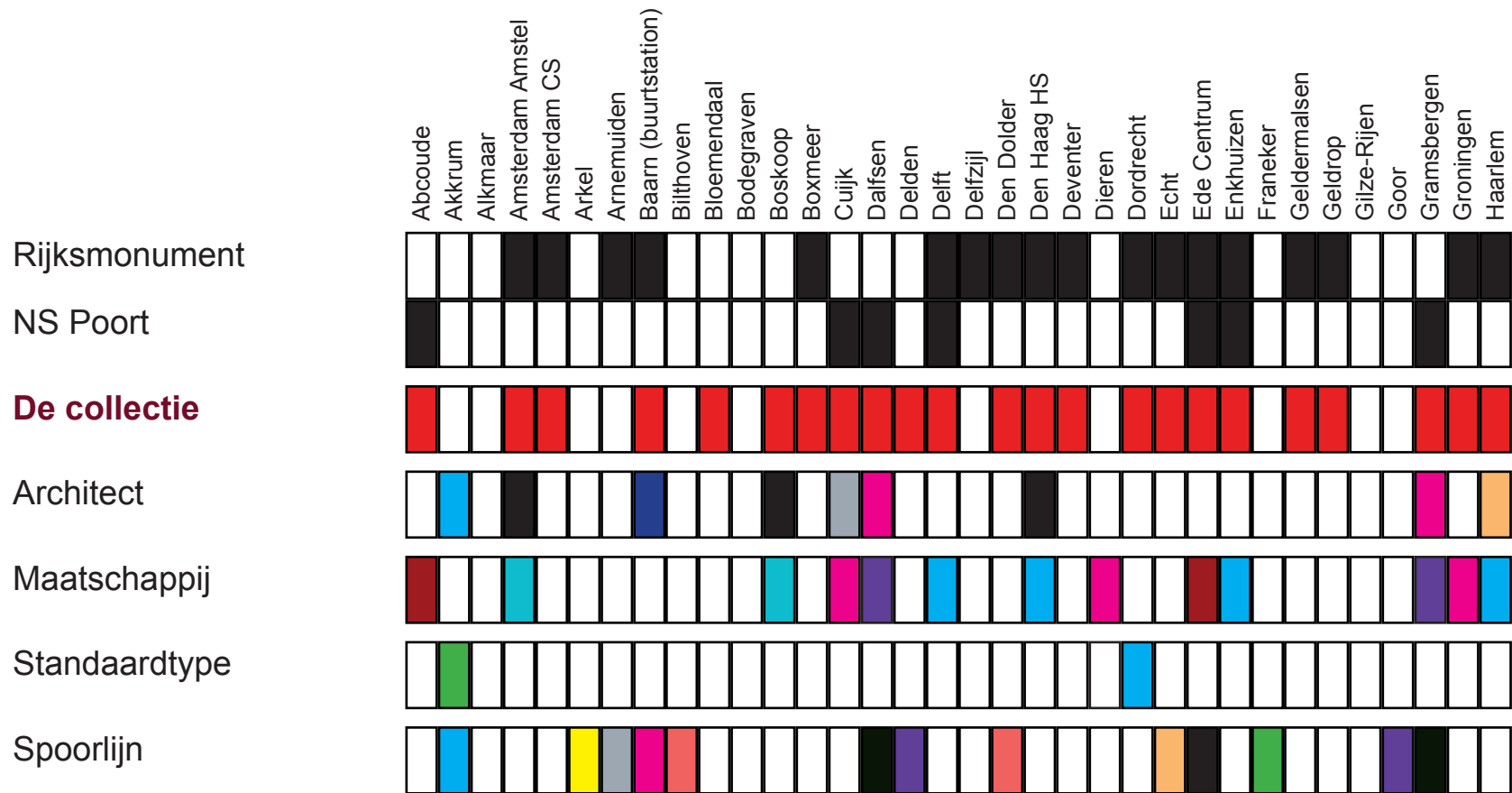
Putten
1929
NCS
H.G.J. Schelling



Soestduinen
1910
NCS
Gemeentelijk monument

Provincie	Aantal	RM	De collectie
Groningen	5	4	3
Friesland	6	4	3
Drente	1	1	1
Overijssel	12	3	6
Gelderland	12	3	4
Utrecht	8	5	6
Noord-Holland	11	6	9
Zuid-Holland	10	3	4
Zeeland	4	2	1
Noord-Brabant	7	5	5
Limburg	13	9	8
Totaal			

Spreiding van de stations per provincie, het aantal rijksmonumenten (RM) en het aantal stations dat is opgenomen in de vooroorlogse collectie.



Architect



K.H.van Brederode
M.A. van Wadenroyen



E. Cuypers



G.W. van Heukelom

Maatschappij



HSM
HZSM
SV



MESS
NCS
ULS



AM
NOLS

Standaardtype



1e Klasse



3e Klasse



4e Klasse

Spoorlijn



Arnhem - Leeuwarden
Roosendaal - Vlissingen

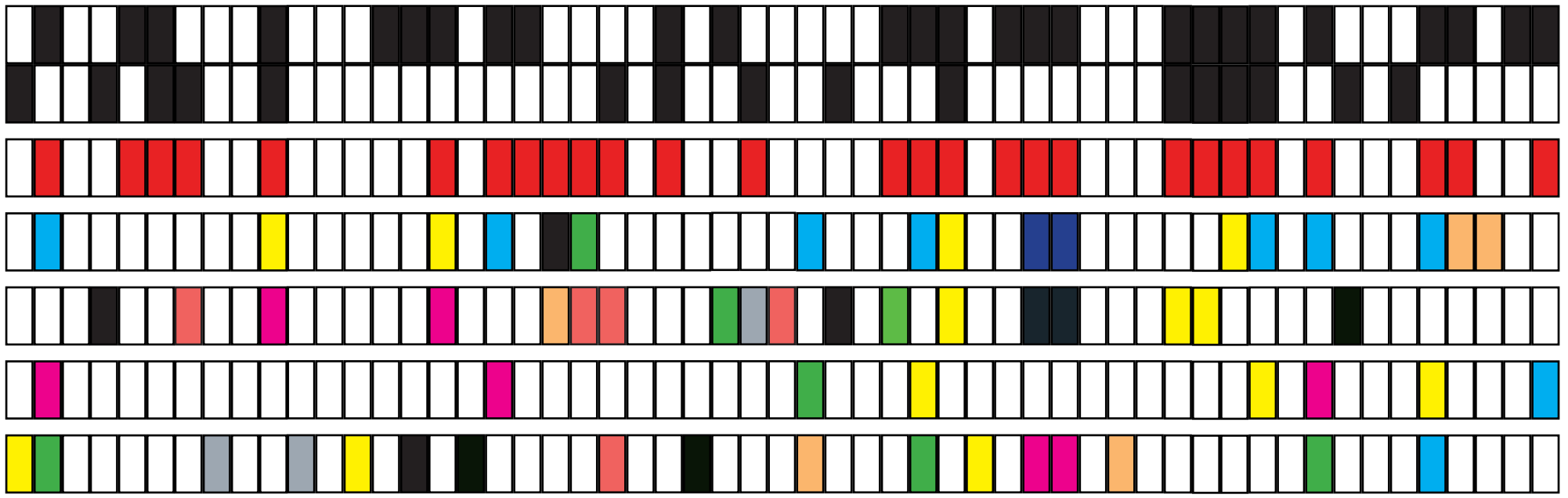


Den Dolder - Baarn
Utrecht - Zwolle



Dordrecht - Elst
Zutphen - Enschede

Hardinxveld-Giessendam
 Harlingen
 Heino
 Holten
 Hoorn
 Horst-Sevenum
 Kampen
 Kapelle-Biezelinge
 Kesteren
 Klimmen-Ransdaal
 Krabbendijke
 Kropswolde
 Leerdam
 Leeuwarden
 Lunteren
 Maastricht
 Marienberg
 Meppel
 Middelburg
 Naarden-Bussum
 Nijkerk
 Nunspeet
 Obdam
 Oisterwijk
 Ommen
 Oudenbosch
 Overveen
 Putten
 Reuver
 Rijssen
 Roermond
 Schaesberg
 Scheemda
 Schin op Geul
 Sliedrecht
 Sneek
 Soest
 Soestdijk
 Soestduinen
 Swalmen
 Tiel
 Utrecht Maliebaan
 Valkenburg
 Voerendaal
 Vught
 Weert
 Winschoten
 Winterswijk
 Woerden
 Wolfheze
 Wollega
 Zandvoort aan Zee
 Zetten-Andelst
 Zevenbergen
 Zwolle



- N.J. Kamperdijk
- J.F. Klinkhamer
- D.A.N Margadant
- H.G.J. Schelling
- AR
- GLS
- GOLS
- KNLS
- NWS
- NS
- NRS
- NZS
- 5e Klasse
- Harlingen - Leeuwarden- Groningen - Nieuweschans
- Maastricht - Venlo
- Nijkerk - Barneveld - Ede
- Zwolle - Stadskanaal

ICONEN

De kroonjuwelen van het spoor: tien vooroorlogse stations met een grote betekenis voor zowel de spoorgeschiedenis als de architectuurgeschiedenis. Deze stationsgebouwen zijn geselecteerd om hun architectuur, monumentaliteit, stedenbouwkundige situering en hun gaafheid. Alle gebouwen staan op de monumentenlijst.



Amsterdam Amstel
MESS, 1939
H.G.J. Schelling



Amsterdam CS
MESS, 1882
P.J.H. Cuypers



Den Haag HS
HSM, 1891
D.A.N. Margadant



Delft
HSM, 1883
C.B. Posthumus Meyes



Groningen
MESS, 1893
I. Gosschalk



Dordrecht
MESS, 1870



Haarlem
HSM, 1904
D.A.N. Margadant



Maastricht
MESS, 1913
G.W. van Heukelom



Valkenburg
AM, 1853



Zwolle
MESS, 1866

ARCHITECTENOEUVRES

In de collectie zijn de oeuvres van de opeenvolgende spoorbouwmeesters vertegenwoordigd. Behalve de 14 stations die hier worden beschreven horen ook enkele iconen en standaardstations tot deze categorie.

N.J. Kamperdijk (1815-1887)

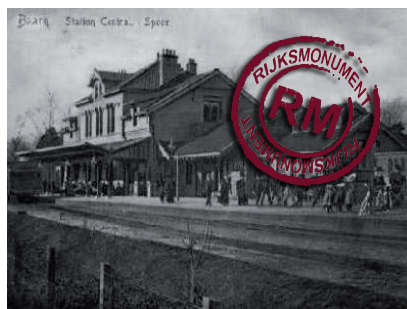
Van de vele stations die Kamperdijk voor de NCS bouwde, is alleen Nijkerk nog in bezit van de NS.



Nijkerk
NCS, 1863
N.J. Kamperdijk
Gemeentelijk monument

J.F. Klinkhamer (1854-1928)

Nog drie stations die Klinkhamer voor de ULS bouwde zijn in bezit van de NS en ProRail. Allen hebben de status van rijksmonument. Omdat het ook drie stations zijn op dezelfde spoorlijn en zo een zekere lijnidentiteit geven, zijn zowel Baarn Buurtstation, Soest als Soestdijk opgenomen in de collectie.



Baarn (buurtstation)
ULS, 1897
J.F. Klinkhamer



Soest
ULS, 1897
J.F. Klinkhamer



Soestdijk
ULS, 1897
J.F. Klinkhamer

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

Margadant maakte niet alleen monumentale stations als Den Haag HS (icoon), Haarlem (icoon) en Zandvoort aan Zee, maar ook stations voor kleinere plaatsen. Hiervan is alleen Bloemendaal nog in bezit van NS en ProRail.



Bloemendaal
MESS, 1899
D.A.N. Margadant



Zandvoort aan Zee
HZSM, 1908
D.A.N. Margadant

Eduard Cuypers (1859-1927)

Geen van de stations van Cuypers is een rijksmonument. Omdat hij een consistente reeks maakte voor de NOLS, is het van belang enkele representatieve gebouwen van hem op te nemen in de collectie. Van het standaardstation 2^e klasse is alleen het station van Gramsbergen nog in bezit van de NS en ProRail. De overige drie

stations van Cuypers (Mariëberg, Dalfsen en Ommen) zijn allen van het standaardtype 1^e klasse. Karakteristiek voor de stations van de NOLS is de ligging ver buiten de bebouwde kom. Dalfsen is hier het beste voorbeeld van.



Dalfsen
NOLS, 1902
Ed. Cuypers
Gemeentelijk monument



Gramsbergen
NOLS, 1903
Ed. Cuypers

G.W. van Heukelom (1870-1952)

Uit het oeuvre van Van Heukelom zijn nog vijf stations in bezit van NS en ProRail, allen rijksmonumenten. Maastricht is opgenomen bij de iconen. Van Heukelom ontwierp geen standaardstations, zoals Van Brederode, maar maakte van ieder ontwerp een aparte opgave. Zo ontstond een familie van ontwerpen, die niet in de collectie mag ontbreken.



Geldrop
MESS, 1912
G.W. van Heukelom



Klimmen-Ransdaal
MESS, 1913
G.W. van Heukelom



Schin op Geul
MESS, 1913
G.W. van Heukelom



Voerendaal
MESS, 1913
G.W. van Heukelom

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

Van Schelling zijn vier vooroorlogse stations in bezit van de NS en ProRail. Alleen het station Amsterdam Amstel is een rijksmonument (icoon). Schelling was een belangrijke architect voor de Spoorwegen, zowel voor als

na de Tweede Wereldoorlog. Zijn vooroorlogse stations in Naarden-Bussum en Boskoop markeren de vroege fase van zijn loopbaan. Tot de naoorlogse collectie behoren de stations van Enschede, Hengelo, Zutphen en Arnhem (Sonsbeekzijde).



Boskoop
MESS, 1936
H.G.J. Schelling



Naarden-Bussum
MESS, 1925
H.G.J. Schelling
Provinciaal monument

ARCHITECTONISCHE WAARDE

Als aanvulling op de iconen (de gezichtsbepalende stations van de NS en ProRail) en het werk van de spoorbouwmeesters zijn er een aantal vooroorlogse stations met grote architectonische kwaliteit. Het zijn stations van provinciesteden of met een belangrijke infrastructurele functie. Van de meeste stations in de architect (nog) niet bekend.



Deventer
MESS, 1914
H. Menalda van Schouwenburg



Enkhuizen
HSM, 1886



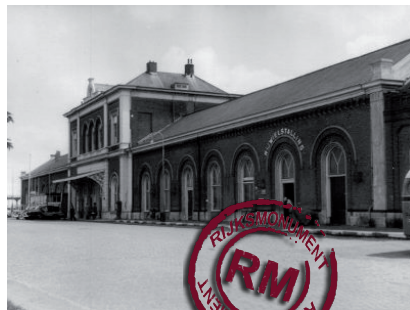
Geldermalsen
MESS, 1884



Hoorn
MESS, 1882



Kampen
NCS, 1911



Middelburg
MESS, 1870



Overveen
HZSM, 1880



Utrecht Maliebaan
HSM, 1874
A.L. van Gendt

STATIONSTYPOLOGIE

De tweede pijler van de vooroorlogse collectie, naast de architectonische waarde (iconen, architectenoeuvres en waardevolle architectuur), wordt gevormd door de standaardtypen die door het hele land zijn toegepast. Concreet gaat het hier om stations van de 3^e, 4^e en 5^e klasse; de stations van de 1^e klasse zijn opgenomen bij de iconen en de stations van de 2^e klasse werden nimmer gerealiseerd. Ongeveer de helft van de stationsgebouwen van de Staatsspoorwegen is gebouwd volgens deze standaardontwerpen.



Harlingen
MESS, 1863
K.H. van Brederode



Meppel
MESS, 1866
K.H. van Brederode



Sneek
MESS, 1882



Winschoten
MESS, 1865
K.H. van Brederode

3^e klasse stations

Van de eerste generatie standaardstations van de 3^e klasse zijn de stations van Alkmaar, Harlingen, Leeuwarden en Winschoten nog bewaard gebleven. Het station van Alkmaar (1864) is sterk gewijzigd, de andere drie zijn relatief gaaf bewaard en staan op de rijksmonumentenlijst. Harlingen en Leeuwarden (beiden 1863) zijn voorbeelden van stations buiten een vestingstad. Harlingen heeft hier een park met bomen, de vrije ligging ten opzichte van de binnenstad bleef bewaard. Bovendien heeft het station een opvallende plaats in het stadsbeeld, in een bocht van de uitvalsweg naar het zuiden. In

Leeuwarden is de ruimte tussen de singels en het spoor opgevuld met kantoorgebouwen. Daarom is Harlingen wel en Leeuwarden niet in de collectie opgenomen. Winschoten maakt daar eveneens deel van uit. Het station werd ten zuiden van het dorp gebouwd, en heeft tegenwoordig een centrale ligging in de dorpskom.

Gedurende de opbouw van het spoorwegennet werden meer en minder grote wijzigingen aan de standaardstations doorgevoerd. Ook de stations van de 3^e klasse ondergingen kleine veranderingen, zoals de toevoeging van een fronton met uurwerk en de toepassing van een zadeldak op de zijvleugels.

Van deze vernieuwde klasse is alleen Meppel (1866), een rijksmonument, bewaard gebleven. Dit station hoort derhalve in de collectie thuis.

Twee decennia na de eerste bouw golf werd een zogenaamde tweede generatie stations ontworpen. Voor de 3^e klasse werd een nieuw ontwerp gemaakt, waarvan de stations Delfzijl, Sneek en Tiel nog over zijn. Zowel Delfzijl (1883) als Sneek (1882) zijn rijksmonumenten. Van deze twee zit Sneek in de collectie, omdat deze stad sterker groeide dan Delfzijl en het stationsgebied daarbij een belangrijk onderdeel van de stad is geworden. Ook hier werd het station oorspronkelijk

buiten de singels aangelegd. De brede toegangsweg vanuit het centrum geeft een mooie zichtlijn op het station.

4e klasse stations

Van de eerste generatie 4^e klasse stations zijn er zes bewaard: Delden, Goor, Roermond, Oisterwijk, Scheemda en Wolvega. De laatste drie zijn rijksmonument en opgenomen in de collectie. Het zijn de boegbeelden van een van de meest gebouwde stationstypen langs het spoor.

Station Oisterwijk (1863) is redelijk gaaf, in 1908 kreeg de linkervleugel een plat dak. De ligging is bijzonder, tussen de dorpskom en een industriegebied. De statige Stationsstraat sluit aan op de Dorpsstraat en De Lind. Het station is in gebruik als makelaarskantoor. Station Scheemda (1865) is opmerkelijk ongeschonden. Er zijn geen vleugels of verdiepingen toegevoegd, wat bij veel vergelijkbare stations wel gebeurd is. Het station is ver buiten het dorp gebouwd, aan de doorgaande weg naar het volgende dorp, Eexta. Het dorp is gegroeid, maar het station ligt nog in een open groene ruimte. Station Wolvega (1865) lag oorspronkelijk

ver van het dorp. Inmiddels is de bebouwing tot over de spoorlijnen gekomen. Het station werd een onderdeel van het dorp. De groene singel met bomen versterkt de plaats die het spoor en het station innemen in het dorp. Het station is in 1992 volledig gerenoveerd en verkeert bouwkundig in goede staat.

Als niet-rijksmonument is voorts het 4^e klasse station van Delden (1863) aan de collectie toegevoegd, vanwege de gaafheid en de fraaie stedenbouwkundige setting. Bovendien kan Delden als gaaf standaardstation een parel vormen op de lijn Hengelo-Zutphen, waarmee ruimte ontstaat voor de andere stations (onder andere Goor) om te veranderen.

Ook de standaardstations van de 4^e klasse ondergingen aanpassingen: het middendeel werd breder en de zijvleugels lager én langer. Van dit type is nog één station bewaard gebleven, het station van Vught (1868).



Delden
MESS, 1863
K.H. van Brederode



Oisterwijk
MESS, 1863
K.H. van Brederode



Scheemda
MESS, 1863
K.H. van Brederode



Vught
MESS, 1868
K.H. van Brederode



Wolvega
MESS, 1865
K.H. van Brederode

5e klasse stations

Van de eerste generatie 5^e klasse stations zijn er zes in bezit van de NS en ProRail: Echt, Horst-Sevenum, Kapelle-Biezeling, Krabbendijke, Reuver en Swalmen. Twee hiervan, Echt en Horst-Sevenum, zijn rijksmonumenten en worden opgenomen in de collectie. De opvolger van Van Brederode, architect Van Wadenoyen, ontwierp bijna twintig jaar later een nieuw station voor de 5^e klasse. Hiervan zijn de stations Cuijk en Boxmeer nog over, het laatste is een rijksmonument. Omdat er weinig stations van Van Wadenoyen bewaard zijn gebleven en omdat het een veel gebouwd standaardtype was, komen zowel Boxmeer als Cuijk in de collectie.



Boxmeer
MESS, 1882
M.A. van Wadenoyen



Cuijk
MESS, 1882
M.A. van Wadenoyen



Echt
MESS, 1867
K.H. van Brederode



Horst-Sevenum
MESS, 1864
K.H. van Brederode

MAATSCHAPPIJEN

Op basis van architectuur en typologie zijn de hiervoor genoemde stations, 45 in getal, geselecteerd voor de collectie. Daarbij wordt niet helemaal recht gedaan aan de regionale wortels van het spoorwegbedrijf. Er ontbreken nog stations van acht vooroorlogse maatschappijen: AR, GLS, GOL, KNLS, NRS, NWS, NZS en SV. Zonder compleet te hoeven zijn, verdient het wel aanbeveling enkele stations met een regionale signatuur toe te voegen.

AR

De NS en ProRail hebben twee stations van de voormalige AR: Zevenbergen en Oudenbosch. De lijnen van de AR werden in 1880 overgenomen door de Staatsspoorwegen. Kort daarna verbouwde de nieuwe eigenaar de beide stations tot een variant op de eigen standaardstations. De identiteit van de AR is niet meer aan de gebouwen af te lezen.

KNLS

Van Brederode maakte behalve voor de Staatsspoorwegen ook voor de KNLS enkele standaardstations. Deze stations lijken veel op de stations voor de Staatsspoorwegen en worden daarom niet toegevoegd aan de collectie.

NCS

De NCS heeft geen eenduidige architectonische identiteit. Zowel Kamperdijk, Schelling als anonieme architecten ontwierpen stations en ook werden verschillende stationstypologieën toegepast. Bijzonder is dat de NCS als enige Nederlandse maatschappij eilandstations bouwde. Hiervan zijn er drie bewaard gebleven, Den Dolder, Bilthoven en Nunspeet. Het station van Den Dolder is een rijksmonument. De stations Bilthoven en Nunspeet zijn allebei ouder dan Den Dolder en lijken sterk op elkaar. Alleen werd Bilthoven sterk verbouwd en bleef Nunspeet redelijk gaaf bewaard.

NRS

Abcoude is het enig overgebleven station van de NRS. Het is een representatief gebouw voor de maatschappij, omdat zij meer vergelijkbare stations bouwde, die afweken van de standaardtypologie van het staatspoor.

NZS

Op de lijn Sittard-Kerkrade bouwde de NSZ een groot aantal standaardstations. Alleen het station Schaesberg staat nog overeind. Toegevoegd aan de collectie.

SV

De twee bewaarde stations van de SV, Ede Centrum en Lunteren, zijn beide van hetzelfde standaardtype. In totaal zijn er drie gebouwd. Het station van Ede wordt opgenomen in de collectie vanwege de stedenbouwkundige context. In tegenstelling tot de meeste stations die buiten de dorpen, nabij de uitvalswegen werden gebouwd, bouwde de SV het station voor Ede midden in het dorp.



Abcoude
NRS, 1871



Den Dolder
NCS, 1914



Ede Centrum
SV, 1902



Nunspeet
NCS, 1906



Schaesberg
NZS, 1893

RIJKSMONUMENTEN BUITEN DE COLLECTIE

Zes stations die op de rijksmonumentenlijst staan, werden niet in de collectie opgenomen. Hieronder staat een beknopte motivatie.

1 Delfzijl

Twee stations van de tweede generatie 3^e klasse stations zijn een rijksmonument: Sneek en Delfzijl. Vanwege de stedenbouwkundige context is in de collectie de voorkeur gegeven aan Sneek.

2 Leeuwarden

Van het station 3^e klasse van de Staatsspoorwegen zijn de stations Harlingen en Winschoten de meest representatieve gebouwen met de beste stedenbouwkundige context. Leeuwarden valt af.

3 Lunteren

De stations van Lunteren en Ede zijn gebouwd volgens hetzelfde standaardtype. Ede is vanwege de stedenbouwkundige context geselecteerd. Lunteren valt af.

4 Oudenbosch

5 Zevenbergen

Zowel het station Oudenbosch als Zevenbergen zijn door de Staatsspoorwegen verbouwde stations van de AR. De gebouwen hebben geen oorspronkelijke uiterlijke kenmerken meer van de AR en zijn slechts een variant geworden op de standaardstations van de Staatsspoorwegen.

6 Arnhem

Het station van Arnhem is geen zuiver standaardtype. Het lijkt sterk op het gewijzigde ontwerp van het station 4^e klasse. Van dit type is het station Vught echter een beter voorbeeld.



Delfzijl
1883
MESS
Rijksmonument



Leeuwarden
1863
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument



Lunteren
1902
SV
Rijksmonument



Zevenbergen
1885
AR
Rijksmonument



Oudenbosch
1885
AR
Rijksmonument



Arnhem
1871
MESS
K.H. van Brederode
Rijksmonument

NIET-RIJKSMONUMENTEN IN DE COLLECTIE

Elf stations uit de collectie zijn geen rijksmonument. Van deze stations is hierna een beschrijving met waardestelling opgenomen.

Abcoude (uitgewerkte case study, zie p. 78)

Bloemendaal

Boskoop

Cuijk

Dalfsen

Delden

Gramsbergen

Naarden-Bussum (uitgewerkte case study, zie p. 94)

Nijkerk

Nunspeet

Overveen (uitgewerkte case study, zie p. 100)



Abcoude

1871

NRS



Bloemendaal

1899

MESS

Margadant



Boskoop

1936

MESS

H.G.J. Schelling



Cuijk

1882

MESS

M.A. van Wadenoyen



Dalfsen

1902

NOLS

Ed. Cuypers

Gemeentelijk monument



Delden

1863

MESS

K.H. van Brederode



Gramsbergen

1903

NOLS

Ed. Cuypers



Nunspeet

1906

NCS



Naarden-Bussum

1925

MESS

H.G.J. Schelling

Provinciaal monument



Nijkerk

1863

NCS

N.J. Kamperdijk

Gemeentelijk monument



Overveen

1880

HZSM



Bloemendaal



Dalfsen



Nijkerk



Boskoop



Delden



Nunspeet



Cuijk



Gramsbergen



BLOEMENDAAL

In 1867 opende de HSM de spoorlijn van Haarlem naar Uitgeest. In hetzelfde jaar werd het eerste station Bloemendaal voltooid. Het werd in 1899 vervangen door een station naar ontwerp van D.A.N. Margadant. Deze architect ontwierp meer stations voor de HSM, zoals Den Haag HS, Haarlem en Zandvoort. Het station werd in 1906 uitgebreid met een verlengde linkervleugel voor extra bagageopslag. Hoewel de lijn Haarlem-Uitgeest nog in de dienstregeling van de NS is opgenomen, is het stationsgebouw van Bloemendaal niet meer in gebruik.

Bouwjaar	1899
Opdrachtgever	HSM
Spoorlijn	Haarlem-Uitgeest
Architect	D.A.N. Margadant

Omschrijving

Hoog middendeel met lage zijvleugels, voorgevel het vooruitspringende ingangspartij

Gevels	Metselwerk, rode baksteen
Dak	Zadeldak (middendeel), schilddak (zijvleugels), rode dakpannen
Wijzigingen	1906: verlenging linkervleugel

Stedenbouwkundige/ensemblewaarde

De gemeente Bloemendaal ligt ingeklemd tussen de duinen en de spoorlijn van Haarlem naar Uitgeest. De bebouwing bestaat vooral uit vrijstaande villa's in het groen. Het station van Bloemendaal is volledig opgenomen in deze omgeving. Een monumentale stationslaan of een stationsplein ontbreekt en ook ligt het station niet aan een doorgaande weg. Het lijkt of het station één van de villa's is. Deze setting is direct terug te voeren op het forensisme, dat in de 19^e eeuw door de aanleg van de spoorwegen mogelijk werd. Dankzij de trein konden stedelijke burgers zich in villa's in het buitengebied vestigen. Als gaaf ensemble van een villadorp met een station, is Bloemendaal van grote stedenbouwkundige waarde.

Architectuurhistorische waarde

De architectuur van baksteen, houten kozijnen en gebakken dakpannen is vaak toegepast, zowel voor utilitaire als woongebouwen. Het gebouw past goed bij die van de villa's en rijwoningen in de omgeving. Margadant bracht details toe die in een landhuis niet zouden misstaan, zoals een glazen serre op het perron, enkele traptreden voor de entree en de decoratie langs de daklijst. Deze uitwerking is uitzonderlijk in het repertoire van laat 19^{de} eeuwse stations, omdat die doorgaans sober en doelmatig waren opgezet.

Gaafheid/herkenbaarheid

Aan het exterieur van het station is weinig veranderd ten opzichte van de laatste verbouwing in 1906. De staat van het interieur is onbekend.

Typologische waarde

Hoewel het station Bloemendaal geen standaardtype is van de HSM, komt het sterk overeen met de meest toegepaste typologie voor stationsgebouwen: een hoog middendeel met lage zijvleugels en een zadeldak. Het is wel bijzonder dat Margadant, die vooral grootse en monumentale stations bouwde, ook stations ontwierp volgens de gangbare stationstypologie.

Conclusie

De belangrijkste waarde van het station is de stedenbouwkundige ligging en de architectonische detaillering.



BOSKOOP

Gelijk met de opening van de spoorlijn Gouda-Alphen aan den Rijn in 1934 werd station Boskoop geopend. Tegenwoordig is het station een halte van de Rijn-Gouwelijn, de LightRail verbinding van Gouda naar Alphen aan den Rijn.

Bouwjaar	1934
Opdrachtgever	Nederlandse Spoorwegen
Spoorlijn	Gouda-Alphen aan den Rijn
Architect	H.G.J. Schelling
Omschrijving	Hoog middendeel en lage zijvleugels
Gevels	Stalen vakwerk ingevuld met metselwerk
Dak	Plat dak

Stedenbouwkundige/ensemblewaarde

De spoorlijn kruist de hoofdweg van Boskoop, de Zijde, onder een rechte hoek. Vlakbij de kruising is het station gebouwd. Het langwerpige volume van het station past goed bij de voor Boskoop karakteristieke lange kavels gescheiden door water. Het complex is stedenbouwkundig van waarde.

Architectuurhistorische waarde

De architectuurhistorische waarde van het station is ondergeschikt aan de typologische waarde. De bouwwijze van een met baksteen ingevuld stalen skelet met een plat dak is gebruikelijk voor utilitaire gebouwen. Het station is belangrijk als vroeg voorbeeld van het werk van architect Schelling. Van de vooroorlogse stations van deze spoorbouwmeester zijn behalve Boskoop ook Naarden-Bussum, Putten en Amsterdam Amstel bewaard gebleven. Het station Boskoop vertegenwoordigt in dit rijtje een kleiner station.

Gaafheid/herkenbaarheid

Behalve de gebruikelijke toevoegingen (kaartjesautomaten, vertrekinformatie boven de perrons en dergelijke) is het station niet ingrijpend gewijzigd aan de buitenkant. De staat van het interieur is onbekend.

Typologische waarde

Schelling volgde in grote lijnen de typologie van de standaardstations met een hoog middendeel en lagere zijvleugels. Hij vertaalde het echter in een ontwerp met lange strakke lijnen, veel glas en een plat dak. Voor het andere nieuwe station op de lijn Gouda-Alphen aan den Rijn, Waddinxveen, ontwierp Schelling eenzelfde station, maar dat is in 2004 gesloopt.

Conclusie

Het station Boskoop is van typologische en cultuurhistorische waarde. De herbestemming van het treinstation tot LightRail-station is een goede stap geweest in het behoud van het gebruik van dit werk van een belangrijke twintigste-eeuwse spoorbouwmeester.



CUIJK

In 1883 legde de Staatsspoorwegen een spoorlijn aan van Nijmegen naar Venlo. De toenmalige spoorbouwmeester, M.A. van Wadenhoijen, ontwierp de stations. Station Cuijk werd in hetzelfde jaar geopend. Het gebouw was opgetrokken in rode baksteen met trapgevels. Deze trapgevels verdwenen echter al in 1900. In de jaren zeventig werden enkele vergelijkbare station aan de lijn gesloopt. De voorgenomen sloop van het station Cuijk werd echter ingetrokken door protesten van inwoners van Cuijk.

Bouwjaar	1882
Opdrachtgever	Staatsspoorwegen
Spoorlijn	Nijmegen-Venlo
Architect	M.A. van Wadenhoijen
Omschrijving	Hoog middendeel en lage zijvleugels
Gevels	Bepoisterde baksteen
Dak	Zadeldak, grijze dakpannen
Wijzigingen	Pleisterlaag op gevels aangebracht tussen 1950 en 1970

Stedenbouwkundige/ensemblewaarde

Het station en de spoorlijn lagen ooit buiten de bebouwde kom. Inmiddels is Cuijk sterk gegroeid. Hierbij is de spoorlijn een duidelijke barrière gebleken; de woongebieden breidden zich uit in noordelijke en zuidelijke richting tussen de Maas en de spoorlijn. Het gebied ten westen van de spoorlijn heeft een industrieel karakter. De Stationsstraat, met een directe zichtlijn op het station en twee wanden met middelhoge bebouwing, mondt uit op het stationsplein. Het station en het plein functioneren als een poort naar de stad; in de verder desolate omgeving is de betekenis van het oude station groot.

Architectuurhistorische waarde

Zowel de bouwmethode als het vorm- en kleurgebruik zijn kenmerkend voor de late negentiende eeuw. Het station heeft de karakteristieke stationsopbouw van die tijd: een hoog middendeel met lage zijvleugels en een zadeldak.

Gaafheid

Het station heeft twee belangrijke wijzigingen ondergaan: het weghalen van de trapgevels en het bepleisteren van de gevels. De volumeverdeling is echter bewaard gebleven en niet gewijzigd door aan- en uitbouwen.

Typologische waarde

Het station Cuijk is een standaardtype dat Van Wadenhoijen ontwierp voor de spoorlijn van Nijmegen naar Venlo. Het ontwerp werd ook gebouwd in Boxmeer, Lottum, Mook, Venray en Vierlingsbeek. Alleen de stations in Boxmeer en Cuijk bestaan nog, de overige stations zijn gesloopt na de oorlog en in de jaren zeventig. De veranderingen, verwijderen van trapgevels en bepleisteren van gevels, vonden ook plaats bij de andere stations. Alleen Lottum bleef tot de sloop in 1976 in originele staat.

Conclusie

Voor de typologische waarde is van belang bij het station Cuijk. Het is samen met Boxmeer een goed bewaard voorbeeld van een standaardstation op de spoorlijn Nijmegen-Venlo. De prominente ligging aan het stationsplein geeft het gebouw een belangrijke aanwezigheid in het dorp.



DALFSEN

Tussen 1903 en 1910 ontsloot de Noordoosterloc aalspoorweg-Maatschappij (NOLS) een groot deel van noordoostelijk Nederland. De Amsterdamse architect Eduard Cuypers kreeg de opdracht voor het ontwerpen van enkele standaardtypen met verschillende afmetingen. Het station in Dalfsen, geopend in 1903, was van het type 1^e klasse. In verband met de modernisering van de elektrische installaties voor het spoor werd in 1961 de verblijfsruimte verplaatst naar een nieuw aangebouwde serre aan de perronkant. Na de plaatsing van kaartautomaten verloor het stationsgebouw zijn functie. In 1997 werd een nieuwe bestemming gevonden; een café met de naam 'Het Oude Station'.

Bouwjaar	1903
Opdrachtgever	NOLS
Spoorlijn	Zwolle-Stadskanaal
Architect	E. Cuypers
Omschrijving	Twee vooruitspringende bouwdelen met schilddak aan straatzijde, aan perronzijde een asymmetrische gevel met een wolfsdak.
Gevels	Metselwerk, bruine baksteen met lichter gekleurde banden en houtwerk
Dak	Samengesteld schilddak, rode dakpan
Wijzigingen	1961: aanbouw serre aan perronkant

Stedenbouwkundige/ensemblewaarde

Het station Dalfsen ligt vanuit het dorp gezien aan de overkant van de Vecht. In de twintigste eeuw breidde Dalfsen vooral uit in noordelijke richting en stak de Vecht niet over. De voornaamste uitvalswegen bevinden zich aan deze noordkant van het dorp. Het station ligt hierdoor nog steeds vrij van het dorp in een zeer landelijke omgeving. Het stationsplein en de toegangsweg naar het station zijn omzoomd met bomen, wat het station een monumentale entree geeft. De stedenbouwkundige waarde van dit ensemble is groot.

Architectuurhistorische waarde

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.

Gaafheid/herkenbaarheid

Het station is aan de buitenkant goed bewaard gebleven, alleen een serre werd toegevoegd. De binnenkant is echter sterk verbouwd, vanwege de herbesteding als café.

Typologische waarde

Het station Dalfsen is een voorbeeld van een 1^e klasse station van de NOLS. Hiervan bouwde Cuypers er twaalf, waarvan er acht gesloopt werden. Dalfsen is een mooi bewaard exemplaar, met gevels waar de decoraties van baksteen en tegels nog zichtbaar zijn. Dit in tegenstelling tot stations die begin twintigste eeuw bepleisterd werden vanwege vochtproblemen.

Conclusie

Dalfsen is een goed bewaard gebleven voorbeeld van een ooit veel voorkomend standaardtype van de NOLS. De afgelegen locatie en de karakteristieke groenaanleg geven het gebouw een bijzondere betekenis. Dankzij de nieuwe bestemming als café bleef het gebouw behouden.



DELLEN

Tijdens de eerste bouw golf van de Staatsspoorwegen, rond 1865, werd Staatslijn D in het oosten van Nederland gelegd, van Zutphen naar de Duitse grens. Station Delden was één van de stations aan deze lijn en werd geopend in 1865. In deze periode werden de meeste stations gebouwd volgens de standaardtypen van spoorbouwmeester Van Brederode. Deze typen zijn langs alle staatslijnen in Nederland terug te vinden. Het station in Delden is van de 4^e klasse, waarvan er veel gebouwd zijn. In 1904 werd de rechterzijvleugel vergroot, net als bij de andere 4^e klasse-stations op deze lijn. Het station is niet meer in gebruik door de NS en ProRail, maar wordt als kantoor verhuurd.

Bouwjaar	1863
Opdrachtgever	Staatsspoorwegen
Spoorlijn	Zutphen-Enschede
Architect	K.H. van Brederode
Omschrijving	Driebeukig gebouw met vooruitspringend entree
Gevels	Metselwerk
Dak	Samengesteld zadeldak
Wijzigingen	1904: aanbouw rechterzijvleugel

Stedenbouwkundige/ensemblewaarde

De spoorlijn werd ten zuiden van het voormalige vestingstadje aangelegd. Tussen de oude kern en het station ligt een groene buffer, waar vanaf de jaren twintig van de twintigste eeuw vrijstaande villa's gebouwd werden. Ook aan beide zijden van de spoorlijn zijn brede stroken begroeid met bomen en struiken, wat de omgeving van het station bijzonder groen maakt. Het station ligt aan een doorgaande weg, met slechts een bescheiden parkeerhaven. De stedenbouwkundige waarde van het ensemble in het groen is groot.

Architectuurhistorische waarde

Het station is een sober bakstenen gebouw zonder decoraties. Deze architectuur was in de tweede helft van de negentiende eeuw gangbaar voor stations en andere openbare gebouwen.

Gaafheid/herkenbaarheid

Het station heeft enige wijzigingen ondergaan; een zijvleugel en entreepartij zijn aangebouwd en de westgevel is bepleisterd. De staat van het interieur is onbekend.

Typologische waarde

Het station Delden is een goed voorbeeld van een station 4^e klasse. Van dit type bouwde Van Brederode in heel Nederland vele stations. Geen enkel station is nog helemaal gaaf, overal is in meer of mindere mate verbouwd. Delden is redelijk gaaf gebleven. Ook bij andere stations van deze klasse is rond 1900 een vleugel aangebouwd.

Conclusie

De betekenis van het station als een van de best bewaard gebleven 4^e klasse stations van het staatsspoor is enorm. Het station is prachtig in het groen gelegen.



GRAMSBERGEN

Aan het begin van de 20^e eeuw ontwierp Eduard Cuypers een reeks standaardstations voor de NOLS. Gramsbergen is een voorbeeld van een station 2^e klasse, het werd in 1903 geopend. Bij de elektrificatie van de spoorlijn in 1961, werden elektrische installaties in het station aangebracht. Hiervoor was een uitbouw aan de perronkant nodig. Met het verdwijnen van de loketten verloor het stationsgebouw zijn functie. Sinds 2004 is er een nieuwe functie: een café met de naam 'Station Gramsbergen'.

Bouwjaar	1903
Opdrachtgever	NOLS
Spoorlijn	Zwolle-Stadskanaal
Architect	Ed. Cuypers
Omschrijving	Asymmetrisch station van twee bouwlagen met een samengesteld schilddak
Gevels	Bruine baksteen met lichter gekleurde banden en houtwerk
Dak	Schilddak van rode dakpannen
Wijzigingen	1961: aanbouw serre aan perronkant

Stedenbouwkundige/ensemblewaarde

Het spoor is aangelegd tussen de oude dorpskern van Gramsbergen en het kanaal naar Coevorden. Het station staat zuidelijk van de brug over het kanaal, een belangrijke uitvalsweg van het dorp. Hierdoor ligt het gebouw hemelsbreed dichtbij het centrum, maar is de werkelijke afstand groter en de ligging enigszins geïsoleerd. Dit wordt versterkt door de situering evenwijdig aan een groene laan, zonder een stationsplein voor het gebouw. Door het uitblijven van verstedelijking in de directe omgeving bleef het gebouw een gaaf voorbeeld van een landschappelijk gesitueerd station.

Architectuurhistorische waarde

De bouwstijl 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.

Gaafheid/herkenbaarheid

Al in een vroeg stadium zijn de westelijke gevels bepleisterd vanwege vochtproblemen. Hierdoor zijn het decoratieve metselwerk en de gekleurde banden verdwenen. In 1961 is op het perron een uitbouw gemaakt, die bewaard bleef.

Typologische waarde

Cuypers ontwierp drie klassen stations voor de NOLS, stations Gramsbergen is een voorbeeld van een station 2^e klasse. Van dit type werden er acht gebouwd, waarvan er nog drie bewaard zijn gebleven: Gramsbergen, Rolde en Vroomshoop. Station Gramsbergen is van deze drie in meest oorspronkelijke staat, de overige stations zijn (bijna) volledig bepleisterd.

Conclusie

Het station Gramsbergen is een goed voorbeeld van het standaardtype 2^e klasse van de NOLS. De landschappelijke ligging is van bijzondere kwaliteit.



NIJKERK

In de jaren zestig van de 19^e eeuw legde de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij (NCS) een spoorlijn aan van Utrecht naar Zwolle. Net als de Staatsspoorwegen werkte de NCS met standaardstations, in dit geval ontworpen door N.J. Kamperdijk. Nijkerk opende in 1863 als een station 1^e klasse. Veertig jaar later kwamen er twee zijvleugels bij en in 1963 werd de centrale hal verbouwd. Het gebouw functioneert nog steeds als station.

Bouwjaar	1863
Opdrachtgever	NCS
Spoorlijn	Utrecht-Zwolle
Architect	N.J. Kamperdijk
Omschrijving	Hoog middendeel, lage zijvleugels
Gevels	Bepoetste baksteen
Dak	Samengesteld zadeldak
Wijzigingen	1903: aanbouw twee zijvleugels 1963: verbouwing vensters en stationshal

Stedenbouwkundige/ensemblewaarde

De spoorlijn van Utrecht naar Zwolle werd ten zuiden van de stadskern aangelegd. Nabij de kruising met de uitvalsweg naar het westen bouwde de NCS het station. Het gebouw ligt evenwijdig aan de Stationsweg en niet in de zichtas van één van de toegangswegen. Voor het station ligt een ruime groene openbare ruimte, aan twee zijden begrensd door een middelhoog flatgebouw. Dit stationsplein geeft het station een monumentale aanblik.

Architectuurhistorische waarde

Het station is een goed voorbeeld van een openbaar gebouw uit het midden van de negentiende eeuw. Latere wijzigingen, zoals het pleisterwerk en nieuwe vensters, hebben veel decoratieve details aan het oog onttrokken. Architectuurhistorisch is station Nijkerk van betekenis, als voorbeeld uit het oeuvre van architect Kamperdijk. Het is diens enige station dat nog in gebruik is bij de NS en ProRail.

Gaafheid/herkenbaarheid

In 1903 zijn de zijvleugels verlengd, wat niet ongebruikelijk is voor stations in die tijd. Later zijn de gevels bepleisterd en de vensters vervangen. De voorgevel wijzigde eveneens. Vooral het aanbrengen van de natuurstenen platen rond de entreepartij en het vervangen van rondboogvensters op de begane grond hadden invloed op de verschijningsvorm van het gebouw.

Typologische waarde

Van het standaardstation 1^e klasse van de NCS zijn er vier gebouwd, waarvan alleen de stations Amersfoort NCS en Nijkerk bewaard bleven. Het station in Amersfoort is minder ingrijpend verbouwd, maar verloor al in 1904 zijn functie.

Conclusie

Het station Nijkerk is een voorbeeld van de spoorwegbouw door regionale maatschappijen en het enige station van Kamperdijk dat in bezit is van de NS en ProRail. De stedenbouwkundige situering is belangrijk, als wand van het Willem Alexanderplein. Het verwijderen van de natuurstenen platen bij de entreepartij zal het station al veel van zijn oorspronkelijke karakter teruggeven.



NUNSPEET

De NCS legde tussen 1863 en 1864 een spoorlijn aan van Utrecht naar Zwolle. In deze periode werd het eerste station in Nunspeet, op de kruising van het spoor met de weg van Elspeet naar Elburg, gebouwd. Dit gebouw werd in 1906 vervangen door een eilandstation met wachtkamer, loket, toilet- en opslagruimte. Het station heeft zijn oorspronkelijke functie behouden.

Bouwjaar	1906
Opdrachtgever	NCS
Spoorlijn	Utrecht-Zwolle
Architect	onbekend
Omschrijving	Eilandstation
Gevels	IJzeren vakwerk ingevuld met baksteen
Dak	Zadeldak met flauwe helling

Stedenbouwkundige/ensemblewaarde

De spoorlijn is aangelegd op de grens tussen de Veluwe en de IJsselmeeroevers. Ten zuiden van het station ligt een heide- en bosgebied met slechts hier en daar vrijstaande bebouwing. Aan de noordkant begint de bebouwde kom van Nunspeet. Omdat het station tussen de sporen staat, ontbreekt een grootse entree in de vorm van een plein. Dit wordt gecompenseerd door de vrije zichtas vanaf de Nijverheidsweg. In deze setting is het station van betekenis.

Architectuurhistorische waarde

Station Nunspeet is een goed voorbeeld van de utilitaire bouwkunst uit het midden van de negentiende eeuw. De toegepaste stalen constructie, ingevuld met baksteen is een voor die tijd gebruikelijke bouwmethode.

Gaafheid/herkenbaarheid

Het station verkeert in een opmerkelijk goede staat. Afgezien van de gebruikelijke wijzigingen die te maken hebben met de verandering van het spoorwegbedrijf (kaartjesautomaten en vertrekstaten boven de perrons) heeft het station zijn oorspronkelijke karakter behouden.

Typologische waarde

Het eilandstation is relatief weinig gebouwd in Nederland. Alleen de NCS bouwde in de periode 1900-1910 het station als standaardtype. Bilthoven, Den Dolder en Nunspeet zijn hier voorbeelden van. De stations Den Dolder (rijksmonument) en Nunspeet zijn relatief goed bewaard gebleven, Bilthoven is het meest gewijzigd (bepleisterde gevels en vandalismebestendig interieur).

Conclusie

Typologisch is het station van grote waarde. De ligging van het gebouw is gunstig, tussen het landschap en het dorp. Het gebouw is bouwkundig en architectonisch gaaf bewaard.





Abcoude



Naarden - Bussum



Ede centrum



Overveen



Horst - Sevenum



Zwolle



Inleiding

In 1843 opende de Maatschappij Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS) haar eerste spoorlijn, van Amsterdam naar Utrecht. De trein stopte ook in Abcoude bij een houten keet die dienst deed als haltegebouw. Toen het spoorwegennet in de jaren zestig van de negentiende eeuw uitdijde, nam de stroom reizigers en het goederenvervoer toe. De houten keet werd in 1871 vervangen door een solide stationsgebouw. Op de begane grond waren ruimtes voor de reiziger, zoals wachtruimtes, een restauratie en een plaatskaartenbureau. De verdieping bood plaats aan vier woningen voor spoorwegpersoneel.

Ruim honderd jaar deed het gebouw dienst als station. In 1977 werd aan de zuidkant een nieuw entreegebouw met een tunnel in gebruik genomen. In dit gebouw vond de kaartverkoop plaats. Op de perrons stonden overdekte wachtruimtes. Een technische afdeling van de Nederlandse Spoorwegen nam het oude stationsgebouw in gebruik als werk- en opslagplaats. Sinds 2007 is station Abcoude verplaatst in zuidelijke richting en werd het spoor bij het oude station in een tunnelbak gelegd. Het stationsgebouw staat sindsdien als een 'vis op het droge'.

Stedenbouwkundige context

Het station vormt de oostelijke poort van Abcoude: de Stationsstraat loopt evenwijdig aan de Kerkstraat en het Gein van het station naar de dorpskern. In de richting van de dorpskom neemt de dichtheid van de lintbebouwing toe en gaat het Gein over van een riviertje in een rechte vaart. Het station markeert de grens van de landelijke en de bebouwde omgeving.

Cluster van infrastructuur

In de twintigste en eenentwintigste eeuw heeft Abcoude ingrijpende wijzigingen ondergaan. Rondom de oude kern is het dorp flink uitgebreid. Mede dankzij de barrière van het spoor is Abcoude nooit over de spoorlijn gegroeid. De nieuwbouwwijken zijn aan de andere zijde van de kom

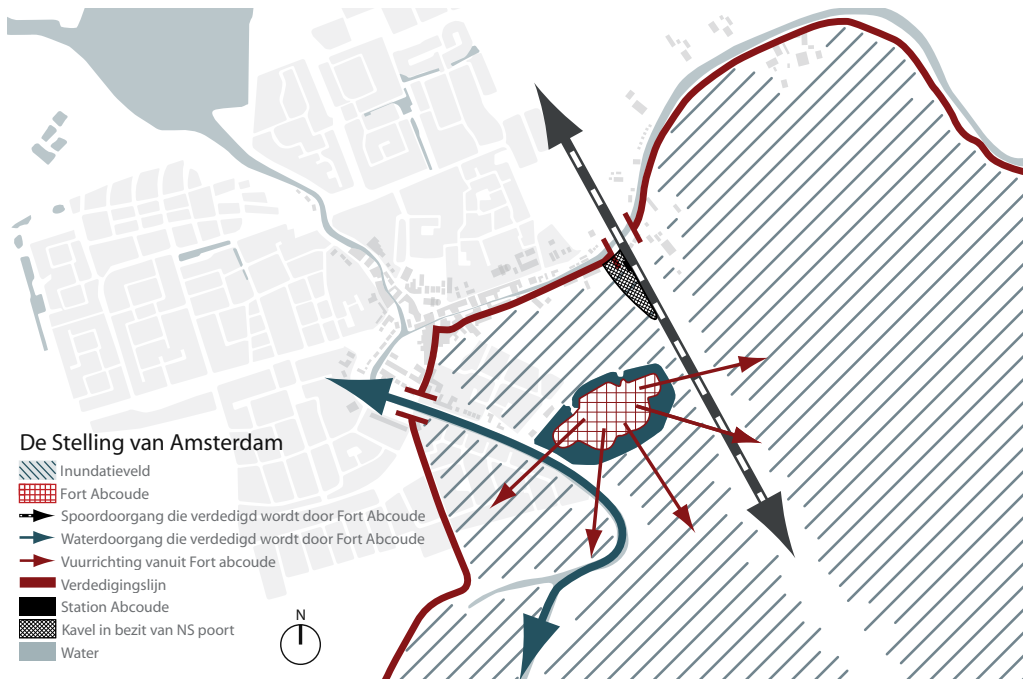
geconcentreerd. Het stationsgebouw functioneert nog steeds als oostelijke stadspoort, ondanks het feit dat de stationsfunctie is verplaatst en het spoor in een tunnelbak verdween. Het oude spoorwegtracé wordt in de toekomst een ecozone, waarmee de natuurlijke relatie tussen het station en het spoor verdwijnt. Het station blijft de overgang van dorp naar natuur markeren, maar is geen spoorweggebouw meer.

Stelling van Amsterdam

Een belangrijk element in de ruimtelijke ontwikkeling van Abcoude was de aanleg van Fort Abcoude, een onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Om de hoofdstad tot het laatst te kunnen verdedigen werd van 1880 tot 1920 een verdedigingslinie op tien à vijftien kilometer buiten de stad aangelegd. In geval van nood konden grote gebieden worden geïndeerd. De dijken, spoorlijnen en andere obstakels die daarbij niet onder water kwamen, werden verdedigd met forten. De totale stelling beslaat 135 kilometer en telt 42 forten. Sinds 1996 staat dit geheel op de Werelderfgoedlijst van UNESCO.

Fort van Abcoude ligt vlakbij de dorpskern van Abcoude en werd gebouwd om de spoorlijn en de rivier het Gein te verdedigen. Een dijk langs het Gein, de Hoogstraat en de Koppeldijk, vormde de grens van het inundatiegebied rond het fort. Het station ligt vlakbij het fort, maar is anders dan te doen gebruikelijk niet gebouwd van hout. Dat komt omdat het station al bestond voor de bouw van de aanleg van de Stelling van Amsterdam.

Het fort is van groot cultuurhistorisch belang, zoals blijkt uit de status van wereldmonument. Maar de waarde van de Stelling van Amsterdam reikt verder, tot het landschappelijke geheel waar ook het station integraal deel van uitmaakt. Het spoor vormt mede de bestaansreden van het fort en is onderdeel van zijn directe omgeving. Het behoud van het wereldmonument impliceert een zorgvuldige ontwikkeling van het landschap rondom het fort. In relatie tot het station betekent dit in feite dat het open landschap tussen de spoorzone en het fort vrij en open moet blijven.



Gebouw

Het stationsgebouw bestaat uit twee bouwlagen. De begane grond was de hoofdverdieping gericht op de treinreiziger; hier bevond zich de restauratie, de kaartjesverkoop en de wachtkamers. Op de verdieping waren vier woningen voor het spoorwegpersoneel: grote woningen voor de restaurateur en de stationsklerk en kleine woningen voor de brugwachter en de stationsarbeider. Elke woning had een eigen ruimte op de zolder.

De begane grond bestaat uit vijf beuken. In de smalle beuken aan de linker- en rechterkant bevonden zich de twee trappenhuizen naar de woonverdieping en de bergplaatsen voor respectievelijk de transportgoederen en de restauratie. De middelste beuk bood plaats aan de vestibule en het plaatskaartenkantoor, waar de treinkaartjes te koop waren. In de overige twee beuken, links en rechts van de vestibule, bevonden aan de rechterkant de wachtkamer 3^e klasse en aan de linkerkant de wachtkamer 1^e en 2^e klasse en de damessalon.

In de jaren negentig van de achttiende eeuw werd een muurtje gebouwd om de vestibule en het plaatskaartenbureau van elkaar te scheiden en werd de damessalon opgeheven zodat er meer ruimte was voor de opslag van goederen. Een gang met daarin de gemeenschappelijke toilet- en wasruimten deelde de eerste verdieping in twee delen. In het deel aan de kant van het stationsplein bevonden zich de woningen van de stationsarbeider en de stationsklerk en in het deel aan de kant van de sporen de woningen van de restaurateur en de brugwachter.

Het station is gebouwd van baksteen, afgewerkt met een witgeverfde gladde pleisterlaag. Zowel de voor- als achtergevel is verdeeld in acht traveeën met ieder een venster of deur op de begane grond, een kleiner venster op de verdieping en een klein venster op de zolderverdieping. De twee buitenste en middelste traveeën verspringen naar voren, zodat de voorgevel drie risalieten heeft. De perronzevel heeft alleen twee eindrisalieten. De gevels zijn nauwelijks gedecoreerd, slechts onder de vensters van de verdieping en van de zolder zit een

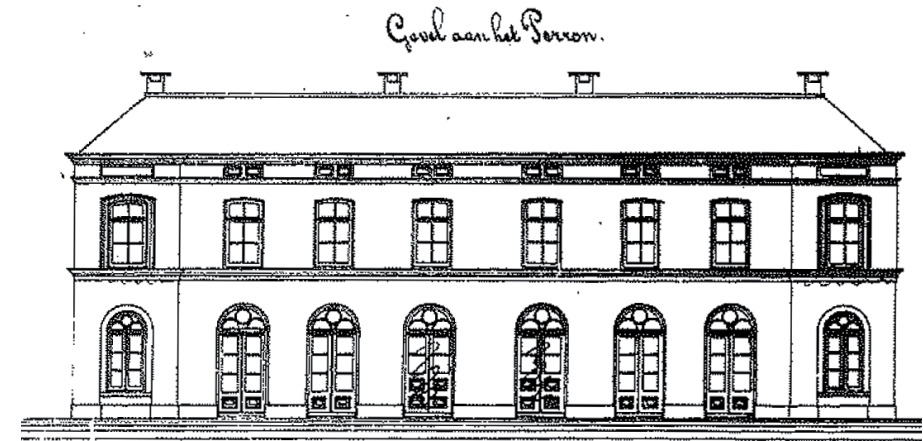
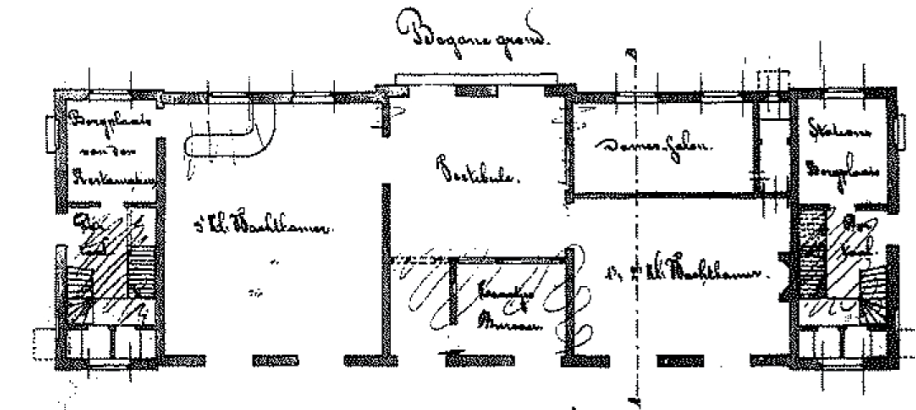
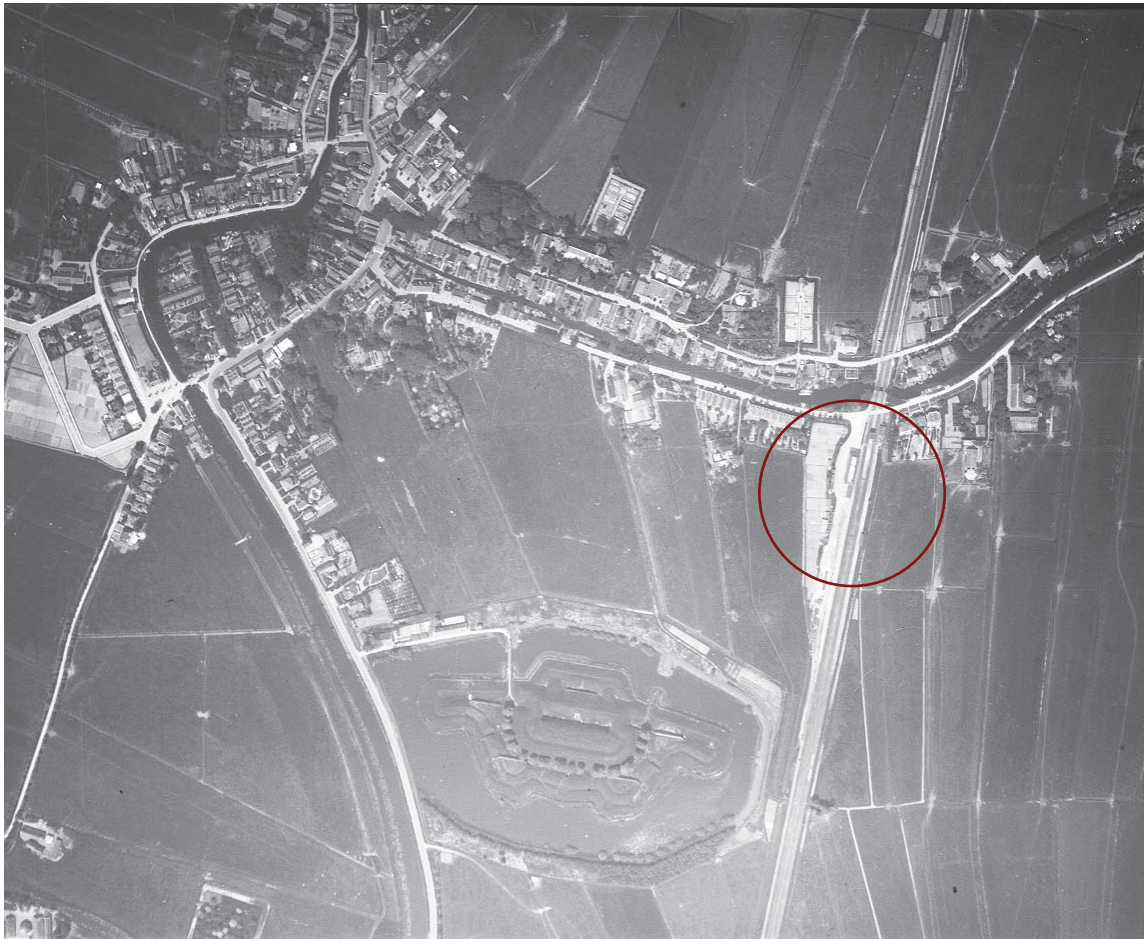
licht bewerkte kroonlijst. De openingen voor de deuren en vensters op de begane grond zijn nu dichtgetimmerd om vandalisme te voorkomen. De oorspronkelijke ramen en deuren bestonden grotendeels uit glas, door roeden verdeeld in zes vlakken. Erboven zat een halfrond raamwerk met ronde vormen. Op de eerste verdieping zijn acht venster schuiframen met een roedeverdeling van zes vlakken. Het dak van het stationsgebouw heeft de vorm van een afgeknot schilddak. De schuine dakvlakken zijn bedekt met rode dakpannen. Op het dak staan acht schoorstenen voor de stookplaatsen van zowel de begane grond als de woningen op de eerste verdieping.

De NRS bouwde het station van Abcoude kort na de eerste bouw golf van de Staatsspoorwegen (MESS), die gebruik maakte van standaardontwerpen van Van Brederode. Deze bestonden uit een hoger middengebouw geflankeerd door vleugels van enige afmeting. De NRS werkte niet met standaardontwerpen maar bouwde een gevarieerd bezit van stationsgebouwen. Enkele stations volgden het schema van de standaardstations van de MESS, andere stations hebben dezelfde massacompositie als het station Abcoude: een rechthoekig gebouw zonder vleugels of aanbouwen. Van deze tweede groep zijn de vergelijkbare stations Nieuwersluis, Zevenaar en Utrecht I afgebroken en is alleen Abcoude nog over.

Interieur

Toen het stationsgebouw in 1977 zijn oorspronkelijke functie verloor werd de begane grond een werk- en opslagplaats en bleef de eerste verdieping een woonverdieping. De moderniseringsgolf van de stations in de jaren tachtig ging aan het oude station Abcoude voorbij. Ingrijpende sloop lijkt het interieur bespaard gebleven.

Voor de nieuwe functie zijn destijds op de begane grond aanpassingen gedaan. Deze bestonden uit het plaatsen van extra muren, het verlagen van plafonds en plaatsen van voorzetwanden. De ramen en deuren bleven intact. Omdat er geen muren uitgebroken zijn en slechts toevoegingen gedaan zijn is het aannemelijk dat na het verwijderen van deze toevoegingen een relatief gaaf en oorspronkelijk interieur



tevoorschijn komt. Enkele steekproeven ter plaatse bevestigen deze verwachting.

Waardstelling

Stedenbouwkundig is station Abcoude van grote waarde, door de ligging aan de dorpsrand en binnen de schootsvelden van het fort. De locatie is feitelijk een onderdeel van de Stelling van Amsterdam, een wereldmonument.

Architectonisch, bouwtechnisch en functioneel is het station een kenmerkend gebouw uit de het derde kwart van de 19e eeuw. Het station is een representatief voorbeeld voor de bouwkunst van een regionale spoorwegmaatschappij, de architect is onbekend. Typologisch is het interessant dat het station afwijkt van de gangbare stationstypologie uit de bouwtijd. Het interieur is sinds de jaren zeventig volgebouwd, maar vermoedelijk zijn veel historische details bewaard juist omdat modernisering van de stationsfunctie uitbleef.



Conclusies en aanbevelingen

Station Abcoude is het enig overgebleven station van de NRS. Het is een zeldzaam voorbeeld van een typologisch concept uit de 19e eeuw dat afwijkt van de standaardstations van het staatspoor en alle varianten daarop.

Het station houdt de herinnering aan het spoor vast, ondanks de recent gerealiseerde spoortunnel. Hierdoor blijft de ruimtelijke samenhang tussen station (spoor), fort en omringend landschap bestaan. Het station is te zien als een onderdeel van het landschap van de Stelling van Amsterdam.












Station Abcoude is een opmerkelijk gaaf stationsgebouw in een gave omgeving: aan de rand van het dorp, tussen het fort, het Gein en het open landschap. Op korte afstand van Amsterdam is deze ongerepte toestand verrassend.

Het verlies van de relatie tussen het station en het spoor vraagt dringend om een nieuw gebruik, waarmee de kwaliteit van de plek nieuwe betekenis krijgt. Een openbare of op zijn minst toegankelijke functie is gepast.

Toekomstige veranderingen in en om het station dienen te worden voorafgegaan door degelijk bouwhistorisch onderzoek



Conclusie

-  Inundatieveld
-  Fort Abcoude
-  Spoordoorgang die verdedigd wordt door Fort Abcoude
-  Waterdoorgang die verdedigd wordt door Fort Abcoude
-  Vuurrichting vanuit Fort abcoude
-  Verdedigingslijn
-  Lintbebouwing
-  Bouwvelden uitbreidingswijken
-  Station Abcoude
-  Kavel in bezit van NS poort
-  Water



EDE CENTRUM

Inleiding

Al heel vroeg was Ede bereikbaar per trein: in 1845 opende de NRS de spoorlijn van Amsterdam naar Arnhem, met een halte op twee kilometer van Ede. Vanwege de toename van het aantal treinreizigers en het goederenvervoer werd het eenvoudige haltegebouw in 1877 vervangen door een groter stationsgebouw. Eind negentiende eeuw werd besloten Ede per spoor te verbinden met Nijkerk, via Barneveld. Hiervoor werd spoorwegmaatschappij De Veluwe opgericht in 1896. Zeven jaar later was deze spoorlijn klaar. Al snel kreeg de verbinding de naam 'Kippenlijntje' vanwege het vervoer per trein van pluimvee uit de omgeving Nijkerk en Ede naar Barneveld. Behalve het bestaande station buiten de bebouwde kom kreeg Ede in 1902 ook een station in de dorpskom: Ede-Centrum.

Tot 1975, met een korte pauze tijdens de Tweede Wereldoorlog, functioneerde Ede Centrum als station. In dat jaar voerde de gemeente een ingrijpende renovatie uit om het pand geschikt te maken voor het Museum Ede. Het museum richt zich op de lokale geschiedenis. Het perron is nog steeds in gebruik voor treinreizigers. Het is slechts toegankelijk buiten het gebouw om.

De spoorlijn tussen Nijkerk en Ede is nooit een hoofdverbinding geweest. De grootste obstakels zijn het enkelspoor en de snelheidsbeperking van 40 km per uur in kom van Ede. Sinds de jaren negentig waren er plannen om deze spoorverbinding te verbeteren, die in 2006 resulteerden in opening van de vernieuwde 'Valleilijn'. De exploitatie is in handen van Connexxion. De treinen zijn minder zwaar en hebben een gelijkvloerse instap.

Stedenbouwkundige context

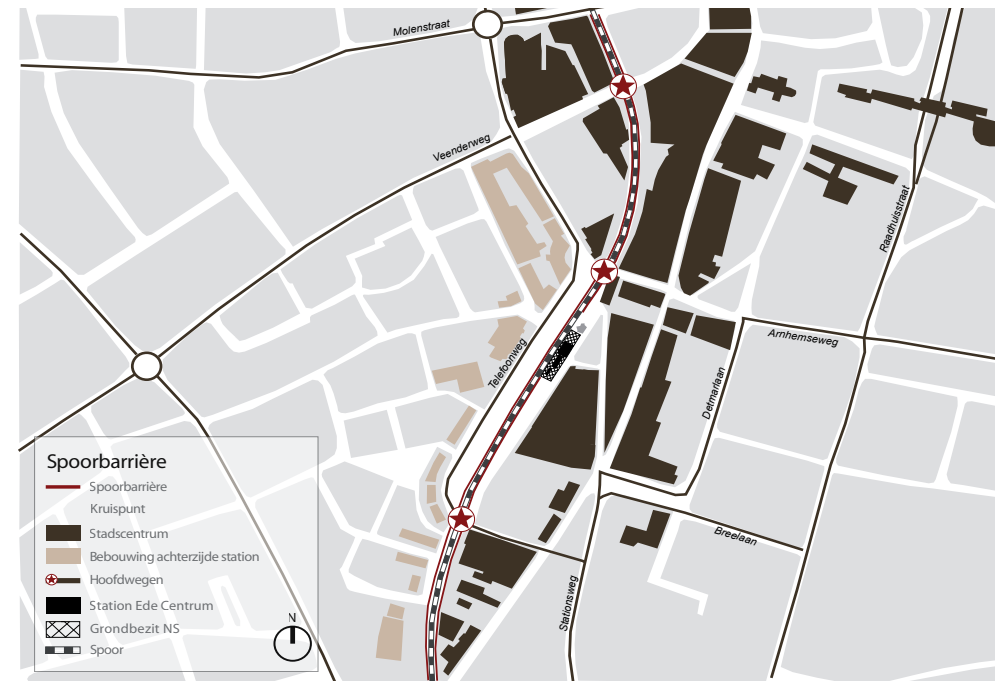
Centrale ligging

De spoorlijn van Ede naar Nijkerk werd pal langs de bebouwde kom van Ede aangelegd, op nog geen 150 meter van de Oude Kerk. Ruim een eeuw later ligt het station middenin het dorp Ede, aan de rand van het winkel-, uitgaans- en bestuurlijk centrum.

Ede kent geen monumentale stationslaan, een stationsplein met bijbehorende voorzieningen of een groenzone langs het spoor. Het stationsgebouw ligt aan een driehoekig plein, het Museumplein, met twee wanden van voornamelijk cafés en restaurants. De derde wand heeft culturele functies: het station met het museum en links ervan een muziektent. Direct achter het plein is de belangrijkste winkelstraat van de gemeente, de Grotestraat met in het verlengde ervan de Maanderstraat. Aan de randen van het centrum staan openbare gebouwen als het stadhuis, schouwburg en politiebureau.

Stadse spoorlijn

Het dwarsprofiel van het spoor door Ede heeft een ongebruikelijke opbouw, zonder bufferzones of groenstroken. Het spoor ligt op maaiveld. Met name ter hoogte van de markt geeft dit de spoorlijn het karakter van een stedelijke tram. De directe omgeving van het station laat veel recente verdichting en centrumvorming zien. In het vernieuwde centrum vormt het gebouw een visuele begrenzing en een verwijzing naar de oorspronkelijke dorpse schaal van Ede.



Gebouw

Het stationsgebouw van Ede bestaat uit twee bouwlagen met een zolder onder het schilddak en een lage vleugel met een zadeldak aan de linkerkant. Aan de perronkant beschutte een perronoverkapping over de hele breedte van het gebouw de reizigers tegen weer en wind.

De voorgevel is geleed in drie delen. De entreepartij bevindt zich in het midden van de voorgevel, in een risaliet, bekroond met een topgevel. De buitenste geveldelen zijn niet symmetrisch van opzet. In het linkerdeel bevindt zich het trappenhuis en de ingang van het personeel, wat zichtbaar is aan de kleine deur op straatniveau en de kleine, oplopende vensters op de eerste verdieping. Het rechterdeel van de gevel bestaat uit twee grote vensters op de begane grond en een groot venster op de verdieping. Ook de achtergevel kent een driedeling. Op de begane grond zijn in iedere beuk twee gevelopeningen gemaakt, afwisselend vensters en deuren. Na de herbestemming tot museum zijn alle gevelopeningen gewijzigd in een venster en vervolgens geblindeerd. Op de eerste verdieping is in iedere beuk een venster, gelijk aan de vensters in de voorgevel, geplaatst. In de vleugel geeft een deur naast het hoofdgebouw toegang tot de goederenloods. De andere toegangen, grote brede houten deuren aan zowel de voor- als achterzijde, zijn voor het laden van goederen.

Het hele gebouw is opgetrokken uit rode baksteen, versierd met banden van gele baksteen, bijzondere metselverbanden en een meanderende kroonlijst. Op het dak van zowel het hoofdgebouw als de zijvleugel liggen donkerrode pannen.

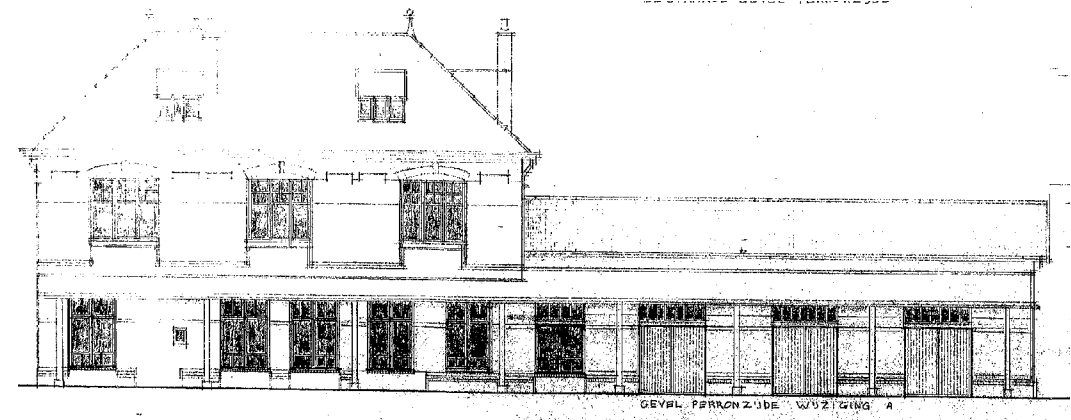
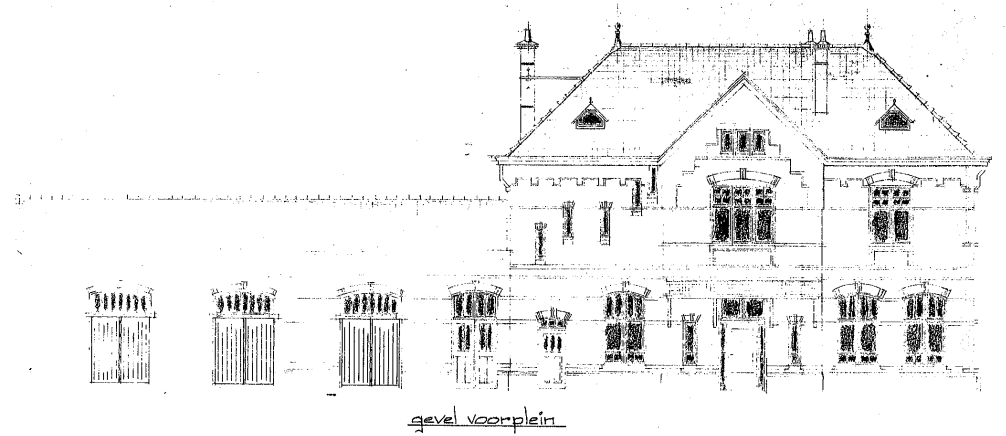
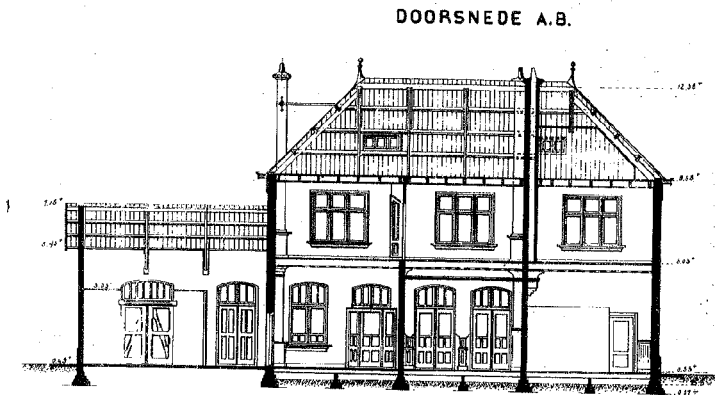
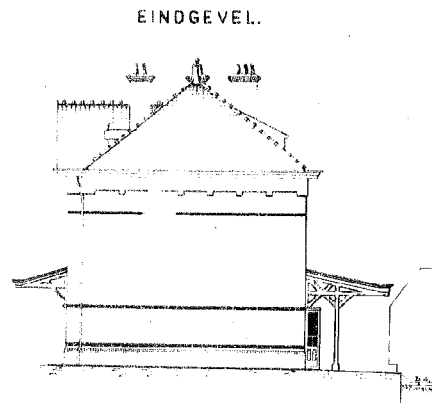
Interieur

Nadat de NS besloot het station te sluiten en de voorzieningen als de kaartautomaten naar het perron te verplaatsen, is het station ingrijpend gerenoveerd voor de komst van het Historisch Museum Ede. De oorspronkelijke indeling is verdwenen, inclusief details als lambrisering, vloeren en loketten. Slechts de centrale open haarden op de begane grond en eerste verdieping zijn bewaard gebleven.

In de rechterhoek van het hoofdgebouw is een nieuw trappenhuis

gemaakt, makkelijker begaanbaar dan de steile dienstrappen aan de linkerkant. Ook zijn alle vensters in de expositieruimtes geblindeerd met houten schotten. De goederenloods tenslotte is in gebruik als grootste expositieruimte, waarin een grote wijzerplaat met klokmechanisme van een Edese kerk is opgehangen. Wellicht zijn de originele details als stucplafonds verdwenen achter betimmering.





Waardstelling

De stedenbouwkundige situering van station Ede-Centrum is bijzonder voor Nederland. De spoorlijn gaat dwars door de dorpskern, het spoor ligt op maaiveld en het station markeert de rand van het centrumgebied. In de stedelijke structuur van het Museumplein is het oude station een beeldbepalend element. Nog steeds is hier het station, maar het stationsgebouw zelf is niet meer dan een 'stedenbouwkundig uithangbord'. Alleen het perron is in gebruik voor reizigers richting Ede-Wageningen en Amersfoort.

Het stationsgebouw is een goed voorbeeld van de bouwkunst die rond de eeuwwisseling gangbaar was voor openbare gebouwen. De gevels zijn van baksteen met decoraties van afwijkende kleuren baksteen en bijzondere metselverbanden. Het gebouw heeft schilddaken met dakpannen en is opgebouwd uit compacte bouwvolumes. Het interieur is ingrijpend gewijzigd. De buitenkant van het stationsgebouw bleef oorspronkelijk. Typologisch lijkt het station sterk op een 5^e klasse station van de Staatsspoorwegen, waarvan er velen zijn gebouwd. Het ontwerp voor het station in Ede is ook in Lunteren en Voorthuizen gebouwd. Deze stations verloren hun functie en zijn herbestemd. Lunteren is een rijksmonument.



Conclusies en aanbevelingen

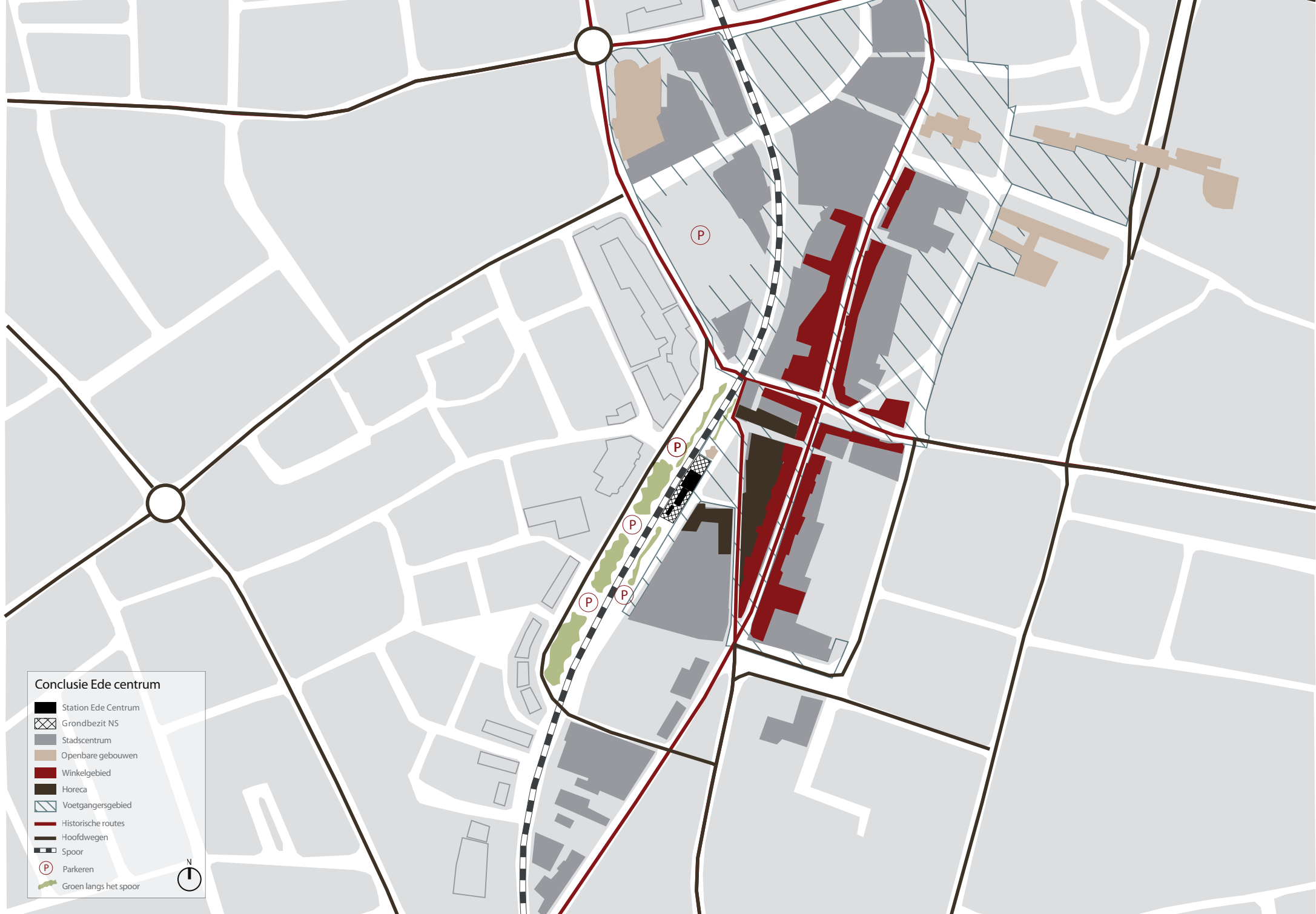
Station Ede Centrum is een kenmerkend voorbeeld van het gebruik van standaardtypes door een regionale spoorwegmaatschappij. Voorts zijn de ligging van het gebouw in de stad en het tracé van de spoorlijn door de dorpskom stedenbouwkundig bijzonder.

Het station is lokaal van historisch belang, omdat het een van de weinige oude elementen in een sterk gemoderniseerde omgeving is. Het station markeert de grens van het centrum en houdt de schaal van het oude dorp vast.

De directe omgeving van het station, het Museumplein, maakt op dit moment een sleetse indruk, met laagwaardige horeca. Herontwikkeling kan bijdragen aan het versterken van het centrum. Het station kan hierbij een belangrijke rol spelen (beeldmerk, culturele functie, historische identiteit).

Gegeven de geschiedenis en de aanwezigheid van een halteplaats op de perrons, verdient het aanbeveling om het oude stationsgebouw in de toekomst (ook) een aan het reizen gerelateerde functie te geven.

Toekomstige veranderingen in en om het station dienen te worden voorafgegaan door degelijk bouwhistorisch onderzoek



Conclusie Ede centrum

- Station Ede Centrum
- Grondbezit NS
- Stadscentrum
- Openbare gebouwen
- Winkelgebied
- Horeca
- Voetgangersgebied
- Historische routes
- Hoofdwegen
- Spoor
- P Parkeren
- Groen langs het spoor

N
↑

HORST-SEVENUM

Inleiding

In 1860 werd de Spoorwegwet aangenomen, waarmee de basis van het nationale spoorwegennet werd gelegd. Het net bestond uit verschillende lijnen, aangeduid met een letter. De verbinding tussen Breda en Maastricht kreeg de naam Staatslijn E. Na enkele disputen op politiek niveau werd gekozen voor een traject van Eindhoven via Venlo naar Roermond in plaats van een traject van Eindhoven via Weert naar Roermond. In 1866 werd de lijn voltooid. Het spoor ontsloot de veenontginningen Griendtveen en Helenaveen in de Peel, die in 1853 door de gebroeders Van de Griendt waren gesticht. De naburige dorpen Horst en Sevenum profiteerden van de komst van het spoor. De staatsspoorwegen bouwden een station precies tussen beide dorpen in. Station Horst-Sevenum werd tweemaal uitgebreid. In 1872 werden de beide vleugels toegevoegd en in 1915 werd de zolderverdieping verhoogd, zodat er een volwaardige extra kamer ontstond.

Ondanks de groei van de gemeenten Horst en Sevenum zijn er rond het station geen woonwijken gebouwd. Wel kwam er een bescheiden industrieterrein, dat in 2004 met steun van de provincie Limburg werd gerevitaliseerd. Nog steeds stoppen de stoptreinen en intercity's op het station, maar de reizigers gebruiken slechts het perron.

Stedenbouwkundige context

Horst-Sevenum is een typisch station 'in the middle of nowhere'. De naburige dorpen liggen op afstand en de komst van het spoor heeft niet tot nieuwe dorpsontwikkeling geleid. Hierdoor is nog steeds de landschappelijke setting te ervaren.

Gebouw

Het stationsgebouw Horst-Sevenum bestaat uit een middendeel van twee bouwlagen met een samengesteld schilddak en twee lage vleugels aan weerszijden met een enkel schilddak. Op de begane grond bevonden zich de ruimtes voor de treinreizigers, zoals de kaartverkoop en wachtkamers en op de verdieping bevond zich de woning van de stationschef, bestaande uit een woonkamer, keuken en twee slaapkamers. Waarvoor de extra ruimte, verkregen door een nieuwe zolderkamer in 1915, was bestemd is niet bekend.

De voor- en achtergevel zijn nagenoeg gelijk wat betreft vensterindeling en volumeverdeling. De opzet is symmetrisch, de entree bevindt zich in het midden van het hoge middendeel, in een risaliet met puntgevel en een schilddak met de nok loodrecht op de rooilijn. De gevel naast de risaliet is lager en heeft een dak met de nok evenwijdig aan de rooilijn. De vleugels zijn geen losse elementen, maar vormen een geheel met het middendeel door de kroonlijst die van de vleugels doorloopt tot aan de middenrisaliet. In iedere vleugel zitten drie grote vensters en op de eerste verdieping. Op de eerste verdieping zit een enkel venster naast de middenrisaliet, gelijk van opzet en breedte van de drie venster in iedere vleugel. De gevels zijn opgetrokken uit baksteen, die waarschijnlijk in een later stadium gepleisterd zijn. Het aanbrengen van pleister werd vaker gedaan om vochtproblemen aan te pakken. Het dak is bekleed met zinken dakbedekking, met de kenmerkende felsnaden.

Interieur

Van de huidige staat van het interieur is ons nog niets bekend. Wel staat vast dat het begin jaren zestig ingrijpend gerenoveerd is. Van de originele inrichting (betimmeringen, stucplafonds, open haarden) bleef niets bewaard.

Waardestelling

Station Horst-Sevenum is één van de tientallen stations 5^e klasse gebouwd door de Staatsspoorwegen in de jaren zestig van de 19^e eeuw. Zes van dergelijke stations bleven bewaard, twee hiervan zijn een rijksmonument: Horst-Sevenum en Echt. Deze stations representeren het meest gebouwde stationstype van voor de oorlog en zijn daarmee van grote cultuurhistorische waarde. Ondanks de latere wijzigingen is het station een symbool van catalogusbouw van de Staatsspoorwegen langs de lijnen in het buitengebied. De redelijk open ligging tussen de dorpen Horst en Sevenum in maakt dat de landschappelijke aanleg van de spoorlijn nog steeds is te ervaren. Zelfs de twee uitbreidingen horen bij het type, omdat dezelfde verbouwingen in dezelfde perioden ook bij de andere 5^e klasse stations werden uitgevoerd.

Conclusies en aanbevelingen

Station Horst-Sevenum is samen met station Echt het prototype (of is retrotype een meer toepasselijke benaming?) van het station 5^e klasse van de Staatsspoorwegen. Daarmee is het van grote cultuurhistorische waarde en een potentieel 'buitenmuseum' van het Spoorwegmuseum.

Het gebruik van het gebouw moet passen bij de identiteit van de NS en ProRail en zo mogelijk een relatie houden met het reizen (als station en/of voorzieningen voor wandelaars en fietsers).

In de toekomst valt te overwegen om de afwerking en detaillering van de 5^e klasse stations, op basis van onderzoek en archiefmateriaal, terug te brengen.

Toekomstige veranderingen in en om het station dienen te worden voorafgegaan door degelijk cultuur- en bouwhistorisch onderzoek





NAARDEN-BUSSUM

Inleiding

De HSM 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 tussen de beide dorpskernen een station werd gebouwd. In tegenstelling tot de concurrerende Staatsspoorwegen bouwde in deze periode de HSM geen standaardstations. Wel kregen de stations in het Gooi (Naarden-Bussum, Weesp en Hilversum) uiterlijke overeenkomsten. De spoorverbinding met Amsterdam leidde in het Gooi tot een forse bevolkingstoename. Amsterdammers verhuisden naar de bosrijke omgeving en forensden naar de hoofdstad. Het inwonersaantal van Bussum groeide bijvoorbeeld van 1 300 inwoners rond 1875 tot ruim 16 000 in 1915. In 1914 werd besloten tot de bouw van een nieuw station en werd het oude station gesloopt. Binnen drie jaar waren het perrongebouw, met hierin wachtruimten en dienstruimten, de ijzeren perronoverkapping en de voetgangerstunnel onder het spoor voltooid. Het stationsgebouw liet echter op zich wachten. Ondertussen deed een noodstation dienst als haltegebouw. Uiteindelijk werd het station naar ontwerp van H.G.J. Schelling, spoorbouwmeester van de HSM, geopend in 1928.

Station Naarden-Bussum was niet alleen een halte voor treinen, ook de Gooische Tram naar Huizen had hier sinds 1883 zijn eindpunt. In het ontwerp voor het tweede station was rekening gehouden met deze dubbelfunctie. Het rechterbouwdeel werd zo ontworpen dat het functioneerde als een kopstation voor de tram. De tramlijn werd in 1949 overgenomen door de NS en bleef tot 1958 operationeel.

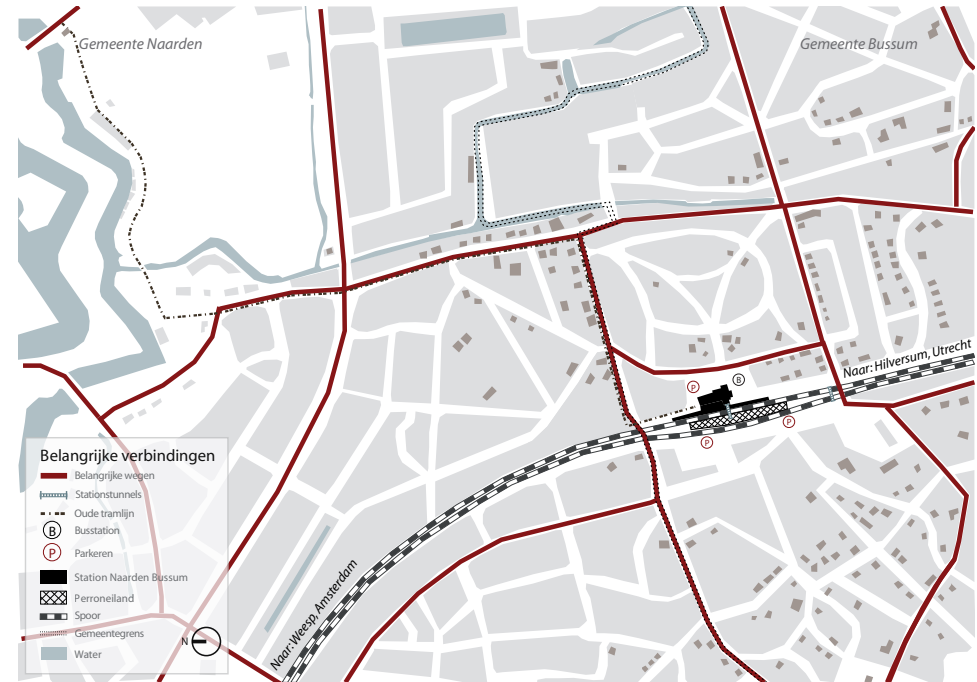
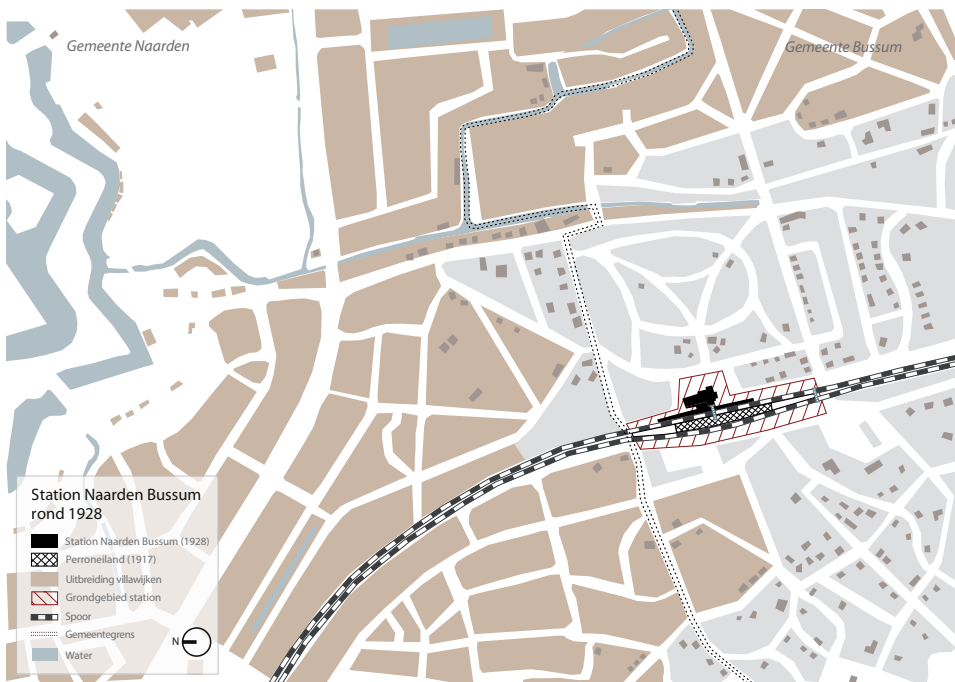
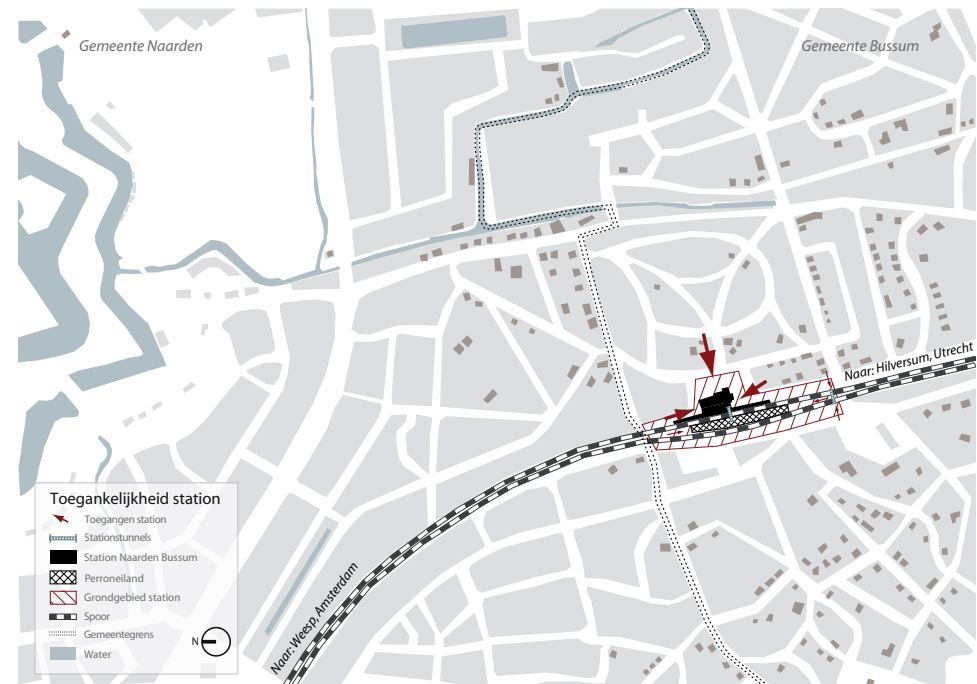
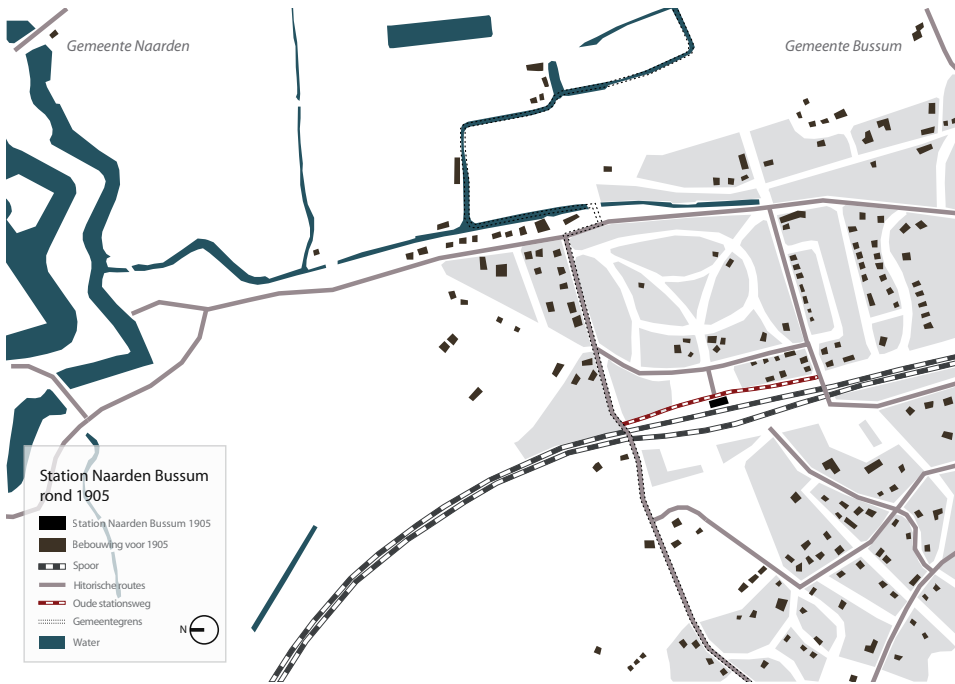
Naarden-Bussum is nog steeds in gebruik van de NS en ProRail. Door de veranderingen in het spoorwegbedrijf, zoals elektrificatie van het spoor en het verdwijnen van de derde klasse, verloren enkele ruimtes hun functie. Een deel hiervan is verhuurd aan een muziekschool. Ook het spoorwegemplacement achter het station wordt niet meer gebruikt

voor het laden en lossen van goederentreinen. Dit terrein is in gebruik als parkeerterrein voor de houders van een parkeerabonnement.

Stedenbouwkundige context

De bereikbaarheid van het Gooi verbeterde sterk met de komst van de spoorlijn naar Zutphen en de bouw van stations in de plaatsen langs de lijn. Aanvankelijk was de spoorlijn alleen bedoeld voor het vervoer van goederen tussen Amsterdam en het achterland, maar de onverwachte belangstelling voor personenvervoer werd een steeds belangrijker bron van inkomsten. Het Gooi veranderde van een bestemming voor toeristische uitstapjes in een forenzenstreek, waar de stedelingen zich permanent vestigden. Rond de eeuwwisseling was een flinke strook ten oosten van het station volgebouwd. Tegenover het station was in deze periode het Prins Hendrikpark, een villapark naar ontwerp van architect J.F. Everts, in aanbouw. Nog steeds is de sfeer van het lommerrijke wonen goed bewaard gebleven rondom het station, omdat de locatie op enige afstand van Naarden Vesting en de dorpskern van Bussum ligt. De verstedelijking vond voornamelijk elders plaats.

Het station ligt, sinds de vernieuwing in 1914, aan een stationsplein. De weg voor het station langs verdween en de Albrechtlaan nam de functie over. Het stationsplein kreeg een voornaam karakter door nieuwe aaneengesloten bebouwing links en rechts van het plein, waarin zich verschillende winkels vestigden. Sinds het verdwijnen van de Gooische tram in 1958, degradeerde de entree van het tramperron tot een zijdeur en veranderden de tramperrons in een fietsenstalling. Het ensemble van station, plein en villagebied, is in bijna een eeuw tijd, opmerkelijk gaaf bewaard gebleven.



Gebouw

Het station Naarden-Bussum bestaat uit een hoge centrale hal met aan weerszijden lagere bouwvolumes. Aan deze bijgebouwen zitten twee lange en lagere zijvleugels vast. Het stationsgebouw wordt met een tunnel verbonden met perrongebouwen tussen spoor 2 en 3. In de hoge hal bevinden zich de loketten en de kiosk. Het linkerbijgebouw was vroeger in gebruik als wachtruimte. De lange zijvleugels huisvestten ooit allerlei technische functies van de spoorwegen. Het station wordt nog steeds dagelijks gebruikt. Inmiddels zijn de eisen aan een stationsgebouw sterk gewijzigd. Concreet betekent dit dat veel ruimten in het station overbodig zijn geworden en leegstaan. Tegelijk ontbreken andere voorzieningen, met name in relatie tot toegankelijk op alle schaalniveaus. In het rechterbijgebouw is een fietsenstalling en fietsenwerkplaats. De perrongebouwen hebben nog steeds een horecafunctie, behoudens enkele ruimtes waarin een muziekschool is gevestigd.

Het stationsgebouw 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 roede-verdeling en blauwgeverfd staal. Enkele kozijnen zijn vervangen in aluminium, met een minder slanke profilering. Opvallend, in vergelijking met andere vooroorlogse stations, is de luxe en architectonisch zorgvuldige uitwerking. Schelling heeft het oude catalogusstation als het ware opgewaarderd tot een luxe vertrekhal, passend bij de rijke omgeving die sinds de bouw van het spoor was ontstaan.

Interieur

Ook het interieur is volledig van baksteen. Hier bestaan de decoraties uit geglazuurde bakstenen in allerlei kleuren, waar ook de tunnel naar het perron mee is bekleed. De meeste vensters hoog in de centrale hal hebben glas-in-lood ramen. De daken van de bouwdelen uit 1928 zijn alle plat. Het perrongebouw dat van eerder datum is, heeft wel een zadeldak.





Waardestelling

Station Naarden-Bussum is een voorbeeld van een forenzenstation in het Gooi, waarbij de omgeving van villa's en groen, goed bewaard bleef. Het gebouw uit 1914 is een vroeg werk van Schelling, met een bijzondere materialisatie en detaillering. De hoge hal met de glas-inloodramen zijn van uitzonderlijke kwaliteit. Station Naarden-Bussum past in de eerste reeks stations die een eigen identiteit kregen en niet volgens een standaardontwerp gebouwd werden. De architectuur en de indeling wijkt sterk af van de gebruikelijke stationsbouw, hoewel in de typologische indeling verwantschap met de standaardtypen bestaat. Het is een station in luxe uitvoering, passend bij de nieuwe rijkdom die dankzij het spoor in het Gooi was ontstaan.

Conclusies en aanbevelingen

Naarden-Bussum is een uitzonderlijk station, dat vanwege de architectonische kwaliteit, de plaats in het oeuvre van Schelling en de relatie met zijn omgeving een zorgvuldig beheer vraagt.

De leegstand van overbodig geworden ruimten bemoeilijkt het beheer. Het station is vandalismegevoelig (kapotte ruiten) en verrommelt (opslag van overbodig materiaal van de kiosken). Herbestemming van het gebouw, liefst in relatie tot de vervoersfunctie, is urgent voor het behoud.

Latere veranderingen, zoals het vervangen van kozijnen, hebben de verfijnde detaillering aangetast. In de toekomst is een meer restauratieve benadering op zijn plaats.

Het voormalige tramstation terzijde van het stationsgebouw is veranderd in een ietwat anonieme ruimte, ondanks de plaatsing van fietsenrekken. Een architectonische interventie kan deze flank wellicht verbeteren, zonder de integrale kwaliteit van het station aan te tasten.

Achter het station, op het voormalige emplacement is nu een parkeerterrein. Dit is een goede invulling, die wellicht kan worden

doorgetrokken over de gehele breedte van de perrons. Nu staan er naast het parkeerterrein provisorische loodsen van Strukton, die niet goed passen in het beeld van een station in een villawijk.

De stationsomgeving is zeer onevenwichtig: een mooi stationsplein en een goede aansluiting op de stationsweg, maar een slechte achterkant en zijkant.

Het behoud van de functie is de beste vorm van behoud voor Naarden-Bussum. Te verwachten valt dat hiervoor enkele interventies nodig zijn. Zolang deze zorgvuldig worden verricht en de bestaande monumentale kwaliteit van het station als uitgangspunt nemen, kan het goede resultaten opleveren. Voorbeelden van dergelijke ingrepen zijn:

- verbinden van de perrontunnel met de achtzijde van het station (P&R)
- herontwikkeling van het voormalige tramstation (en de spoorstrook), bijvoorbeeld in relatie tot de fietsenstalling
- programmering voor de overtollige en leegstaande ruimtes, in relatie tot het bereikbaar maken van het station en de perrons

Toekomstige veranderingen in en om het station dienen te worden voorafgegaan door degelijk bouwhistorisch onderzoek

Gemeente Naarden

Gemeente Bussum



Conclusie

- Station Naarden Bussum (1928)
- Perroneiland (1917)
- Grondgebied station
- Bebouwing voor 1905
- Uitbreidingen villawijken
- Toegangen station
- Stationstunnels
- Belangrijke wegen
- Spoor
- Gemeentegrens
- Water

OVERVEEN

Inleiding

Halverwege de negentiende eeuw kregen steeds meer Nederlandse kustplaatsen bezoekers uit de steden die ter ontspanning naar het strand kwamen. Scheveningen groeide uit tot een belangrijke badplaats, waarbij de bereikbaarheid per tram een grote rol speelde. Het vissersdorp Zandvoort ontwikkelde zich veel langzamer tot badplaats, belemmerd door de slechte bereikbaarheid. De Duitse broers Elzbacher zagen mogelijkheden voor Zandvoort om uit te groeien tot een belangrijke badplaats voor Haarlemmers en Amsterdammers. Samen met ir. E.J.J. Kuinders investeerden zij in de aanleg van een spoorlijn van Haarlem naar Zandvoort. Hiervoor werd de Haarlem-Zandvoort Spoorwegmaatschappij (HZSM) opgericht in 1880.

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 het spoor niet over zijn land en ook zijn land niet verkopen. Volgens de overlevering zou Borski uiteindelijk overstag zijn gegaan nadat de HZSM een privé-toegang en een eigen wachtkamer in het station toezegde. In 1880 werd ten behoeve van deze spoorlijn door een onbekende architect Station Overveen gebouwd. Decennia later, in 1915, bouwde de HZSM een stenen goederenloods naast het stationsgebouw.

Het station van Overveen is al enkele jaren niet meer in gebruik, in tegenstelling tot het perron, waar nog steeds de treinen tussen Haarlem en Zandvoort stoppen. In het stationsgebouw bevindt zich nu een lunchcafé 'Klein Centraal' en in de goederenloods een tandartspraktijk. In 2002 lanceerde de gemeente Haarlem plannen voor de zogenaamde Spoorzone, de strook tussen het station Overveen en Spaarnwoude. In het plan zou het station in Overveen vervangen

worden voor een halte Haarlem-West. De gemeente Bloemendaal, waar het Overveen onder valt, onderschreef de Haarlemse plannen niet. Bloemendaal wilde het station behouden voor de bewoners van Overveen, voor wandelaars en fietsers voor wie het station een begin- en eindpunt is en tenslotte voor de studenten van de Hogeschool InHolland, slechts vierhonderd meter verder. In 2007 ging het plan van de gemeente Haarlem definitief van tafel.

Stedenbouwkundige context

Historische context

Voor de komst van de spoorlijn was Overveen een klein dorp op de duinrand. De Zijlweg verbond het dorp met Haarlem. Het tracé van de spoorlijn werd ten noorden van de Zijlweg gepland. In de duinen liep het langs de noord- en westgrens van het landgoed Belvédère van de familie Borski. Pas na veel gedoe ging Willem Borski akkoord met de aanleg en stemde hij in met verkoop van enig land. Nog steeds is het landgoed Belvédère een belangrijke element in de omgeving van het station. Het landgoed vormt een groen decor van bomen en voorkomt dat het gebied 'achter het station' een ongeordende en loze restruimte wordt, zoals in vele andere gemeenten het geval is.

Met de opening van de spoorlijn kwam een stroom van strandgangers naar Zandvoort op gang. Overveen, eerst een onbetekenend dorp met een tol naar Zandvoort, werd door de verbeterde bereikbaarheid aantrekkelijk als villadorp in de duinen. Aan het eind van de negentiende eeuw werden de eerste villa's in de buurt van het station, ten noorden van de Tetterodeweg, gebouwd. De grootste groei kende Overveen tussen 1900 en 1940. Toen breidde de villawijk voor het station uit tot de Hoge Duin en Daalseweg en verrees een nieuwe wijk ten oosten van de Bloemendaalseweg. Door de komst van de trein was Overveen aantrekkelijk voor zowel villabewoners in de duinen



als forenzen naar Haarlem en Amsterdam. In de directe omgeving van het station verrees rond 1900 een postkantoor op de hoek Bloemendaalseweg / Tetterodeweg (nu: makelaardij). Er tegenover kwam in 1936 een politiebureau, ontworpen door H.W. van Kampen (nu: supermarkt).

Duinlandschap

Het dorp Overveen ligt precies op de duinrand. Het landschap oostelijk van de Bloemendaalseweg is een lage vlakte, westelijk een glooiend duinlandschap. Voor de trein is het van belang dat een spoorlijn relatief vlak ligt en geen grote hoogteverschillen op korte afstanden overbrugt. Hierdoor snijdt het spoor als het ware door de duinen. Direct bij het station is dit goed te zien: het spoor, de perrons en het stationsgebouw liggen verdiept ten opzichte van de omgeving. De spoorzone is hierdoor een zelfstandig stedenbouwkundig element tussen het landgoed aan de zuidkant en de villawijk aan de noordkant.

Gebouw

Het stationsgebouw van Overveen bestaat uit twee bouwlagen en een zolderverdieping. Op de begane grond bevonden zich de reizigersfuncties, als de wachtruimten, kaartjesverkoop en restauratie. Hierboven waren twee woningen die de eerste verdieping en de zolder beslaan. Opvallend is de grote ruimte die werd gereserveerd voor het stallen van fietsen en de aparte bagageruimte. Waarschijnlijk is dit te verklaren door de functie van begin- en vertrekpunt voor fietstochten door de duinen. Het station heeft een rechthoekige grondvorm, zonder vleugels of andere aanbouwen. Wel heeft het station op het perron een houten aangebouwde serre. Deze aanbouw dateert uit de eerste bouwtijd. De twee bouwlagen liggen onder een samengesteld zadeldak.

De voorgevel is verdeeld in drie gelijke verticale delen, waarvan de buitenste delen iets naar voren springen en worden bekroond door een topgevel. Ieder deel heeft op beide bouwlagen drie gelijke vensters op een rij. De entree bevindt zich in het linkse deel, tussen twee vensters.

De achtergevel heeft dezelfde indeling. Deze gevel is echter vlak, de zijkanten zijn gelijk met het middendeel. De gevels zijn opgetrokken uit rode baksteen, versierd met horizontale banden van gele baksteen. In de topgevels in de driehoekige vorm benadrukt door twee driehoeken naast ieder venster, gemaakt van eenzelfde gele baksteen. Op het dak liggen rode pannen.



Interieur

Het is niet bekend in welke staat het interieur van het station Overveen zich bevindt.

Waardestelling

Station Overveen heeft een prachtige ligging, in een omgeving van duinen, een landgoed en villawijken. De spoorroute, met alle bijbehorende bebouwing, is in het reliëf van de duinen ingesneden. Station Overveen is het enige oorspronkelijke station (uit 1881) op de spoorlijn van Haarlem naar Zandvoort. Het gebouw is een typisch stationsgebouw uit de grote bouwperiode van de spoorwegen in Nederland. De compositie van volumes, de materialisering, de architectonische details en de functionele indeling zijn een voorbeeld van de utilitaire bouwkunst uit het laatste kwart van de negentiende eeuw. Van buiten is het gebouw goed bewaard gebleven.



Conclusies en aanbevelingen

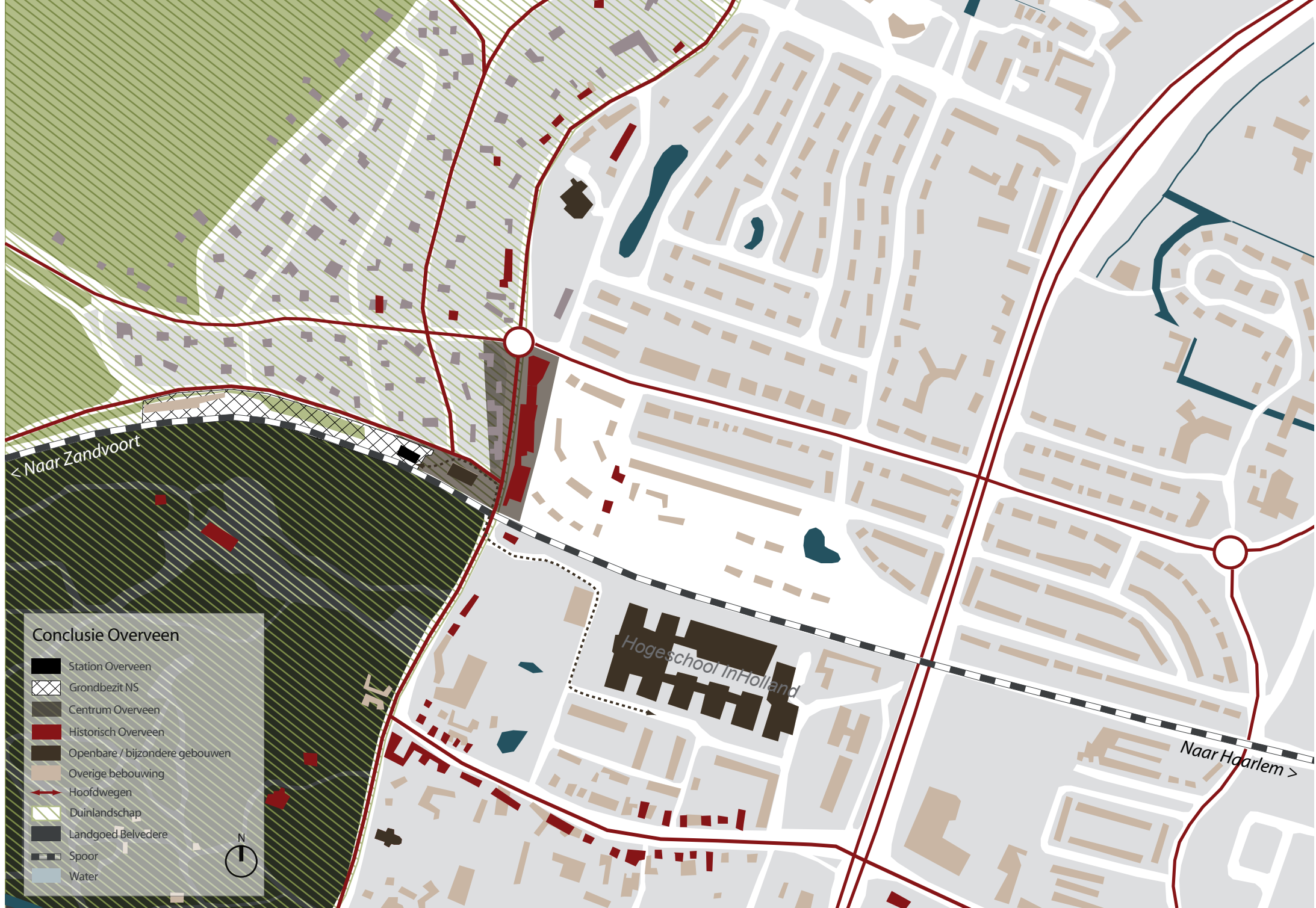
Station Overveen is een typisch 19e eeuws standaardstation in een uitzonderlijke omgeving. Het gebouw verdient liefdevol beheer en een zorgvuldige omgang met de omgeving. Aanpassingen of nieuwe ontwikkelingen dienen zich te voegen in het villakarakter van het gebied.

Behoud van de halte past bij het karakter van de plek, hij doet dienst voor bewoners, studenten en wandelaars.

Het stationsgebouw ligt ruimtelijk los van de spoorfunctie, die tegenwoordig op het perron is geconcentreerd. Het gebouw fungeert als 'beeldmerk' van de halte, maar kan tegelijk als zelfstandig object worden geëxploiteerd. Wellicht kan in de (verre) toekomst het gebruik als tandartsenpraktijk plaatsmaken voor een functie die met vervoer te maken heeft (uitspanning).

Het parkeerterrein en de loodsen detoneren in de omgeving. Wellicht kan hier een passende herontwikkeling plaatsvinden, uitgaande van de logica en de samenhang van het gebied.

Toekomstige veranderingen in en om het station dienen te worden voorafgegaan door degelijk bouwhistorisch onderzoek.



Conclusie Overveen

- Station Overveen
- Grondbezit NS
- Centrum Overveen
- Historisch Overveen
- Openbare / bijzondere gebouwen
- Overige bebouwing
- Hoofdwegen
- Duinlandschap
- Landgoed Belvedere
- Spoor
- Water

N
↑

Inleiding

In 1864 kreeg Zwolle de eerste spoorverbinding, het was de lijn vanuit Amersfoort van de NCS. Een jaar later werd de lijn naar Kampen doorgetrokken. Weer een jaar later, in 1866, openden de Staatsspoorwegen een verbinding vanuit Deventer naar Zwolle, die vervolgens tot Meppel werd uitgebreid. Beide maatschappijen maakten gebruik van hetzelfde station. Aanvankelijk was dat een provisorisch haltegebouw, dat in 1868 vervangen werd door een monumentaal 1^e klasse station van de Staatsspoorwegen. Het station werd gebouwd buiten de vesting, in het schootsveld. In andere steden was dit tot 1874 niet toegestaan. De verdedigingsfunctie van Zwolle was echter al in 1790 opgeheven.

De rol van Zwolle als spoorwegknooppunt werd in de loop van de tijd alleen maar belangrijker. Tussen 1880 en 1903 werd een spoorlijn naar Twente aangelegd en lokaalspoorwegen naar Apeldoorn, Ommen en langs de Vecht. Over het spoor werden personen en goederen vervoerd. Aan de Deventerstraatweg bouwde de Staatsspoorwegen een groot goederenemplacement met werkplaatsen, waar locomotieven en rijtuigen uit de hele regio in onderhoud waren. Dit leverde enorme werkgelegenheid op voor Zwolle. De spoorwegarbeiders kwamen vanuit de hele regio en vestigden zich in Assendorp, aan het spoor richting het oosten.

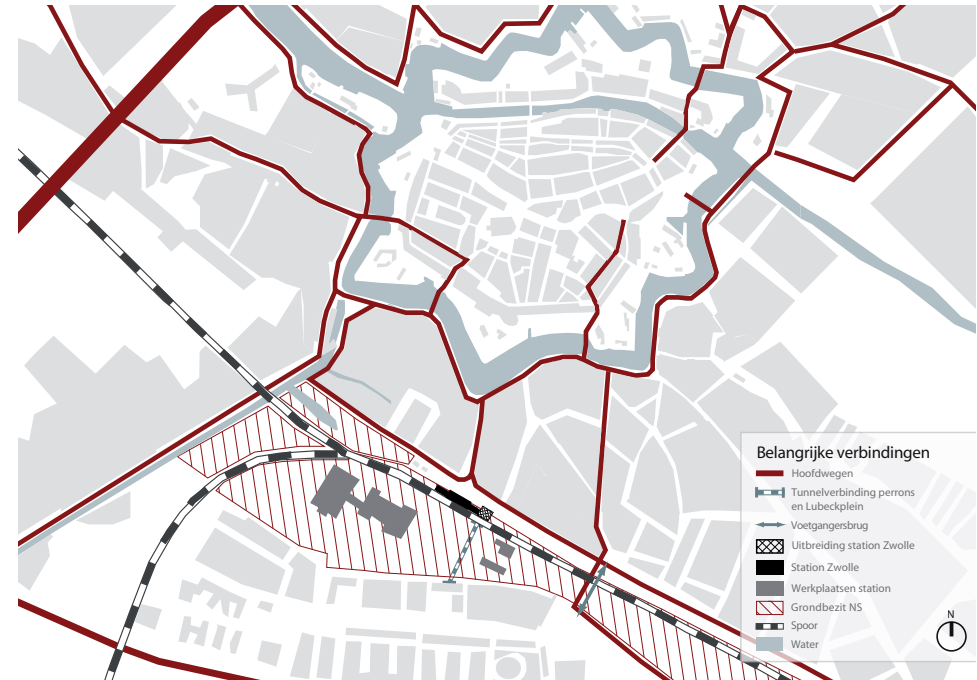
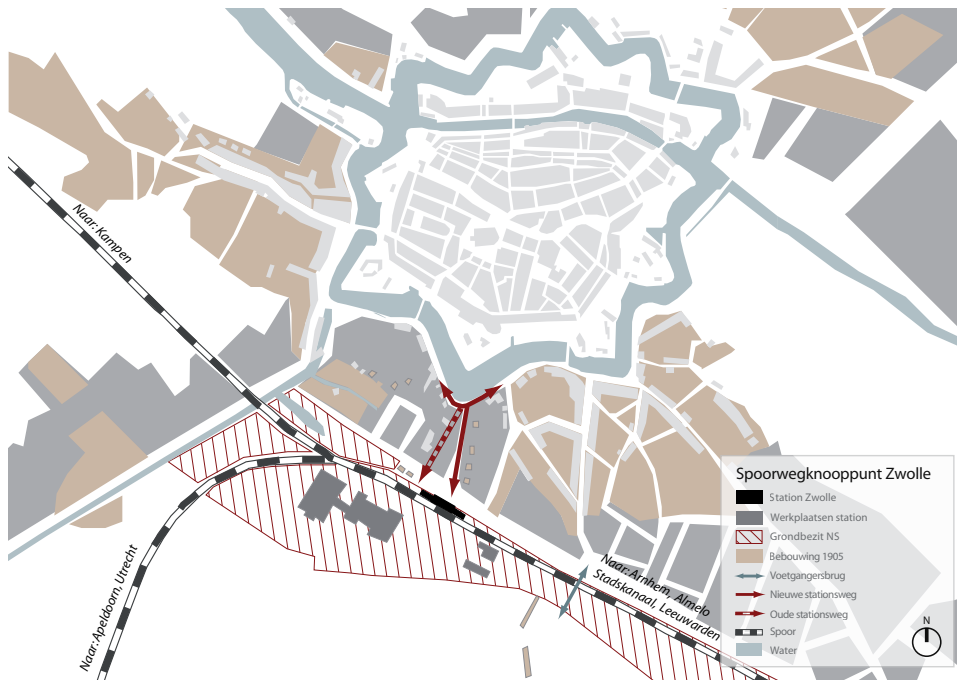
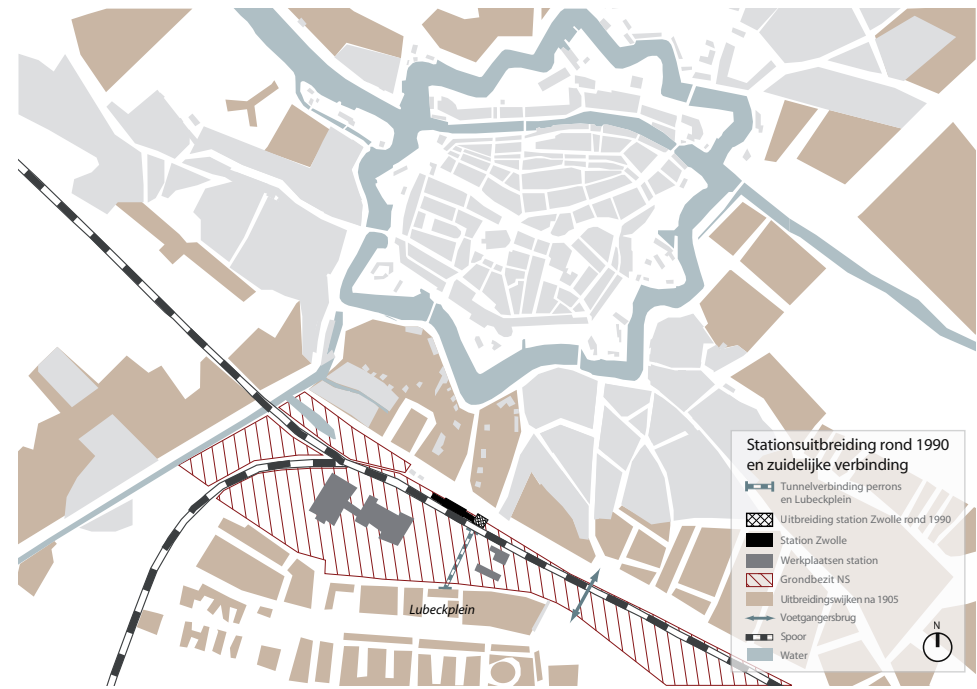
Begin jaren negentig van de vorige eeuw onderging het station grote renovatiewerkzaamheden. Het interieur werd vernieuwd en de perronoverkapping gesloopt. Het station is nog steeds in gebruik van de NS en ProRail. Om de reistijd per trein van Amsterdam naar Groningen en Friesland te verkorten wordt in 2012 de Hanzelijn geopend. Deze lijn sluit Lelystad direct op Zwolle aan en maakt de omweg via de Veluwe overbodig. De bereikbaarheid van Zwolle zal verbeteren. De gemeente Zwolle gaf Jo Coenen opdracht voor het opstellen van een stedenbouwkundige visie voor de spoorzone. Deel

van dit project is een onderzoek naar de ontwikkelingskansen van de zone achter het station en het opheffen van de barrière die het spoor vormt. In 2007 werd de visie gepresenteerd. met als belangrijkste conclusies: intensiveren van het gebied ten zuiden van het station met kantoren en onderwijsinstellingen, opwaarderen van de Veerallee en versterken van het stationsplein. Voor het stationsgebouw is met name dit laatste punt van belang, omdat het ook gaat over de relatie van het station met het plein,

Stedenbouwkundige context

Net als in andere vestingsteden werden ook in Zwolle de sporen en het station buiten de vesting aangelegd. Het gebied tussen het spoor en de vesting was destijds onbebouwd. Alleen aan de Molenstraat (huidige Van Karnebeekstraat) was lintbebouwing. De verbinding van de stad naar het station was een rechte weg met een zichtas langs het station. Deze weg werd later verlegd naar het tracé van de huidige Stationsweg. In de omgeving van het station ontstond een villabuurt. Schuin tegenover het station kwam De Buiten Sociëteit (1873). Behalve deftige woongebieden leidde de komst van het spoor ook tot de aanleg van industrieterreinen, als gevolg van de vestiging van de centrale werkplaats in Zwolle. Deze concentreerden zich aan de achterzijde van het station.

Hoewel de verdedigingswerken van Zwolle al sinds 1790 buiten functie zijn, hadden ze grote invloed op de latere stadsontwikkeling. Net als in andere vestingsteden werd ook in Zwolle het station buiten de vesting aangelegd. De locatie was niet bij een uitvalsweg van de stad, maar dichtbij de uiterste punt van het Suikerbergbolwerk. Deze geïsoleerde ligging werd versterkt door de toegangsweg, een landelijk weggetje met een zichtas juist rechts van het gebouw, in plaats van een monumentale as op de entreepartij. Pas later ontstond de Stationsweg met een zichtas op het station. Hierdoor functioneert het station als



een monumentale poort naar de stad. De Stationsweg is een groene laan met links De Buiten Sociëteit en rechts vrijstaande villa's. De weg loopt vanaf het station tot de stadsgracht, maar een brug is hier niet. De binnenstad is alleen linksom via de Luttekestraat of rechtsom via de Sassenstraat te bereiken.

Achter het station is het spoorwegknooppunt. Vanuit Zwolle vertrokken de treinen in zeven richtingen, waarvan alleen de lijn naar Apeldoorn inmiddels is opgeheven. Ook zijn hier de werkplaatsen en een omvangrijk rangeerterrein. In 1870 werd een werkplaats met smederij gebouwd voor het maken van locomotieven en rijtuigen. Door de groei van het treinverkeer volgde de ene uitbreiding op de andere. De Staatsspoorwegen bouwde in 1891 haar eigen petroleumfabriek en in 1911 een eigen elektriciteitscentrale. Dit vond allemaal plaats achter het station. Op het hoogtepunt werkten er ruim duizend arbeiders. Na de economische teruggang in de jaren dertig en de Tweede Wereldoorlog verminderde de betekenis van de werkplaats en werden er alleen nog diesellocomotieven onderhouden. In de twintigste eeuw groeide Zwolle om het spooreplacement heen. In de jaren zeventig werden de gebouwen gesloopt om plaats te maken voor een nieuw PTT-complex. De bereikbaarheid voor voetgangers werd verbeterd met een stationstunnel naar het Lubeckplein. De terreinen van de NS vormen echter een grote barrière tussen de stad en het gebied ten zuiden van het station. Waar de stedenbouwkundige context aan de voorzijde als een waardevol en te koesteren ensemble is te typeren, is de achterzijde eerder als een ontwerpogave op te vatten.

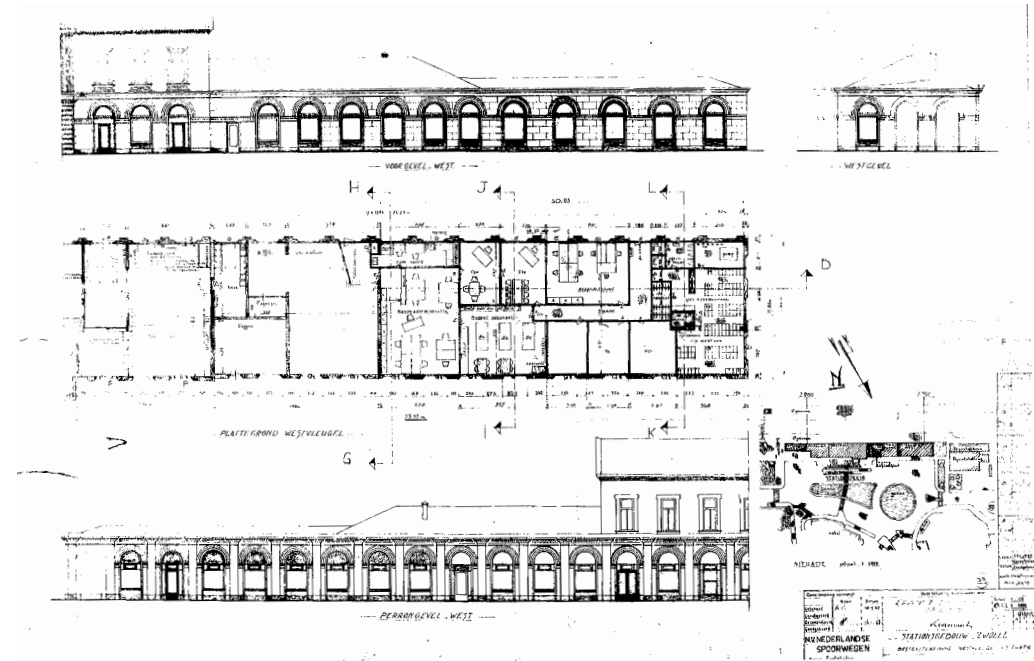
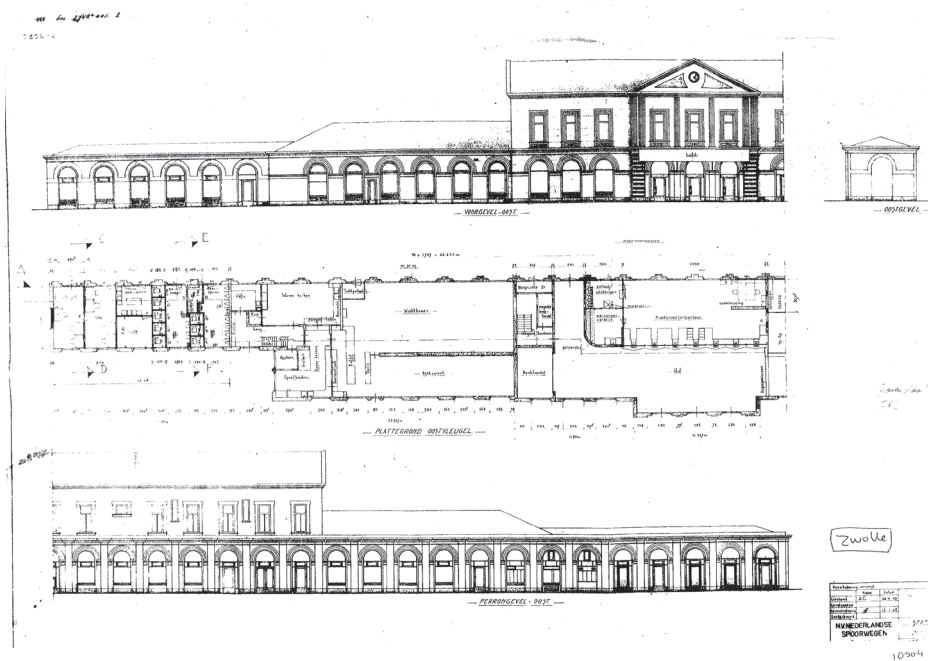
Gebouw

Het station is, net als Dordrecht, een 1^e klasse station van de Staatsspoorwegen. Het gebouw bestaat uit een middendeel van twee bouwlagen en zijvleugels van een enkele bouwlaag. De begane grond van het centrale deel en de linkerzijvleugel zijn gericht op de treinreizigers, hier bevonden zich de loketten, wachtruimte, restauratie, toiletruimte en boekhandel. De verdieping in het middendeel en de rechtervleugel zijn ingericht voor het personeel. Vroeger was er voor

het rijdend personeel een kleed- en wasruimte op de begane grond, het kantoorpersoneel werkte zowel op de begane grond als op de verdieping. Voor beide groepen werknemers bevond zich de kantine op de begane grond. De voorgevel is verdeeld in traveeën met ieder een rondboogvenster, gescheiden door pilasters. Het hoge middendeel bestaat uit negen traveeën, waarvan de middelste drie deel uit maken van de ingangsrisaliet. Het aantal traveeën van de vleugels en de buitenste eindgebouwen is in de loop der jaren gewijzigd. Vanwege de strikte ritmische indeling is het vrij eenvoudig om uit te breiden, zonder het gevelbeeld ernstig aan te tasten.

Het stationsgebouw is van bepleisterde baksteen. Ook de kroonlijsten, vensterlijsten en pilasters zijn gemaakt uit pleisterwerk. Het centrale en hoge gedeelte vormt slechts een klein deel van de totale gevellengte, die vooral bestaat uit de zijvleugels en eindgebouwen. De risalerende entreepartij in het middendeel wordt bekroond door een fronton en dubbele pilasters. De gevel van de lage zijvleugels volgen hetzelfde ritme en liggen in hetzelfde vlak als de gevel van het middendeel. Ook de eindgebouwen hebben dezelfde gevelgeleding, maar deze gevel sprong oorspronkelijk terug. In het linker eindgebouw is dit zo gebleven, het eindgebouw aan de rechterkant daarentegen is verbouwd, zodat de gevel gelijk ligt aan de gevels van het middendeel en de zijvleugels.

Op het eerder genoemde lijstwerk en de pilasters na is de gevel niet gedecoreerd. Het hoge middendeel heeft een samengesteld zadeldak met de belangrijkste nokrichting evenwijdig aan de voorgevel, het andere dakdeel ligt in het verlengde van het fronton. Ook de zijvleugels hebben een zadeldak, evenals de eindgebouwen die oorspronkelijk slechts een plat dak hadden. Alle daken zijn bedekt met bitumen. Boven de hoofdentree is een stalen constructie als luifel aangebracht. De stalen perronoverkapping uit 1995 verving de oude overkapping die in 1991 gesloopt was.



Interieur

Begin jaren negentig is het interieur ingrijpend gewijzigd door Holland Railconsult (tegenwoordig Movares). De indeling van de publieke functies in de centrale hal en in de linkervleugel en de zakelijke functies in de rechtere vleugel en op de eerste verdieping bleef gehandhaafd.

De vorm is echter veranderd. Van het oorspronkelijke interieur is niets meer te herkennen. Voor de niet-dragende wanden is voornamelijk glas gebruikt, onder meer voor de loketten in de hal, de wand tussen boekhandel en hal en het trappenhuis naar de eerste verdieping.

Ook de stationsrestauratie werd verbouwd en in lijn gebracht met de stationsstijl van de exploitant. Over de verbouwing meldt de website van Movares:

‘Niets was er over van het toch al weinig belangwekkend interieur van dit Waterstaatsstation 1^e klasse uit 1863 toen in 1992 met de verbouwing werd begonnen. We kozen voor een sterk contrast met het streng monumentale exterieur, dat nog wel in oorspronkelijke staat verkeert. Op losse speelse wijze hebben we elementen als trappenhuis en baliemeubel vrij in de ruimte geplaatst, op zodanige wijze dat de historische buitengevel overal goed zichtbaar blijft. De verschillende ruimtes zijn vloeiend verbonden voor een goede doorloop naar het restaurant en het reisbureau. In materiaalgebruik refereren we aan het verleden: wit marmer op de vloer, hout voor de luifel en balie. Het strakke plafond in de hal is een geschilderd kunstwerk dat het knooppunt Zwolle verbeeldt.’

Waardestelling

Station Zwolle hoort bij de iconen, de kroonjuwelen van de NS. Het is samen met Dordrecht het enige 1e klasse station van de Staatsspoorwegen, het grootste en meest monumentale standaardtype dat in de jaren zestig van de negentiende eeuw ontwikkeld werd. Van buiten is het station gaaf bewaard, van het oorspronkelijke interieur bleef weinig over. De stedenbouwkundige situering ten opzichte van de binnenstad is monumentaal en waardevol. Aan de achterkant mist station Zwolle echter een gezicht. De industrieterreinen aan deze zijde vormen een barrière.

Conclusies en aanbevelingen

Het verzilveren van de cultuurhistorische kwaliteit en het versterken van de monumentale waarden horen een inzet te zijn bij de aanstaande transformaties van het station en de stationsomgeving.

De buitenkant van het station vraagt om zorgvuldig beheer, waarbij toevoegingen en uitbreidingen de samenhang en uitstraling van het monument respecteren.

Het interieur is in de loop van de jaren verrommeld door de veranderingen in het gebruik. Het valt te overwegen de historische laag in het interieur terug te brengen en de relatie tussen buitenkant en binnenkant van het gebouw te herstellen.

Het Stationsplein heeft alle elementen om een monumentale foyer van de stad te zijn of te worden: uitbundig groen, een statige route naar de binnenstad, een *kingsize* stationsgevel en andere grote gebouwen (De Nieuwe Buitensociëteit, Hotel). Dit historische plein kan zich verhouden tot een verder dynamische omgeving, met de toevoeging van nieuwe gebouwen en stedelijke ruimten op enige afstand.

De oude hoofdentree, op de as van de Stationsweg, heeft zijn betekenis voor de moderne *vervoershup* verloren. Voor het monument zou het goed zijn wanneer het oude gebouw en de oude routes onderdeel kunnen worden van de eigentijdse logistieke logica van het station.

De ambitie om de barrière naar het zuiden te slechten, leidt tot een opgave om de achterzijde van het stationscomplex een nieuw gezicht te geven. De allure en historiciteit van de noordelijke entree roepen vragen om een eigentijds antwoord aan deze nieuwe entreezijde.

Toekomstige veranderingen in en om het station dienen te worden voorafgegaan door degelijk bouwhistorisch onderzoek.



BRONNEN

Literatuur

W. van den Broeke, *Het spoor: 150 jaar spoorwegen in Nederland*, Amsterdam 1989.

J. de Haan, *Gooische villaparken: ontwikkeling van het buitenwonen in het Gooi tussen 1874 en 1940*, Haarlem 1990.

V.M. Lansink, *Spoorwegstations in Nederland, 1955-1980, Variatie in standaardisatie*, Utrecht 1998. Scriptie Universiteit Utrecht.

V. M. Lansink, *Stationnementen, Oude en Nieuwe Spoorwegstations in hedendaagse beelden*, Zaltbommel, 2001.

J. G. C. van de Meene en L. van Paddenburgh, *Spoorwegstations in Nederland*, Deventer, 1981.

H. Romers, *De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841 - 1938*, Zutphen, 1981.

P. Saal en F. Spangenberg: *Kijk op stations*, Amsterdam/Brussel, 1983.

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

M. Vermooten, *Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.- stations - Brabant, Limburg, Zeeland*, Hapert, 1987.

M. Vermooten en T. Smit, *Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.-stations - Noord- en Zuid-Holland en Flevoland*, Hapert, 1989.

M. Vermooten en T. Smit, *Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.-stations - Utrecht, Gelderland*, Hapert, 1991.

Internet

www.ns.nl

www.stationsweb.nl

Afbeeldingen

H. Alma, J. Louwen, *Zwolle, stad met karakter*, Zwolle z.j. .
kaft voorkant

H. Romers, *De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841 - 1938*, Zutphen, 1981.
p 24, 66

Zwolle aangespoord, Zwolle 1980. Catalogus bij tentoonstelling.
kaft achterkant

Archief Nederlandse Spoorwegen, Het Utrechts Archief, Utrecht
p 67, 68, 73, 79, 85, 89, 107

Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag
p 79, 94

Het Geheugen van Nederland, www.geheugenvannederland.nl
p 111

Google Maps, <http://maps.google.nl>
p 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73

Stationsweb, <http://www.stationsweb.nl>
p 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 89, 94 en alle zwart-wit afbeeldingen in de overzichten

Collectie Urban Fabric
p 2, 64, 66, 74, 79, 80, 84, 85, 86, 95, 101, 102, 107



COLOFON

Dit onderzoek werd uitgevoerd door Urban Fabric en Steenhuis stedenbouw/landschap te Schiedam in opdracht van Bureau Spoorbouwmeester Utrecht (Homme Heringa).

Projectteam:

Paul Meurs

Marc van Asseldonk, Johanna van Doorn, Chawwah Six.

Lange Haven 9, 3111 AC Schiedam

www.urbanfabric.nl

© Urban Fabric en Steenhuis stedenbouw / landschap

maart 2008

