



Almelo de Riet

Station

Almelo de Riet

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Korneel D. Aschman



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Almelo de Riet

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Korneel D. Aschman 20 september 2014



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

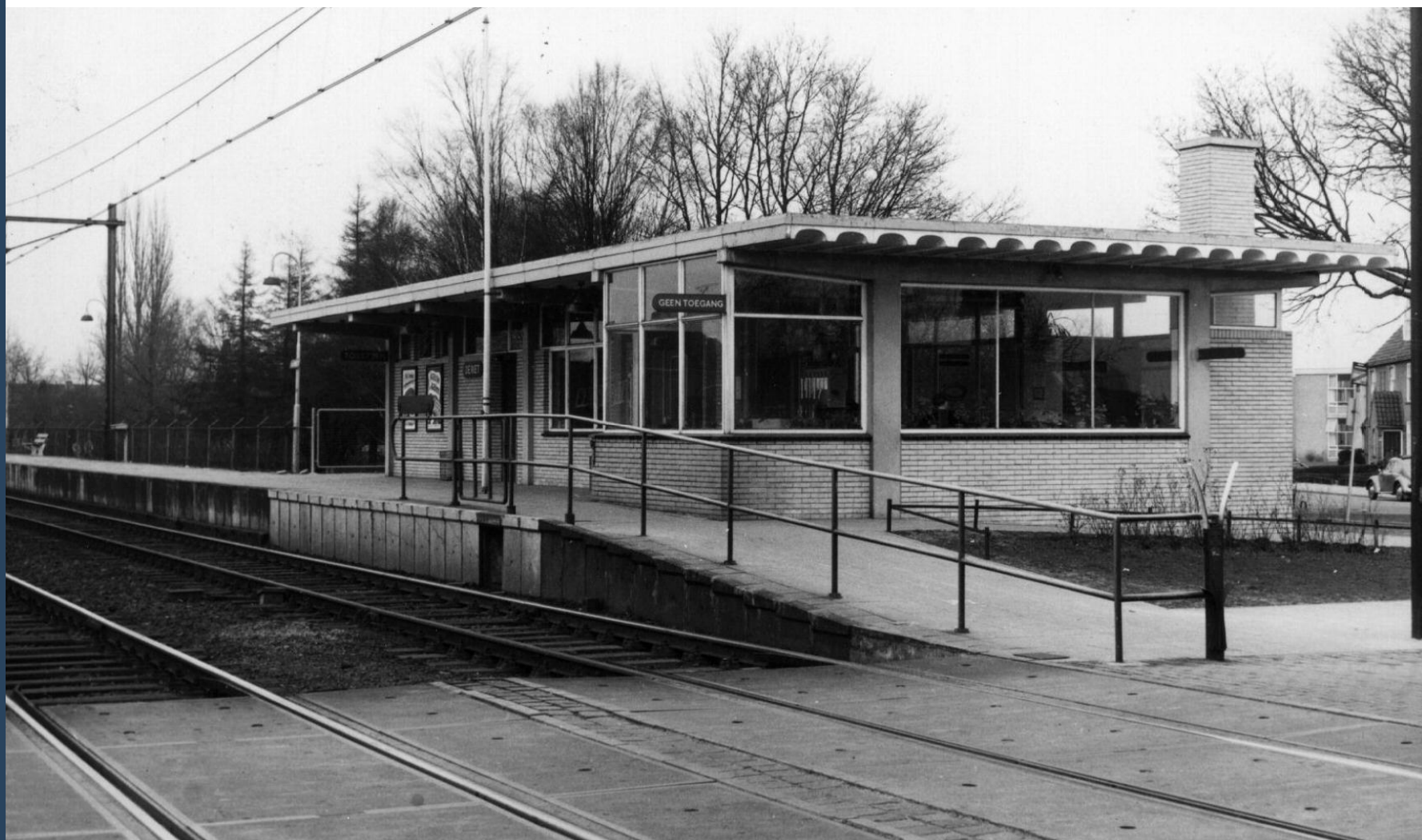
Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION ALMELO DE RIET

ALS ONDERDEEL VAN HET STATIONSTYPE VIERLINGSBEEK

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

20 SEPTEMBER 2014



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3	5 Architectonische context	31
1 Kengegevens Almelo de Riet	4	5.1 Betonskelet als basis	31
2 Historische context	5	5.2 Exterieur per gebouwonderdeel	31
2.1 Historische context van standaardtypen stations 1840-1950	5	5.3 Interieur	33
2.2 Historische context van stationstype Vierlingsbeek	6	5.4 Het actuele exterieur	35
2.3 Stationslocaties met stationstype Vierlingsbeek	10	5.5 Het actuele interieur	38
2.4 Actuele stationslocaties met stationstype Vierlingsbeek	12	5.4 Conclusie	40
2.5 Vierlingsbeek als ontwerp van dr ir W.B. Kloos	13	6 Conclusies en waardering	42
2.6 Gebruiksgeschiedenis station Almelo de Riet	14	5.1 Conclusies	42
2.7 Latere verbouwingen aan Almelo de Riet	15	5.2 Waardering	44
2.8 Conclusie	16	7 Aanbevelingen	47
3 Stedenbouwkundige context	18	Bronnen	48
3.1 Ontwikkeling van stadsdeel De Riet	18		
3.2 Station Almelo de Riet in de stedenbouwkundige structuur	20		
3.3 Conclusie	21		
4 Emplacement context	23		
4.1 Ontwikkeling van emplacement	23		
4.2 Het wachtgebouw op perron 2	25		
4.2 Het actuele emplacement	26		
4.4 Reizigersrouting over het emplacement	29		
4.5 Conclusie	29		

INLEIDING

De voorliggende cultuurhistorische waardestelling voor station Almelo de Riet is opgesteld in opdracht van NS Stations.

Stationsgebouw Almelo de Riet is in 1957 gebouwd als standaardstation type Vierlingsbeek, naar ontwerp van stedenbouwkundige dr ir W.B. Kloos. Kenmerkend voor zijn ontwerp is dat de plattegrond van het gebouw steeds naar wens aan de plaatselijke situatie viel aan te passen en de onderlinge opeenvolging van de ruimtes met verschillende functies kon worden gewijzigd. Het stationstype Vierlingsbeek is tussen 1957 en 1965 in basis nog 15 keer toegepast. In de loop der tijd zijn vijf gebouwen uit deze serie gesloopt. In 2014 resteren zeven exemplaren van het type Vierlingsbeek, verspreid over het land. Deze zijn allen herbestemd en niet meer in gebruik als plaatskaartenkantoor en/of wachtruimte voor reizigers. Stationsgebouw Almelo de Riet is als in exterieur gaaf bewaard exemplaar in 2009 opgenomen in de Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland. Daarmee is het gebouw door NS aangewezen en erkend als waardevol onderdeel van de Nederlandse stationsarchitectuur.

Leeswijzer

In dit rapport wordt het station Almelo de Riet beschreven en gewaardeerd. In hoofdstuk 2, historische context, wordt het station geplaatst in het ontwikkelingskader van het type Vierlingsbeek. De ontstaansgeschiedenis van het standaardtype is hierin beschreven en geanalyseerd. De hoofdstukken 3, stedenbouwkundige context, en 4, emplacement context, zijn toegespitst op locatie Almelo de Riet. In hoofdstuk 5, architectonische context, is Almelo de Riet weer geplaatst in het kader van het type Vierlingsbeek.

De opeenvolgende analyses monden in hoofdstuk 6 uit in conclusies voor en cultuurhistorische waardering van Almelo de Riet. In hoofdstuk 7 worden vanuit de conclusies en waardering, aanbevelingen gedaan voor station Almelo de Riet.

1 KENGEGEVENS ALMELO DE RIET

Stationsgebouw

Adres	:	Anemoonstraat 5 7601CV Almelo
Bouwjaar	:	1957
Architect	:	dr ir W.B. Kloos
Eigendom	:	NS Stations
Kadastrale gegevens	:	stationsgebouw; Ambt Almelo, sectie H, sectienr 11566 Spoorberm en perceel voormalige dienstwoning; Ambt Almelo, sectie H, sectienr 11567
Monumentstatus	:	geen
Huidig gebruik	:	Stationsgebouw; verhuur aan horecaonderneming Frans van 't Spoor. Perrons en wachtgebouw perron 2; als zodanig in functie.

Voorzieningen op de stationslocatie:

Verkoop- en reisinformatie *Algemene voorzieningen*

1 Kaartautomaat	Hellingbaan
NS Informatiebord	Wachtruimte
OV-chipkaart palen	
Service- en alarmzuil	

<i>Informatie voor mindervaliden</i>	<i>Van en naar het station</i>
Blindengeleidelijnen	Fiets en brommer; Fietskluisen
Hellingbaan	Auto; Parkeren
Toegankelijke perrons	



Afb. 1.1 Station Almelo de Riet op een detail van een recente luchtfoto. Bron; Google maps.

2 HISTORISCHE CONTEXT

INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt de historische context beschreven van station Almelo de Riet. In paragraaf 2.1 tot en met 2.5 als onderdeel van het stationstype Vierlingsbeek. Paragraaf 2.6 bevat de specifieke gebruiksgeschiedenis en latere verbouwingen aan station Almelo de Riet.

2.1 HISTORISCHE CONTEXT VAN STANDAARDTYPEN STATIONS 1840-1950

In Nederland had de ontwikkeling van een spoornetwerk in de eerste helft van de 19e eeuw geen prioriteit. Van oudsher lag de nadruk van Nederlandse infrastructuur op het dichte netwerk van waterwegen. Tussen 1840 en 1860 was de aanleg en exploitatie van spoorlijnen in handen van private, vaak regionale partijen. De Rijksoverheid trad hierbij vooral op als vergunningverlener. Bij deze nieuwe vorm van vervoer, was het station een nieuw type bouwwerk. Hierover werd van rijkswege wel nadrukkelijk meegedacht. Spoorweginieurs, in dienst van het Ministerie van Waterstaat, legden vast welke functies en voorzieningen nodig waren. Zij baseerden zich bij de vormgeving op andere gebouwen met een doorgangsfunctie, zoals tolhuizen en poortgebouwen.

Op 18 augustus 1860 besloot de Rijksoverheid middels de Eerste Spoorwegwet dat het spoor een publieke zaak was en groot (inter)nationaal economisch belang diende. Het spoornetwerk in Nederland was op dat moment met 335 kilometer zeer beperkt, vergeleken met de ons omringende landen. Met actieve staatsinvesteringen werd een nationaal spoorwegennet ontwikkeld. Hiertoe werd in 1863 de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) opgericht. In zes jaar tijd legde de MESS ongeveer 900 kilometer spoor aan. In korte tijd waren hierdoor veel stations nodig. Daarom werd een klasseringssysteem voor stationstypen ontwikkeld, zodat

dorpen en steden efficiënt een bijpassend gestandaardiseerd station kregen. De nog opererende private partijen namen dit systeem over als uitgangspunt voor eigen typen. Zo ontstond in het gehele land een zekere eenheid in de toepassing van stationsgebouwen.

De eerste generatie stations was sterk geënt op Frans classicistisch voorbeeld. Bij stationsbouw na de Tweede Spoorwegwet van 1875 werd gezocht naar vormgeving met een eigen identiteit, met gebruikmaking van Nederlandse materialen in baksteen en dakpannen. Vanaf 1880 legden de verschillende spoorwegmaatschappijen een grotere nadruk op de architectuur van hun stations.¹ Al snel werden bij het Staatsspoor (SS) en de Hollandsche Spoorwegmaatschappij (HSM) respectievelijk G.W. van Heukelom (1870-1952) en D.A.N. Margadant (1849-1915) aangetrokken als vaste architect.

Vanaf 1917 gingen de SS en de HSM samenwerken en in 1937 fuseerden zij tot het semi-overheidsbedrijf NV Nederlandse Spoorwegen. Vanuit de afdeling Gebouwen werkten de architecten S. van Ravesteyn (1889-1983) en H.G.J. Schelling (1888-1978) ieder in een verschillende regio. Vanaf de jaren dertig kregen de Spoorwegen toenemende concurrentie van bus- en autoverkeer. Hierdoor en door de economische crisis werden veel (lokale) spoorlijnen, stations en halteplaatsen afgestoten. Ideeën voor een herkenbaar NS-gezicht in het gehele land werden ingehaald door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. Tijdens de oorlog raakten veel stations zwaar beschadigd. Hierdoor was, met name in de grote steden, na 1945 behoefte aan nieuwe, unieke stations die tegelijk de wederopbouw symboliseerden. De Afdeling Gebouwen werd voor deze opdrachten in 1950 versterkt met architect K. van der Gaast (1923-1993). Naast de wens van uniciteit voor grote stations, kwam ook de vraag weer naar voren om een gelijke NS-verschijningsvorm in materieel, spoorbaan en begeleidende bouwwerken. Dit leidde tot een nieuwe standaardisatie.

¹ Zie ook paragraaf 2.5

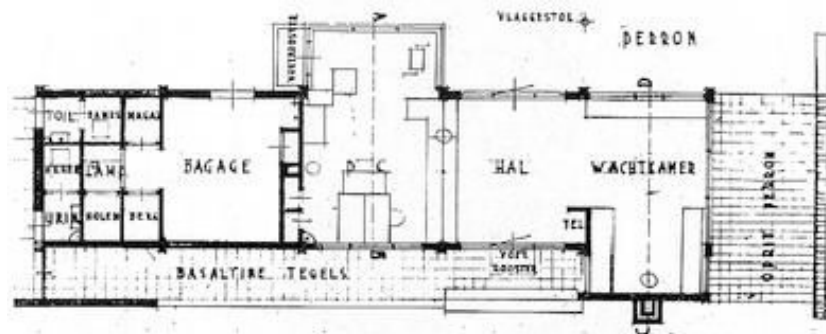
2.2 HISTORISCHE CONTEXT VAN STATIONSTYPE VIERLINGSBEEK

In 1954 wees de directie van NS een aantal groepen van kleine stations aan, die om verschillende redenen voor vervanging in aanmerking kwamen. Deze groepen stations hadden onderling nagenoeg eenzelfde programma van eisen. Zij verwerkten ongeveer gelijke aantallen reizigers, voornamelijk forenzen en scholieren, en vormden de aanvoer naar de grote overstapstations. Het plan betrof meestal vervanging van verouderde stations die "geen waardig visitekaartje voor een zó voorbeeldig modern spoorwegbedrijf als de NS" waren. De oude stationsgebouwen, in basis veelal daterend uit het eind van de negentiende eeuw, waren qua architectuur en ruimtelijke indeling achterhaald. De inpandige personeelswoningen werden door bezuinigingen overbodig en veel stations verkeerden in zekere mate van verval.

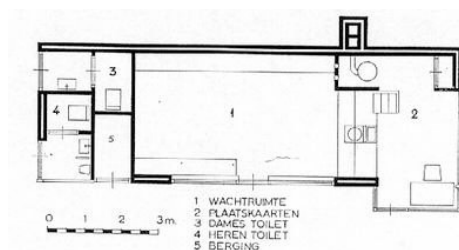
Om de gewenste eenheid in uitstraling te verkrijgen en tijd en geld uit te sparen, werd besloten tot het ontwerp van een aantal nieuwe standaardtypen kleine stations. Hiervoor werd in 1956 dr ir W.B. Kloos aangesteld. Hij schreef over de gewenste standaardisatie: "De NS zijn een het gehele land omvattend bedrijf. Uit de vrijwel eensluidende bedrijfseisen binnen dit gebied resulteren als vanzelfsprekend gelijke verschijningsvormen ten aanzien van het materieel of van de baan met zijn beveiliging. Dit impliceert dat ook voor tal van kleinere bouwwerken als seinhuizen, transformatorstations, relaishuisjes en dergelijke een zelfde vormgeving logisch en verantwoord is. Het kleine station leent zich hierom in het bijzonder eveneens voor typevorming."²

Type Vierlingsbeek

Het eerste moderne standaardstation, type Vierlingsbeek, werd naar ontwerp van Kloos vanaf 1956 op zestien plekken in Nederland gebouwd. Twaalf maal in groot model Vierlingsbeek³ (afb. 2.1 en 2.3) en vier maal in vereenvoudigd en verkleind model⁴ (afb. 2.2 en 2.4).



Afb. 2.1 Plattegrond type Vierlingsbeek. Bron: Spoorwegstations in Nederland 1955-1980



Afb. 2.2 Plattegrond vereenvoudigd type Vierlingsbeek, station Velsen Zeeweg. Bron: Spoorwegstations in Nederland 1955-1980

² Citaat opgenomen in Douma (1998), p 73.

³ Zie voor de locaties hiervan paragraaf 2.3 en 2.4.

⁴ Het vereenvoudigde, kleine type werd geplaatst te Klarenbeek, Koudum-Molkwierum, Zwolle-Veerallee en Velsen Zeeweg.



Afb. 2.3 De straatgevel van station Vierlingsbeek. Foto circa 1960, coll. W. Bramer.



Afb. 2.4 Haltegebouw Velsen-Zeeweg. Foto 1958, HUA, cat.nr 150770.

Het programma van eisen voor dit type station bestond de volgende voorzieningen⁵;

- Hal en wachtkamer als één open ruimte, met een aantal vaste zitbanken.
- Een heteluchtverwarming.
- Een publieke telefooncel.
- Plaatskaartenkantoor met één loket, dat via een glazen wand in direct contact staat met de hal en dat aan de perronzijde een uitbouw heeft met zicht op de sporen en ruimte voor plaatsing van de bedieningsapparatuur van seinen en overwegbomen.
- Kleine bagageruimte voor de opslag van ingeschreven bagage en expresgoed. Tevens dient deze ruimte toegang te verschaffen tot een aantal bescheiden magazijnen.
- Toiletafdeling met gescheiden heren- en damestoilet.

De gebouwtjes van type Vierlingsbeek functioneerden nog als volwaardig station met plaatskaartenkantoor, bagage-afhandeling en bijbehorende dienstruimten. Door de kenmerkende flexibele plattegrond was het mogelijk om een relatie aan te gaan aan te gaan met het omringende emplacement; de stationsruimten en functies konden op de logistiek meest efficiënte plaats in het gebouw worden ingepast. De flexibiliteit werd mogelijk door een basisconstructie van zes betonnen portalen, die naar behoefte konden worden ingevuld met de verschillende functies. Zowel in deze basisconstructie als in de materialisatie, met onder meer gele strengperssteen en grote ramen in stalen kozijnen, sloot het ontwerp van Kloos aan bij de stationsontwerpen van hoofdarchitect Van der Gaast voor de individuele stations van bijvoorbeeld Oldenzaal, Eindhoven en Hardinxveld-Giessendam⁶. Daarbij was er (minimale) ruimte voor architectonische details en kunstwerken die de stations een eigen gezicht konden geven. De architectuur van type Vierlingsbeek is echter minder uitgesproken dan die van de kleine stations die in dezelfde periode door K. van der Gaast werden ontworpen en dan van de latere standaardstations van C. Douma.

⁵ Lansink (1998), pag 59.

⁶ Lansink (1998), pag 61.

De eerste bezuinigingsronde

Vanaf de jaren '60 voerde NS verregaande bezuinigingen door. Dit had een drastische versoering van de stationsarchitectuur tot gevolg en leidde tot een serie standaardstations met een minimum aan programma en een minimum aan details. De vereenvoudiging was mogelijk omdat onder meer de functie van stationschef afgeschaft was en de dienstwoning dus overbodig. Ook werd de bediening van overwegen en seinen meer en meer geautomatiseerd en gecentraliseerd. Daarnaast werd geen bagage meer aangenomen, waardoor berg- en opslagruimte wegbezuinigd kon worden.

Type Bunde en het Plinttype

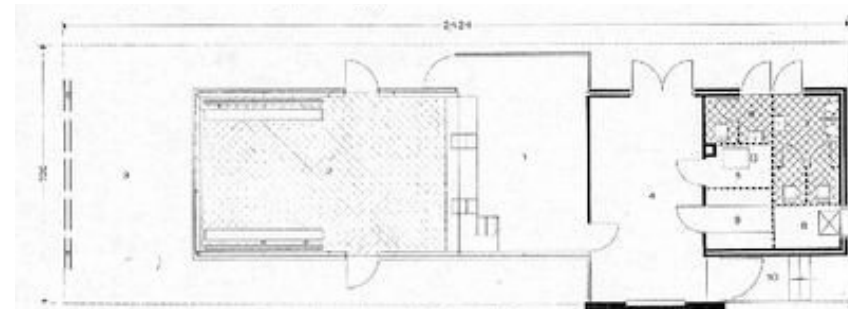
De versoerde architectuur werd vanaf 1960 ingezet door de nieuwe NS-architect ir. C. Douma (1933). In 1964 ontwierp hij het nieuwe standaardtype Bunde (afb. 2.5), waarmee hij in architectonisch sterkere, functionalistische vormtotaal voortborduurde op het type Vierlingsbeek. Het grootste verschil was dat de ruimte-indeling niet meer variabel was. Door deze vaste ruimte-indeling is type Bunde daadwerkelijk een standaardstation. Op zeven locaties was het niveauverschil tussen straat en perron zodanig, dat Douma de gebouwen van type Bunde voorzag van een kenmerkende onderbouw, de *plint* genoemd. Deze zeven stations vormen daarmee het plinttype. Omdat op de stations de in- en uitgangscntrole werd afgeschaft en steeds meer forensen op abonnement reisden, kreeg de directe doorloop van straat naar perron meer aandacht. Dit is bij de type Bunde en het plinttype zichtbaar in de grote luifel aan de wachtkamer ver uitsteekt als een luchtig portaal naar de trein. In de alles overkappende luifel is ook de invloed zichtbaar van Van der Gaast, die dit alles-onder-één-dak-principe als eerste toepaste⁷.

Nieuwe bezuinigingen en een modern imago

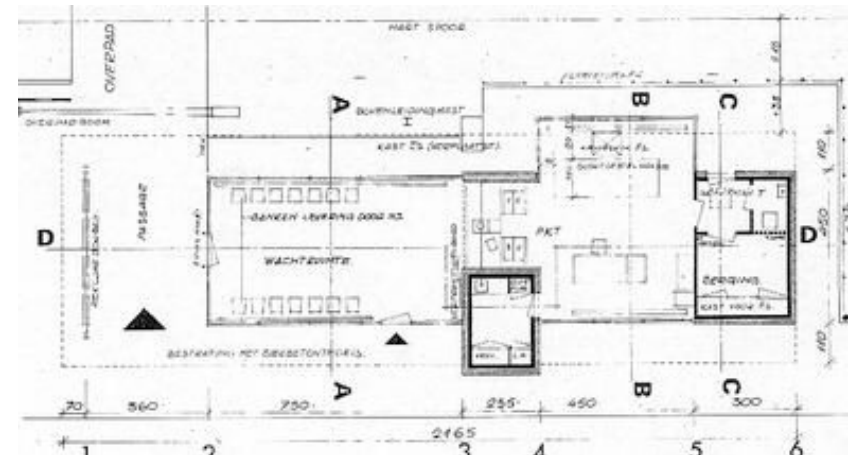
Eind jaren zestig werd NS door tegenvallende inkomsten genoodzaakt verder te bezuinigen op de stationsbouw. De nieuwe serie gebouwtjes was vooral bedoeld als eenvoudige en doelmatige vervanger van de negentiende-eeuwse standaardstations in kleine, landelijke gemeenten⁸, die buiten de eerdere

⁷ Douma (1998).

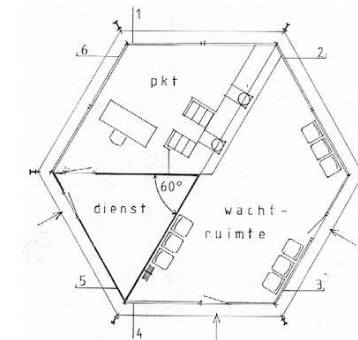
⁸ Lansink (1998), pag. 74.



Afb. 2.5 Plattegrond type Bunde. De plattegrond van dit stationsontwerp is gelijk aan



Afb. 2.6 Plattegrond station Ravestein, de kleine versie van type Bunde. Bron: Spoorwegstations in Nederland 1955-1980



Afb. 2.7 Plattegrond type sextant. Bron: Spoorwegstations in Nederland 1955-1980

vernieuwingsronde waren gebleven. Nadat een aantal van deze negentiende-eeuwse stations in overleg met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg een beschermde status had verkregen, wilde de NS het liefst zo snel mogelijk van haar 'negentiende-eeuwse jas' af⁹. Deze afkeer van de oude stations had er zeker ook mee te maken dat NS zich wilde profileren als een snelle, moderne en efficiënte vervoerder. In eerste instantie ondervond de sloop van tientallen oude stationnetjes in deze periode van Vooruitgang weinig weerstand bij het publiek. Gaandeweg de jaren zeventig ontstond echter steeds meer protest tegen het vervangen van de 'karakteristieke stations' door 'karakterloze glas-en-staal-dozen'. In veel gevallen was het echter al te laat. Achteraf heeft NS, meestal bij monde van Spoorbouwmeester Douma zelf, nogal eens spijt betuigd over de rücksichtlose sloopwoede.

Type Beilen

Douma ontwierp ook dit verder vereenvoudigde standaardgebouw (afb. 2.6), dat is basisopzet vergelijkbaar is met type Bunde meteen open publieksdeel en een gesloten dienstdeel. Het ontwerp was geheel gericht op functionaliteit, met terughoudende architectuur en een vereenvoudigde materialisatie. Tussen 1972 en 1980 werden, in wisselende uitvoering, achttien exemplaren gebouwd, in een groot (6 bij 20 meter) en in een klein (4,5 bij ruim 17 meter) type. Het grote type, type Beilen, is op zeven locaties gebouwd, het kleine, naamloze type op elf locaties. Het type werd niet meer op perronniveau gebouwd, maar op straat of spoorniveau. Dit betekende een goedkopere constructie, maar ook verlies van de eenheid tussen emplacement en gebouw.

Type Haren/ Sextant

In diezelfde periode ontwierp Douma het zeskantige type Haren of sextant (afb. 2.7). Dit type was bedoeld voor voorstadhaltes en marginale stations en is op zestien locaties gebouwd. Het stationstype sextant was het laatste en meest vereenvoudigde standaardtype stationsgebouw, waarin wachtruimte en loket werden gecombineerd met een kleine personeelsaccommodatie.

Na de jaren zeventig zijn geen echte standaardtypen meer ontworpen. Mede omdat vanaf de jaren tachtig de kaartautomaat werd ontwikkeld tot een volwaardige vervanger van het loket. Dit maakte de aanwezigheid van een plaatskaartenkantoor en bijbehorende dienstruimten overbodig. Zodoende werd op kleine stations of treinhalthes geen stationsgebouw meer geplaatst. De perrons van deze halteplaatsen werden voorzien overdekte wachtruimtes.

Alle kleine standaardstations verloren in de afgelopen vijftien jaar hun primaire stationsfunctie. Veel stations kregen een herbestemming als Kiosk (al dan niet met reizigersservice) of horecagelegenheid, eventueel met wachtruimte voor reizigers, diverse gebouwen staan leeg en diverse gebouwen werden gesloopt en vervangen doorabri's op de perrons.

⁹ Volgens C. Douma in *Negentiende-eeuwse stationsgebouwen: dilemma tussen slopen of behouden*, in: *Openbaar Vervoer*, jrg. 12 (1979), nr. 2.

2.3 STATIONSLOCATIES MET STATIONSTYPE VIERLINGSBEEK

Het prototype voor dit stationsgebouw verrees in 1956 in Vierlingsbeek.

Tussen 1957 en 1965 werd dit standaardontwerp in basis nog 11 keer herhaald voor diverse kleine spoorhaltes verspreid door het hele land. De gewenste flexibiliteit in plattegrond en indeling heeft ervoor gezorgd dat vrijwel geen gebouwen onderling exact gelijk zijn uitgevoerd (zie ook hoofdstuk 5).

In negen gevallen was het gebouw 'Vierlingsbeek' de vervanging voor een bestaand bouwwerk. Bij drie locaties, Almelo de Riet, Doetinchem West en Koog Bloemwijk, betrof het een eerste (echt) stationsgebouw.

De stations met een gebouw van het type Vierlingsbeek zijn in chronologische volgorde:



1 Vierlingsbeek 1956, foto 1970.



3 Wezep 1957, foto 1960.



5 Wylre-Gulpen 1959, foto 1960.



7 Blerick 1960, foto 1965.



2 Almelo de Riet 1957, foto 1959.



4 Doetinchem West 1959, foto 1960.



6 Koog Bloemwijk 1959, foto 1967.



8 Kerkrade Centrum 1960, foto 1965.



9 Soest Zuid 1963, foto 1965.



11 Bovenkarspel-Grootebroek 1965, foto 1975.



10 Hardegarijp 1964, foto 1970.



12 Hoogkarspel 1965, foto 1967.



2.4 ACTUELE STATIONSLOCATIES MET STATIONSTYPE

VIERLINGSBEEK

Van de twaalf stations type Vierlingsbeek zijn vijf gesloopt; Koog Bloemwijk (1986), Kerkrade Centrum (1995), Blerick (2001), Wezep (2002) en de naamgever van type, Vierlingsbeek (2004). Koog Bloemwijk kreeg een nieuw stationsgebouw, op de andere locaties betrof de sloop een vereenvoudiging van de voorzieningen.

Op het moment van schrijven is op zeven stations het type Vierlingsbeek nog aanwezig. Op al deze locaties heeft het bouwwerk een andere bestemming gekregen.

Deze locaties zijn:



2 Doetinchem West, foto 2009 E. Wolters.



5 Hardegarijp, foto 2011 P. Collet.



3 Wylre-Gulpen, foto 2009 E. Wolters.



6 Bovenkarspel-Grootebroek, foto 2011 P. Collet.



1 Almelo de Riet, foto 2014.



4 Soest Zuid, foto 2008 E. Wolters.



7 Hoogkarspel, foto 2014 A.J. Travaille.

2.5 VIERLINGSBEEK ALS ONTWERP VAN DR IR W.B. KLOOS

Architecten in dienst van de Nederlandse Spoorwegen

Kort na 1880 namen verschillende spoorwegmaatschappijen architecten in vaste dienst. Bij het Staatsspoor (SS) was dit ir. G.W. van Heukelom van 1892 tot 1921. Bij de Hollandsche Spoorwegmaatschappij (HSM) was D.A.N. Margadant, werkzaam van 1880 tot 1908. Zij werden opgevolgd door respectievelijk ir. S. van Ravesteyn van 1912 tot 1959 en ir. H.G.J. Schelling van 1916 tot 1954. In 1917 gingen SS en HSM samenwerken. Besloten werd dat de SS-architect ten zuiden van de lijn Arnhem-Den Haag werkte en de HSM-architect ten noorden van deze lijn. Deze verdeling bleef ook van kracht na de fusering in 1937 tot NV Nederlandse Spoorwegen. Vanaf 1950 werkte ir. K. van der Gaast als meewerkend architect bij de Afdeling Gebouwen samen met Van Ravesteyn en Schelling. In 1953 kreeg hij de leiding over het architectenbureau van NS. Hij ontwikkelde een eigen visie op stationsbouw, waarbij de nadruk verschoof van de toegangsfaçade naar de perronoverkapping. Van der Gaast legde zich toe op de grote opdrachten voor de wederopbouwstations. De opdracht in 1954 tot ontwerp van een eigentijds type standaardstation delegerde hij (daarom) aan de stedenbouwkundige dr ir W. B. Kloos.

Architect dr ir W.B. Kloos

Willem Bernhard Kloos werd op 21 maart 1904 geboren te Makassar, Batavia, als zoon van H.W. Kloos en H.A. Heskes. In 1931 huwde hij Johanna Catharina Thibout (1903-2000), met wie hij drie kinderen kreeg. Kloos studeerde bouwkunde te Delft en promoveerde in 1939 met een proefschrift getiteld 'Het Nationale Plan'. Tevens was hij bij de gelijknamige rijksdienst werkzaam als stedenbouwkundige. De Rijksdienst voor het Nationale Plan legde globaal de planologische ontwikkelingen van Nederland vast en was op nationaal niveau eenzelfde soort reguleringsmaatregel als de Woningwet van 1901 en het Streekplan van 1931. In 1946 volgde Kloos J. W. Froger op als hoofd afdeling Stedebouw van NS. Kloos hield zich vooral bezig met gecompliceerde stedenbouwkundige reconstructies in steden als Rotterdam, Venlo, Eindhoven en Leiden, alwaar gelijkvloerse kruisingen met het wegverkeer werden opgeheven door verhoging van de spoorbaan, alsook meer efficiënte toevoerwegen

naar stations werden gecreëerd. Om gezondheidsredenen moest Kloos zijn veeleisende functie als stedenbouwkundige bij NS neerleggen. In 1954 werd hij door Van der Gaast bij de afdeling Gebouwen aangetrokken om als architect een aantal prototypes voor gestandaardiseerde stations te ontwerpen; een kleinschalige opdracht die met zijn zwakke gezondheid te overzien moest zijn. Kloos overleed echter reeds op 24 november, in zijn woonplaats Den Dolder.⁵

Type Vierlingsbeek als onderdeel van naoorlogse stationsbouw

Het stations-oeuvre van Kloos bestaat uit zijn basisontwerp voor Vierlingsbeek en de vijftien verdere uitwerkingen daarvan op andere locaties. Zoals in paragraaf 2.2 beschreven, sloot Kloos in zijn ontwerp met een basisconstructie van betonportalen en de materialisatie met gele strengperssteen en stalen kozijnen, aan bij de modernistische vormgevingsstijl van hoofdarchitect Van der Gaast. Vergelijking van het architectonisch niveau tussen type Vierlingsbeek en de stationsontwerpen voor kleine stations door Van der Gaast en later Douma, geeft het idee dat Kloos meer stedenbouwkundige was, dan architect op objectniveau. Kloos' ontwerp is op gebruiksniveau zeer geslaagd te noemen vanwege;

- Het standaard exterieur, waardoor de gewenste NS-herkenbaarheid tot stand kwam.
- Het flexibel indeelbare interieur, waardoor per locatie het gewenste ruimtegebruik kon worden bepaald.

Kloos is slechts korte tijd in dienst geweest als architect bij NS, maar heeft zich vanwege zijn bijdrage aan de eerste serie naoorlogse standaardstations nadrukkelijk een eigen plek verworven in de rij NS-architecten. Zijn ontwerp-uitwerking voor stationslocatie Almelo de Riet is in 2008 opgenomen in de Collectie Bijzondere Stationsgebouwen van NS. Met dit standaardontwerp Vierlingsbeek is Kloos als architect mede gezichtsbepalend geworden voor de naoorlogse stationsbouw.

⁵ Lansink (1998), pag. 32.

2.6 GEBRUIKSGESCHIEDENIS STATION ALMELO DE RIET

Op 3 oktober 1926 werd bij de kruising Rietstraat-spoorlijn een eenvoudige halte De Riet geopend, met daarbij een houten haltegebouw (afb. 2.5). In 1957 is dit gebouw vervangen door het volwaardige kleine stationsgebouw type Vierlingsbeek. Op perron 2 werd tegelijkertijd een wachtgebouw in dezelfde stijl geplaatst⁶.

Het type Vierlingsbeek kreeg een gestandaardiseerde functionele inrichting, in vijf delen, achtereenvolgens van noord naar zuid: magazijnen/toiletten, bagage-afdeling, wachtkamer en hal, kantoor voor plaatskaarten en spoorbedieningsinstallatie. Het dienstgedeelte met het plaatskaartenkantoor werd te Almelo de Riet aan de zuidzijde gesitueerd, losgekoppeld van de andere dienststruimten, zodat het stationspersoneel goed zicht had op de overweg en het schuin tegenovergelegen tweede perron (afb. 2.6 en 2.7 a).

Door de invoering van de kaartautomaat verviel eind jaren tachtig, begin jaren negentig de functie van het plaatskaartenkantoor. Na opheffing van de loketfunctie werd ook de wachtruimte gesloten. Hierna heeft het gebouw gedurende de jaren negentig leeggestaan. Door het jarenlange onbruik trad verval op. Vermoedelijk werd eind jaren negentig het gebouw gedeeltelijk dichtgespijkerd. Almelo de Riet kreeg uiteindelijk, net als de meeste kleine stationsgebouwen, een herbestemming als horecagelegenheid. In 2001 werd het gebouw herbestemd als cafetaria, dat op 15 december 2001 werd geopend⁷. Tot op heden is het gebouw in gebruik bij dezelfde uitbater. Een deel van de voormalige wachtkamer is ingericht als snackbar en een samengetrokken deel van wachtkamer met het plaatskaartenkantoor in gebruik is als café. Aan de perronzijde is daarbij een klein terras ingericht (zie ook afb. 5.19). De ruimte voor bagage-afhandeling is recenter bij de snackbar getrokken, voor de catering-/ thuisbezorg-tak van het bedrijf. In de meest noordelijke ruimtes is de indeling van magazijn en wc nog aanwezig.

⁶ Zie ook paragraaf 4.2 Het wachtgebouw op perron 2.

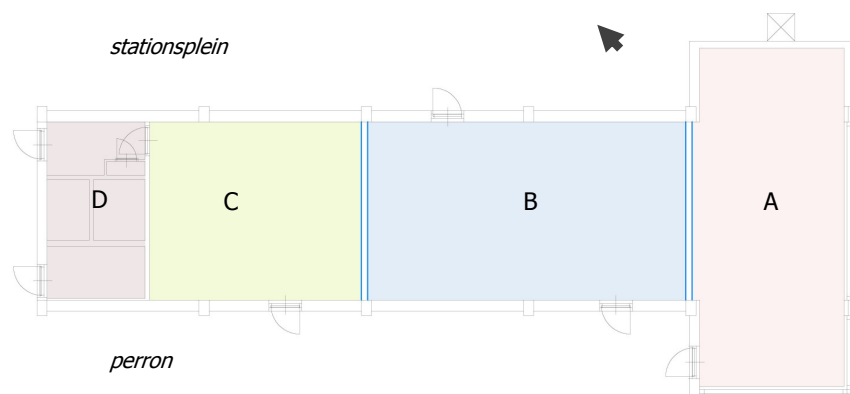
⁷ Mededeling stationskenner G. Stamer via Stationsweb.



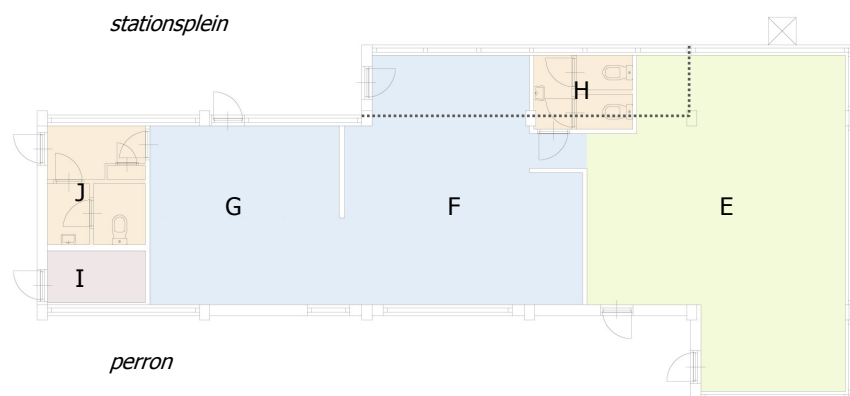
Afb. 2.5 Het eerste houten haltegebouw te Almelo de Riet. Ansichtkaart vermoedelijk jaren vijftig.



Afb. 2.6 De zuidzijde van het stationsgebouw. Links de uitbouw/ erker aan het plaatskaartenkantoor, van waaruit extra zicht is over overweg en perrons. Coll. HUA, cat.nr 153208, 3 maart 1959



- A plaatskaartenkantoor
- B wachruimte
- C bagage-afhandeling
- D wc's en magazijn



- E café
- F snackbar
- G cateringkeuken
- H wc's
- I technische ruimte
- J onbekend gebruik, verhuurd aan uitbater

Met stippellijn is de oorspronkelijke contour van het gebouw aangegeven.

Afb. 2.7 Schematische plattegrond van het gebouw in 1957 en in de actuele situatie. Basistekening NS AMRIO200BB01, bijgewerkt door auteur.

2.7 LATERE VERBOUWINGEN AAN ALMELO DE RIET

Het stationsgebouw is in 2001, met name intern, verbouwd ten behoeve van de herbestemming tot horecagelegenheid. Hiervoor is de gebouwindeling sterk gewijzigd. Deze indeling volgde oorspronkelijk de opzet van de zes betonportalen van de draagconstructie⁸.

Aan de oostzijde (stationsplein) is de oorspronkelijk terugspringende gevel van de wachtkamer middels een nieuwe glaswand naar voren geplaatst tot op de rooilijn van de uitbouw aan het plaatskaartenkantoor (afb. 2.7 b en afb. 5.14). Hierdoor moest ook de brede toegangstrap van straat- naar gebouwniveau met tweederde worden ingekort⁹.

In de voorgevel werd bij de bagageruimte (C) een buitendeur geplaatst. Op dat moment of later is aan de perronzijde de buitendeur van die ruimte vervangen door een uitgifteluis (afb. 5.17).

Bij de verbouwing is de scheidingswand tussen plaatskaartenkantoor (A) en wachruimte (B) één betonportaal opgeschoven, zodat een ruime caféruimte (E) ontstond. Bij een recentere verbouwing is een wc-groep verplaatst vanuit de caféruimte, naar de overgang (H) tussen café (E) en snackbar (F). De vroegere bagageruimte (C) is vermoedelijk recent¹⁰ als keuken (G) ingericht voor de catering- en thuisbezorgtak van het bedrijf.

⁸ Zie hiervoor hoofdstuk 5 Architectonische context.

⁹ Idem.

¹⁰ De basistekening van NS, gedateerd 16-03-2010, geeft een afwijkende indeling van de ruimten E, F, G en H weer ten opzichte van de huidige situatie.

Aan de zuidelijke dakrand en op vrijwel alle vensters en vroegere bovenlichten is reclame voor de uitbater bevestigd (afb. 2.8, zie ook afb. 5.14 en 5.16). Op de voorgevel bevindt zich wel het NS-logo, maar dit wordt in aandacht overstemd door de hoeveelheid reclame op alle vensters, hierdoor is het stationsgebouw na de herbestemming in uitstraling niet direct herkenbaar als NS-gebouw (vergelijk afb. 2.8 en 2.9).

2.8 CONCLUSIE

- Het stationstype Vierlingsbeek is cultuurhistorisch waardevol als eerste naoorlogs standaard stationstype en als enig stationsontwerp van dr ir W.B. Kloos.
- De authenticiteit van Almelo de Riet als stationsgebouw is in exterieur redelijk tot goed en in interieur nihil. De RCE bestempelt op de Wederopbouwdatabank het station Almelo de Riet qua Gaafheid / authenticiteit in haar totaliteit als 'matig'¹⁰.

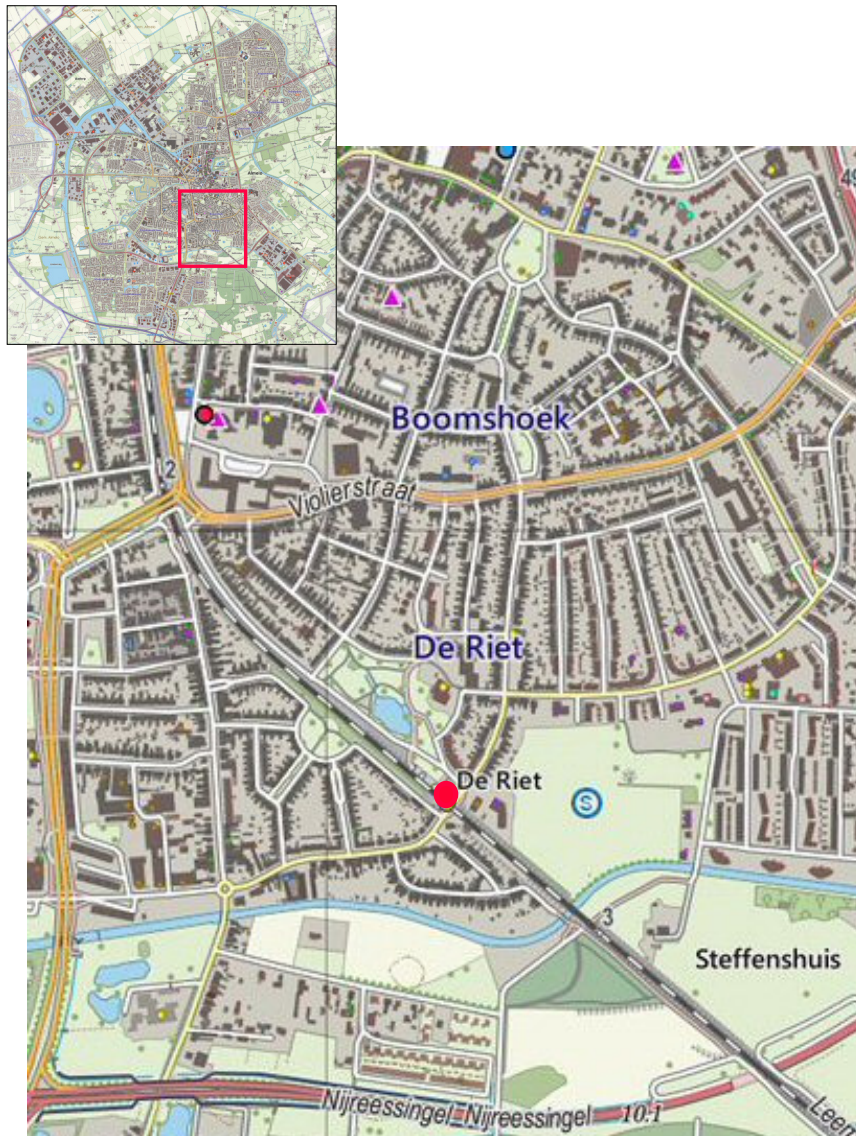


Afb. 2.8 Het NS-logo op de voorgevel dreigt weg te vallen bij alle reclame-uitingen van de uitbater aan het exterieur van Almelo de Riet.



Afb. 2.9 Het station met NS-logo en transparante vensters. Foto 1998, coll. V. Lansink.

¹⁰ De opnamedatum is 1 juli 2004. Bron; www.wederopbouwdatabank.nl.



Afb. 3.1 De wijk Almelo de Riet op de Topografische gemeentekaart uit 2013. J.W. van Aalst, 25 december 2013.

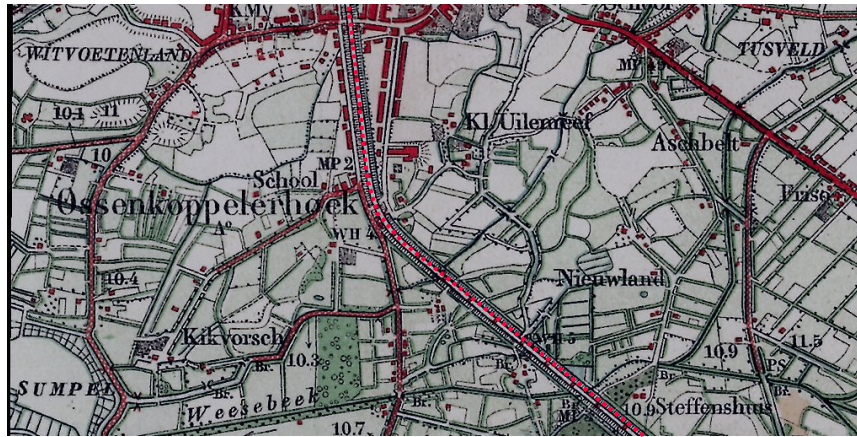
3 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT ALMELO DE RIET

3.1 ONTWIKKELING VAN STADSDEEL DE RIET

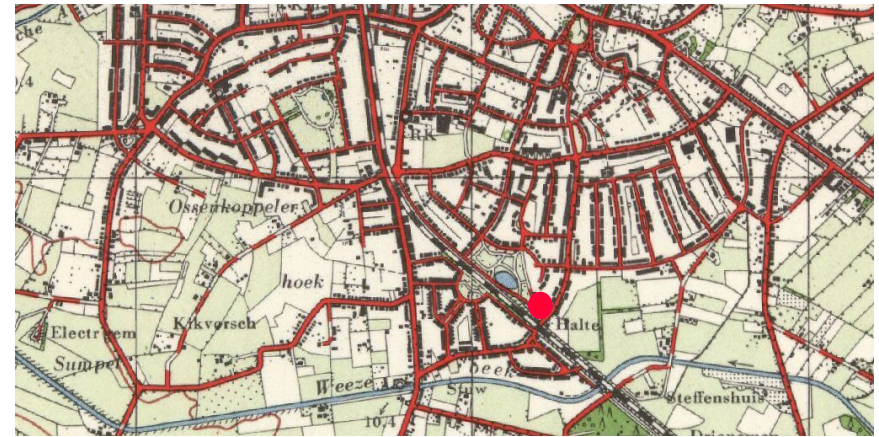
In 1865 werd de spoorlijn Almelo-Salzbergen door het landelijk gebied ten zuidoosten van Almelo aangelegd. Aan de noordoostzijde van het spoor werd in 1903 een stadsuitbreiding gepland¹. Tot na de Eerste Wereldoorlog bleef het echter een voornamelijk agrarisch gebied, dat behoorde tot de gemeente Ambt Almelo (afb. 3.2). De woonwijk De Riet is gebouwd vanaf 1919, voor arbeiders in de destijds zeer florierende textielindustrie. De wijk is grotendeels opgezet met kleine huizen, in een kenmerkende bouwstijl met details als torentjes, poortjes, doorkijkjes en groene hofjes. Er werd veel aandacht besteed aan buitenruimte rondom de bebouwing en de groenvoorziening, waardoor de wijk een tuindorp-achtige opzet kreeg. In het zuidwestelijk deel van de wijk, langs de spoorlijn, ligt het Louise van Haftenplantsoen als grotere groenvoorziening voor de inwoners. In 1925 is ten behoeve van reizigers een halte met treinperron aangelegd (afb. 3.3, zie ook hoofdstuk 4). Rond 1928 was de wijk voor een belangrijk deel voltooid. De eenheid in bouwkundige uitstraling is tot op heden grotendeels bewaard, omdat een groot deel van de bebouwing in eigendom is bij twee woningbouwstichtingen. Enkele delen van De Riet zijn benoemd als Beschermd stadsgezicht vanwege de bijzondere architectonische bouw. In de decennia na de tweede Wereldoorlog werd de bebouwing aangevuld met eengezinswoningen en bungalows². Recent heeft in de wijk op diverse locaties stadsvernieuwing plaatsgevonden met appartementencomplexen, eveneens in eigendom bij de woningbouwstichtingen. Vanaf 1970 werden de textielbedrijven in Almelo (en geheel Twente) massaal gesloten, vanwege de verplaatsing naar lagelonenlanden. Door gebrek aan andere economische dragers steeg het werkloosheidspercentage enorm. Dit had directe, grote invloed op de bewoners en de uitstraling van De Riet en daarmee tot voor kort ook op het imago van de wijk. Dankzij restauratie- en renovatiecampagnes en door de kleinschalige uitstraling en betaalbare woningen is De Riet tegenwoordig populair onder starters.

¹ Informatie via tekst op Stationsweb-Almelo de Riet.

² Informatie via website Woningstichting St. Joseph Almelo.



Afb. 3.2 Het gebied van de latere wijk Almelo de Riet op de Topografische gemeentekaart uit 1922. Het gebied is nog geheel agrarisch in gebruik. Sinds 1865 ligt de spoorlijn Almelo-Salbergen (rode lijn) door het gebied heen.



Afb. 3.4 De wijk Almelo de Riet op de Topografische gemeentekaart uit 1935. Ten opzichte van 1922 is de wijk slechts op enkele punten ingebreed met woningbouw. Ten westen en zuiden van het station ligt nog het open, voornamelijk agrarische landschap.



Afb. 3.3 De wijk Almelo de Riet op de Topografische gemeentekaart uit 1935. De woonwijk is in ontwikkeling. De meeste bebouwing staat aan de zijde van het stadscentrum (boven). Nabij het station is nagenoeg alleen langs de Rietstraat bebouwing verzezen.



Afb. 3.5 De wijk Almelo de Riet op de Topografische gemeentekaart uit 1976. Ook ten westen van het station zijn woonwijken verzezen. Aan de zuidoostzijde ligt het station, tot op heden nabij de grens van de bebouwde kom (zie ook afb. 3.1).

3.2 STATION ALMELO DE RIET IN DE STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR

Station Almelo de Riet is in 1925 aangelegd bij de kruising Rietstraat-spoorbaan, aan de aan de zuidzijde van het Louise van Haftenplantsoen (zie ook de uitsnede van de luchtfoto op afb. 4.1). De Rietstraat vormt de één van de uitvalswegen voor de buitenwijk.

Perron 1 heeft halverwege een voetgangersentree die uitkomt op het plantsoen. Of deze entree al bestond voor de stationsbouw van 1957 is niet uit foto's of archiefstukken af te leiden. Ook perron 2 bezat tot voor kort een extra entree naar de Beekstraat in de aangrenzende woonwijk aan de zuidwestzijde. Deze entree is nog zichtbaar op de luchtfoto uit circa 2010, bij locatiebezoek in april 2014 was deze entree opgeheven (zie ook hoofdstuk 4). Voor de aanleg van het station en enkele latere veranderingen, zijn geen aanpassingen aan de infrastructuur gedaan. Dergelijk ingrepen waren vermoedelijk niet noodzakelijk, omdat de wijk rond een bestaande spoorbaan werd aangelegd en het kleine station bij een bestaande spoorkruising werd geplaatst.

Relatie met overige openbaar vervoersstromen

In de archiefstukken die over Almelo de Riet zijn aangetroffen, komen geen gegevens voor die verband houden met eventuele halteplaats voor lijnbussen bij het station. Dit is opvallend, omdat vrijwel ieder stations-archiefdeel uitgebreide correspondentie uit de jaren vijftig tot zeventig bevat tussen NS en gemeenten over de wenselijkheid, kosten en dienstregeling-afstemming voor bushaltes bij stations. Daarbij is op een foto uit 1965 een bus voor het stationsgebouw zichtbaar (zie afb. 4.5).

Relatie met de woonwijk na herbestemming

Het stationsgebouw is in de jaren negentig functioneel geweest. Sinds 2001 heeft het stationsgebouw een horecafunctie als snackbar en café, met een klein terras op perron 1. Hiermee vormt het stationsgebouw in de actuele situatie een (kort) verblijfplaats voor reizigers en wijkbewoners en heeft het gebouw weer een duidelijke functie in de wijk. Door de reclame-uitingen op



Afb. 3.6 De Rietstraat, gezien vanaf de spoorwegkruising naar het noordoosten.



Afb. 3.7 De Rietstraat, gezien vanaf de spoorwegkruising naar het westen.



Afb. 3.8 De Joost van den Vondelstraat, langs de zuidwestzijde van het spoor.



Afb. 3.9 Het Louise van Haftenplantsoen ten noordoosten van het spoor, gezien vanaf de zij-entree van perron 1.

dakrand en ramen, overigens allen passend met de platte vlakken meelappend, is de uitbater als zodanig herkenbaar. Dit is zelfs zo nadrukkelijk aanwezig, dat de herkenbaarheid van het gebouw als voormalig stationsgebouw aan sterkte inboet (zie ook afb. 2.8 en 2.9).

3.3 CONCLUSIE

- Het station is in 1925 geplaatst en in 1957 vernieuwd binnen de bestaande stedenbouwkundige structuur, die nagenoeg geen wijzigingen hiervoor heeft ondergaan.
- Door de herbestemming van het stationsgebouw, heeft het gebouw sinds 2001 weer een functie voor de wijk De Riet.
- De reclame-uitingen van de uitbater zijn passend in de gevelstructuur opgenomen. Echter in zo'n hoeveelheid, dat het voormalige stationsgebouw moeilijk als zodanig herkenbaar is.



Afb. 4.1 Het emplacement van Almelo de Riet, uitgelicht op een detail van Google maps, luchtfoto circa 2008.

A Middenboven het stationsgebouw.
B Aan de noordoostzijde het stationsplein.

C Aan de spoorzijde perron 1.
D Perron 2, met wachtgebouw (E), ligt aan de zuidwestzijde van spoor, rechtsonder.

4 EMPLACEMENT CONTEXT ALMELO DE RIET

Het emplacement van Almelo de Riet heeft de eenvoudige opzet van een voorstadhalte. Het is opgebouwd rondom twee perrons van elk circa 190 meter lengte, geplaatst in bajonetligging aan weerszijden van het dubbele spoor. Aan perron 1 (noordoostzijde) staat het stationsgebouw. Met daarvoor een stationsplein. Schuin daar tegenover ligt perron 2 (zuidwestzijde) met het wachtgebouw (afb. 4.1).

4.1 ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT

In 1925 is aan weerszijden van het spoor een perron aangelegd, bij de kruising Rietstraat-spoorbaan. Deze treinhalte werd op 3 oktober 1926 geopend. Aan de noordoostzijde werd een eenvoudig houten haltegebouwtje geplaatst (zie afb. 2.5), met ten noorden ervan een kleine water- en kolenopslag (zichtbaar op afb. 4.2). Aan de overzijde van de weg stond een dienstwoning (afb. 4.3).

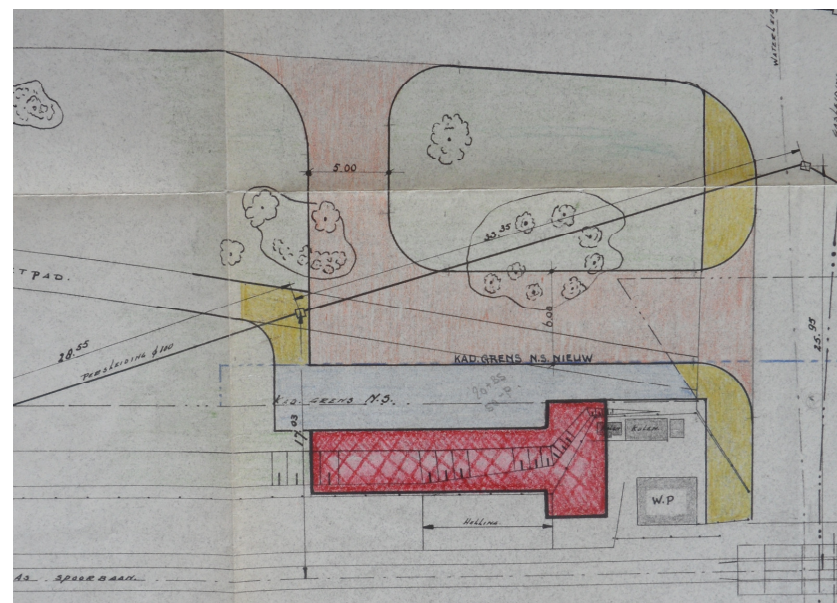
In maart 1928 vroeg NS aan de Gemeente Almelo toestemming voor het plaatsen van twee houtenabri's op een stenen voet. Waarschijnlijk zijn dezeabri's beiden op perron 2 geplaatst, omdat in 1957 twee houtenabri's werden gesloopt voor de bouw van het wachtlokaal (zie paragraaf 4.2).

Het kleine, vierkante haltegebouw stond op straatniveau. Ernaast begon de opgang naar perron 1. Deze situatie is herkenbaar op het ontwerp voor de buitenruimte door gemeente Almelo uit 1956 (afb. 4.2).

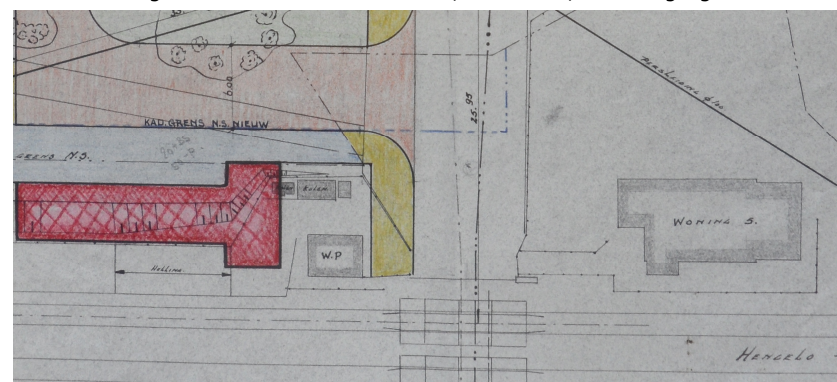
In 1956-57 is het huidige stationsgebouw geplaatst naast het houten haltegebouwtje. Het haltegebouwtje diende volgens het bestek na ingebruikname van de nieuwbouw te worden gesloopt, samen met de erker aan de dienstwoning. Het stationsplein werd daarbij ook heringericht. Gezien de ontwerpkaart (afb. 4.2) gebeurde dit in samenwerking; de stoep voor het gebouw door NS, de overige bestrating van het plein door Gemeentewerken Almelo. Het stationsplein kreeg daarbij de strakke vormgeving die tot op heden in hoofdlijnen herkenbaar is.

Kort na de bouw is bij een grondruil het plein voor het station in eigendom van NS gekomen, ten behoeve van de aanleg van enkele parkeerplaatsen bij het station¹. Rond 2001 is de parkeerplaats uitgebreid tot de huidige grootte.

¹ informatie via tekst op Stationsweb-Almelo de Riet. Van deze grondruil zijn geen archiefstukken aangetroffen.



Afb. 4.2 Opzet voor de vormgeving van het stationsplein, gedateerd "maart '56, gewijzigd 1 juni 1956". Het te bouwen station is in rood aangegeven. Rechts daarvan is de locatie van het oude haltegebouwtje ingetekend, met daarachter de vroegere water- en kolenopslag. Aan de spoorzijde is de oude perronopgang zichtbaar. Detail van situatiekaart door gemeentewerken Almelo in HUA, inv. nr 960, arch. toegang 569.



Afb. 4.3 Rechts is de voormalige dienstwoning ingetekend op de bovenvermelde situatiekaart. Deze woning is afgebroken, in ieder geval na 1957.



Afb. 4.4 Het stationsplein in 1960. Aan het gebouw is rechts het hek op de keermuur zichtbaar dat de toegang naar het perron 1 afsloot. Coll. HUA, cat.nr 150036.



Afb. 4.5 Het emplacement in 1965. Op de voorgrond de overweg, voor het station blijkt een bushalte aanwezig. Geheel rechts is de beplanting zichtbaar in de tuin bij de vroegere dienstwoning. Coll. W. Bramer.



Afb. 4.6 Perron 1 en het stationsgebouw in 1978. Coll. P. Collet.



Afb. 4.7 Het wachtgebouw op perron 2 in 1978. Detail van foto. Coll. P. Collet.

Om het hoogteverschil tussen straat en perronniveau op te vangen, kreeg het station een brede toegangstrap van drie treden hoog. Ter hoogte van de technische ruimten werd een keermuur gemetseld, die om de noordzijde doorloopt tot aan het perron. Op de keermuur stond een hekwerk dat de perrontoeegang afsloot (afb. 4.4).

Perron 1 werd van oudsher aan de parkzijde afgeschermd door een transparante afscheiding met (beton)palen en gaas (afb. 4.6), gelijkend op de afscheiding aan de zuidoostzijde het spoor langs de dienstwoning (afb. 4.5). Op enig moment na 1978 is deze afscheiding vervangen door de nog bestaande, kenmerkende blokhaag van Veldesdoorn (afb. 4.13 en 4.15).

Waarschijnlijk had perron 2 tot voor kort geen afscheiding aan de woonwijkzijde (afb. 4.7). Tussen 2010 en 2014 is op perron 2 de zuidwestelijke extra entree naar de Beekstraat opgeheven. Het gehele perron wordt nu van de woonwijk gescheiden door een wand van betonelementen (afb. 4.20). Deze wand staat ook langs de zuidwestzijde van het spoor, tegenover perron 1.

4.2 HET WACHTGEBOUW OP PERRON 2

Op het tweede perron bevindt zich een in dezelfde stijl gebouwd wachtgebouw, eveneens naar ontwerp van W.B. Kloos. Dit gebouw heeft dezelfde bouwkundige opzet en materialisatie als het hoofdgebouw (afb. 4.4 en 4.5). Het bestek hiervoor is onder nummer 976 uitgegeven in 1957. Het wachtgebouw kwam in de plaats van twee houtenabri's. De Beschrijving van het werk, art. 4 Sloopwerk a, meldt; "het onmiddellijk slopen van de zuidoost. houtenabri en het weder opbouwen hiervan in de tuin achter de dienstwoning aan de overzijde". Na de ingebruikname van het wachtlokaal diende, volgens 4.b de noordwestelijkeabri te worden gesloopt. Dat materiaal werd eigendom van de aannemer. Het gebouw kreeg een eigen verwarmingsinstallatie. Hiervan resteert nog de kenmerkende ondiepe, brede schoorsteen aan de achterzijde (vergelijk afb. 4.7 en 4.8)

Tot voor kort (zie afb. 4.8 uit 2009) verkeerde het wachtgebouw in originele staat; het was een gesloten bouwblok, dat toegankelijk was via een deur aan de voorzijde. Recent is de wachtruimte omgevormd tot ruim bemetenabri, door de voorgevel te verwijderen (afb. 4.9). Met deze verbouwing is de cultuurhistorische waarde van het gebouw afgenomen. Ook zijn er sindsdien op het emplacement geen volledig originele stationsonderdelen meer aanwezig.



Afb. 4.8 Het wachtgebouw op perron 2 met de voorgevel nog aanwezig. Foto 2009, E. Wolters.



Afb. 4.9 Het actuele wachtgebouw op perron 2, met open voorzijde.



Afb. 4.10 Aanzicht van het station en stationsplein vanaf de Rietstraat.



Afb. 4.11 De voorzijde van het station, met parkeerplaats, gezien vanaf de Anemoonstraat.

4.3 HET ACTUELE EMPLACEMENT

Het emplacement van Almelo de Riet is in basisopzet in de loop der tijd weinig veranderd. Aan perron 1 (noordoostzijde) staat het stationsgebouw. Met daarvoor een stationsplein. De uitstraling van het stationsplein wordt bepaald door een magnifieke, oude Zomereik op een bescheiden grasveld (afb. 4.10). Deze boom dateert vermoedelijk uit de eerste aanlegperiode van 1925 (zie ook afb. 2.5). Rond het grasveld liggen acht officiële parkeerplaatsen. De opstelruimte voor het stationsgebouw/ snackbar wordt voornamelijk gebruikt door leveranciers en/of los geparkeerde auto's (afb. 4.11).

Perron 1 ligt vanaf het stationsgebouw naar het noordwesten (afb. 4.12 en 4.13). Het perron is minimaal ingericht met ter hoogte van de fietsstalling twee standaard zitbanken met reclamebord en halverwege het perron een abri met een zitbank. Deze abri is kennelijk uit vandalisme-overwegingen voorzien van staalgaaswanden (afb. 4.14). Voorbij de fietsstalling ligt de extra zij-entree naar de stalling en aangrenzende Louise van Haftenplantsoen (afb. 4.13 en 4.15). Het hoogteverschil tussen perron en fietsstalling/ straatniveau wordt in de helling visueel opgevangen door een klassieke blokhaag van Veldesdoorn (afb. 4.15).

Naast het stationsgebouw en perron 1 en aan de overzijde het spoor is een fietsstalling aanwezig. De entrees tot deze stallingen zijn verrommeld met een scala aan inrichtingselementen, containeropslag en verwilderde beplanting, waardoor het station steeds meer aan uitstraling inboet (afb. 4.16 en 4.17).

Op perron 2 staat voormalige wachtgebouw als een grote abri. In het wachtgebouw staan tegen de achterwand vier standaard zitbanken opgesteld. ook op perron 2 is het meubilair schaars. Het perron wordt van de naastgelegen woonwijk gescheiden door een schutting van betonelementen (afb. 4.19 en 4.20). De schutting is grotendeels begroeid met klimop. De klimop begint zich ook over de grond uit te breiden. Onkruid en zwerfvuil blijven hierin achter, waardoor het perron op enkele plekken een verwaarloosde uitstraling heeft (afb. 4.21).



Afb. 4.12 Perron 1 in de actuele situatie, gezien vanaf de spoorwegkruising.



Afb. 4.14 De abri met staalgaaswanden op perron 1.



Afb. 4.13 Perron 1, gezien naar het station. Links de zij-entree naar fietsenstalling en Louise van Haftenplantsoen.



Afb. 4.15 Het hoogteverschil tussen perron 1 en fietsenstalling wordt visueel opgevangen door de klassieke blokhaag van Veldesdoorn.



Afb. 4.16 Verrommeling bij de voorzijde van het stationsgebouw.



Afb. 4.18 De spoorwegkruising, gezien vanuit het noordoosten, met rechts het station.



Afb. 4.17 Verrommeling bij de entree tot de zuidwestelijke fietsenstalling.



Afb. 4.19 Perron 2, met de wachtruimte, gezien vanaf het stationsgebouw.



Afb. 4.20 Perron 2, gezien vanuit het zuidoosten richting het station.



Afb. 4.21 Verwilderende beplanting en zwerfvuil naast het wachtgebouw op perron 2.

4.4 REIZIGERSROUTING OVER HET EMPLACEMENT

De verkeersstroom van reizigers van en naar de treinen is slechts weinig gewijzigd. Het haltegebouwtje uit 1926 stond naast perron. Reizigers konden dit gebouwtje vermoedelijk ook niet betreden. Na de bouw van het huidige stationsgebouw verliep de routing van vertrekkende reizigers, in de periode dat kaartverkoop in het gebouw plaatsvond, via het gebouw. Aankomende reizigers liepen altijd al om het gebouw heen. Bij de verbouwing van het station tot café-snackbar in 2001 is de entree aan de voorzijde veranderd, waardoor de historische reizigersrouting door het gebouw ook niet meer mogelijk is.

De reizigersrouting naar en van het aan de overzijde gelegen perron 2 is sinds de aanleg in 1925 gelijk gebleven.

4.5 CONCLUSIE

- Doordat het stationsgebouw en het wachtgebouw in dezelfde stijl zijn uitgevoerd, vormt de historische basis van de emplacementinrichting een fraaie eenheid.
- Door de recente verwijdering van de voorgevel uit het wachtgebouw heeft het gebouw aan cultuurhistorische waarde en uitstraling ingeboet.
- Sinds deze verbouwing bevat het emplacement geen onderdelen meer die in hun geheel behouden zijn.
- De onderdelen op het emplacement die herinneren aan de oudste opzet van 1926, zijn de ligging van sporen en perrons en de oude Zomereik voor het stationsgebouw.
- De toenemende verrommeling met verschillende inrichtingselementen, bestratingen, containeropslag rond het hoofdgebouw en uitdijende beplanting geeft het station een licht verwaarloosde uitstraling.
- De sfeer die de wijk De Riet als (potentiële) achterstandswijk uitstraalt, wordt door de verrommeling ook aan en bij het station zichtbaar en wordt hierdoor zelfs versterkt bij aankomst op het station.
- Door het achterstallig onderhoud aan de perrons en groenvoorziening is het station in actuele situatie geen NS-visitekaartje voor de wijk.



Afb. 5.1 De straatzijde van Almelo de Riet. Foto 1965.



Afb. 5.3 De straatzijde van Wylre-Gulpen. Dit gebouw kenmerkt zich door de unieke wandafwerking van schoorsteen en keermuurtjes met natuursteen. Foto 1960.



Afb. 5.2 De straatzijde van Vierlingsbeek. Foto 1970.



Afb. 5.4 De straatzijde van Doetinchem West. Foto 1960.

5 ARCHITECTONISCHE CONTEXT

ALMELO DE RIET

INLEIDING

In dit hoofdstuk is de architectonische opbouw van Almelo de Riet in relatie met het stationstype Vierlingsbeek beschreven.

Type Vierlingsbeek heeft een relatief eenvoudige opbouw en materialisatie, het stationstype bestaat uit een langwerpige gebouw van één bouwlaag, met een plat dak. Het gebouw heeft een T-vormige plattegrond, met een overstekend rechthoekig dak.

5.1 BETONSKELET ALS BASIS

Het skelet van het gebouw bestaat uit een reeks van zes gewapend betonportalen, haaks op de spoorrichting.¹ De betonportalen zijn 4,50 meter breed, en geplaatst op een onderlinge afstand van 4 meter. De zes portalen vormen zo een stramien van vijf even grote ruimten. Architect Kloos ontwierp het type hiermee zodanig dat de plattegrond van het gebouw steeds naar wens aan de plaatselijke situatie viel aan te passen en de onderlinge opeenvolging van de ruimtes met verschillende functies kon worden gewijzigd.

De betonportalen hebben aan de uiteinden een overstek, buiten het gebouw. Deze delen vormen aan de lange zijden van het gebouw ondersteuning voor de overstekende kap.

Een aardig detail te Almelo de Riet is dat op de twee balkkoppen boven de voormalige entree het jaartal '19' '57' is ingehakt (afb. 5.15).

1 Deze vorm van betonskeletbouw met betonportalen werd in 1956 ook toegepast door architect K. van der Gaast bij de stations Eindhoven en Vlaardingen Oost.

5.2 EXTERIEUR PER GEBOUWONDERDEEL

Aansluiting van voorgevel op straatniveau

Bij de stations van type Vierlingsbeek ligt het spoor op verschillende hoogtes ten opzichte van het maaiveld. Dit zorgt ervoor dat de stationsgebouwen soms boven maaiveldniveau werden aangelegd en een toegangstrap behoefden. Daar waar een toegangstrap was vereist, werd deze als ornamenteel onderdeel van het gebouw toegepast, over de breedte van vier betonportalen. Hoewel minder nadrukkelijk aanwezig dan bij het latere 'plinttype' van ir. Douma, is de toegangstrap bij diverse stations van 'Vierlingsbeek' een belangrijk onderdeel van de architectonische uitstraling.

Te Doetinchem West ligt de spoorbaan hoog en heeft het gebouw een toegangstrap van zes treden (afb. 5.4). Bij Almelo de Riet ligt het spoor nagenoeg op straatniveau en heeft het gebouw een toegangstrap van drie treden (afb. 5.1 en 4.4). De trap had een breedte van drie betonportalen. Ter hoogte van de technische ruimten werd het hoogteverschil opgevangen door een keermuur, gemetseld in dezelfde steen als het gebouw.

Door de toepassing van trap en bijpassende keermuur kreeg het architectonisch eenvoudige gebouw een sterkere uitstraling naar het stationsplein, als bewust te passeren overgang tussen straat en perron.

Wandvlakken, muurdelen

De gemetselde wandvlakken van het gebouw zijn bij alle stations van het type gemaakt van gele strengperssteen² (afb. 5.5).

Wandvlakken, vensters

De meeste wandvlakken zijn ingevuld met vensters, dit om het gewenste overzicht over perrons en spoor te verkrijgen dat bij vooroorlogse stationsgebouwen wordt gemist. De twee kleine uitbouwen/erkers aan het plaatskaartenkantoor, die de T-vorm maken, zijn met name voor dit zichtdoel ontworpen. Aan de perronzijde is de uitbouw boven de gemetselde plint geheel voorzien van glas. Aan de straatzijde zijn de wanden van de uitbouw verder opgemetseld en voorzien van bovenlichten (afb. 5.1), dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld Doetinchem West (afb. 5.4). De vensters werden gevat in stalen kozijnen.

2 Strengperssteen is een baksteen die gemaakt wordt door klei in een lange rechthoekige vorm te persen, die vervolgens versneden wordt tot baksteenformaat. Deze manier van bewerken geeft strengpersstenen de strakke, kantige vorm.

Dakconstructie

Het rechthoekige dak ligt vlak en is opgebouwd uit Kwaaitaal-elementen³. De betonbalken zijn in de lengterichting over de stations geplaatst. De dakconstructie is bij type Vierlingsbeek op twee manieren afgewerkt;

Bij vijf stations is of was de overstekende dakrand afgewerkt met een boeiboord, waardoor de dakconstructie buiten het zicht valt; Blerick, Kerkrade Centrum, Soest Zuid (afb. 5.5), Bovenkarspel-Grootebroek en Hoogkarspel.

Bij zes stations is of was de overstekende dakrand onafgewerkt. Hierdoor liggen de kwaaitaalbalken in het zicht. Zij geven met de kenmerkende holronde onderkanten een eigen gezicht aan deze stations; Vierlingsbeek, Almelo de Riet (afb. 5.6), Wezep, Doetinchem West, Wylre-Gulpen en Hardegarijp.

Station Koog-Bloemwijk had door ruimtegrek op het emplacement geen overstekende dakrand. De dakrand was afgewerkt met een eenvoudig boeiboord.

De schoorsteen als ornament

De schoorsteen is een bescheiden, maar herkenbaar ornamenteel onderdeel van het type Vierlingsbeek. De schoorsteen is toegepast aan de straatzijde, vermoedelijk om de het zicht op de perrons zij vrij mogelijk te houden. De uitwerking van de schoorsteen aan de verschillende Vierlingsbeek-stations valt in drie groepen uiteen. De schoorsteen bevindt zich aan het plaatskaartenkantoor, op Blerick na overal aan de straatzijde. Door de plaatsing aan de straatzijde is de schoorsteen een blikvanger in het stationsaanzicht. Bij alle stations, op Wylre-Gulpen na, werd de schoorsteen met het muurwerk opgemetseld met gele strengperssteen. De schoorsteen van Wylre-Gulpen is, samen met de keermuurtjes, opgebouwd uit streekeigen natuursteenblokken (afb. 5.3).

Vijf stations hebben of hadden een bescheiden, vierkante schoorsteen; Vierlingsbeek, Almelo de Riet (afb. 5.6), Wylre-Gulpen, Bovenkarspel-Grootebroek en Hoogkarspel.

Zes stations hebben of hadden een ondiepe, opvallend brede schoorsteen⁴; Wezep, Doetinchem West (afb. 5.4), Blerick, Kerkrade Centrum, Soest Zuid (afb. 5.5) en Hardegarijp. Bij Blerick bevond de schoorsteen zich aan de kopse kant van het gebouw.

Station Koog-Bloemwijk bezat geen ornamentele schoorsteen.

³ Kwaaitaal-elementen zijn een systeem van geprefabriceerde betonsegmentbalken, doorgaans toegepast voor vloeren.

⁴ Deze brede schoorsteen is mogelijk een inspiratiebron voor de brede muurvlakken die Douma enkele jaren later ontwierp bij de straatgevel van het type Bunde.



Afb. 5.5 Een kopgevel van Soest Zuid; door de afwerking met een daklijst vallen rondingen van de kwaaitaalbalken uit het zicht. Foto Gemeentearchief Soest, 1965.



Afb. 5.6 De kopgevel aan de zuidzijde van het gebouw, met de rondingen van de kwaaitaalbalken in het zicht. Detail van foto HUA arch.nr 153208, 03 maart 1959.



Afb. 5.7 Het interieur van de wachtkamer te Doetinchem West. Op de achtergrond het plaatskaartenkantoor Foto HUA, cat.nr 166071, maart 1966.



Afb. 5.8 Het interieur van de wachtkamer te Kerkrade Centrum. Op de achtergrond de wand van de overige dienstruimten. Foto HUA, cat.nr 152503, 24 november 1960.

5.3 INTERIEUR

Belangrijkste interieurkenmerk van type Vierlingsbeek was dat de hal en de wachtkamer in één open ruimte werden ondergebracht, met aan weerszijden een aantal vaste zitbanken. Grenzend aan de wachtruimte bevond zich het plaatskaartenkantoor dat van de wachtruimte werd afgescheiden door een glazen wand. Achter het plaatskaartenkantoor was een ruimte voor de bagage-afhandeling, en daarachter bevonden zich magazijn en wc's. Te Almelo de Riet⁵ werden plaatskaartenkantoor en de andere dienstruimtes losgekoppeld, in verband met overzicht over de spoorwegkruising en perron 2. Deze omkering van opzet ten opzichte van Vierlingsbeek is ook zo uitgevoerd bij de stations Doetinchem West (afb. 5.7), Kerkrade Centrum (afb. 5.8) en Wezep.

Afwerking van de wanden

De wanden van hal, wachtkamer en toiletafdeling werden volgens bestek afgewerkt met verglaasde lichtgrijze wandtegels (10*20 cm), tot 2,26 meter hoogte. Ook de rand onder het balieblad werd met deze tegel afgewerkt. Op interieurfoto's van andere Vierlingsbeekstations is zichtbaar dat de tegels in staand verband werden verwerkt.

De vensterbanken, neuten onder binnen- en buitendeurkozijnen en de dorpels zijn vervaardigd van hardsteen.

Plafond

In het interieur werd geen extra plafondafwerking aangebracht. De kvaaitaalbalken waren hiermee in alle stations van het type beeldbepalend in het interieur (afb. 5.7 en 5.8). Vermoedelijk was het leidingwerk weggewerkt in het beton; op de bekende interieurfoto's zijn geen leidingen zichtbaar.

⁵ Zie ook paragraaf 2.6 Gebruiksgeschiedenis.

Vloerbekleding

De vloer werd volgens bestek, art. 13 a-c, afgewerkt met drie soorten tegels;
 A Hardgebakken, lichtgrijze vloertegels (10*10 cm) in wachtkamer hal en toiletten, 40 m².

B Dubbel hardgebakken licht- en donkergrijze, zwarte en enkele goudgele vloertegels (10*10, 10*5 en 5*5 cm) in sierverband (volgens tekening) in hal, wachtkamer, 1 m².

C Dubbel hardgebakken zwarte plinttegels (10*10 cm) in wachtkamer, hal en toiletafdeling, 4 m².

De tekening voor het sierverband, waar naar verwezen wordt, is niet bekend⁶. Waarschijnlijk is het sierverband van één vierkante meter vergelijkbaar met het sierverband zoals zichtbaar in de vloer van de stations Doetinchem West en Kerkrade Centrum (afb. 5.9 en 5.10).

Meubilair

Zitbanken

Op de vier bekende interieurfoto's waarop een deel van de wachtkamer is weergegeven (zie afb. 5.7 en 5.8), zijn eenvoudige banken zichtbaar die bevestigd zijn aan de muurdelen onder de ramen. Zij bestonden uit een stalen frame, met houten latwerk als zitting. Tot aan de afbraak van station Vierlingsbeek in 2004, waren de originele banken in dit station aanwezig. Voor zover zichtbaar op actuele foto's zijn de banken in geen van de stations meer aanwezig, doorgaans in verband met herbestemming van de ruimte.

Kachel

Op de interieurfoto van Kerkrade Centrum is een losse kachel zichtbaar tegen de achterwand van de wachtruimte. Dit kwam bij meerdere stations voor, gezien de tweede, kleine schoorsteen halverwege het dak (zie afb. in paragraaf 2.3). Bij Almelo de Riet zijn op het dak diverse kleine afvoerkanalen zichtbaar (afb. 4.4).



Afb. 5.9 Het mozaïek in de vloer van de wachtkamer op station Doetinchem West. Detail van foto HUA, cat.nr 166071, maart 1966.



Afb. 5.10 Het mozaïek in de vloer van de wachtkamer op station Kerkrade Centrum. Detail van foto HUA, cat.nr 152503, 24 november 1960.

⁶ De in het bestek genoemde tekening van de mozaïekvloer is niet in het archief aangetroffen, bij NS Stations zijn eveneens geen tekeningen van Almelo de Riet bekend.



Afb. 5.11 De perrongevel van het gebouw.



Afb. 5.12 De kopgevel aan de zuidzijde van het gebouw.

5.4 HET ACTUELE EXTERIEUR

Gevelindeling

Drie gevels van het stationsgebouw hebben op details na hun historische indeling en uitstraling. Dit betreft de perrongevel (afb. 5.11) en de beide kopgevels (afb. 5.12 en 5.13). De opvallende verandering in de perrongevel is dat de deur vanuit de bagageruimte naar het perron is vervangen voor een uitgifteluis voor de snackbar. Naast en onder het luik is de muur aangeheeld met zwarte baksteen (afb. 5.19).

De voorgevel van het station is het meest aangepast; de gevel van de wachtkamer werd vervangen door een naar voren geplaatste glaswand (afb. 2.7, 5.14 en 5.16).

Entreepartij met trap en keermuur

Voor de gevelwijziging moest ook de toegangstrap met tweederde worden ingekort tot het huidige grootte. De huidige trap heeft de breedte van de vroegere bagageruimte. Door de inkorting heeft de trap als ornamenteel onderdeel van de entreepartij sterk aan uitstraling ingeboet.

De aansluitende keermuur verkeert qua metselwerk in originele staat (afb. 5.20). De gemetselde rollaag wordt aan de pleinzijde afgedekt door een roestvrijstalen band. Op de keermuur staat een zwartgekleurd stalen hekwerk van later datum, in dezelfde vormgeving als op de perronrand aan de spoorzijde van het gebouw.

Vensterafwerking

Bij de verbouwing van 2001 zijn de originele vensters vervangen door dubbelglas. Daarbij (veel van) de stalen kozijnen in hun geheel vervangen door nieuwe houten kozijnen; aan de buitenzijde komt bij een afbladderend kozijn de houten onderlaag zichtbaar (afb. 5.17). Voor het dubbelglas zijn extra opdeklatten gebruikt. Door deze aanpassing is de historische, luchtige uitstraling van staalkozijnen verloren gegaan en zijn de sponningen van de raampartijen veel nadrukkelijker in beeld.

Dakafwerking

De dakrand is tegenwoordig afwerkt met een verhoogde lijst van grijs geschilderd plaatmateriaal. Hierdoor is de daklijst circa twintig centimeter hoger dan in de originele situatie (vergelijk afb. 5.6 en 5.12).



Afb. 5.13 De kopgevel aan de noordzijde van het gebouw.



Afb. 5.15 Bouwjaar in 2 balkkoppen in de voorgevel, bij de voormalige hoofdentree.



Afb. 5.14 De voorgevel van het gebouw.



Afb. 5.16 De voorgevel, met de hoofdentree in de zijwand van de 'nieuwe' uitbouw. Op de voorgrond een resterend deel van de toegangstrap.



Afb. 5.17 Achterstallig onderhoud aan het kozijnwerk bij de hoek perrongevel/ zuidelijke kopgevel.



Afb. 5.19 De perrongevel met links het uitgifteluik en op het perron het terras van de uitbater.



Afb. 5.18 Overschilderde beschadiging aan de perronzijde van het tweede betonportaal.



Afb. 5.20 De originele keermuur met later hekwerk bij voor- en noordgevel van het station.

Kleurgebruik

Alle houtwerk aan het station is in een taupe-tint geschilderd. Deze kleur, in combinatie met de gele baksteen, flatteert het gebouw niet. De staalkozijnen hadden, blijkens kleurenfoto's uit de jaren negentig, een koele grijze kleur die goed aansloot bij het verdere kleurenpalet aan het gebouw.

Staat van onderhoud

De staat van onderhoud van het exterieur is redelijk tot matig. Het hout- en betonwerk bevat voor het oog geen slechte delen. De balk-kop van het tweede betonportaal heeft aan de perronzijde een overschilderde beschadiging (afb. 5.18). Er zijn echter geen zichtbare tekenen van betonaantasting. Met name de verflaag op het houtwerk laat op enkele plekken los en verdient aandacht (afb. 5.17).

5.5 HET ACTUELE INTERIEUR

Ruimte-indeling

De historische opzet is in Almelo de Riet slechts rudimentair herkenbaar, omdat de betonportalen die de indeling geleiden slechts gedeeltelijk zichtbaar en/ of herkenbaar zijn. De historische verdeling in ruimten is geheel niet meer aanwezig, omdat bij de verbouwing in 2001 en een latere herindeling nagenoeg alle tussenwanden zijn verplaatst en aangepast om een functionele ruimte-indeling te verkrijgen⁶ (zie ook de plattegrond in afb. 2.7).

In de snackbarruimte is de betonpaal, die door verplaatsing van de buitengevel onderdeel werd van een nieuwe tussenwand, geheel betegeld met de nieuwe wandafwerking mee (afb. 5.23). In het café is het tweede betonportaal herkenbaar aan de rondom met hout afgewerkte paal en de aftimmering van de draagbalk in het plafond (afb. 5.25 en 5.27).

De dienstruimte voor bagageafhandeling is in gebruik genomen als keuken voor de catering-/ thuisbezorg-tak van het bedrijf (afb. 5.22).

Entrees

De hoofdentree vanaf het stationsplein bevindt zich in de snackbar, in de zijwand van de huidige voorgevel (afb. 5.16 en 5.22).

Het café heeft twee deuren naar het perron. Beiden bevinden zich op de historische locatie van de perronuitgangen van wachtkamer (afb. 5.26) en plaatskaartenkantoor (afb. 5.28). De eerste deur is in gebruik als entree vanaf het perron, de tweede deur is buiten gebruik.



Afb. 5.21 Interieur van de snackbar, met de recente doorgang naar het café.



Afb. 5.22 Interieur van de snackbar. Rechts de huidige hoofdentree. Linksachter de keuken in de voormalige dienstruimten voor bagage en wc's.

⁶ Zie ook paragraaf 2.7 Latere verbouwingen.



Afb. 5.23 Achter de klok de vooruitspringende, betegelde paal van het derde betonportaal. De paal is de oorspronkelijke locatie van de buitengevel, nu links zichtbaar.



Afb. 5.24 De vloerafwerking in de snackbar (grijze vloertegels) en het café (houten planken).



Afb. 5.25 Het café in het voormalige plaatskaartenkantoor en wachtruimte, oostzijde.



Afb. 5.26 Het café in het voormalige plaatskaartenkantoor en wachtruimte, zuidwestzijde. Rechts de 'nieuwe' scheidingswand, met links daarvan de deur op de originele entreelocatie naar het perron vanuit de wachtkamer.



Afb. 5.27 Met hout afgetimmerde balk van het tweede betonportaal.



Afb. 5.28 De deur in het café op de originele entreelocatie naar het perron vanuit het plaatskaartenkantoor.

Afwerking van vloeren en plafond

De historische afwerking van de vloer is bij de verbouwing geheel verdwenen. Deze is vervangen door, of bedekt met, in de snackbar grote, vierkante grijze vloertegels en in het café houten planken (afb. 5.24).

Door het integraal aanbrengen van een verlaagd systeemplafond zijn de kweektaalelementen niet meer zichtbaar. Hierdoor is een belangrijk onderdeel van de historische interieurbeleving onzichtbaar gemaakt. Het verlaagde plafond is waarschijnlijk, behalve uit smaakoverwegingen, ook aangebracht om het noodzakelijke nieuwe leidingwerk aan het oog te onttrekken.

5.6 CONCLUSIE

- Het stationstype Vierlingsbeek wordt architectonisch gekenmerkt door het standaard basisontwerp, met verschillende uitwerkingen en detailleringen.
- Van het stationstype was locatie Vierlingsbeek tot aan de sloop in 2004 het meest gaaf bewaarde station van het type. Stationsgebouw Almelo de Riet is slechts in exterieur in grote lijnen bewaard gebleven.
- Het exterieur van het gebouw verkeert aan de perron- en beide kopzijden overwegend in originele staat. Aan de zijde van het stationsplein heeft het exterieur een in de beleving belangrijke verandering ondergaan, door de vergroting van de wachtruimte (nu snackbar) en sterke verkleining van de toegangstrap.
- De keermuur langs de oost- en noordzijde vormt een architectonisch belangrijk onderdeel van het gebouwensemble, maar het recente hekwerk is overheersend aanwezig en detoneert bij de historische opzet.
- Omdat het actuele interieur geen zichtbare historische onderdelen meer bevat, heeft het actuele interieur cultuurhistorisch een indifferente waarde.

6 CONCLUSIES EN WAARDERING

6.1 CONCLUSIES

Cultuurhistorisch

- Het stationstype Vierlingsbeek is cultuurhistorisch waardevol als eerste naoorlogs standaard stationstype van NS en als enig stationsontwerp van dr ir W.B. Kloos.
- Architectonisch heeft type Vierlingsbeek historische waarde vanwege de kenmerkende flexibel indeelbare plattegrond. Daarin wijkt het type af van de latere standaardtypen.
- In de vormgeving heeft het type Vierlingsbeek geen bijzondere historische waarde; andere (standaard)ontwerpen voor kleine stations door Van der Gaast en Douma zijn stijlvaster uitgewerkt in het modernistische idioom.
- De authenticiteit van Almelo de Riet als stationsgebouw is in exterieur redelijk tot goed en in interieur nihil.

Stedenbouwkundig

- Het station is in 1925 en in 1957 geplaatst binnen de bestaande stedenbouwkundige structuur, die nagenoeg geen wijzigingen hiervoor heeft ondergaan.
- Door de opnieuw ingebruikname van het gebouw, heeft het gebouw sinds 2001 weer een functie voor de wijk De Riet.
- De reclame-uitingen van de uitbater zijn passend in de gevelstructuur opgenomen. Echter in zo'n hoeveelheid, dat ondanks het NS-logo op de voorgevel het stationsgebouw moeilijk als NS-gebouw herkenbaar is in het straatbeeld.

Emplacement technisch

- Doordat het stationsgebouw en het wachtgebouw in dezelfde stijl zijn uitgevoerd, vormt de historische basis van de emplacementinrichting een fraai ensemble.
- Door de recente verwijdering van de originele voorgevel uit het wachtgebouw, is de cultuurhistorische waarde verminderd en heeft het gebouw aan uitstraling ingeboet.
- Sinds de verbouwing van het wachtgebouw bevat het emplacement geen onderdelen meer die in hun geheel behouden zijn. Eveneens is hierdoor geen ongeschonden gebouw meer aanwezig dat door Kloos is ontworpen.
- De onderdelen op het emplacement die herinneren aan de oudste opzet van 1926, zijn de ligging van sporen en perrons en de oude Zomereik voor het stationsgebouw.
- De toenemende verrommeling met verschillende inrichtingselementen, bestratingen, containeropslag rond het hoofdgebouw en uitdijende beplanting geeft het station een licht verwaarloosde uitstraling.
- De sfeer die de wijk De Riet als (potentiële) achterstandswijk uitstraalt, wordt door de verrommeling ook aan en bij het station zichtbaar en wordt hierdoor zelfs versterkt.
- Door het achterstallig onderhoud aan de perrons en groenvoorziening is het station in actuele situatie geen NS-visitekaartje voor de wijk.

Architectonisch

- Het stationstype Vierlingsbeek wordt architectonisch gekenmerkt door een standaard basisontwerp, met verschillende uitwerkingen en detailleringen.
- Van het stationstype was locatie Vierlingsbeek tot aan de sloop in 2004 het meest gaaf bewaarde station van het type. Stationsgebouw Almelo de Riet is slechts in exterieur in grote lijnen bewaard gebleven.
- Het exterieur van het gebouw verkeert aan de perron- en beide kopzijden overwegend in originele staat. Aan de zijde van het stationsplein heeft het exterieur een belangrijke verandering ondergaan, door de vergroting van de wachtruimte (nu snackbar) en sterke verkleining van de toegangstrap.
- De aangrenzende keermuur is een architectonisch belangrijk onderdeel van het gebouwensemble, maar het recente hekwerk is overheersend aanwezig en detoneert bij de historische opzet.
- Omdat het actuele interieur geen zichtbare historische onderdelen meer bevat, heeft het actuele interieur cultuurhistorisch een indifferente waarde.
- Het stationsgebouw is uit stationsfilosofie ook na herbestemming een architectonisch onderdeel van het emplacement. Omdat het gebouw zo'n eenvoudige, onopvallende architectuur heeft, doet de overvloedige toepassing van reclame door de uitbater afbreuk aan de herkenbaarheid als stationsonderdeel. Dit versterkt de optredende verrommeling van het emplacement.



6.2 WAARDERING

Cultuurhistorisch

- Het stationsgebouw (afb. 6.1) heeft in de huidige verschijningsvorm cultuurhistorisch een positieve tot hoge waarde, als in exterieur herkenbaar naoorlogs standaardstation van het type Vierlingsbeek.
- Het stationsgebouw heeft voor NS een hoge cultuurhistorische waarde als locatie van het eerste naoorlogse standaardstation en enige stationsontwerp van dr ir W.B. Kloos.
- Het ontworpen ensemble van stationsgebouw en wachtgebouw geeft station Almelo de Riet een hoge cultuurhistorische waarde.
- De achter het verlaagd plafond aanwezige kweekbalken en de achter wandbekleding weggewerkte betonportalen hebben een hoge cultuurhistorische waarde.
- Het *zichtbare* interieur van het gebouw bevat daarentegen geen historische, stationsgerelateerde onderdelen en heeft een indifferente cultuurhistorische waarde.

Stedenbouwkundig

- Het station heeft als 'stationslocatie sinds 1925' voor de woonwijk een hoge cultuurhistorische waarde. Het station is onderdeel van de wordingsgeschiedenis van de wijk.
- In het huidige gebruik van het stationsgebouw als horecagelegenheid heeft het gebouw een sociale waarde voor de wijk.

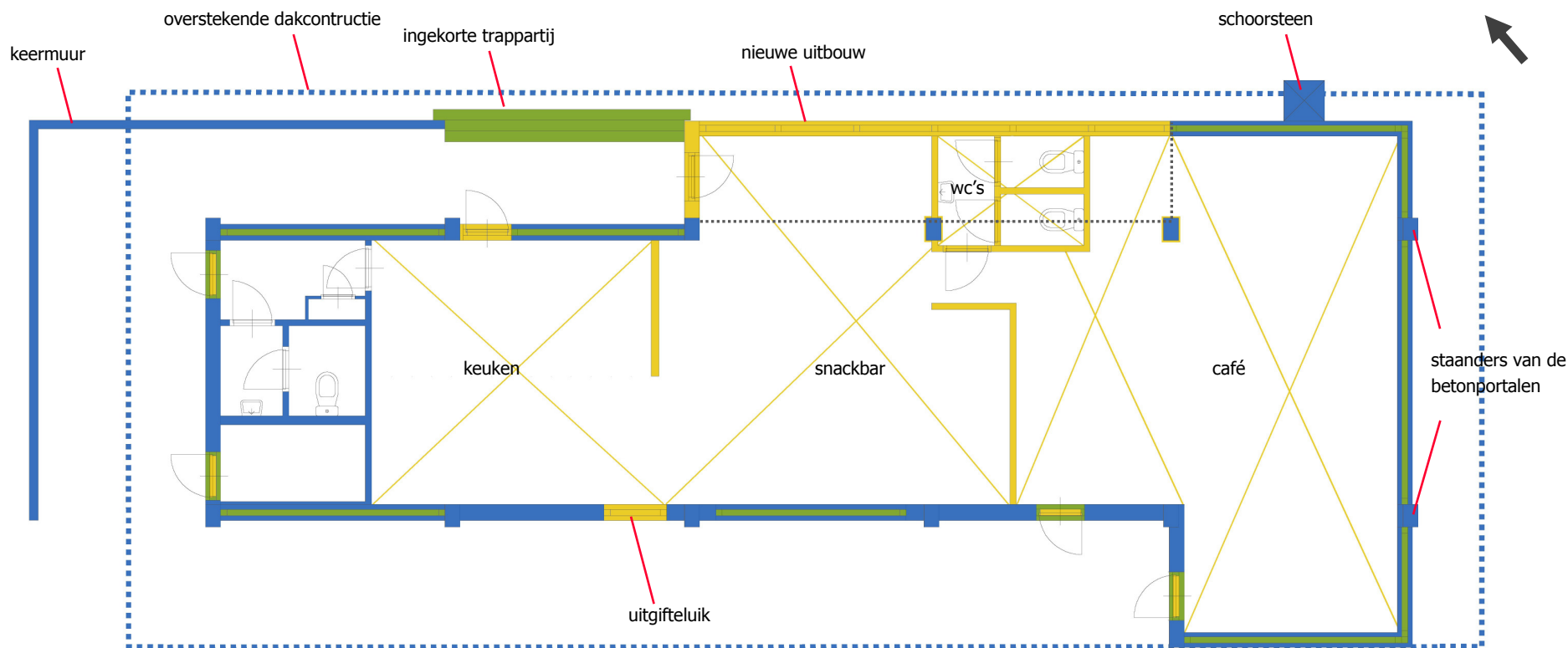
Emplacement technisch

- Het wachtgebouw als object heeft door de recente sloop van de voorgevel een positieve tot hoge cultuurhistorische waarde. Als onderdeel van het Kloos-ensemble heeft het wachtgebouw een hoge cultuurhistorische waarde (afb. 6.2).
- Omdat het onderhoud aan het emplacement (recent) met te weinig aandacht is uitgevoerd, is de belevingswaarde van het stationscomplex matig. Station Almelo de Riet is in de huidige staat geen visitekaartje voor NS.

Architectonisch

- Ondanks de verbouwing uit 2001 heeft het stationsgebouw in exterieur, in combinatie met keermuur en traprestant architectonische waarde als kenmerkend standaardontwerp uit de wederopbouwperiode.

Afb. 6.1 Cultuurhistorische waardering van stationsgebouw Almelo de Riet. De cultuurhistorische waarde van het gebouw zit met name in het exterieur en in de constructie. Het interieur bevat, op de betonconstructie na, geen onderdelen van cultuurhistorische waarde voor het stationsgebouw.



Blauw hoge cultuurhistorische waarde

- De basisconstructie met de zes betonportalen
- De overstekende dakconstructie van kwaaitaalelementen
- Het externe muurwerk van gele strengperssteen
- De schoorsteen aan de straatzijde
- De keermuur van gele strengperssteen

Groen positieve cultuurhistorische waarde

- De locatie van de meeste deur- en venstervlakken
- Het restant van de toegangstrap bij de entreepartij

Geel indifferente cultuurhistorische waarde

- De geveluitbouw aan de straatzijde (de originele contour is met stippellijn aangegeven)
- De houten kozijnen en ramen van de venstervlakken
- De deuren in het gebouw
- De verlaagde plafondaafwerking
- De afwerking van de verschillende vloeren
- De afwerking van de wanden en van de twee pilaren van de betonconstructie
- Het uitgifteluis aan de perronzijde, met omringend metselwerk
- Het hekwerk op de keermuur

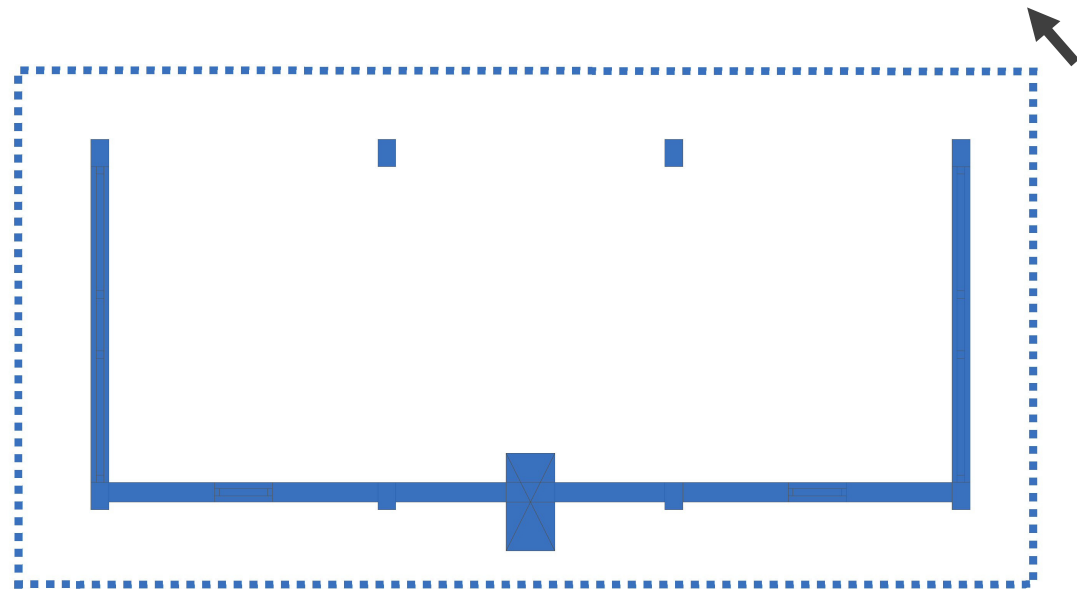
Afb. 6.2 Cultuurhistorische waardering van het wachtgebouw op perron 2 van station Almelo de Riet. Het gebouw verkeert, op de gesloopte voorgevel na, voor zover zichtbaar bouwkundig in originele staat.

De recent aangebrachte verlichting, naast de originele plaats en met extern leidingwerk, heeft een indifferente cultuurhistorische waarde.

Plattegrond wachtruimte door auteur.

Blauw hoge cultuurhistorische waarde

- De basisconstructie met de vier betonportalen
- De overstekende dakconstructie van kweektaalelementen
- Het externe muurwerk van gele strengperssteen
- De schoorsteen aan de achterzijde
- De stalen kozijnen in de zijvlakken



7 AANBEVELINGEN

- Versterk en herstel de herkenbaarheid van Almelo de Riet als cultuurhistorisch waardevol NS-gebouw, op de volgende punten;

Cultuurhistorisch

- Het kleurgebruik op het houtwerk is niet origineel en niet passend bij de overige kleuren van de materialisatie. Stel een kleurenpalet op dat aansluit bij de originele materialisatie, waardoor het station als eenheid toont en in belevingskracht toeneemt.
- Herstel het stationsgebouw in exterieur in zijn oorspronkelijke staat, zie ook bij Architectonisch.

Stedenbouwkundig

- Stel voor het type Vierlingsbeek en voor Almelo de Riet in het bijzonder, randvoorwaarden op aan de hoeveelheid en aard van de reclame-uitingen die een uitbater mag toepassen, zonder dat het karakter en herkenbaarheid als stationsgebouw verloren gaat in het straatbeeld. Bijvoorbeeld met de eis dat de bovenramen, die een doorlopende lijn vormen, vrij blijven van reclame-uitingen.

Emplacement technisch

- Verwijder de zwarte hekken op de plint rond het gebouw en vervang deze door hekwerk dat past bij de architectuur van het stationsgebouw.

- Restaureer het wachtgebouw naar het originele gedaante, met voorgevel, waardoor het waardevolle en zeldzame jaren vijftig ensemble van stations- en wachtgebouw weer wordt hersteld.
- Geef het emplacement een grondige schoonmaak-, opruim- en opknopbeurt en daaropvolgend regelmatig onderhoud. Stel daartoe een onderhoudsplan op met de beeldkwaliteit waaraan het emplacement moet voldoen om visitekaartje van NS te kunnen zijn.

Architectonisch

- Het interieur is zo zwaar aangepast, dat de enige beleving van de stationsarchitectuur de historische zichtbaarheid van het kwaaitaaldak is. Onderzoek de mogelijkheid en wenselijkheid om de verlaagde plafonds te verwijderen en het kwaaitaaldak in het zicht te brengen. Dit zal de uitstraling van het stationsgebouw zeer ten goede komen.
- Herstel het cultuurhistorisch waardevolle exterieur door;
 - verwijdering van de uitbouw aan de snackbar,
 - herstel van de trappartij in zijn oorspronkelijke breedte,
 - vervanging van de houten kozijnen door bij de historische architectuur passende stalen kozijnen,
 - vervanging van het uitgifteluis met onderliggend metselwerk door een in model en materialisatie historisch verantwoorde deur met bovenlicht,
 - verwijdering van de later aangebrachte houten daklijst, onder voorbehoud dat dit niet leidt tot in het zicht brengen van eventuele beeldverstorende installaties op het dak.

BRONNEN

Archief

Archief Nederlandse Spoorwegen in Het Utrechts Archief, inventarissen:
960 Weg en werken; 569 Stukken betreffende (...) Almelo De Riet.

Literatuur

Crimson Architectural Historians, *De Collectie, Cultuurhistorische visie naoorlogse stationsgebouwen*, Rotterdam 2007

Crimson Architectural Historians, *De Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam 2009, NAI Uitgevers

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

Lansink, V.M., *Spoorwegstations in Nederland 1955-1980, Variatie in Standardisatie*, Doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis, april 1998

Lansink, V.M., *Spoorwegstations, categoriaal onderzoek wederopbouw 1940-1965*, i.o.v. Projectteam Wederopbouw, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Zeist 2004

Websites

www.architectenweb.nl	www.stja.nl
www.hetutrechtsarchief.nl	toenwasalmelonogmooi.nl
maps.google.nl	www.watwaswaar.nl
www.stationsweb.nl	www.wederopbouwdatabank.nl

Overige bronnen

Gemeente Almelo

COLOFON

project: Standaard stationstype Vierlingsbeek
 Locatie Almelo de Riet
 Cultuurhistorische waardestelling

opdrachtgever: NS Stations en ProRail
 N. Scheltema

auteur: ing. Korneel D. Aschman
 advies en voorlichting voor cultureel erfgoed
 F. Koolhovenstraat 61
 3555 VG Utrecht
 t +31 (0)6 10203348
 e k.d.aschman@gmail.com

datum: 20 september 2014

