

Den Dolder

Station

Den Dolder

Cultuurhistorische waardestelling

Broekhuizen



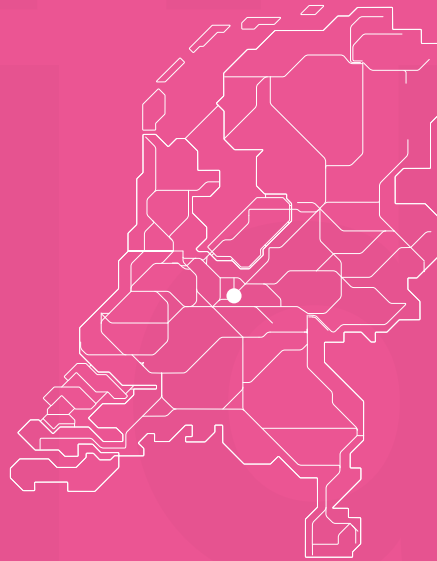
ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

De
Dolder

Station

Den Dolder



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester
Susan de Vos - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Broekhuizen 12 juli 2017



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.

12 juli 2017

NS Stations
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 Den Dolder

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

Dolf Broekhuizen
Architectuurhistoricus



Station Den Dolder

Cultuurhistorische waardestelling

12 juli 2017

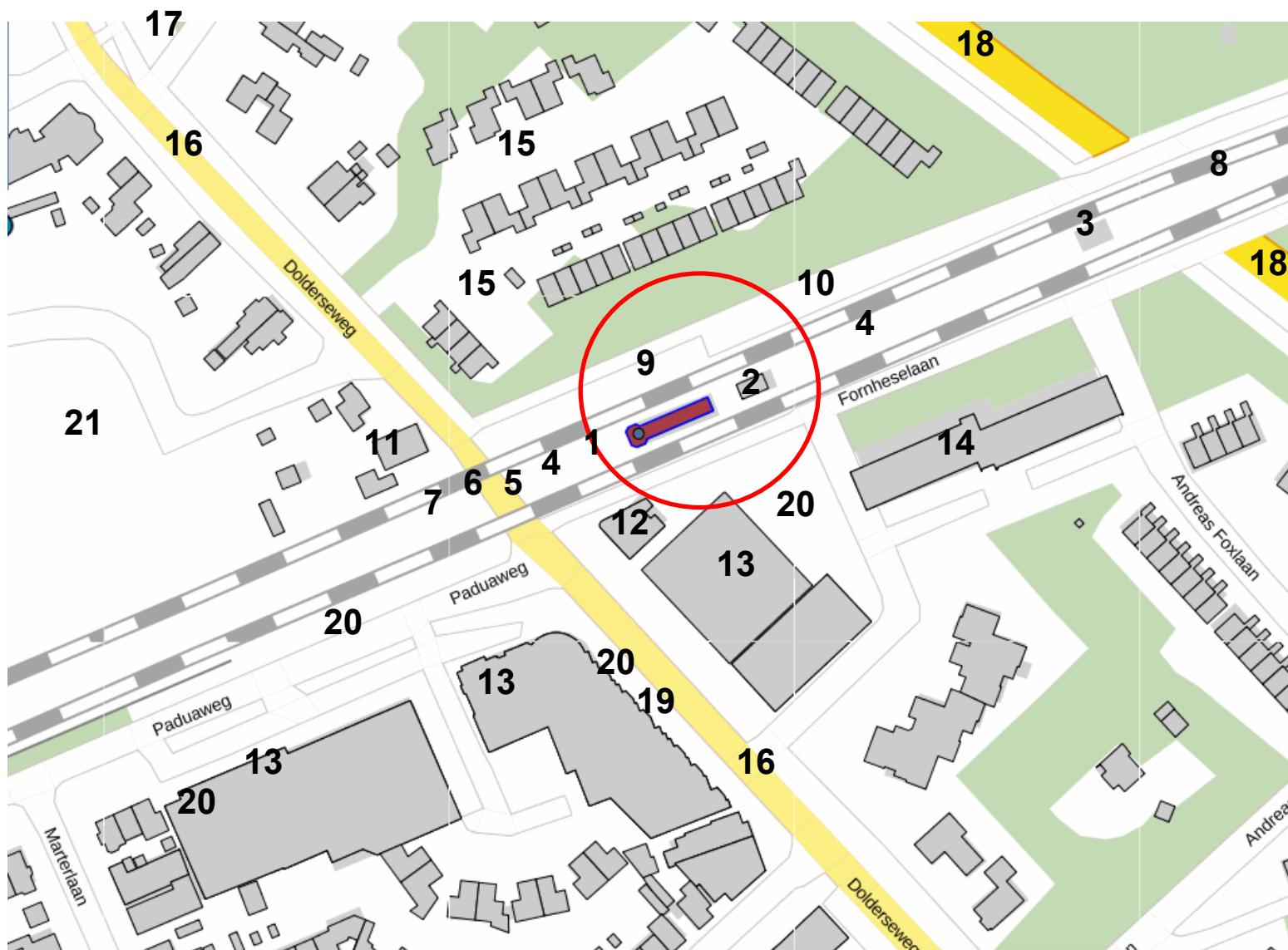
Dolf Broekhuizen
architectuurhistoricus, Rotterdam



Inhoudsopgave

Inleiding: Gegevens, locatie en leeswijzer	p. 5
1. Historische context	p. 7
2. Stedenbouwkundige context	p. 19
3. Emplacement context	p. 31
4. Architectonische context	p. 45
5. Waardestelling	p. 61
6. Aanbevelingen en denkrichtingen	p. 69
Bronnen	p. 72
Beschrijving Rijksmonument	p. 72
Literatuur	p. 72
Toelichting afbeeldingen	p. 72
Verantwoording en dank	p. 73
Colofon	p. 73

I: Wachtgelegenheid
onder de luifel van
Station Den Dolder
(2016)



Situatie Station Den Dolder

- 1.hoofdbouww
- 2.bijgebouw
- 3.relaisgebouw
- 4.perron
- 5.perrontoeegang
- 6.spoorwegovergang Dolderseweg
- 7.terrein van voormalig seinhuis en rijwielberging
- 8.viaduct N283
- 9.NS parkeren (taxi, auto, fietsen)
- 10.zandweg
- 11.voormalige dubbele dienstwoning
- 12.café-restaurant
- 13.winkels/woningen
- 14.flat
- 15.woonbuurt Deltaterrein, Duivenhorst
- 16.Dolderseweg
- 17.Deltapad
- 18.Rijksweg N238, NieuweDolderseweg, ook provinciale weg
- 19.bushalte
- 20.parkeren winkels
- 21.fabrieksterrein (BAG viewer, 2016) (voor details zie pag 34)

Inleiding

Gegevens Station Den Dolder

adres: Dolderseweg 148A, Den Dolder
(gemeente Zeist)

architect: onbekend

ontwerp: 1913-1914

opdrachtgever: NCS, Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij (exploitatie), (Utrechtsche Lokaalspoorweg Maatschappij is eigenaar van de lijn)

Monumentnr.: Rijksmonument sinds 1972-1975, monumentnummer 40409 (zie pag 72)



Luchtfoto locatie, ingezoomd, hoofdgebouw met bijgebouw, Dolderseweg links (Googlemaps, 2016)

Toelichting afbeeldingen:

l=links
r=rechts
b=boven
m=midden
o=onder

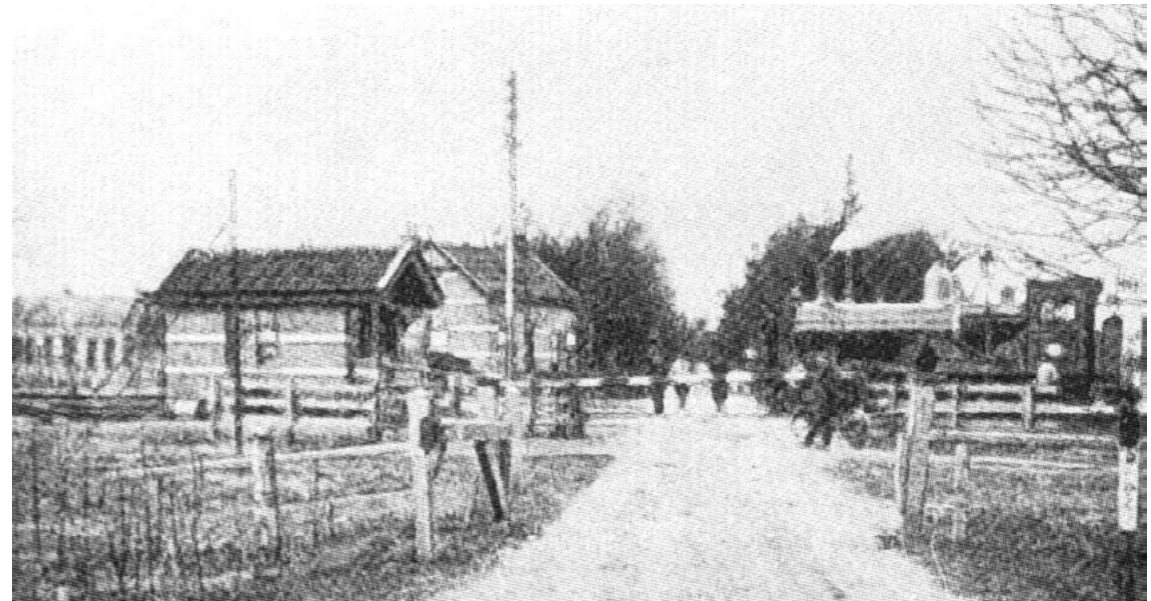
Inleiding op de waardestelling

Deze cultuurhistorische waardestelling benoemt de cultuurhistorische waarden van Station Den Dolder. Dit station is in 1914 gebouwd in opdracht van de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij (afgekort tot NCS, ook wel NCSM).

Het station is geschouwd op 5 en 6 oktober 2016, terwijl een verbouwing in uitvoering was. In de tekst wordt op hoofdlijnen een verwijzing naar de verbouwing gemaakt. (gecursiveerd). Deze waardestelling is geschreven in opdracht van NS Stations, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester.

Leeswijzer

Deze waardestelling is als volgt opgebouwd. Na een inleiding over de opbouw van dit advies en de feitelijke gegevens wordt in hoofdstuk 1 de bredere historische context geschetst: hoe ontwikkelde het spoor zich, hoe kunnen we het station zien in de architectuurgeschiedenis en hoe heeft het station in de loop der jaren gefunctioneerd? Het daaropvolgende hoofdstuk 2 benoemt de stedenbouwkundige ontwikkeling van de locatie van het gebouw. Hoofdstuk 3 benoemt de ontwikkeling van het emplacement, de route en de reizigersbeleving. Hoofdstuk 4 gaat uitgebreid in op het gebouw zelf, en beschrijft de hoofdopzet en details en latere verbouwingen. Het volgende hoofdstuk geeft de waardering met de waarderingstekeningen en een toelichting erop (hoofdstuk 5). In een slothoofdstuk (hoofdstuk 6) worden kansen en aanbevelingen benoemd.



1

1. Historische context: de bouw- en gebruiksgeschiedenis

Station Den Dolder is een van de weinige eilandstations in Nederland en gebouwd met een moderne vormtaal, vooral door de open architectuur, die de functie van het hoofdgebouw als efficiënte overstapmachine ondersteunt.

1.1 Station Den Dolder in de geschiedenis van de spoorontwikkeling

Als in 1898 de halte Den Dolder aan de nieuwe lijn Dolderscheweg – Baarn in gebruik wordt genomen (afb. p. 6ro, beschikt Nederland over een spoorwegennet in opbouw. Initiatiefnemer van de aanleg was de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij (NCS), die een groot deel van de lijnen centraal in Nederland had opgezet. Met deze nieuwe lijn creëerde de maatschappij een snelle verbinding tussen Baarn en Utrecht en kwamen de kernen Soest en Soestdijk aan een spoorlijn te liggen. Voor de aanleg werd een speciale maatschappij in het leven geroepen: de Utrechtse Lokaalspoorweg Maatschappij (ULSM) die de lijn ging verhuren aan de NCS. Doordat de lijnen van de ULSM intensief voor forensenverkeer gebruikt werd, hebben de lijnen sterk bijgedragen aan de ontwikkeling van de kernen Den Dolder, Soest en Soestdijk.

De halte Den Dolder lag aan de bestaande lijn Utrecht Amersfoort die al eerder, in 1863-1865 door dezelfde maatschappij, NCS, als deel van de lijn Utrecht-Zwolle-Kampen was aangelegd. Er was in 1898 al een halteplaats Den Dolder (die heette toen nog halte Dolderscheweg), die vooral voor goederenvervoer werd gebruikt. De nieuwe lijn, de spoorweg Dolderscheweg-Baarn, die ook wel de 'Stichtse lijn' of 'Soester lijn' genoemd is ongeveer 10 km lange lijn wordt in op 27 juni 1898 in gebruik genomen (afb. p. 6rb). Tegelijk met de aanleg van de lijn, een lokaalspoorweg met een

enkelspoor, werden in 1898 in kernen Soest en Soestdijk, stationsgebouwen gebouwd evenals in Baarn, ontworpen door de landelijk bekende architect J.F. Klinkhamer (afb. p. 8l). Het haltegebouw in Den Dolder (aanvankelijk Station Dolderseweg genoemd) is niet direct in 1898 maar pas later, in 1914 gebouwd.

In Den Dolder kwam aanvankelijk geen stationsgebouw omdat weinig reizigers hier de trein namen vanwege het ontbreken van woon- en bedrijfsbebouwing in de omgeving op dat moment. Wel werden een seinhuis en een dubbele dienstwoning gebouwd (afb. p. 6). De halte stimuleert echter wel de groei van de kern Den Dolder. De bouw van het haltegebouw in 1914 in Den Dolder sluit aan bij de ontwikkeling van het gebied en het toenemend belang als overstapstation voor reizigers. Het stationsgebouw markeert de ontwikkeling van Den Dolder op dat moment. Het biedt betere voorzieningen voor reizigers die in die jaren inmiddels van de halte gebruik maken.

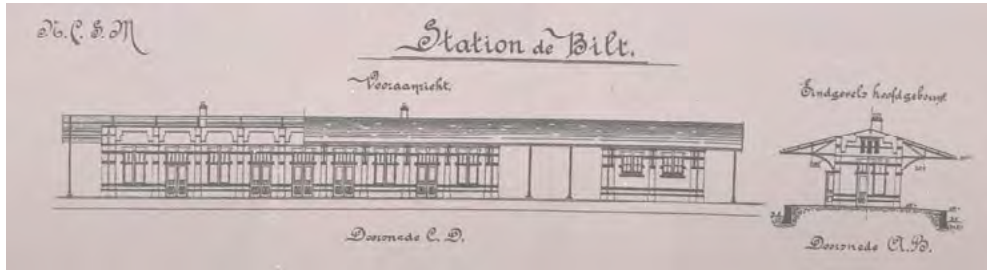
Voor de geschiedenis van het gebied is de halte van groot belang geweest omdat de halte stimuleerde tot vestiging van bedrijven (zeepfabriek De Duif) en een grote instelling voor de geestelijke gezondheidszorg (Willem Arntsz Stichting) waardoor ook de woonbebouwing tot ontwikkeling kwam. Binnen de spoorgeschiedenis is de halte Den Dolder bijzonder omdat deze sterk gerelateerd wordt aan die Willem Arntsz Stichting in de gemeente. Reizigers geneerden zich om een 'enkeltje Den Dolder' te kopen omdat dan de suggestie werd gewekt dat je werd opgenomen.

Binnen de geschiedenis van het spoor is de aanleg van de Stichtse lijn eveneens bijzonder, omdat deze nauw verbonden is met het koninklijk huis. De Stichtse lijn loopt niet alleen over grondgebied van Paleis Soestdijk, maar bovendien is Station Soestdijk aan de lijn gebouwd voor koningin-regentes Emma. Nadat Wilhelmina in 1898 koningin werd, koos Emma Paleis Soestdijk als hoofdpaleis. Als dank voor het afstaan van grond voor de aanleg van de lijn is Station Soestdijk gebouwd (De Soester, 18 juni 1938). Als de leden van het koninklijk

lb: Het heidegebied in Den Dolder, met bebouwing van de Willem Arntsz stichting, na 1910 (col. DB)

rb: De lijn Den Dolder – Baarn NCS, gerealiseerd in 1898 (rood gemarkeerd). Den Dolder (Dolderscheweg) en Baarn NCS (Baarn buurtstation) zijn omcirkeld.

ro: Als eerste zijn bij de halte gebouwd het seinhuis, tussen de sporen (links), en daarachter de twee dienstwoningen, in ca 1898. (Russer 1997)



Spoorcontext

lb: Station Geldermalsen in 2004. Een van de eerste eilandstations in Nederland, in 1886 ontworpen, gebouwd door de Staatsspoorwegen. (SteenhuisMeurs 2014, p. 35)

lm: Station De Bilt II (later Bilthoven), gebouwd door NCS, ontwerp 1900 (Romers, 2000, p. 277)

lo: Station Kampen II, gebouwd in 1911: een moderne stijl doet intrede bij NCS (Romers 2000, p. 281)

Drie nieuwe stations aan de lijn Den Dolder – Baarn NCSM. Ontworpen door J.F. Klinkhamer

rb: J.F. Klinkhamer, Station Soest, 1898 (col. DB)

rm: J.F. Klinkhamer, Station Baarn NCS, ook wel Baarn Buurtstation, 1898 (col. DB)

ro: J.F. Klinkhamer, Station Soestdijk, 1898 (col. DB)

huis van paleis Soestdijk naar Utrecht en Den Haag wilden reizen was deze nieuwe lijn via Soest sneller dan de omweg via Amersfoort (Russer 1997, 144).

1.2 Het station als efficiënte overstapmachine

Voor de geschiedenis van de NCS als opdrachtgever, is de architectuur van Station Den Dolder (1914) van belang omdat het uitdrukking geeft aan de wens voor een moderne uitstraling. De vormtaal van het station markeert, volgens Romers in zijn overzichtswerk van stationsarchitectuur, de keuze voor een moderne uitstraling (Romers 2000, p. 281-282) die met het Station voor Kampen II enkele jaren eerder, in 1911, haar intrede deed bij deze maatschappij (afb. p. 6lo). Het stationsgebouw is minder op traditionele decoratie gericht, en meer op een vernieuwende stijl en openheid. De openheid is door het doorlopende bandvenster bij station Den Dolder veel groter dan bij station Kampen. Het stationsgebouw heeft door het vele glas een open karakter, waardoor wachtende reizigers vanuit het gebouw zowel zicht hebben op de treinen en het reizigersverkeer als op de situering van het station in het groen. Voor zover bekend is het haltegebouw Den Dolder het eerste stationsgebouw in Nederland waarbij alle hoofdfuncties van het hoofdgebouw voorzien zijn van een doorlopend bandvenster, wat een kenmerk van moderne architectuur zou worden. Er zijn wel eerdere stations met grote glasvlakken of bandvensters, maar dat betreft nooit een bandvenster voor de volledige hoofdgevels van het gehele hoofdgebouw. Het zijn altijd onderdelen, zoals de peronkap van Den Haag Hollands Spoor, 1891 (HIJSM, architect Margadant).

Functionele opzet van het station

De typologie van het haltegebouw is cultuurhistorisch bijzonder, vanwege de zeldzame typologie als eilandstation. De typologie van het eilandstation is volledig toegesneden op de functie van de halte als efficiënt overstapstation voor reizigers van de ene lijn

(Utrecht-Amersfoort) op de andere lijn (Den Dolder-Baarn). Door het eilandstation (met een hoofdgebouw op het eilandperron) hoefden reizigers het perron niet af, maar konden op het perron een kaartje kopen en van trein wisselen. Reizigers konden zelfs door de wachtkamers heen lopen (in plaats van om het gebouw heen) omdat deze aan beide zijden deuren hadden. (afb. p. 10).

De keuze voor een eilandstation is in nationaal opzicht niet gebruikelijk: het komt relatief weinig voor. Maar de opdrachtgever had het type wel al eerder toegepast. Andere eilandstations van de NCS zijn bijvoorbeeld: De Bilt II (1900), Zeist I (1900), Utrecht-Buurtstation (1903) en Nunspeet II (1906) (Romers 2000, p. 277-282). De Bilt II bijvoorbeeld heeft als hoofdconstructie gemetselde muren met vensters als gaten (afb. pag. 8lm), waardoor het minder ruim doorzicht biedt dan Station Den Dolder. Een van de eerste eilandstations was Station Geldermalsen in 1886 ontworpen, gebouwd door Staatsspoorwegen (afb. pag. 8 lb). Maar terwijl Station Geldermalsen qua typologie vernieuwend was, was de vormtaal nog traditioneel. Ook elders in Nederland kozen maatschappijen voor eilandstations zoals bijvoorbeeld Dieren, Geldermalsen, Geldrop, en Nunspeet. (SteenhuisMeurs 2014, p. 9, 17). De openheid in de vormtaal van Station Den Dolder versterkte de functie van het station als efficiënt overstapstation.

Het hoofdgebouw en bijgebouw, opgezet als een lineaire aaneenschakeling van functies, zijn vormgegeven als een efficiënte overstapmachine. Ze liggen precies op de hoofdas van het eilandperron en delen de reizigersstroom in tweeën (afb. p. 10 en 12). Voor de reizigers die op de trein stappen, liggen de hoofdfuncties logisch aan de kant van het hoofdgebouw dat de reizigers als eerste bereiken: de westzijde. Hier zijn in de kop van het hoofdgebouw het bureau en de kaartverkoop en bagageafhandeling gesitueerd. Doordat het bureau op de kop zich verbreedt heeft het personeel zoals de stationschef en de perronopzichter (later de seinwachter) overzicht over alle

Haltegebouw Station Den Dolder

Het haltegebouw en bijgebouw zijn in 1914 gebouwd. De drinkfontein tussen de gebouwen wordt wel ontworpen maar niet uitgevoerd.

b: Aanzicht langsgevel. Gecombineerd aanzicht met deel achter luifel.

o: Plattegrond. (HUA)

perrons en de sporen rond het station. Meer naar achteren liggen achtereenvolgens een gecombineerde eerste/tweede klas wachtkamer en een derde klas wachtkamer, met toegangen aan beide perronzijden van het gebouw. Het belangrijkste element van de vernieuwende vormtaal is de doorlopende strook vensters op ooghoogte. Daardoor sluit het gebouw niet af, maar zijn doorzichten zelfs door het gebouw heen. Maar ook zijn vanuit de wachtruimte het spoorverkeer en reizigersdrukke voortdurend zichtbaar en bepalen ze sterk de beleving van reizen.

Achter het hoofdgebouw zijn in een los gebouw toiletten en berging en kolenhok ondergebracht. Deze functies veroorzaakten nogal eens stank en het was daarom gunstig ze op enige afstand van het hoofdgebouw onder te brengen. Het toiletgebouw heeft vanwege de functie (privacy en afscherming gewenst) geen bandvenster: in plaats daarvan is de muur hoger opgetrokken en ter hoogte van het bandvenster is een strook houten beschotting. De strook bovenlichten is wel identiek van opzet aan het hoofdgebouw.

Hoofdgebouw en bijgebouw vormen qua vormtaal en lineaire groepering een eenheid. In het hoofdgebouw is bij het bureau op enkele plekken beschotting aangebracht, daar waar de achterliggende functie dat verlangt (kasten). Zowel het dak van het hoofdgebouw als het bijgebouw hebben aan de spoorzijde over de gehele lengte van het gebouw een grote overstek die dienst doet als beschutting voor de wachtende reiziger. Deze grote overstek geeft het gebouw een chalet-karakter die aansluit bij de groene omgeving. Een dergelijke voorziening is niet ongebruikelijk voor stations. Die overstek met het gebouw als achterwand is een belangrijke functionele (buiten)ruimte (afb. p. 2). Eveneens veel ruimtelijke kwaliteit heeft het plantsoen op het perron in het meest oostelijke deel dat door de boombeplanting een belangrijk sfeerbepalend onderdeel is. Door het plantsoen en de chalet-uitstraling van het haltegebouw sluit het geheel aan bij de bebouwing en heidevelden in de omgeving.

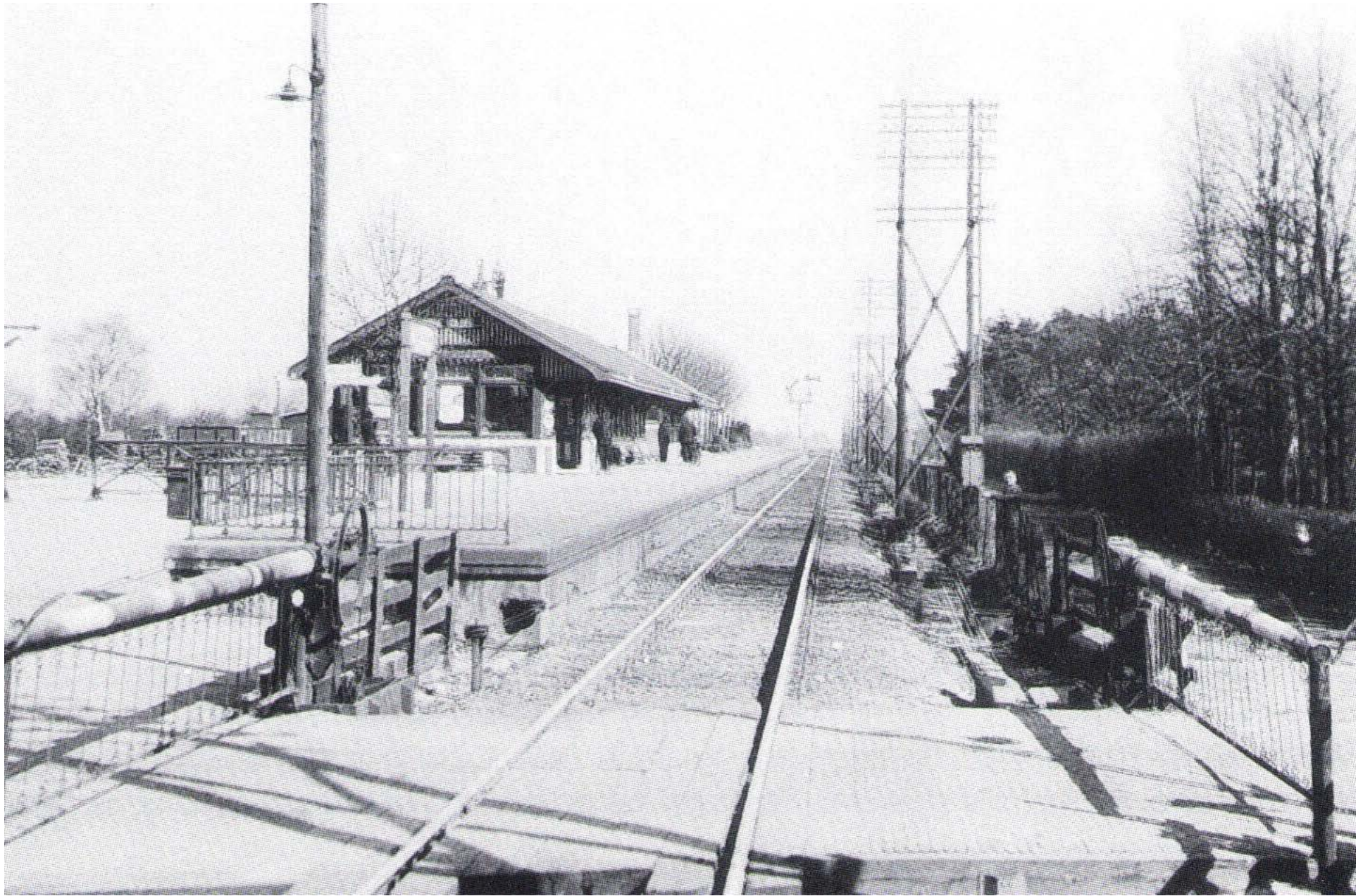
1.3 Gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen

Gebruiksgeschiedenis

De associatie die station Den Dolder bij veel reizigers wekt met de psychiatrische instelling, is slechts een van de aspecten van gebruiksgeschiedenis. Al vanaf 1886 was op deze locatie sprake van een laad-en losplaats ten behoeve van houtvervoer. Hout was in de omgeving ruim voorradig en het werd na de kap veelal getransporteerd naar de (kolen)mijnen. Ook wordt in de omgeving zand afgegraven dat via halte Dolderscheweg wordt afgevoerd. Geleidelijk ontstaat dan steeds meer bedrijvigheid en bewoning in de omgeving. Na de aanleg van het spoor worden bij de kruising met de Dolderscheweg een baanwachter en overwegwachter aangesteld. Deze baanwachter was bovendien tolgaarder voor het verkeer dat van de grindweg gebruik wilde maken. De twee wachters gaan in 1898 in een dubbele dienstwoning bij de halte wonen (afb. p. 6ro). Vanaf 1895 wordt het opgevaardeerd tot een stopplaats (trein stopt alleen op verzoek), en in 1905 een halte. Omdat in die jaren de zeepfabriek De Duif en de GGZ instelling Willem Arntsz Stichting zich hier vestigen, nemen het personenvervoer en de goederenoverslag in korte tijd toe. Vanaf 1914 functioneert een nieuw, volwaardig stationsgebouw op een nieuw eilandperron.

In 1942 vindt de elektrificatie van de lijn Utrecht – Amersfoort plaats. In 1948 volgt de elektrificatie Den Dolder – Baarn. In 1962 worden de overwegbomen aangepast: plaatsing ahobs, automatische halve overwegbomen.

Vanaf de jaren dertig neemt de bedrijvigheid van de goederenoverslag geleidelijk af. In 1937 worden de fabriekssporen opgeheven. Na de Tweede Wereldoorlog verandert het goederenvervoer doordat bijvoorbeeld het vrachtverkeer over de weg toeneemt en de mijnen minder hout afnemen. De aftakkende sporen naar de Willem Arntsz Stichting (aangelegd in 1918) worden opgeheven



Het nieuwe Station Den Dolder, opgeleverd in 1914, zuid- + westgevel, foto ca 1933, (Russer 1997)

en het zand afgraven stopt. In 1965 wordt de losplaats voor wagenladingvervoer aan de noordzijde gesloten. In de jaren zestig worden ook de eerste echte uitbreidingswijken gerealiseerd in Den Dolder, waardoor het belang van het station voor personenvervoer verder toeneemt. In deze periode verandert ook de spoorwegovergang van karakter vanwege de bouw van de tunnel van de oostelijke rondweg, die het regionale verkeer om de dorpskern heen leidt. Vanaf omstreeks 2000 krijgt het stationsgebouw andere functies, het station blijft wel in gebruik als halte. Die nieuwe functies van het stationsgebouw wisselen elkaar snel af en delen van het gebouw staan geregeld leeg. Het loket in het gebouw blijft nog tot omstreeks 2003 in gebruik maar sluit dan. Slechts een deel van de wachtruimte is nog in gebruik voor reizigers. Het gehele perron is wel intensief in gebruik voor treinreizigers, die ook van de sfeerbepalende architectuur en beschuttingsmogelijkheden van de luifel gebruik maken en van de plantsoenaanleg met de monumentale kastanjes aan de achterzijde van het perron. De voormalige los- en laadplaats aan de noordzijde wordt gebruikt als parkeerplaats.

Latere verbouwingen van het station

Hoofdgebouw

Het stationsgebouw is na de ingebruikname in 1914 geregeld verbouwd. De wijzigingen aan het gebouw betreffen vooral interne veranderingen vanwege functionele aanpassingen. Daardoor is vooral de detaillering van het interieur niet meer geheel oorspronkelijk. Maar de hoofdopzet van het exterieur is vrijwel ongewijzigd. De plaats van de wachtruimtes en de loketten verandert meerdere keren, waarbij tussenwanden worden verplaatst. Een functionele verandering is de inrichting van een seinhuis in de voormalige bureauimte in de kop van het station. Waarschijnlijk in 1948 uitgevoerd. Een van de schouwen wordt afgetimmerd, vanwege de realisatie van nieuw

sanitair. De achterste wachtkamer is heringedeeld in kleine ruimtes, die de oorspronkelijke beleving van het overzicht naar beide sporen voor een groot deel teniet doet. Ook het afplakken van de ramen, in afwachting van een nieuwe functie blokkeert de oorspronkelijke doorzicht door het gebouw. In 2016 is een kleine ruimte achter de ruimte in de kop van het gebouw in gebruik als wachtruimte, de rest van het gebouw is niet toegankelijk.

Bij een verbouwing in 2014, honderd jaar na de bouw, worden onder leiding van een adviseur techniek van NS Stations (Corné Bakker) restauratieve ingrepen aan het exterieur uitgevoerd: raamroedes in bovenlichten zoals die op ontwerptekeningen uit 1914 staan worden aangebracht in vensters waar de roedes uit waren verdwenen. Ook kleuren in het exterieur worden na kleuronderzoek gereconstrueerd. Vanuit hetzelfde idee van restauratie worden historiserende buitenlampen aan de gevel aangebracht (redactie 2014).

(Verbouwing

Tijdens de schouw in oktober 2016 wordt het gebouw verbouwd. Het interieur wordt weer veranderd, ditmaal ten behoeve van gebruik door een vereniging van ondernemers (achterste deel) en wachtruimte voor reizigers met koffiekiosk (voorste deel), naar ontwerp van Koolvis Studio en in samenwerking met adviseur techniek van NS Stations (Corné Bakker). Door de wachtruimte op de kop van het gebouw te situeren zal deze beter zichtbaar zijn, dan in 2016. Het is de bedoeling een van de schouwen (die van de achterste wachtkamer) die was afgetimmerd vanwege de realisatie van sanitair, weer zichtbaar te maken en doorzichten door het gebouw gedeeltelijk te herstellen. De opdeling van de achterste wachtkamer in kleine ruimtes zal echter gecontinueerd worden (zie verder hoofdstuk 4).)

Toiletgebouw

Het vrijstaande toiletgebouw met berging naast het hoofdgebouw heeft een eveneens nog relatief



Toiletgebouw

lb: Kopgevel toiletgebouw, met daarvoor de in 2014 geplaatste drinkfontein (2016)

lo: drinkfontein, symmetrisch geplaatst tussen haltegebouw en toiletgebouw. Op de achtergrond de geluidswal en de nieuwe woonwijk Duivenhorst. (2016)

r: langsgevel toiletgebouw. (2016)

ongewijzigd exterieur. De toiletten zijn niet meer in gebruik en verwijderd. Bij de verbouwing in 2016/2017 zijn technische installaties van de NS uit het haltegebouw verplaatst naar de technische ruimtes van het toiletgebouw (oostzijde). Van het exterieur zijn de bouwsubstantie en hoofdindeling nog grotendeels oorspronkelijk.

Bijgebouwen

De andere bijgebouwen zijn relatief meer aangepast. Zo verandert het gebied tussen de sporen aan de westzijde van de overgang geregeld van functie (afb. p. 34). Het seinhuis dat in 1898 aan de westzijde van de overgang stond werd afgebroken. Op die plaats zijn goederenbergingen gebouwd en een lampisterie (plaats voor schoonmaken en opslag van treinlampen) die later vervangen zijn door fietsenbergingen. Nu is die fietsenberging weer afgebroken en is de strook grotendeels onbebouwd. Het terrein aan de noordzijde tegenover het stationsgebouw is aanvankelijk in gebruik als laad- en losplaats, met een losweg en extra sporen en een goederenloods. Dat hele gebied is heringericht en nu in gebruik als parkeerplaats voor auto's en als fietsenstalling.

Aan de oostelijke kop van het perron is een bijgebouw gerealiseerd. Aanvankelijk een berging en schaftlokaal. Later wordt het veranderd in een relaisgebouw. Aan dit perroneinde is in 1965 het viaduct gerealiseerd als nieuwe doorgaande route voor snelverkeer om de bebouwde kom heen.

Drinkfontein

Een nieuw element in 2014 is de drinkfontein op het perron tussen haltegebouw toiletgebouw, precies centraal gesitueerd. Op tekeningen uit 1914 wordt deze fontein wel in plattegrond aangegeven (afb. p. 10), maar deze is waarschijnlijk destijds niet uitgevoerd, want deze is niet zichtbaar op foto's. In 2014 is de fontein volgens een nieuw ontwerp gerealiseerd: wel op de plek en met de kleine vierkante plattegrond van de fontein zoals die in

1914 getekend werd, maar volgens een nieuw ontwerp omdat van de aanzichten geen tekening bekend was. De materiaaltoepassing van de fontein, in rood baksteen gemetseld met een natuurstenen bekken, sluit aan bij het materiaal van haltegebouw en toiletgebouw (afb. p. 14). De ruimte tussen de twee gebouwen krijgt hierdoor een ander verblijfskarakter omdat de fontein aan bezoekers van het perron de mogelijkheid biedt water te drinken. Het stimuleert reizigers en bezoekers bovendien zich verder over het perron te verspreiden (verder van perrontoeegang af). Het initiatief hiervoor ligt bij NS stations, opdrachtgever van de restauratie, die met de realisatie van de fontein aansluit bij het oorspronkelijke ontwerp van het station.



I: het hoofdgebouw en bijgebouw van Station Den Dolder. Zicht op de kopse voorgevel, en de noordelijke perrongevel.

1.4. Overzicht en conclusies

Overzicht historische context

1863 - in gebruik name bewaakte spoorwegovergang bij de grindweg Dolderseweg
 1886 – aanleg los- en laadplaats voor houtvervoer
 1898 - opening Stichtse lijn: Den Dolder – Baarn; bouw wachterswoningen en seinhuis, en twee nieuwe perrons ten westen van Dolderseweg
 1902 - bouw fabriek De Duif naast de stopplaats, met aanleg aftakkingen naar fabrieksterrein
 1905 – de stopplaats wordt een halte
 1914 – bouw nieuw stationsgebouw en eilandstation ten oosten van Dolderseweg
 1918 – aanleg spooraansluiting naar Willem Arntsz Stichting
 1937 - afbraak sporen naar De Duif, de meeste fabrieksgebouwen worden in 1995 afgebroken
 1940 - Op de plek van het seinhuis wordt een rijwielstalling gebouwd, in 1940 uitgebreid.
 1942 – elektrificatie lijn Utrecht – Amersfoort
 1948 – elektrificatie Den Dolder – Baarn
 1965 – losplaats voor wagenladingvervoer opgeheven
 1965 – opening van het viaduct ten oosten van perron ten behoeve van rondweg wegverkeer
 1972 – het station wordt aangewezen als rijksmonument
 2000 – het gebouw krijgt nieuwe functies
 2003 – het loket wordt opgeheven
 2014 – restauratieve ingrepen exterieur
 2016/17 – herinrichting interieur tot wachtruimte en verhuurkantoor.

Het concept van Station Den Dolder

-efficiënte overstapmachine door typologie eilandstation en doorzichten in gebouw. Route dwars door hoofdgebouw maakt snelle overstap mogelijk.

-praktische groepering van functies in langgerekt hoofdgebouw (vooraan bureau met toezichtmogelijkheid op entree perron en alle sporen, dan plaatskaarten, dan wachtruimtes) en gescheiden van toiletvoorziening
 -gebouw met veel glas, maakt door doorlopende bandvensters reizen goed zichtbaar vanuit wachtkamers in gebouw
 -door chaletstijl van kap en aanleg plantsoen op perron voegt het station zich in heidevelden en bosachtige omgeving

Conclusie historische context

De historische betekenis van dit station in de spoorgeschiedenis:

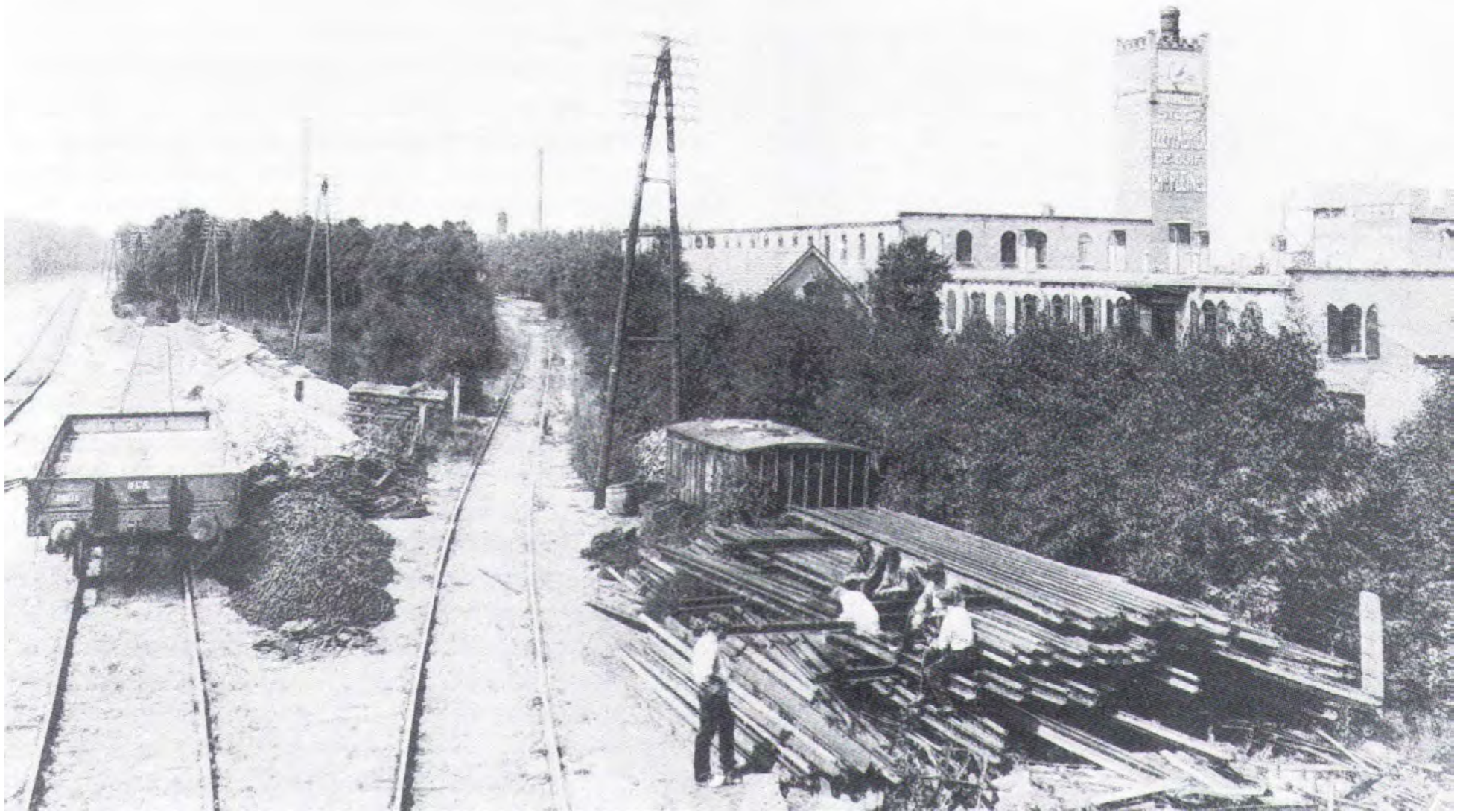
-Goed voorbeeld van een van de weinig voorkomende eilandstations in Nederland.
 -Waarschijnlijk het eerste stationsgebouw in Nederland waarbij de hoofdfuncties in hoofdgebouw voorzien zijn van een bandvenster, om de overstapfunctie optimaal te ondersteunen
 -Station Den Dolder is onderdeel van de lijn Den Dolder – Baarn waarvan de aanleg verbonden is met het koninklijk huis

De betekenis van het station in de architectuurgeschiedenis:

-Markeert wens tot moderne uitstraling architectuur van stations van opdrachtgever, de NCS, door kwaliteitsvolle toepassing van vernieuwende open architectuur bij een stationsgebouw uit 1914

De betekenis van dit station voor de geschiedenis van de streek:

-De aanleg van het station stimuleerde de ontwikkeling van de kern Den Dolder, zoals de fabriek De Duif, de Willem Arntsz-stichting en woningen met voorzieningen



2

2. Stedenbouwkundige context: het grote verband

Station Den Dolder was een grote stimulans voor de ontwikkeling van het gebied. Van een halteplaats in de bossen en heide ontwikkelt Station Den Dolder zich tot een station in de bebouwde kom.

2.1 Situatie voor de bouw van Station Den Dolder

Een station op de heide

Het gebied waar nu de kern Den Dolder ligt, bestond in de negentiende eeuw grotendeels uit heidegebied, zandgronden en bospercelen, doorsneden door de Dolderseweg. De Dolderseweg was een vijf kilometer lange weg, sinds 1860 verhard, die de Soestdijkerweg en Amersfoortseweg met elkaar verbond. Het dichtstbijzijnde akkerbouwgebied is De Eng, op enige afstand ten oosten van de overgang gelegen.

Bij de aanleg van de halteplaats aan de kruising van het spoor met de Dolderseweg in 1896 was nauwelijks noemenswaardige bebouwing. De eerste bebouwing zijn een tolgaarderswoning en een dubbele wachterswoning bij de spoorwegovergang (afb. p. 6). Dat behoorde tot de weinige bebouwing in de verre omtrek. De kruising lag gunstig ten opzichte van de plaats van de houtkapgebieden en de winning van zand. Aan de noordzijde van het spoor, ten oosten van de Dolderseweg kwam een goederengebied, met een laad- en losplaats en een losweg met een oprit aan de Dolderseweg. De NCSM bezat deze strook grond ten noorden van de lijn, aan weerszijden van de spoorwegovergang (afb. p. 24b). Later geeft de aanleg van de halte aanleiding tot de verdere ontwikkeling van het gebied. De halte was voor instellingen en bedrijven reden om zich te vestigen, en daardoor verrezen ook woonhuizen in de omgeving. Als eerste bij de halte en langs de Dolderseweg. Deze nieuwe bebouwing trekt veel reizigers (personeel, bezoekers, patienten) waar een nieuw stationsgebouw in

1914 aan tegemoetkomt.

2.2 Station Den Dolder in 1914

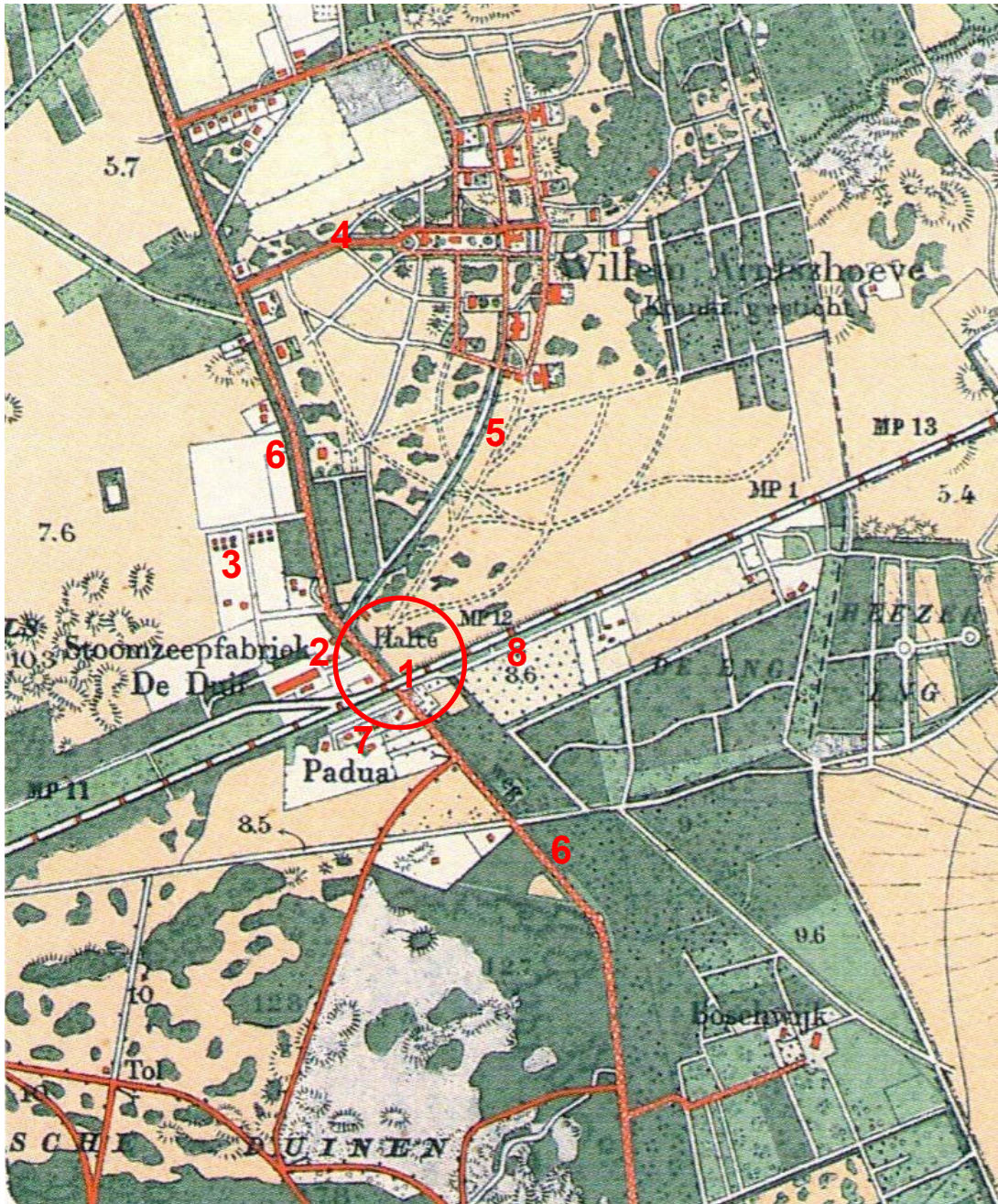
Het station stimuleert ontwikkeling

In de loop van de twintigste eeuw raakt het gebied meer bebouwd, waarbij het station een van de doorslaggevende factoren is voor vestiging. Dichtbij het station worden wegen aangelegd in aansluiting op het nieuwe gebruik. Bij de fabriek komen dwarswegen aan de Dolderseweg naar het fabrieksterrein en het fabrieksdorp. Er komen aftakkingen naar de GGZ-instelling. En aan de zuidzijde langs het spoor worden de Paduaweg en een ventweg aangelegd voor lokaal verkeer (afb. p. 20).

Vanwege de bouw van de fabriek vlakbij het station kwamen ten noordwesten van de overweg, enkele dwarswegen van de Dolderseweg naar het fabrieksterrein en dorp, zoals de Pleineslaan, die dit gebied ontsloten. Voor de vestiging van de zeepfabriek was de beschikbare betaalbare grond zonder veel bebouwing in de omgeving die hinder ondervond van het productieproces van belang (afb. p. 20). Pleines, de eigenaar van de fabriek, had grootste plannen en stimuleerde de vorming van een dorp. Hij was zeer ondernemend en creëerde een 'Pleines-dorp'. De eigenaar van de fabriek liet tussen 1901- 1905 op de fabrieksgrond ook een school en postkantoor bouwen, een baaswoning en een directeurswoning. Aan de Pleineslaan liet hij ook enkele woningen voor arbeiders bouwen. Hij nam tevens het initiatief tot de begraafplaats aan de Pleineslaan. Dit was het begin van de concentratie van arbeiderswijken in het noordwesten van het buurtschap. De ontwikkeling blijft echter kleinschalig, met enkele woningen per bouwaanvraag.

In het andere deel ten noorden van de spoorlijn, ten oosten van de Dolderseweg, vestigde zich een grote instelling van geestelijke gezondheidszorg (GGZ), de Willem Arntsz Hoeve (afb. p. 20), die ontsloten werd via

De stapelplaats van de vroegere halteplaats van Den Dolder, met zicht op de gebouwen van de zeepfabriek De Duif. ca 1915. Op de locatie van de fabriek is nu in nieuwe gebouwen het bedrijfscomplex van Remia gevestigd. (Nr 2 op kaart pag 20) (Russer 1997)



1917

Den Dolder op kadastrale kaart 1917, station omcirkeld :

1. Station omcirkeld
2. Fabriek De Duif ten westen van de weg.
3. 'Pleines-dorp', met Pleineslaan en Willem Arntszlaan
4. Vijverlaan naar GGZ instelling Willem Arntsz Hoeve
5. pad naar Willem Arntsz stichting
6. Dolderseweg
7. Padua aan de Paduaweg, een instelling voor gezondheidszorg
8. ventweg Fornheselaan (Van Lier Rhoen, 2012)

rb: Deel van de Dolderseweg, losse bebouwing en groene omgeving (ongedateerd, ca jaren '10, '20 (col DB)

ro: Dolderseweg, met entree tot fabriek, links, tussen gemetselde postamenten, Circa jaren '10, '20. (zie 2 op kaart zelfde pagina). (col DB)

een monumentale hoofdas: de Vijverlaan. In die tijd gaven GGZ instellingen de voorkeur aan bosrijke, rustige, en betaalbare locaties buiten de bebouwde kommen van dorpen en steden. Vanwege de aanwezigheid van het station was het bovendien bereikbaar per spoor. Tussen 1905-1912 werd hier een gebouwencomplex gerealiseerd voor 550 patiënten (afb. p. 6lb). Deze bouw en het inmiddels functionerende fabriekscomplex zullen van groot belang zijn geweest om de halte te upgraden en het haltegebouw in 1914 te bouwen. Later werd de ggz-instelling uitgebreid tot een dubbele capaciteit. Voor de Willem Arntsz Hoeve, waren de bereikbaarheid via het spoor en de ligging in de bosachtige omgeving een belangrijk argument. Lange tijd is die instelling bereikbaar via een monumentale laan naar de Dolderseweg (Vijverlaan) en een kortere secundaire (wandel)route tussen station en instelling, waar het huidige Deltapad een restant van is (afb. p. 24ro en 28r).

De bouw van de fabriek maakte een eind aan een andere ontwikkeling. Ten zuiden van het spoor, bij de huidige Paduaweg was rond 1900 een charitatieve instelling, de N.V. Padua, begonnen om in de gezonde bosomgeving een wooncomplex en vakantieoord voor arbeiders tot ontwikkeling te brengen. Begin 1900 bouwde de instelling enkele woningen en schuren. En op de hoek werd een koffiehuis gebouwd, dat geen alcohol schonk. Maar na enkele jaren staakte deze instelling haar plannen vanwege de overlast van de fabriek (Van Lier Rhoen 2012, p. 17-21). De Paduaweg, een zandpad in 1905, zou zich ontwikkelen tot een buurtweg, die een woonbuurt ontsloot.

Ten zuiden van de spoorlijn verrezen voornamelijk vrijstaande woonhuizen en commerciële voorzieningen, waarbij ook de bebouwing langs de Dolderseweg toeneemt en de Dolderseweg verandert van een groene laan in een bebouwde dorpsstraat. Een jaar na de bouw van het station vestigde zich als eerste Hotel café Leeuwenhorst (later Hiensch, het huidige De Egelantier)

op de hoek met de overweg. Ook verderop langs de Dolderseweg kwamen winkels. En langs zijwegen vrijstaande woonhuizen in het duurdere segment. Na de sluiting van de NV Padua vlakbij het station, kwamen verder weg gelegen van het station in het zuidelijk deel enkele vakantiekolonies, verpleeggebouwen waar zwakke kinderen konden aansterken door een kuur van gezonde voeding, veel buitenlucht en een goede afwisseling van beweging en rust. Bekende koloniehuisen zijn de Utrechtse gezondheidskolonie Bosch en Duin en Bethesda (afb. p. 24lo). Het komen en gaan van de koloniekinderen geschiedde in de regel via het spoor per groep om de zes of acht weken, en na aankomst op het station liepen de kinderen dan onder begeleiding naar het koloniehuis.

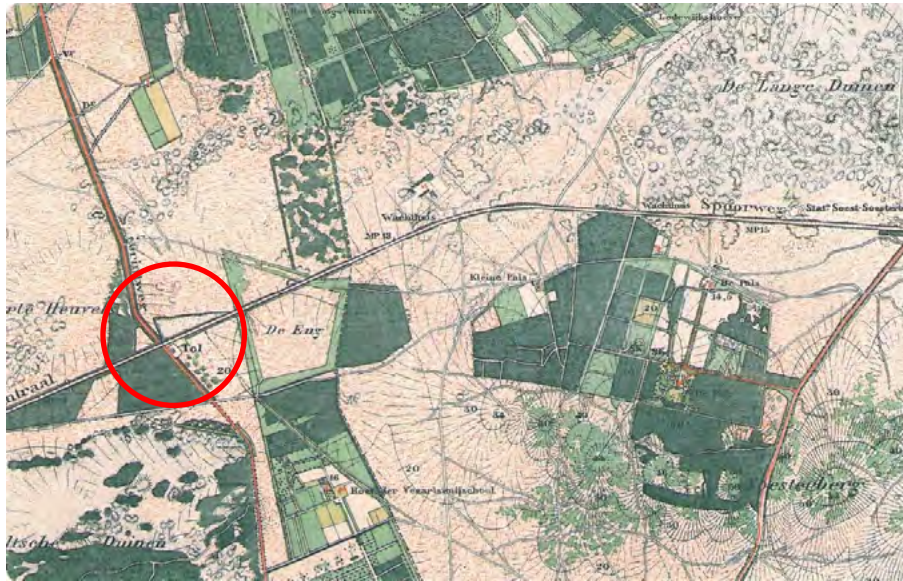
2.3 Tweede helft twintigste eeuw

Nieuwe infrastructuur om de dorpskern heen.

De Dolderseweg verandert bij het station in de loop van de twintigste eeuw geleidelijk van karakter. Van een overwegend groene laan door heide en bossen verandert deze in een weg met steeds meer bebouwing. Vooral ten zuiden van de spoorwegovergang raakt deze steeds dichter bebouwd, terwijl aan de noordzijde het laankarakter langer behouden blijft.

Een van de belangrijkste wijzigingen in de tweede helft van de twintigste eeuw is de aanleg van een Nieuwe Dolderseweg, de Rijksweg N238, later provinciale weg, waardoor de oude Dolderseweg aan belang inboet (afb. p. 26). Deze nieuwe weg is bedoeld om het verkeer om de bebouwde kom heen te leiden, het viaduct werd aangelegd om het drukke verkeer over spoor en weg een ongehinderde doorgang te geven. Daartoe werd aan de oostzijde van het station een viaduct gebouwd, die net onder het eindstuk van het perron doorloopt. De nieuwe weg die om de kern van Den Dolder loopt werd in 1965 in gebruik genomen.

De kern van de bebouwde kom ontstond ten noordwesten van het station, voornamelijk ten noorden van de fabriek



1900 Station op de heide

De halteplaats is in aanvang een landelijk gelegen halteplaats voor goederen, aangelegd voor de houtkap en zandwinning in het gebied.



1917 Station voor reizigers

Het station verandert van karakter nadat de fabriek zich heeft gevestigd en de GGZ-instelling zich heeft ontwikkeld op korte afstand. Het station krijgt een intensiever gebruik door reizigers en krijgt in 1914 een stationsgebouw dat hierbij aansluit.

De ontwikkeling van Den Dolder

Linker pagina:
lb : Den Dolder op kadastrale kaart **1900**, locatie station omcirkeld (Van Lier Rhoen, 2012)

rb: Den Dolder op kadastrale kaart **1917**, station omcirkeld (Van Lier Rhoen, 2012)

rechter pagina:
lb: Den Dolder op kadastrale kaart **1944**, station omcirkeld (Van Lier Rhoen, 2012)

rb Den Dolder op kadastrale kaart **2011**, station omcirkeld (Van Lier Rhoen, 2012)



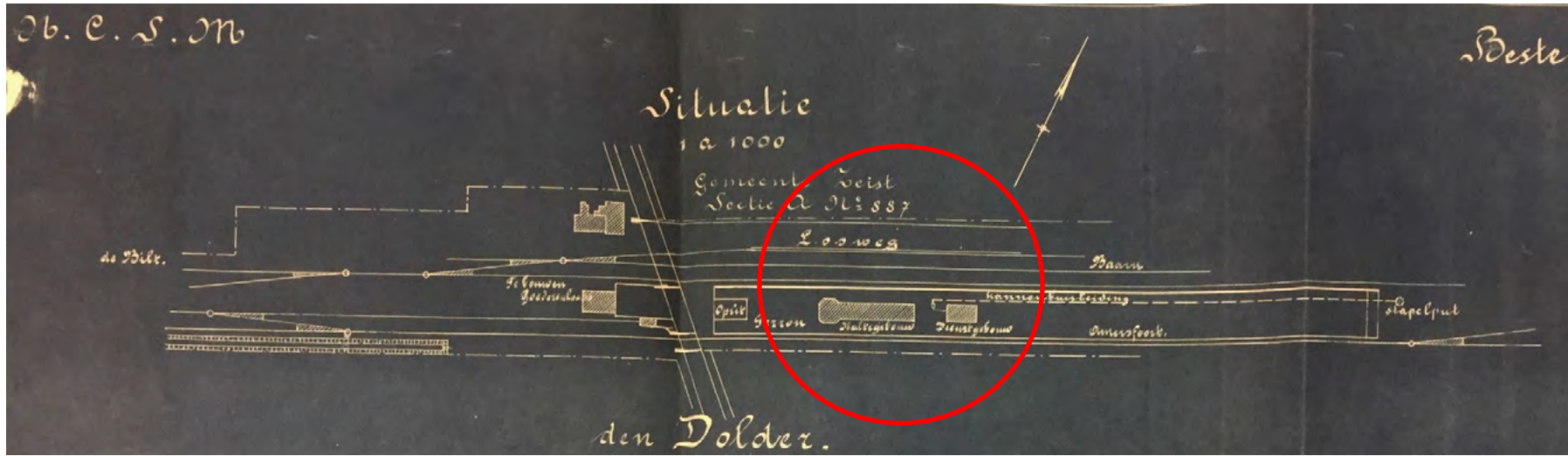
1944 Gestage groei

Door verdere ontwikkeling van het fabrieksdorp en de Willem Arntsz stichting neemt het reizigersverkeer op het station toe, en incidentele bebouwing langs doorgaande wegen. Het dorp ontwikkelt zich in alle richtingen, met verschillend karakter. Bij de fabriek in noordwesten dorps langs straten. Bij de Willem Arntsz stichting paviljoensgewijs. En ten zuiden van het spoor grotendeels vrijstaande bebouwing langs wegen.



2011 Groei in alle richtingen

In de huidige situatie is de nieuwe randweg een belangrijke verandering (de nieuwe Dolderseweg (rechts in cirkel) naast de oude Dolderseweg (links in cirkel)). Het verkeer over de oude overweg langs het station is in verkeerskundig belang afgezwakt. Het station is inmiddels alzijdig door bebouwing ingesloten, zodat de oorspronkelijke groene situering definitief is veranderd van landelijk naar een station in de bebouwde kom.



mb: Overzicht emplacement Den Dolder, 1914. Het stationsgebouw is omcirkeld (GA Zeist, BWT).

lo: In de omgeving van het station vestigden zich instellingen op het gebied van de gezondheidszorg, zoals dit Kinderkoloniehuis Bethesda (J. Stuivinga, Paltzerweg 210) in 1910 (ansichtkaart col. DB)

ro: Overzicht aanleg GGz-terrein Willem Arntsz Stichting, ca. 1930. Het station en de spoorlijn liggen in het zuiden (station omcirkeld). Een korte route vanaf spoorwegovergang naar GGZ instelling Willem Arntsz (rode pijlen). De Dolderseweg links. (uit Dolderse kroniek, okt. 2016)

(afb. p. 20) waar Pleines de aanzet tot het dorp had gegeven. Na de Tweede Wereldoorlog worden daar de eerste grootschalige uitbreidingswijken gerealiseerd: Den Dolder-Noord (ontwerp vanaf 1949, uitvoering vanaf 1955), voor het merendeel huurwoningen. De naoorlogse aanleg van de Nieuwe Dolderseweg doorsnijdt echter een van de hoofdroutes naar de Willem Arntsz Stichting vanaf het station (zie afb. p. 24ro). Door de nieuwe rondweg is de oude doorlopende verbinding met de Dolderseweg afgesneden. In de plaats daarvan komt een fietsbrug die, met een grote boog, een nieuw tracé volgt en de bebouwde kom met de instelling verbindt. Het Deltapad is hier nog een restant van. Ook Den Dolder Zuid, dat grotendeels bestaat uit koophuizen, groeit geleidelijk. Hier vestigen zich veel forenzen (afb. p. 23). Vlakbij het station, met zicht op het perron, verrijst begin jaren zeventig een flat: Fornheselaan, die de landelijke beleving vanaf het perron sterk afzwakt (afb. p. 27ro). Aan de zuidzijde van het spoor wordt in de tweede helft van de twintigste eeuw langs de Dolderseweg een winkelcentrum (1958) gebouwd, niet pal naast het station, maar het versterkte wel de Dolderseweg als centrale ader, met het station centraal in de gemeente. En er kwam een bedrijventerrein langs het spoor aan de zuidzijde: Fornhese, dat toegankelijk was via de Dolderseweg zodat het goed op wegvervoer aansluiting had.

2.4 Het station en de stedelijke infrastructuur (huidige verkeersstromen)

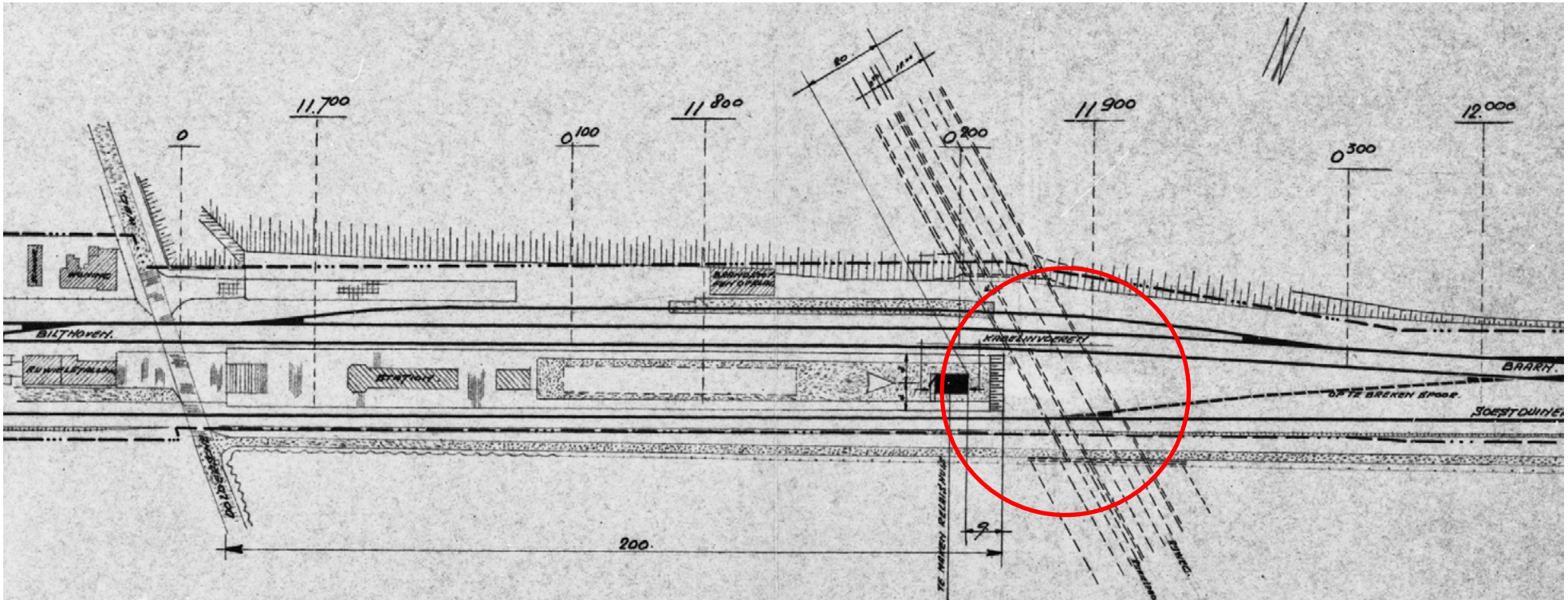
Een halte aan de Dolderseweg, vrijwel volledig ingesloten door bebouwing.

In de huidige situatie is de Dolderseweg nog wel een doorgaande weg, maar het regionale verkeer verloopt via de Nieuwe Dolderseweg, de N238. Het station is steeds meer omgeven geraakt door bebouwing (afb. p. 4). Het is verdicht met een combinatie van commerciële functies en wonen. Daarbij krijgt de opeenvolgende bebouwing in de loop der tijd een steeds grotere footprint, raakt steeds meer aaneengesloten en wordt ook groter van schaal:

waardoor het paviljoen van het station 'verdwerft'. De bebouwing ten zuiden van het station waar aanvankelijk een café-restaurant was, de Egelantier, is min of meer uitgegroeid tot een belangrijk winkelcentrum, met parkeerplaatsen voor bezoekers. Doordat het pal naast het station ligt (dichterbij dan het naoorlogse winkelcentrum) versterkt het de centrumfunctie van de stationsomgeving. Er zijn twee supermarkten, elk aan een zijde van de Dolderseweg, een Albert Heijn (met ondergrondse parkeergarage) en Aldi. Langs de Dolderseweg is een bushalte, bushalte Dolderseweg. De westelijke secundaire weg langs de zuidzijde van het spoor ontsluit tevens de woonbuurten. Het pad ten oosten van de Dolderseweg, langs de voet van de flat Fornheselaan, heeft het karakter van een fietspad. Op de plaats van de losweg is nu een parkeerplaats (auto's en fietsen) ingericht voor NS reizigers zodat reizigers (fietsers, auto, taxi) nog steeds via de Dolderseweg dichtbij het station over kunnen stappen. In het verlengde van de parkeerplaats gaat de weg over in een zandpad.

Ten noorden van de NS-parkeerplaats is in 2015 en 2016 een nieuwe woonbuurt gebouwd, Duivenhorst op het Deltaterrein, waardoor ook bij dit gebied zeer dichtbij het station het landelijke karakter langs de Dolderseweg verder is afgenomen (afb. pag. 4, 27). De buurt bestaat uit een reeks uniforme woonhuizen, tussen Dolderseweg en de tunnel bij de Nieuwe Dolderseweg (Bestemmingsplan Deltaterrein, maart 2015). Direct daarachter is het met bomen begroeide Deltapad nog een restant van de route naar de Willem Arntsz Hoeve.

Ondanks de nieuwe randweg heeft het westelijk gelegen fabrieksterrein (de voormalige zeepfabriek De Duif) nog steeds een entree aan de oude Dolderseweg voor vrachtauto's, nu naar de fabriek van Remia, dat adverteert met de slogan 'sauzenhart van Nederland', waardoor vrachtverkeer van en naar de fabriek geregeld gebruik maakt van de weg en de spoorwegovergang.



**Linker pagina:
De Nieuwe Dolderse
weg 1960-1965**

lb: Het viaduct van de provinciale weg, aan de noord-oostzijde van het perron, in 1960. (viaduct omcirkeld) (HUA)

ro: De Nieuwe Dolderse weg, de N238, zicht richting het zuiden met het spoorviaduct uit 1964 (2016)

**rechter pagina:
De omgeving van het
station (2016)**

lb: De Egelantier, horeca-voorziening, naast het station

rb: Parkeertreterrein met winkels langs Paduaweg richting oosten

lo: Nieuwe woonbuurt Duivenhorst, zicht vanaf oude Dolderseweg

mo: Remia, huidige fabriek op terrein fabriek De Duif

ro: Flatgebouw Fornheselaan, ten zuidoosten van station





De stationsomgeving ten noorden van spoor (2016)

lb: Voormalige dienstwoningen

lo: gedeelte Dolderseweg ten noorden van spoorwegovergang met kenmerkende boombeplanting

r: restant Deltapad, route langzaam verkeer tussen station en Willem Arntszstichting

2.4 Overzicht en conclusies stedenbouwkundige context

Overzicht concept

-Het station ligt bij de overweg waar het spoor kruist met de Dolderseweg, een doorgaande verkeersweg
-De enige toegang tot het perron is aan de westzijde bij de spoorwegovergang.

-Het station vormt de aanzet tot de groei van Den Dolder, met bedrijven en instellingen op het gebied van gezondheidszorg die met de toegangswegen zijn georiënteerd op de ligging van Dolderseweg en station.

Huidige situatie

-De bebouwde kom van Den Dolder heeft zich in de loop van een eeuw ontwikkeld ten westen van het station
-Het gebied direct rondom het station is verdicht met onder meer een winkelcentrum ten zuiden van het station
-De Dolderseweg is niet meer een regionale verbindingsweg, die functie is overgenomen door een Nieuwe Dolderseweg, de randweg N238
-de logica van het station wordt nog steeds bepaald door de entree tot het eilandperron vanaf de Dolderseweg.
-de spoorwegovergang en het station omgeven door de sporen zijn een zeer herkenbaar punt vanaf de oude Dolderseweg.

Conclusie stedenbouw

-Door de ontwikkeling die het station mogelijk maakte, is het station van een locatie in onbebouwd gebied uitgegroeid tot onderdeel van een dorpskern.
-Het stationsgebouw is verdwergt door grootschalige bebouwing in omgeving
-Het voormalige stationsgebouw met de axiale georiënteerde kopgevel is nog een herkenbaar punt in het dorpsverkeer
-Het station is als overstapplaats onderdeel van een winkelcentrum met parkeervoorzieningen
-Het deels in onbruik geraakte stationsgebouw, ligt dicht bij winkelcentrum, infrastructuurknoop en bebouwde kom.



3

Emplacement

rb: De halte Den Dolder in 1900, ten westen van de Dolderseweg. Seinhaus tussen de sporen rechts. Links het perron en tussen de bomen links de dienstwoningen. Het haltegebouw is nog niet gebouwd. (Van Lier Rhoen 2012)

ro: Het station Den Dolder, gebouwd in 1914/1915. (Col. DB)

3.0 Emplacement: opzet, routing en reizigersbeleving

De logica van het emplacement wordt vooral door de ligging als eilandstation bepaald. Dat element is zeer bepalend voor de beleving van emplacement. Tot op de dag van vandaag beheersen het open en dichtgaan van de spoorbomen het dorpsverkeer en het naar en van het station lopen. Bij de overweg met de spoorbomen is nog steeds de enige opgang tot het stationseiland.

3.1 Opzet emplacement

Bij de overweg ontstond vanaf 1886 eerst een laad- en losplaats voor zand en hout. Die overslagplaats lag ten oosten van de Dolderseweg, dus aan de andere kant als het huidige station. Het was een open plek, vrijgemaakt in een bos- en heidegebied met stapelplaatsen en aftakkingen (afb. p. 18). Voor het zand dat vlakbij het station werd afgegraven werd een aftakking gemaakt naar de zanderij. Voor het hout, dat in de omgeving werd gekapt, werden stapelplaatsen gemaakt en laad- en loswegen. Vanwege die overslag had het emplacement vanaf 1895 aarden perrons en een laad-en losplaats (afb. p. 30b). Al eerder, in 1892 was de lijn vanwege het intensieve gebruik van een enkel spoor in dubbelspoor veranderd.

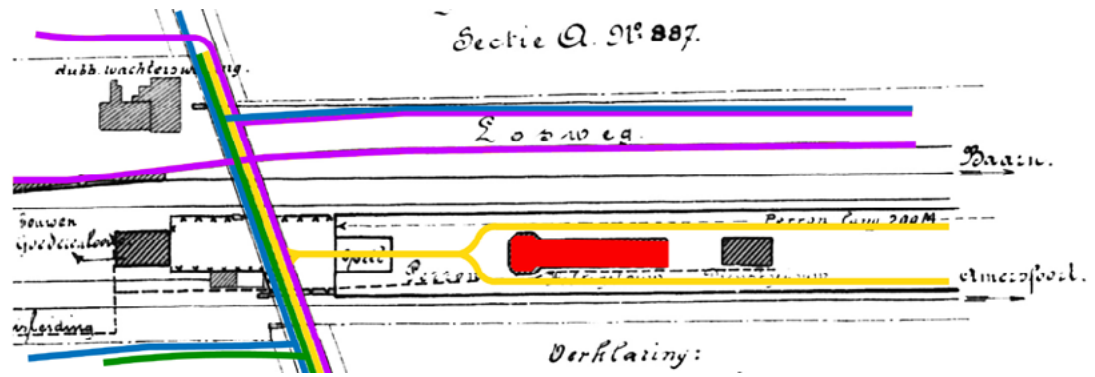
In 1898 wijzigt het emplacement bij Den Dolder voor de nieuwe lijn Den Dolder – Baarn. De lijn buigt ver ten oosten van het perron af in noord-oostelijke richting naar Baarn. Vanwege de lijn worden een dubbele wachterswoning gebouwd en een seinhaus ten westen van de overweg (afb. pag 30b). Omdat het drukker werd met personenverkeer is een leegstaande treinwagon als stationsgebouw in gebruik. Nadat deze nieuwe lijn was aangelegd (in 1898) en de stopplaats zich ontwikkelde tot halte, vestigt de zeepfabriek van Pleines zich in 1902 naast het station, eveneens aan de westzijde (afb. p. 18). Deze fabriek kreeg de beschikking over een eigen aftakking naar het fabrieksterrein.

In 1914 wordt het station verlegd naar de andere kant van de Dolderseweg (afb. p. 30). Met de toename van activiteiten ontwikkelt de halte zich tot een overstapstation en wordt in 1914 het verharde eilandperron aangelegd met het hoofdgebouw en toiletgebouw en de lijnen worden verlegd. Het seinhaus tussen de sporen aan de overzijde van de overleg blijft staan. Aan beide zijden van het perron passeren treinen. Aan de noordzijde passeerden treinen Baarn - Utrecht. En aan de zuidzijde de treinen van de lijn Utrecht – Amersfoort. Ruim ten oosten van het emplacement buigen de twee lijnen van elkaar af. Aan de noordzijde zijn twee extra sporen voor het laden en lossen. Vanaf het perron is zicht op de overslag aan de noordzijde en de aftakking naar de fabriek van Pleines. De aftakking die in 1918 is gemaakt met de Willem Arntsz Hoeve (kolenvervoer naar ketelhaus), is vanaf het station niet zichtbaar. Aan de zuidzijde is minder bedrijvigheid en domineren bos en heide. In de daarop volgende jaren zal het emplacement langzaam in complexiteit afnemen. Het aantal sporen en bijgebouwen neemt af en de bebouwing in de omgeving neemt toe.

1937 is de laad-en losplaats veranderd in de noord-oostelijk gelegen laad-en losweg. De aftakkingen naar de fabriek en de GGZ-instelling worden opgeruimd. Ook de drukte van het wegverkeer neemt af door de aanleg van een nieuwe rijksweg met een viaduct ten oosten van het station. Op de plek van de laad- en losweg wordt de parkeerplaats gerealiseerd. Het hedendaagse emplacement heeft een spoor aan beide zijden van het eilandperron met nog steeds een splitsing ten oosten van Den Dolder.

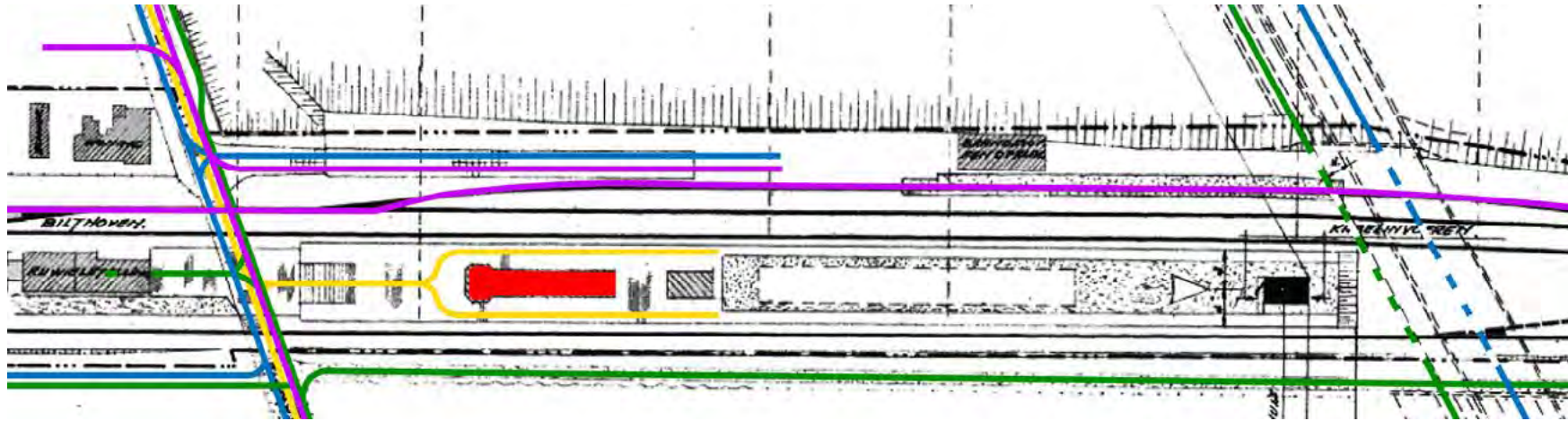
Seinhaus, berging en rijwielstalling

Het gebied ten westen van de spoorwegovergang, tussen de sporen aan de andere zijde van het station, heeft meerdere functies gehad. Bij de bouw in 1914 is het seinhaus gehandhaafd (afb. p. 30b). Al vrij snel na 1914 wordt er een goederenberging bijgebouwd, in de stijl van de twee andere gebouwen: het haltegebouw en toiletten.

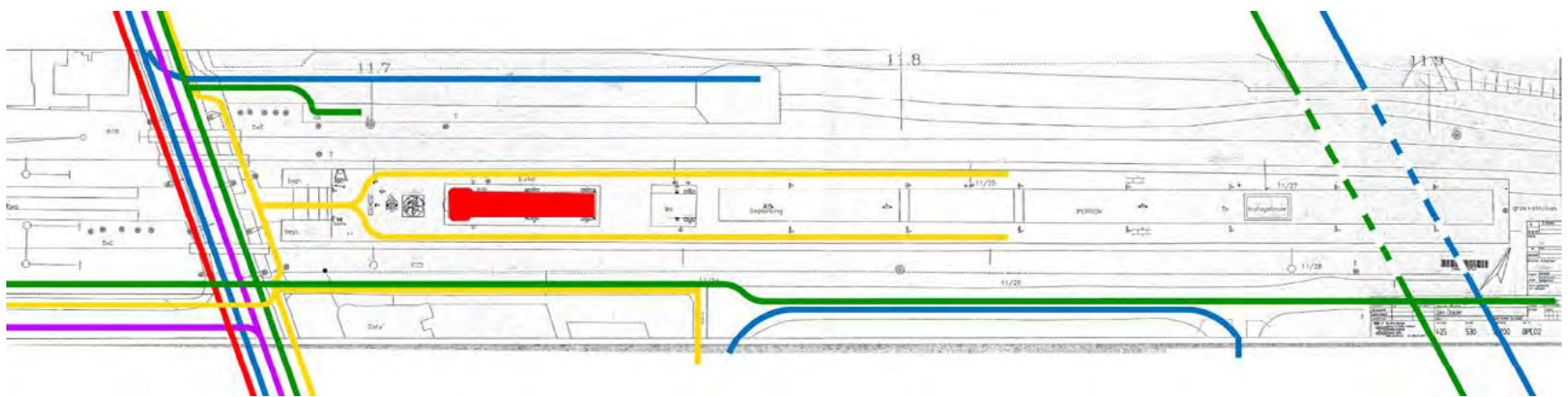


- Voetgangers
- Fietsers
- Auto's
- Goederen
- Openbaar vervoer
- Stationsgebouw

1914



1961



2016

Route verkeer emplacement

Boven:
verkeersstromen
1914 emplacement
(HUA)

Midden:
verkeersstromen
1961 emplacement
HUA)

Onder:
verkeersstromen 2016
emplacement
(ProRail)

Die berging en seinhuis worden in 1940 vervangen door een fietsenberging (afb. pag. 32m). Inmiddels is die rijwielstalling tussen de sporen niet meer in gebruik en is een nieuwe rijwielstalling gebouwd op de parkeerplaats ten noorden van het spoor.

Analyse stedelijke routes: station en stad (afb. p. 32)

route emplacement 1914:

De treinen passeren Den Dolder via het dubbelspoor in oost-west richting. De twee extra sporen voor goederenoverslag liggen aan de noordzijde van het stationseiland, waar de goederenoverslag min of meer gescheiden van de reizigersstromen wordt afgewikkeld door middel van een losweg. De belangrijkste aftakking loopt naar de zeepfabriek. Het enkelspoor van de lokaalspoorweg naar Baarn buigt pas ten oosten van het emplacement af. Het wegverkeer, kruist via een gelijkvloerse overgang, in noord-zuid richting. De reizigers bereiken het eilandperron op de kruising van de spoorlijn en Dolderseweg, via een helling tussen de twee sporen in. Tegenover het stationseiland, aan de overzijde van de kruising, liggen tussen de twee sporen enkele bijgebouwen zoals een seinhuis en goederenopslag.

route emplacement 1961:

Ten noordoosten van het station ligt nog steeds een laad- en losweg die toegankelijk is via een extra spoor. De andere zijsporen zijn afgebroken. De fietsers stallen hun fiets aan de westzijde van de overgang tussen de sporen. Een nieuwe rijksweg, om de bebouwde kern van Den Dolder heen, kruist door middel van een viaduct aan het oostelijke einde van het perron. De gelijkvloerse kruising bij de Dolderseweg blijft in gebruik voor bestemmingsverkeer.

route emplacement 2016:

Het emplacement is gereduceerd tot de kern: een eilandstation met aan beide zijden sporen. De aftakkingen naar de bedrijven zijn afgebroken. De bebouwing aan de

overzijde van spoorwegovergang is afgebroken. De goederengedeeltes zijn herbestemd. De noord-oostelijke laad- en losweg is veranderd in een parkeerplaats voor auto's, een taxistandplaats en een stalling voor fietsen.

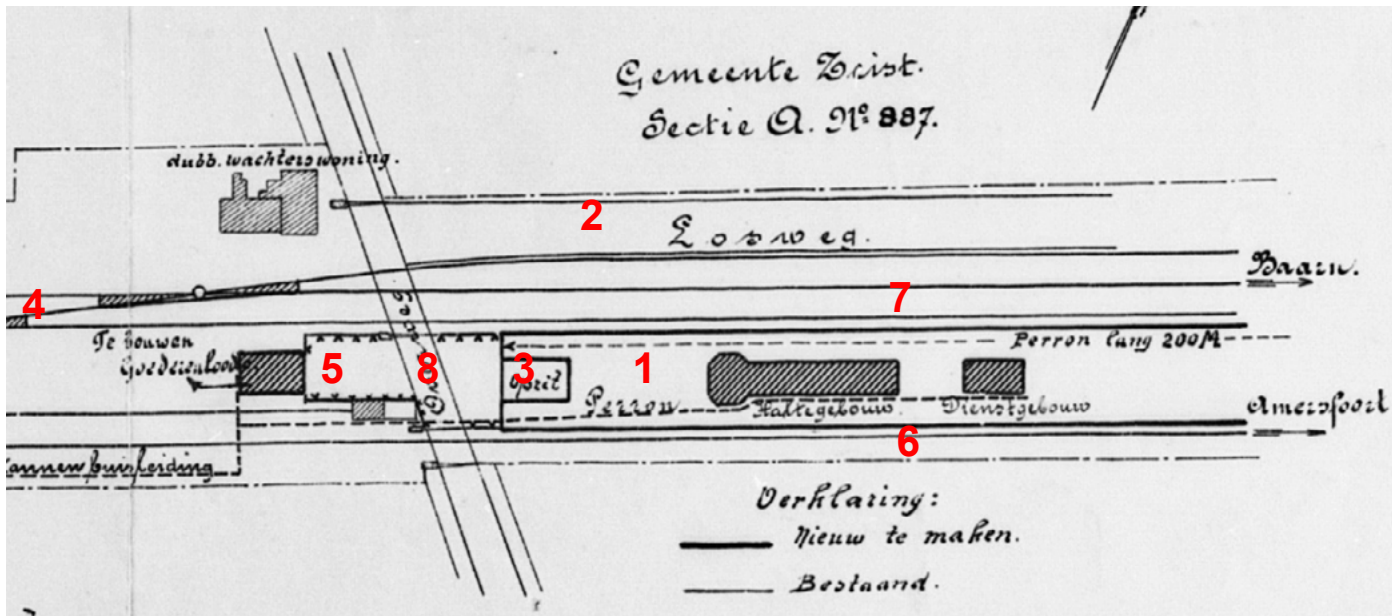
3.2 Route en reizigersbeleving station (afb. p. 42)

De oorspronkelijke opzet

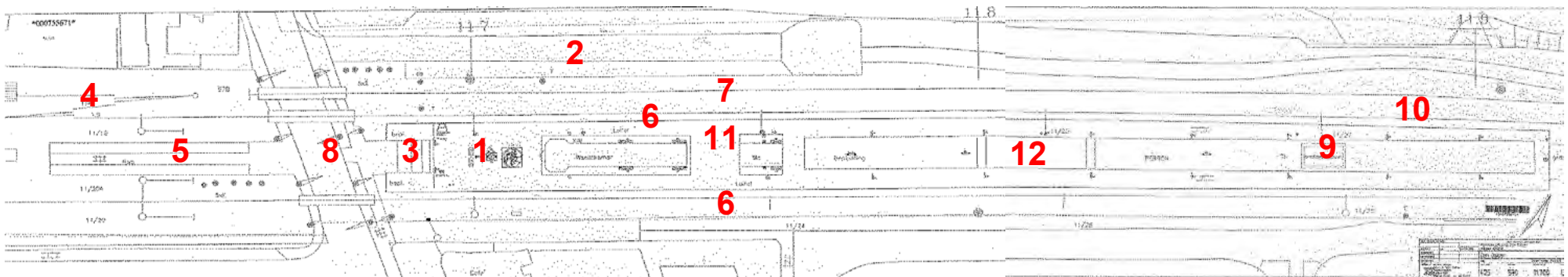
Door de opzet als eilandstation hoefden reizigers voor het overstappen op een andere trein, voor het kopen van het kaartje, niet het perron af. Het genoemde bandvenster maakte de treinen door het gebouw heen zichtbaar, en ondersteunde de route door het gebouw. De reizigers uit het dorp konden het haltegebouw van begin af aan (1914) bereiken via één toegang tot het eilandperron: midden tussen de beide hoofdsporen is een helling die vanaf de Dolderseweg toegang geeft tot het perron. Precies op de zichtas van die oprit, tevens de hoofdas van het perron, ligt het langgerekte hoofdgebouw en daarachter een losstaand toiletgebouw.

De functies voor de reizigers en het personeel liggen hiërarchisch geordend op de hoofdas in volgorde van belangrijkheid. Voor de kaartverkoop en de bagageafhandeling was in het hoofdgebouw het plaatskaartenkantoor. Het ligt niet precies op de kop, dat is het bureau van de stationschef, die door de uitbouw in de breedte overzicht heeft over alle sporen, maar direct daarachter. Het andere deel van het hoofdgebouw was bestemd voor twee wachttruimtes die eveneens voorzien zijn van het vele glas: een doorlopend bandvenster bood zicht op de beide sporen. En de wachtkamers hadden aan beide perronzevels een deur zodat reizigers dwars door het gebouw kunnen lopen, om snel over te kunnen stappen. Vanuit de wachtkamers was het komen en gaan van treinen en reizigers voor wachtenden zichtbaar en hoofdonderwerp van de beleving. Aan het wachten op zich, dat gevuld kan worden met lezen of conversatie, wordt een dimensie toegevoegd: de beleving van de dynamiek van verandering, drukte en reizen. De beide wachtkamers waren bovendien voorzien van een

1914



1996 (2016)



Functies Emplacement**1914**

Opzet van het emplacement in 1914. (HUA)

- 1.perron
- 2.losweg
- 3.oprit naar perron
- 4.raccordement naar fabriek De Duif
- 5.goederenloods en seinhuis
- 6.een spoor
- 7.drie sporen
- 8.spoorwegovergang

1996

Opzet emplacement in 1996, met toelichting situatie in 2016 (ProRail)

- 1.perron
- 2.parkeerterrein
- 3.oprit naar perron
- 4.raccordement buiten gebruik in 1996, in 2016 inmiddels afgebroken
- 5.fietsenberg in 1996, in 2016 inmiddels verplaatst naar parkeerterrein (2)
- 6.een spoor
- 7.tweede spoor in 1996, in 2016 inmiddels afgebroken
- 8.spoorwegovergang
- 9.relaisgebouw
- 10.viaduct
11. in 2014 gerealiseerde drinkfontein
12. plantsoen

natuurstenen schouw die het wachten comfortabel maakte. De wachtruimte voor de derde klasse onderscheidde zich van de tweede en eerste klasse door dat de derde klasse was ingericht met vaste zitbanken terwijl die in de eerste en tweede klasse waarschijnlijk luxere losse tafels en stoelen stonden. Bovendien lag de derde klasse wachtkamer meer naar achteren op het station, dichtbij het toiletgebouw. In het verlengde van de hoofdas, achter het hoofdgebouw, ligt een bijgebouw met toiletten voor dames en heren, en bergingen, vanwege mogelijke stankoverlast los gelegen achter het hoofdgebouw. De toiletten in de voorste helft, en de bergingen erachter. Zo zijn de toiletten goed zichtbaar voor publiek.

Een geplande drinkfontein wordt in de opzet van 1914 wel getekend maar niet uitgevoerd (de fontein wordt pas 100 jaar later in 2014 uitgevoerd). In de getekende opzet biedt de fontein, tussen hoofdgebouw en toiletgebouw in, gelegenheid om staand water te drinken. Deze vrijstaande gemetselde zuil, eveneens op de as gesitueerd, heeft een alzijdig karakter en nodigt uit alle richtingen van het perron te benutten.

Plantsoen en verharding

Het achterste deel van het perron heeft een heel groen karakter (afb. pag. 38). De aanplant bestaat uit een lange rij Kastanjabomen in een langgerekt plantsoen, symmetrisch gesitueerd op de hoofdas. Op de oudste tekening wordt het niet getekend (afb. p. 24) maar op oude foto's is een langgerekte bomenrij met onderbeplanting in een rechthoekig blok wel zichtbaar (afb. p. 12). Op een tekening uit 1927 en een foto uit 1968 wordt rond het plantvak nog een ander vak aangeduid: dat is mogelijk gras, of grind of schelpverharding, terwijl langs het spoor een strook klinkers ligt (afb. p. 38, 39). Dat tweede vak is nu niet meer aanwezig. De huidige dwarspaden, op regelmatige afstand door het plantsoen om efficiënt overstappen op dit eilandstation te vergemakkelijken, zijn niet getekend, maar komen op de foto uit 1968 wel voor. Door het plantsoen heeft het

achterste deel van het perron een zeer groen karakter. De boom voor het station benadrukt samen met een vlaggenmast de hoofdgevel.

Het perron is niet van begin af aan voorzien van gemetselde perronranden. Op oude foto's lijkt een betonnen perronwand zichtbaar (afb. p. 12) die in 1914 ook wordt getekend (afb. p. 39b). De klinkerverharding van het perron rond het gebouw lijkt in 1914 te worden getekend. De huidige klinkerverharding en gemetselde perronranden ondersteunen het historische beeld van het complex. Vanwege veiligheid en toegankelijkheid zijn markeringen in het plaveisel aangebracht, die visueel wel erg dominant zijn.

Plaquette en gedenksteen

Na de Tweede Wereldoorlog worden een plaquette en een gedenksteen geplaatst bij de kop van het stationsgebouw. De bronzen plaquette herinnert aan de gesneuvelde medewerker van de spoorwegen uit Den Dolder: Pierre M. Roels. De gedenksteen in het plantsoen is opgericht ter herinnering aan de spoorwegstaking 1944-1945. De toevoegingen zijn gerelateerd aan de spoorgeschiedenis en zijn historisch waardevolle veranderingen.

Wijziging routes station

In de loop der tijd verwatert de logica in de route. De plaats van dienstruimtes voor de stationschef en kaartverkoop, bagageafhandeling en wachtruimtes verschuiven binnen de opzet van het hoofdgebouw. Delen van het gebouw worden geleidelijk aan ook minder voor publiek toegankelijk. Daardoor wordt de logica in de looproute over het perron onduidelijker. Gehandhaafd blijft echter wel het stationsgebouw als verdeler van twee reizigersstromen in aansluiting op de twee spoorrichtingen. En de hoofdtoegang blijft op de kop van het eilandperron aan de zijde van de spoorwegovergang. De kopgevel van het haltegebouw wordt niet meer benadrukt door de vlaggenmast op het perron maar door herdenkingsmonumenten.



Verkeer 2016**Linker pagina:**

Spoorwegovergang
oude Dolderseweg,
zicht richting noorden

**Rechter pagina:**

lb: Paduaweg richting
westen, zuidzijde spoor



lm: Fornheselaan, pad
voor langzaam
verkeer, zuidzijde
spoor



rb: Spoorwegovergang
zicht richting zuiden

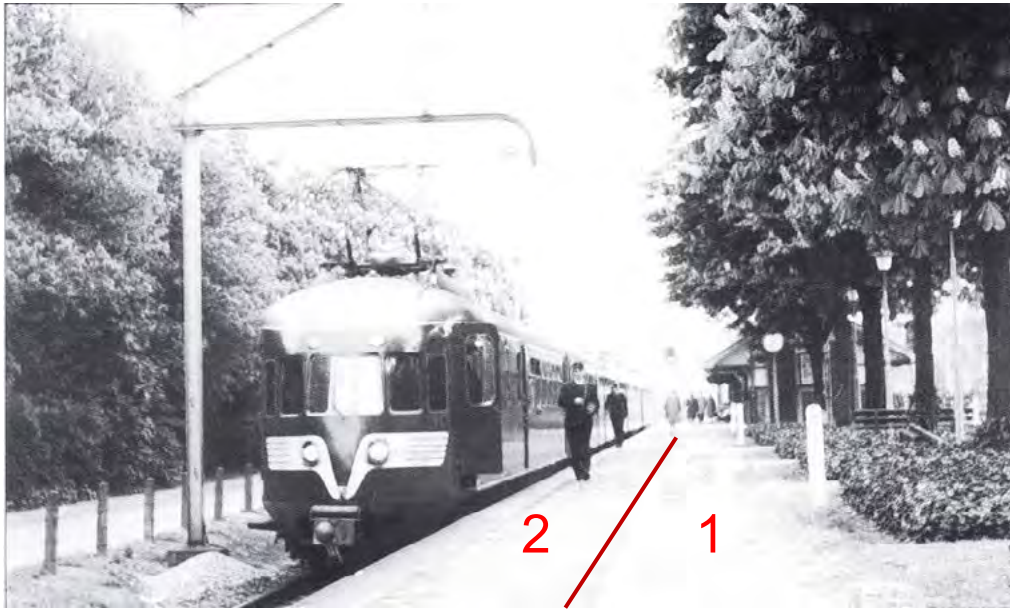
lo: zicht vanaf perron
op middenterrein
overzijde Dolderseweg.

mo: verhard gedeelte
tussen sporen aan
(westelijke) overzijde
spoorwegovergang
Dolderseweg
(voormalige locatie van
seinhuis en lampisterie
en later fietsenberging)



ro: parkeerplaats en
huidige fietsenberging
aan noordoostzijde
spoor





Perron

b: Perron omstreeks 1966 (Russer, 1997, p. 85)

- 1.gras, grind of schelpverharding
- 2.klinkers

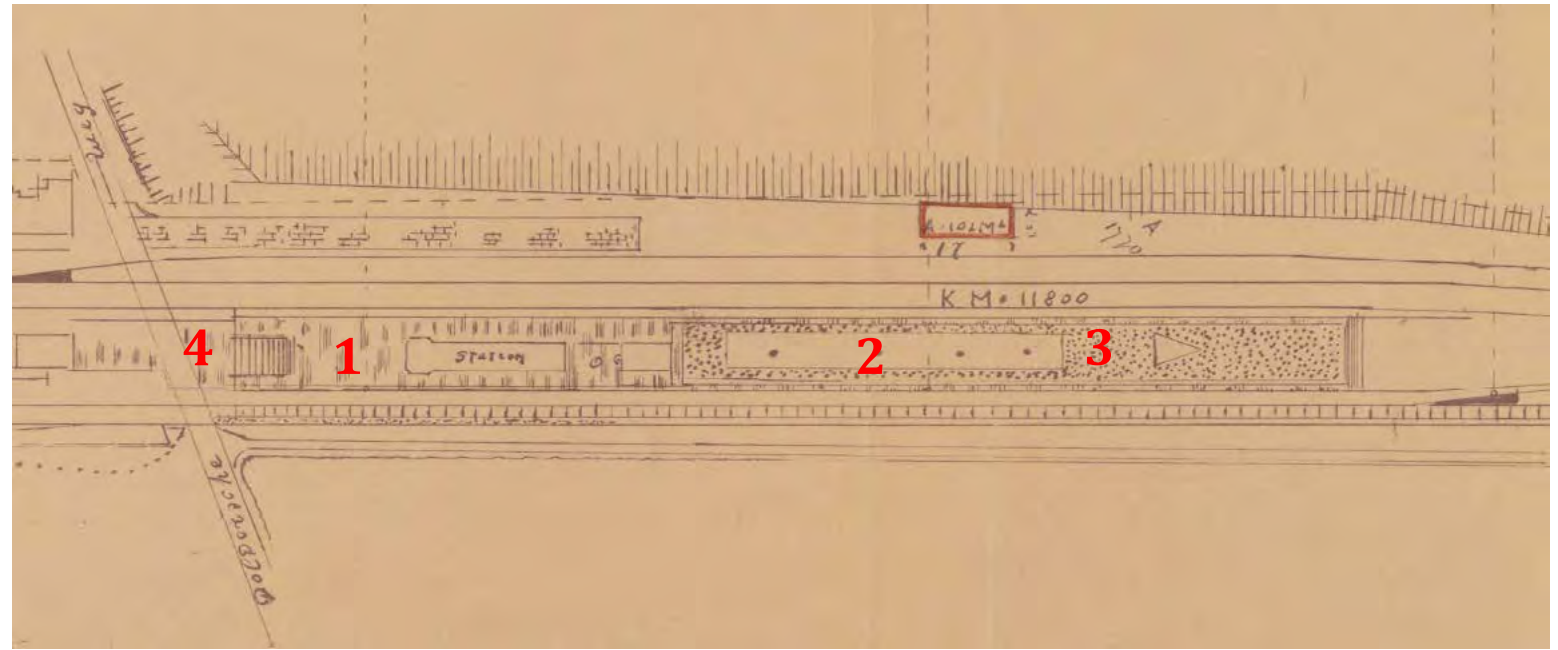
o: 2016: Plantsoen aanplant met volgroeide kastanjabomen op perron. Diverse doorzichten op ooghoogte door aanplant heen



Perron

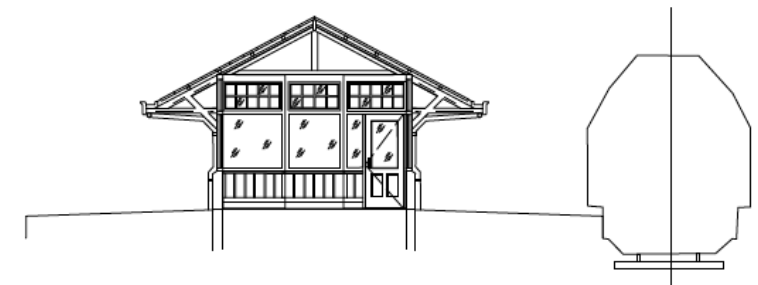
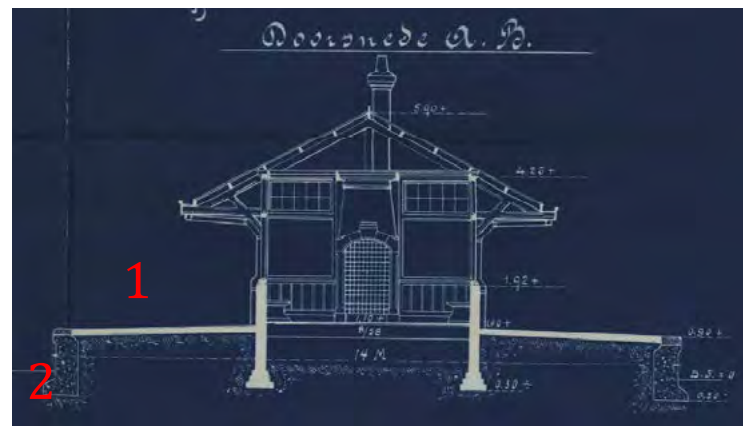
mb: Het perron op een tekening uit 1927 (een van de vroegste tekeningen met plantsoenaanduiding)

1. klinkerverharding rondom het hoofdgebouw en bijgebouw.
2. plantsoen met bomenrij in vak en onderbegroeiing
3. gras, grind of schelpverharding
4. helling met oprit, toegang tot perron (GA Zeist)



lo: Doorsnede over perron op een tekening uit 1914, 1. waarschijnlijk klinkerverharding 2. betonnen perronwand (GA Zeist)

ro: Doorsnede over het perron met hoofdgebouw en trein, tekening uit 2016 (Koolvis Studio)



Doorsnede AA 1:50



Perron (2016)

lb: Zicht op trein via plantsoenaanplant op perron

rb: relaisgebouw

rm: Trein is door het gebouw heen zichtbaar

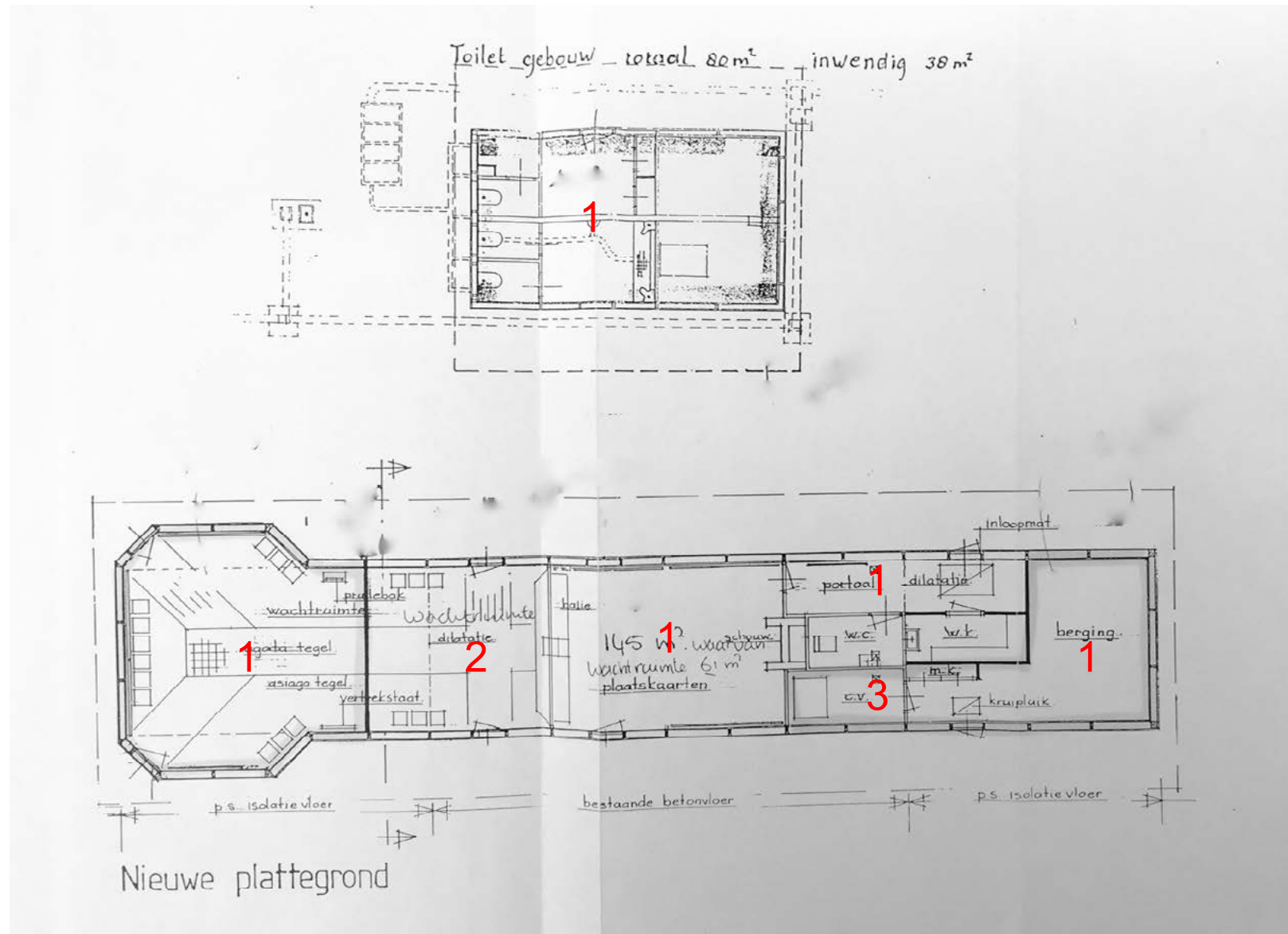
lo: Toegang tot perron, zicht vanaf spoorwegovergang

mo: Haltegebouw ligt axiaal op perron, perron grotendeels voorzien van klinkerverharding. Plaquette met gedenksteen op kop van hoofdgebouw

ro: hellingbaan, toegang tot perron. Klinkerverharding perron gaat over in bestrating.

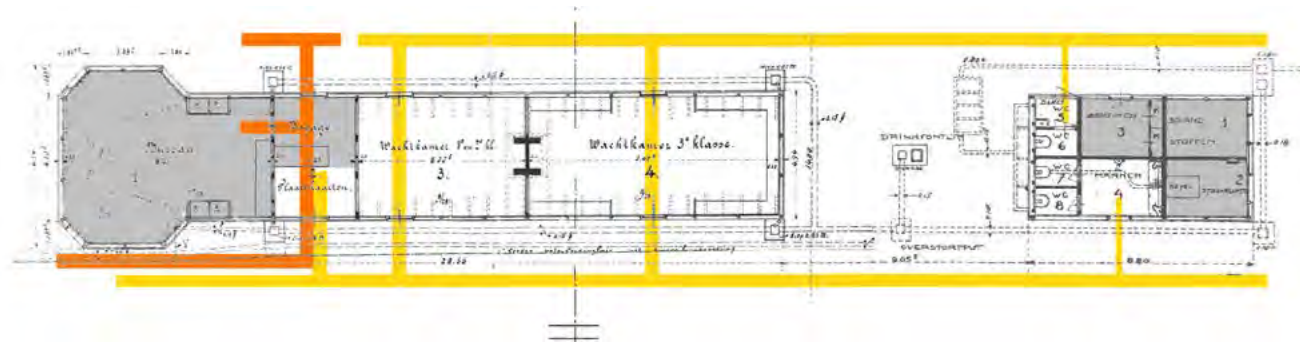
**Funcies
hoofdgebouw en
bijgebouw in 2016
(GA Zeist)**

1. buiten gebruik
2. wachtruimte
3. technische voorzieningen

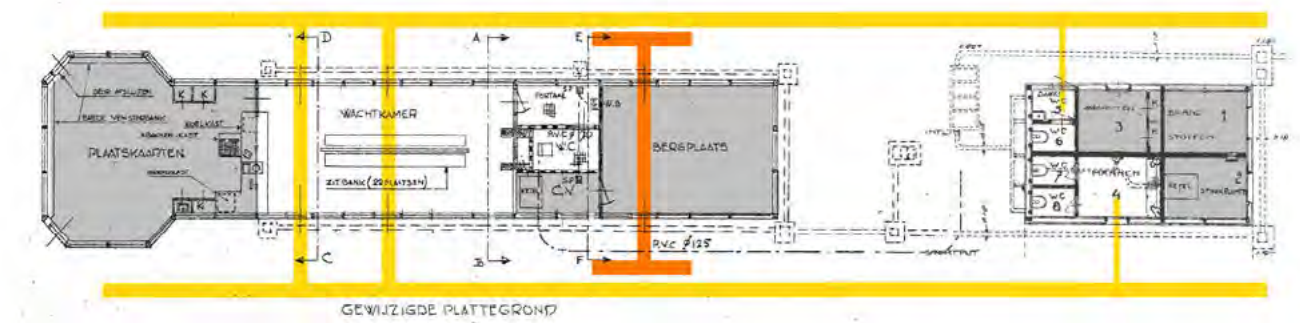


Reizigerstromen

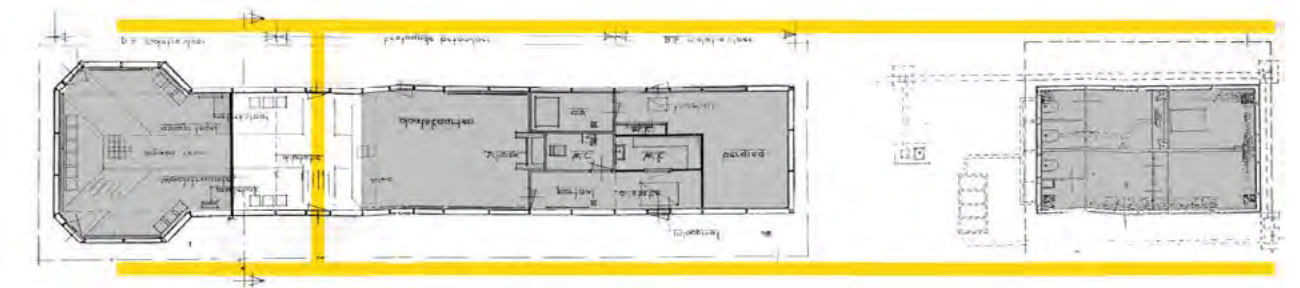
- Reizigers
- Bagage
- Niet openbaar toegankelijk



1914



1977



2016

Reizigerstromen

Boven: 1913
Reizigersstromen
gebouw (HUA 959-
7205)

Midden: 1977
Reizigersstromen
gebouw (ProRail)

Onder: 2016
Reizigersstromen
gebouw (GA Zeist,
Bouwvergunningen)

Routes station huidige situatie (circa 2003 tot 2016)

De hoofdentree is nog steeds bij de spoorweg-overgang, aan de kop van het eilandperron. De logica van de opzet wordt voortgezet doordat de incheckpaaltjes en een vaste zitbank precies op de hoofdas zijn geplaatst, in de as van het stationsgebouw dat nog steeds het perron in tweeën deelt, in aansluiting op de twee hoofdrichtingen van de treinen. Nieuw zijn de twee halfopen abris (en met oplaadpunt OV-chipkaart) bij de hellingbaan op de kop van het eilandperron. In het hoofdgebouw geven twee deuren, elk aan een perronkant, toegang tot de wachtruimte. Deze wachtruimte achter de ruimte in de kop van het gebouw is slechts herkenbaar aan de niet-afgeplakte vensters, terwijl de rest van de vensters in het gebouw zijn afgeplakt, in afwachting van een nieuwe functie. De rest van het gebouw is niet openbaar toegankelijk.

Verbouwing 2017: In het hoofdgebouw is tijdens de schouw eind 2016 een verbouwing in uitvoering. Het is de bedoeling in de eerste helft van 2017 de ruimte in de kop van het gebouw in gebruik te nemen als wachtruimte met koffiekiosk. Dat ligt vanzelfsprekend voor reizigers en is goed zichtbaar. De ruimtes daarachter, waarvan de inrichting is ontworpen door Koolvis Studio, zijn niet in gebruik met een reizigersfunctie, maar als zelfstandige verhuurruimte door een vereniging (bijeenkomsten, netwerken, ZZP-ruimte). Het toiletgebouw is niet toegankelijk.

3.3 Overzicht, samenvatting en conclusies emplacement**Concept uitgevoerde situatie 1914**

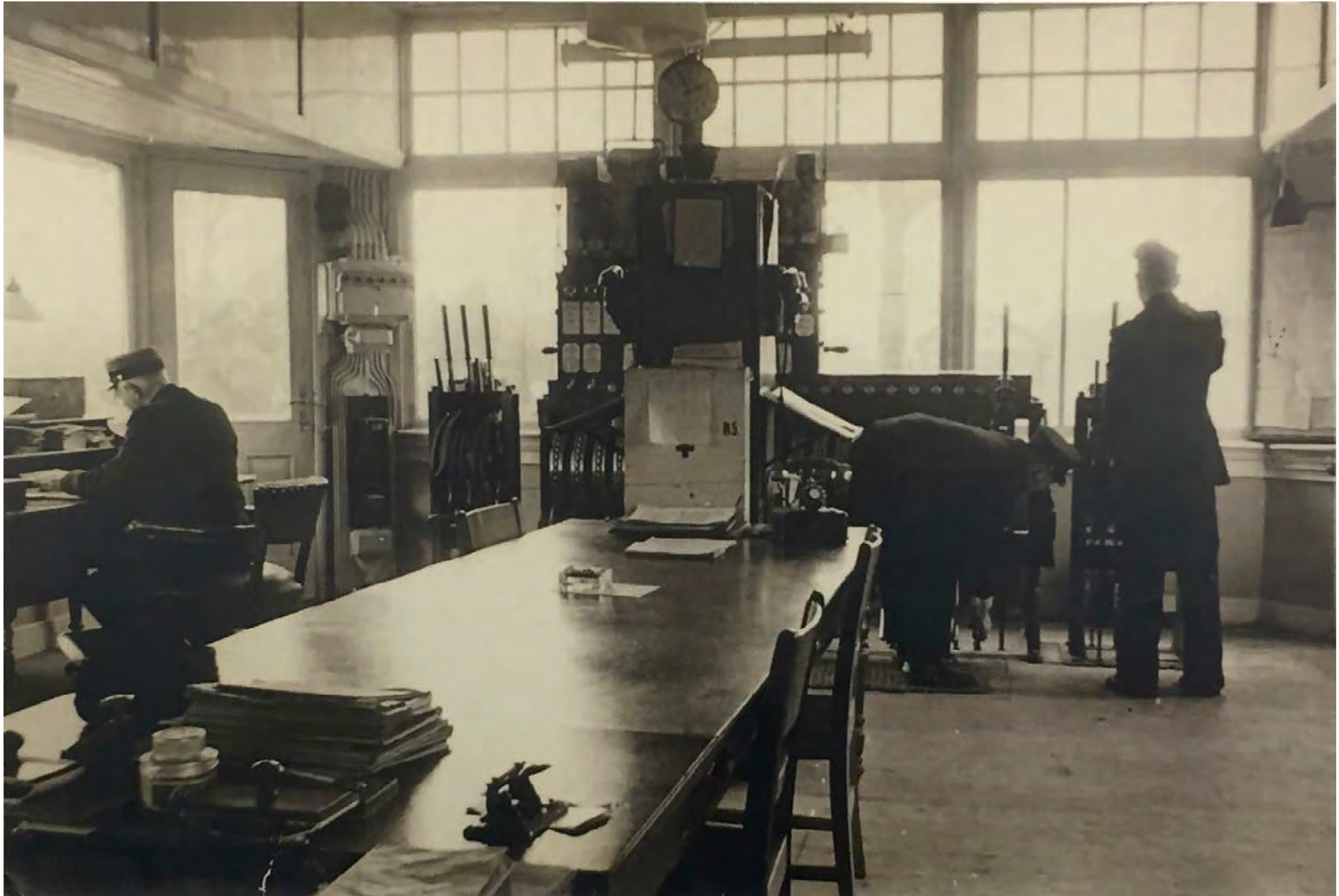
- entree tot stationseiland voor reizigers bij spoorwegovergang
- goederenoverslag aan de noordzijde van het station
- scheiding van reizigers met bagage en goederen
- station ligt centraal op stationseiland met aan weerszijde sporen in twee richtingen
- de aftakking naar Baarn ligt ver buiten het emplacement
- hecht verbonden met aftakkingen en laad- en losweg

Huidige ruimtelijke situatie

- ongewijzigd ligt het stationsgebouw centraal op stationseiland met aan weerszijde sporen in twee richtingen,
- nog steeds ligt de enige entree tot het stationseiland voor reizigers bij spoorwegovergang
- twee extra sporen voor goederen zijn afgebroken na vervallen van de goederenoverslag. Het terrein is heringericht voor stationsparkeren en fietsenstalling zodat historische route weliswaar is ingekort maar een nieuwe aan het station gerelateerde functie heeft gekregen

Samenvatting en conclusies

- het emplacement is in omvang afgenomen, maar bezit nog steeds de kern: een stationseiland met sporen in twee richtingen en toegankelijk vanaf de spoorwegovergang
- het stationsgebouw is voor een deel een achtergrond geworden voor het spoorverkeer, omdat de stationsfunctie van het gebouw voor een groot deel is vervallen: slechts een wachtruimte is in gebruik door reizigers.



4

4. Architectonische context: het gebouw tot in de details

4.1 Gebouwen

Door de bouw van het nieuwe eilandstation voor Den Dolder creëerde de NCS een station als een efficiënte overstapmachine, waarvan de hoofdelementen waren een haltegebouw en bijgebouw axiaal gesitueerd op het perroneiland. De zeer open architectuur (ruimtelijke opzet, constructie, vormgeving) van het gebouw was volledig op deze functie afgestemd.

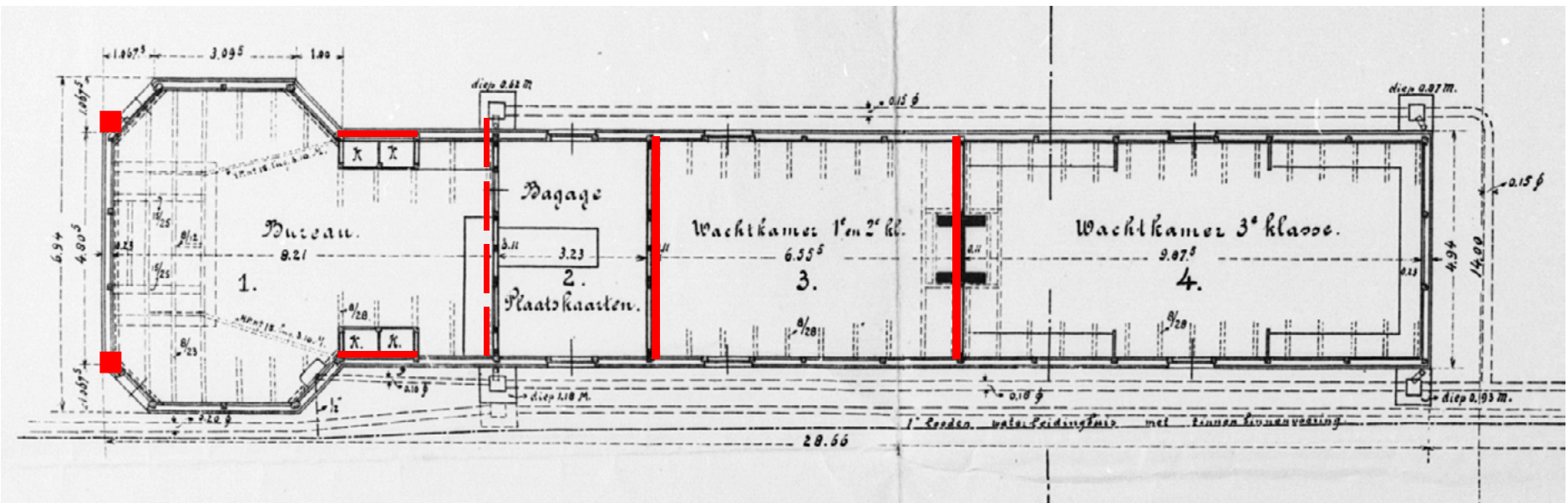
4.2 Stationsgebouw

De architectonische opzet van het station

De kern van het concept van het gebouw uit 1914 ligt in de opzet als eilandstation met een volledig op efficiënte overstapmogelijkheid gerichte typologie en een vernieuwende vormgeving met bandvensters die dat ondersteunt. De typologie was zoals in hoofdstuk 1 gezegd niet nieuw (Station Geldermalsen ontworpen in 1886 was voorloper), maar is voor Nederland wel zeldzaam. Het is zelfs een zeer waardevol voorbeeld van deze typologie omdat de open vormgeving extreem hierbij aansluit. Een noviteit was wel de volledig verglaasde wand voor de hoofdfuncties: de vormtaal is grotendeels gestandaardiseerd, en zonder veel afleidende elementen gericht op doorzichten en doorstromen zodat de reiziger zo snel mogelijk kan overstappen. Door een houten opbouw te kiezen kon de raamstijl relatief dun zijn (dunner dan bij muurwerk) zodat het doorzicht zo groot mogelijk is. Met de doorlopende vensterstrook, die zelfs in meerdere tussenwanden wordt doorgezet, wordt de op efficiënte gerichte typologie optimaal vormgegeven. Door de meer open opzet is het te beschouwen als een vervolg op Station Geldermalsen: een verbetering omdat het nog meer op efficiëntie is gericht.

I:
Het interieur van het seinhuis op de kop van het station in vol bedrijf, ca 1948 (HVDD)

De op openheid gerichte, nieuwe vormgeving brak tegelijk met de traditionalistische bouwstijl. Voor zover bekend is het haltegebouw Den Dolder het eerste stationsgebouw in Nederland waarbij alle hoofdfuncties van het hoofdgebouw voorzien zijn van een doorlopend bandvenster, wat een kenmerk van moderne architectuur zou worden. Er is geen sprake van een muur met gaten, maar van een bandvenster op een borstwering. De vernieuwende architectuur was een streven van de opdrachtgever, de NCS, die al enkele jaren eerder in Station Kampen in 1911 voor het eerst blijk had gegeven van een vernieuwende vormgeving om als bedrijf moderniteit uit te stralen (zie hoofdstuk 1). Het station bood een nieuwe kijk op het spoor, door de extreme openheid. Dat kwam het sterkst tot uitdrukking in het doorlopend bandvenster dat rondom het hele gebouw loopt en door een luifel wordt begeleid. Voor reizigers biedt het bandvenster haast onbelemmerd uitzicht op het treinverkeer en de drukte van de andere reizigers terwijl er toch rust, bescherming en veiligheid is. Ook het personeel zoals de baanchef en stationschef hadden goed zicht op het treinenverloop en de reizigersstroom. Het bandvenster wordt slechts op enkele plekken onderbroken door houten beschotting, zoals naast de beide deuren van het voormalige bureau en op plekken waar aanvankelijk kasten staan (afb. p. 46). Architectonisch bepaalt het bandvenster ook het maatritme van het gebouw door een herhaalbare eenheid van geprofileerde houten stijlen en liggers. Langs de bovenzijde is het bandvenster voorzien van een eveneens doorlopend bovenlicht met kleine roedeverdeling van steeds reeksen tienruits vensters, soms kleppend om ventilatie mogelijk te maken, soms vast. Dat doorlopende bandvenster wordt gedragen en tevens van een stevige 'voet' voorzien door het gemetselde muurwerk van baksteen en natuursteen. De lichte natuursteen lijst loopt als een band rond het gebouw elke doorgang accentuerend doordat daar de band ombuigt. De lijst versterkt zo de oriëntatie op het station want het accentueert de plaats waar reizigers en personeel het



Doorzichten

lb:
Interieurdoorzicht in de lengterichting van het haltegebouw: vensters rondom. De tussenwand is vernieuwd: kozijnstijlen en detaillering sluiten niet goed aan op het grid van het gebouw. (2016)

rb: zicht dwars door het gebouw op trein op andere perron. (2017)

lo:
Het bandvenster is slechts op enkele plaatsen doorbroken. In het interieur loopt het bovenlicht van tussenwanden met enkele onderbrekingen door. Aanduiding afsluitingen (doorlopende rode lijn) en onderbroken doorzicht (onderbroken lijn) aangeduid op plattegrond van het hoofdgebouw uitgevoerde situatie in 1914, (ProRail)

gebouw in- en uitkijken. De luifel aan beide langszijden van het gebouw wordt gevormd door het dakvlak door te trekken (een overstekend zadeldak), met een houten steunconstructie in de vorm van korbelen (ook 'schoor' genoemd, een onder circa 45 graden geplaatst balk die de constructie stijfheid geeft, afb. p. 50). Het houtwerk is op subtiële wijze, zonder dat het teveel afleidt en de oriëntatie van de reizigers verstoort, zeer sierlijk gesneden waarin de art-nouveaustijl tot uitdrukking komt en het straalt ambachtelijkheid uit. Omdat er geen stijlen op het perron staan is de ruimte onder de luifel zeer open en vrij te gebruiken.

De samenhang tussen het exterieur en het interieur wordt bereikt doordat de tussenwanden van het interieur niet alleen het gestandaardiseerde maatritme volgen van de gevelindeling maar ook de lijn van de borstwering en van de bovenlichtstijl volgen. Daardoor wordt de ruimtevorm heel samenhangend. De meeste ruimtes hebben aan twee zijden daglicht, zodat de bezoeker steeds beide langsgevels van het gebouw kan overzien en via de ramen ook het treinverkeer. Ook twee schouwen in de wachtruimte hebben kenmerken van art-nouveaustijl waardoor samenhang met het snijwerk in de luifel ontstaat.

Als geheel heeft het gebouw door haar lage hoofdvorm met luifel en expressieve kopgevelopzet een chaletachtige uitstraling met elementen in art-nouveaustijl, die aansluiten bij de min of meer landelijke omgeving van het station in de bouwtijd. De afdekking met waarschijnlijk rode pannen sluit eveneens aan bij de voor de bouwtijd gebruikelijke afdekking in die tijd.

In functioneel opzicht is de indeling logisch in aansluiting op eilandperron: met een aankomstruimte op kop waar functionaris perron kan overzien, daarna ruimte voor kaartverkoop, en vervolgens wachtruimtes. In het bijgebouw, om stankoverlast te voorkomen los van het haltegebouw gebouwd, zijn toiletvoorzieningen voor dames en heren, een technische ruimte en bergingen. Daarachter is het plantsoen.

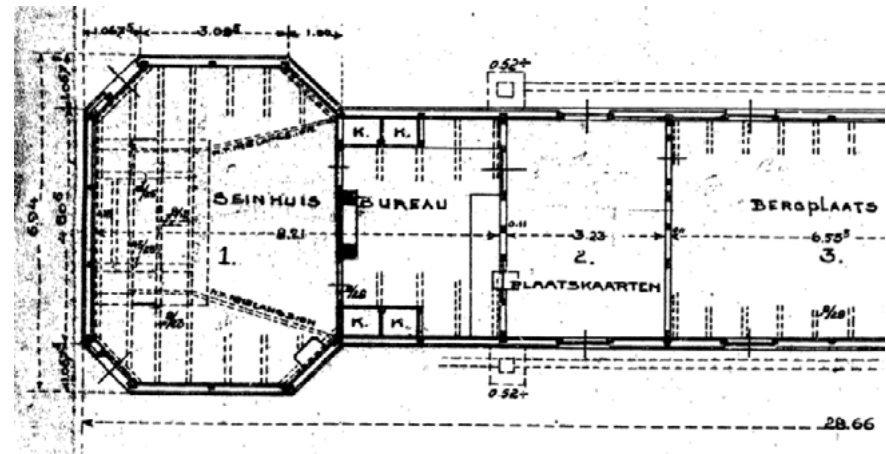
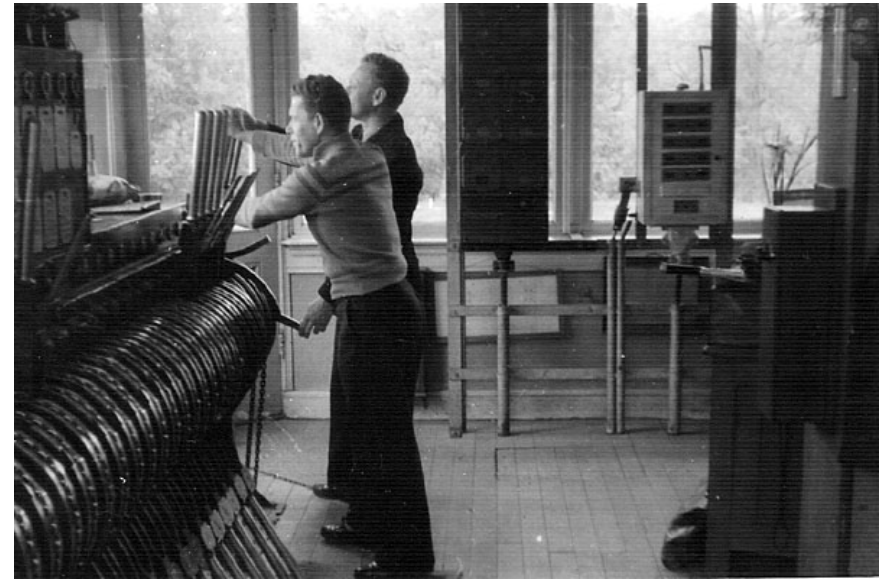
Constructieve hoofdopzet

De hoofdopzet van de draagconstructie bestaat uit twee hoofdelementen: een gemetselde muur tot heuphoogte en daarboven een houten opbouw. Bij doorbrekingen in het muurwerk zijn identieke houten deuren, zodat reizigers of personeel dwars door het gebouw heen kunnen lopen, en het andere perron kunnen bereiken. De oriëntatie wordt vergemakkelijkt door de natuurstenen lijst, die de deuren accentueert.

De houten bovenbouw die een relatief maximale openheid biedt met vensters en deuren, is opgebouwd uit gestandaardiseerde onderdelen.

De vensterstrook is opgebouwd als een gestandaardiseerde houten constructie met veel glas: een bandvenster met houten stijlen en regels van een vaste maat, die ook doorloopt in de constructie van de luifel en dakkap en cassetteplafond. Meerdere stijlen zijn aan de binnenzijde versterkt met een opgedikte balk die met bout en moer is vastgezet. De korbelen geven stijfheid aan de constructie. Boven deze horizontale vensterstrook is een strook met liggende bovenlichten die voorzien zijn van roedeversdeling. Meerdere bovenlichten kunnen worden opgezet voor ventilatiedoeleinden en zijn kleppend. Op de tekeningen uit 1914 worden de breedste bovenlichten aangeduid als twaalfruits, maar op foto's van uitgevoerde situatie te zien als tienruits vensters.

De kap is uitgevoerd als een spantconstructie met een enkelvoudig hangwerk, dat bijzonder geschikt is voor de flauwe dakhelling en waarbij de trek balk tevens de zoldervloer draagt. De constructie van de houten dakkap loopt door in luifel die voorzien is van eenvoudige gesneden versieringen, waarin de art-nouveaustijl tot uitdrukking komt. De oorspronkelijke rode pannendeckking dekt als een ononderbroken langgerekt zadeldak het gebouw af (en wordt bij het toiletgebouw in verkorte vorm herhaald).



Interieur

l:
Interieur van de voormalige wachtkamers derde klasse, met schouw, 1973.

Driedeling in binnenwand:

1. Bovenlicht
2. Centraal paneel
3. Lambrisering (RCE)

rb:
Seinhuis ingericht in kop van stationsgebouw, 1948 (Langs de rails)

ro:
Plattegrond detail hoofdgebouw, met de ruimte in de kop ingericht als seinhuis, ongedateerd (ProRail)

Interieur: licht, maat, materiaal, aswerking

In het interieur werkt de axiale opzet en de oriëntatie op het reizen door. Het voormalige bureau op de kop heeft zicht op de perrontoegang en heeft als enige door de brede, erkerachtige, uitbouw ook uitzicht langs de perronzevel. De wachtruimtes worden gekenmerkt door de tweezijdige daglichttoetreding, waardoor vanuit de ruimte zicht is op beide sporen. De vaste getimmerde banken zijn met de rugleuning tegen de buitengevel aangebracht zodat de reizigers zowel andere reizigers zien als passerende treinen.

Doordat in de ruimtes het bovenlicht van de zijgevels en de borstweringslijn ook doorloopt in de binnenwanden ontstaat een onderling verband met de naastgelegen ruimtes. Aan de binnenzijde zijn de tussenwanden afgewerkt met een houten lambrisering. De buitenmuren zijn aan de binnenzijde afgewerkt met lambrisering of afgepleisterd. Het visueel verband met de naastgelegen binnenruimtes is via het bovenlicht het sterkst, maar is ook voelbaar en visueel afleesbaar door de lengteas. Ook in materiaal wordt een eenheid tussen binnen en buiten bereikt doordat in het interieur de toepassing van houtwerk wordt doorgezet, zoals in de vloerplanken (op sommige plekken nog oorspronkelijk ogend) en een geprofileerd geschilderd cassettenplafond dat eveneens de maat van de kozijnen volgt (op sommige plekken nog aanwezig). De vensterbanken in het interieur zijn eveneens van hout (op meerdere plekken nog aanwezig), met afgeronde hoeken en geprofileerd. Het is niet duidelijk of deze oorspronkelijk zijn, uit 1914, of later zijn aangebracht. De aanwezige vensterbanken vormen een positieve bijdrage aan de interieurkwaliteiten. In de achterste wachtruimte zijn ze niet, vanwege de rugleuning van banken.

Op de centrale hoofdas zijn in de twee wachtruimtes monumentale schouwen gerealiseerd, met de initialen van het spoorwegbedrijf: NCSM. Deze detaillering in de wachtruimte verwijst naar de opdrachtgever.

De schoorstenen zijn gemetseld en van min of meer identieke schouw van natuursteen en wandtegels

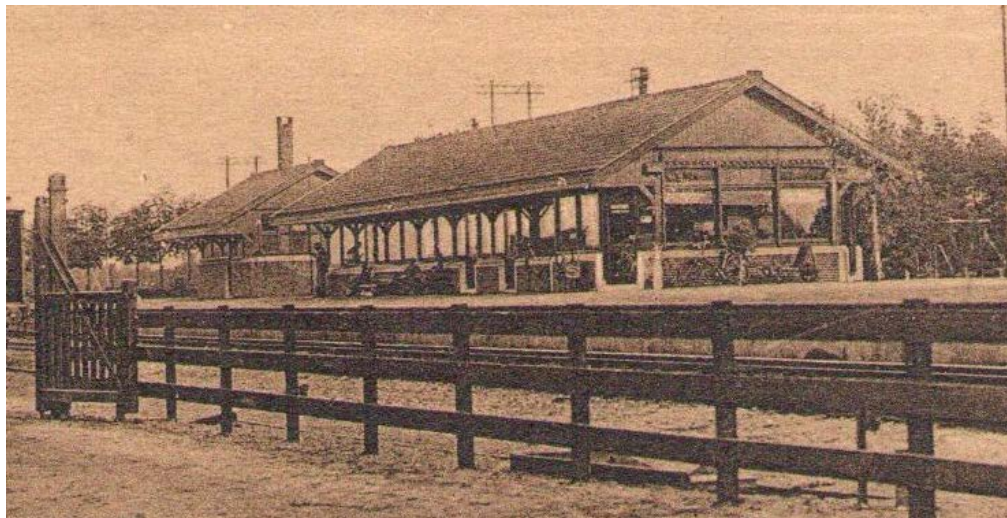
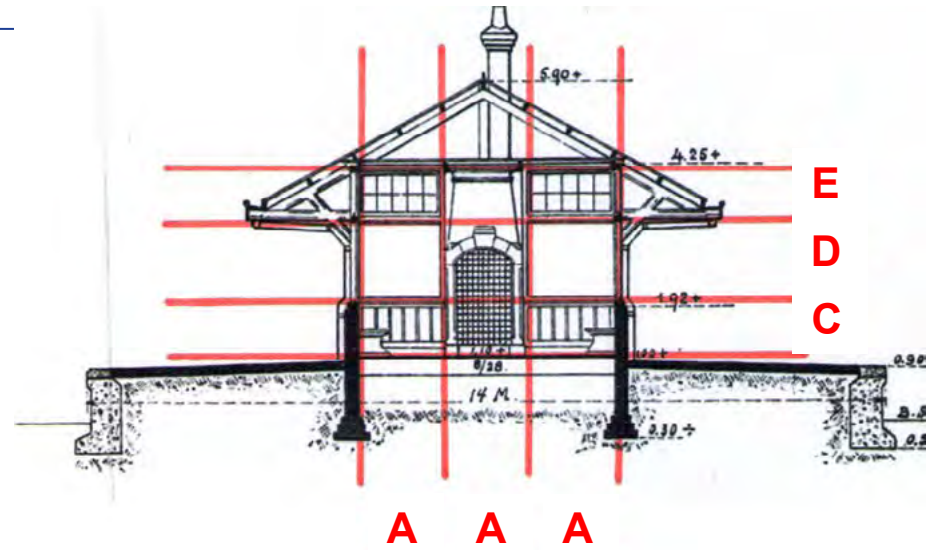
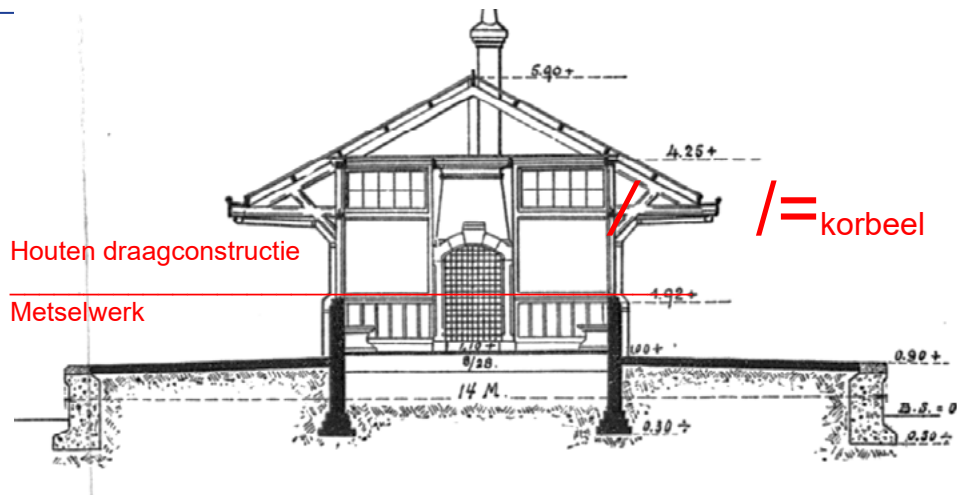
voorzien. Dit zijn blikvangers die contrasteren met de eenvoud van de standaardelementen. De symmetrisch op de as geplaatste natuurstenen schouw is betekenisvol versierd met de gebeitelde en goudgeschilderde initialen van de opdrachtgever. Het is niet bekend of de schildering van het gevleugelde wiel op de schouw oorspronkelijk is (op een foto uit 1973 komt deze schildering echter niet voor). Beide wachtruimtes zijn van deze identieke schouw voorzien. De wachtruimte van de bureauchef werd verwarmd met een (verplaatsbare) kachel die in de ruimte op de vloer stond. Deze kachel had een eigen rookkanaal (schoorsteen) op het dak. In de oorspronkelijke binnenwanden zijn identieke meerruits bovenlichten. Door de continuering van deze bovenlichten blijft verband tussen de naast elkaar gelegen ruimtes en met de buitenmuren. Ook bieden de vensters in de wachtruimte zicht op het treinverkeer langs beide perronzijden.

4.3 Veranderingen hoofdgebouw

Het hoofdgebouw is diverse malen verbouwd, waarbij de indeling werd aangepast en vooral nieuwe binnenwanden een andere indeling en gebruik mogelijk maakten. Het exterieur bleef grotendeels onveranderd.

Bureau wordt tijdelijk seinhuis

Een belangrijke wijziging was de inrichting van het seinhuis in de kop van het stationsgebouw, in de voormalige ruimte van het bureau. Daarbij zijn installaties geplaatst, die inmiddels weer verdwenen zijn. Mogelijk kreeg het bureau toen ook een harde vloerafwerking, met grijze industriële tegels. Waarschijnlijk is ook het staande venster naast de twee deuren dichtgezet om installaties aan te brengen. Ook is het plafond waarschijnlijk weggebroken, om ruimte te maken voor de installaties. De datering van de verbouwing valt niet op te maken uit de tekeningen, maar is mogelijk in de jaren veertig uitgevoerd (pag. 48). Mogelijk houdt het verband met de elektrificatie van de spoorlijn in 1948. In 1977 is de ruimte



maatstramien

Constructie en hoofdstructuur

lb:
Doorsnede over een van de wachtkamers in hoofdgebouw, 1914 , met aanduiding hoofdconstructie (metselwerk en hout) en aanduiding korbeel (diagonale balk) (HUA)

r:
Maatstramien. Hoofdstructuur gebouw, geprojecteerd op doorsnede , gevel en plattegrond hoofdgebouw

lo: Het maatstramien wordt in hoofdropzet aan exterieur zichtbaar door het ritme van kozijnstijlen en doorlopende horizontale banden. (col DB)

van het seinhuis weer in gebruik als kantoor (plaatskaarten).

Wachtruimte en loketten
Meerdere keren veranderden bij herindelingen de wachtruimtes van plaats. Van aanvankelijk in het achterste deel van het gebouw, kwam het uiteindelijke helemaal in de kop van het gebouw, daar was de loketruimte tevens wachtruimte net voordat deze gesloten werd omstreeks 2000-2003. De huidige wachtruimte bevindt zich in een van de voorste delen van het gebouw. Dat sluit in hoofdropzet min of meer aan bij de looprichting op het station. Maar de toegang tot de wachtruimte is nauwelijks als entree herkenbaar en het merendeel van de ruimtes is niet in gebruik in 2016.

Exterieur: kleuren en lichtarmatuur
-Bij de restauratiewerkzaamheden in 2014 zijn volgens een artikel over de restauratie na een kleuronderzoek de oorspronkelijke kleuren aangebracht. Van dit kleuronderzoek is helaas geen rapport beschikbaar. Het bewijs voor de reconstructie of restauratie kan niet controleerbaar onderbouwd worden of inzichtelijk gemaakt worden (Redactie 2014)
-In hetzelfde jaar als de restauratie (2014) is tegen de achtergevel van het haltegebouw en de voorgevel van toiletgebouw een buitenlamp aangebracht in historiserende vorm. Het toegepaste armatuur past niet vanzelfsprekend bij het oorspronkelijke gebouw. Op foto's van de historische situatie is daar geen onderbouwing voor aanwijsbaar. Op foto's uit 1960 is een armatuur met een eenvoudiger vormgegeven, functionele stijl zichtbaar.

Constructie
In hoofdropzet is de constructie (zie pag 47) nog aanwezig, maar deze is wel verstoord.

De belangrijkste verstoringen:
-De achterste, grootste voormalige wachtruimte is door veranderingen van binnenwanden heringedeeld,

waardoor de oorspronkelijke hoofdstructuur met tweezijdig zicht op sporen niet meer goed te beleven is.
-Houten vloeren deels verwijderd. De huidige afwerking van bijvoorbeeld tegels of beton sluit niet aan bij oorspronkelijke opzet en verstoort het beeld.
-Bij latere verbouwingen zijn tussenwanden geplaatst zonder rekening te houden met het oorspronkelijk maatsysteem, vormgeving en indeling.
-Bovenlichten met roedeverdeling worden vervangen door vensters met een groot glas. Later worden de bovenlichten weer aangepast. Bij de restauratie in 2014, worden de tekeningen van de bovenlichten als oorspronkelijk aangehouden en worden bovenlichten voorzien van twaalfroedeverdeling met opgeplakte roeden.
-Cassetteplafond ruimte bureauchef is verwijderd, waardoor de onafgewerkte kap in het zicht is.

Interieur
Het concept van het interieur is relatief meer verstoord dan het exterieur.
De belangrijkste verstoringen:
-De openheid wordt aangetast door het afplakken van de vensters in andere ruimtes en door het toepassen van barokglas voor de grote glasvlakken.
-Het hoofdconcept van openheid, maatstramien en detaillering wordt aangetast door het plaatsen van nieuwe wanden die de open opzet, maatstramien en oorspronkelijke detaillering niet volgen.
- Oorspronkelijke vaste houten banken in wachtruimten zijn grotendeels verwijderd. Enkele resten tegen de muur in de voormalige achterste wachtkamer zijn nauwelijks afleesbare residuen van het oorspronkelijke gebruik als zitbank.
- Plafond deels weggebroken in voormalige ruimte bureauchef. Deze ruimte is tijdelijk in gebruik geweest als seinhuis. Voor het plaatsen van de installaties is het plafond mogelijk verwijderd, zodat de kap zichtbaar werd. In de huidige situatie is de kap zichtbaar.
- Nieuwe doorbrekingen in het cassetteplafond verstoren

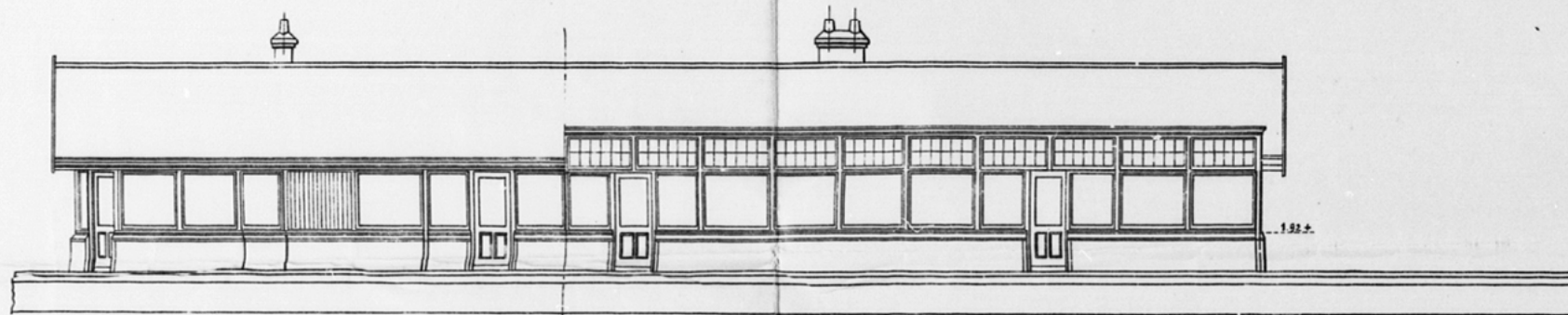
N.C.S.M.

Haltegebouw.

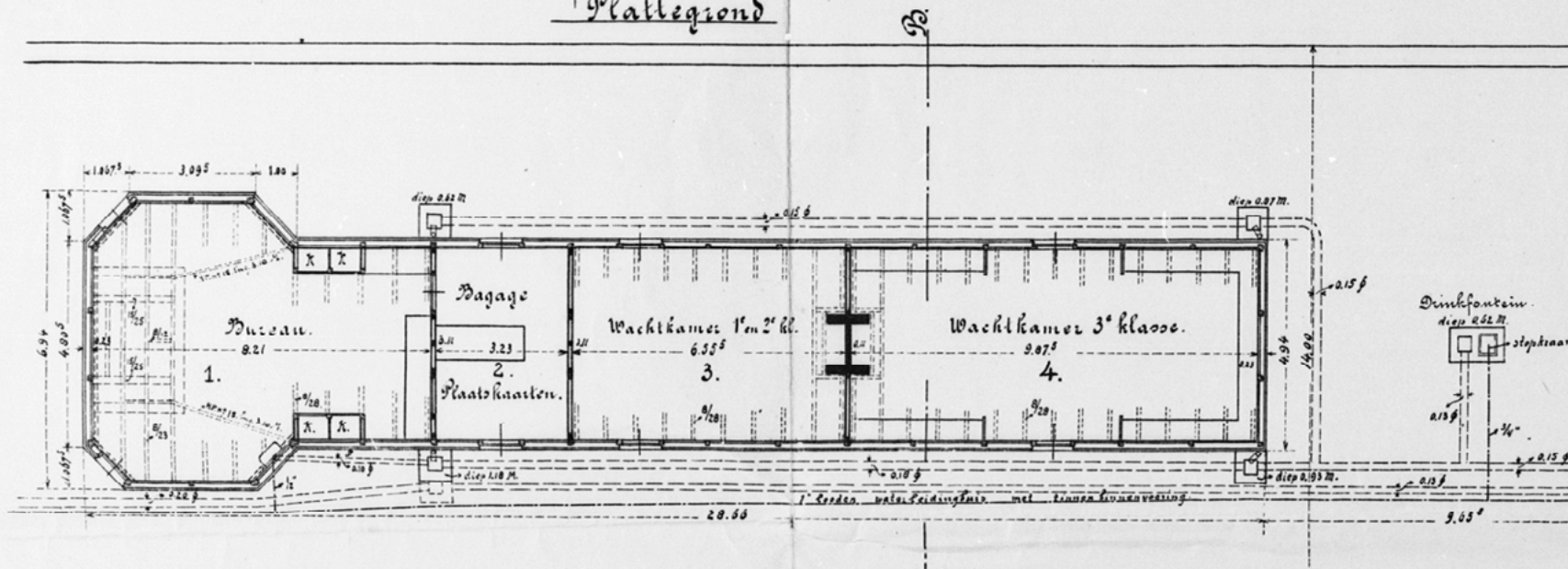
den

Aanzicht.

1:100.



Plattegrond

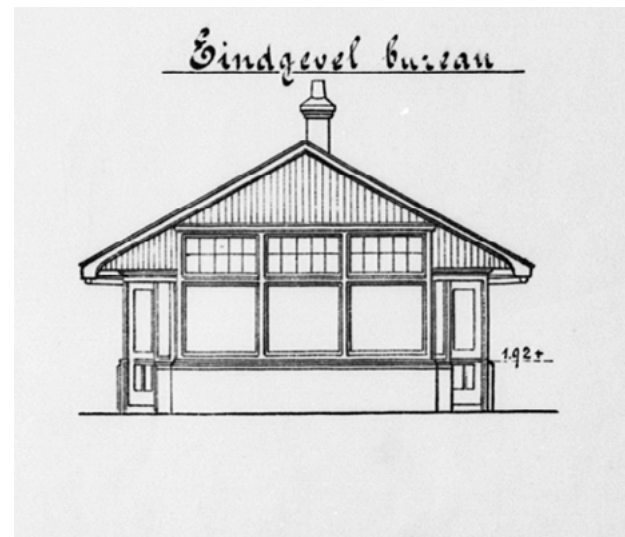
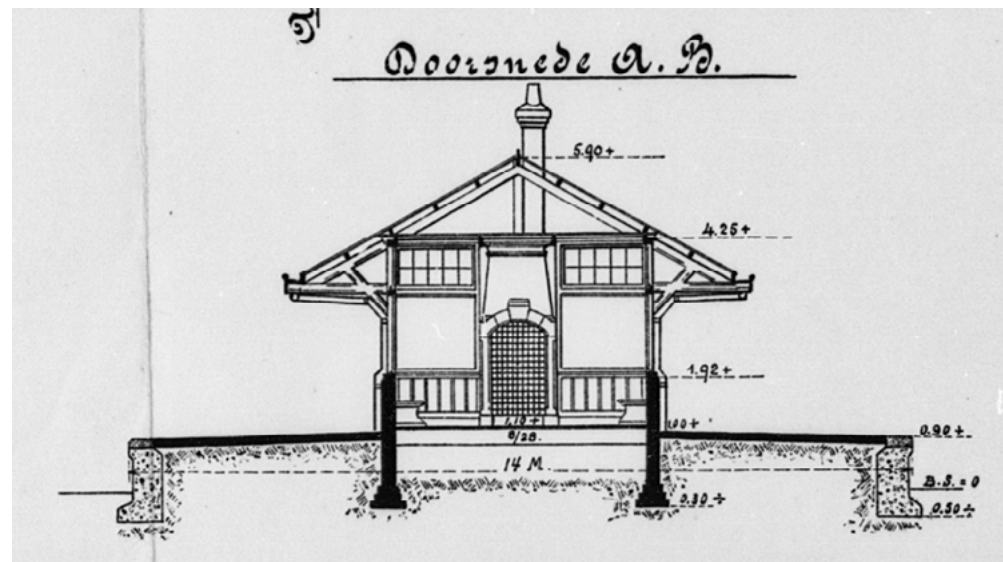


1914 - Hoofdgebouw

l: Plattegrond (onder) en aanzicht (boven) langsgevel, inclusief deel klepramen achter luifel, uitgevoerd gebouw (HUA)

rb: Doorsnede over wacht ruimte derde klasse (achterste wachtkamer) (HUA)

ro: aanzicht kopgevel hoofdgebouw (HUA)





Interieur twee voormalige wachtkamers

boven: wachtkamer eerste en tweede klasse

lb: Tussenwand met schouw. Gemetselde uitvoering wand en lage buffet zijn niet oorspronkelijk en in 2017 verwijderd.

rb: Detail kozijn, met houten vensterbank.

rm: Houten vloer. Mogelijk een keer vernieuwd.

onder: wachtkamer derde klasse

lo: Tussenwand met schouw in 1973 (RCE)

mo: nieuwe indeling wachtkamer met kleinere ruimtes

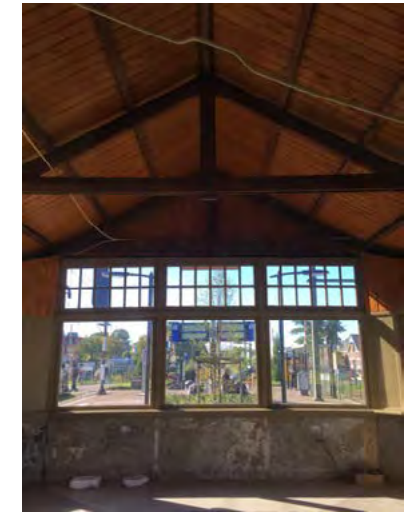
ro: deel van kopse wand, met restant van oorspronkelijke vaste zitbanken (rugleuning) tegen wanden



interieur voormalig bureau en vestibule kaartverkoop en bagageafhandeling (ruimte in kop van hoofgebouw)

lb: Interieur bureau ca 1948. Vlakke afdekking plafond in twee niveaus: hoger centraal deel, bij uitbouw verlaagd. (HVDD)

mb en rb: Bureau in 2016. Het plafond is weggebroken, waardoor onafgewerkte kap zichtbaar is. Plavuizenvloer is niet oorspronkelijk.



lo: Interieur van het plaatskaartenkantoor in 1966. De tussenwand volgt het stramien van de buitengevel met driedeling borstwering, glas, bovenlichten met raamroedes. oorspronkelijk cassettenplafond is afgetimmerd. (HUA)

ro: plaatskaartenkantoor, in gebruik als wachtkamer in 2016, maat tussenwand correspondeert niet met stramienmaat.





exterieur

Linker pagina:
de luifel bedekt
een gedeelte van
perron (niet tot
aan trein) zodat
geheel beschut in
-en uitstappen niet
mogelijk is

rechter pagina:

l: lineaire
schikking
hoofdgebouw en
bijgebouw die
duidelijk een
eenheid vormen.

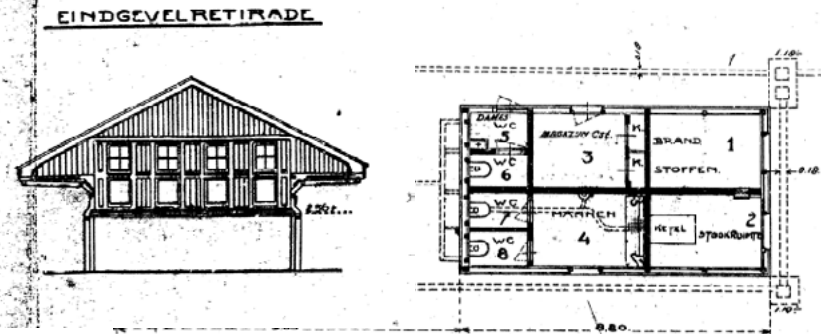
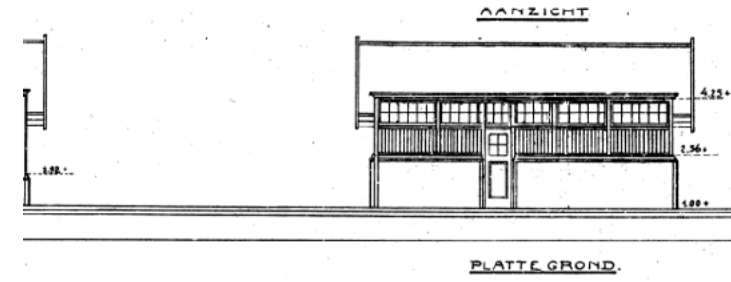
rb: zicht over
lengterichting
perron, deuren
vallen op als
doorbreking gevel

lo: gedenkteken in
kopse gevel
hoofdgebouw

mo: deur naar
bureau in kopse
gevel
hoofdgebouw

ro: een van de
identieke reeks
metalen
ventilatioeroosters
in gevel





Bijgebouw met toiletvoorziening, bergingen, technische ruimte In 2016 buiten gebruik)

lb:
Kopgevel bijgebouw met op de voorgrond perron met de drinkfontein

mb:
Wachtplaats onder het dakoverstek met gesneden spanten

rb: Achtergevel van het bijgebouw.

lo:
Binnendeuren en in bijgebouw

mo:
Spanten in het bijgebouw, interieur

Ro:
Plattegrond en aanzichten kopgevel en zijgevel bijgebouw, 1914 (GA Zeist)

beeld van eenvoud

- Het oorspronkelijke waardevolle houtwerk zoals kozijnen is op meerdere plekken aangetast door aanbrengen van leidingen bijv. of zelfs geheel weggebroken of aan zicht onttrokken.

-Enkele grote vensters zijn aan binnenzijde voorzien van een extra lijst vanwege toepassing van isolatieglas.

-Een van de twee schouwen in wachtkamer is niet meer zichtbaar. Deze is achter een wand afgetimmerd, en nog wel aanwezig. Op tekeningen wordt deze nog aangegeven.

-Delen van wandafwerkingen zijn verwijderd en niet opnieuw afgewerkt

4.4 Andere onderdelen van het station

Bijgebouw met toilet en berging

Het toiletgebouw met bergingen is als een losstaand volume ontworpen omdat deze functie geregeld stankoverlast gaf en daarom vaker gescheiden van het hoofdgebouw werd gesitueerd. Het toiletgebouw is vanwege de functie meer gesloten ontworpen, om de privacy te waarborgen. De vormgeving van het toiletgebouw echoot op onderdelen het hoofdgebouw. Het is kleiner in volume maar qua hoofdopzet, constructie en detaillering identiek en daardoor zeer verwant en duidelijk in samenhang en als een geheel ontworpen. (afb. p. 46). In plaats van een bandvenster is houten beplanking toegepast afgewisseld met kleine vensters met barokglas. De bovenlichten zijn gevuld met vierruits roedeverdeling. De vloerindeling in kleine eenheden is functioneel en symmetrisch. Bijzonder in het interieur is het losmaken van de tussenwanden van de kap.

Er is geen horizontaal plafond maar de schuine kap is zichtbaar gelaten. Op de vloer van de toiletten is granito in siermotief aanwezig dat nog oorspronkelijk oogt en aansluit bij de oorspronkelijke functie en goed schoon te houden is. (de toiletputten en wasbakken zijn verwijderd). In een van de ruimtes zijn nog twee oorspronkelijke houten kasten aanwezig. Tegen de gevel is in 2014 een

buitenlamp aangebracht in historiserende vorm. Het toegepaste armatuur past niet vanzelfsprekend bij het oorspronkelijke gebouw. Op foto's van de historische situatie is geen onderbouw van deze latere toevoeging aanwijsbaar.

Drinkfontein

De in 2014 gerealiseerde drinkfontein verwijst door plattegrond, materiaal en situering naar het oorspronkelijke ontwerp uit 1914. Deze is beeldondersteunend voor het functioneren van het emplacement. (afb. p. 14)

In- en uitcheck, abri en oplaadpunt OV-kaart

Het opladen van OV kaart vindt plaats (in 2016) via een automaat in een abri, naast de schuine oprit tot het stationseiland. Goed ingepast op de as van de oprit staan twee incheckpaaltjes. (afb. p. 40lo en 66)

Banken

De principiële plaats van de zitbanken onder de luifel, met de rugleuning langs de muur en gericht op het spoor, is al vanaf de oorspronkelijke opzet aanwezig. De huidige recente zitbanken op het perron hebben nog steeds deze logische plek: onder de beschutting van de luifel. In de huidige situatie zijn ook banken meer vooraan op de hoofdas, voor het gebouw geplaatst. Daardoor blijft het perron aan de spoorzijde grotendeels leeg. (afb. pag. 56,57). Ook de vaste bank op de as van het hoofdgebouw, bij de perronopgang is logisch, omdat deze aansluit bij de verkeersscheiding door het gebouw over het perron naar twee zijden. (afb. p. 64)

Relaisgebouw

Het relaisgebouw aan de oostzijde van het perron, is aan de buitenzijde bekleed met een poster met boommotief. Vanwege de decoratie sluit het niet aan bij de architectuur van haltegebouw en bijgebouw en is het een vreemde eend in de bijt. Het staat ver weg van de hoofdgebouwen zodat het weinig beeldverstoring werkt. (afb. p. 40)



5

5. Waardestelling: de gebouwde erfenis

Toelichting op de kwaliteiten en essenties

Welke kwaliteiten zijn kenmerkend voor het behoud van het cultuurhistorisch waardevolle karakter? Om de cultuurhistorische kwaliteiten van Station Den Dolder te behouden, zijn de volgende waarden essentieel. Ze zijn aangegeven op de waarderingskaart op pag. 62-63.

5.1 Waardering op complexniveau

Station Den Dolder heeft grote cultuurhistorische waarde:

- Het station heeft grote waarde voor het spoor als een van de weinige en nog relatief gave voorbeelden van een eilandstation in Nederland, waarvan de open architectuur optimaal aansluit bij de functie als efficiënte overstapmachine
- voor het spoor: als onderdeel van de lijn waarvan de aanleg verbonden is met het koninklijk huis
- voor het spoor: als uiting van het streven naar een moderne uitstraling van de opdrachtgever de NCS vanaf 1911

Station Den Dolder heeft grote stedenbouwkundige en ensemblewaarde:

- voor de lokale ontwikkeling: het station is van groot lokaal belang als uiting van het begin van de ontwikkeling van de kern Den Dolder
- als nog goed zichtbaar ensemble als eilandstation met haltegebouw, bijgebouw, perroneiland en emplacement
- als stedenbouwkundig markant ensemble met grote belevingswaarde vanaf de openbare weg. Visueel contact vanaf terreinen langs spoor biedt overzicht over het perron en het treinverkeer.
- vanwege functioneel gebruik als station met entree langs historische Dolderseweg
- vanwege het overzicht over de perrons naar de omliggende buurten

I:
De trein is door het hoofdgebouw heen zichtbaar, een kenmerkend beeld van het eilandstation als efficiënte overstapmachine (2016)

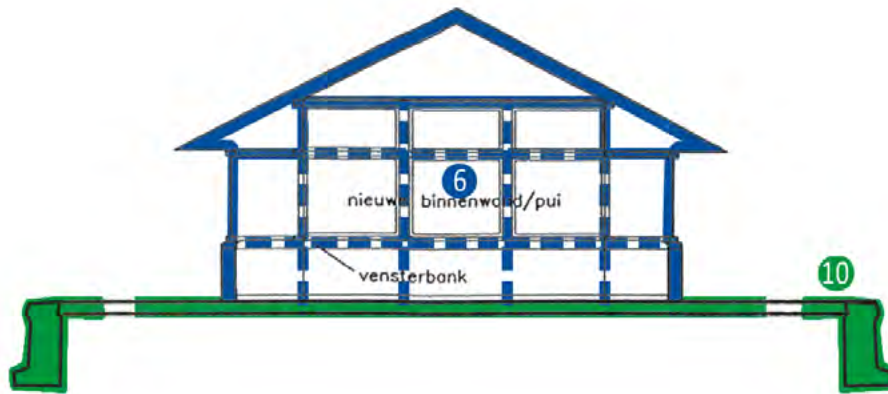
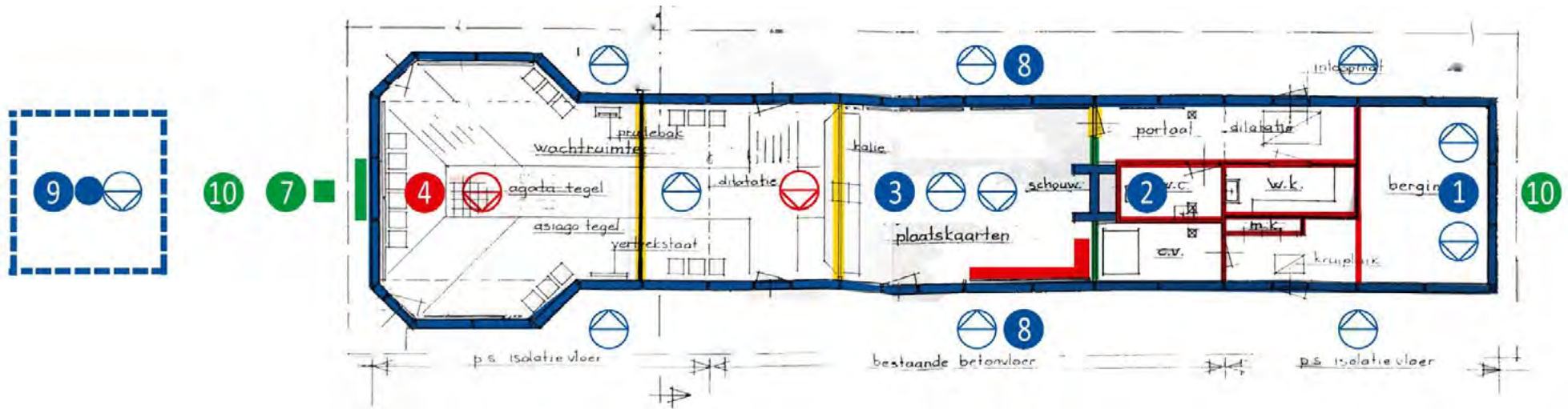
5.2 Waardering stationsgebouwen en perron

Kwaliteiten stationsgebouw Den Dolder

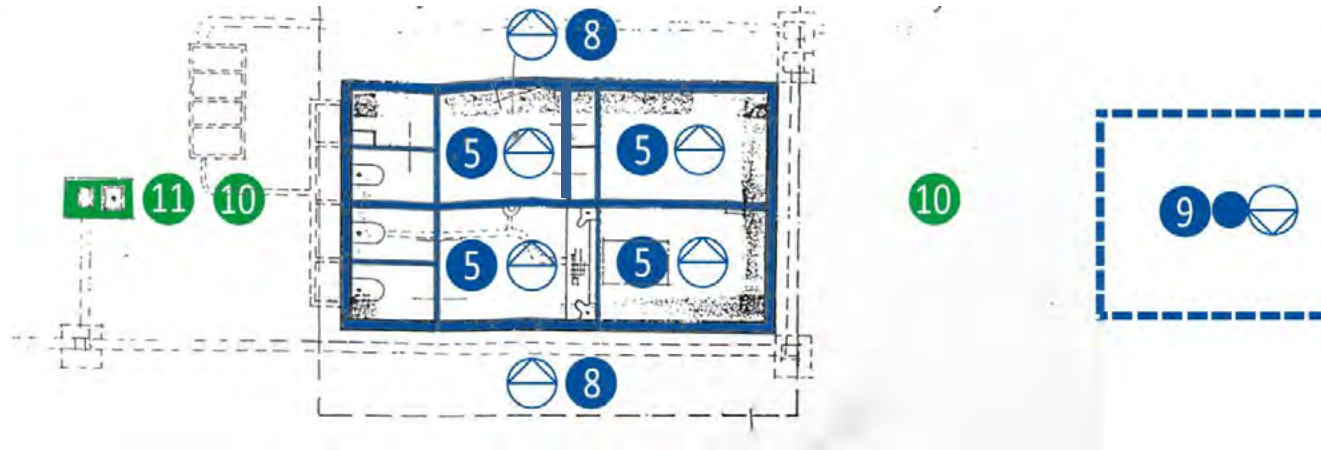
- Voor zover bekend is het haltegebouw Den Dolder het eerste stationsgebouw in Nederland waarbij alle hoofdfuncties van het hoofdgebouw voorzien zijn van een doorlopend bandvenster, en het is daarmee een noviteit in de geschiedenis van stationsarchitectuur.
- Het haltegebouw, bijgebouw en perron zijn cruciale onderdelen van het zeldzame voorbeeld van een eilandstation.
- Vooral het exterieur van haltegebouw en het losstaande bijgebouw zijn nog relatief gaaf, en ondersteunen de hoofdfunctie als overstapmachine en maken reizen tot belevenis
- cruciaal voor het behoud van essentiële kwaliteiten van het gebouw zijn de open architectuur met de doorlopende bandvensters en de gestandaardiseerde opzet van de hoofdconstructie van het haltegebouw en het zichtbare contrast met het bijgebouw (dat relatief meer gesloten is) maar door positionering, materialen en opzet toch duidelijk als een eenheid is ontworpen.
- door chaletstijl van kap met luifel en plantsoen op perron herinnert het station aan de oorspronkelijke aanleg van de lokale omgeving met heidevelden en bosachtige aanleg
- de architectuur is als een samenhangend concept van opzet, constructie en materialisatie beleefbaar, en een karaktervolle achtergrond voor de reizigers

Kwaliteiten perron

- Opzet stationseiland is in hoofdopzet nog goed aanwezig, met gebouwen als karaktervolle achtergrond voor perronfunctie
- langgerekte karaktervolle wachtruimte onder doorlopende luifel
- axiale opzet langs een hoofdas voor alle hoofdfuncties
- scheiding en ordening verkeersstromen op eiland-perron



Waardering Station Den Dolder



lb: plattegrond
hoofdgebouw
met perron

lo:
doorsnede over
hoofdgebouw en
perron

r:
plattegrond
bijgebouw en
perron
(gedeelte)

[

Waardering Station Den Dolder

Legenda waardering

Blauw: hoge monumentwaarde
Groen: positieve monumentwaarde
Geel: indifferente waarde
Rood: Storende waarde
Pijltje in cirkel omhoog: waarde plafondbewerking
Pijltje in cirkel omlaag: waarde vloerbewerking
Nummer in cirkel: waardering (interieur-)onderdelen
(voor uitgebreidere toelichting zie pag. 65-67)

Toelichting waardering (interieur)onderdelen.

1. voormalige achterste wachtkamer: waardevol houtwerk zoals kozijnen, lambrisering of resten van zitbanken tegen wand (naast waardevolle vloer en plafond).
2. waardevolle schouw
3. waardevolle schouw en houtwerk
4. voormalig bureau: plafond en wandafwerking zijn verstoord en verwijderd.
5. voormalige toilet en berging: halfhoge wanden als ruimtebegrenzing waardevol, houten deuren waardevol, twee vaste kasten waardevol
6. maatsramen interieur (zie tekening doorsnede, afb. p. 50)

Op perron, exterieur

7. plaquette en herdenkingssteen (positieve waarde)
8. waardevolle wachtruimte onder luifel
9. waardevol plantsoen met kastanjes en boomaanplant
10. klinkerbestrating en gemetselde perronwand (positieve waarde)
11. recente fontein (positieve waarde)



I: Recente vaste zitbank, bebording en verlichting, logisch geplaatst bij perronentree op middenas. (2016)

door situering hoofdgebouw op lengteas
 -één entree bij Dolderseweg
 -voor kopgevel hoofdgebouw en achter toiletgebouw in plantsoenstrook karaktervolle boomaanplant die axialiteit benadrukt en aansluit bij restanten van groene karakter omgeving.
 -perron langs spoorzijde zoveel mogelijk vrijgehouden van objecten
 -visueel contact vanaf perron met omgeving door lage omheining langs spoor
 -later gebouwde drinkfontein, op de plaats van het ontwerp uit 1914, verwijst naar oorspronkelijke ontwerp, heeft positieve bijdrage aan geheel.

5.3 Toelichting op de waarden (bij de tekeningen)

De cultuurhistorische waardestelling kent vier gradaties. Hieronder de toelichting op deze waardering die hoort bij de waarderingskaarten.

Blauw: hoge monumentwaarde, van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Alle waardevolle onderdelen dienen gerespecteerd te worden.

Groen: positieve monumentwaarde, van belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Behoud is gewenst, maar aanpassing of verandering is mogelijk indien het onderdeel als zodanig herkenbaar blijft.

Geel: indifferente waarde, van relatief weinig belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Behoud is mogelijk, maar niet noodzakelijk.

Rood: Storende waarde, heeft een negatieve invloed op de cultuurhistorische waarde van de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Betreft meestal recente toevoegingen, die een sterke aantasting vormen van het oorspronkelijke concept, de ruimtewerking of de detaillering. Verwijdering gewenst.

cirkel met pijltje omhoog: waardering plafondafwerking, kleur geeft waardering aan

cirkel met pijltje omlaag: waardering vloerafwerking, kleur geeft waardering aan

Cirkel met cijfer: Interieurwaarden, de kleur geeft de waarde aan, het cijfer verwijst naar de specifieke toelichting.



I:
Reizigersvoorzieningen
bij peronopgang:
oplaadpunt OV-kaart in
overdekte abri, abri, in-
en uitcheckpaaltjes
(2016)

5.4 Knelpunten, bedreigingen en ontwerpthema's

Uit de analyse zijn knelpunten naar voren gekomen waar de kwaliteit van het concept wordt verstoord of bedreigd. Voor de verschillende schaalniveaus worden de knelpunten, bedreigingen en ontwerpthema's hieronder benoemd.

Schaal complex

-De grootschalige bebouwing van flat en woonbuurt en geluidswal langs het parkeerterrein bij de nieuwe woonbuurt verstoren groene karakter omgeving. En het gebouw is 'verdwerd' door de latere bebouwing.

Haltegebouw

-Het gebouw staat tijdens de schouw in 2016 grotendeels leeg en het interieur is sterk verrommeld.
-Door latere aanleg van verwarming, water en elektriciteit gaan leidingen door oorspronkelijk waardevolle houten elementen zoals vensterbanken.
-In het plafond worden doorbrekingen gemaakt die de eenvoud verstoren.
-Een groot deel van de oorspronkelijke houten vloeren is niet meer aanwezig en vervangen door recente tegels of onafgewerkt beton.
-Houten lambrisering en plafonds zijn deels verwijderd.
-Ramen worden afgeplakt (omdat ruimtes niet in gebruik zijn), zodat uitzicht naar spoor vervalst.
-Nieuwe wanden worden qua maatindeling niet afgestemd op maatstramien oorspronkelijke gebouw, daardoor passen ze niet goed in de architectuur.

Gevels

-De oorspronkelijke uitgevoerde tienruits vensters zijn veranderd in twaalfruits vensters volgens de oorspronkelijke ontwerptekening uit 1914.
-De grote metalen lantaarn aan buitengevel is niet oorspronkelijk en heeft geen historische onderbouwing.
-Ramen zijn afgeplakt met halfdoorzichtig plastic (vanwege de tijdelijke leegstand).

Perrons

-Voorkom dominante vormgeving en plaatsing van meubilair bij entree tot de perrons, die het zicht op het gebouw wegnemen.
-Kastanjabomen zullen ziek worden. Vervang indien nodig bij voorkeur in dezelfde soort: kastanje. De nieuwe boom voor de kop van het hoofdgebouw lijkt een andere soort.

Deze waardering is gebaseerd op de schouw van het gebouw in oktober 2016, terwijl een verbouwing in uitvoering is.



2016

l: Huidige
kleurstelling
schilderwerk ,
gebaseerd op
suboptimaal
kleuronderzoek.

rb: Nieuwe
lantaarn uit 2014,
uitgevoerd in
historiserende
vormgeving,
zonder
gedocumenteerde
historische
onderbouwing.

lo: Nieuw hang en
sluitwerk.

6

6. Aanbevelingen en denkrichtingen

Hoe gaan we nu het beste om met de cultuurhistorische waarden? Hieronder de aanbevelingen en denkrichtingen op een rij, uitgesplitst naar de verschillende partijen.

6.0 Aanbevelingen voor alle groepen:

Denkrichtingen:

Kans stedenbouwkundige samenhang: de ligging bij een vervoersknooppunt, winkels en woonbuurten vergroot de mogelijkheden voor herbestemming. Omdat het station in gebruik blijft voor reizigers ligt een nieuwe functie gericht op reizigers voor de hand.

Kans kwaliteitsverbetering:

Door functieveranderingen in het verleden is het interieur verrommeld. Herstel het oorspronkelijke concept van een ruimte onder een doorgaand dak met een ruimteontwikkeling in de lengte. Herstel de samenhangende materialisatie van het interieur in hout bij de restauratieve ingrepen. Laat nieuwe toevoegingen aansluiten bij het oorspronkelijke concept of dit concept verder versterken.

Kans bijgebouw:

Herstel het functioneren van toiletten en berging in bijgebouw, of zoek voor dit bijgebouw een passende functie, in aansluiting met de ligging en de interne opbouw met overwegend kleinere ruimtes.

6.1 Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar

-wijs bij verbouwingsingrepen de ontwerper op de cultuurhistorische waarde van het gebouw. De constructie van gemetselde onderrand met daarbovenop een open, transparante houten puienconstructie die een visuele beleving van treinverkeer naar minimaal twee zijden

mogelijk maakt is zeer kenmerkend voor dit gebouw. Hou dat doorzicht van relatief grote ruimtes in stand en open en voorkom opdelen in kleine ruimtes.

-restauratieve ingrepen kunnen de kwaliteit van het gebouw versterken, daarbij heeft herstel en restauratie van het interieur prioriteit. Restauratie en herstel van het houtwerk kan de kwaliteit van nu verrommelde aspecten van het gebouw zeer goed terugbrengen.

-overweeg actief restauratieve ingrepen te initiëren, vooral ten aanzien van het houtwerk van wanden, vloeren en plafonds: de constructie van het gebouw. Een eenvoudige houten (planken) vloer is onderdeel van het oorspronkelijke gebouw en beeldbepalend onderdeel van het gebouw. Overweeg die in alle delen van het gebouw te herstellen.

-zorg bij het eventueel verbeteren van de isolatiewerking van het enkelvoudige glas dat de verbetering zorgvuldig wordt ingepast in het kozijn: het rustige en ranke kozijnbeeld is cruciaal voor het oorspronkelijke gebouw. De enkele incidentele verbeteringen zijn aangebracht als opzetstuk en zijn een verstoring van het beeld.

-voer een gedocumenteerd kleuronderzoek uit, dat is in 2014 suboptimaal ongedocumenteerd uitgevoerd. Bezie of dit tot nieuwe inzichten leidt en tot andere kleurstellingen.

-handhaaf de lengte van het perron, zodat de eenheid van gebouwen, perron en het plantsoen tot zijn recht blijft komen en de kwaliteit blijft behouden.

6.2 Aanbevelingen voor beheer

-Ook voor beheer is een restauratieve aanpak gewenst. Bijvoorbeeld ten aanzien van schilderwerk, dat nu ongedocumenteerd wordt toegepast. Overweeg bij toekomstige onderhoud een uitvoerig professioneel kleuronderzoek uit te voeren.

-voorkom dat in het houtwerk of steenwerk wordt geboord, gezaagd of dat delen worden verwijderd of aan het zicht worden onttrokken. Hou het houtwerk zo ongerept en zichtbaar mogelijk bij nieuwe ingrepen en



I : In-en uitcheckpaaltjes
(2016)

inrichtingsconcepten.

- voor de nieuwe elementen zoals banken en paaltjes is overwegend een terughoudende of standaard vormgeving gekozen en een passende plaats. Let er op dat bij kleine veranderingen en onderhoudsingrepen de oorspronkelijke hoogwaardige architectuur gehandhaafd blijft.
- voorkom dat vernieuwd hang en sluitwerk het oorspronkelijke historische beeld verstoort.
- hou de onderbegroeiing van het plantsoen laag door vakkundig groenonderhoud. De bomen in de as van het gebouw zullen groeien, en dat past historisch gezien. Maar hou de onderbegroeiing laag om zicht te houden op het gebouw en overzicht over het perron. Als een boom dood gaat vervang deze door een boom van dezelfde soort (Kastanje), zodat de aanplant op een natuurlijke manier kan verjongen.
- handhaaf de opgeruimde ruimte aan overzijde van de spoorwegovergang.

6.3 Aanbevelingen voor architect en stedenbouwkundige

- handhaaf cultuurhistorisch waardevolle onderdelen, en pas veranderingen aan met respect voor oorspronkelijke kernwaarden zoals maat, indeling en materialen.
- handhaaf en herstel de minimaal tweezijdige belichting van de hoofdruimtes. Op die wijze is van binnenuit het treinverkeer beleefbaar, en blijft het oorspronkelijke concept in stand.
- handhaaf de openbare toegankelijkheid van de wachtruimte onder de luifel op het perron. Dat is een belangrijke ruimte voor het functioneren van het station.
- voorkom dat vernieuwd hang en sluitwerk het oorspronkelijke historische beeld verstoort.
- herstel of restaureer daar waar mogelijk het hout. Overweeg later aangebrachte verwarmingsbuizen en elektriciteitsleidingen opnieuw aan te leggen met meer respect voor het houtwerk en de verstoringen te restaureren. Dit geldt voor wanden, maar ook voor kozijnen en bijvoorbeeld de nog oorspronkelijke

cassettenplafonds. Het geldt ook voor de later aangebrachte plavuizen op de vloer: daar kunnen ook de oorspronkelijke eenvoudige houten plankenvloeren weer worden teruggebracht.

-benut beter de kruipruimte onder het gebouw en 'loze ruimte' onder schuine kap voor leidingen en installaties.

6.4 Aanbevelingen plantoetsers

De kwaliteit van het station als geheel schuilt voor een groot deel in het functioneren van het station voor treinverkeer, maar het stationsgebouw is buiten gebruik. De inpassing van nieuwe functie in het gebouw vergt weloverwogen afstemming aan de bestaande architectuur en aan de stationsfunctie. Van het uitvoeren van restauratieve ingrepen gecombineerd met de inpassing van een nieuwe functie mag worden verwacht dat de belangrijkste cultuurhistorische waarden worden gerespecteerd.

6.5 Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie

- verwijder zo mogelijk later aangebrachte binnenwanden en plaats eventueel nieuwe waarbij de constructie aansluit op de oorspronkelijke maatsystemen, materialen en indeling volgt (driedeling borstwering, band, bovenlicht). Op die wijze wordt een over het gehele gebouw doorlopend concept weer hersteld en beleefbaar gemaakt. Aan het exterieur zijn de roedes in 2014 bij een restauratieve ingreep teruggebracht, overweeg die bij toekomstige plaatsing van binnenwanden opnieuw aan te brengen. De plaats van de binnenwand dient op het stramien te gebeuren.
- de huidige kleurstelling sluit redelijk aan bij de architectuur maar is niet onderbouwd door een controlebaar en gedocumenteerd kleuronderzoek. Overweeg bij toekomstige onderhoud een kleuronderzoek uit te voeren.

Literatuur

- R. Blijdenstein, *Zeist groei en bouw. Den Dolder en Bosch en Duin*, Zeist 1984
- D. Broekhuizen, *Cultuurhistorische waardering Station Soestdijk*, Rotterdam 2017
- D.W. van Lier, R.P.M. Rhoen (e.a.), *100 jaar Den Dolder, 1912-2012*, Utrecht 2012
- Monumenten Advies Bureau, *Cultuurhistorische waardering Station Soest*, Nijmegen 2014
- MRO, *Bestemmingsplan Deltaterrein Den Dolder*, Gemeente Zeist, maart 2015
- Redactie, 'De lokaalspoorweg Utrecht-Baarn bestaat 40 jaar', in: *De Soester*, 18 juni 1938
- Redactie, 'NS Stations restaureert Station Den Dolder', in: *Dolders Nieuws*, 17 december 2014
- H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland. 1841-1938*, Zutphen 2000 (tweede druk)
- G.A. Russer, *Tram en trein. Tussen Eem en Rijn. Deel 3, Noord-Oost Utrecht*, Alphen aan den Rijn 1997
- SteenhuisMeurs 2014: *Station Geldermalsen. Cultuurhistorische verkenning en waardering*, Schiedam 2014

Bronnen

- Amersfoort, Rijksdienst Cultureel Erfgoed (RCE), beeldbank
- Utrecht, bedrijfsarchieven ProRail
- Utrecht, Het Utrechts Archief (HUA), archieven spoorwegen 959, 960, Beeldbank
- Zeist, Gemeente, Bouw- en Woningtoezicht/bouwvergunningen (BWT), panddossier Dolderseweg 148A
- Zeist, Gemeentearchief (GAV) Zeist, bibliotheek Rotterdam 2016

Rijksmonument 40409, Dolderseweg 148A, te Den Dolder (inschrijving 27-11-1975).

Omschrijving:

'STATION N.S. Eilandstation van de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij (1914). Pretentieloze, functionele architectuur van typische schouw in de wachtkamer. (de monumentale betekenis wordt in sterke mate ondersteund door de sfeer bepalende beplanting met kastanjabomen in het midden van het perron).'

Herkomst beelden

BWT: Gemeente Zeist, Archief
bouwvergunningen, panddossiers
Col. DB: Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus
GAV: Gemeentearchief Zeist
HNI: Het Nieuwe Instituut, Rotterdam
HUA: Het Utrechts Archief ProRail Utrecht
HVDD: Historische vereniging Den Dolder
RCE: Rijksdienst Cultureel Erfgoed, Amersfoort
Zie verder de onderschriften bij de afbeeldingen

Toelichting afbeeldingen:

l=links
r=rechts
b=boven
m=midden
o=onder

Verantwoording

Het Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardering Station Den Dolder is uitgevoerd in opdracht van NS Stations, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester. De opstellers van het advies kregen bij het onderzoek veel hulp van betrokkenen, zoals de opdrachtgever, eigenaar, beheerder en gebruikers. Wij zijn hen daarvoor zeer erkentelijk. Ook voor de schouw hebben we de nodige medewerking gekregen.

Met dank aan Jildou van der Sluis, Jan Minkhorst, Jan Hartman, Bert van Mourik, Corne Bakker, NS Stations. Dick van Lier, Historische Vereniging Den Dolder, en Peter van Beelen, DenDolderCS.

Het onderzoek is uitgevoerd door de opdrachtnemer, architectuurhistoricus Dolf Broekhuizen in Rotterdam, in samenwerking met Maarten Raaijmakers en Cor Velis. Voor het onderzoek zijn archieven geraadpleegd van ProRail, archieven van de spoorwegen in het Utrechts archief, het gemeentearchief en bouwvergunningen van de Gemeente Zeist, de Historische vereniging Den Dolder, en de bibliotheek van Het Nieuwe Instituut (voorheen het Nederlands Architectuurinstituut) in Rotterdam.

Colofon

Opdrachtgever: NS Stations, ism ProRail en Bureau Spoorbouwmeester

Dit cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling werd uitgevoerd door:

Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus, tekst en onderzoek

Maarten Raaijmakers, architect BNA Breda: tekstredactie en vormgeving

Visualisatie en tekenwerk kaarten: Studio Cor Velis

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of welke manier dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus

www.dolfbroekhuizen.nl

Den Dolder



