

De

Station

Delfzijl

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

De

Station

Delfzijl



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman

22 augustus 2012



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 DELFZIJL

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

AUGUSTUS 2012



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3
1 Gegevens	4
2 Historische context	5
2.1 Beknopte historische achtergrond van de spoorontwikkeling	5
2.2 3e Klasse station Delfzijl in relatie tot de klassering	6
2.3 Locaties van het stationstype Sneek	9
2.4 Gebruiksgeschiedenis en latere verbouwingen	10
3 Stedenbouwkundige context	14
3.1 De stations en de plaatselijke infrastructurele ontwikkeling rond 1880	14
3.2 Het station en de stedelijke infrastructuur	16
4 Emplacement context	22
5 Architectonische context	26
5.1 Architectonische achtergrond van het type	26
5.2 Architectonische opbouw van het exterieur	26
5.3 Architectonische opbouw van het interieur	32
6 Conclusies en waardering	40
6.1 Conclusies	40
6.2 Waardering	42
7 Aanbevelingen	44
Bijlagen	
Bijlage 1 Redengevende omschrijving rm station Delfzijl	46
Bronnen	47

INLEIDING

De voorliggende cultuurhistorische waardestelling voor station Delfzijl is opgesteld in opdracht van ProRail.

Dit rapport voor de locatie station Delfzijl is een uitwerking van de cultuurhistorische waardestelling voor het stationstype Sneek (augustus 2012). In het rapport is opgenomen de Bouwhistorische notitie Delfzijl, versie 1.0 juni 2012. Hierin zijn door de heer R. Stringa, Movares, met name de cultuurhistorische kwaliteiten van het interieur vastgelegd.

Station Delfzijl is in 1883 gebouwd op basis van dit standaardtype Sneek. Naast Delfzijl zijn van het type Sneek de stations Sneek en Tiel nog bestaand. Bij alle drie de emplacements heeft het gebouw geen stationsfunctie meer. De gebouwen zijn herbested en hebben diverse gebruikers. In de voorliggende cultuurhistorische waardestelling wordt station Delfzijl waar relevant vergeleken met de andere stations van het standaardtype.

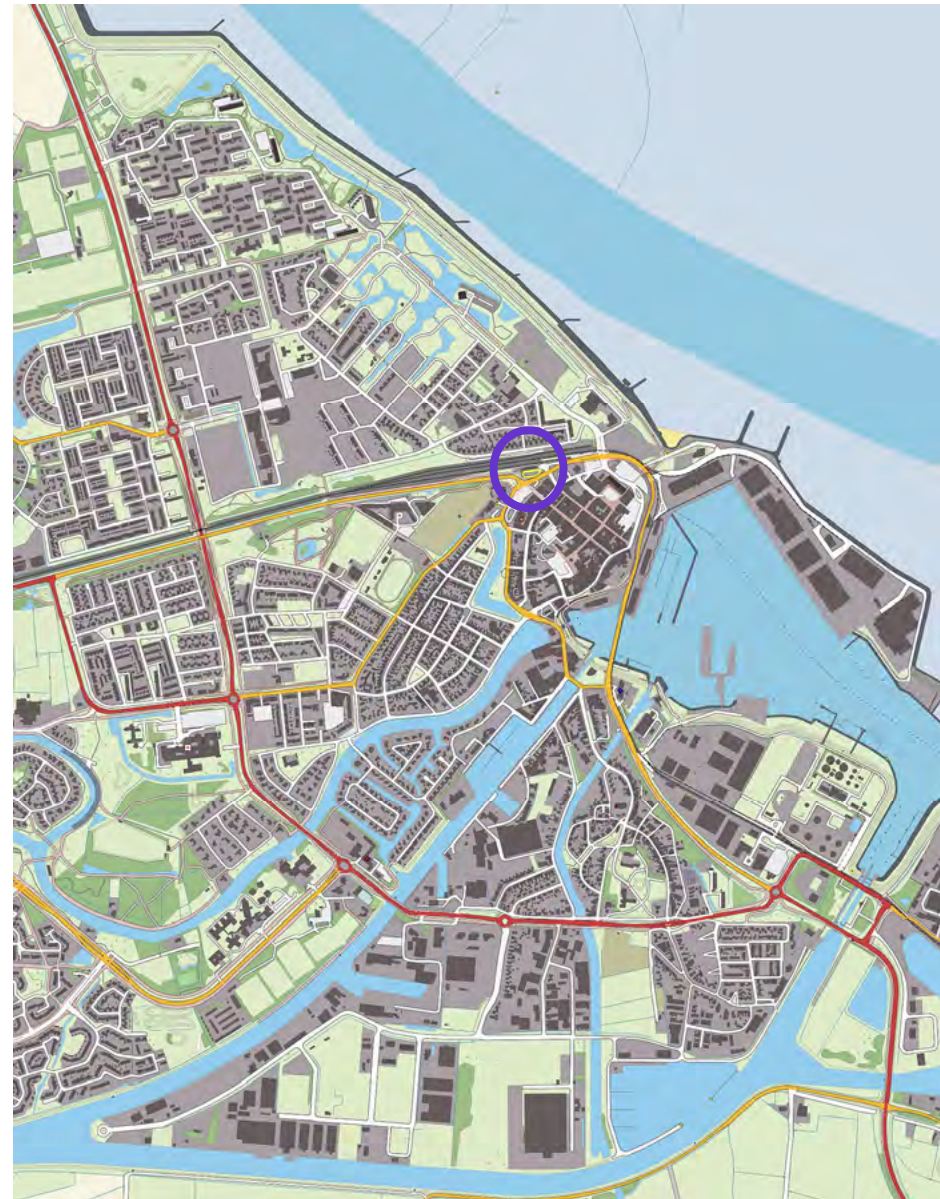
Vanuit de overheid is de cultuurhistorische waarde van station Delfzijl onderkend; het station is in 1989 als Rijksmonument beschermd. De bijbehorende redengevende omschrijving is opgenomen in de bijlage.

Voor de stad Delfzijl is het station een belangrijk onderdeel van het cultureel erfgoed. Het station is één van weinige vooroorlogse grote gebouwen in de stad. Voor het stationsemplacement heeft het gebouw, door het verlies van stationsfunctie, vooral een decoratieve rol als identiteitsdrager van de plek.

Het stationsgebouw is relatief gaaf bewaard gebleven. Daarin heeft het de potenties om weer een functionele rol binnen het stationscomplex te spelen en om een voor Delfzijl beeldbepalend gebouw te zijn van hoge kwaliteit.

1 GEGEVENS

Adres:	Station Delfzijl Johan van den Kornputplein 1 9934 EA Delfzijl
Bouwjaar station:	1883
Architect:	onbekend
Eigendom:	NS Stations
Huidig gebruik:	wachtkamer voor reizigers, WV-kantoor, croissanterie The Fifties, Hondentrimsalon Camienya, diverse ongebruikte ruimtes Zie afb. 2.4.3
Monumentenstatus:	Rijksmonument, monumentnr 352059, zie Bijlage 1



2 HISTORISCHE CONTEXT

2.1 BEKNOPT HISTORISCHE ACHTERGROND VAN DE SPOORONTWIKKELING

Ontstaan van het nationale spoornetwerk

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 de zeldzame spoorlijnen in handen van private, vaak regionale partijen. De Rijksoverheid trad hierbij vooral op als vergunningverlener.

In 1859 legde de Rijksoverheid middels de Eerste Spoorwegwet vast 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 spoorweginet ontwikkeld. Hiertoe werd in 1863 de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen (MESS) opgericht. In zes jaar tijd legde de MESS ongeveer 900 kilometer spoor aan. Deze grote investering in het spoor werd overigens mogelijk dankzij de enorm toegenomen rekenen uit Java, door het cultuurstelsel in Nederlands Indië.

Het staatsbelang van regionale spoorverbindingen

Eind 1875 werd de Tweede Spoorwegwet vastgesteld. De wet wees een aantal welvarende streken aan, die op staatskosten per spoor met het primaire spoornet en zeehavens zouden worden verbonden. Voor havenplaats en achterland was verbinding met het spoor inmiddels onmisbaar geworden. Er werd besloten tot de aanleg van negen regionale spoorlijnen. Het stationstype Sneek werd gebouwd langs drie van deze trajecten; de lijn Groningen naar Delfzijl, de lijn Dordrecht langs Gorinchem en Tiel naar Elst, en de lijn Stavoren langs Hindeloopen en Sneek naar Leeuwarden. Zo kregen Noord-Groningen, de Betuwe en de Friese Zuidwesthoek en verbinding met respectievelijk de (zee)havens van Delfzijl, Dordrecht en Stavoren.

De spoorwegen in relatie tot grote infrastructurele projecten in de 19e eeuw

De aanleg van deze spoorlijnen viel samen met grote infrastructurele projecten in geheel Nederland in de 19e eeuw. Hierbij werd voor het eerst in de geschiedenis het landsbelang gesteld boven de plaatselijke, vaak concurrerende, belangen. Nieuwe technologische ontwikkelingen volgden elkaar in snel tempo op. Betrouwbaar massa-

transport van mensen en goederen werd noodzaak voor nationale en regionale sociale en economische ontwikkeling. De voor de logistiek zo belangrijke kanalen werden verbeterd en nieuwe kanalen gegraven. Wegen werden verhard en soms verbreed, zodat steden en dorpen betrouwbaar bereikbaar werden. Havens werden geschikt gemaakt voor steeds grotere stoomschepen. De grote rivieren werden 'genormaliseerd' en vergraven om ze jaarrond bevaarbaar te maken. De spoorwegen werden in etappes aangelegd en parallel hieraan een eerste telegraafnet over Nederland uitgerold. En eind 19e eeuw werd daarnaast vrijwel geheel Nederland voorzien van een fijnmazig netwerk van stoomtramlijnen. De treinspoorlijnen waren in deze ontwikkelingen een belangrijk onderdeel van de ontsluiting van Nederland.

In paragraaf 3.1 wordt specifiek voor Delfzijl ingegaan op deze samenhangende ontwikkelingen.

2.2 3E KLASSE STATION DELFZIJL IN RELATIE TOT DE KLASSERING

Ontstaan van standaardtypen stations

Veel plaatsen langs de spoorlijnen kregen een station. Het type station dat gebouwd werd, was afhankelijk van het maatschappelijk en economisch belang van de plaats, het inwoneraantal en van de verwachte sociaaleconomische groei die het spoor voor de plaats zou opleveren.

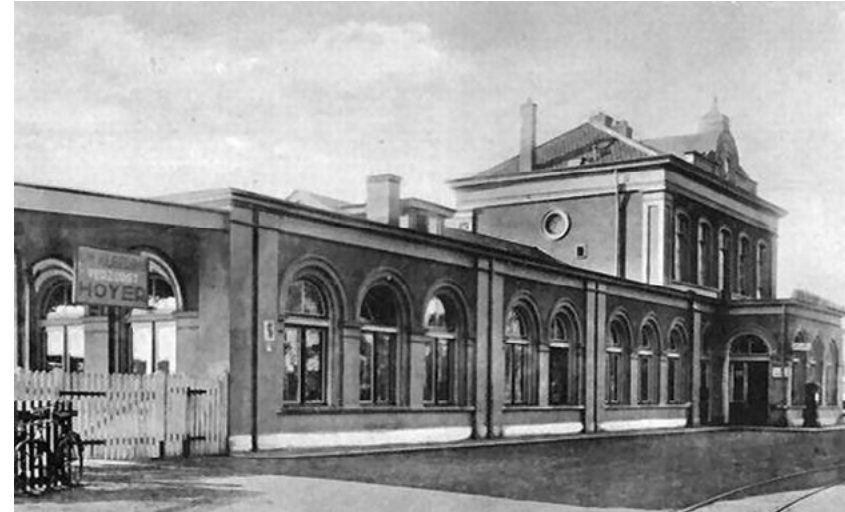
In twee perioden, bij de uitvoering van de Eerste en van de Tweede Spoorwegwet, waren in korte tijd veel stations nodig. Daarom werd een Klasseringssysteem voor stationstypen ontwikkeld, zodat dorpen en steden efficiënt een bijpassend gestandaard-

diseerd 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.

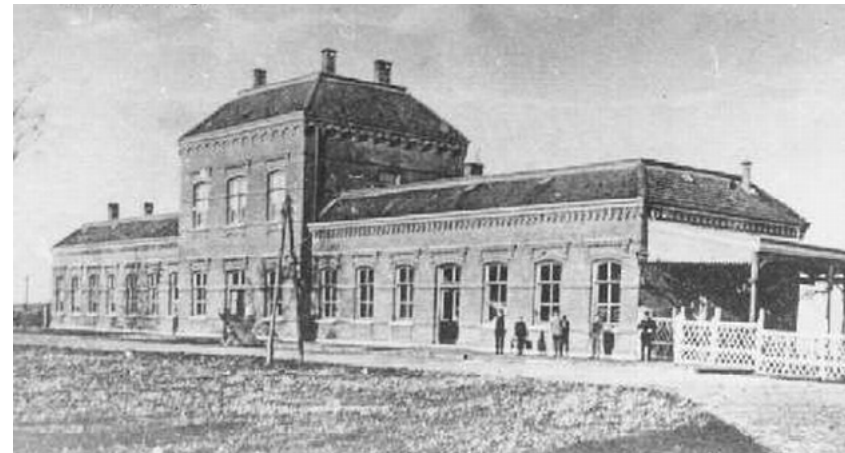
De eerste generatie stations was sterk geënt op Frans classicistisch voorbeelden. Een voortvloeisel uit de neoclassicistische bouwstijl uit de eerste helft van de 19e eeuw. Voorbeelden hiervan zijn de stations van Winschoten (afb. 2.2.1) en Middelburg. Bij de tweede generatie stations werd gezocht naar vormgeving met een eigen identiteit, met meer gebruikmaking van Nederlandse materialen in baksteen en dakpannen (afb.2.2.2). Dit paste naadloos in de architectonische smaak vanaf derde kwart 19e eeuw, waarin met de neorenaissance bouwstijl werd teruggerepen op een roemrijke periode uit de wordingsgeschiedenis van het moderne Nederland.

De Stations 3e Klasse binnen de klassering

De klassering van de stations is zowel bij de eerste als bij de tweede generatie stations onderverdeeld in vijf Klassen. Het station 3e Klasse, type Sneek, werd toegepast in vijf steden van groot regionaal belang; Appingedam, Delfzijl, Gorinchem, Sneek en Tiel. Kleinere steden en dorpen kregen een station Vierde Klasse of soms een nauw aan type Sneek verwant gebouw 3e Klasse.



Afb. 2.2.1 Station Winschoten. Gebouwd in 1865 als 3e Klasse-station in neoclassicistische stijl. Foto circa 1920



Afb. 2.2.2 Station Delfzijl. Gebouwd in 1883 als 3e Klasse-station. Het heeft een meer 'Hollandse' vormgeving en is vrijwel geheel uit baksteen opgetrokken. Foto circa 1890



Afb. 2.2.3 Voorbeeld van een station 1e Klasse uit de Eerste Spoorwegwet; station Dordrecht (gebouwd 1870). Foto circa 1910



Afb. 2.2.4 Station Stavoren (gebouwd 1885). De zijvleugels zijn voorzien van eindpaviljoens. Foto circa 1900

De vijf Klassen hebben de volgende hoofdkenmerken;

1e Klasse

Dit zijn stations voor grote steden en belangrijke spooknooppunten. Zij kenmerken zich door een breed middengebouw van twee bouwlagen, geflankeerd door twee lange vleugels van een enkele bouwlaag. Soms zijn de vleugels van eindgebouwen voorzien. De voorgevel wordt benadrukt door een naar voren springend middendeel (risaliet), dat bekroond is met een fronton. Van deze Klasse zijn alleen stations uit de Eerste Spoorwegwet gebouwd. Bovendien werd voor diverse grote steden een eigen stationsontwerp gemaakt. Uit de Eerste Spoorwegwet resteren bijvoorbeeld de stations Dordrecht (afb. 2.2.3) en Zwolle.

2e Klasse

Deze Klasse is nooit uitgevoerd, door de sterke overeenkomst met type 1e Klasse.

3e Klasse

Dit zijn stations voor middelgrote provincieplaatsen. Vergeleken met de 1e Klasse-stations zijn de breedte van de middengevel en de lengte van de vleugels aanzienlijk kleiner. De vleugels eindigen met een (blinde) muur, nooit met eindpaviljoens, zoals bij bijvoorbeeld station Stavoren (afb. 2.2.4). De voorgevel is vlak en heeft geen risaliet.

4e Klasse

Het 4e Klasse-station heeft dezelfde opbouw als de stations van de 1e, 2e en 3e Klasse: een hoog middendeel met evenhoge vleugels. Het middengebouw is smal en doorgaans zonder risaliet. De voorgevel heeft een driehoekige punt. De zijvleugels zijn kort. Voorbeelden van stations 4e Klasse zijn Wolvega en Scheemda (afb. 2.2.5).



Afb. 2.2.5 Voorbeeld van een station 4e Klasse, station Scheemda (gebouwd 1868). Foto 1925

5e Klasse

Voor de kleinste plaatsen werden stations van de 5e Klasse ontwikkeld. Hierbij zijn het middendeel en zijvleugels even hoog. Het middengebouw heeft een puntgevel en steeks aan de perronzijde ver uit. De vleugels zijn één venster breed. Vaak werden later alsnog lage zijvleugels aangebouwd. Voorbeelden de stations van Zevenbergen en Markelo (afb. 2.2.6).



Afb. 2.2.6 Voorbeeld van een station 5e Klasse, station Markelo (gebouwd 1863). Foto circa 1910

2.3 LOCATIES VAN HET STATIONSTYPE SNEEK

Het stationstype Sneek is tussen 1880 en 1884 gebouwd bij vijf kleinere provinciesteden; het vroeger belangrijke Appingedam, de concurrerende vestingstad Delfzijl, het in belang groeiende knooppunt Gorinchem, het vanouds belangrijke knooppunt Sneek en de Betuwse hoofdstad Tiel.

In de tweede helft van de 20e eeuw zijn de stations van Appingedam en Gorinchem gesloopt en vervangen door respectievelijk eenabri en nieuw stationsgebouw.



1 Station Tiel, geopend 1 november 1882, foto 1900



3 Station Gorinchem, geopend 1883, foto 1900



2 Station Sneek, geopend 16 juni 1883, foto 1900



4 Station Delfzijl, geopend 15 juni 1884, foto 1890



4 Station Appingedam, geopend 15 juni 1884, foto 1900

2.4 GEBRUIKSGESCHIEDENIS EN LATERE VERBOUWINGEN

In de afgelopen 130 jaar is station Delfzijl diverse malen gemoderniseerd, herbestemd en uiteindelijk rond de afgelopen eeuwwisseling op onderdelen gerestaureerd. Dergelijke verbouwingen werden aan de meeste verouderde station uitgevoerd. Zo zijn er ook qua ingrepen overeenkomsten met de stations van Sneek en Tiel. De mate van herinrichting en afwerking verschilde per locatie, maar kwam op hoofdlijnen overeen. Dit heeft te maken met de gewenste NS-bedrijfspresentatie en veranderende eisen aan het gebouw.

De verbouwingen startten doorgaans in het tweede kwart van de 20^e eeuw. De stations waren rond de 40 jaar oud en met name aan diverse voorzieningen werden nieuwe eisen gesteld. De ruimten en functies bleven nog vrijwel ongewijzigd.

2.4.1 GEBRUIKSGESCHIEDENIS

Station Delfzijl had als eindstation enkele afwijkende functies, waarvan de overnachtingsmogelijkheid voor personeel de belangrijkste was. Om de functies te herbergen kreeg het station extra brede vleugels (afb. 2.4.1). Ook zijn er functies die niet direct gerelateerd kunnen worden aan het station, zoals een kleine in de westelijke vleugel met de bestemming 'zadelmaker'.

Door veranderingen in het reizigersvervoer en veranderingen van services die NS aanbod, zoals bagageafhandeling, kregen ruimtes andere functies of raakten in onbruik. Ook het werd de 3e Klasse opgeheven. De betreffende wachtkamer werd te Delfzijl omgebouwd en herbestemd tot fietsenstalling.

Voor nieuwe bestemmingen of veranderende eisen werd het station regelmatig verbouwd (afb. 2.4.2).

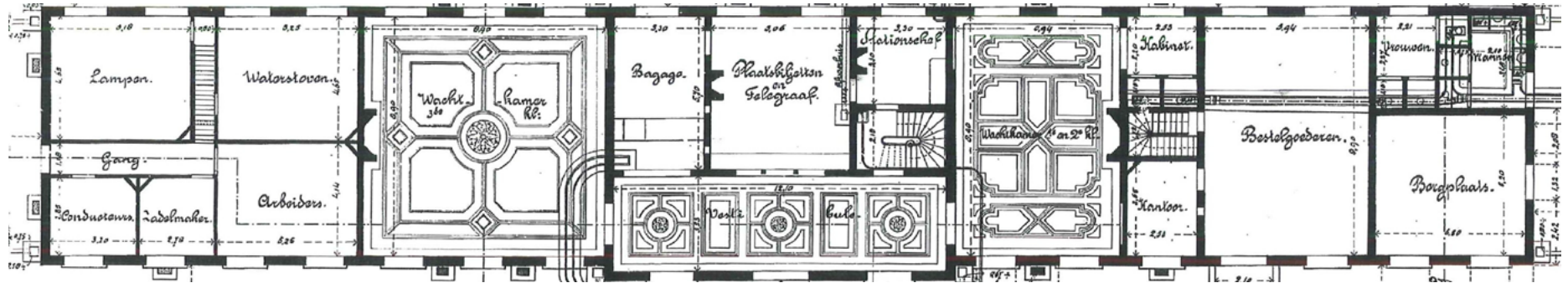
Herbestemming van de bestaande stations

In de jaren '80 en '90 werden steeds meer stationsfuncties opgeheven, zoals bagageopslag, treinkaartenverkoop en de functie stationschef. Hierdoor verloren de stationsruimten veelal hun functie en gebruik. De leegstand resulteerde vaak verloedering en vandalisme. Uiteindelijk verloor nagenoeg het gehele stationsgebouw haar oorspronkelijke functie. Voor het gebouw werd, vaak per ruimte of gebouwdeel, een nieuwe bestemming gezocht. Hiertoe werd het gebouw opnieuw aangepast. De enige ruimte die in functie bleef is de wachtkamer 1e en 2e Klasse. Deze werd wel gemoderniseerd in de jaren '60 en '70, maar is tot op heden als zodanig in gebruik.

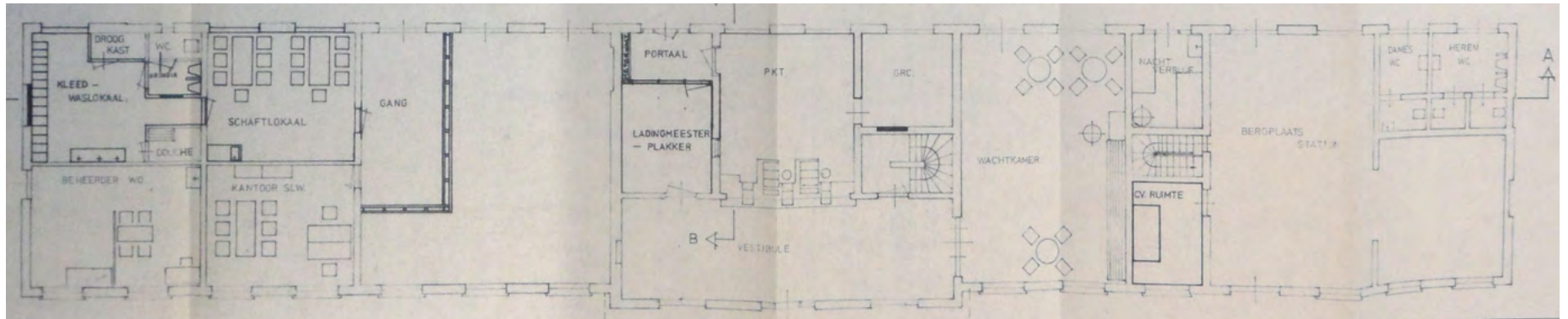
Actueel gebruik van het station

afb. 2.4.3 Actueel gebruik van station Delfzijl

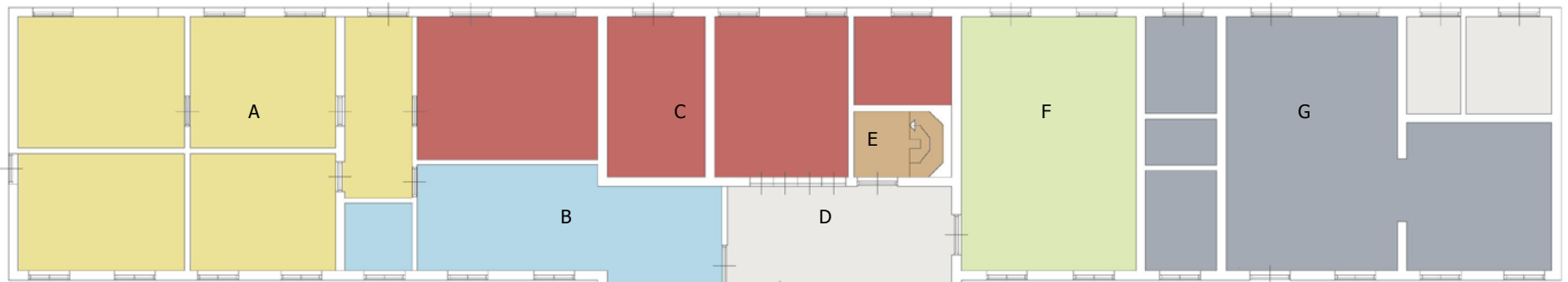
- A** De westvleugel is deels in gebruik door een hondentrimsalon (A). Deze heeft de entree aan de perronzijde (afb. 2.4.5).
- B** Een deel van de westvleugel en een deel van het hoofdvolume zijn kantoor van de plaatselijke VVV.
- C** In het resterende deel van het hoofdvolume is in het voormalige plaatskaartenkantoor de croissanterie Fifties gevestigd.
- D** Bij de hoofdentree ligt het resterende deel van de vroegere vestibule. De VVV en Fifties hebben in deze hal hun bezoekersentree. In de hal is ook de toegang tot de bovenwoning en de wachtkamer.
- E** Trappenhuis naar de bovenwoning.
- F** De wachtkamer 3e Klasse in de oostvleugel is nog als zodanig intact, maar meestentijds afgesloten.
- G** In het resterende deel van de oostvleugel zijn sanitaire voorzieningen aanwezig en enkele ruimten zonder specifieke functie.



Afb. 2.4.1 De besteksteking van het station met de functie van de ruimten op de begane grond.



Afb. 2.4.2 Begane grond van het station met gebruik van de ruimten op de plankaat van 10-10-1974. Tussen de jaren '60 en 1974 was de wachtkamer 3e Klasse ingericht als fietsenstalling. De functie van de ruimte na 1974 is onbekend. Detail van foto van de kaart 'verbouwen stationsgebouw Delfzijl, 10-10-1974', HUA/ NS-archieef/ Delfzijl



Afb. 2.4.3 Begane grond van het station met het actuele gebruik van de ruimten. Eind jaren '70 is de ruimte van de voormalige wachtkamer 3e Klasse voorzien van nieuwe tussenwanden. Bij een latere verbouwing is de entree tussen vroegere wachtkamer en vestibule geheel uitgebrouwen en een nieuwe tussenwand in de vestibule geplaatst.



Afb. 2.4.4 Boven op de luifel staat nog steeds het NS-logo. Op de voorzijde van de luifel zijn bescheiden de logo's van de VVV en croissanterie The Fifties aangebracht.



Afb. 2.4.5 Aan de perronzijde is de entree tot de hondentrimsalon.



Afb. 2.4.6 De voorgevel van het hoofdvolume op een ongedateerde foto. Op de luifel staat links de ronde, jaren '60 stationsklok en rechts met witte letters NEDERLANDSE SPOORWEGEN. Bij een latere verbouwing zijn deze vervangen door de vierkante klok en het NS-logo in wit op blauw veld. Foto na 1965 en voor 1973, ongedateerd in HUA/ NS-archief/Delfzijl.



Afb. 2.4.7 Station Delfzijl in 1966. Op het dak van het hoofdvolume zijn de vier schoorstenen nog aanwezig. De stationskap (rechts) heeft nog de verticale houten afwerking.



Afb. 2.4.8 De vernieuwde vestibule te Delfzijl. Muren en plafond zijn strak gestuct. Langs de wanden is een tegellambrisering aangebracht. De wachtkamer heeft eigentijdse deuren met matglas en het lokettenfront is vernieuwd. Foto 1970



Afb. 2.4.9 Het interieur van het vernieuwde plaatskaartenkantoor. Foto 1970

2.5.2 LATERE VERBOUWINGEN

Zoals hiervoor vermeld veranderden er per periode bepaalde onderdelen en inrichtingselementen. Sommige gelden voor alle stations, andere wisselen per locatie.

Bij verbouwingen vanaf het tweede kwart van de 20 eeuw werden zo bij verschillende stations de gevellantaarns van de voorgevel verwijderd. De westgevels van vleugel en hoofdvolume werden geschilderd of gestuct om weersinvloeden te beperken.

Begin jaren '60 werden de stations met name intern grootschalig verbouwd. Het lokettenfront werd gemoderniseerd, evenals de restauratieruimte. De verbouwingsprincipes zijn voor alle stations van het type gelijk. Waar de stations gespiegeld waren opgezet ten opzichte van elkaar, gebeurde dit bij de verbouwingen ook. De vestibule kreeg bij Sneek, Delfzijl (afb. 2.4.8) en Tiel een eendere uitstraling met gelijke plavuizenvloer in rechthoekig patroon. Aan het plafond werden identieke nieuwe lichtarmaturen opgehangen.

In de jaren '70 werden intern voornamelijk aanpassingen gedaan. Met name in de westvleugel werden tussenwanden geplaatst of weggehaald, al naar gelang de nieuwe functie van de ruimte vereiste.

Extern waren de ingrepen ook klein, maar zeer beeldbepalend; te Delfzijl werden de vensters en deuropeningen op de begane grond voorzien van moderne, strakke vormgeving (afb. 2.4.6). Bij de hoofdentrees werden luifels bevestigd (afb. 2.4.6).

In de decennia daarna werd het station intern meerdere malen aangepast voor nieuwe functies en gebruikers. Uiteindelijk zijn rond de afgelopen eeuwwisseling de drie stationsgebouwen van type Sneek qua exterieur gerestaureerd. Het interieur werd aangepast aan de eisen van de nieuwe gebruiker. De omgang met nog aanwezige originele bouwdelen en details is daarbij wisselend per station.

De interne verbouwingen die door de tijd heen zijn gepleegd zijn goed af te lezen aan het interieur. Dit is opgenomen in paragraaf 5.3.

3 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

3.1 DELFZIJL EN DE PLAATSELIJKE INFRASTRUCTURELE ONTWIKKELING VANAF 1880

Delfzijl had als noordoostelijke zeehaven aan de Eemsmonding lange tijd een voornamelijk regionale rol in de verkeers- en goederenstromen. Het Damsterdiep, dat Groningen met zee verbond, mondde via de sluisen van Delfzijl in zee uit. Daarbij was het een vestingstad die de Eemsmonding beheerste. Als haven was Delfzijl in de 19e eeuw duidelijk ondergeschikt aan Harlingen, van waaruit vaste scheepdiensten de Zuiderzee -steden, Engeland en het Oostzegebied aandeden.

Delfzijl werd in 1811 wel tot eindpunt van de rijksweg 19 vastgesteld in het Décret Imperial. Het plaatsje had in 1815 3000 inwoners en was door de keienverharding van deze rijksweg min of meer gegarandeerd jaarrond bereikbaar. Tweede helft 19e eeuw vonden ook hier grote infrastructurele projecten plaats. In 1865 werd het gebruik van rijksweg aanmerkelijk verbeterd door bestrating met gehakte Duitse basaltkeien. Tussen 1866 en 76 werd het Eemskanaal gegraven ter vervanging van het Damsterdiep. Waarna scheepvaart vanaf Delfzijl via een stelsel van (nieuwe) kanalen naar Zwartsluis en de Zuiderzee kon varen. Aansluiting van Delfzijl op het primaire spoornet werd niet noodzakelijk geacht. Deze liep vanaf 1868 van Harlingen tot Nieuweschans. Vanaf 1876 was die lijn verbonden met het Duitse spoornet.

Voor de ontsluiting van noordoost Groningen werd in 1875 een spoorlijn wel als zinvol gezien. Via de verbeterde (water)wegen kon bouw materiaal voor de spoorweg worden aangevoerd. In die jaren werden de vestingwerken aan de noordzijde van de stad geslecht en de gracht gedempt. Hier kwam ruimte voor het sporeplacement. De lijn Groningen-Delfzijl werd in juni 1884 geopend (afb. 3.1.1). Ten oosten van het station werd tegelijk met de bouw van het station een uitgebreid emplacement aangelegd met locomotiefloods. Al snel werd de spoorlijn doorgetrokken om de stad heen, naar de haven.

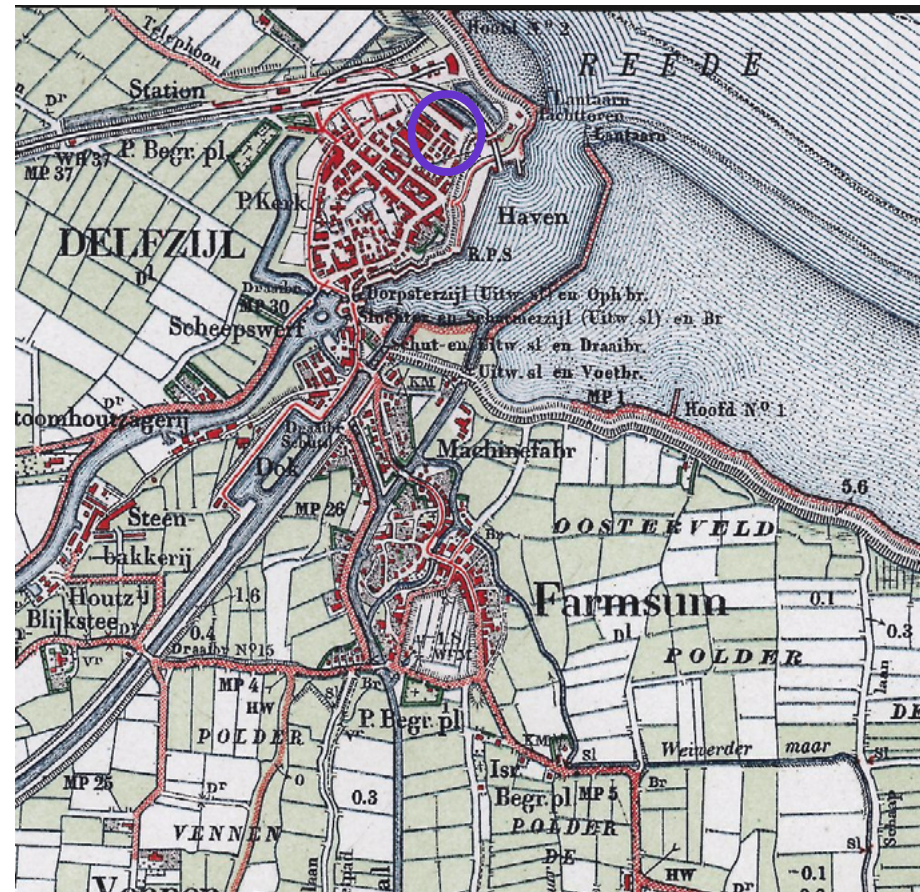
Pas in 1919 wordt Delfzijl verbonden met het netwerk van stoomtramlijnen, door de lijn Winschoten-Delfzijl. Het tramspoor lag vanuit het westen voor het station langs, naar de tramhalte ten oosten van het station. De tramlijn werd tevens gebruikt voor goederenvervoer van en naar de havenplaats.

Het treinstation werd hiermee een (regionaal) belangrijk vervoersknooppunt.

Tot begin 20e eeuw bleef Delfzijl een bescheiden stad. Wel kreeg de stad twee nieuwe treinverbindingen. In 1910 werd het traject Zwolle-Delfzijl afgerond met het deel Zuidbroek-Delfzijl. Deze lijn werd aangelegd door de NOLS (Noord Ooster Lokaal Spoorwegmaatschappij) en geëxploiteerd door de Staatsspoorwegen. Met de komst van NOLS werd het emplacement uitgebreid en in 1921 zijn de perrons verbreed.

In 1929 kreeg Delfzijl via de Woldjerspoorweg een tweede verbinding met stad Groningen. De Woldjerspoorweg bouwde een grote eigen wagenwerkplaats, naast de halfronde locomotiefloods van de NS aan de oostzijde van het emplacement.

In 1934 werd de NOLS-lijn naar Zuidbroek al weer gesloten en opgebroken. Enkele



Afb. 3.1.1 Het station (binnen paarse cirkel) en de stad Delfzijl op de Topografische kaart van 1908. Zichtbaar is dat het station staat op een geslecht deel van de vestingwerken. De spoorlijn is om de stad heen doorgetrokken naar de haven. Rechts van het station is de locomotiefloods zichtbaar.



Afb. 3.2.10 De stedelijke structuur van Delfzijl op een kaart uit 2010-11. Binnen de paarse lijn ligt het langgerekte emplacement langs de noordzijde van het oude stadscentrum. In de tweede helft van de 20e eeuw heeft de stad zich voornamelijk naar het zuidwesten uitgebreid. Het station ligt hierdoor nog meer excentrisch. Ten behoeve van de nieuwe woonwijken is in 1969 het station Delfzijl West geopend (rode cirkel).

jaren later, in 1941 werd ook de Woldjerspoorweg gesloten, eerst voor personenvervoer en in 1942 voor goederenvervoer.

In de nadagen van de Tweede Wereldoorlog liep Delfzijl veel schade op door oorlogshandelingen. Deze laatste slag op Nederlands grondgebied duurde van 23 april tot 2 mei 1945. De gevechten vonden vooral plaats rond het havengebied. Ook het station raakte beschadigd, omdat door inundatie van de omgeving de Geallieerden ook vanuit het noordwesten probeerden de stad te veroveren. Uit de archiefstukken over verbouwingen komt niet naar voren dat er grootschalige herstelwerkzaamheden nodig waren, zoals wel bij Tiel het geval was.

Na de Tweede Wereldoorlog groeide Delfzijl uit tot de derde haven van Nederland. De spoorlijn werd met de groei van de haven mee verlengd en had hierdoor ook een belangrijke functie voor goederenvervoer.

3.2 HET STATION EN DE STEDELIJKE INFRASTRUCTUUR

Inpassing van het station in de stedenbouwkundige structuur

Station Delfzijl ligt net als andere stations van het type Sneek aan de noord(west)zijde van het oude stadscentrum, op de grens met het agrarische landschap (afb. 3.1.1). Het station van Delfzijl werd net buiten de voormalige stadswal gebouwd. Het emplacement ligt op en naast de lunet en de gedempte noordwestelijke gracht (afb. 3.2.1). De wallen werden afgegraven en hiermee de grachten gedempt. Hier verrezen ook enkele bescheiden bouwblokken. De aanleg van het spooremlacement doorsneed de oude doorgaande weg (in wit op de kaart). Deze weg werd omgelegd via een spoorovergang, circa 200 meter ten oosten van het station.

In Delfzijl werd het station slechts op zeer basale wijze met de stad verbonden. Dit in tegenstelling tot veel steden in Nederland, waar de bouw van een station aanleiding wastot aanleg van een speciale stationsweg- of laan. Deze vormden vaak de eerste *geplande* stadsuitbreidingen buiten het oude centrum. Langs deze weg werden villa's gebouwd. Bij de steden met stationstypen Sneek is een dergelijke stationslaan alleen in Sneek vrijwel direct ontwikkeld.

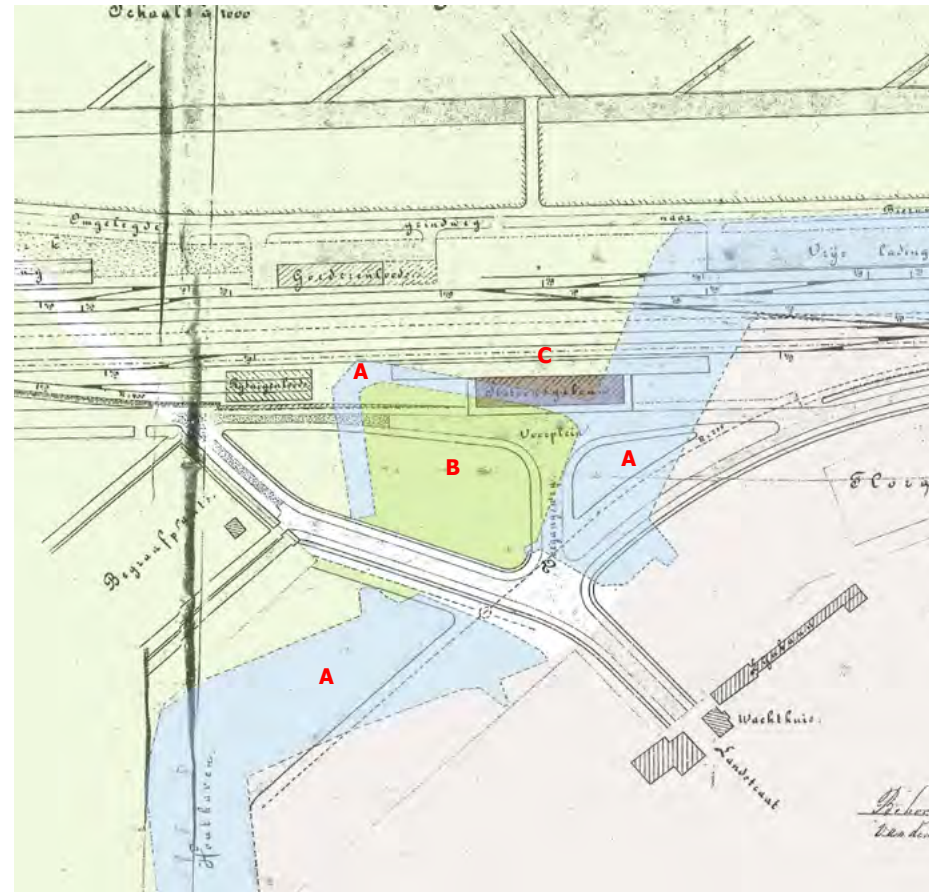
In Delfzijl werd pas begin 20^e eeuw langs het stationsplein een eenvoudige huizenrij gebouwd (afb. 3.2.2). In het noordelijke deel van de Landstraat werden wel diverse hotels gevestigd. Kennelijk ontbrak in Delfzijl de sociale en economische behoefte voor een eigentijdse villabuurt nabij het station.

Stadspark aan het stationsplein

Te Delfzijl werd tussen de stadsrand en het station een parkje aangelegd, met een door bomen omzoomde toegangsweg die recht op de hoofdgevel uitkeek (afb. 3.2.3). Het parkje met toegangsweg vulde het driehoekige vlak in de oksel van de Stationsweg (afb. 3.2.4).

Het parkje kreeg een inrichting als stadspark, met een muziektent (afb. 3.2.5). Het stationsgebouw vormde hierin een beeldbepalende achtergrond. Voor treinreizigers was de combinatie van station en park de eerste indruk van Delfzijl.

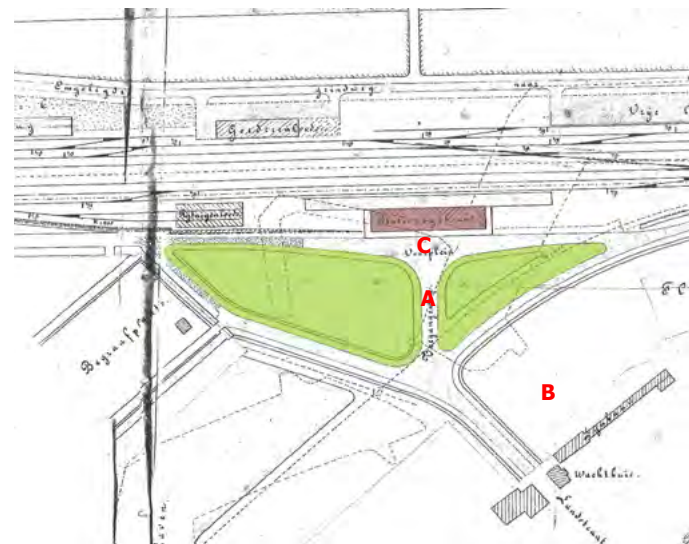
Dit geheel is stedenbouwkundig bijzonder; in diverse grote(re) steden is aan de *achterzijde* van het station een stadspark aangelegd, zoals bij Deventer en Dordrecht.



Afb. 3.2.1 De locatie van het station op de geslechte vestingwerken. Op de overzichtskaart van het emplacement is op de achtergrond de oude kadastrale toestand met stippellijn ingetekend. Hierbij ingekleurd de gracht (A) en de lunet (B); het station (C) staat dwars over de gedempte buitengracht.



Afb. 3.2.2 De rij huizen tegenover het station. Ansichtkaart circa 1910.



Afb. 3.2.4 Het parkje met toegangsweg (A) tussen stad (B) en stationsplein (C). Detail van de overzichtkaart van het emplacement op de bestekstekening, 1883.



Afb. 3.2.3 Station Delfzijl met het parkje tussen stad en stationsplein. De aanleg van het parkje hangt samen met de bouw van het station. Deels ingekleurde Ansichtkaart, 1910.



Afb. 3.2.5 De latere inrichting van het parkje als stadspark, met wandelpaden, zitbanken en links de muziektent. Rechts op de achtergrond het stationsgebouw.



Afb. 3.2.6 Het ensemble van stationsgebouw met het voorliggende stadspark. Links van de hoofdgevel is het dak van de muziektent zichtbaar tussen de bomen. De boombeplanting liet de hoofdgevel vrij, waardoor de architectuur van het station goed uitkwam. Ansichtkaart, ongedateerd, vermoedelijk eind jaren '30.



Afb. 3.2.7 Het ensemble van stationsgebouw met het voorliggende plein en busstation in de actuele situatie. Door de kaalheid en gebrek aan doordachte inrichting die rekening houdt met het station, ligt het gebouw kaal in de ruimte en in de beleving los van de stad. Het stationsgebouw mist zo de kracht die het heeft bij een samenhangende aankleding van de omgeving.

Bij de aanleg van het stoomtramtracé werd in 1919 het spoor voor het station langs gelegd, op de grens van het park met de Stationsweg. De halte van tram lag aan de westzijde van het station. In 1948 werd het personenvervoer per tram beëindigd en werd de stoomtram alleen nog enkele jaren gebruikt voor transport van bouwmaterialen van en naar de haven. In 1958 werd de voorliggende Stationsstraat verlegd en sterk verbreed als Rijksweg 41 naar Appingedam. Hierbij verdween het stadspark geheel. Voor het stationsgebouw werd een plein aangelegd, met ruimere mogelijkheden voor het busstation. Het stationscomplex werd hierdoor stedenbouwkundig sterk gescheiden van de stad, vergelijk afb. 3.2.6 en 3.2.7.

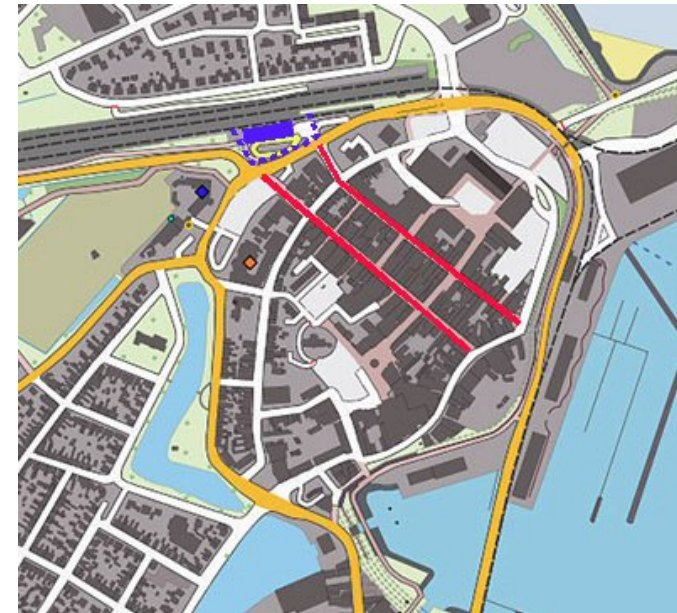
Bij stadsvernieuwing werd in jaren '50 veel bebouwing langs het stationsplein vervangen door nieuwbouw, mogelijk als gevolg van oorlogsschade. Deze gebouwen zijn op hun beurt bij stadsvernieuwing eind 20e eeuw vervangen door nieuwbouw. Daarbij is vrijwel alle oude bebouwing aan het stationsplein, Land- en Waterstraat vervangen. Het stationsgebouw is in de actuele situatie één van de weinige vooroorlogse grote gebouwen in Delfzijl. Hierdoor is het front van het station in de nabije omgeving een beeldbepalend element aan deze zijde van de stad.

Door de latere infrastructurele aanpassingen in het stationsgebied, komen de oude straten Landstraat en Waterstraat vanuit het centrum uit aan weerszijden tegenover het stationsplein. Vanuit de Land- of de Waterstraat komend, is het station niet direct zichtbaar, omdat het complex zich tussen beide straten uitstrekt (afb. 3.2.8). Pas aan het eind van de straten is er schuin zicht naar de brede voorgevel van het station.

De invloed van het station op de noordelijke woonwijken

De stadsuitbreidingen vonden in Delfzijl veelal plaats ten westen van de oude stad. De 'spoorprong' naar het noorden gebeurde pas vanaf eind jaren '50. Bij de bouw van het emplacement in 1883 was al een nieuwe uitvalsweg aangelegd naar het noorden, op ruim 200 meter ten oosten van het station. Vermoedelijk daarom kreeg station Delfzijl geen 'achteruitgang' naar de noordelijke stadsuitbreiding. Dit in tegenstelling tot de stations van Sneek en Tiel.

Vanuit de noordelijke woonwijk is de perronzijde van het station in de actuele situatie goed zichtbaar (afb. 3.2.9). Hiermee draagt het stationsgebouw bij aan de identiteit van deze nieuwbouwwijken.



Afb. 3.2.8 Het stationscomplex strekt zich uit tussen de Landstraat en de Waterstraat. Hierdoor is er vanuit de stad geen zicht op de stationsgevel.



Afb. 3.2.9 Zicht op de perronzijde van station Delfzijl, vanaf de Uitwierderweg in de noordelijke woonwijk. Bron; still uit Google Streetview

4 EMPLACEMENT CONTEXT

Inrichting van het emplacement

Het emplacement van Delfzijl omvat een relatief uitgebreid terrein. Het station was eindstation van de spoorlijn en het spoor had een belangrijke functie voor goederenvervoer van en naar de haven. Tegelijk met de bouw van het station in 1883 werd het spooremlacement voorzien van een rijtuigen- en een goederenloods, een laadperron, brandstofopslag en een locomotiefloods (afb. 4.1.3).

Aan de voorzijde van het station werden een stoomtramhalte en een busstation aangelegd, zie de derde paragraaf.

Opruiming van overbodige inrichting

Na de Tweede Wereldoorlog werden bij vervanging van de stoomtreinen de bijhorende inrichtingselementen langzaam allemaal verwijderd. De oppervlakte van het emplacement bleef wel behouden (afb. 4.1.1, 4.1.2 en 4.1.5), mede omdat voor goederenvervoer het rangeerterrein in functie was.

In de actuele situatie is er op grote emplacementen veel ongebruikte ruimte, die veruigd en verrommeld. Het terrein vormt door de veruiging een steeds nadrukkelijker ongebruikt gebied tussen het stadscentrum en de noordelijke woonwijken. Het emplacement heeft door deze ligging potenties om door de juiste herbestemming de kwaliteit van de plek en de aantrekkelijkheid van de stad te verhogen.

Tramhalte en busstation op het emplacement

Voor het station, aan de westzijde, werd in 1919 de eindhalte van de stoomtram aangelegd. De halte werd niet gekoppeld aan het treinperron, zoals in andere steden soms gebeurde. Na opheffing van de stoomtram werden tracé en halte opgeruimd.

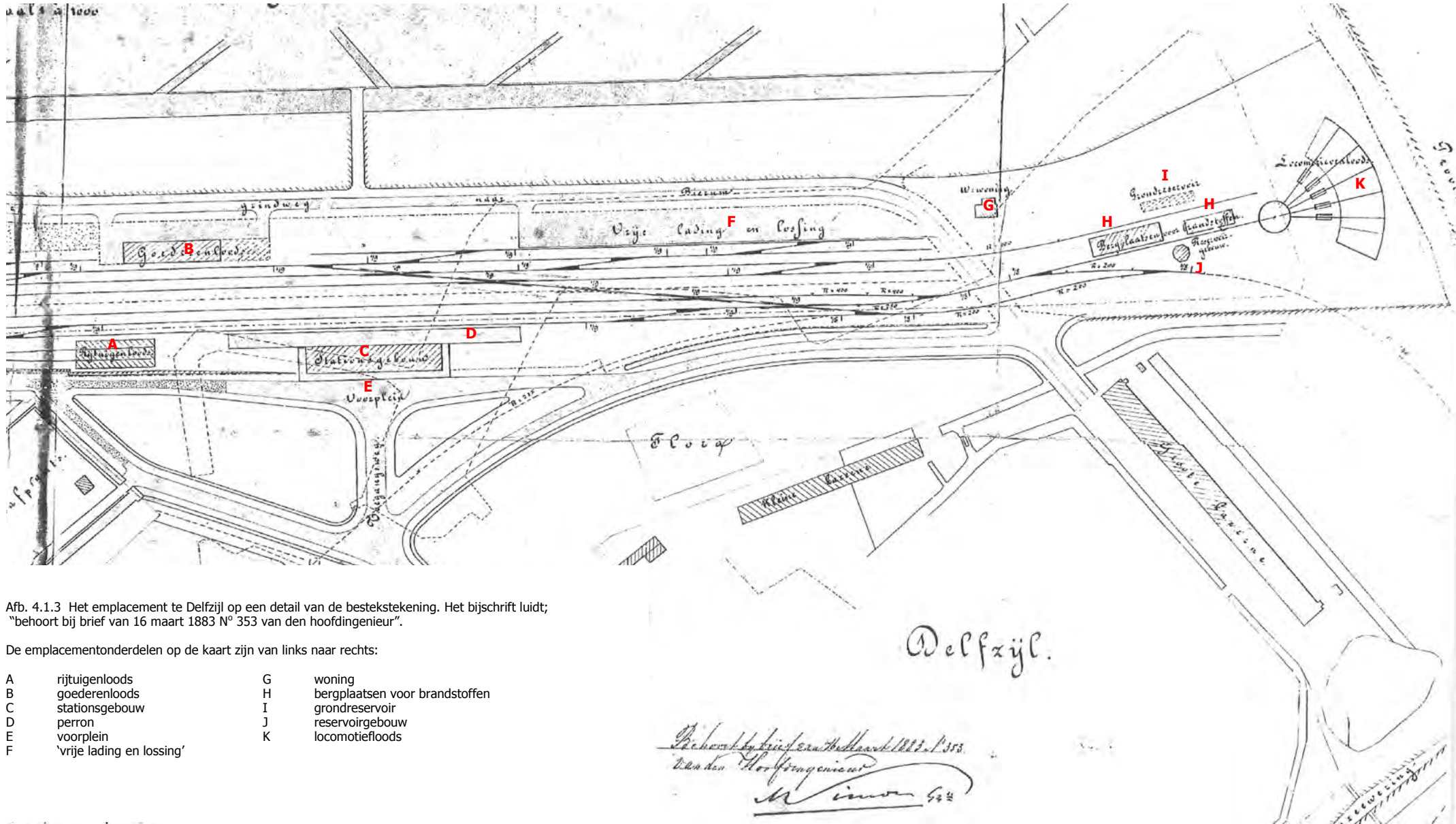
In de jaren '30 begonnen busmaatschappijen op te komen als regionaal personenvervoer. Na oorlog werd bij alle stationsgebouwen een busstation voor het gebouw aangelegd, zo ook bij Delfzijl. Dit leverde in de loop der tijd steeds meer een onwenselijke situatie op. Zowel verkeerstechnisch als historisch-ruimtelijk. De belevingswaarde van de stations ging er sterk door achteruit. Bij de meeste stationslocaties is het busstation daarom verplaatst naar een locatie ter zijde van het stationsgebouw, waarna het stationsplein heringericht kon worden. Bij station Delfzijl ligt het busstation nog voor het gebouw. Dit is zeer beeldbepalend voor het station en stationsplein en doet afbreuk aan de architectonische en belevingswaarde van het complex, zie ook afb. 3.2.7.



Afb. 4.1.1 Zicht over het oostelijke emplacement vanaf de Paviljoensweg op de zeedijk. Middenachter het stationsgebouw. Op de voorgrond het terrein van de locomotiefloods.



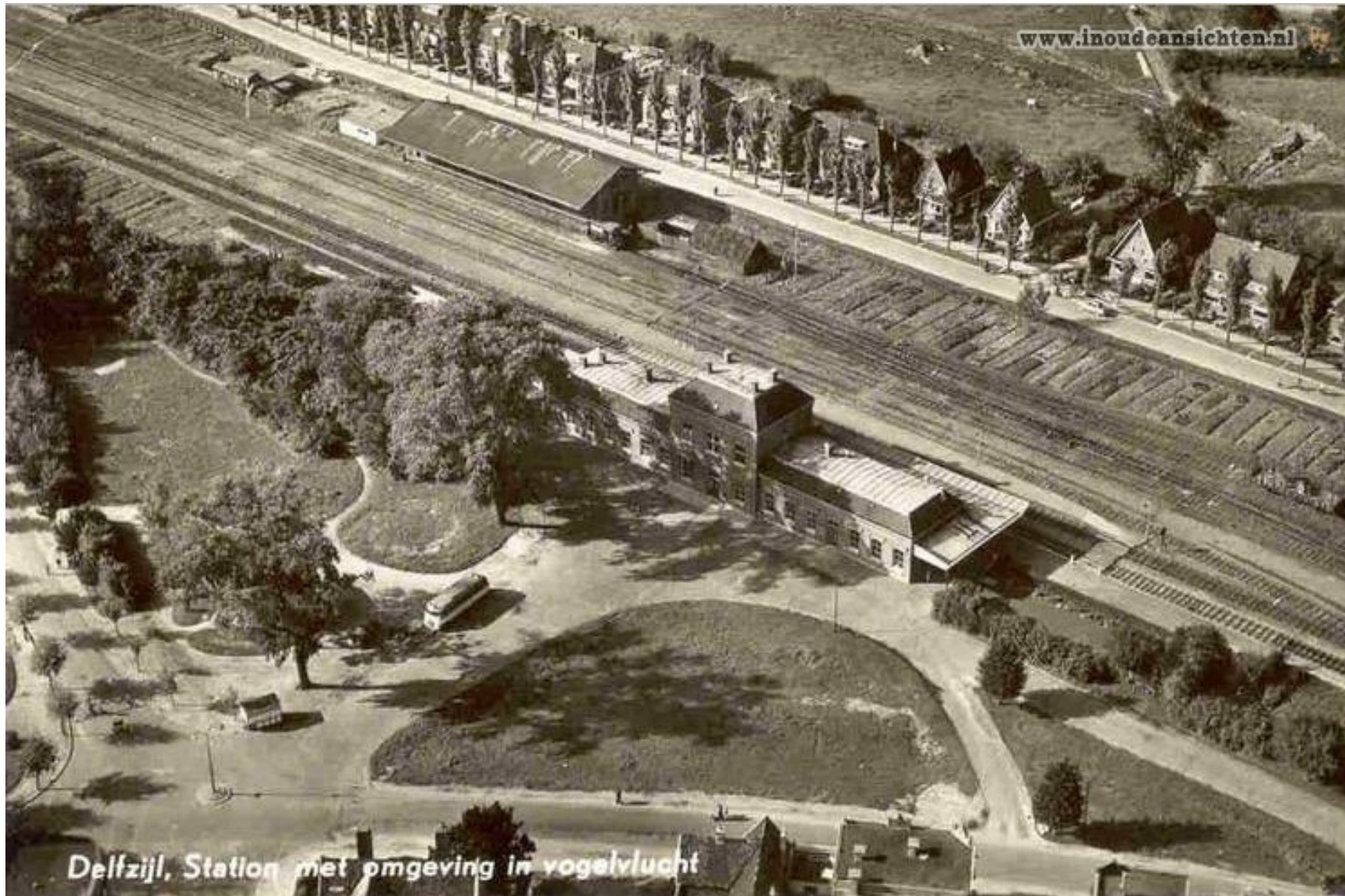
Afb. 4.1.2 Zicht over het westelijke emplacement vanaf perron2. rechts het rangeerterrein en de locatie van de vroegere goederenloods.



Afb. 4.1.3 Het emplacement te Delfzijl op een detail van de besteksteking. Het bijschrift luidt; "behoort bij brief van 16 maart 1883 N° 353 van den hoofdingenieur".

De emplacementonderdelen op de kaart zijn van links naar rechts:

- | | | | |
|---|---------------------------|---|--------------------------------|
| A | rijtuigenloods | G | woning |
| B | goederenloods | H | bergplaatsen voor brandstoffen |
| C | stationsgebouw | I | grondreservoir |
| D | perron | J | reservoirgebouw |
| E | voorplein | K | locomotiefloods |
| F | 'vrije lading en lossing' | | |



Afb. 4.1.4 Zicht op het westelijke emplacement van station Delfzijl, op een naoorlogse vogelvluchtfoto. Het tracé van stoomtram voor het station langs is al verwijderd. Voor het stationsgebouw is een bushalte aangelegd, de bus rijdt op de toegangsweg. Aan de overzijde van het spoor is de goederenloods zichtbaar. De rijtuigloods links naast het station is vermoedelijk al afgebroken. Ansichtkaart, voor 1958



Afb. 4.1.4 Het langgerekte emplacement van Delfzijl op een recente luchtfoto. Rechts van het midden staat het station. Geheel rechts ligt het perceel van de vroegere locomotiefloods. Over de gehele breedte ligt een rangeerterrein. Nabij de locomotiefloods wordt het emplacement doorsneden door de spoor kruising met de Kustweg. Bron: Google earth

5 ARCHITECTONISCHE CONTEXT

5.1 ARCHITECTONISCHE ACHTERGROND VAN HET TYPE

Station Delfzijl behoort tot het stationtype Sneek, in de serie standaardstations uit de Tweede Spoorwegwet. Het type is ontworpen in de nadagen dat ingenieurs bij de spoorwegmaatschappijen en het Ministerie van Waterstaat standaardstations ontwierpen. Hun naam is vaak niet gekoppeld aan of bekend bij de door hen ontworpen seriegebouwen. Vanaf 1880 namen spoorbedrijven zelf architecten in dienst, die specifieke stations en ook series gingen ontwerpen, waarbij zij een op hun naam gevestigd oeuvre opbouwden.

De tweede serie stations is ontworpen tussen 1875 en 1880. De architectuur van deze stations is divers. In basisopzet en volume zijn er duidelijke overeenkomsten, die voortkomen uit de klassering. De smaak van vormgeving was in die jaren verschoven van neoclassicistisch naar neorenaissance. In veel bouwwerken die de Staat moesten representeren werd qua architectuur hiermee teruggegrepen op een nationale historische glorieperiode. Ook stationsgebouwen, als uiting van vooruitgang en groeiende welvaart, werden in de eigentijdse neorenaissancestijl ontworpen.

In diverse literatuur wordt als mogelijke ontwerper van het standaardtype Sneek de architect W.A. van Wadenhoj genoemd. Gezien de zeer verschillende uitwerkingen van de vijf stations van dit type is het onwaarschijnlijk dat hij het standaardtype uitwerkte. Mogelijk heeft hij de typering wel opgezet, maar de uitwerking en detaillering aan medewerkers of lokale bouwkundigen overgelaten. Daarbij is station Delfzijl qua materialisatie en detaillering afwijkend van de vier andere stations type-Sneek. Die vertonen onderling grote overeenkomsten.

5.2 ARCHITECTONISCHE OPBOUW VAN HET EXTERIEUR

Maatvoering van het gebouw

Alle stationsgebouwen van het type Sneek bestaan uit een centraal, twee bouwlagen hoog gedeelte met vierkante plattegrond en twee vleugels met rechthoekige plattegrond (afb. 5.2.1). Het hoofdvolume is 3 traveeën breed. Gebouw Delfzijl heeft zeer brede vleugels van 7 traveeën breed. De traveebreedte verschilt tussen hoofdvolume en vleugels. Station Delfzijl heeft een totale breedte van 54,65 meter en is daarmee 8 tot 10 meter breder dan de andere stations van het type. De vleugels zijn ongeveer 2 meter ondieper dan gemiddeld bij het type. Hierdoor is in zijaanzicht het station minder imposant dan de stations van Sneek en Tiel.

De gevels

Zowel het centrale deel, als de vleugels worden gedekt door een plat dak met omlappende schuine schilden (afb. 5.2.2). Het gebouw is opgetrokken uit rode strengperssteen. Rond ramen en deuren en langs de daklijst aan de voorzijde is het siermetselwerk in reliëf aangebracht met gele baksteen (afb. 5.2.3). In tegenstelling tot de andere stations van het type zijn geen speklagen toegevoegd, maar uitspringende banden van rode baksteen (afb. 5.2.4). De hoeken van het gebouw hebben geen pilasters. De westgevels van het station zijn afgewerkt met witgeschilderd Portland-cement, tegen weersinvloeden. De gevel onder de daklijst wordt afgesloten door metselwerk in reliëf. Aan de afgestreekte westgevels heeft dit een eenvoudiger uitvoering dan aan de voorgevel (afb. 5.2.4). Waarschijnlijk is met de cementlaag het reliëf vereenvoudigd; op oude foto's is zichtbaar dat op het moment dat muur nog niet afgestreeken was, de gevelrand even rijk gedecoreerd was als aan de voorzijde.

Aan de voorzijde is in het muurvlak onder de ramen siermetselwerk aangebracht tot aan de doorlopende plint van siermetselwerk (afb. 5.2.5). Aan de perronzijde het muurvlak onder de ramen betegeld tot op vloerniveau (afb. 5.2.6).

De gehele afwerking van de gevels met baksteen geeft het gebouw een bijzondere uitstraling. Daar waar de andere stations van het type Sneek in uitstraling refereren aan overheidsgebouwen of 19e-eeuwse buitenhuizen, doet station Delfzijl denken aan de 19e-eeuwse fabrieksgebouwen en industriële kantoren. Dit geeft het gebouw een geheel eigen plek binnen het stationtype en binnen de gehele collectie stations.



Afb. 5.2.1 Voorgevel van station Sneek met tweelaags hoofdvolume en éénlaags zijvleugels.



Afb. 5.2.3 Station Delfzijl kenmerkt zich door toepassing van geel siermetselwerk in de roodstenen muren. In tegenstelling tot de andere stations van het type heeft het gebouw geen decoratie van speklagen



Afb. 5.2.2 Station Delfzijl met de kenmerkende platte daken, met rondom schuine schilden. De westgevels van het station zijn afgewerkt met witgeschilderd Portland-cement.



Afb. 5.2.4 De lijst met siermetselwerk langs de goten is aan de westgevels eenvoudiger van vorm, dan aan de voorgevel, waar het metselwerk zichtbaar is.

Vensters en deuren

Vensters aan de voorzijde zijn bij restauratie vervangen door nieuwe 6-ruitsvensters in 19e eeuwse stijl. De deuren aan de voorzijde en de vensters en deuren aan de perronzijde hebben nog de jaren '70 uitvoering (afb. 5.2.5 en 5.2.6).

Van het houtwerk zijn alle draaiende delen en sponningen in een groenblauwe tint geschilderd. De omlijstende kozijnen zijn witgeschilderd.

Door de verschillende stijluivoeringen zijn de ramen en deuren architectonisch een onsamenhangend geheel.

De perronoverkapping

Tegen de oostelijke zijgevel en over de hele lengte van de achtergevel is een perronoverkapping geplaatst (afb. 5.2.7).

In de historische situatie ruste de geknikte perronkap aan de spoorzijde op elf gietijzeren zuilen met Korinthische kapitelen (afb. 5.2.8). Per kapiteel ondersteunen twee gedecoreerde gietijzeren korbelen de stalen balk die de houten overkapping draagt (afb. 5.2.8). De beide zij-uiteinden van de kap waren oorspronkelijk aan de gebouwszijde afgewerkt met verticaal latwerk met houtsnijwerk (afb. 5.2.9). Het dak van de overkapping was aan de onderzijde geheel afgewerkt met latwerk.

In de tweede helft van de 20e eeuw is de perronkap verbouwd of provisorisch opgeknaapt. Zo zijn langs de spoorzijde diverse zuilen vervangen door een stalen balk met I-profiel, zonder kapiteel en met eenvoudige korbelen (afb. 5.2.10). Langs de I-profielen is de hemelwaterafvoer van de perronkap verwerkt. Het sierhoutwerk aan de uiteinden van de kap werd verwijderd en het dak van de kap werd geheel vervangen door lichtdoorlatende golfplaten (afb. 5.2.11).

Het staande ijzerwerk van de overkapping is in dezelfde kleur geschilderd als het houtwerk aan deuren en ramen. De balken die de kap dragen zijn lichtgrijs geschilderd.

In de huidige uitvoering en detaillering is de perronoverkapping een architectonisch slecht afgewerkt geheel. Vergeleken met de oude foto's is de huidige kap een zwakke afschaduwing van sierlijke perronkap die het oorspronkelijk was.



Afb. 5.2.5 Deur en vensters aan de voorzijde in de oostvleugel.



Afb. 5.2.6 Deur en vensters aan de perronzijde in het hoofdvolume.



Afb. 5.2.7 Perronoverkapping aan de oost- en noordzijde van het station.



Afb. 5.2.9 De afwerking van de perronkap aan de westzijde, rond 1900. het zijvlak is afgewerkt met latwerk met houtsnijwerk. Zichtbaar is dat alle zuilen een Korintisch kapiteel dragen. Op de hoek van het gebouw hangt eenzelfde lantaarn als aan de voorzijde.



Afb. 5.2.8 Een originele gietijzeren zuil, met Korintisch kapiteel. Daarboven aan weerszijden de twee korbelen die draagbalk steunen.



Afb. 5.2.10 De actuele afwerking van de perronkap aan de westzijde. De gietijzeren zuil met kapiteel is vervangen door een stalen balk met I-profiel, zonder kapiteel en met eenvoudiger korbelen. De verticale afwerking met latwerk is geheel verdwenen.

Gevellantaarns

Op de bestekstekening voor Delfzijl zijn 4 gevellantaarns getekend (afb. 5.2.13). Op de hoeken van het hoofdvolume en op beide vleugelhoeken. Uit oude foto's blijkt dat dergelijke lantaarns ook aan de achterzijde hingen (afb. 5.2.9). Bij Delfzijl en Tiel zijn de lantaarns zichtbaar tot 1920 (afb. 5.2.12). Daarna zijn zij vermoedelijk verwijderd bij een eerste modernisatie. Bij Appingedam en Delfzijl hingen alle lantaarns schuin van de hoek naar buiten.

Dakbedekking

Bij een verbouwing of na de restauratie is de originele dakbedekking van de schuine vlakken met dakpannen verwijderd. De schuine dakvlakken zijn nu gedekt met na-maakleitjes.

De originele dakbedekking gaf het station een levendige uitstraling. Mede door de huidige dakbedekking oogt het station saai en heet het gebouw ingeboet aan uitstraling.

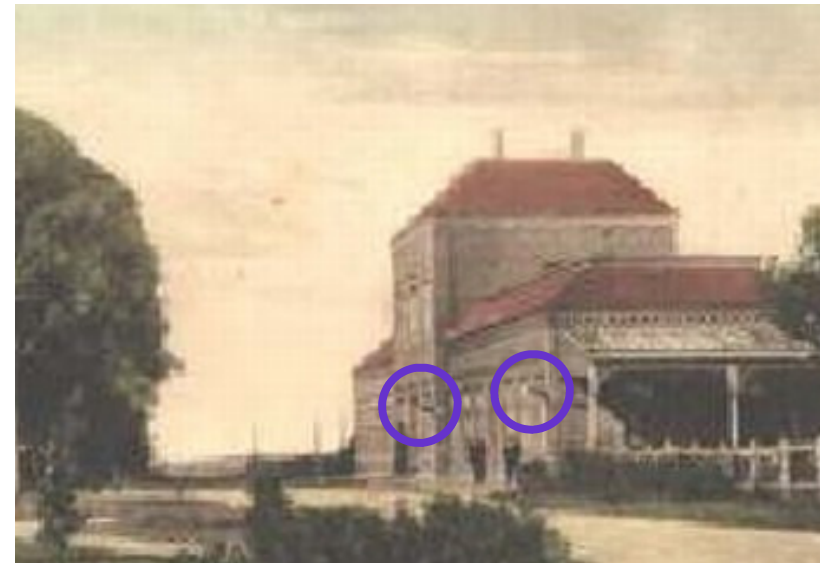
Op het dak van het hoofdvolume stonden oorspronkelijk vier schoorstenen. Na vervanging van de haarden in het gebouw door centrale verwarming zijn ook de schoorstenen verwijderd. Deze verlevendigden echter het aanzicht van het station, wat in de actuele situatie node wordt gemist.

Kenmerkende verschillen binnen het stationstype

Zoals uit de beschrijvingen naar voren komt wijkt de uitvoering van het exterieur van station Delfzijl op veel punten af van de andere stations van het standaardtype Sneek. Dit blijkt ook uit de bestekstekeningen (afb. 5.2.13). Direct in het oog lopend is dat Delfzijl geen dakkapellen op het hoofdvolume kreeg en daarmee geen centrale stationsklok.



Afb. 5.2.11 De afwijkende zuil van I-profiel onder de perronkap te Delfzijl, met hemelwaterafvoer. De kap is bedekt met lichtdoorlatende golfplaat.



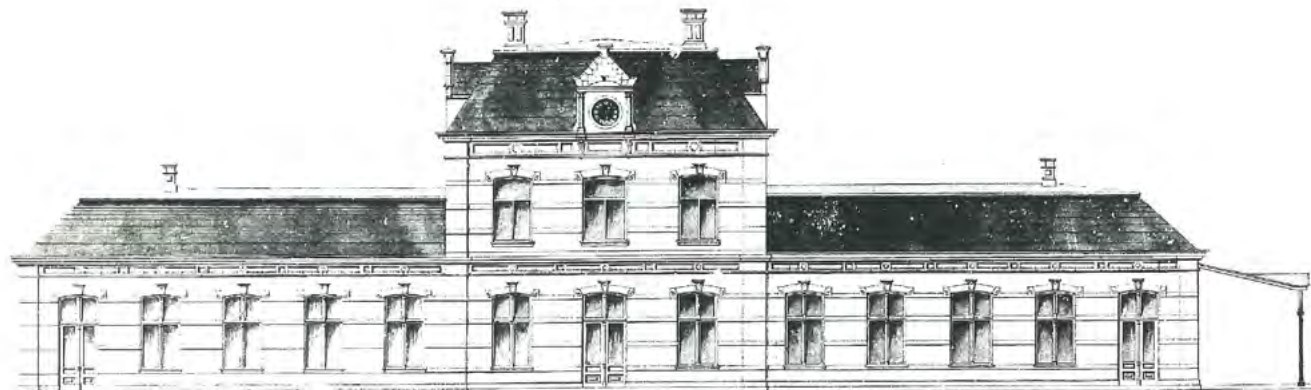
Afb. 5.2.12 De voorgevel van station Delfzijl, met de gevellantaarns schuin op de hoeken. Detail van Ansichtkaart circa 1900

Afb. 5.2.13 De originele voorgevels van de drie nog bestaande stations type Sneek, zoals weergegeven op de respectievelijke bestektekeningen.

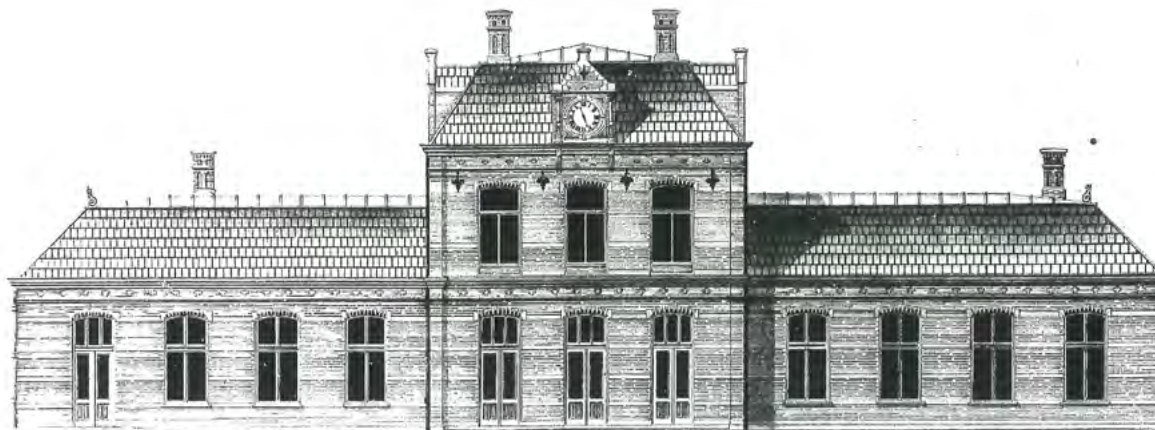
Station Delfzijl



Station Sneek



Station Tiel en Gorinchem



5.3 ARCHITECTONISCHE OPBOUW VAN HET INTERIEUR

Hoofdvolume

De indeling van het hoofdvolume is voor Delfzijl is gespiegeld ten opzichte van Tiel, Gorinchem, Appingedam en Sneek.

Begane grond

Het hoofdvolume bestaat op de begane grond in alle gevallen uit de vestibule over de gehele breedte. Daarachter centraal het plaatskaartenkantoor. Met aan de ene zijde het trappenhuis naar de bovengelegen dienstwoning en achterliggende kantoor van de stationschef. Aan de andere zijde ligt de bagageruimte tussen vestibule en perron. In station Delfzijl is het muurvlak van het lokettenfront afgewerkt met groot metselwerk (afb. 5.3.2).

Dienstwoning

De indeling van dienstwoning op de eerste etage is bij alle stations verschillend in aantal kamers, de grootte ervan en de plaats van de haarden. De entree tot dienstwoning was naast het plaatskaartenkantoor, doorgaans via het kantoor van de stationschef (afb. 5.3.1 en 5.3.3)

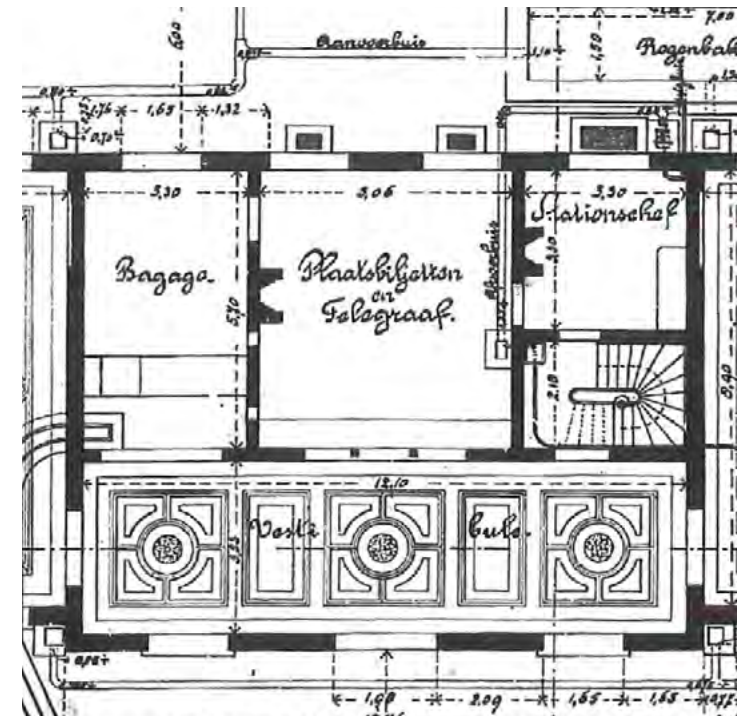
Wachtkamers in de vleugels

Vanuit de vestibule is aan beide zijden een entree naar de wachtkamers in het aangrenzende deel van de zijvleugels. Vanuit de wachtkamer betrad men het perron. Er was geen directe doorgang tussen vestibule en perron.

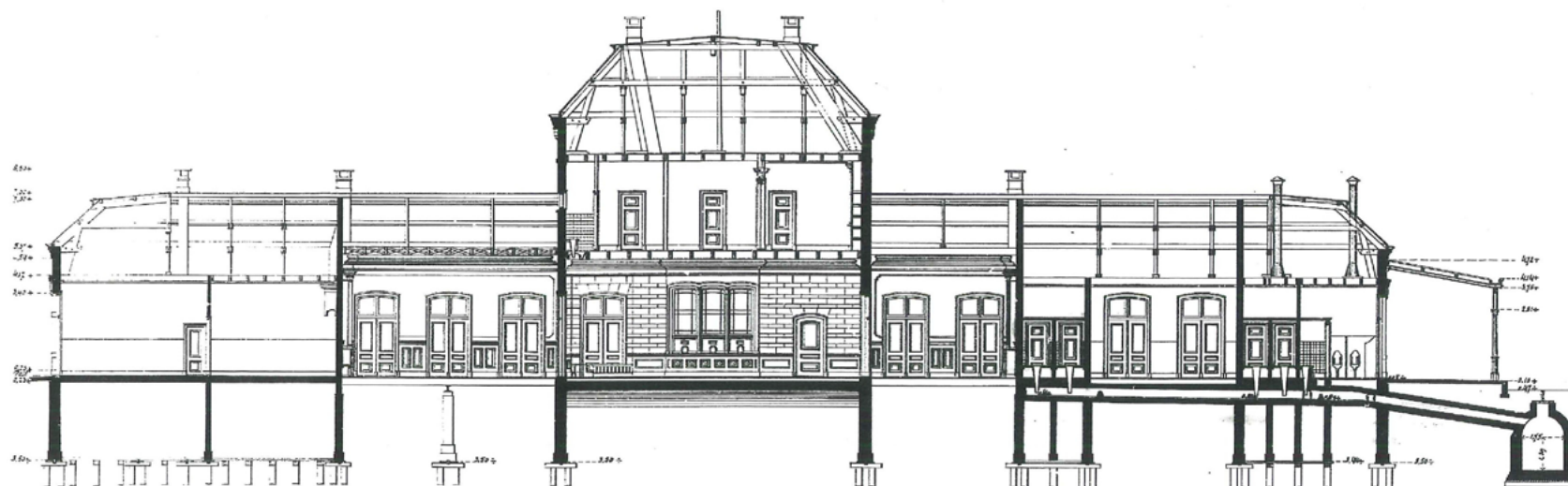
Op de bestekstekening voor Delfzijl is het stucwerk van wachtkamer weergegeven (afb. 5.3.4). De wachtkamers te Delfzijl zijn kleiner dan bij de andere stations, namelijk 8.90 * 8.90 meter. De tweede maat is eveneens de dieptemaat binnenzijde van de vleugels. Delfzijl heeft naast de wachtkamer 1e en 2e Klasse een extra tussenruimte met kantoor, trappenhuis en kabinet, zie ook afb 2.5.1.

Plafondafwerking in de wachtkamers

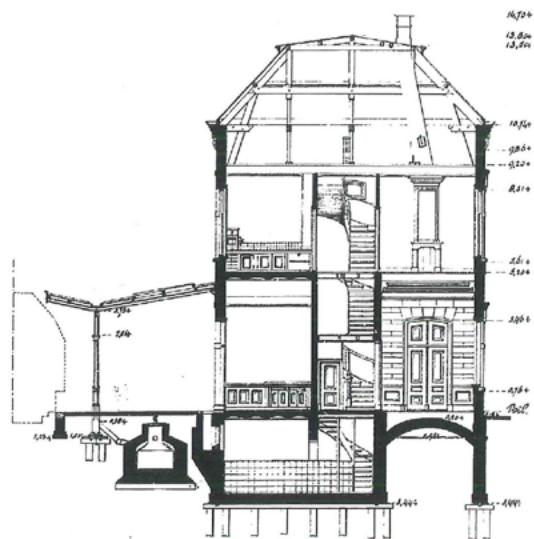
De wachtruimtes op station Delfzijl en Appingedam hadden een vlak stucplafond, dat begint op de aansluiting van muur en kap. Langs het plafond loopt rondom een brede sierlijst, vermoedelijk in stuc. De decoratie van deze plafonds is op de bestekstekening aangegeven (afb. 5.3.1) evenals van de sierlijst (afb. 5.3.2).



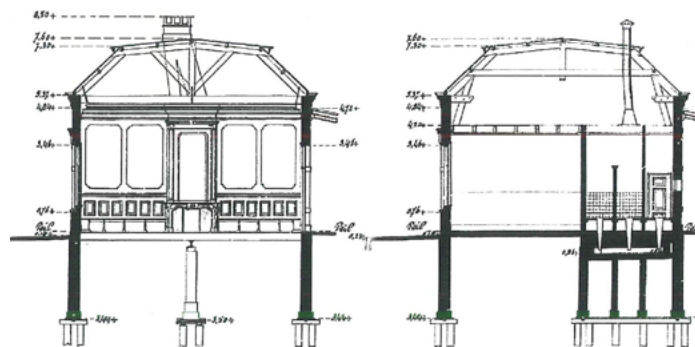
Afb. 5.3.1 Plattegrond Delfzijl, begane grond hoofdvolume. In de vestibule is de lijnvoering van het stucplafond weergegeven.



Afb. 5.3.2 Doorsnede oost-west station Delfzijl. In vestibule is de afwerking van de lokettenwand goed zichtbaar. Rechts is de wc-afvoer aangegeven.



Afb. 5.3.3 Doorsnede noord-zuid van het hoofdvolume van station Delfzijl. Centraal is het trappenhuis naar de bovenwoning zichtbaar.



Afb. 5.3.4 Doorsnede zuid-noord van de zijvleugels van station Delfzijl. Links is de stuc afwerking van de wachtkamer zichtbaar.

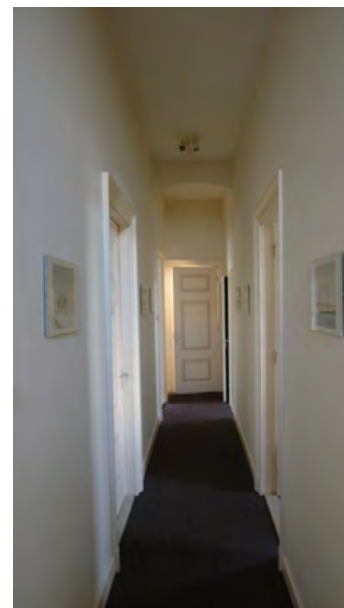
De navolgende paragraaf over het actuele interieur is integraal overgenomen uit 'Delfzijl, Bouwhistorische notitie' (R. Stringa, Movares, versie 1.0, juni 2012). De tekst is van tussenkoppen voorzien.

Het interieur van het stationsgebouw Delfzijl heeft in de loop der tijd de nodige veranderingen ondergaan, waarvan de belangrijkste zijn ingegeven door de moderniseringsgolf uit de jaren zestig, de installatieverbeteringen in de jaren zeventig en de verschrapping van de stationsfunctie in de laatste decennia. Daarbij is veel van de oorspronkelijke allure verloren gegaan, vooral in bouwkundige afwerking en detaillering. Opmerkelijk is dat de indeling van het gebouw in grote lijnen intact is gebleven. Vrijwel alle muurwerk is oorspronkelijk, vrijwel alle kozijnen, ramen en deuren zijn echter van recente datum en merendeels van de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw. Doordat de meeste gebruiksruidten voorzien zijn van verlaagde systeemplafonds of verlaagde gipskartonplaat plafonds is het lastig te herkennen dat de ruimten monumentale proporties hebben en een grote mate van transparantie kenden. Dat stoort vooral in de aansluitingen van plafonds op buitengevels, waar plaatselijk met koofconstructies op ramen moet worden aangesloten. Ook in de wand- en vloerafwerking overweegt schraal materiaalgebruik en is door eenvormigheid de relatie tussen afwerking en oorspronkelijke functies van ruimten niet meer afleesbaar.

De eerste verdieping kent nog wel veel oorspronkelijke detailleringen, omdat de moderniseringsgolf hier voorbij is gegaan. Dus treffen we er geprofileerde houten architraaflijsten, paneeldeuren en een getoogde doorgang met kraal. Ook het trappenhuis naar de woning is nog oorspronkelijk, inclusief lijstwerk, trap, gietijzeren balusters, etc. Op een enkele plek is ook op maaiveldniveau nog wel een aardig oud detail te herkennen. In de dienstruimten zonder verblijfsfuncties zien we de oorspronkelijke balkenplafonds met eenvoudig geprofileerde slanke vloerbalken die overwegend in langsrichting overspannen.

De bovenwoning

In de ruimten van het woonhuis op de verdieping is nog wel veel te herkennen van het oorspronkelijk lijstwerk, paneeldeuren, detaillering, etc. Ook het trappenhuis heeft nog zijn oorspronkelijke detaillering.





Vestibule, entree The Fifties

De vestibule

In de vestibule is het lokettenfront vervangen door een deurenfront naar Croissanterie Fifties. De ruimte is opgedeeld door een ontsierende tussenwand waarin de entree tot de VVV is opgenomen. Het geheel wordt verder geneutraliseerd door het verlaagd systeemplafond.

Interieur voormalig plaatskaartenkantoor, nu The Fifties

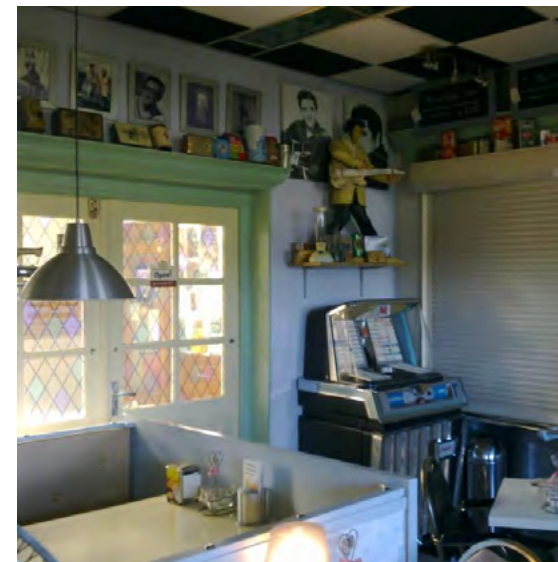
Het interieur van de voormalige kaartverkoop annex kantoor stationschef is door Croissanterie Fifties voorzien van een nostalgisch inrichting. In combinatie met wand-, vloer- en plafondafwerking is niets meer herkenbaar van enige 19e eeuwse allure. Wel heeft het gebouw met deze functie tenminste een vorm van noodzakelijk beheer en toezicht.



Vestibule, entree kantoor VVV

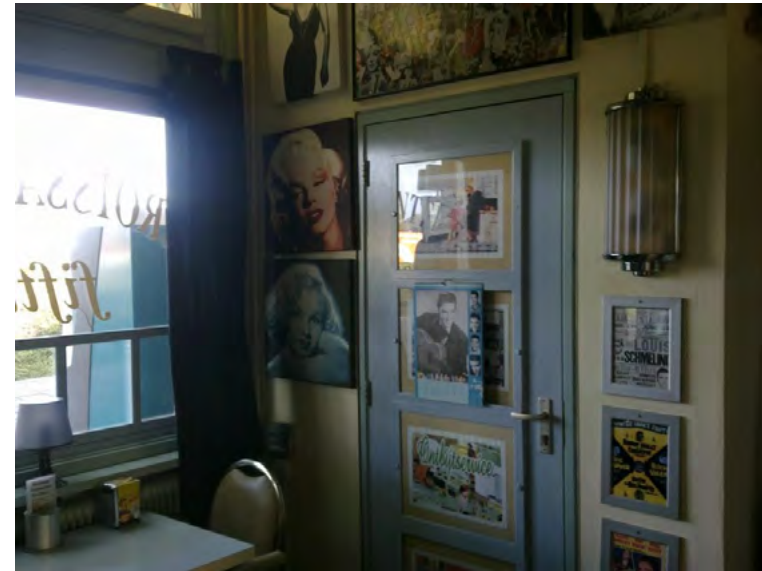


Interieur The Fifties



Interieur The Fifties

In alle nevenruimten rond het middendeel is de letterlijke optelling van maatregelen en ingrepen goed herkenbaar. Merendeels betreft het aanpassingen die gemakkelijk weer te verwijderen zouden zijn.



Interieur The Fifties



Bijruimten rond The Fifties





Interieur kantoor VVV

Interieur kantoor VVV

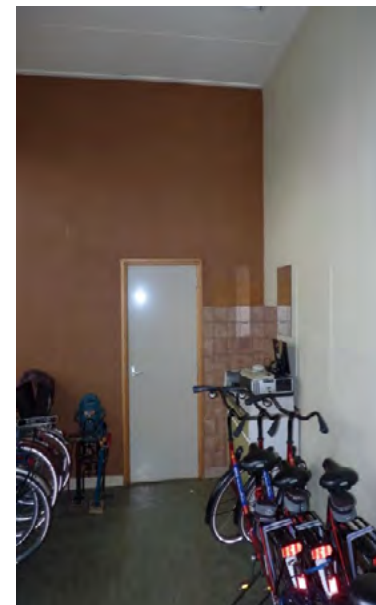
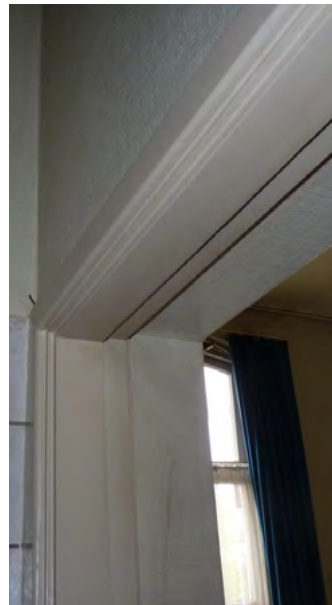
De ruimten voor de VVV zijn weer voorzien van strak stucwerk en systeemplafonds. Nieuwe tussenwanden zijn soms uitgevoerd in houtskeletbouw, soms vervaardigd van gipsbetonblokken. Ook in de VVV ruimten is een systeemplafond aangebracht. Op de rechter foto de doorbraak tussen middendeel en westelijke vleugel (waar vroeger de toegang tot de wachtkamer derde klasse was).

Overige ruimten westelijke vleugel

De ruimten in de westelijke vleugel zijn uitgetimmerd en voorzien van een mengeling van systeemplafonds en plaatwerk op balklagen. De verscheidenheid aan materialen en kleuren en de stapeling van ingrepen en aanpassingen geeft het geheel een rommelige indruk. Het eenvoudige tegelwerk draagt niet bij aan een warme uitstraling.



Overige ruimten westvleugel



Wachtkamer in de oostvleugel

De voormalige wachtkamer eerste en tweede klasse is netjes, maar niet mooi en vrij hard van materialisatie. Het kunstwerk is niet van het type dat de kilheid van de ruimte kan compenseren. De nieuwe kozijnen in de gevelsparing met een enkele deur naar het perron en minimale roede-verdeling is standaard toegepast in de noordgevel.



Muurschildering aan de westwand van de wachtkamer, oostvleugel

Overige ruimten in de oostvleugel

De ruimten in de oostelijke vleugel, achter de wachtkamer eerste en tweede klasse zijn in hun onafgewerkte staat overzichtelijk en helder. Vergeleken bij de installaties van 1975 neemt de huidige CV weinig ruimte in beslag. De ruimten zijn daar echter niet op aangepast. De ruimten hebben nog een aantal oorspronkelijke afwerkingen, die houvast kunnen bieden bij het verzorgen van historische continuïteit bij een verbouwing.



Ruimte in oostvleugel



Wachtkamer, oostvleugel



Wachtkamer, oostvleugel



Houten plafond in oostvleugel



Ruimte in oostvleugel

Conclusie en advies voor omgang met het interieur

Samenvattend kan gesteld worden dat de hoofdingeling nog oorspronkelijk is, hoewel schouwen en schoorstenen zijn verdwenen en muursparingen plaatselijk zijn aangepast. De oorspronkelijke geprofileerde buiten- en binnenkozijnen, ramen en deuren zijn alle vervangen door eenvoudige versies. Wand-, vloer- en plafondafwerkingen zijn alle van later datum en van geen cultuurhistorische betekenis, hoewel de muurschildering als tijdsdocument niet ongenoemd mag blijven. Van de oorspronkelijke plafonds waren die in wachtruimten en vestibule fraai geornamenteerd, maar dat is niet meer als zodanig herkenbaar. De oorspronkelijke allure komt alleen nog tot leven aan de hand van referentiefoto's van vroegere interieurs van vergelijkbare stations van het type Sneek.

In het interieur zijn de hoofdingeling en de detaillering van trappenhuizen, bovenverdieping en kelder nog merendeels oorspronkelijk en derhalve waardevol. Met kleine ingrepen is de volledige oorspronkelijke ruimtelijke geleding te herstellen. De nog aanwezige ruimtelijke proporties zijn even belangrijk voor het lezen van het 19e eeuwse functioneren als de niet meer aanwezige wand, vloer- en plafondafwerking dat waren. Vanuit historisch oogpunt zou de oorspronkelijke lay-out van de transferfunctie als te behouden eerste orde-element aan te merken en leesbaar te maken zijn. Dit heeft dan dus consequenties voor de gevel en het behoud van oorspronkelijk muurwerk.

Dit kan op gespannen voet staan met gebruik van het gebouw, wat een belangrijke voorwaarde is voor toekomstvast monumentenbeheer. Er lijken namelijk ingrijpende aanpassingen nodig om het gebouw in functie te kunnen houden. Dit hoeft niet strijdig te zijn met de eerder genoemde strategie als deze maatregelen bijdragen aan de leesbaarheid van de oorspronkelijke lay-out, doordat ze zich tot tweede orde elementen beperken en wellicht meer richten op (voormalige dienstruimten in) de vleugels dan op (de voormalige reizigersruimten in) de middenbouw.

6 CONCLUSIES EN WAARDERING

INLEIDING

In dit hoofdstuk worden in paragraaf 6.1 de conclusies gegeven per aandachtsgebied, in de voorgaande hoofdstukvolgorde.

In paragraaf 6.2 wordt het stationscomplex gewaardeerd naar dezelfde aandachtsgebieden, voorafgegaan door de waardering die het gebouw van overheidswege heeft als rijksmonument.

6.1 CONCLUSIES

Cultuurhistorisch

- De historische functies die het gebouw herbergde als eindstation van de lijn zijn herkenbaar aan de extra grote zijvleugels.
- Bijzonder aan de gevels is de zichtbaarheid van herstel-metselwerk na oorlogsschade, dat bij de restauratie bewaard is gebleven. Deze leesbaarheid van de historische ontwikkeling geeft het gebouw een meerwaarde.
- Als enige van de drie stations van het type Sneek, heeft Delfzijl een wachtkamer die als zodanig functioneert. De historische achtergrond als station is hierdoor ook in het gebouw direct zichtbaar, in tegenstelling tot Sneek en Tiel.
- De midden 20e-eeuwse muurschildering in de wachtkamer geeft de ruimte de juiste sfeer van knooppunt van weg, spoor en water die bij een dergelijk station behoort.
- Het is niet bekend of er zich achter de systeemplafonds nog originele plafonds bevinden. Gezien het met strak stucwerk verbouwde plafond van de aanwezige wachtkamer, wordt een origineel plafond in de andere ruimtes niet waarschijnlijk geacht.

Stedenbouwkundig

- Het station is nooit via stedenbouwkundige ingrepen opgenomen als belangrijk onderdeel van de stedenbouwkundige structuur van Delfzijl.
- Door de verbreding van de Stationsweg, verdwijning van het parkje en zeer grondige stadsvernieuwing van nagenoeg alle historische bebouwing, heeft het station geen stedenbouwkundige band met het stadscentrum. In de actuele situatie ligt het pand kaal op een 'eiland' in de omringende infrastructuur. Hierdoor heeft het station sterk aan historische belevingswaarde ingeboet.
- Door recente herinrichting van de buitenruimte aan de stadszijde is gepoogd de band met het station te versterken. De weg en het busstation vormen in de beleving echter een brede barrière tussen stad en station.
- Tussen busstation en weg zijn diverse bomen geplant. De toegepaste boomsoorten en grootte ervan hebben echter niet de potentie om samen met de stationsgevel het stationsplein/ busstation aan te kleden.
- Het nog aanwezige busstation, met kale perrons en veel, afwijkende herstelplekken in het asfalt, recht voor de hoofdingang versterkt de sfeer van voorbije decennia rond het bouwwerk.
- Ten noorden van het stationsgebouw ligt tussen perron en woonwijk een breed emplacement. Hierdoor is het historisch sterk ruimtelijke verschil tussen de voor- en achterzijde van het gebouw zichtbaar. Direct ten noorden van het emplacement is relatief recent een woonwijk gerealiseerd.
- De spoorkruisingen bevinden zich op ruime afstand van het station; de westelijke fietstunnel ruim 700 meter en oostelijke verkeerskruising op ruim 400 meter. Hierdoor vormt het emplacement een sterke scheiding tussen Delfzijl-stad en de noordelijke woonwijken.

Emplacement technisch

- Het station is ongeveer twee meter minder diep dan Sneek en Tiel. Hierdoor is het gebouw minder sterk in de ruimte aanwezig dan de andere twee stations van dit type.
- Het stationsgebouw mist in de actuele situatie de historische uitstraling van belangrijk knooppunt van vervoerstromen en entree naar de boven-regionale spoorwereld. Minder dan bij Sneek en Tiel heeft het gebouw een uitnodigende werking op de omgeving.
- Het busstation vlak voor de hoofdgevel draagt bij aan het gerbek aan uitstraling van het station. Dit is sterk te verbeteren door verplaatsing van het busstation.
- De spoorzijde van het station is verzorgd. De haag op het perron 2 geeft vanaf de noordzijde het beeld van plint voor het stationsgebouw, wat de belevingswaarde van het station bij aankomst per trein vergroot.
- Het grote emplacement met opstelsporen, behorend bij een kopstation, is nog aanwezig. Het emplacement wordt slechts gedeeltelijk gebruikt. Door het verdwijnen van de bijbehorende bebouwing is het terrein moeilijk leesbaar.
- Met name ten westen van het station geeft het emplacement een verlaten en wat vervallen indruk. Het gebied heeft door ligging in de stedelijke structuur veel potentie om een plek te zijn die (in) Delfzijl een eigen gezicht geeft.
- Rond station Delfzijl zijn weinig problemen met wildparkeren van fietsen, in vergelijking met de stations Sneek en Tiel. Mogelijk is er vanuit Delfzijl minder student- en forensenverkeer dan vanuit de andere steden.

Architectonisch

- Het station is een sobere uitvoering van het type Sneek. Het gebouw oogt door de toegepaste baksteen en de soort verhardingen tot aan de gevel meer als een industrieel complex, dan als station. Dit maakt het station waardevol en bijzonder binnen het stationstype en binnen de gehele collectie stations.
- De brede zijvleugels geven het gebouw een afwijkende proportienering binnen het type. Door de kale, open ruimte voor het gebouw wordt echter geen gebruik gemaakt van deze eigenheid van het gebouw.
- De strenge uitstraling komt in de huidige situatie mede door de toegepaste dakbedekking en het tegenwoordig ontbreken van de vier schoorstenen op het dak van het hoofdvolume.

- In de loop der tijd is het complex een architectonisch onsamenhangend geheel geworden. Vooral door kleinschalige verbouwingen en opknapbeurten op onderdelen is een rommelig geheel ontstaan, dat sterk aan uitstraling heeft ingeboet.
- De uitvoering van de actuele perronoverkapping heeft bij vergelijking met oude afbeeldingen slecht een schim van sierlijke uitstraling die de kap historisch gezien hoort te hebben.
- Het golfplatendak, de onregelmatig ingevoegde I-profielen staanders en de onafgewerkte zij-uiteinden geven de overkapping en daarmee het station een sjofele uitstraling van vergane glorie.
- De actuele balustrade van het balkon van de dienstwoning, aan perronzijde, geeft het de achtergevel een armoedige uitstraling en doet afbreuk aan stationsfeer.
- De jaren '60-luifel boven de hoofdentree past architectonisch niet bij de stijl van het gebouw. Dit gaat ten koste van historische en architectonische waarde van het gebouw.
- De huidige kleurtoepassing op raam- en deursponningen heeft geen relatie met het gebouw.
- Bij betreding van het gebouw is de vroegere vestibule nauwelijks herkenbaar.
- De stijl en uitvoering van de entree tot de croissanterie doet afbreuk aan uitstraling van het gebouw en geeft een sterk verrommeld architectonisch beeld.
- De stijl en uitvoering van de entree tot het VVV-kantoor is zeer eenvoudig en architectonisch weinig aansprekend. De plaatsing van deze pui halverwege de vestibule doet afbreuk aan de architectonische opzet van het gebouw.
- Vervanging van beide puien door puien in een bij het gebouw passende stijl zou de architectonische en belevingswaarde van het interieur zeer verhogen.
- Een bijzondere waarde voor het station heeft de in tact zijnde wachtkamer in de oostvleugel. Het gebouw heeft hiermee een bescheiden spoor-gerelateerde functie.

6.2 WAARDERING

Het stationsgebouw is van rijkswege gewaardeerd als cultuurhistorisch belangrijk en uit dien hoofde beschermd als rijksmonument. In aanvulling op de bijbehorende waardering is de stationscomplex op onderdelen nader gewaardeerd.

Rijksmonumentale waardering

Zie ook bijlage 2

Stationsgebouw met aardige perronoverkapping uit 1883 van algemeen belang voor de architectuurgeschiedenis van het stationsgebouw in Nederland en voor de geschiedenis van de aanleg van het 19e-eeuwse spoorwegnet in Nederland in het algemeen en in de provincie Groningen in het bijzonder.

In aanvulling op de rijksmonumentale waardering geldt:

Cultuurhistorische waardering

- Het station heeft in exterieur op hoofdlijnen cultuurhistorisch een hoge waarde als relatief gaaf bewaard gebleven, bijzondere bouwuitvoering van het stationstype Sneek.
- De gehele uitvoering van het gebouw in metselwerk, met de industriële uitstraling, geeft het gebouw een hoge cultuurhistorische waarde en een bijzondere waarde binnen de collectie stationsgebouwen van NS.
- De cultuurhistorische waarde op onderdelen kan sterk worden verhoogd door herstel van verwijderde en gewijzigde onderdelen aan het gebouw.
- Het interieur van het station is zeer verschillend van ouderdom en kwaliteit. De waardering hiervoor is weergegeven op de kaart in afb. 6.2.1. Onderdelen als muurwerk, de bovenwoning en de wachtkamer hebben een hoge cultuurhistorische waarde.
- De nog bestaande wachtkamer en bijbehorende routing door het station hebben een hoge cultuurhistorische waarde.
- De perronoverkapping heeft vanwege de beeldbepalende aanpassingen een cultuurhistorisch positieve waarde.
- Het aanwezige emplacement heeft door de herkenbaarheid van de onderdelen en locaties een cultuurhistorisch positieve waarde. De belevingswaarde ervan is indifferent, in de actuele situatie van leegstand en verruiging.

Stedenbouwkundige waardering

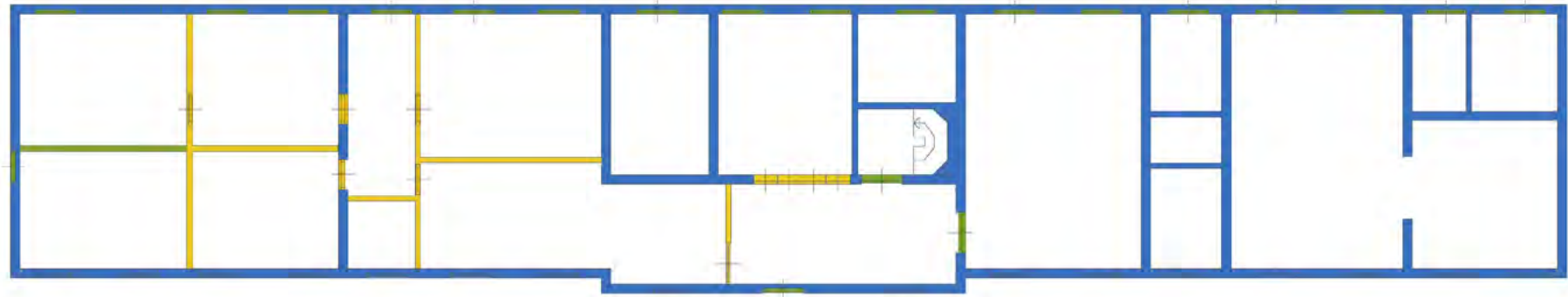
- De actuele vormgeving van de verbinding tussen station en stad heeft een historisch-stedenbouwkundig indifferente waarde. Met verplaatsing van het busstation en een herinrichting waarbij het plein weer een 'stadsplek' wordt als overgang tussen station en stad wordt de stedenbouwkundige waarde van het stationscomplex sterk vergroot.

Emplacement technisch

- De aanwezigheid van de functionerende wachtkamer in het station en de bijbehorende routing door het gebouw hebben een hoge cultuurhistorische en belevingswaarde.
- De sjofele uitstraling van het stationscomplex door de leegstand en verruiging van het grote emplacement, geven het complex binnen de stedelijke structuur een stedenbouwkundig indifferente waarde.
- De *aanwezigheid* van het gehele emplacementsterrein heeft een positieve cultuurhistorische waarde. Het gebied vraagt om een herdefinitie van inrichting en gebruik, die recht doet aan de locatie.

Architectonische waardering

- Door missende historische onderdelen en aanwezige niet-passende onderdelen aan het exterieur, heeft het stationsgebouw een positieve architectonische waarde. Herstel van deze elementen zal de architectonische waarde van het gebouw sterk vergroten.
- Het interieur is architectonisch van zeer wisselende kwaliteit. In de huidige verschijningsvorm hebben de herkenbare functionaliteit van de wachtkamer en de nagenoeg originele opzet van de bovenwoning en oostvleugel een hoge historisch-architectonische waarde.
- De andere ruimten hebben, door hun verbouwing zonder gevoel voor de kwaliteit van het gebouw en de ruimte, architectonisch een indifferente waarde.
- De perronoverkapping heeft architectonisch slechts een positieve waarde. Herstel van de kap naar de oorspronkelijke uitvoering zal de architectonische kwaliteit van het station zeer vergroten.



Afb. 6.2.1 Cultuurhistorische waardestelling, begane grond station Delfzijl. Legenda:

Blauw	hoge monumentwaarde	origineel muurwerk en de vensters in de voorgevel
Groen	positieve monumentwaarde	mogelijk origineel muur, originele deur- en raamopeningen met een afwijkende invulling van later datum
Geel	indifferente monumentwaarde	nieuw muurwerk in de westvleugel en binnenpuien in de vestibule

De bovenwoning op de verdieping heeft een hoge monumentwaarde

7 AANBEVELINGEN

Cultuurhistorisch

- Versterk de aanwezige cultuurhistorische waarden door herstel van verdwenen elementen en herstel aanpassingen die cultuurhistorisch en architectonisch onzorgvuldig zijn gedaan.
- Dit betekent concreet onder meer voor het exterieur:
 - Herstel van de vier schoorstenen op het hoofdvolume,
 - Verwijder de luifel aan de voorgevel en herstel de hoofdentree in de bouwstijl van het station,
 - Herstel de dakbedekking met dakpannen,
 - Herstel de perronoverkapping in dakbedekking, zuilen en detailafwerking van de zij-uiteinden
- Dit betekent concreet voor het interieur:
 - Pas de ruimte-indeling bij de vestibule aan, zodat de oorspronkelijke ruimte hersteld wordt.
 - Zoek een bestemming voor de oostvleugel die past bij een stationscomplex en zich qua ruimtegebruik voegt naar de kwaliteiten van de plek.

Stedenbouwkundig

- Herstel en versterk de band tussen stationscomplex en de stad. Hierdoor wordt het station een visitekaartje voor Delfzijl. De stedelijke structuur, met de ligging tussen Land- en Waterstraat geeft hiertoe goede aanknopingspunten.
- Gebruik het volume van bomen en inrichtingselementen, waar mogelijk aan weerszijden van de weg, om de historische en visuele band tussen stad en station beleefbaar te maken, op een manier die beiden versterkt.

Emplacement technisch

- Onderzoek de mogelijkheden om het busstation te verplaatsen naar een locatie elders (op het emplacement).
- Geef het stationsplein een herinrichting die het stationscomplex een passend visitekaartje maakt voor station en stad.
- Onderzoek en gebruik de ruimtelijke potenties die het terrein heeft om er een kwalitatief hoge inrichting aan te geven die recht doet aan de historische achtergrond en een meerwaarde heeft voor de stad Delfzijl.

Architectonisch

- Maak voor het exterieur een duidelijke keuze voor de stijl van het station. Restaureer en renoveer het gebouw naar deze stijl, waardoor een architectonische eenheid ontstaat die de cultuurhistorische waarde van het gebouw versterkt en zichtbaar maakt.
- Geef nieuwe onderdelen, zoals het balkon aan de bovenwoning een uitvoering die de uitstraling van het gebouw versterkt.
- Richt het gebouw qua interieur, met behoud van de historisch waardevolle onderdelen, functioneel in, met oog voor de ruimtelijke kwaliteit die het oude stationsgebouw in zich heeft.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 REDENGEVENDE OMSCHRIJVING RM STATION DELFZIJL**ALGEMEEN**

Monumentnummer	:	352059
Monumentnaam	:	
Status	:	Beschermd
Complexnummer	:	
Aanwijzingsbesluit	:	
Inschrijving register	:	06-07-1989
Kadaster deel/nr	:	4365/79
Int. Kenteken	:	N
Provincie	:	Groningen
Gemeente	:	Delfzijl
Woonplaats	:	Delfzijl
Situering	:	Onbekend
X-Y coörd	:	257368-595230
Kadastraal	:	Delfzijl, sectie C, kad. object 3660

OMSCHRIJVING

STATIONSGEBOUW met aardige perronoverkapping, van het zogenoemde 2e type uit en ontstaan in 1883 tijdens de 2e en 3e Staatsaanleg (periode 1879-1893). Het gebouw is gerestaureerd en inwendig geheel aangepast aan moderne eisen.

Eenvoudig maar met zorg en gevoel voor detail gebouwd stationsgebouw op rechthoekige plattegrond, opgetrokken op lage hardstenen plint uit een met gele baksteen verlevendigde rode strengperssteen en bestaande uit een twee bouwlagen tellende middenvleugel die wordt geflankeerd door twee verdiepingloze zijvleugels. Alle onder afgeknotte en na de restauratie met namaakleijtes gedekte schilddaken; op de middenvleugel vier gemetselde hoekschoorstenen; op de linkerzijvleugel een gemetselde schoorsteen.

De voor- en achtergevels uitgerust lichtgetoogde deuren en ramen met zesruitsschuiframen; hardstenen vensterbanken; verlevendiging van de gevels door meerkleurig siermetselwerk en even uitgemetselde partijen boven en/of onder de ramen en onder de daklijst. De ramen in de rechterzijgevel zijn blind. Tijdens de restauratie is de linkerzijgevel wit geschilderd en zijn ingangspartij en interieur gemoderniseerd.

Aan perronzijde aardige (gedeeltelijk nog oorspronkelijke) overkapping op geprofileerde gietijzeren zuiltjes.

Stationsgebouw met aardige perronoverkapping uit 1883 van algemeen belang voor de architectuurgeschiedenis van het stationsgebouw in Nederland en voor de geschiedenis van de aanleg van het 19e-eeuwse spoorwegnet in Nederland in het algemeen en in de provincie Groningen in het bijzonder.

BRONNEN

Archief

Archief Nederlandse Spoorwegen in Het Utrechts Archief, in de inventarissen:

914: 865, 1168, 1230 Sneek

959: diverse bestekstekingen gebouwen stationstype Sneek

960: 522 Sneek, 620 Tiel, 977 Delfzijl

Literatuur

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

Dal, J.W. van, *Architectuur langs de rails, Overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer 1981, Kluwer Technische Boeken B.V.

Leeuwen, W. van, H. Romers, *Een spoor van verbeelding, 150 jaar monumentale kunst en de decoratie aan Nederlandse Stationsgebouwen*, Zutphen 1988, Walburg Pers

Stringa, R., *Delfzijl, Bouwhistorische notitie, versie 1.0*, Movares, juni 2012

Urban Fabric en Steenhuis stedenbouw/landschap, *Vooroorlogse stations, cultuurhistorische verkenning en analyse*, Schiedam 2008

Woud, A. van der, *Een nieuwe wereld, het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2008, Uitgeverij Bert Bakker

Woud, A. van der, *Het lege land, de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, Amsterdam 1998, Uitgeverij Contact

Websites

www.stationsweb.nl

www.watwaswaar.nl

maps.google.nl

www.tiel.nl

COLOFON

project: Station Delfzijl
Cultuurhistorische waardestelling

opdrachtgever: ProRail
Dhr. T. Pijnappel

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: 22 augustus 2012



