

Doetinchem

Station

Doetinchem

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Doetinchem

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman 29 maart 2012



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION DOETINCHEM

29 maart 2012

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3
1 Gegevens	4
2 Historische context	5
2.1 Het oude station Doetinchem, 1883-1983	5
2.2 Stedenbouwkundige context Doetinchem	8
2.3 De Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg Mij	11
2.4 Het actuele station Doetinchem, 1983	13
2.5 Station Doetinchem binnen het oeuvre van architect P.A.M. Kilsdonk	18
2.6 Stationsbouw in de periode 1978-1986	21
2.7 Architectonische karakteristiek van het gebouw	21
2.8 Verbouwingen en aanpassingen sinds 1983	22
3 Stedenbouwkundige context	23
3.1 Het station en de stedelijke infrastructuur	23
3.2 De directe omgeving van het station	23
4 Architectonische context	28
4.1 Bouwkundige opzet van het station	28
4.2 Toegepaste materialen	28
4.3 Het gebouw per onderdeel	29
5 Samenvatting conclusies en waardering	38
6 Aanbevelingen	41
Bronnen	42
Bijlage 1 Inhoud archief station Doetinchem	42

INLEIDING

De voorliggende cultuurhistorische waardestelling voor station Doetinchem is opgesteld in opdracht van NS Poort/ NS Stations.

Station Doetinchem is met de opname in de Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland door NS aangewezen en erkend als een waardevol bouwwerk. Het stationsgebouw uit 1983 is door de architectuur uniek in zijn soort en staat als een bijzondere entiteit te midden van het gehele spoorcomplex en de intensief gebruikte stedelijke omgeving van Doetinchem.

Op het gebied van ruimtelijke inrichting en gebruik bevindt het stationsgebied van Doetinchem zich in een transformatiefase.

In dit rapport worden de cultuurhistorische en architectonische waarden van het station en zijn stedelijke context geïnterpreteerd en vastgelegd. Hiermee biedt deze waardestelling handvatten en kaders voor de omgang met het stationsgebouw bij toekomstige ontwikkelingen.

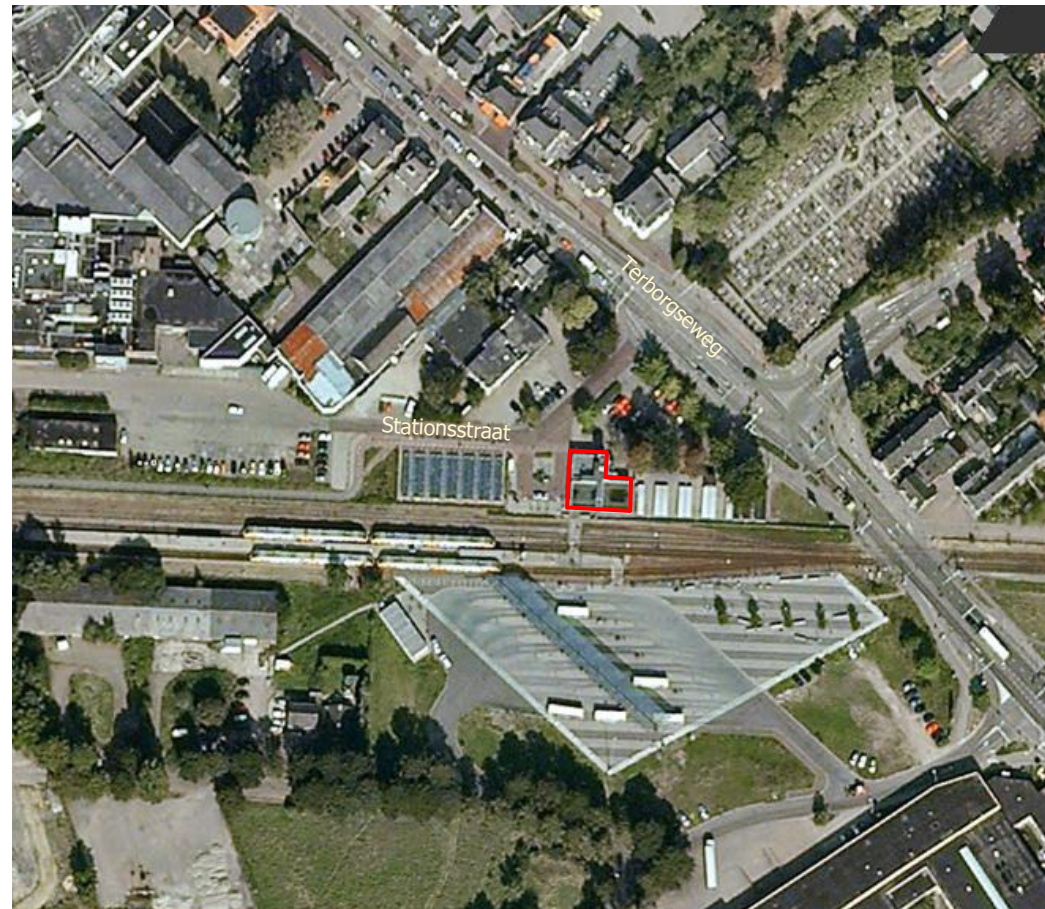
Het actuele station is de vervanger van een 19e-eeuws stationsgebouw. Daarom is bij de indeling van het rapport op dit punt afgeweken van opzet Waardestelling; eerst wordt de historische context chronologisch behandeld; het oude stationsgebouw uit 1883, gevolgd door de stedelijke ontwikkeling van Doetinchem in verhouding tot het station en daaropvolgend de beschrijving van het actuele stationsgebouw.

Bij de beschrijving van het station is voor de architectonische en stilistische duiding geput uit het rapport *De Collectie, Cultuurhistorische visie naoorlogse stationsgebouwen*, (Crimson, 2007). Het stationsgebouw is daarnaast vergeleken met andere NS-stations uit de bouwperiode.

In de opeenvolgende hoofdstukken worden de daarvoor relevante paragrafen afgesloten met conclusies en een waardering. In hoofdstuk vijf worden de conclusies samengevat en de algehele waardering vermeld. Hieruit voortvloeiende aanbevelingen zijn opgenomen in hoofdstuk zes.

1 GEGEVENS

Adres:	Station Doetinchem Stationsplein 4 7005AK Doetinchem
Bouwjaar station:	1983
Architect:	P.A.M. (Peter) Kilsdonk
Kadastrale gegevens:	gemeente Doetinchem, sectie B no 2640
Eigendom:	NS Poort/ NS Stations
Huidig gebruik:	station, verhuurd aan Syntus
Oppervlakte :	de begane grond is verdeeld in volgende oppervlakten: Syntus kantoor 42,3 m ² TR meterkast 1,8 m ² Wachruimte stationsgebouw 118,0 m ²
Stationscomplex:	- gebouw (onderwerp van deze waardestelling) - eilandperron metabri's
Monumentenstatus:	geen monumentale bescherming
Voorzieningen op de stationslocatie:	- plaatskaartenloket (Syntus) - wachruimte - hellingbaan - onbewaakte fietsenstalling, fietskluisen - taxistandplaats, parkeren, regiotaxi



Afb. 1.1 Het stationscomplex Doetinchem op een recente luchtfoto. Bron; Google Earth

2 HISTORISCHE CONTEXT

2.1 HET OUDE STATION DOETINCHEM, 1883-1983

Bij de ontwikkeling van de GOLS-spoorlijnen (zie paragraaf 2.3) werd tussen 1883 en 1885 het spoortraject Zevenaar—Winterswijk ten zuiden van Doetinchem aangelegd. Nabij de ontstane spookruising met de zuidoostelijke uitvalsweg Terborgseweg werd aan de noordzijde van spoor een station gebouwd. Hiermee lag het stationscomplex circa 600 meter buiten de bebouwde kom van Doetinchem. Dit eerste stationsgebouw werd gebouwd in één van de GOLS-standaardtypen, GOLS-groot, en tegelijk met de spoorlijn geopend op 15 juli 1885 (afb. 2.1, 2.4 en 2.5).

Door de schuine ligging van het spoor ten opzichte van de Terborgseweg, ontstond een korte toegangsweg naar het station, de Stationsstraat (afb. 2.4). Voor het station lag een bescheiden stationsplein. De driehoek tussen spoor, Terborgseweg en stationsstraat was tot na de Tweede Wereldoorlog in gebruik als bouwland en tuin (afb. 2.1 en 2.2).

In 1916 werd de aanbouw aan de westzijde van het station uitgebreid en een goederenloods geplaatst, op het complex bevond stond ook een locomotiefloods. Rond 1920 werd de lage oostvleugel met een verdieping opgehoogd en in gebruik genomen als dienstwoning (afb. 2.3, 2.6 en 2.7). Hierdoor werd het kenmerkende GOLS-groot uiterlijk doorbroken. In de jaren '50 werd naast deze vleugel een vierkante, overkapte wachtruimte geplaatst (afb. 2.3). Gedurende de stadsvernieuwing in Doetinchem rond begin jaren '80 werd besloten dat het oude, typisch eind 19e eeuwse station niet voldoende representatief was, mede door de afmeting, het gesloten karakter en de bouwtechnische kwaliteit. Rond 1983 is het toen bouwvallige station gesloopt en vervangen door het huidige stationsgebouw.

Stationstype Gols-groot

Kenmerkend voor het type is het hoge, langwerpige gebouw, met dwars hierop een puntgevel naar de straat- en perronzijde. Van dit stationstype zijn tussen 1883 en 1890 dertien stations gebouwd.

In de tweede helft van de 20e eeuw zijn negen van deze stations gesloopt. Vier stations van het type GOLS-groot zijn bewaard en gerestaureerd;

Aalten	recent verkocht
Groenlo	herbestemd als woning
Haaksbergen	in gebruik bij de museumspoorlijn
Terborg	in gebruik als regulier station



Afb. 2.1 Het station met lage oostvleugel in 1908. Gezien vanaf de Stationsstraat. Links de driehoek met groenteteelt. Daarachter een stoomlocomotief van de lokaalspoorlijn.

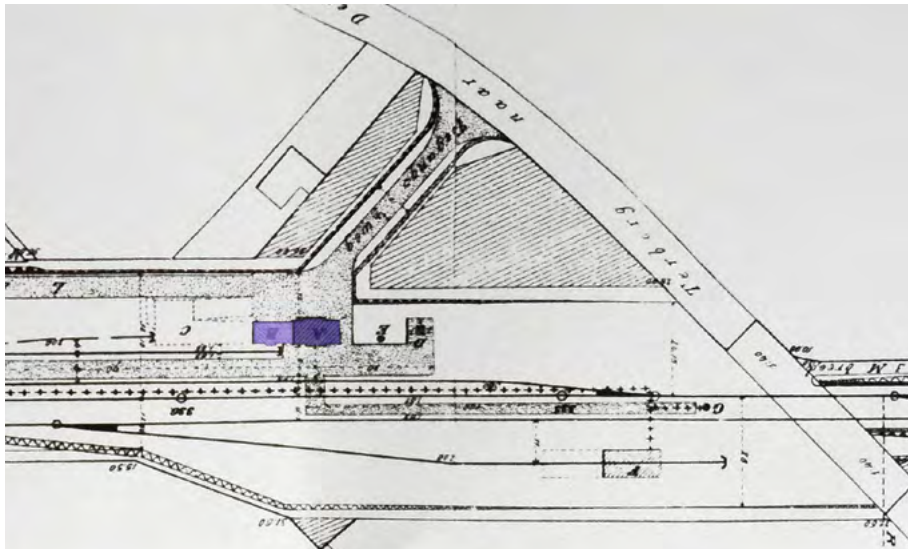


Afb. 2.2 Het station in 1950. Met de als opgehoogde oostvleugel en siertuin op de locatie van de huidige parkeerplaats.

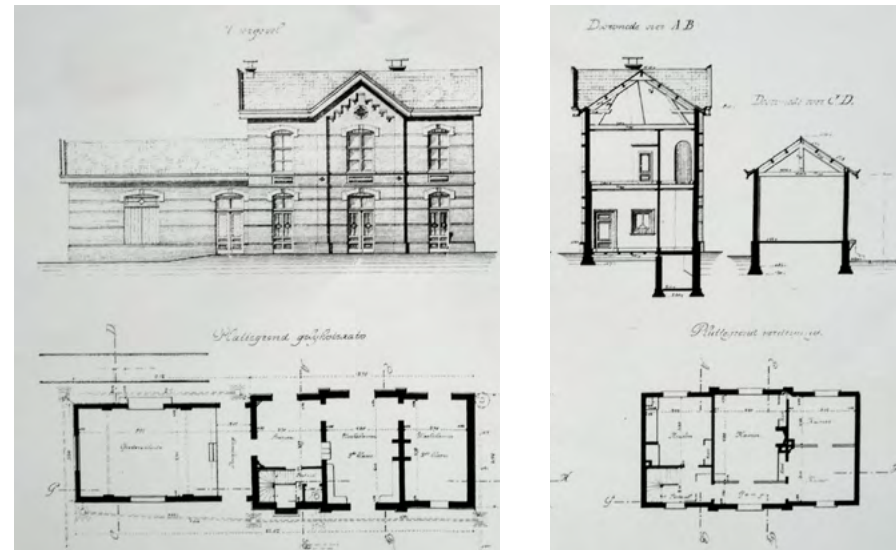


Afb. 2.3 Het station in 1970. Gezien vanaf de spoorovergang met de Terborgseweg. Op de achtergrond de grote goederenloods en naast de stationswoning de overdekte wachtruimte.

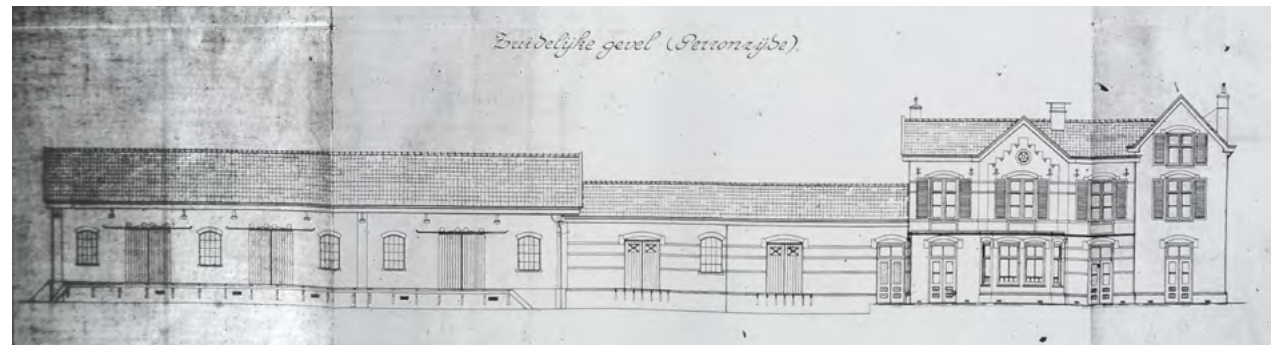
AANZICHT EN PLATTEGROND VAN HET OUDE STATIONSGEBOUW, CA 1885 EN 1920



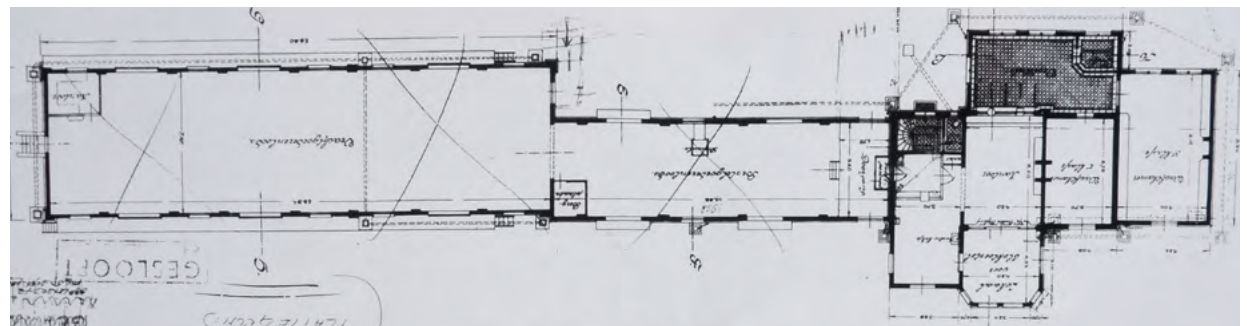
Afb. 2.4 Plattegrond met de locatie van het oude station. Emplacement Doetinchem, Bestekstekening 19, GOLS, steendruk zonder datum. Het Utrechts Archief (HUA), archief Nederlandse Spoorwegen, 959, inv nr 8264



Afb. 2.5 Stationsgebouw met goederenloods, aanzicht en plattegrond, gezien aan de spoorzijde. Bestekstekening 21, GOLS, steendruk zonder datum. Het Utrechts Archief (HUA), archief Nederlandse Spoorwegen, 959, inv nr 8287



Afb. 2.6 Stationsgebouw en goederenloods, detail van aanzicht aan de spoorzijde. De goederenloods is grootschalig uitgebreid naar het westen, aan de oostzijde van het stationsgebouw is een vleugel met bovenwoning aangebouwd. Blauwdruk 1920. HUA, archief Nederlandse Spoorwegen, 959, inv nr 8300.



Afb. 2.7 Stationsgebouw en goederenloods, detail van plattegrond. Blauwdruk 1920. HUA, archief Nederlandse Spoorwegen, 959, inv nr 8302

2.2 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT DOETINCHEM

De kern van Doetinchem ligt binnen de ovale historische stadswalstructuur, aan een noordoostelijke buitenbocht van de Oude IJssel. Rond 1850 heeft Doetinchem nog nauwelijks bebouwing buiten de historische stadskern. Tot het eind van de 19e eeuw blijft Doetinchem binnen haar historische begrenzing.

De in 1881 opgerichte Geldersch- Overijsselsche Lokaalspoorweg Maatschappij (GOLS) ontwikkelde een spoornetwerk in deze regio, zie paragraaf 2.3. De spoorlijn Winterswijk-Zevenaar werd ten zuiden van Doetinchem langs gelegd, door het laaggelegen agrarisch gebied Hamburger Broek. Doetinchem kreeg in 1885 het eigen station, vlakbij de spookruising met de Terborgseweg (afb 2.7), op de overgang van de laaggelegen weidegronden langs de rivier en de hogergelegen zandgrond. Iets ten oosten van de spookruising splitste het spoor zich in een goederenspoorlijn richting Ruurloo, aantakend op het traject Zutphen—Winterswijk, en een spoorlijn richting Terborg—Aalten—Winterswijk. Tegelijk met het hoofdstation werd op 15 juli 1885 een tweede stopplaats geopend, direct aan de westzijde van de IJsselbrug; (Doetinchem-

Wijnbergen. Deze halte lag bij de spookruising van de weg vanaf gehucht De Hoop naar de zuidwestelijke toegang tot de stad.

Tussen 1890 en 1930 kende Doetinchem geen structurele stadsuitbreidingen. Op de topografische kaart van 1930 (afb 2.8) is zichtbaar dat stadsuitbreiding tussen het centrum en het spoor begint te ontstaan. De Stationsstraat was tot die tijd een doodlopende straat naar het station. Voor 1930 is de straat doorgetrokken naar een nieuwe (woon)buurt ten noorden van het complex. De toename aan losse bebouwing aan de noord- en zuidzijde van de stad lijkt in deze periode echter even sterk. De komst van het station had geen merkbare invloed op de ruimtelijke ordening van de stedelijke ontwikkeling van Doetinchem.

In 1944-45 is het historische centrum van Doetinchem ernstig beschadigd door een foutief gericht, geallieerd bombardement. Omdat het station ver buiten het centrum lag, is het spoorcomplex gespaard gebleven. Na de Tweede Wereldoorlog breidde Doetinchem zich meer uit (Afb 2.9). Tussen de stad en het spoor is het gebied dan stedenbouwkundig sterk in ontwikkeling. Ook ten zuiden van het spoor werd het gebied ingericht voor woningen en bedrijven. Ten westen van het station ontstond nabij



Afb. 2.8 Doetinchem in 1890. Topografische Kaart



Afb. 2.9 Doetinchem in 1930. Topografische Kaart

de rivier, aan beide zijden van het spoor, industrieterrein. Aan de westzijde van de IJssel werd 1959 aan het spoor de nieuwe woonwijk De Hoop gebouwd. Hiertoe werd het station Doetinchem-Wijnbergen een paar honderd meter verplaatst en omgedoopt tot Doetinchem West.

Vanaf de jaren '60 heeft Doetinchem zich sterk uitgebreid. Rond het station is aan beide zijden van spoor voornamelijk bedrijfs- en industrieterrein gevestigd. Langs de oostzijde van de stad werd in de jaren '70 rond een nieuwe woonwijk een rondweg aangelegd, de J.F. Kennedylaan. Deze takt nabij de spoorkruising aan op de Terborgseweg (Afb 2.10). De stadsuitbreiding kreeg geen planologische band met het station. De chef afdeling Planologie van NS schrijft hierover op 18 juni 1970 aan B&W van Doetinchem "Wel betreuren wij dat de uitvoering van dit plan [de woonwijk] de groei van Doetinchem van de reizigersspoorlijn af versterkt." In 1983 werd wel het oude station gesloopt en een nieuw gebouw ontworpen op het knooppunt van spoor en het oostelijk gelegen busstation. In de jaren '80 is ten westen van woonwijk De Hoop de nieuwe wijk De Huet ontwikkeld. Aan het spoor werd een nieuwe voorstadshalte gebouwd, Doetinchem De Huet, ter vervanging van Doetinchem West. Om de nieuwbouwwijken beter te ontsluiten, werd voor het station langs en parallel aan het spoor

een fietspad aangelegd, dat via de Saap Roelofsbrug over de Oude IJssel is verbonden met Doetinchem West. Rond de afgelopen eeuwwisseling is begonnen met de herontwikkeling van het bedrijfengebied ten zuiden van het station. Ook werd het busstation hierheen verplaatst en uitgebreid.

Conclusie

Uit de verschillende stadsuitbreidingen blijkt dat de ligging van het centrale station geen planologische rol heeft gespeeld in de ruimtelijke vormgeving van Doetinchem; door de tijd heen heeft de ontwikkeling van de stedenbouwkundige structuur zich niet overtuigend gericht naar de aanwezigheid van het station.

De locatie van het oude station lijkt pragmatisch te zijn gekozen, nabij de spoor- en wegkruising. Het huidige station staat op dezelfde plaats. Het heeft door de niet centrale ligging ten opzichte van de woonwijken en mede door de verplaatsing van het busstation, niet de uitstraling van knooppunt van verkeersstromen. Zie ook hoofdstuk 3.



Afb. 2.10 Doetinchem in 1957. Topografische Kaart



Afb. 2.11 Doetinchem in 1995. Topografische Kaart



Afb. 2.12 Station Doetinchem in 1930.



Afb. 2.13 De spoorbrug over de IJssel. Foto 1966, HUA.

2.3 DE GELDERSCH-OVERIJSSSELSCHE LOKAALSPORWEG- MAATSCHAPPIJ

De Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg-Maatschappij (GOLS) was een spoorwegmaatschappij die enkele lokaalspoorwegen tussen Gelderland en Overijssel beheerde. De aanleg van lokaalspoorlijnen werd mogelijk gemaakt door de Lokaalspoorwegwet van 9 augustus 1878. Omdat de snelheid op een lokaalspoorlijn aanmerkelijk lager lag dan die op de hoofdspoorlijnen, was de aanleg van een lokaalspoorlijn een stuk goedkoper.

Op 18 juni 1881 richtte de Winterswijkse textielabrikant Jan Willink de GOLS op. De GOLS ontwikkelde en exploiteerde twee hoofdlijnen en twee zijlijnen, met name bedoeld voor goederenvervoer van de Twentse textiel fabrieken. Op 15 oktober 1884 werden de lijnen Winterswijk–Hengelo en Ruurlo–Neede geopend. Aan de geplande lijn Winterswijk–Zevenaar werd door de textielabrikanten minder belang gehecht. Uiteindelijk werd Winterswijk–Doetinchem–Zevenaar op 15 juli 1885 geopend. Om de Oude IJssel te kunnen passeren, werd een stalen hefbrug geplaatst. Op 7 december 1885 kwam de verbinding tussen Boekelo en Enschede gereed. Het GOLS-netwerk was daarmee 131 kilometer lang. Naast de goederentreinen reden er ook passagierstreinen.

De GOLS wilde de uitvoering van de treindiensten toebedelen aan de Staatsspoorwegen (SS). Deze exploiteerden de pasgeopende Betuwelijn tussen Elst en Rotterdam en konden het lokaalspoorwegnet van de GOLS eventueel hiermee verbinden, waardoor een belangrijke verbinding tussen Enschede en Rotterdam zou ontstaan. De Rijksover-

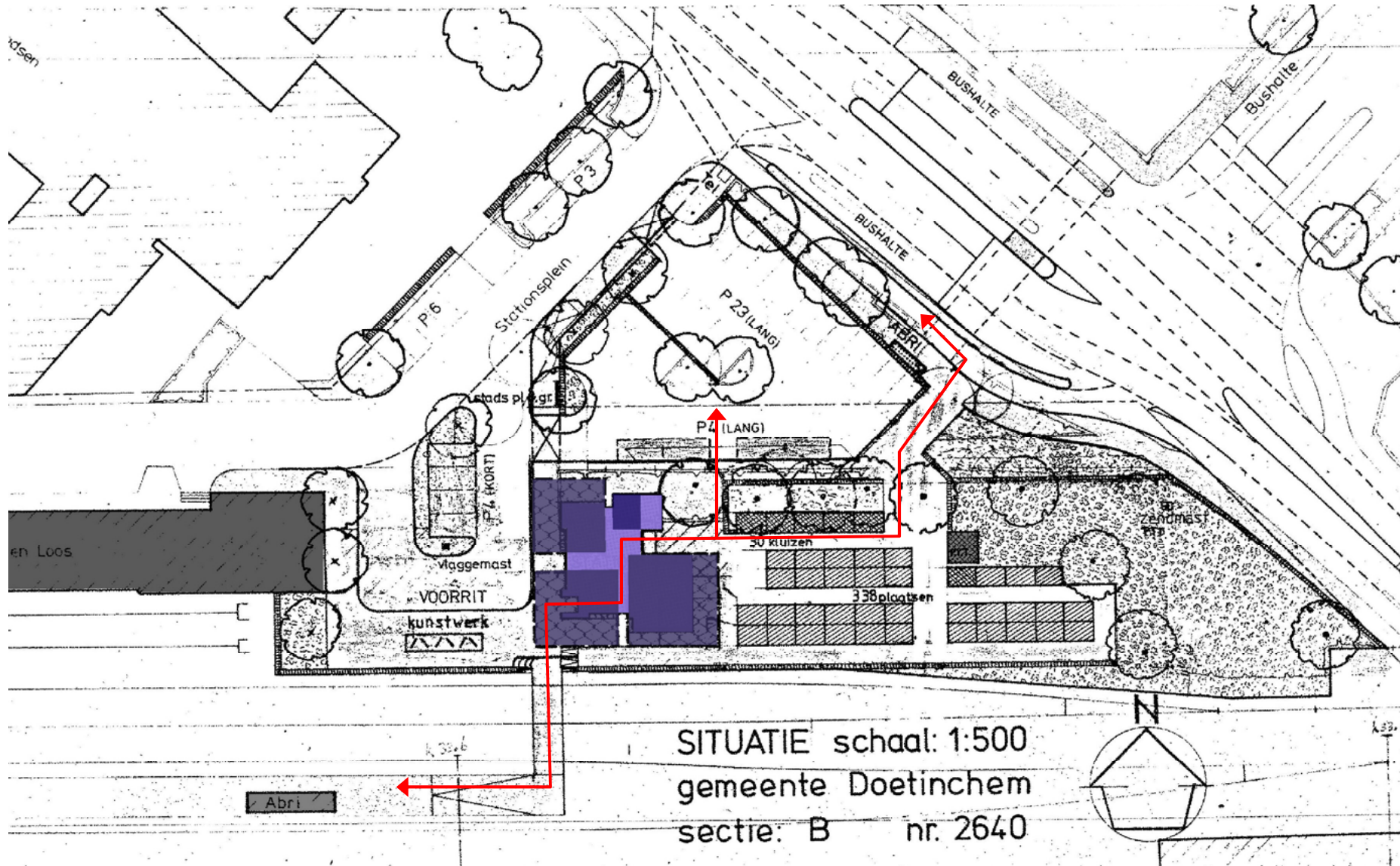
heid bepaalde echter dat de uitvoering naar de HSM zou gaan. In 1920 zijn ook de spoorlijnen overgenomen door de HSM en in 1928 is de GOLS opgeheven.

Door concurrentie van de bus werden de onrendabel geworden GOLS-lijnen vanaf 1937 opgeheven. Het traject Haaksbergen—Enschede—Boekelo, een onderdeel van één van de lijnen, werd in 1967 herbestemd als museumlijn. Tot 1973 is het GOLS-netwerk nog gebruikt voor goederenvervoer. Door de economische ineenstorting van de textielindustrie werd ook dit vervoer onrendabel. Diverse baanvakken werden opgeruimd en verwijderd, zoals het traject Doetinchem—Ruurloo. Dit baanvak is tot op heden wel herkenbaar in het landschap en in spoorgerelateerde namen.

De lijn Zevenaar—Doetinchem—Winterswijk bleef, door de aansluiting Zevenaar—Arnhem, in gebruik voor passagiersvervoer. Hiermee is dit traject de enige voormalige GOLS-lijn die nog in gebruik is voor regulier reizigersvervoer. In dit traject is de historische spoorbrug over de Oude IJssel nog aanwezig.

Conclusie

De spoorlijn waaraan station Doetinchem ligt is de enige spoorlijn van de voormalige GOLS-maatschappij, die nog regulier in gebruik is. Deze herkenbare geschiedenis geeft de lijn, in combinatie met de oude spoorbrug, een cultuurhistorisch hoge waarde, voor de spoor geschiedenis in Nederland in het algemeen en voor de Gelderse spoor geschiedenis in het bijzonder.



Afb. 2.14 Situatietekening met het nieuwe station. Detail van de besteksteking 1981. Het nieuwe station staat ten oosten van de plaats van het oude station. Aan de westzijde ervan staat de oude goederenloods. Aan de noordzijde ligt de parkeerplaats. Aan de Terborgseweg is het vroegere busstation zichtbaar. Met de rode lijn is de ontworpen looproute aangegeven.

2.4 HET ACTUELE STATION DOETINCHEM, 1983

Het oude, bouwvallige stationsgebouw werd in 1983 vervangen door een opvallend vormgegeven nieuw station, naar ontwerp van toenmalig NS-architect P.A.M. Kilsdonk. Het nieuwe gebouw is direct ten oosten van de oude stationslocatie geplaatst (vergelijk afb. 2.4 en 2.14). Tussen het nieuwe station en de goederenloods werd een stationsplein aangelegd, met parkeerplaatsen voor kort parkeren en taxistandplaatsen. In de driehoek met de Terborgseweg werd de parkeerplaats voor lang parkeren heringericht. Vanaf het busstation aan de Terborgseweg kwam een korte doorsteek naar het station, langs het terrein met de fietsenstallingen. Over de betrokkenheid van een landschapsarchitect bij de inrichting en herinrichting van het stationsgebied is op het moment van schrijven geen informatie beschikbaar. Tussen het stationsplein en het spoor werd een kunstwerk geplaatst, van kunstenaar Dick de Wit. De oude goederenloods ten westen van het station werd enige jaren later gesloopt.

Bij het oude station was het grote aandeel goederenvervoer in de verkeersstromen nadrukkelijk herkenbaar in de stationsbebouwing. Het nieuwe, veel kleinere stationsgebouw werd geheel gericht op reizigersvervoer. Voor het in- en uitstappen van reizigers werd het eilandperron tussen beide sporen gebruikt.

De vormgeving van het stationsgebouw

Het nieuwe station kreeg een onregelmatige plattegrond van in elkaar grijpende rechthoeken. Het gebouw is opgezet met geometrische vormen, nauwelijks decoraties en er is een duidelijk spel tussen de open en gesloten ruimtes. De vormgeving bevindt zich op een overgang van stijlen, die kenmerkend is voor architect Kilsdonk in die periode, zie paragraaf 2.5 en 2.7. De stijlomslag is zichtbaar in de complexe plattegrond, de plasticiteit van de materialen en de keuze voor verschillende volumes. Aan het exterieur vallen als eerste de drie zware, sterk overstekende dakvolumes op. De terugwijkende wanden bestaan voornamelijk uit transparante raampartijen, met aan de noordzijde een dicht bouwblokje en de stationstoren. In het interieur lopen de hal en wacht ruimte in elkaar over. De ruimten tussen de dakvlakken zijn door lichtstraten met elkaar verbonden, zie de doorsneden (afb. 2.15-2.18). Het station heeft bewust geen duidelijke voor- of achterkant. Zie de gevelaanzichten op de bestektekening (afb. 2.19-2.22).

In de verschillende ruimtes bevinden zich de stationshal, het plaatskaartenkantoor met

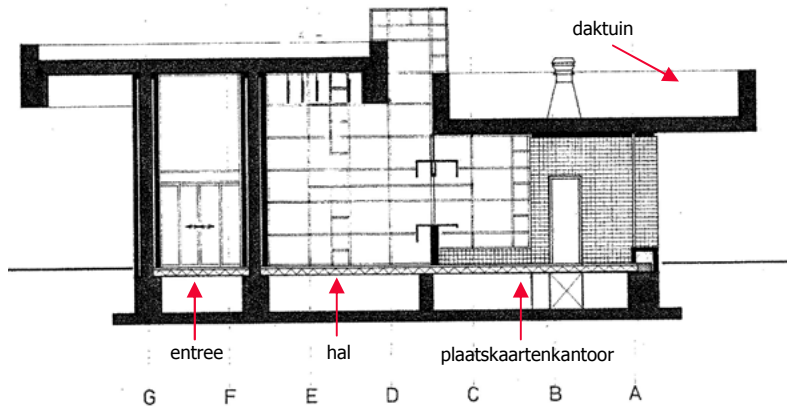
loketten, de wachtruimte en een dienstruimte. Zie de plattegrond (afb. 2.23-2.25). Op het dakvlak boven het plaatskaartenkantoor werd een daktuin ingericht, mogelijk om een zachte overgang naar de groene omgeving te vormen (zie ook paragraaf 2.8 en afb. 2.27). Hoewel ook in de jaren '80 al de groene omgeving van het station zich steeds meer beperkte tot de boombeplanting rond de parkeerplaats.

Entrees en verkeersstromen

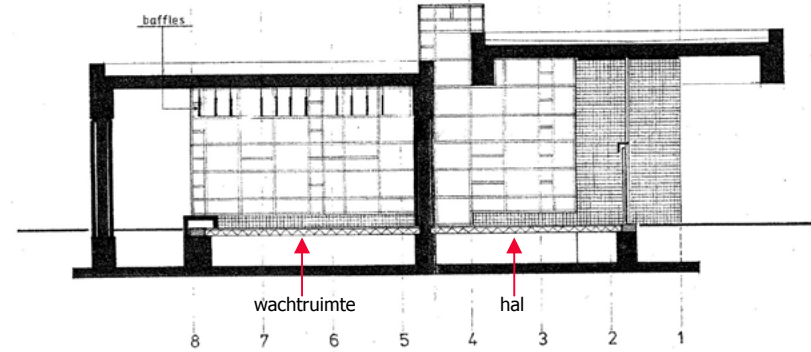
Het station heeft twee entrees. Eén aan de zuidwestzijde nabij de toegang tot het spoor en één aan de noordoostzijde ter hoogte van de fietsenstallingen en parkeerplaats. Vanaf de ene entree is de andere niet direct zichtbaar.

In de periode dat het station gebouwd werd, stond de gehele fietsenstalling aan de oostzijde en lag het busstation aan Terborgseweg ter hoogte van het station. Het overgrote deel van de reizigersstroom verliep dus van noordoost naar zuidwest, vice versa. Binnen deze loopstroom naar het spoor lagen de entrees logisch gesitueerd; via de noordoostelijke entree, langs het plaatskaartenkantoor, door de zuidwestelijke entree, naar de spoorovergang en het perron. Het station is daarmee duidelijk ontworpen als een belangrijke ruimtelijke schakel in de verkeersstromen op en rond het emplacement (afb. 2.14). Dit in tegenstelling tot veel kleine stations in Nederland, die bewust naast de verkeersstroom werden gesitueerd.

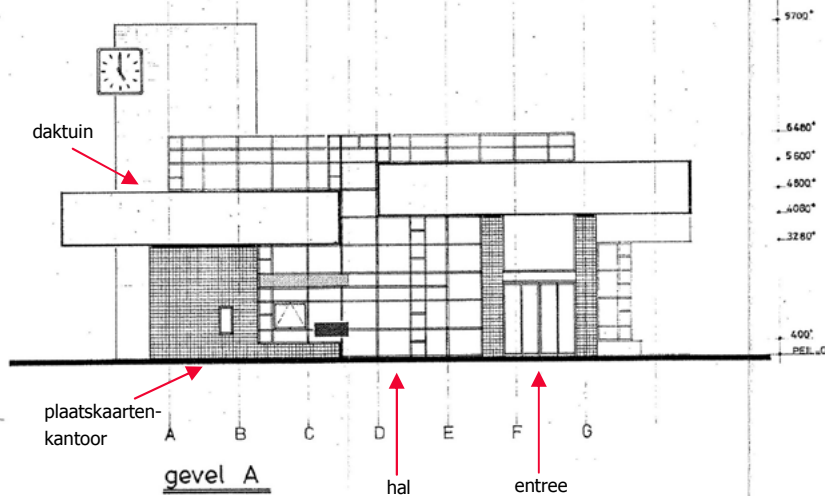
In de huidige praktijk wordt deze routing weinig meer gebruikt. Dit heeft meerdere oorzaken; de belangrijkste fietsenstalling ligt tegenwoordig ten westen van het stationsplein, waardoor reizigers via stationsplein naar de spoorovergang gaan. Het busstation is verplaatst naar de zuidzijde van het spoor, waardoor een belangrijke reizigersstroom vanaf de zuidzijde naar het perron gaat. Sinds korte tijd wordt door de invoering van OV-chipkaart minder gebruik gemaakt van de diensten van het plaatskaartenkantoor, ook bevinden zich geen incheckpunten binnen het gebouw. Een vierde reden is mogelijk de relatieve 'onoverzichtelijkheid' van het gebouw; in de architectonische opzet van het gebouw zijn de entrees enigszins verscholen aangebracht, zij liggen niet tegenover elkaar en liggen ook niet direct in elkaars zicht. Daarbij ligt aan alle zijden van het bescheiden bouwvolume een (brede) stoep, via welke de reizigers snel en praktisch om het gebouw heen kunnen lopen. Uit ervaring ter plaatse blijkt dat de reizigers vanaf de oostelijke fietsenstalling de route buitenom gebruiken langs de oost- en zuidzijde. Vanaf de parkeerplaats wordt veelal via de noord- en westzijde om het gebouw heen gelopen.



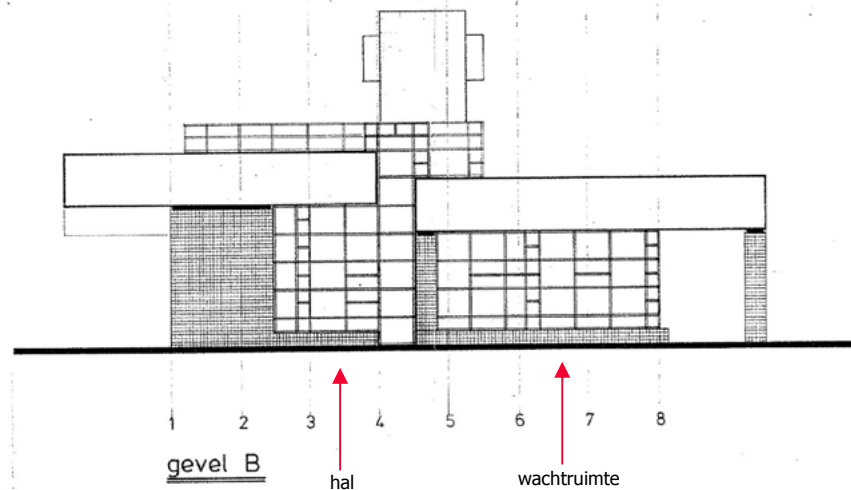
Afb. 2.15 Doorsnede van het stationsgebouw, zuid-noord, door de hal en het plaatskaartenkantoor. Links bevindt zich de zuidwestelijke entree. Detail van de bestekstekening 1981



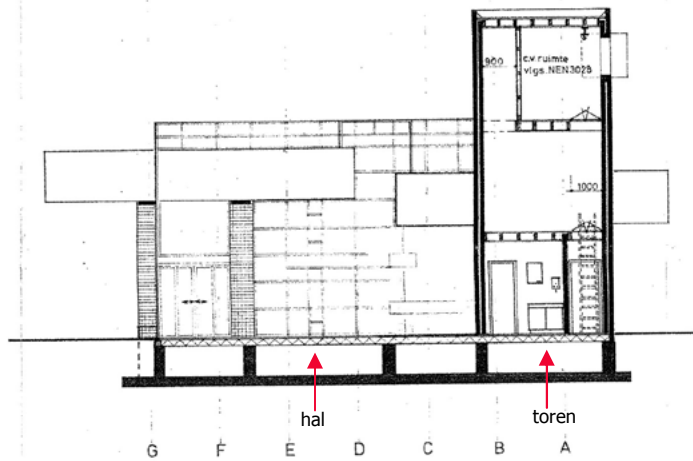
Afb. 2.16 Doorsnede van het stationsgebouw, oost-west, door de wachtruimte en de hal. Het dakvlak boven de wachtruimte steekt ver door buiten het gebouw en rust op een vrijstaande muur aan de oostzijde. Detail van de bestekstekening 1981



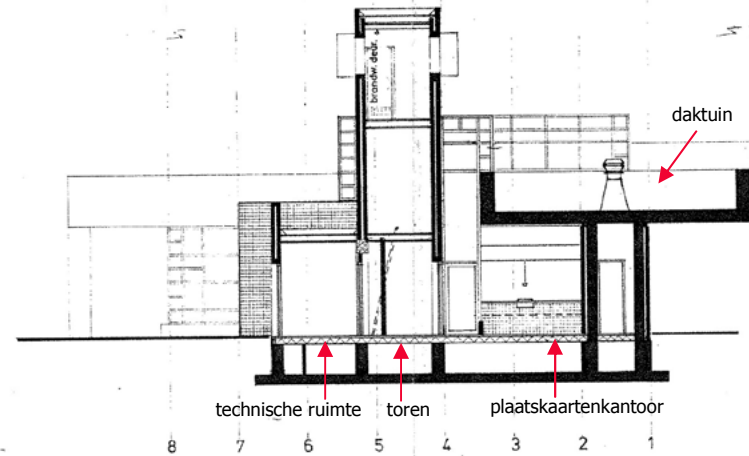
Afb. 2.19 De westgevel van het stationsgebouw. Rechts bevindt zich de entree, centraal onder het grote dakvlak. In het linker volume bevindt zich het plaatskaartenkantoor. Daarachter is de stationstoren zichtbaar. Detail van de bestekstekening 1981



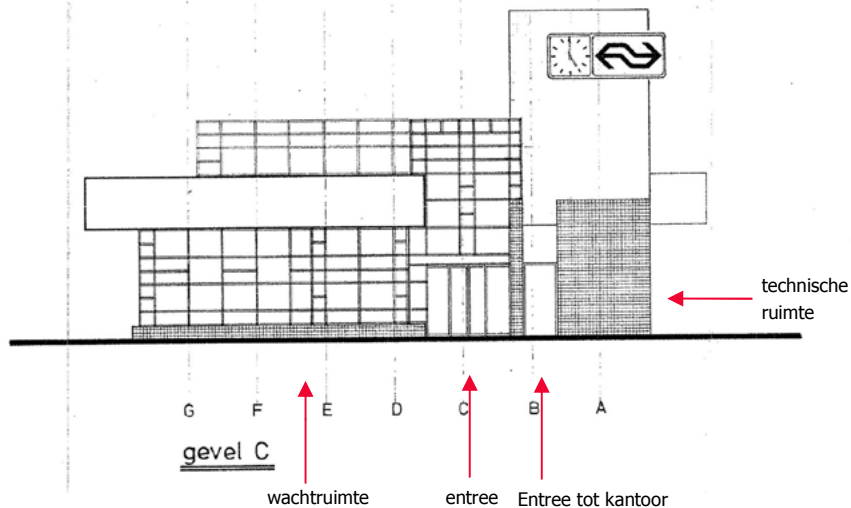
Afb. 2.20 De zuidgevel (spoorzijde) van het stationsgebouw. Het linker dakvolume staat boven de hal. Rechts ligt de wachtruimte. Het dakvlak boven de wachtruimte steekt ver door buiten het gebouw en rust op een vrijstaande muur aan de oostzijde. Detail van de bestekstekening 1981



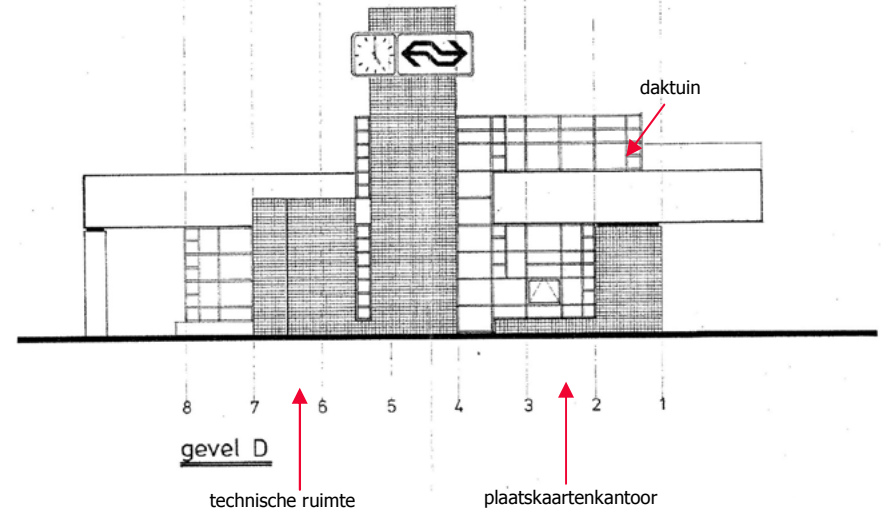
Afb. 2.17 Doorsnede van het stationsgebouw, zuid-noord, door de hal en de toren. In de toren bevinden zich op de verdiepingen bescheiden gebruiksruimten, zie afb. 2.24 en 2.25. Detail van de besteksteking 1981



Afb. 2.18 Doorsnede van het stationsgebouw, oost-west, door de toren en het plaatskaartenkantoor. Detail van de besteksteking 1981

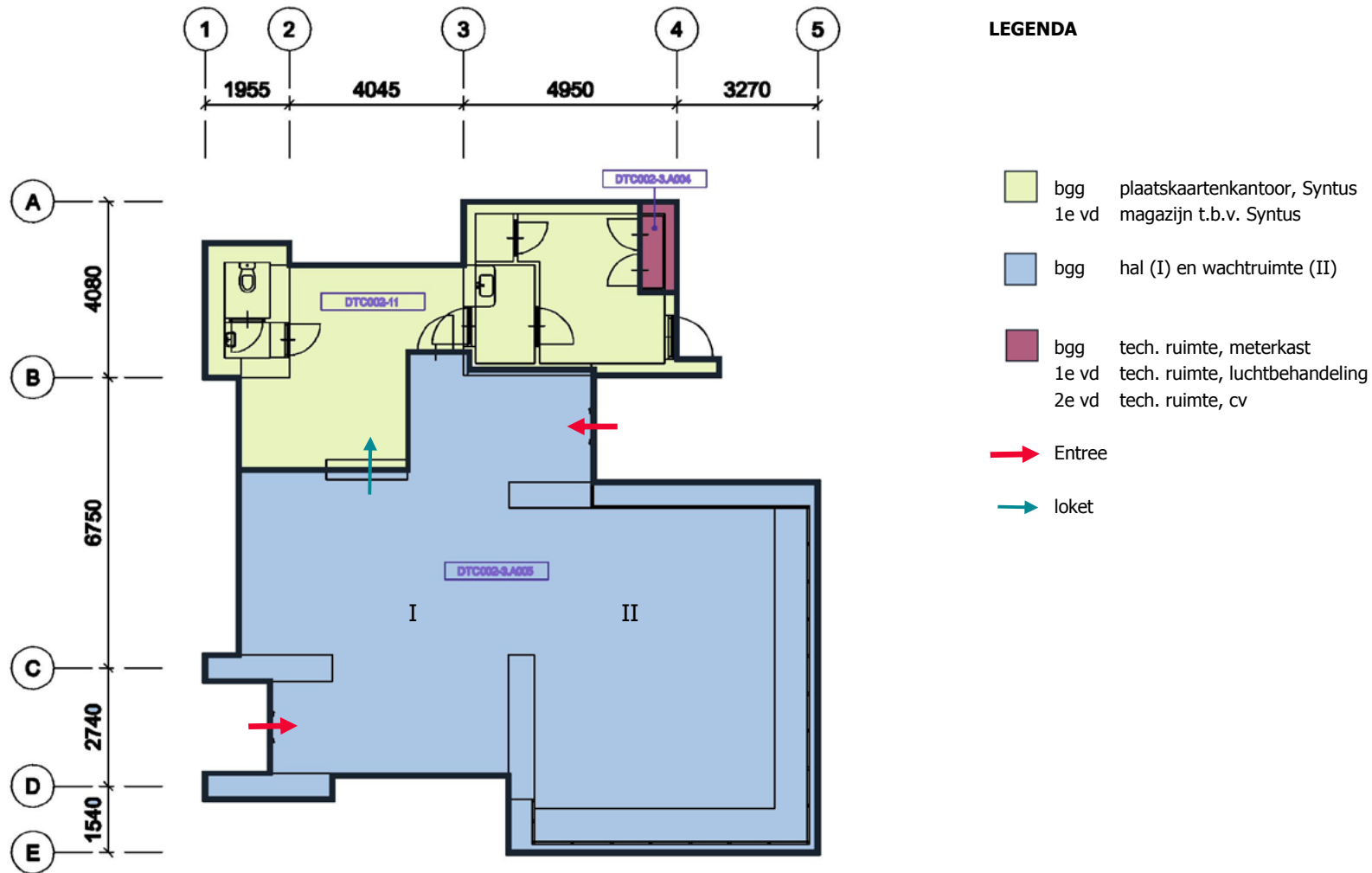


Afb. 2.21 De oostgevel van het stationsgebouw. Linksvoor is de wachtruimte. Rechts staat de stationstoren. Er tussenin loopt de hoge lichtstraat door tot op straatniveau. Hier bevindt zich de tweede entree. In de aanbouw is de buitenentree tot het plaatskaartenkantoor. Detail van de besteksteking 1981

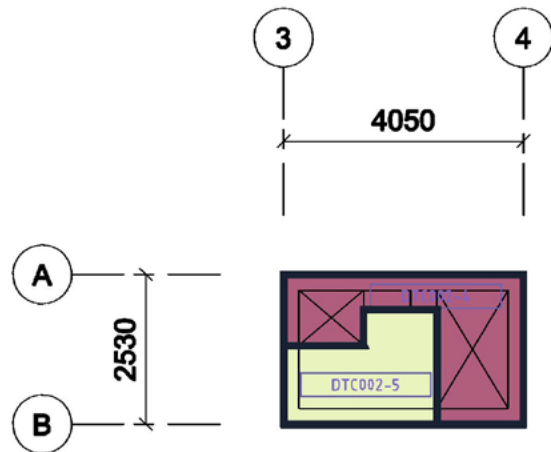


Afb. 2.22 De noordgevel van het stationsgebouw. Op de voorgrond de stationstoren. Links ervan de kleine, gesloten aanbouw, waarin zich de technische installaties bevinden. Rechts van de toren het plaatskaartenkantoor met breed dakvlak. Hier bovenop was in het ontwerp de daktuin gepland. Detail van de besteksteking 1981

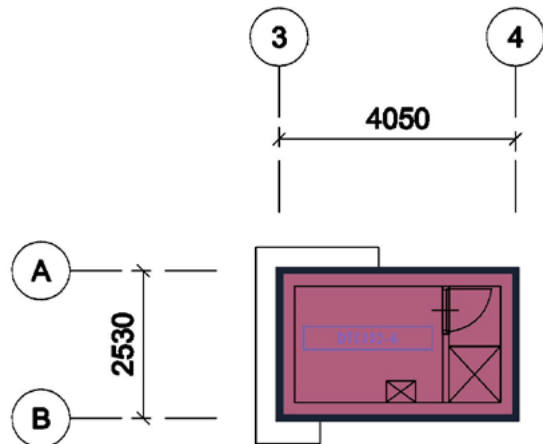
PLATTEGROND VAN HET STATIONSGEBOUW, MET AANDUIDING ACTUELE FUNCTIES



Afb. 2.23 Plattegrond van de begane grond. Bron: NS Poort



Afb. 2.24 Plattegrond van de eerste verdieping. Bron: NS Poort



Afb. 2.25 Plattegrond van de tweede verdieping. Bron: NS Poort



Afb. 2.26 Aanzicht vanaf de oostzijde van de technische ruimte en de erachter staande toren. Op de voorgrond de buitenentree tot het plaatskaartenkantoor.

2.5 STATION DOETINCHEM BINNEN HET OEUVER VAN ARCHITECT P.A.M. KILSDONK

Architect Peter A.M. Kilsdonk (1954) was van 1978 tot 1992 in dienst van NS, bij de Afdeling Gebouwen, Stedebouw en Vormgeving. Samen met architecten als H.C.H. Reinders, J. Bak en R. Steenhuis maakte Kilsdonk deel uit van een generatie die de stations een geheel nieuw gezicht gaf. Tot eind jaren '70 werden stations ontworpen op basis van de randvoorwaarden functioneel, sober en goedkoop. Vanaf die tijd begrootten NS ruimere budgetten voor de vormgeving van stations. De groep nieuwe architecten ontwierp, mede als gevolg van deze stijgende budgetten, stations die de NS weer een uitgesproken gezicht gaf. Met de ontwerpen voor hun stations namen deze architecten afscheid van de modernistische en sobere stationsarchitectuur van hun voorgangers en mede-architecten C. Douma en K. Van der Gaast.

Gedurende de veertien jaar die Kilsdonk bij NS werkte, ontwierp hij diverse stations, zie de afbeeldingen hiernaast. Zijn eerste drie ontwerpen betreffen een herbouw van een station. Vier jaar later, vanaf 1987 levert hij ontwerpen voor nieuwe stations. Station Doetinchem is zijn tweede voor NS ontworpen station en dateert daarmee uit zijn beginperiode als spoorarchitect. Het ontwerp bevindt zich in het beginstadium van de stilistische transformatie in de stationsarchitectuur, zie ook paragraaf 2.7. In Kilsdonks volgende ontwerpen zijn duidelijker nieuwe stijlvormen zichtbaar, met de kenmerkende

uitbundige en vooral zichtbare (staal)constructies, uitgevoerd in opvallende kleuren. In hetzelfde jaar als Doetinchem, ontwerpt Kilsdonk het station voor Zaandam. In dit ontwerp is de nieuwe ontwerpstijl ten volle zichtbaar. Deze stijl, door *Crimson* aangegevoerd als NS Tech, is, samen met Postmodernistisch vormgegeven stations als Almere Muziekwijk, beeldbepalend voor de stationsarchitectuur van de jaren '80.

Dat Doetinchem en Zaandam in hetzelfde jaar zijn ontworpen, geeft aan dat Kilsdonk in zijn ontwerpfilosofie niet geleidelijk proces doormaakte, dat hij in al zijn ontwerpen doorvoerde. Hij werkte in verschillende stijlen, parallel aan elkaar, mede naar de gelang de plaats van het station binnen de hiërarchie van grote, middelgrote en kleine stations.

Uit het oeuvre van Kilsdonk zijn twee stations opgenomen in de Collectie Bijzondere Stationsgebouwen; Doetinchem en Almere Centrum. Station Doetinchem is binnen het Kilsdonk-oeuvre opvallend door de combinatie van vormgeving en materiaalgebruik. Er zijn van zijn hand geen andere stations of gebouwen bekend, die vergelijkbaar zijn met of voortborduren op de architectuur van dit stationsgebouw.

conclusie

In zijn verdere vormgeving van stationsgebouwen heeft Kilsdonk geen vergelijkbaar ensemble ontworpen. Station Doetinchem is een onderdeel van hoge waarde voor het Kilsdonk-oeuvre door de unieke, afwijkende architectuur en opvallend materiaalgebruik.



Oss, 1982. Foto 2010



Almere Centrum, 1987, collectie BSIN. Foto 2007



Almere Buiten, 1987. Foto 2011



Wolvega, renovatie 1992. Foto 2010



Zaandam, 1983. Foto 2004



Almere Centrum, 1987, collectie BSIN. Foto 2009



Lelystad Centrum, 1988. Foto 2007



Duivendrecht, 1993. Foto 2010



Zaandam, 1983. Foto 2009



Almere Muziekwijk, 1987. Foto 2008



Lelystad Centrum, 1988. Foto 2008



Duivendrecht, 1993. Foto 2010

2.6 STATIONSBOUW IN DE PERIODE 1978-1986

Station Doetinchem is gebouwd in 1983. Om de opvallende architectuur te waarderen op zeldzaamheid, is het ontwerp vergeleken met de stationsgebouwen die zijn ontworpen tussen 1978 en 1986. De navolgende stations dateren uit deze periode;

1978	Amsterdam Zuid	K. vdGaast/ B. Spängberg
	Barneveld Centrum	C. Douma
	Den Haag Laan van NOI	C. Douma
	Diemen	C. Douma
	Heiloo	C. Douma
	Raalte	C. Douma
	Wormerveer	C. Douma
1980	Alkmaar Noord	C. Douma
	Beesd	J. Bak
	Duiven	C. Douma
	Maassluis	K. vd Gaast
1981	Capelle Schollebaar	C. Douma
	Oss West	J. Bak
	Rhenen	C. Douma
	Rosmalen	J. Bak
	Veenendaal Centrum	C. Douma
	Veenendaal West	C. Douma
1982	Oss st.gebouw II	P.A.M. Kilsdonk
	Elst	C. Douma
	Goes	K. vd Gaast
	Velp	C. Douma
1983	Doetinchem st.gebouw II	P.A.M. Kilsdonk
	Zaandam st.gebouw II	P.A.M. Kilsdonk
	Harderwijk	K. vd Gaast

	Heerenveen	J. v Belkum
	Rotterdam Alexander	W. Trabsky
1984	Den Haag Mariahoeve	bur Kraayvanger
	Ede Wageningen	Corbey
	Gouda	M.W. Markenhof
	Hoogeveen	C. Douma
	Zaltbommel	K. vd Gaast
1985	Doetinchem de Huet	J. Bak
	Heerlen	J. Bak
	Schiedam Nieuwland	J. Bak
	Sliedrecht	R. Steenhuis
	Utrecht Centraal	M.W. Markenhof
1986	Amsterdam Lelylaan	R. Steenhuis
	Amsterdam Sloterdijk	H.C.H. Reijnders
	Hoorn Kersenb.gaard	J. Bak
	Koog Bloemwijk	C. Douma
	Nieuw-Vennep	P.A.M.J. Corbey

Conclusie

Station Doetinchem is binnen de collectie stations opvallend in de bijzondere, aanwezige vormgeving. Vergelijking tussen de stations uit de bovengenoemde periode toont dat Doetinchem een uniek ontwerp betreft. Stilistisch gezien zijn er in deze periode geen vergelijkbare stations gebouwd. Evenmin lijkt Doetinchem voort te borduren op een eerdere stationsstijl of zijn latere stationsgebouwen direct geïnspireerd en doorontworpen op Doetinchem, zoals dit bij andere stations wèl gebeurd is.

Van alle Nederlandse stations, gebouwd tussen 1978 en 1986, is station Doetinchem het enige station dat is opgenomen in de Collectie Bijzonder Stationsgebouwen in Nederland.

2.7 ARCHITECTONISCHE KARAKTERISTIEK VAN HET GEBOUW

Het Cluster Minimal Art / Late Modern

Station Doetinchem is vanwege de architectonische kenmerken, in het rapport *De Collectie, Cultuurhistorische visie naoorlogse stationsgebouwen* (Crimson, 2007) ingedeeld in het cluster Minimal Art/ Late Modern. Dit cluster bevat de navolgende stationsgebouwen;

Barendrecht	1973, gesloopt	C. Douma
Culemborg	1974	C. Douma
Groningen Noord	1974	C. Douma
Breda	1975	J. Bak
Zoetermeer Voorweg	1977	C. Douma
Zoetermeer Seghwaert	1978	C. Douma
Schiphol	1978, gesloopt	K. vd Gaast/ S.H. Krudde
Zoetermeer de Leyens en Leidsewallen	1979-1980	C. Douma
Capelle Schollebaar	1981	C. Douma
Oss	1982	P.A.M. Kilsdonk
Doetinchem	1983	P.A.M. Kilsdonk
Harderwijk	1983	K. vd Gaast
Rotterdam Alexander	1983	J. Bak/ W. Trabsky
Zaltbommel	1984	K vd Gaast
Sliedrecht	1985	R. Steenhuis
Helmond Brouwhuis	1987	R. Steenhuis

Karakteristieke architectonische kenmerken

Het cluster Minimal Art/ Late Modern bestaat uit gebouwen die in hun ontwerp zijn beïnvloed door wat internationaal Late Modern werd genoemd, een opvatting over moderne architectuur als een bepaalde stijl, in plaats van de direct aan de functie ontleende vorm. Het zijn stations met sterke, geometrische vormen die vaak als een autonome sculptuur zijn ontworpen. Daarbij zijn deze gebouwen veelal beïnvloed door de minimalistische beeldhouw- en schilderkunst uit de jaren zestig. Ze zijn uitgesproken monumentaal, de materialen zijn zwaar en vaak onbehandeld, 'brutalistisch'. Deze architectuur kent bovendien weinig tot geen decoratie of ornament, omdat de architectuur een autonome zware esthetiek heeft meegekregen.

Station Oss, een jaar eerder door Kilsdonk ontworpen, hoort eveneens binnen dit cluster thuis. Dit station heeft net als Doetinchem een heldere, sterke vormgeving. Station Oss heeft echter door de eenduidige vormgeving een groot contrast tussen 'binnen' en 'buiten'. Dit in tegenstelling tot station Doetinchem, dat grote eenheid in interieur en exterieur heeft, waardoor 'binnen' en 'buiten' in elkaar overlopen.

De heldere vormtaal en de brutalistische materiaaltoepassing zijn bij station Doetinchem tot op heden in de originele vormgeving en volledige samenstelling herkenbaar. Bij andere stations uit dit cluster treedt deze combinatie minder stringent naar voren. Zowel door het ontwerp, als door eventuele latere aanpassingen of verbouwingen.

2.8 VERBOUWINGEN EN AANPASSINGEN SINDS 1983

Sinds 1983 hebben er aan het stationsgebouw geen noemenswaardige verbouwingen plaatsgevonden. Vanaf 2001 is het station verhuurd aan de vervoersmaatschappij Syntus. Dit heeft geen ingrijpende gevolgen gehad voor inrichting en aankleding van het station. Het gebruik van de ruimtes is in de afgelopen dertig jaar niet gewijzigd.

Wel is de opzet van de loketten bij het plaatskaartenkantoor licht gewijzigd, zie ook hoofdstuk 4.

Bijzonder onderdeel; de daktuin

Architect Kilsdonk had in het ontwerp op het dakdeel boven het plaatskaartenkantoor een daktuin ingericht (afb. 2.20). Deze groene bovenruimte zou visueel een overgang vormen naar de groene omgeving rond het station. De opzet bestond uit een natuurlijk ogende beplanting van sierheesters en klimplanten, die deels over de dakrand zou hangen. De daktuin heeft niet goed gefunctioneerd. In 1998 meldt C. Douma "De daktuin (...) floreert niet al te best." Bij de oplevering van het station was het dak beplant. Kort daarna werd daar echter al op bezuinigd; op afbeeldingen uit de jaren '90 is de dakbeplanting nauwelijks zichtbaar. Dit is mede gevolg van de toegepaste beplanting, die vanwege de soortensamenstelling en groeivorm niet geschikt was voor het beoogde doel. Ongeveer tien jaar geleden is de daktuin geheel opgerooid en verwijderd, mede om onderhoud-budgettaire redenen¹.

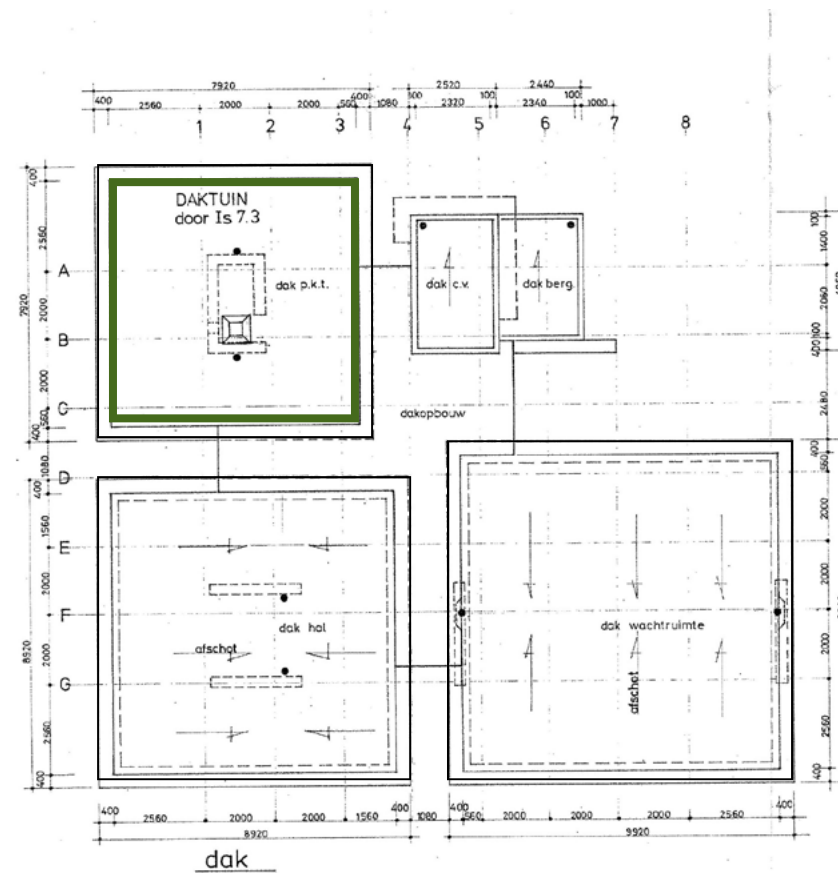
Overige aanpassingen rondom het station

Aan het eilandperron zijn tussen 2002 en 2004 diverse veranderingen verricht, mede in verband met de aanleg van het aansluitende streekbusstation aan de zuidzijde van het spoor. Ten oosten van het stationsgebouw werd een elektriciteitshuis gebouwd in dezelfde stijl en materialisatie als het station. Tussen beide bouwwerken en ten westen van het station is eind jaren '90 een uitgebreide fietsenstalling met fietskluisen geplaatst.

Conclusie

Het stationsgebouw is, op het verdwijnen van de daktuin na, sinds de bouw gaaf bewaard gebleven, zowel als geheel, als in de afzonderlijke onderdelen. Zie ook Hoofdstuk 4 Architectonische context.

1 Mededeling door de heer A. Vroling, NS Stations, Beheerbedrijf, Zwolle



Afb. 2.27 Plattegrond van de dakvlakken. Detail van de bestekstekening 1981

3 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

3.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE INFRASTRUCTUUR

Station Doetinchem ligt bij een knooppunt van verkeersstromen. Ten oosten van het station kruist de uitvalsweg Terborgseweg (afb. 3.2) het spoor en komt de rondweg J.F. Kennedylaan uit op de Terborgseweg (afb. 3.1). Naast dit intensief gebruikte kruispunt ligt het station half verscholen achter de parkeerplaats en de boombeplanting langs de Terborgseweg (afb. 3.3). Vlak langs de noordzijde van het gebouw ligt een recent aangelegd doorgaand fietspad, dat de verbinding vormt naar Doetinchem West (afb. 3.4). Begin deze eeuw is het busstation aan de Terborgseweg, ter hoogte van het station, opgeheven. Direct ten zuiden van het spoor is een uitgebreid streekbusstation aangelegd (afb. 3.5). Vanaf het busstation is het stationscomplex via een nieuwe toegang vanaf de zuidzijde bereikbaar. Het trein- en busstation vormen samen een belangrijk knooppunt voor openbaar vervoer in de regio. Deze verschillende onderdelen zijn los van elkaar zijn ingericht. Daarbij gaan de belangrijke reizigersstromen nu buiten het station om. Hierdoor heeft het stationsgebouw de sterke indentiteitsvormende functie verloren, die het qua architectuur heeft en in het verleden in de praktijk had. Door de 'richtingloosheid' van de vormgeving, leent het gebouw zich juist om een herkenbaar centraal object te zijn, waar omheen diverse infrastructurele onderdelen bijeenkomen.

3.2 DE DIRECTE OMGEVING VAN HET STATION

De directe omgeving van het station kenmerkt zich door een grote variatie aan inrichtingselementen en stijlen. Het station wordt omgeven door de fietsenstallingen, het plein/ Stationsstraat, de driehoekige parkeerplaats, rondrit met taxistandplaats en het spoor met eilandperron (afb. 3.6).

Aan de westzijde van het gebouw ligt een rondrit met taxistandplaatsen (afb. 3.7). Het pleintje is aangekleed met twee kleine plantvakken. De beplanting is uitgegroeid en



Afb. 3.1 Station Doetinchem met omringende infrastructuur.



Afb. 3.2 De Terborgseweg, gezien in de richting van het stadscentrum.



Afb. 3.3 Het stationsgebouw, gezien vanaf de Terborgseweg.



Afb. 3.4 Het doorgaande fietspad richting Doetinchem West.



Afb. 3.5 Het nieuwe busstation ten zuiden van het spoorcomplex.



Afb. 3.6 Het perron. Links op de achtergrond het stationsgebouw.



Afb. 3.8 Het kunstwerk tussen rondrit en spooreplacement



Afb. 3.7 De rondrit met taxistandplaatsen ten westen van het gebouw.



Afb. 3.9 De driehoekige parkeerplaats, met inrichting van blokhagen.

verrommeld, waardoor zij afbreuk doen aan de beeldkwaliteit van de buitenruimte rond het stationsgebouw.

Tegelijk met de bouw van het actuele station is tussen de rondrit en het spoor een kunstwerk geplaatst (afb. 3.8) van kunstenaar Dick de Wit. Het kunstwerk heeft de tand des tijds goed doorstaan. Eind jaren '80 werd het kunstwerk beschouwd als waardevolle aanvulling op de stationsarchitectuur, met een beeldreferentie naar "wachtende reizigers die over de spoorbaan turen". In de actuele situatie is band tussen kunstwerk en spoor verminderd door de tussenstaande haag en de 'zichtconcurrentie' van de er naast staande spoorboom bij de overgang naar het perron. Door de veranderingen aan de buitenruimte, waarbij de vele inrichtingselementen het beeld verrommelen, is het kunstwerk in de actuele situatie een incident geworden is de beleving van het stationscomplex.

De driehoekige parkeerkeerplaats (afb. 3.9) is aangekleed met blokhagen van Veldesdoorn. Door de goede staat van onderhoud vormen de rechthoekige hagen een beeldeenheden met de vormgeving van het station. Rond de parkeerplaats is een groene zoom van bomen aanwezig; ten oosten van station, tussen fietsenstalling en de parkeerplaats staat een rij van 5 Paardekastanjes. Langs de Terborgseweg staat een rij

met 4 Moeraseiken. Op de westelijke punt van de parkeerplaats staat een solitaire moeraseik. Vanaf het spoorcomplex vormt deze beplanting een groene achtergrond van het stationsgebouw. Vanaf de Terborgseweg houdt zij het gebouw grotendeels uit het oog. De bomen zijn verschillende leeftijd en zijn vermoedelijk tussen de veertig en zestig jaar oud. Enkele bomen die buiten de boomrijen rond de parkeerplaats staan, dateren van vroeger datum. Zij zijn mede beeldbepalend voor het aanzicht van de stationsomgeving; op het plein voor restaurant Het Perron staan twee oudere Paardekastanjes en op het terrein van de fietsenstalling staat een oude esdoorn (afb. 3.11). Het is niet bekend of en welke landschapsarchitect de buitenruimte heeft vormgegeven. Hoewel er stijlverwantschap is met de ontwerpen van Hein Otto (1916-1994), vanaf 1946 parttime landschapsarchitect bij NS, is uit zijn oeuvre tot nu toe geen betrokkenheid bij Doetinchem gebleken.

Het doorgaande fietspad vanaf de Terborgseweg naar Doetinchem west, langs de noordzijde van het stationsgebouw, doorbreekt de structuur van het stationsplein, zie ook afb. 2.14. Hierdoor wordt de ruimtelijke band tussen station en directe omgeving geweld aangedaan.



Afb. 3.10 De omgeving van het stationsgebouw aan de noordwestzijde.



Afb. 3.11 De omgeving van het stationsgebouw, vanaf de spoorkruising.

Aan de noordwestzijde van het stationsgebouw komen veel van deze inrichtingselementen samen (afb. 3.10). Zij zijn niet als samenhangend geheel ontworpen, maar in de loop der tijd in verschillende fasen aangelegd en doorontwikkeld. Dit is zichtbaar aan de uiteenlopende verhardingsmaterialen, die niet op elkaar zijn afgestemd. Het straatbeeld bij de benadering van het station vanaf de Stationsstraat is rommelig en de krachtige uitstraling die de architectuur van het gebouw heeft, wordt hierdoor tekort gedaan.

Conclusie

Door de kwaliteit en conditie van de inrichting van de omgeving, wordt afbreuk gedaan aan de ontwerp kwaliteit van het station; de omringende inrichtingselementen doen niets met de sterke vormgeving van het station. Daarbij zijn de bouwkundige inrichtingselementen van het complex uitgevoerd in standaard 'ns-elementen'. Hierdoor speelt de architectonische waarde van het stationsgebouw een ondergeschikte rol in de totaalbeleving van het stationsensemble.



Afb. 3.12 Zicht vanaf het elektriciteitshuisje op de stationstoren en het tussenliggende gebied.

4 ARCHITECTONISCHE CONTEXT

4.1 BOUWKUNDIGE OPZET VAN HET STATION

Het station heeft een stoer exterieur, met eenvoudige vormgeving en nauwelijks toegevoegde decoraties. Door de dikte van de daken met grote overstek zet het station een sterk beeld neer. De plattegrond van het gebouw bestaat uit vier in elkaar grijpende rechthoeken. De bouwvolumes zijn kubistisch vormgegeven. Door de 'richtingloosheid' van het gebouw hebben alle zijden een gelijkwaardig uiterlijk. Hiermee heeft het gebouw bewust geen straat- en perrongezicht aan de noord- en zuidzijde. De twee entrees bevinden zich oost- en westzijde van het gebouw.

Van buiten toont het gebouw laag en zwaar. Door de wijze waarop muren, raampartijen en daken in elkaar grijpen, heeft het station van binnen echter een opvallend luchtig voorkomen.



Afb. 4.1 De westgevel van het station. Rechts de westelijke entree, met ernaast de hal

4.2 TOEGEPASTE MATERIALEN

Het gebouw heeft een eenvoudige basismaterialisatie. De grote dakvlakken zijn uitgevoerd in beton brut; na storting van het beton is de houten bekisting verwijderd en het beton niet verder afgewerkt. De afdruk van de latten is hierdoor zichtbaar aan de dakranden, zie ook afb. 4.5. Alle muren, inclusief de toren, zijn aan de buitenzijden geheel opgemetseld met behakte, vierkante granietkeien. In het interieur worden de keienwanden van vloer en plafond gescheiden door een smalle, iets inspringende plint van tegels, zie ook afb. 4.16 en 4.17. De vloer binnen het gebouw is betegeld met vierkant, donkergrijze tegels. De raampartijen bestaan uit een blauwgelakt stalen vakwerk, waarin de vensters geplaatst zijn.

De zichtbare gebouwde delen verkeren grotendeels in goede staat. Waar de conditie verslechterd is, wordt dit in de navolgende paragrafen beschreven.



Afb. 4.2 De zuidgevel van het station. Onder het linker dakvlak ligt de hal, onder het rechter dakvlak de wachtruimte. Tussen de daken staat de lichtstraat.

4.3 HET GEBOUW PER ONDERDEEL

DE GEVELWANDEN

Westgevel

Het aanzicht van de westgevel wordt sterk bepaald door de hoeveelheid inrichtingselementen op en om de rondrit/ taxistandplaats; bebording, verschillende soorten verhardingen en de verruigde beplanting. De sterke ritmiek van de gevelopbouw wordt hierdoor minder goed ervaren (afb. 4.1).

Zuidgevel

De zuidgevel heeft vergeleken met de andere zijden een rustige gevelindeling. De gevel heeft een helder lijnenspel van twee zware dakranden op ongelijke hoogte en de onder- en tussenstaande glaswanden. In de beleving van het stationsgebouw vanaf het spoor, vormt de haag langs het spoor een extra doorlopende plint onderlangs het gebouw (afb. 4.2).



Afb. 4.3 De oostzijde van het station met de wachruimte. Rechts de technische ruimte en erachter de stationstoren. Links is de wachruimte. In het midden de lichtstraat.

Oostgevel

Aan de oostzijde staat tegen de toren de technische ruimte. Dit is de enige besloten ruimte van het gebouw. De muren zijn op afwisselende wijze hoger opgetrokken dan het dak van de ruimte. Hierdoor wordt het lijnenspel met betondak, lichtstraat en toren versterkt.

De wachruimte is de meest transparante ruimte van het gebouw. De vensterwanden vallen ruim onder het sterk overstekende betondak. Hierdoor heeft de wachruimte een luchtige uitstraling. Het bovenliggende betondak steunt op twee losstaande muurdeelen. Eén tussen wachruimte en hal en buiten de wachruimte aan de oostzijde. Het sterk aanwezige dak lijkt hierdoor te zweven (afb. 4.3).

Noordgevel

Het aanzicht van de noordgevel wordt bepaald door de stationstoren. Samen met de naastliggende technische ruimte, maakt de toren de noordgevel tot de meest gesloten wand van het station. Hierdoor lijkt het gebouw zich van de Stationsstraat af te keren (afb.4.4).



Afb. 4.4 De noordgevel van het station met centraal de stationstoren. Links van de toren de technische ruimte en rechts, onder de betonnen kap, het plaatskaartenkantor.

DE BETONDAKEN

De zichtbaarheid van de bekisting op de dakranden bepaald sterk de uitstraling van het gebouw. Deze toepassing van beton brut en de zware vormgeving van de vrijliggende daken vormen een belangrijke architectonische waarde van het stationsgebouw.

De bouwkundige conditie van de daken dient nader te worden onderzocht. Met name de randvlakken van het dak waarop de daktuin lag, vertonen diverse (gerepareerde) scheuren in het beton (afb. 4.5) en sporen van betonrot. In het stationsarchief voor Doetinchem zijn hierover geen inspectierapporten of onderhoudsplannen aangetroffen. Onderzoek naar de aard en omvang van de aantastingen is gewenst.



Afb. 4.5 Beschadiging aan de dakrand boven het plaatskaartenkantoor.

VERLICHTINGSELEMENTEN AAN DE BUITENZIJDE

De kenmerkende doorloop van materialen en bouwvormen van exterieur en interieur, wordt versterkt door de doorlopende verlichtingselementen. De rechthoekige, roodgelakte frames zijn opgehangen in de holle betondaken. Zij lopen parallel aan de vierkante dakvorm van binnen naar buiten (afb. 4.6). De verlichtingselementen behoren tot de oorspronkelijke detaillering van het station.

De verlichting door tl-balken wordt binnen en buiten onafhankelijk van elkaar aan- en uitgeschakeld. Hiermee wordt onbedoeld het verschil tussen binnen en buiten versterkt, terwijl dit verschil in de oorspronkelijke architectuur juist diffuus is vormgegeven.



Afb. 4.6 De doorlopende verlichtingselementen aan de buitenzijde van de westgevel.

KEIENMUURTJES TUSSEN STATION EN SPOOR

Tussen het pad rond het station en de spoorovergang naar het perron ligt een korte hellingbaan en een trap met twee treden. Aan de stationzijde worden de afgangen geflankeerd door een kops gemetselde klinkerrand. Hier bovenop staat een rij metalen paaltjes. Aan de spoorzijde staat aan de oostzijde een origineel muurtje van behakte granietkeien met op de kop een verlichtingselement (afb. 4.7). Aan de westzijde is het originele muurtje ingekort en lager afgewerkt om ruimte te bieden aan het contragewicht van de spoorboom.

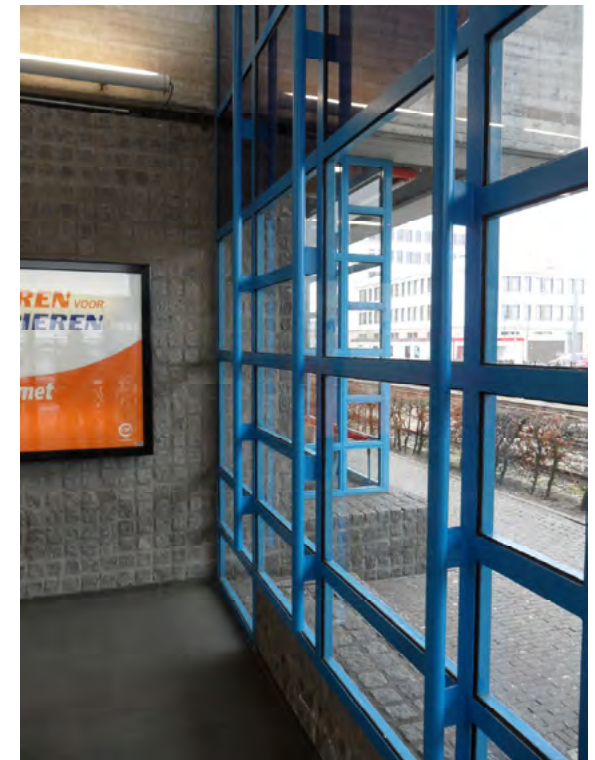
In het stationsontwerp waren alle drie de muurtjes uitgevoerd in granietkeien. Of ook de klinkerrand voorheen in een keienmuur was uitgevoerd is op oudere afbeeldingen niet te achterhalen.



Afb. 4.7 Het originele keienmuurtje en de klinkerrand aan weerszijden van de hellingbaan.

DE RAAMPARTIJEN IN HET INTERIEUR

De ritmiek en de afwisseling in grootte van de venstervlakken geeft het interieur een zekere beslotenheid. De nadruk in de stalen sponningen ligt op de horizontale lijnvoering. Aan de binnenzijde van de raampartijen zijn extra steunen bevestigd op de verticale raamstijlen (afb. 4.8).



Afb. 4.8 De binnenzijde van de raampartij in de hal, met de steunen op de verticale sponningen.

DE ENTREES

De twee entrees tot het gebouw hebben ieder, door hun plaats in het gebouw, een verschillende vormgeving en sfeer. Beide entrees zijn voorzien van standaard roodgelakte schuifdeuren.

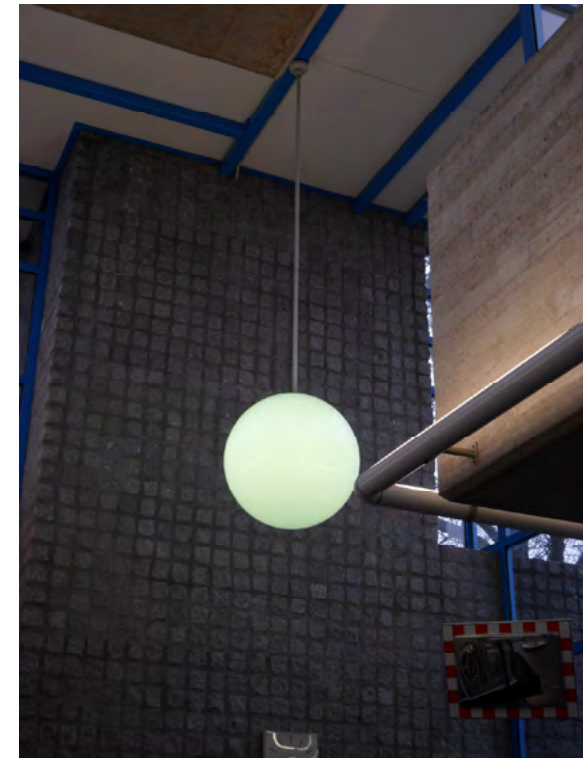
De entree aan de westzijde vormt de officieuze hoofdingang, door de naastgelegen toegang naar het perron en de voorliggende rondrit en stopplaats voor taxi's en personenauto's. Deze entree heeft in de architectuur van het gebouw enerzijds een versholen plek tussen twee muren en anderzijds een duidelijke statuur door de centrale ligging onder het zuidwestelijke dakvlak (zie ook afb. 4.9).



Afb. 4.9 De verdiept liggende westelijke entree.



Afb. 4.10 De oostelijke entree in de lichtstraat.



Afb. 4.11 De bollamp bij de oostelijke entree.

De entree aan de oostzijde fungeert als zijentree vanaf de fietsenstallingen. De entree is verwerkt in de glazen/stalen wand tussen het dakvlak boven de wachtruimte en de stationstoren. Hierdoor is de entree niet prominent aanwezig en wordt het effect van zijuitgang versterkt (afb. 4.10).

In het interieur van het stationsgebouw zijn de entrees niet prominent in beeld. Zij zijn in de decoratie wel gemarkeerd door een grote bollamp, hangend nabij de schuifdeuren (afb.4.11). De bollampen behoren tot de originele detaillering van het gebouw en bestaan uit een glazen bol, bevestigd aan een metalen buis.

DE HAL

De hal van het station wordt gevormd door verbindende open ruimte tussen entrees, plaatskaartenkantoor en wachtruimte. De hal vormt niet één grote ruimte, maar heeft een zeer gevarieerde compositie van hoeken, omdat hier de diverse dakvlakken insteken en de lichtstraat zich hoog bovenuit verheft. Dit geeft een sterke afwisseling in open en besloten delen en een spel tussen licht en donker.

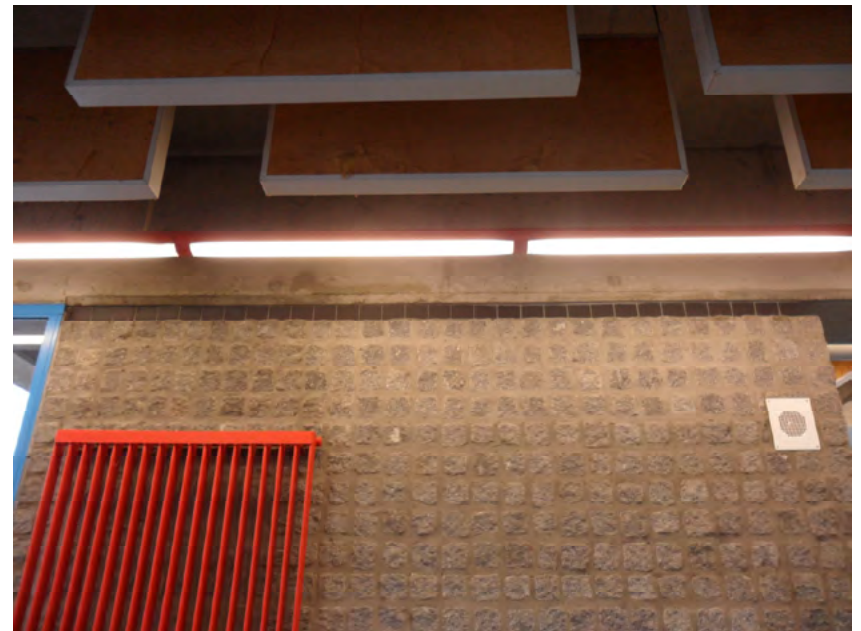
In de hal staan diverse voorzieningen; een snoep- en frisdrankautomaat, een afvalbak en een statafel. Aan de muren zijn reclamevoorzieningen gehangen. De pragmatische plaatsing van de voorzieningen en de standaard uitvoering doen afbreuk aan de eenvoudige kracht die gebouw ook in het interieur heeft.



Afb. 4.12 De hal gezien vanaf de oostelijke entree. Rechtsvoor het plaatskaartenkantoor. Links de westelijke entree, met erboven in het betondak de ritmisch opgehangen platen.

AANSLUITING MUREN EN VLOER

De muren en randen van granietkeien worden van vloer en plafond gescheiden door een smalle, iets inspringende plint van tegels. De tegels zijn van hetzelfde materiaal en kleur als de vloertegels. Door de wat verdiepte ligging van de plint, komen de muren los van vloer en betondak. Dit geeft een licht zwevend effect aan het zware materiaal van de granietkeien.



Afb. 4.13 De tegelplint tussen keienmuur en betondak. Links is het grote verwarmingselement zichtbaar.

HET PLAATSKAARTENKANTOOR

Onder het noordwestelijke betondak bevindt zich het plaatskaartenkantoor. Het dak is lager gebouwd dan de andere twee betondaken. Door de ruimte voor de voormalige daktuin bovenop dit dakvlak, heeft het dak hier een dichte onderzijde. De loketramen van het kantoor lopen tot aan het dak. Hierdoor is een besloten ruimte ontstaan (afb. 4.14). Door de nadrukkelijke, zeer aanwezige vormgeving en materialisatie van omringende muren, raampartijen en daken, is het plaatskaartenkantoor een niet nadrukkelijk aanwezig 'incident' in het gebouw. Het loket ligt in de door Kilsdonk logisch ontworpen routing door het stationsgebouw tussen de beide entrees.

Het plafond in het kantoor is afgewerkt met de originele lattenstructuur. Hier vlak onderlangs hangt één van de doorlopende verlichtingselementen. Eén niveau lager lopen roodgelakte buizen van de technische installatie van het station. Deze zichtbare constructie toont in de architectuur de overgang naar bouwstijl van de latere jaren '80,



Afb. 4.14 Het plaatskaartenkantoor met loketten, gezien vanuit de hal.

waarin de zichtbaarheid van technische constructie een beeldbepalend onderdeel is. Zowel de verlichtingsarmaturen, als de luchtbuizen behoren tot de originele detaillering van het plaatskaartenkantoor.

In de inrichting met kantoormeubilair is in de loop van de jaren op onderdelen gewijzigd. Hierdoor ontstond een scheiding tussen een hoofdloket, zoals dit tot op heden als enige in gebruik is, en een aangrenzend tweede loket. Op een opmeting uit 1996 is dit onderscheid aangegeven. Nadien is het tweede loket opgeheven en de inrichting aangepast.



Afb. 4.15 Het originele lattenplafond in het kantoor. Er onderlangs lopen het verlichtingselement en buizen van de technische installatie.

DE WACHTRUIMTE

De wachtruimte bevindt zich onder het zuidoostelijke dakvolume. Het dakvlak loopt, met name aan de oostzijde, ver door. Onder het dakvlak geven drie vensterwanden de wachtruimte vorm. De vensterwanden staan op een brede, gemetselde plint van behakte granietkeien. Omdat de lichte vensterwanden en het zware dak schijnbaar willekeurig in elkaar grijpen, is een luchtige ruimte ontstaan. Dit effect wordt versterkt door de aansluiting van de keienplint en –muur op de tegelvloer; onderlangs de keienwanden is een tegelplint aangebracht, ter kwarthoogte van de vloertegels, die iets terugvalt onder het metselwerk. Dit geeft de zware keienwanden een zwevend effect.

De wachtruimte loopt aan de noordwestzijde over in de hal. De vloeren zijn doorlopend betegeld met donkergrijze vierkant tegels in 20x20cm formaat. Het dak van de wachtruimte is aangekleed met een bijzonder ritme van hangende



Afb. 4.16 De wachtruimte gezien vanuit de hal. Langs de buitenrand zijn zitplaatsen aangebracht.

plafondplaten, zie pagina 30. Langs de oost- en zuidzijde van de ruimte zijn zitplaatsen gemonteerd op de keienrand, zie pagina 31. Aan de keienmuur hangt een roodgelakt verwarmingselement, zie ook afb. 4.13.

In de wachtruimte staat centraal een grote afvalbak, aan de wand hangt een tweede afvalbak. De grote afvalbak vormt door plaatsing nu het centrale punt in de ruimte. Hiermee wordt de open ruimtelijke werking van de wachtruimte ontkracht.



Afb. 4.17 De wachtruimte gezien naar de hal. Centraal staat de afvalbak opgesteld, met aan de wand een tweede exemplaar.

PLAFOND IN WACHTRUIMTE EN HAL

Bijzondere detail in het gebouw is het opvallende plafond van de daken boven de wachtruimte, de westelijke entree en de halzijde van het plaatskaartenkantoor. Aan het betonnen dak hangen platen in een ritmische vormgeving. Hiertussen zijn de doorlopende verlichtingselementen op een subtiele manier ondergebracht.

De platen hebben een belangrijke akoestische functie als geluidsabsorberende baffels in de grote ruimten met harde materialen. De platen bestaan uit een houten, witgeverfde lijst, met daarbinnen een plaat steenwol, aan beide zijden afgewerkt met bruin papier. De conditie van de papieren afwerking is erg slecht. Op veel platen is dit afwerk materiaal gescheurd en langs de houten lijst aan het afbrokkelen.



Afb. 4.16 de bijzondere plafonddecoratie in de wachtruimte.



Afb. 4.17 De slechte conditie van diverse platen is opvallend zichtbaar.

ZITPLAATSEN IN DE WACHTRUIMTE

In de wachtruimte staan langs de raamwanden aan de oost- en zuidzijde originele, comfortabele kuipstoeltjes gemonteerd op de keienrand. De stoeltjes zijn in een strak ritme geplaatst. Door de montage op de keienrand heeft het geheel van de wachtruimte een informele uitstraling. Aan de zuidzijde ontbreekt één stoel.



Afb. 4.18 De kuipstoeltjes op de keienrand. Eronder de tegelplint tussen keienrand en tegelvloer.

conclusie

De architectonische opbouw van het station en de materialisatie vormen een eenheid, die het gebouw een sterke uitstraling geeft. De combinatie en zichtbaarheid van ruw beton, reliëfrijke granietkeien en gladde tegelvoer geven elk materiaal een eigen, krachtige uitstraling. Deze compositie is sterk in haar eenvoud.

Het station heeft een sterke eenheid tussen interieur en exterieur. 'Binnen' en 'buiten' lopen in elkaar over; het materiaalgebruik en detaillering, zoals verlichting, lopen door in interieur en exterieur. Door de grote raampartijen wordt deze eenheid versterkt.

De bouwkundige onderdelen en detaillering en aankleding, zoals kuipstoelen en de verlichtingselementen, zijn vrijwel geheel in originele staat. Dit is zeldzaam en maakt station Doetinchem tot een gaaf bewaard ensemble met een cultuurhistorisch en architectonisch hoge waarde.

De loketten aan het plaatskaartenkantoor zijn door enkele aanpassingen voor het gebruik niet meer in originele staat. De loketten hebben cultuurhistorisch een positieve waarde.

Wat betreft de conditie en staat van onderhoud van het stationsgebouw, deze is op het eerste gezicht voor de meeste onderdelen goed. Zichtbare uitzonderingen zijn, aan het exterieur de betonrot aan het dak boven het plaatskaartenkantoor en bij het interieur de vervallen staat van de baffels aan het plafond en een missende kuipstoel in de wachtruimte.

De inrichtingselementen van recenter datum, zoals afvalbakken, automaten en reclamefaciliteiten zijn pragmatisch geplaatst. Zij zijn standardelementen die geen link hebben met het gebouw en op sommige plaatsen afbreuk doen de sterke compositie. Zij hebben cultuurhistorisch en architectonisch een indifferente waarde.

Met relatief kleine ingrepen kunnen noodzakelijke voorzieningen met aandacht voor het gebouw geplaatst worden, mogelijk in een vormgeving die het stationsgebouw recht doet.

5 SAMENVATTING CONCLUSIES EN WAARDERING

5.1 CONCLUSIES

Station Doetinchem als onderdeel van de Collectie

- Het station Doetinchem is door de combinatie van vormgeving en materiaalgebruik uniek in zijn soort en daarmee opvallend onderdeel de Collectie.
- Station Doetinchem is het enige tussen 1978 en 1986 gebouwde station dat is opgenomen in de Collectie Bijzonder Stationsgebouwen in Nederland.

Station Doetinchem als waardevol bouwwerk

- Architect Kilsdonk heeft binnen zijn oeuvre geen vergelijkbaar ontwerp toegepast, in deze combinatie van vormgeving en materiaalgebruik.
- Het station is ontworpen als een belangrijke ruimtelijke schakel in de verkeersstromen op en rond het emplacement. Dit in tegenstelling tot veel kleine stations in Nederland, die bewust naast de verkeersstroom werden gesitueerd.
- In de huidige praktijk werkt dit sterke ontwerpprincipie nauwelijks meer, door grote aanpassingen aan de omgeving en verplaatsing van voorzieningen als fietsenstalling en busstation.
- Omdat deze schakelfunctie verminderd relevant is, maar het stationsgebouw wel de sterke uitstraling voor deze functie heeft, komt de ensemblewaarde van het gebouw met zijn omgeving in de actuele situatie niet ten volle tot uitdrukking.
- Het stationsgebouw is, op het verdwijnen van de daktuin na, sinds de bouw

uitzonderlijk gaaf bewaard gebleven, zowel als geheel, als in de afzonderlijke onderdelen. De architectonische opbouw van het station en de materialisatie vormen een eenheid, die het gebouw een sterke uitstraling geeft. De bouwkundige onderdelen, detaillering en aankleding van interieur en exterieur, zoals kuipstoelen en de verlichtingselementen, zijn allen nog in originele staat.

- De inrichtingselementen van recenter datum in het interieur, zoals afvalbakken en reclameborden, hebben geen link met het gebouw en doen op sommige plaatsen afbreuk aan de compositie.
- De oorspronkelijke daktuin had mede door de soortkeuze van de beplanting, niet de gewenste uitstraling. De beplanting groeide daarnaast niet goed en gaf verrommeling in de uitstraling van het stationscomplex.
- Het gebouw heeft door de sterke vormgeving een hoge potentie voor de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied. Door de huidige planologische verrommeling van het stationsgebied, komt de hoge architectonische waarde van het gebouw weinig tot zijn recht.
- De oorspronkelijke opzet van het karakteristieke gebouw, als toenmalig middelpunt van verschillende verkeersstromen en voorzieningen is opvallend. De uitstraling, ruimtelijke opzet en kwaliteit van interieur en exterieur, hebben echter ook een grote waarde als zelfstandige compositie. Een eventuele herbestemming die publieksgericht is en met groot respect voor de architectuur wordt uitgevoerd, heeft de potentie het gebouw weer te doen herleven als centraal punt binnen het emplacement en directe stationsomgeving.

Station Doetinchem binnen de stedelijke structuur van Doetinchem

- De locatie van het station heeft van oudsher geen sterke link met de stedenbouwkundige ontwikkeling; de stedenbouwkundige structuur heeft zich niet overtuigend gericht naar de aanwezigheid van het station.
- Door de kwaliteit en conditie van de inrichting van de omgeving, wordt afbreuk gedaan aan de ontwerp kwaliteit van het station; de omringende inrichtingselementen doen niets met de sterke vormgeving van het station. Daarbij zijn de bouwkundige inrichtingselementen van het complex uitgevoerd in standaard 'ns-elementen'. Hierdoor speelt de architectonische waarde van het stationsgebouw een ondergeschikte rol in de totaalbeleving van het stationscomplex.

- De spoorlijn waaraan station Doetinchem ligt is de enige spoorlijn van de voormalige GOLS-maatschappij, die nog regulier in gebruik is. Deze herkenbare geschiedenis geeft de lijn, in combinatie met de oude spoorbrug, een cultuurhistorisch hoge waarde, voor de spoorgeschiedenis in Nederland in het algemeen en voor de Gelderse spoorgeschiedenis in het bijzonder.

5.2 WAARDERING

- Station Doetinchem is door de unieke architectuur een onderdeel van het Kilsdonk-oeuvre van hoge waarde.
- Vanwege de zeldzame gaafheid als geheel en in onderdelen heeft station Doetinchem als compleet ensemble een cultuurhistorische en architectonische hoge waarde.
- De inrichtingselementen van recenter datum in het stations-interieur, zoals de prullenbakken en reclamevoorzieningen, hebben cultuurhistorisch en architectonisch een indifferente waarde.
- De inrichting van de direct omringende buitenruimte, met bebording, soorten bestratingen en beplanting op het stationspleintje, heeft cultuurhistorisch en architectonisch een indifferente waarde.
- De opgaande beplanting van bomen rond de parkeerplaats heeft voor de ruimtelijke beleving van het spoorcomplex een hoge waarde.

6 AANBEVELINGEN

Station Doetinchem als onderdeel van de Collectie

Voor een respectvolle omgang met gebouwen uit het Cluster Minimal Art/ Late Modern geldt in zijn algemeenheid:

- Het gebouw respecteren als een autonoom volume. Dit betekent dat aanbouwen aan het station vermeden dient te worden. Bij Doetinchem zou dit ten koste gaan van sterke ruimtelijke werking tussen interieur en exterieur.
- De samenhang tussen exterieur en interieur niet verbreken; vaak zijn deze onlosmakelijk met elkaar verbonden.
- De oorspronkelijke materiaaluitdrukking en de contrastwerking zwaar –licht, massief – transparant behouden. Juist bij station Doetinchem is deze samenhang tussen materiaal en architectuur zeer nadrukkelijk ontworpen en tot op heden gaaf aanwezig.

Station Doetinchem als waardevol bouwwerk

- Eventueel nieuwe aankleding van het gebouw met inrichtingselementen in interieur, exterieur en de directe omgeving, dient ondergeschikt te zijn aan en zich te voegen naar de waardevolle en gaaf aanwezige architectuur van het station. Met relatief kleine ingrepen kunnen noodzakelijke (verkeerstechnische) voorzieningen met aandacht voor het gebouw geplaatst worden, in een vormgeving en uitvoering die het stationsgebouw recht doet.
- In de dakvlakken van het station is betonrot geconstateerd. Recente rapportages of onderhoudsplannen ten aanzien van de bouwkundige staat zijn niet aangetroffen. Voor een respectvolle omgang met het gebouw en verzekering van een duurzame toekomst, is het echter hoogstnoodzakelijk dat de bouwtechnische staat van het station nader wordt onderzocht en gebreken of aantastingen aan het materiaal, op vakkundige en kwalitatief passende wijze worden verholpen.

- Om de bijzondere architectonische en cultuurhistorische waarden van het stationsgebouw te verzekeren voor de toekomst, is het noodzakelijk dat een op het gebouw afgestemd beheer- en onderhoudsplan wordt opgesteld en bijbehorend budget wordt gereserveerd.
- Bij mogelijke herbestemming van het gebouw is door de herkenbare oorspronkelijke opzet, de uitstraling en ligging van het gebouw, een publieksgerichte functie wenselijk.
- Een daktuin, zoals opgenomen in het originele ontwerp, is in de verstedelijkte omgeving van het station een waardevolle toevoeging. Belangrijk voor de juiste uitstraling is, dat de beplanting bestaat dichtgroeïende (bladhoudende) heestersoorten die de uitstraling van het gebouw versterken en een visuele band hebben met de boomkronen ten oosten van het station. Bouwkundig belangrijk is een juist uitgevoerde binnenbak, met afwatering, waardoor aantasting van de betonnen dakvlakken wordt voorkomen.

Station Doetinchem binnen de stedelijke structuur van Doetinchem

- Geef bij de ruimtelijke inrichting van het stationsgebied het stationsgebouw een identiteitsbepalende functie; gebruik de sterke architectuur van het gebouw, om het stationsgebied een eigen en herkenbaar gezicht te geven, waarmee recht gedaan wordt aan de oorspronkelijke ontwerpgedachte bij het gebouw als schakel tussen functies en verkeersstromen.
- Van groot belang voor de ruimtelijke beleving van station en omgeving is, dat daar waar verkeersstromen en gebiedsfuncties bij elkaar komen, de inrichtingselementen in samenhang met elkaar worden vormgegeven. Zowel in harmonie als in contrast is een planmatige aanpak van het stationsgebied noodzakelijk om het bijzondere stationsgebouw tot zijn recht te laten komen.

BRONNEN

Archief station Doetinchem, NS Regiodirectie Noordoost, Beheerbedrijf, Zwolle

Archief Nederlandse Spoorwegen in Het Utrechts Archief

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

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

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

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

www.ahn.nl

www.doetinchem.nl

www.museumbuurtspoorweg.nl

www.stationsweb.nl

www.watwaswaar.nl

maps.google.nl

library.wur.nl/speccol

BIJLAGE 1 INHOUD ARCHIEF

Bij NS Regiodirectie Noordoost, Beheerbedrijf, kantoor Zwolle, bevindt zich in het regionale stationsarchief een map met het archiefmateriaal van Station Doetinchem. Bij diverse verhuizingen van het regioarchief in de afgelopen jaren, is het archief sterk opgeschoond en uitgedund.

Het archief betreffend Station Doetinchem bevat in februari 2012 de volgende stukken:

- Tekening plattegrond (d.d. 04-09-1981)
- Tekening gevelaanzichten (d.d. 10-09-1981)
- Bestektekening nieuwe situatie, plattegrond, gevels, doorsneden (d.d. 16-11-1981)
- Tekening dakranddetails (d.d. 07-12-1981)
- Tekening doorsnede II (akkoordstempel d.d. 20-07-1982)
- Tekening dakopbouw (akkoordstempel d.d. 20-07-1982)
- Tekening gemetselde muren t.p.v. overpad (d.d. 17-10-1983)
- Plankaart station Doetinchem 'situatie 2015' (d.d. 10-01-1994)
- Beplantingsplan daktuin (d.d. 21-02-1994)
- Inventarisatiekaart met plattegronden, gevels en doorsneden (d.d. 02-04-1996)
- Technisch begeleidingsrapport t.b.v. verftechnisch onderhoud, Sikkens (2006)

COLOFON

project: Station Doetinchem
Cultuurhistorische waardestelling

opdrachtgever: NS Poort/ NS Stations
mr drs ing. J. Friesen

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

datum: 29 februari 2012



