

Enschede

Station

Enschede

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Enschede

Station

Enschede

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson 24 februari 2015



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 Enschede

Cultuurhistorisch onderzoek
en waardestelling



CRIMSON, februari 2015

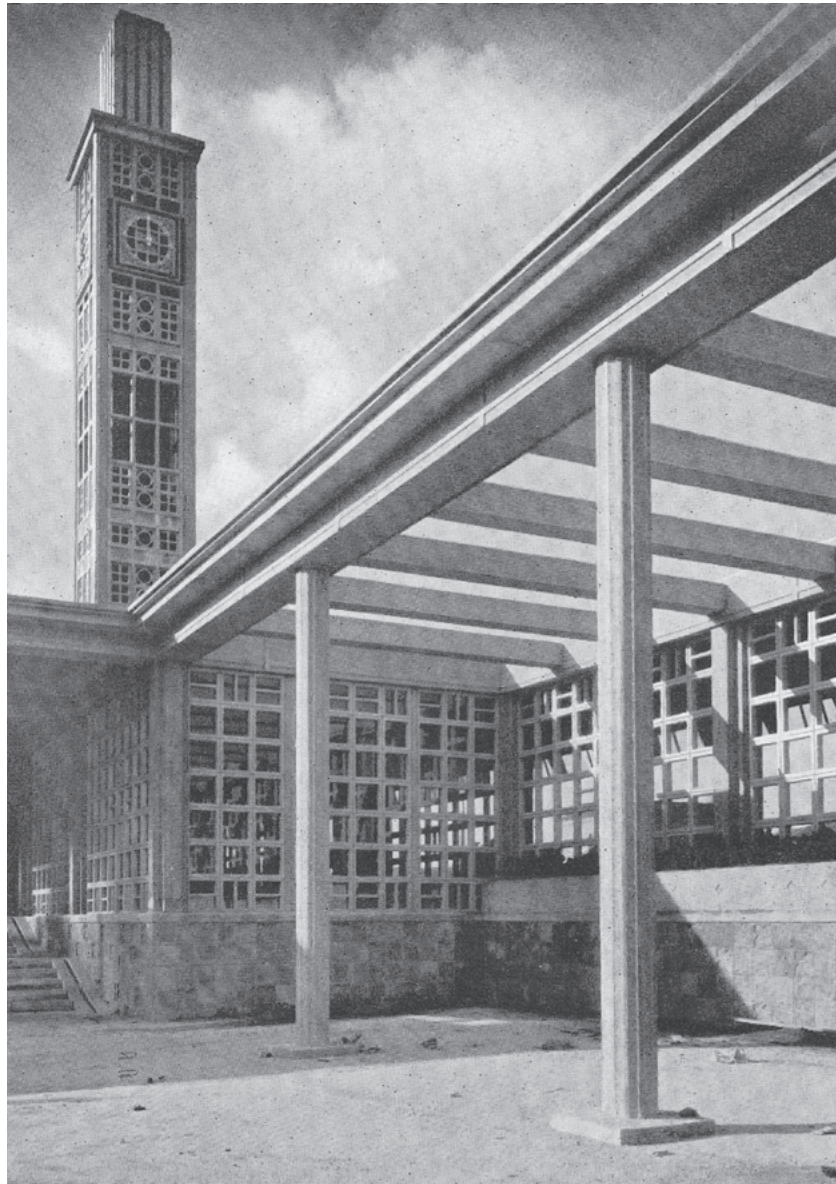
Station Enschede

**Cultuurhistorisch onderzoek
en waardestelling**

CRIMSON, februari 2015

Inhoud

08	.....	Inleiding
13	.....	Historische context
16	.....	Het station in het oeuvre van Schelling
23	.....	Stedenbouwkundige context
23	.....	Het station en de stedelijke ontwikkeling
39	.....	Emplacement
54	.....	Architectuur
54	.....	Oorspronkelijke opzet architectuur, constructie, materialisatie, ornamentiek
71	.....	Veranderingen en aanpassingen latere fases
76	.....	Waardering
81	.....	Aanbevelingen
83	.....	Bibliografie



Inleiding

Station Enschede (1950) van architect H.G.J. Schelling is niet alleen een gemeentelijk monument maar ook één van de topstukken van De Collectie, een verzameling van vijftig stationsgebouwen die vanwege hun cultuurhistorische waarde door de NS, Prorail en het Bureau Spoorbouwmeester met bijzondere aandacht behandeld worden.

Het Station is het eerste naoorlogse station ontworpen door de toenmalige Spoorbouwmeester Schelling, bekend van het vooroorlogse rijksmonument Amstelstation uit 1939 in Amsterdam. Daarnaast is het deel van een reeks stations die Schelling in het begin van de jaren vijftig ontwierp en die een grote mate van consistentie vertonen in de architectuur en de toegepaste prefab betontechniek. De combinatie van klassieke architectuurthema's met een sobere uitvoering en een uiterst functionele houding ten aanzien van de veranderende stationsprogramma's, maakt dit gebouw tot een belangrijk onderdeel van de Nederlandse architectuurgeschiedenis.

Daarnaast heeft het gebouw door zijn plaatsing ten noordwesten van het oude stadscentrum een cruciale rol gespeeld in de naoorlogse uitbreiding en vernieuwing van de immer aan verandering onderhevige textielstad. Als één van de eerste naoorlogse gebouwen heeft het een bepalende invloed gehad op de ruimtelijke structuur van het naoorlogse Enschede. Daarmee is het gebouw voor Enschede zelf van onschatbare waarde in zowel ruimtelijk opzicht, als in cultuurhistorisch opzicht. Het geeft structuur aan de stad Enschede, en staat voor haar naoorlogse wederopstanding en modernisering.

Station Enschede is ook gebouwd als een grensstation. Gezien de veranderende aard van de grens met Duitsland sinds het Schengen-akkoord is ook dit een historische bijzonderheid te noemen, waarvan de sporen terug te vinden zijn in meerdere onderdelen van het station, haar emplacement en haar directe omgeving.

De monumentale waarde van station Enschede bestaat uit drie aspecten:

- Ten eerste is er de cultuurhistorische waarde van het station als een herinnering aan de periode van wederopbouw en modernisering van zowel de stad Enschede als van de Nederlandse spoorwegen.
- Ten tweede is er de architectuurhistorische waarde van het gebouw als een vooruitstrevende en succesvolle toepassing van de betonarchitectuur door stationsarchitect H.G.J. Schelling.
- Ten derde is er de stedenbouwkundige waarde van het gebouw voor de stad Enschede als een oriëntatiepunt, een ruimtelijke bouwsteen en een stabiel historisch decor voor dit deel van de stad dat al decennia lang in ontwikkeling is en zal blijven.

In dit rapport richten wij ons met name op de fysieke aspecten van de monumentale waarde, en dus met name op de stedenbouwkundige en de architectonische kwaliteiten van station Enschede.

De aanleiding voor deze cultuurhistorische analyse is het feit dat station Enschede is opgenomen in "De Collectie", en dus bij voorbaat al aanspraak maakt op een bijzondere behandeling door haar bezitters en gebruikers. In het gelijknamige boek dat in opdracht van de NS, Prorail en het Bureau Spoorbouwmeester is gemaakt zijn vijftig stations verzameld waarvan de cultuurhistorische waarde door de organisatie wordt onderkend, niet alleen als een herinnering aan het verleden, maar ook en vooral als een waarde die in het heden en in de toekomst ingezet kan worden voor het maken van waardevolle en aantrekkelijke stationsgebieden. De zorgvuldige omgang met de cultuurhistorische waarden van de stationsomgeving dient dus niet alleen om tegemoet te komen aan de vragen en eisen van de stedenbouwkundigen en monumentenbeschermers van de Gemeente Enschede, maar volgt ook uit het bedrijfsbelang en het beleid van de NS en de aan haar gerelateerde bedrijven.

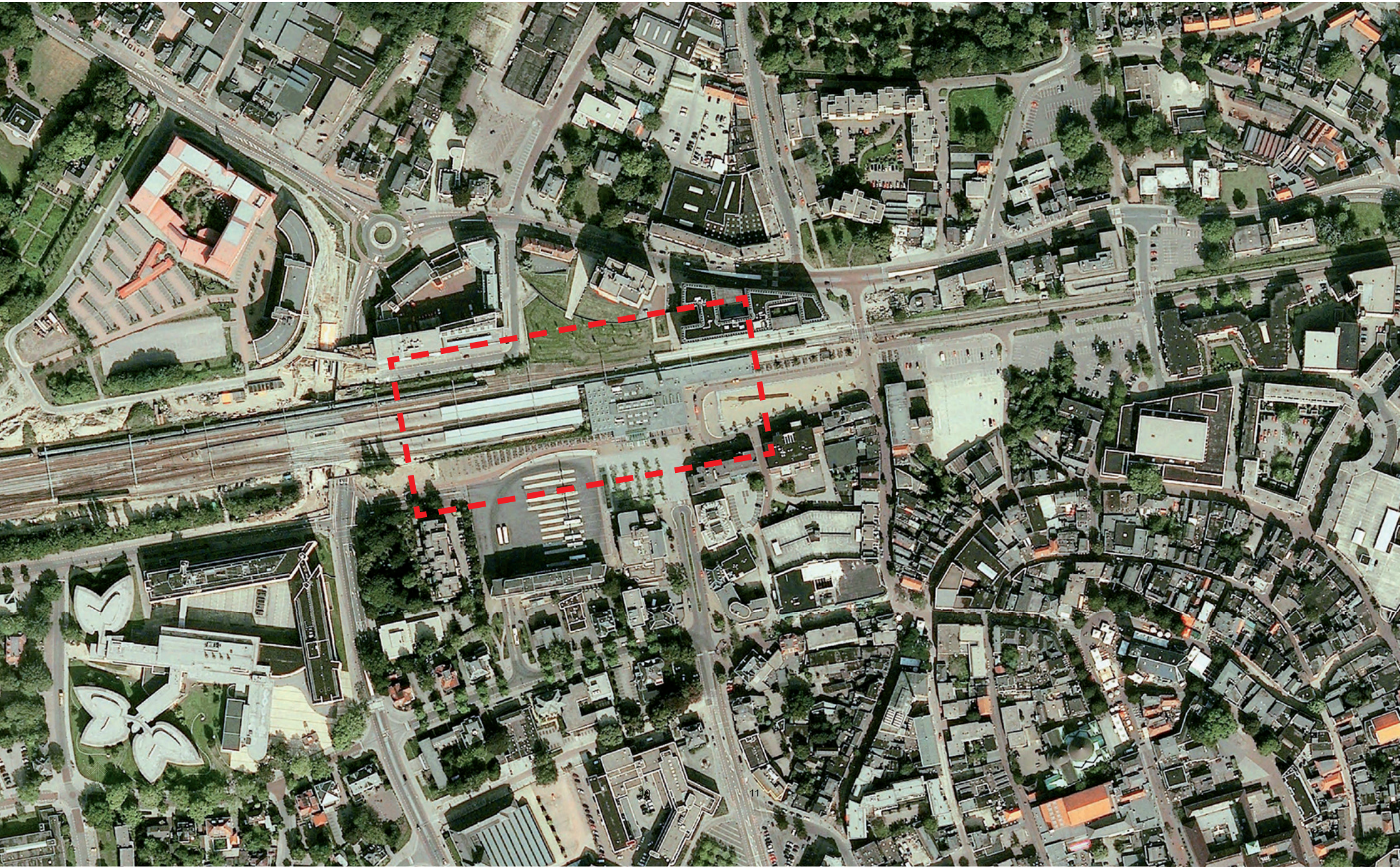
Een oorspronkelijke aanleiding voor de eerste versie van dit rapport (augustus 2011), waarvan het voorliggende een update is, waren plannen voor de ingrijpende transformatie van de stedenbouwkundige en infrastructurele context van het stationsgebouw. In dat kader was een tunnel voor fietsers en voetgangers die de noordzijde van de stad met de zuidzijde

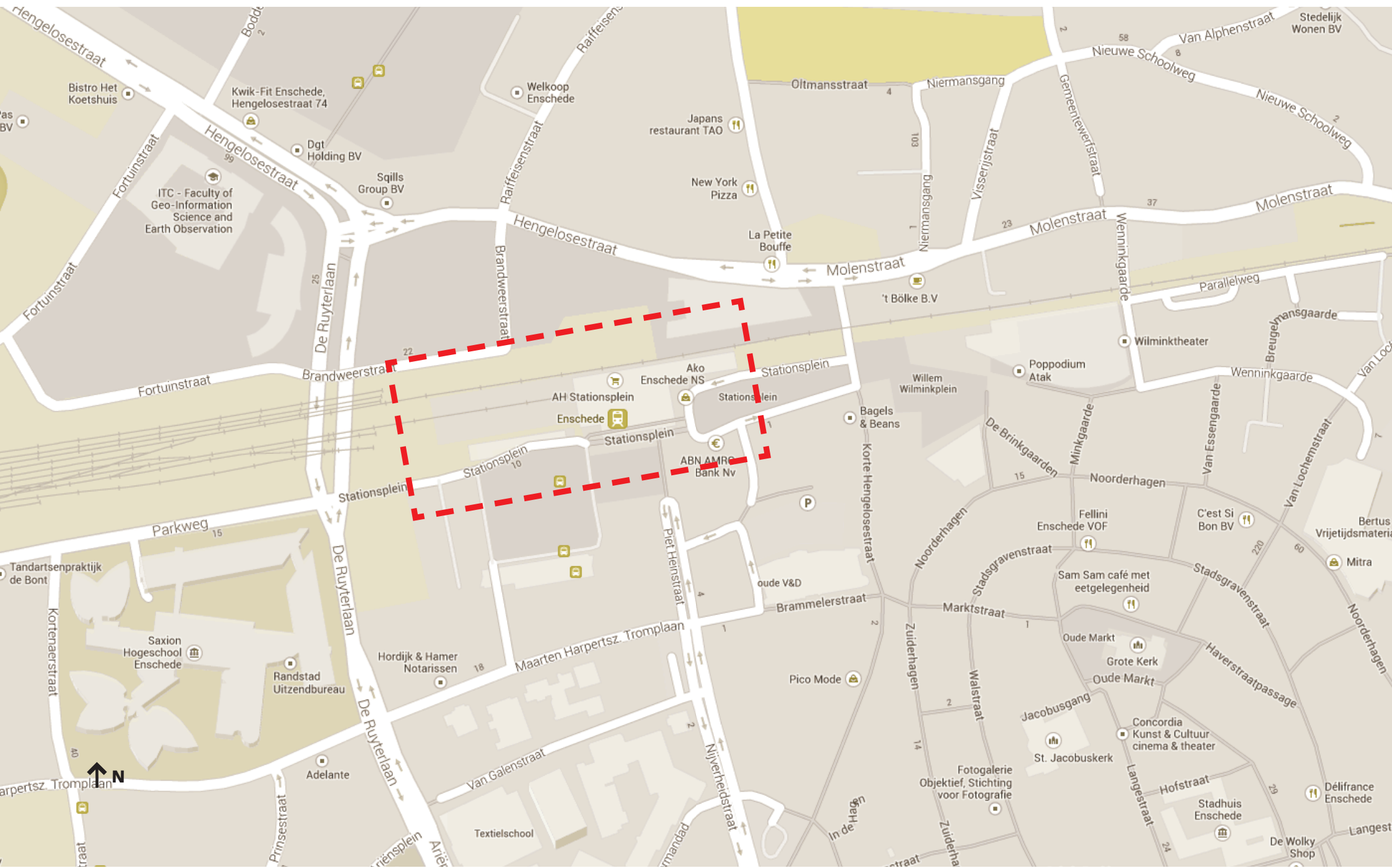
zou verbinden en die direct zou aansluiten op het station wenselijk. De bouw van deze tunnel is echter in september 2012 wegens uitstel van verschillende herontwikkelingsprojecten ten noorden van het station door de gemeente afgeblazen. Aangezien totaal onduidelijk is of en wanneer en in welke vorm de tunnel aangelegd zal worden zijn beschrijvingen en aanbevelingen over de tunnel uit het rapport verwijderd.

De structuur van dit rapport is eenvoudig; we zullen eerst ingaan op de stedenbouwkundige inpassing van het gebouw en vervolgens op de architectuur. Daarna zullen we de gevolgen van de transformatie van het spoorzone gebied bespreken. Tenslotte zullen we de analyse laten eindigen in een aantal conclusies over waar de transformatie van het gebied en van het gebouw wringt met de cultuurhistorische waarden van het gebouw en waar er juist kansen liggen voor verbetering van het gebied en van de cultuurhistorische conditie van het gebouw. Het rapport zal eindigen in een aantal aanbevelingen.



Oostelijke entreegevel (oorspronkelijk de hoofdentree)
gezien vanaf het vernieuwde stationsplein





Historische context

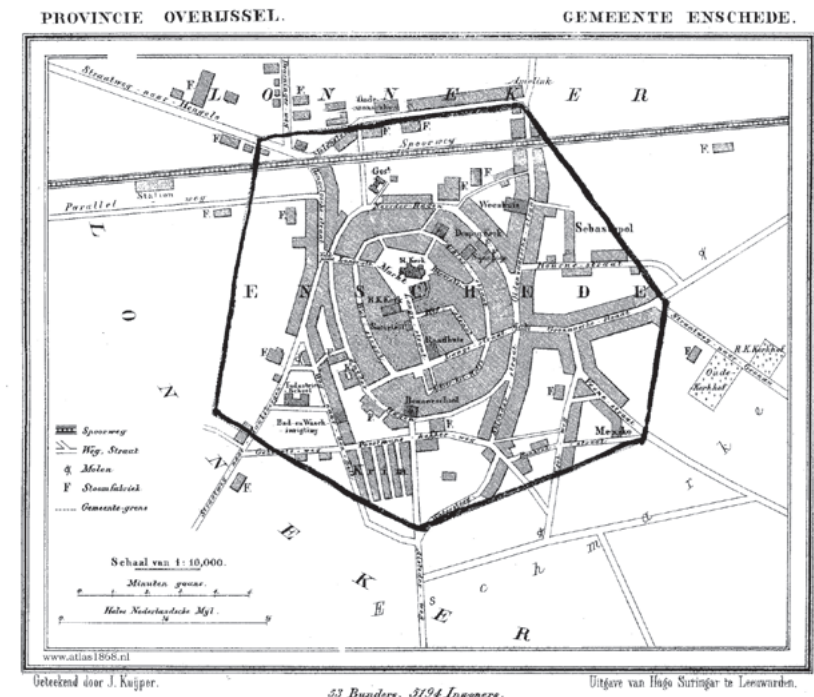
Station Enschede in de spoorwegontwikkeling

De aanleg van de eerste spoorlijnen in de negentiende eeuw verliep in Nederland vergeleken met de buurlanden enigszins traag. Hiervoor waren twee belangrijke redenen. Allereerst beschikte Nederland over een goed functionerend en wijdvertakt netwerk van vaarwegen waarmee het opkomende treinverkeer in eerste instantie maar moeilijk mee kon concurreren.

Ten tweede was er bij de negentiende-eeuwse liberale regeringen lange tijd grote terughoudendheid voor actieve staatsbemoediging. De forse investeringen die nodig waren voor de ontwikkeling van het spoornet bleven daardoor achterwege. Grote stukken land moesten worden aangekocht, stations, spoorlijnen, goederenloodsen, kostbare bruggen en andere kunstwerken moesten worden gebouwd voordat er een trein kon vertrekken. Niet vreemd dat veel transporteurs terug bleven vallen op de al bestaande vaarwegen.

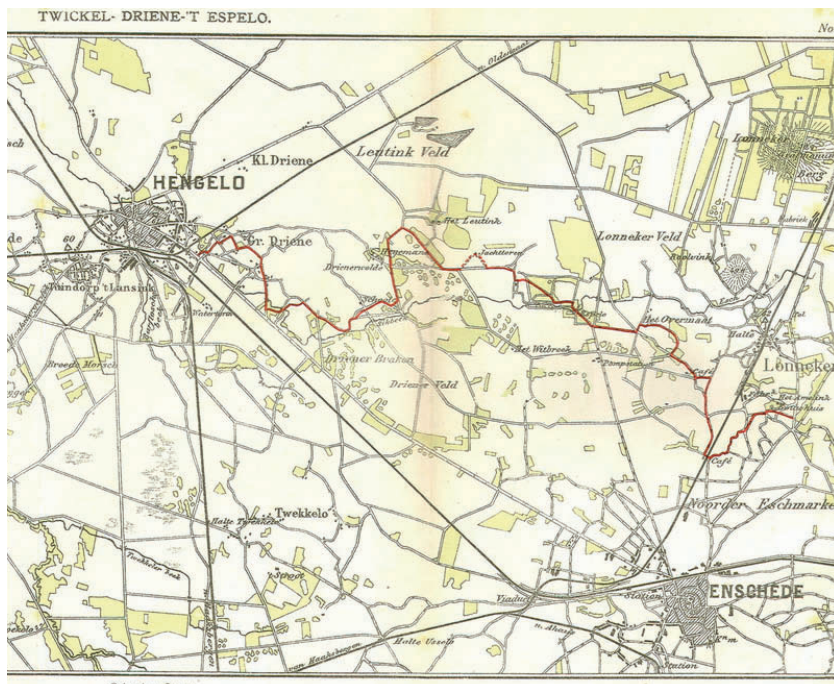
Locale en nationale overheden zagen echter wel het economische en sociale nut van het spoorvervoer, zeker voor de ontwikkeling van provinciesteden als Enschede die geografisch minder gunstig waren gelegen. Toen echter halverwege de negentiende eeuw bleek dat de aanleg van spoorlijnen gefinancierd met particulier geld niet goed van de grond kwam duurde het nog geruime tijd voordat de overheid het initiatief voor de bouw van spoorwegen van de marktpartijen overnam.

Door de voortvarendheid waarmee in België het spoornetwerk door de overheid werd aangelegd om het land te verbinden met Duitsland en Frankrijk werd de concurrentiepositie van Nederland vanaf de jaren '30 van de negentiende eeuw danig aangetast. Nadat pogingen om een spoorlijn richting het Ruhrgebied met particuliere investeringen te financieren strandden, bood koning Willem I in 1838 aan het zogenaamde Rijnspoor – een spoorlijn die min of meer langs de Rijn richting Duitsland moest komen te lopen - met overheidsgeld aan te leggen en te exploiteren.



Enschede 1868

Rond 1865 kwamen er door heel Nederland plotseling een groot aantal spoorlijnen bij. Deze groei van het spoornet had alles te maken met de eerste Spoorwegwet die in de zomer van 1860 door het kabinet Van Hall – Heemstra was aangenomen. Met deze wet nam de Nederlandse overheid eindelijk de leiding om het achtergebleven spoornet uit te breiden. De Nederlandse staat zou tien nieuwe lijnen aanleggen die vervolgens door een particuliere maatschappij geëxploiteerd (de MESS of de SS, Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen) zou gaan worden. De nieuwe spoorlijnen liepen voor een groot deel buiten de Randstad. Enschede werd door staatslijn D aangesloten op het spoornet. Deze lijn begon in Zutphen en liep via Hengelo naar Enschede en verder naar de grensplaats Glanerbrug. Het eerste deel van deze lijn, Zutphen – Hengelo werd opgeleverd in 1865, een jaar later werd Enschede bereikt. In januari



Enschede 1919

1868 kwam het lijnstuk tussen Enschede en de grensplaats Glanerbrug gereed. Het lijnstuk van Enschede naar de Duitse grens en verder naar Gronau werd aangelegd op initiatief van de Engelse ondernemer Thomas Campton. Hij ontwierp en bouwde stoomlocomotieven en daarnaast was hij in Engeland betrokken bij de aanleg van spoorwegen waarmee hij handig een afzetmarkt creëerde voor zijn eigen locomotieven. Aanvankelijk was de samenwerking tussen Campton en de Staatsspoorwegen succesvol maar na 1868 trok Crampton zich om onduidelijke redenen terug zodat de aansluiting met Münster nog zeven jaar op zich liet wachten.

De aansluiting op het spoorwegennet betekende voor Enschede een opleving van de plaatselijke textielindustrie. De kleinschalige 'cottage industries' die er sinds de 18e eeuw tot bloei waren gekomen konden zich nu, met de betere aanvoer van grondstoffen, op grotere schaal ontwikkelen. Het gevolg voor Enschede was

dat de stad uitgroeide tot een echte industriestad waar grote fabrieken het stadsbeeld bepalen.

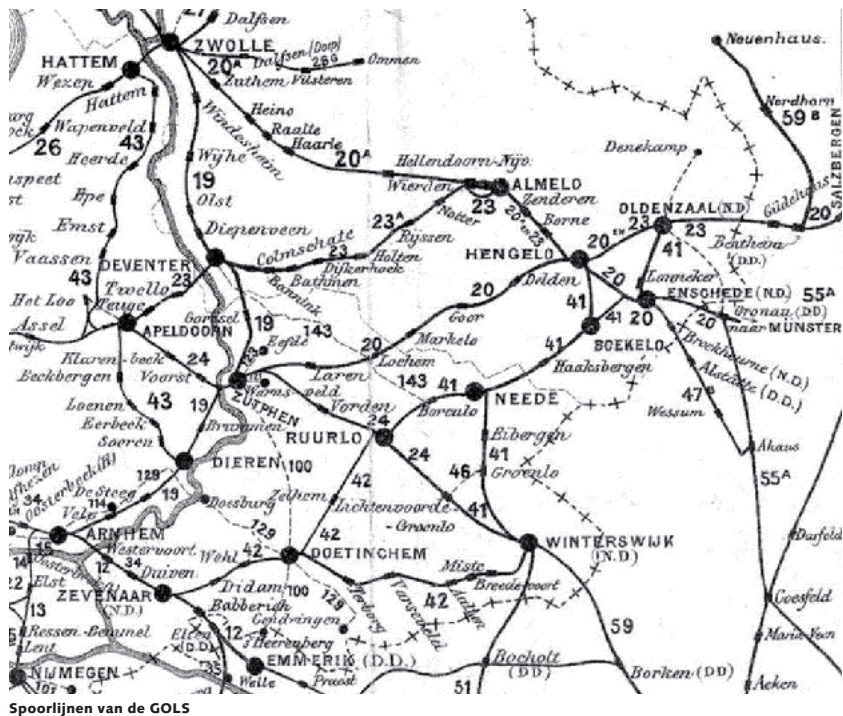
In 1875 kwam de spoorverbinding Enschede-Münster gereed, het Duitse tracé van Glanerbeek tot Munster werd door de Münster-Enscheder Eisenbaan aangelegd en geëxploiteerd door het Staatsspoor. De lijn was vooral bedoeld voor goederenvervoer maar was ook op dat gebied geen groot succes. Dat de hoeveelheid reizigers tegenviel had waarschijnlijk deels te maken met het feit dat er in Gronau, net over de grens bij Enschede, moest worden overstapt op een van de treinen van de Königlich Westfälische Eisenbahn om de weg te vervolgen naar Münster. De andere Twentse grensovergang bij Hengelo – Oldenzaal was populairder. Helemaal toen de exploitatie van de route Oldenzaal - Salzbergen vanaf 1892 in handen kwam van de HSM die daarmee de kortste route van Amsterdam naar Berlijn in handen had.

Het reizigersvervoer van Enschede naar Duitsland is twee keer opgeheven geweest, in 1950 (korte tijd later werd het weer hervat), en in 1981. De lijn werd twintig jaar later in 2001 opnieuw in gebruik genomen, daarvoor moest het complete spoor vanwege achterstallig onderhoud opnieuw worden aangelegd. Twee keer per uur vertrekt er nu een passagierstrein van de Deutsche Bahn richting Münster, één van deze treinen rijdt helemaal door naar Dortmund.

De Gelderse en Overijsselse lokaalspoorwegen

Naast de hoofdspoorwegen die de steden en belangrijkste locaties aandeden werden er aan het eind van de negentiende eeuw veel lokaalspoorwegen aangelegd in Gelderland en Overijssel om Twente en de Achterhoek beter te ontsluiten. Dit kon vanaf de invoering van de lokaalspoorwegwet van 1878 die het mogelijk maakte goedkoper spoorwegen aan te leggen. Het rijdende materieel en de sporen zelf waren lichter dan het gewone spoor, ook was de snelheid aanzienlijk lager dan op het hoofdspoor. Doordat aan lokaalspoorlijnen minder zware eisen werden gesteld met betrekking tot het gebruik konden de aanleg- en exploitatiekosten aanzienlijk worden verlaagd. De lokaalspoorwegen kwamen op in een periode waarin de vrachtauto en de bus nog geen gemeengoed waren. Vooral de Twentse textielabrikanten waren groot voorstander van deze lokaalspoorwegen. Hiermee konden ze snel grondstoffen en goederen aan- en afvoeren, zowel richting Duitsland als richting de Randstad en bovendien de arbeiders van en naar de fabrieken vervoeren.

In 1881 werd door textielabrikant Jan Willink de GOLS opgericht, de Geldersch-



Overrijsselsche Lokaalspoorweg-maatschappij. Deze maatschappij exploiteerde twee belangrijke lijnen in de regio Twente. De lijn Winterswijk – Neede – Boekelo – Hengelo, met vanaf Boekelo een zijtak naar Enschede. De GOL legde verder de lijn Winterswijk – Doetinchem – Zevenaar aan, met de zijtak Doetinchem – Ruurlo – Neede. Vanaf Enschede werd er ook een lokaalspoorweg aangelegd naar Lonneker en Oldenzaal. Hoewel er wel reizigersvervoer plaatsvond op de GOL-lijnen hadden ze primair een industriële functie.

Voor de uitvoering van de treindiensten op het Twentse lokaalspoor kon er een keuze worden gemaakt tussen de SS, de spoorwegmaatschappij die hoofdzakelijk op de door de overheid aangelegde staatslijnen reed, of de grote concurrent, de HSM (ook wel HIJSM), de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij, die vooral actief was in het westen van het land. Aanvankelijk leek het er op dat de SS in

Twente zou gaan rijden, maar daar stak de overheid een stokje voor. Zij was van mening dat de SS daarmee een te sterke monopolie zou krijgen in Oost-Nederland. De SS reed onder andere al op staatslijn D van Zutphen naar Enschede, en op de lijn Almelo – Zwolle. Ondanks dat de SS al locomotieven had aangekocht werden de Twentse lokaalspoorlijnen dus toegewezen aan de HSM. Het wekt geen verbazing dat de SS vervolgens weigerde om op haar stations plaats te maken voor de treinen van de HSM. In Enschede zagen de HSM en de GOL zich genoodzaakt nog geen honderd meter ten noordwesten van het Enschedese hoofdstation een tweede station te bouwen voor het lokaalspoor, station Enschede Noord. Tot het eind van de jaren '30 van de twintigste eeuw fungeerden deze lokaalspoorwegen als een soort regionale tramdienst, maar door de opkomst van het busvervoer die veel frequentere diensten kon aanbieden, liep het personenvervoer op het lokaalspoor snel terug. Als aan- en afvoerlijn voor goederen hebben de lokaalspoorwegen nog wat langer dienst gedaan maar toen in de jaren zeventig het kolentransport grotendeels verdween kwam hieraan ook een eind. De NS besloot de lijnen te sluiten en op te breken. Alleen de lijn Enschede – Boekelo – Haaksbergen wordt nog door de Stichting Museum Buurtspoorweg onderhouden en bereden met historisch materieel.

Station Enschede Noord bleef tot 1937 geopend voor reizigersvervoer, daarna deed het alleen nog dienst als goederenstation. Nadat Van Gend & Loos het gebouw in 1985 verliet, stond het nog enkele jaren leeg. In 1989 werd station Enschede Noord gesloopt nadat een brand ernstige schade had toegebracht aan het gebouw.

Het station in het oeuvre van Schelling

Toen H.G.J. Schelling in 1949 station Enschede ontwierp, had hij reeds 9 stations opgeleverd voor de Nederlandse Spoorwegen en was hij langzaam opgeklimmen binnen het bedrijf van aspirant-adjunct ingenieur (1913) tot 'chef der architectuur Noord' (1942). Hij drukte tot zijn pensionering in 1954 zo een belangrijke stempel op de stationsarchitectuur. Het oeuvre van Schelling is stilistisch divers; het volgde een aantal van de meest vooruitstrevende tendensen in de westerse architectuur op de voet en is in te delen in drie periodes:

- 1923-1933 Baksteenkubisme: In deze vroege periode ontwerpt Schelling in massieve kubistische composities. Station Naarden-Bussum, en enkele onderstations zijn de enige overgebleven bouwwerken uit deze periode.
- 1933-1939 Nieuwe Zakelijkheid: Station Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort zijn de beste voorbeelden hiervan. De gebouwen zijn te herkennen aan grote glaspuien en de slanke betonconstructie die duidelijk in het zich blijft.
- 1950-1954 Systeemarchitectuur: Station Enschede, Hengelo en Zutphen zijn van deze serie naoorlogse stations overgebleven. De gebouwen zijn op een regelmatig grid ontworpen en zijn opgebouwd uit (prefab) betonelementen waarbij classicistische stijlelementen een rol spelen.

Tegenover deze stilistische diversiteit vertoont het oeuvre echter een constante ontwikkeling van de functionele en vervoerstechnische opzet van het station. Een eerste voorbeeld vormt daarvoor Naarden-Bussum waar hij in de opzet van het gebouw en het stationsplein de verschillende stromen van fietsers, voetgangers, bussen en trams op zo efficiënt mogelijke wijze probeert te geleiden. Is het resultaat in dit kubistische station nog hier en daar wat onhandig, in Amsterdam Amstel weet Schelling in een zeer heldere opzet van station en pleinen een soepel lopende overstapmachine te ontwerpen waar de vele verschillende stromen met elkaar vervlechten maar nooit verstrikt raken. Na de oorlog zet hij deze werkwijze voort in zijn wederopbouwstations en voegt hij daar nog de systematiek van het bouwen met prefab betonelementen aan toe.



Station Sittard, ca. 1927



Station Muiderpoort, ca. 1940



Station Boskoop, ca. 1934



Station Amstel, ca. 1940

In deze beschrijving van Schellings oeuvre ligt de nadruk op de systeem- en betonarchitectuur die hij onder andere toepaste in zijn naoorlogse ontwerpen voor station Leiden, Zutphen, Hengelo en Enschede.¹

Twee spoorbouwmeesters, twee benaderingen

Samen met Sybold van Ravesteyn die Zuid (dat wil zeggen Nederland onder de grote rivieren) voor zijn rekening nam, gaf Schelling na de oorlog vorm aan de wederopbouw van de vele beschadigde stations. De architectuuropvattingen van de twee spoorbouwmeesters bewaarden, net als hun werkgebieden, duidelijk afstand tot elkaar. Sybold van Ravesteyn ontwierp architectonische en stedenbouwkundige omgevingen, vanuit de ervaring die hij de reiziger wilde geven. Deze was meestal ingegeven door zijn interesse in de Italiaanse architectuur en stedenbouw, met haar representatieve gevels en haar levendige piazza's. Van Ravesteyn maakte voor iedere plek een op maat gesneden station en stationsplein,

1) Voor een oeuvrebeschrijving van Schelling die zich meer toespit op zijn vroegere baksteenkubistische werk verwijzen we naar het rapport dat Crimson schreef over station Naarden-Bussum: Crimson, 2013, *Station Naarden-Bussum: Cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling*.

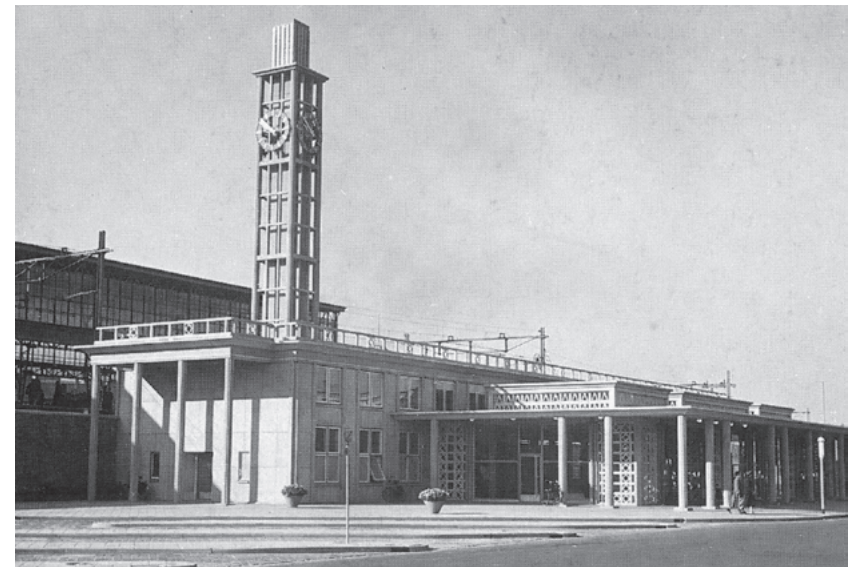


Station Vlissingen, Sybold van Ravesteijn, 1950

waarin ornament, stedenbouwkunde en architectuur tot steeds andere, volstrekt eigen en herkenbare oplossingen leidden.

Schelling daarentegen vatte zijn taak totaal anders op. In plaats van per plek naar de ideale oplossing te zoeken, ging hij op zoek naar de absolute kern van de opgave van het naoorlogse spoorwegstation. Reeds voor de oorlog ontwierp Schelling vanuit de structurele logica van de architectuur, en vanuit de vragen die het architectonische en stedenbouwkundige programma van eisen hem stelde. Vooral in de Amsterdamse stations (Amstel en Muiderpoort) weet hij de logistieke en ruimtelijke vraagstukken die het samenkomen van verschillende vervoersstromen met zich meebrengt goed te analyseren en vorm te geven. Hij vatte zijn spoorbouwmeesterschap op als een uitdaging om 'het' moderne station te ontwerpen, ofwel om het architectonische en stedenbouwkundige probleem van het station voor eens en voor altijd op te lossen.

Dit verklaart wellicht waarom de stationsontwerpen die Van Ravesteijn maakte voor plekken als Roosendaal, Den Bosch, Rotterdam, Vlissingen en Nijmegen,



Station Hengelo, H.G.J. Schelling, 1951

alhoewel stilistisch verwant zulke contrasterende en diverse gebouwen en omgevingen hebben opgeleverd, terwijl de vijf stations die Schelling na de oorlog ontwierp bijna overkomen als één enkel gebouw. Voor de stations Enschede, Hengelo, Zutphen, Leiden en Arnhem, ontwikkelde Schelling een volledige architectuurtaal, die zowel de constructie, de ornamentering, de typologie maar ook de logistiek van de stations bepaalde. Deze architectuurtaal kenmerkt zich door het consistente gebruik van onbehandeld –in de zin van bedekt– beton, het gebruik van klassieke motieven als kolommen, basementen, klokkentorens, symmetrie en andere architectonische conventies en het gebruik van een speciaal ontwikkeld architectonisch element, namelijk de 'claustra'. De claustra is een opengewerkt van oorsprong Romeins terracotta element, dat uitgevoerd in beton zowel een structurele als een ornamentale functie kreeg. De stations zijn steeds volgens een modulair systeem ontworpen, dat naar gelang de functie open of ingevuld is, met gesloten panelen, claustra's, ramen of glasstenen. Alle stations bestaan uit een hoofdvolume dat het hoogteverschil tussen het spoor en de stedelijke ruimte overbrugt. Soms gebeurt dit met een monumentale trap, zoals in Enschede of Leiden. In andere stations, zoals Zutphen en Hengelo,



Station Zutphen

is het hoofdvolume gelijkvloers en daarmee de drempel om het station binnen te gaan minimaal. Het hoogteverschil wordt dan overbrugd door trappen naar het perron. De stations zijn voorzien van opengewerkte terrassen en pergola's waarin de uiterst heldere betonconstructie van de gebouwen zichtbaar wordt en kennen allen een uiterst leesbare indeling met een stationshal die de bezoekersstroom bepaalt en begeleidt. Hierin is de architectuur dominant; deze werkt als een driedimensionaal raster dat ruimte biedt aan winkels, kiosken, kaartverkoop en restauraties.

De naoorlogse stations van Schelling zijn onmiddellijk herkenbaar door hun uitstraling en heldere opzet; ze zijn bescheiden van schaal, maar uiterst consequent in hun strenge modulaire opbouw. Ze zijn uit één materiaal opgetrokken, uiterst fijnzinnig toegepast beton, en hebben daardoor een zeer sobere uitstraling. Tegelijkertijd zijn ze door de toepassing van de pergola's en luifels, en door de verrassende dunheid van de veelvuldig –al dan niet gecanneleerde– kolommen, zeer open, licht en transparant. De vijf stations die binnen een periode van vijf

jaar in deze architectonische taal zijn gebouwd, vormen een uniek architectonisch ensemble met een grote cultuurhistorische waarde. De waarde wordt ondermeer bepaald door de relatieve zeldzaamheid van dit type architectuur in Nederland, door het feit dat deze stijl zo duidelijk met één bouwmeester is verbonden, en bijna exclusief is voorbehouden aan stationsgebouwen. Van dit ensemble zijn helaas de twee grootste stations, Leiden en Arnhem afgebroken ten gunste van grootschalige en spectaculaire iconische stationsgebouwen, achtereenvolgens in de 'NS High Tech-stijl' van Harry Reijnders in Leiden, en de 'Blob' architectuur van UN Studio in Arnhem. Interessant is wel dat de drie overgebleven stations van Schelling zich allemaal aan één spoorlijn bevinden en men ze alle drie binnen een uur passeert, achtereenvolgens: Station Enschede uit 1950, Station Hengelo uit 1951 en Station Zutphen uit 1952. Voor Leiden (1953) en Arnhem (1954) moet men boeken en archieven raadplegen.

Op de betonfabriek

Wat waren de bronnen voor de naoorlogse stationsarchitectuur van H.G.J. Schelling? Deze vraag doet zich voor als we de diversiteit van zijn vooroorlogse werk afzetten tegen de zeldzame consistentie van zijn naoorlogse werk. De constructie en de architectuur van station Enschede wordt door Schelling met name verklaard vanuit functionele en economische motieven. Er is een keuze gemaakt om de stations geheel in gewapend beton uit te voeren omdat dit materiaal na de oorlog het minst moeilijk te verkrijgen was. Ten tweede koos men vanwege kostenoverwegingen voor het prefabriceren van zoveel mogelijk elementen, en dus vanwege diezelfde efficiëntie, voor een zo klein mogelijk aantal verschillende elementen, wat dus vanzelf leidde tot een modulair ontwerp.

Vervolgens neemt hij echter een principiële houding in ten aanzien van de behandeling van dit materiaal : "..., dat het beton, dat gebruikt zou worden, niet met ander materiaal mocht worden bedekt, maar dat het geheel voor zichzelf zou moeten spreken, precies zoals het is, als een volkomen voldoende bouw materiaal, dat zich niet heeft te schamen voor zijn afkomst. Ook moest dit beton niet kunstmatig worden verfraaid of bedrieglijk op natuursteen gaan gelijken. Alles wat zweemde naar kunst-steen, sierbeton, edelsier-beton of welke mooi linkende naam er verder voor gebruikt moge worden, dit alles werd principieel afgewezen. Het beton doet zich dus niet beter voor dan het in wezen is."² Deze houding is bij Schelling al te herkennen

2) H.G.J. Schelling, Het nieuwe stationsgebouw te Enschede, in: **Bouwkundig Weekblad**, jg. 68, 1950, no. 47 (21 november), pp. 726.

bij Naarden-Bussum, waar hij ook constructieve elementen van onbehandeld beton gebruikt.³

Het modulaire systeem dat Schelling gebruikte in zijn eerste station van wat uiteindelijk een serie van vijf zou worden was gebaseerd op een vierkant van 5,25 m x 5,25m.⁴ Dit werd gemonteerd in een structuur van op de hoekpunten van deze module in het werk gestorte kolommen. Zoals geciteerd, wenste Schelling het beton niet te verfraaien met een laag van toegevoegd materiaal. De architectonische distinctie en tactiliteit werd gezocht in het materiaal zelf, dus in de toeslag die aan het mengsel werd toegevoegd. Aan de bouw van Enschede en de andere stations ging een periode vooraf waarin op de fabriek een hele serie proefnemingen werden gedaan niet alleen met de vorm van de prefab elementen, maar ook met de effecten op kleur en structuur van verschillende soorten toeslag. De projectbeschrijvingen van Schelling zijn dan ook eerder verwant aan het verslag van een industrieel productontwikkelingsproces, dan aan een architectuurpresentatie.

Een van de eerste elementen die door middel van prototypes en proefgietingen werd ontwikkeld was de kenmerkende slanke, ronde gecanneleerde zuil. In de fabriek –en niet slechts op de tekentafel– werd uiteindelijk gekozen voor een zuil van 36 cm doorsnede met 16 cannelures. Dit was de meest fijne contour die men kon bereiken met halfronde contravormen. Door vervolgens alleen de cannelures zelf te zandstralen, en niet de richels tussen de cannelures, kreeg men de kenmerkende afwisseling tussen glad en ruw, en kwam de toeslag aan de oppervlakte over twee derde van de oppervlakte van de zuil. Schelling beschrijft verder de proefnemingen met het toevoegen van kleurstoffen aan het mengsel, en de onbevredigende resultaten die daarmee werden bereikt. Uiteindelijk koos men voor het toevoegen van een gebroken wit grind dat na het zandstralen een zilverwit effect laat zien. Ook werd er geëxperimenteerd met het in zoutzuurbaden leggen van de kleinere elementen, zoals de claustra's, om hiermee de cementshuid te verwijderen en de samenstelling te laten zien. Naast deze chemische behandelingen, werd er echter ook gewerkt met traditionele handwerk technieken zoals het boucharderen, dat wil zeggen hameren, van het betonoppervlak zodat een bepaalde textuur verkregen wordt. Belangrijk was het verschil dat werd gemaakt tussen de buiten- en de binnenelementen, met meer nadruk op de duurzaamheid van de toeslagmaterialen voor de buitengevels en de

3) Zie voor een uitgebreide beschrijving van dit station het rapport dat wij in 2013 hierover opstelden.

4) Wij hebben tijdens ons onderzoek niet kunnen achterhalen hoe Schelling tot deze precieze maatvoering is gekomen en waarom hij juist deze maat als basis gebruikte.



Ronde gecanneleerde zuil in station Enschede 1950, hoofdentree onder luifel



Station Enschede, detail in oostfaçade waarin toeslagstoffen goed te zien zijn

lichtere en fijnere tactiliteit voor het interieur, bereikt onder andere door toeslagen van baksteenpuin, dakpangruis en vermiculiet (een grijswitte of groene mineraal). Op deze wijze wist Schelling, in nauwe samenwerking met de betonfabrikant, een heel repertoire te creëren van elementen, technieken, materialen, toeslagen en structuren, geheel op basis van het goedkoopste en minst gedistingeerde materiaal waar een architect mee kon werken: gewapend beton, grind, baksteenpuin, dakpannengruis en andere gerecycleerde materialen. De creativiteit en de experimenteerdrijf, gecombineerd met de beschikbaarheid van veel en goedkope manuren, maakte het echter mogelijk hiermee een elementenverzameling samen te stellen die juist direct in verbinding stond met een eeuwenoude traditie van architectonische elementen, vormen en ornamenten. Door de zeer grote zorgvuldigheid wisten Schelling en de fabrikant het uiterste van distinctie, tactiliteit, plasticiteit en monumentaliteit uit het eenvoudige materiaal te krijgen. Zo was de betonfabriek als laboratorium een bron voor Schellings architectuur.

Leermeesters Auguste Perret en Denis Honegger

De fabriek was niet de enige plek waar Schelling zijn stationsarchitectuur ontwikkelde; deze was ook gebaseerd op een diepgaande studie van de betonarchitectuur zoals die in de eerste helft van de twintigste eeuw tot een hoogstaand niveau was ontwikkeld door de Franse Architect en aannemer –en werkgever van Le Corbusier– Auguste Perret. Schelling bestudeerde zowel de achtergronden en de ideeën van Perret, als de precieze technologie die door hem, en door zijn navolgers werd toegepast. Zo maakte hij verschillende reizen om het werk van Perret te bestuderen, maar ook dat van zijn leerling Denis Honegger. In zijn toelichting op het station Enschede is hij uitvoerig en expliciet over de invloed die hij heeft ondergaan van Perret, een invloed die op de ervaren, oude architect als een openbaring van een geheel nieuwe architectuur voor het naoorlogse Nederland moet hebben ingewerkt:

“Perret was feitelijk de eerste architect die begreep dat het beton een eigen architectonische taal moest spreken. Hij kwam tot een volkomen nieuwe constructiemethode, die geen enkel compromis liet gelden. Met grote vasthoudendheid werkte hij jaren lang aan de taal der betonarchitectuur, vormde er woorden van, beluisterde hun betekenis, hun toon en structuur, werkte aan hun spraakkunst, vormde van de woorden zinnen, kloeke duidelijke volzinnen. ... De taal van het beton, zoals ik die langzamerhand ben gaan verstaan door het werk van Perret en van leerling Honegger te bestuderen, gaat uit van een begrip

van waarheid. Nergens bedekken: nergens bepleisteren. Zuiver de bestanddelen laten zien, het bindmiddel en de toeslagstoffen.”⁵ “...

De eenheid van materiaal door de uitsluitende toepassing van het beton geeft aan het zo uitgevoerde bouwwerk een grote zuiverheid, een bijzondere rust. Beton architectuur aldus opgevat kan de frisheid vertonen van het kerngezonde, het kan de bevrediging schenken van het deugdelijke, het kan vrolijk stemmen door zijn lichtheid, ons aantrekken door zijn blankheid, het kan ons spreken van eenvoud, van waarheid, van zuiverheid en van harmonie. Ik hoop dat het stationsgebouw van Enschede iets van deze waarden in u mag oproepen.”⁶



Auguste Perret: woongebouw Rue Franklin, Parijs



Auguste Perret: Notre Dame du Raincy

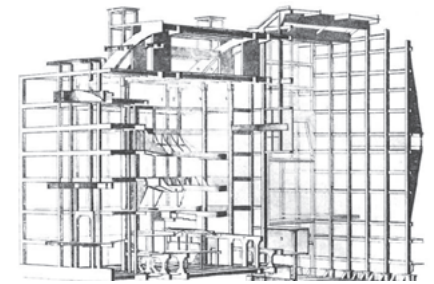
Bijna vijftig jaar voor Schelling stelde de Parijsenaar Perret zich dus al de vraag wat de 'ware aard van het beton' was, en kwam tot de conclusie dat het een frame was: een stevige maar open draagstructuur die een enorme hoeveelheid invul en gebruiksmogelijkheden bood. Samen met zijn familie van aannemers ging Perret in de fabriek en op de bouwplaats op zoek naar de architectonische en technische mogelijkheden van dit materiaal. Perret's vroege architectuur was in die zin revolutionair omdat hij dit materiaal, dat alleen nog werd gebruikt voor en daardoor geassocieerd met, utilitaire of industriële toepassingen, ging gebruiken voor woongebouwen en gebouwen met een representatieve functie. Het meest beroemde voorbeeld is het appartementengebouw in de Rue Franklin in Parijs' 16e arrondissement uit 1903. Het open betonnen frame, ingevuld

5) H.G.J. Schelling, Het nieuwe station te Enschede en zijn architectonische beton-behandeling, in: Beton, jg. 62, 1950, no. 41 (13 oktober), pp. 57, 58.

6) H.G.J. Schelling, Het nieuwe stationsgebouw te Enschede, in: Bouwkundig Weekblad, jg. 68, 1950, no. 47 (21 nov.), p. 736.

met grote glasvakken en panelen met plantaardige ornamenten, de merkwaardige U-vormige plattegrond en vooral de hoogte van het gebouw maakte Perret in één keer tot een controversieel figuur, een roekeloze artiest, ofwel een heldhaftige ingenieur zoals zijn stadgenoot Gustave Eiffel. Een zo mogelijk nog grotere ophef veroorzaakte zijn Theatre de Champs Élysées, omdat hier een vooraanstaand en haute bourgeois instituut gebouwd werd met een industrieel materiaal en een innovatieve –en dus riskante– technologie. In de architectuurwereld zou Perrets tekening van het betonskelet dat de classicistische architectuur droeg, nog beroemder worden dan het gebouw aan de Avenue Montaigne zelf, omdat het beter dan de statige architectuur de echte mogelijkheden van de betonarchitectuur liet zien.

Na het theatre des Champs Élysées, zou Perret steeds minder het beton als een draagstructuur voor een toegevoegde architectuur gaan behandelen, en steeds meer op zoek gaan naar de architectonische en ook ornamentale mogelijkheden van het materiaal zelf. Daarbij heeft hij altijd vastgehouden aan een classicistisch repertoire, van zijn ranke kerk in Le Raincy, tot en met de binnenstad van het gebombardeerde Le Havre, dat geheel naar een masterplan en met de architectuur van Perret werd herbouwd, en dat een enorme furore veroorzaakte in heel Europa. Auguste Perret en zijn aannemer broers ontwikkelden niet alleen een uiterst



Auguste Perret: betonskelet tekening van het Theatre de Champs Élysées



Auguste Perret: Mobilier National



Denis Honegger: universiteitsgebouwen in Fribourg, Zwitserland

invloedrijke beeldtaal met hun frames, hun decoratietoepassingen van betonpanelen, en hun uiterst ranke kolommen die dikker werden naar boven in plaats van naar onderen, zij ontwikkelden ook een hele technologie om deze taal mee te kunnen realiseren in gebouwen. Tenslotte betekende hun werk een verplaatsing van de creativiteit van de tekentafel naar de werkplaats, en een verplaatsing van een deel van de productie van de bouwplaats naar de fabriek. Daarmee legden zij de basis voor iets wat na de oorlog een enorme vlucht zou nemen, met Frankrijk in de voorhoede en Nederland als een belangrijke afnemer: de industrialisering van de bouw.

De invloed van Perret, voor en na de oorlog, was immens. De Britse architectuurcriticus Peter Collins maakte in 1953 in *The Architectural Review* een overzicht van de navolgers van Perret en hun belangrijkste gebouwen. Zo noemde hij de Zwitser Denis Honegger met zijn Universiteitsgebouwen in Fribourg, Eugène Beaudouin en Marcel Lods met hun woningbouw in Drancy bij Parijs, of de Christelijke Vrouwen Universiteit van Tokyo, van de Frans-Amerikaanse architect Antonin Raymond. Maar ook noemt Collins H.G.J. Schelling: "... in the new station at Hengelo, [Schelling] reveals openly an underlying streak of Perret influence which has lain half-hidden in much recent work for the Dutch State Railways."⁷ Collins verwijst hiermee naar de grootse glazen gewelven die Schelling net voor de oorlog had gerealiseerd voor de stations Amstel en Muiderpoort, die technisch maar ook ruimtelijk gezien inderdaad schatplichtig zijn aan de spectaculaire kerkgewelven die Perret en zijn navolgers dankzij de betontechniek konden realiseren. Maar pas na de oorlog zou Schelling beton niet alleen gaan zien als een technisch middel om moderne en statige gebouwen te realiseren, maar als een architectonisch thema in zichzelf.

Conclusies

Het belangrijkste kenmerk van Schellings naoorlogse werk is de innovatieve toepassing van beton. De gebouwen werden ontworpen volgens een vast maatsysteem waardoor standaardisatie en prefabricering van bouwmaterialen mogelijk werden gemaakt. Deze consequente keuze voor beton was enerzijds noodgedwongen; net na de Tweede Wereldoorlog waren maar weinig bouwmaterialen voor handen, beton was echter niet schaars. Anderzijds waren de betonconstructie voor Schelling een mogelijkheid om op esthetisch vlak te



Artikel in *Architectural Review* uit 1953 over de invloed van Auguste Perret, onder andere met Station Hengelo van H.G.J. Schelling

experimenteren. De toepassing van allerlei bouwmethoden in beton gaf hem op het eind van zijn carrière de instrumenten om een nieuwe, zuivere en eerlijke architectuur te creëren.

7) Peter Collins, *The Doctrine of Auguste Perret*, in: *The Architectural Review*, 1953, no. 8 (August), pp. 96.

Stedenbouw- kundige context

Het station en de stedelijke ontwikkeling

Industriestad

Enschede kreeg in 1865 zijn eerste station, aan de in 1866 voor Enschede geopende lijn van de Staats Spoorwegen Zutphen – Gronau. De lijn boog vanuit Hengelo, ten noordwesten van Enschede, af richting Enschede en is wat later doorgetrokken naar Glanerbrug aan de Duitse grens om een verbinding te maken met



Station Enschede 1865

Gronau en Münster. In deze tijd bestond Enschede uit de oude middeleeuwse kern met daaromheen enige uitbreidingen langs de aanvoerwegen. De stad is nooit versterkt geweest en lag dus zonder wallen of muren in het landschap. De spoorlijn kon zo gemakkelijk, dus zonder grote door- of afbraken, met de kortste route naar Gronau ten noorden van het stadscentrum worden gelegd. Het eerste station was een eenvoudig classicistisch gebouw van een twee bouwlagen tellend middendeel en twee lagere zijbeuken. Het was geen speciaal voor deze locatie ontwikkeld ontwerp, maar een door architect K.H. van Brederode ontwikkeld type, het zogenaamde 'SS Nieuw Type 2e klasse', dat eveneens in aangepaste vorm werd gebouwd in Meppel, waar het nog steeds in gebruik is. Enschede kreeg dit type, dat eigenlijk voor een grotere stad bedoeld was, omdat het een grensstation was en extra ruimte nodig had voor het douanekantoor.

Toen station Enschede werd gebouwd en Enschede werd aangesloten op het zich ontwikkelende Nederlandse en Duitse spoorwegennet was de stad een immense



Enschede 1919

bouwput. In 1862 had een brand 80% van de bebouwing verwoest; waarna binnen de middeleeuwse structuur –zonder een stedenbouwkundig plan– een hele nieuwe stad werd opgebouwd. Dit heeft er voor gezorgd dat er in Enschede nauwelijks gebouwen meer te zien zijn die ouder zijn dan 150 jaar, maar dat de middeleeuwse stratenstructuur nog wel steeds aanwezig is.

De spoorlijn heeft op twee manieren gezorgd voor een schaa sprong in de stedenbouwkundige ontwikkeling van Enschede. Ten eerste heeft zij Enschede aangesloten op een Europees netwerk van infrastructuur. Hiermee werden de condities gecreëerd voor haar spectaculaire industriële ontwikkeling die tot na de tweede wereldoorlog zou duren en die haar inmiddels een enorme erfenis van industrieel erfgoed in de vorm van grote en spectaculaire fabrieksgebouwen heeft opgeleverd. Ten tweede heeft de aanleg van de spoorlijn ten noorden van het oude, eivormige middeleeuwse centrum, en de bouw van het station ten noordwesten van het centrum, de stad als het ware uit zichzelf laten treden. Het eerste station stond op een locatie tussen de De Ruitlerlaan en de huidige Kortenaarstraat. De aanleg van het station zorgde voor een uitbreiding van de stad in westelijke richting en voor de bouw van enkele typische attributen van



Het station (1865) gezien vanaf de De Ruiteweg met rechts de Prinsesstunnel

de moderne negentiende-eeuwse stad: het Volkspark, vlakbij het toenmalige station; brede met bomen omlinjende boulevards als de Parkweg die het centrum verbond met het Volkspark; tramlijnen en grote rechthoekige blokken geschikt voor de bouw van de villas van de nieuwe middenklasse en directeuren die de industrialisatie met zich meebracht.

Noord & Zuid

Naast een schaalvergroting en een stedenbouwkundige impuls, bracht de spoorlijn echter direct ook een beperking voor de ontwikkeling van de stad met zich mee. Terwijl vanaf de negentiende eeuw de stad zich met name in zuidelijke, en westelijke richting zou ontwikkelen, creëerde de spoorlijn ook een barrière tussen de zuidelijke en de noordelijke stad, creëerde zij in feite twee steden. Het is belangrijk op deze voorgeschiedenis in te gaan omdat de transformatie waar het huidige station mee te maken heeft niet los gezien kan worden van, en niet begrepen kan worden zonder deze historische tweedeling. Kort na de aanleg van de spoorlijn Zutphen Gronau, werd in 1885 een andere lijn aangelegd die Enschede zou verbinden met Boekelo en Oldenzaal, en die in noord oostelijke richting langs het schuttersveld door het huidige Boddenkamp en Roombeek liep. Aan deze spoorlijn zou in 1884 door de GOLS (Gelders Overijsselse



Het uitbreidingsplan uit 1907 (1-Station Noord, 2-Station Enschede)

Lokaalspoorweg Maatschappij) een apart stationsgebouw worden gebouwd vlak achter station Enschede, geheten Station Noord.

In 1903 stelde de gemeente Enschede het eerste uitbreidingsplan vast. De Woningwet van 1902 stelde het opstellen van dergelijk plannen verplicht voor gemeenten. Het uitbreidingsplan van Enschede werd in 1907 door het gemeentebestuur goedgekeurd. De toenmalige burgemeester van Enschede, Edo Bergsma, was de ontwerper van het plan. Hij was geen stedenbouwkundige maar was wel goed op de hoogte van de laatste ontwikkelingen op het vlak van stedenbouw.⁸ Een belangrijk doel van het uitbreidingsplan was het in goede banen leiden van de snelle stedelijke groei waar Enschede mee te kampen had. Het uitbreidingsplan van 1907 bracht ordening in de door de spoorlijn veroorzaakte verstedelijking, waaronder de vestiging van de Grolsch brouwerij. De door

⁸) Rossen, 1988, p. 210.



1937 (1-Station Noord, 2-Station Enschede)

spoorlijnen, uitvalswegen, fabrieken en woonstraten bepaalde noordelijke delen van Enschede zouden zich ontwikkelen tot een gefragmenteerd stadslandschap, met grote gaten, lange lijnen, intieme wijkjes en indrukwekkende industriële objecten. Ditzelfde uitbreidingsplan bracht ook een rondweg met zich mee, waardoor de zeer verschillende delen van Enschede –de oude middeleeuwse kern, de ruim opgezette negentiende-eeuwse wijken tussen centrum, station en Volkspark, en het gefragmenteerde noordelijke deel– in één gebaar bij elkaar werden vergaard, met ongeveer in het midden station Enschede. Dit station stond echter met zijn rug naar het noordelijke, en zich in zeer snel tempo ontwikkelende, deel van de stad.

Stedenbouwkundige plannen

Reeds vanaf de jaren twintig van de twintigste eeuw tekenden de ingenieurs en stedenbouwkundigen van Enschede een tunnel in, vlak naast het oude station, die de noordelijke stad met het station, de oude stad en met de westelijke delen zou verbinden. Dit leidde in 1938 tot de opening van de brede en moderne Prinsesstunnel, die vlak ten oosten van het station werd gebouwd, in het verlengde van de De Ruitersweg. De tunnel werd gebouwd in dezelfde periode



Een schets uit 1947 van het uitbreidingsplan dat in 1949 definitief werd aangenomen. Ontwerp: W. de Bruyn en J.B. Baron

dat de spoorlijn naar Oldenzaal en Boekelo werd afgesloten en het Station Noord werd gesloten (1937). De bouw van de tunnel kwam in een periode dat de groei van Enschede planmatig werd begeleid door integrale stedenbouwkundige plannen; de annexatie van de noordelijk gelegen gemeente Lonneker in 1934 maakte een nieuw stedenbouwkundig plan noodzakelijk. Dit werd in 1938 opgesteld, maar pas in 1943 goedgekeurd door de gedeputeerde staten. Het plan voorzag met name in beperkingen van de bouw en groeimogelijkheden, om zo de willekeur in de woningbouw en de industriële aanleg in te perken. Toen het plan was goedgekeurd, maakten de oorlogsverwoestingen (met name in het zuidelijke gedeelte van de stad) en de algemene wederopbouw van Nederland het echter nodig dat het plan werd bijgesteld zodat het in plaats van een uitbreidingsplan, een wederopbouwplan kon worden.

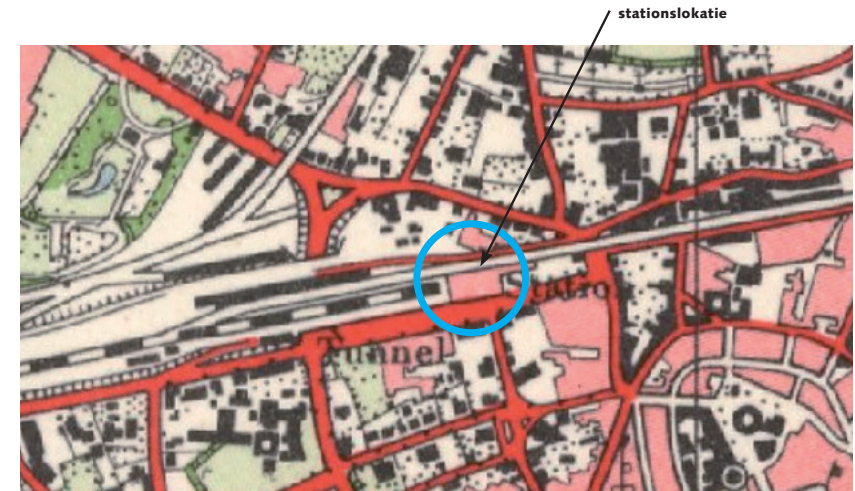


De Boulevard

Wederopbouw

De Tweede Wereldoorlog, en met name het geallieerde bombardement van 1944, luidde de volgende fase van de stadsontwikkeling van Enschede in. In het uitbreidingsplan van 1949 werden de belangrijkste principes van het plan uit 1938 meegenomen, maar deze werden aangevuld met typisch naoorlogse stedenbouwkundige thema's zoals de wijkgedachte en cityvorming. Bovendien deden er zich door de bombardementen mogelijkheden voor grootschalige projecten in de binnenstad voor. Het stationsgebied was gespaard gebleven, maar zou uiteraard wel getransformeerd worden door de wederopbouw van Enschede.

In het uitbreidingsplan dat in 1949 werd gemaakt, zien we dat de omliggende wijken voorzien zijn van tertiaire kernen, volgens de modellen van de wijkgedachte. Langs het zwaar getroffen zuidelijke deel van de binnenstad werd 'De Boulevard' aangelegd, een moderne groene parkway, waaraan de moderne nieuwe instituties van de stad hun plek zouden krijgen zoals de Bibliotheek, Technische Scholen, een administratiegebouw voor het Elektriciteitsbedrijf et cetera. Met De Boulevard werd de opmaat gegeven voor de typische cityvorming van de jaren zestig: grote moderne gebouwen langs een brede verkeersader. Deze



1955

ingrijpende modernisering en schaalvergroting van de stad Enschede gebeurde bij gratie van de enorme schade die geallieerde bommenwerpers in 1944, met name aan de zuidzijde van het centrum, hadden aangericht. Dit maakte het mogelijk om een 'grote sprong voorwaarts', zoals het Boulevardplan werd genoemd, uit te voeren.

Nieuw station

De noodzaak om een nieuw station te bouwen, maar ook de ruimtelijke condities waarbinnen dit moest gebeuren, waren van een geheel andere aard, al maakten deze uiteraard deel uit van het wederopbouwplan. In de eerste plaats bracht elektrificatie een ingrijpende transformatie van het spoor met zich mee. Daarnaast was er behoefte aan hogere perrons, waarvoor op de locatie van het oude station geen ruimte was. Dit was voor de Staats Spoorwegen de reden om het station 300 meter naar het oosten te verplaatsen. Of het argument meespeelde dat het station hiermee dicht bij het oude stadscentrum werd geplaatst is onbekend en wordt nergens in de contemporaine literatuur of stukken als zodanig vermeld.

In tegenstelling tot het Boulevardplan, moest de bouw van het nieuwe station –en de stedenbouwkundige transformatie die hiermee samenhang– plaatsvinden in een complex en dichtbebouwd deel van het centrum van Enschede. Dat vergde van de ingenieurs en de ontwerpers een meer contextuele benadering van de opgave, dan die van de door het bombardement vernietigde zuidelijke delen van het centrum.



Oorspronkelijke bebouwing Stationsweg (jaartal onbekend)



Stationsplein kijkend in oostelijke richting (1965)



Stationsweg , waar nu het busstation is ingericht (1954)



ABN-AMRO gebouw uit de jaren '80 (2011)



Stadsport gebouw uit de jaren '80 (2011)



Busstation, jaren '90, met het Randstad-gebouw, jaren '80 (2011)

Scharnier

Het station fungeerde als een scharnier tussen de lommerrijke Parkweg waaraan statige herenhuizen aan een beplante laan stonden en de dichtere stedelijke omgeving van het centrum waar woonhuizen en fabrieken naast elkaar stonden. De specifieke vorm van het station, dat zowel een kopstation was voor de treinen uit het westen, als een doorgangstation voor de spoorlijn naar Gronau, werd gebruikt om in deze complexe stedelijke omgeving een vorm van ruimtelijke logica en hiërarchie aan te brengen. De lange uitbouw van het station, waarin Spoorwegarchitect Schelling de expeditie en andere ondersteunende functies onderbracht creëerde een wand langs het Atjehplein.



Stadhuis Enschede, G. Friedhoff, 1930-1933

Aan dit plein werd ook de hoofdingang geplaatst, gemarkeerd en aangekondigd door een monumentale trap in het verlengde van de spoorlijnen naar het Westen. Hierdoor ontstond het nieuwe stationsplein; een langwerpige plein langs het spoor en tegen de noordkant van het middeleeuwse centrum, in het oosten begrensd door de Hengelose weg, en in het noorden en westen door het nieuwe Stationsgebouw. De klokkentoren markeerde op klassieke stadsesthetische wijze het station en het plein, zoals Friedhoffs stadhuistoren dat vijftien jaar eerder deed met het nieuwe stadhuis in het oude centrum.

Aan de Stationsweg presenteerde het station zich als een licht maar monumentaal volume, dat afstand nam van het maaiveld door zijn dichte plint, maar er een uitzicht op bood vanaf het terras. Met deze oplossing reageerde Schelling – wellicht in overleg met de stedenbouwkundigen van de Gemeente Enschede – op de meer lommerrijke en residentiële parkweg die hier begon, maar ook op de aanwezigheid van de statige textiel fabrieken aan deze weg. Het gebouw werd met andere woorden op subtiele wijze ingepast in een complexe stedelijke omgeving die zich uit in scherpe contrasten in zowel maat en schaal van de gebouwen, als in de sfeer van de publieke ruimte. Komend vanuit het centrum en vanuit het oosten van de stad, komt de

reiziger aan op het Stationsplein, duidelijk gemarkeerd door de klokkentoren, en loopt rechtstreeks via de monumentale trappen de stationshal door naar de perrons.

Komend van het lommerrijke westen van de stad, over de statige Stationsweg, kondigde het station zich aan door de monumentale pergola van beton die over de stoep heen kraagt. De reiziger kon vanaf straatniveau via een trap direct naar het terras of via een discrete ingang in de plint naar binnen, waarvandaan een trap hem tot middenin de hal bracht. In de hal aangekomen kon hij direct naar de perrons, of naar het grand Café en het terras dat uitkeek over de Stationsweg.

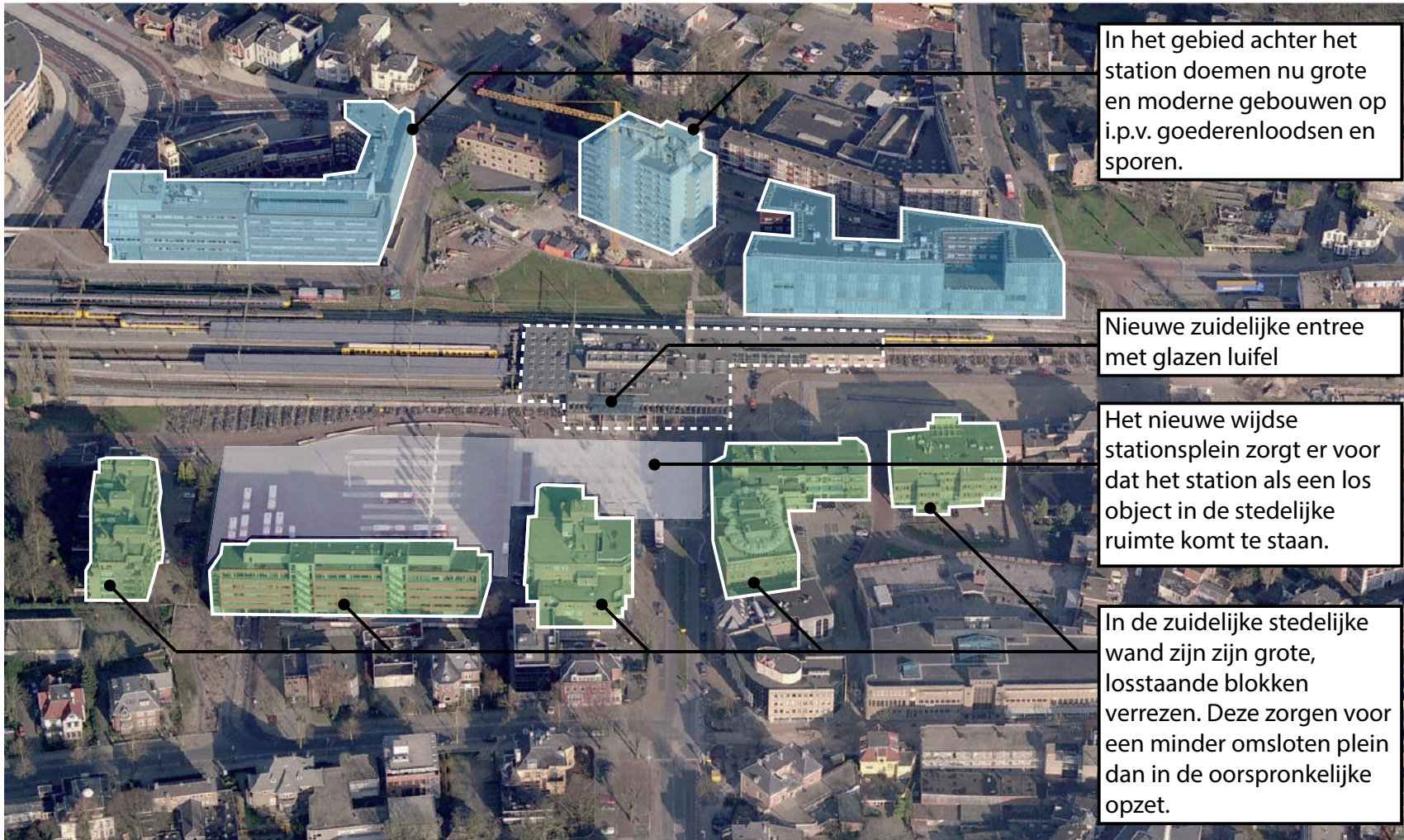
Vanaf de noordkant van de stad, tenslotte, had het station geen noemenswaardige uitstraling, behalve als achterkant. Vanaf de andere kant van het spoorwegtalud zag men de perronzijde van het stationsgebouw. Om er te komen moest men echter door de tunnel aan de westzijde en dan langs de stationsweg terug, of over de gelijkvloerse overgang in het verlengde van de Korte Hengelose straat naar het Stationsplein om de hoofdingang te nemen. Station Enschede was duidelijk niet gepland met Enschede Noord in het vizier.

Naar een dienstenstad

De stationsweg en het stationsplein waren in de jaren zestig moderne ruimtes, regelmatig en functioneel vormgegeven, maar tegelijkertijd –typisch voor de vroege wederopbouw– met veel traditionele elementen, duidelijk omkaderd, en op klassieke wijze ingericht. Station Enschede paste hier vanzelfsprekend in.

Van deze omgeving is in de huidige situatie nog maar weinig te herkennen. Er is een nieuwe hoofdingang gecreëerd aan de zuidkant van het station. De ingang aan het oorspronkelijke stationsplein functioneert nog steeds; hier is de Kiss & Ride en rijden taxi's af en aan. Dit plein heeft echter haar oostelijke wand verloren, en veel van de oorspronkelijke gebouwen aan haar zuidelijke wand. Het effect is dat van een veel minder omsloten plein dat omrand wordt door gebouwen die wat betreft karakter en maat grootschaliger en meer gesloten zijn dan de bebouwing op de foto's uit de jaren vijftig en zestig.

Aan de kant van de Stationsweg staat het station in plaats van aan een gesloten straatwand nu aan een wijds en uiterst modern plein, met enkele grote gebouwen en een busstation. Het station staat als een object te midden van een grootschalige en wijdlopijge open ruimte.



In het gebied achter het station doemen nu grote en moderne gebouwen op i.p.v. goederenloodsen en sporen.

Nieuwe zuidelijke entree met glazen luifel

Het nieuwe wijde stationsplein zorgt er voor dat het station als een los object in de stedelijke ruimte komt te staan.

In de zuidelijke stedelijke wand zijn grote, losstaande blokken verrezen. Deze zorgen voor een minder omsloten plein dan in de oorspronkelijke opzet.

Belangrijke stedenbouwkundige veranderingen in de directe omgeving rond station Enschede. Zie ook de historische luchtfoto op pagina 62-63



1977

En tenslotte, waar de spoorlijn eerder het centrum afscheidde van een gebied achter het spoor, bepaald door loodsen, kleinschalige woningbouw, het verlaten station noord en kleine bedrijfsgebouwen, doemen nu achter station Enschede grote en moderne gebouwen op.

Textielcrash

Na de brand van 1862 en het bombardement van 1944, overkwam vanaf 1967 Enschede de volgende transformatie die van beslissende invloed zou zijn op de stedelijke ruimte. Tussen 1967 en 1977 sloten bijna alle textiel fabrieken hun deuren. De reden was concurrentie vanuit opkomende economieën. Dit betekende dat de stad binnen korte tijd een voor een belangrijk deel werkloze beroepsbevolking kreeg, de gemeentelijke inkomsten daalden en hun uitgaven aan uitkeringen scherp stegen. Daardoor had de Gemeente geen geld meer om grootschalige stedelijke projecten af te maken. Dit veroorzaakte bijvoorbeeld dat de grootschalige gebouwen aan de Boulevard niet werden gerealiseerd, met als gevolg grote leegten in het centrum van de stad. Bovendien was de stad door de crisis bezaaid met immense leegstaande fabrieksgebouwen, en na de sloop van veel van deze complexen met nog meer immense leegten in het hart van de stad.

In de periode van de jaren zeventig en tachtig werd Enschede onder curatele van het rijk gesteld, volgens de zogenaamde Artikel 12 regeling. Toch hield de

bouwactiviteit niet op. Woon en kantoor gebouwen werden neergezet om de neergang van de stad te stoppen. Sommige van deze gebouwen maakten gebruik van een typisch jaren zeventig idioom van galerijflats, en kantoren met gesloten gevels op de begane grond, waardoor suburbane ruimtes werden geïntroduceerd in de binnenstad van Enschede. Voorbeelden zijn het Randstad gebouw aan het huidige busplein, en het bakstenen appartementengebouw aan hetzelfde plein. Tegelijkertijd trachtte men ook nieuwe gebouwen te maken die een kleinere schaal en meer geborgenheid zouden creëren. Voorbeelden zijn de Amro bank aan het stationsplein en het gebouw de Stadspoort tegenover de huidige hoofdingang van het station.

Herwaardering en hergebruik

Vanaf de jaren tachtig zou de stad Enschede wederom een fundamentele economische en ruimtelijke transformatie doormaken, die opnieuw het station van Enschede in een geheel andere relatie tot de stad zou plaatsen. De kaalslag in de jaren zestig en zeventig had voor Enschede ook een aantal mogelijkheden gecreëerd. Eén daarvan was dat Enschede in Nederland een van de pioniers werd in het hergebruiken van oude fabriekscomplexen voor culturele functies en voor woningbouw. Het eerste voorbeeld hiervan is het Jannink complex, gebouwd in 1901 en in 1975 verbouwd tot een museum en woningen. Dit project,



Jannink complex (Wikipedia, foto Michiel1972)

en de daaropvolgende zoals het Van Heek complex, markeren een belangrijke doorbraak in de wijze van transformatie van de stad. De fabrieken, eerst zuiver functionele elementen en ruïnes van een verdwenen industrie, werden ontdekt als waardevolle objecten die bijdroegen aan de aantrekkelijkheid van de stad. In die zin zijn zij niet los te zien van de transformatie van het industriële Enschede naar de dienstestad Enschede, die niet langer bepaald wordt door fabrieken maar door instellingen als de TU Twente en het Medisch Spectrum Twente. Deze economische transformatie brengt de verplichting met zich mee de stad geschikt te maken voor werknemers in de dienstverlenende industrie en kenniswerkers, die op zoek zijn naar goede winkels, een cultureel aanbod en een aantrekkelijke stedelijke omgeving.



Leegte in de buurt van het stadhuis uit Wonen TA/BK 1976, nr.9



Kaalslag voor het station uit Wonen TA/BK 1976, nr.9

gaten en nog eens gaten de barre leegte van enschede

VOOR WIEN Vogelvlucht en duidelijk overzicht, wij hebben van alles waaraan de stedsbouw in Nederland zo sinds de Tweede Wereldoorlog merkt is een bezook aan Enschede van harte aan te bevelen. De Enschedese binnenstad, het zogeheten 'eil', en de onmiddellijke omgeving daarvan bieden de meest complete verzameling kaalslaggebieden, aan bederf onderhevige woonwijken, dichtgetimmerde panden, drukke verkeersaders en grootschalige ontwikkelingen die in dit land binnen zo'n beperkte oppervlakte varorig te zien zijn. Dat geldt zelfs al voor wie steen maar zijn neus buiten de stadsgrenzen steekt: het meest de niet-vermoedende bezoeker toeschrijven alief de oorlog nog maar net is afgelopen. Een eskader normenverpers zou het de Enschedese gemeentebestuurders niet hebben verbeterd: kaalslag, bijna net zo ver als het oog reikt, met aan de einder rommelige achtergevels met hier en daar een gat waardoor een winkelstraat te besporen valt. Een beeld dat zich in de Enschedese binnenstad vele malen herhaalt.

Het woord gemeentebestuurder is inmiddels gevallen. Hoewel niet te erkennen valt het vroegere en tegenwoordige gemeentebestuurders bus aandeel hebben gehad in de ontwikkeling van Enschede tot een ceptorabe, brok stedsbouw, liggen de zaken in de Twentse metropool (geompliecenter dan dat alleen in die richting de boemannen gezocht zouden moeten worden. Andere factoren hebben hun steertje hiertoe bijgedragen.

Men blik in de historie wordt noodzakelijk. Wie namelijk de geschiedenis van Enschede doorploegt kan niet anders dan tot de conclusie komen dat er ooit een vloek over de stad moed zijn uitgesproken. Sinds het einde van de middeleeuwen hebben zich op gezette tijden rampen over de stad voltrokken, rampen die duitlijke stedsbouwkundige sporen hebben achtergelaten. Driemaal achtereen, in 1517, 1750 en 1862, ging de stad geheel in vlammen op. Dat had tot gevolg dat er behalve de Nederlands Hervormde kerk op de Markt en een 'De eeuwse parochie' huis aan De Klomp van de historische bebouwing niets meer is overgebleven. Slechts de oorspronkelijke civoem van Enschede, waarnaar de oude binnenstad vernoemd is, is bewaard ge-



Van de vele lege plekken in Enschede, achtergelaten door de toezelfindustrie.

bleven. De behouding die daar in 1862 is verscheen, volgt de oude veraveling.

De technische vooruitgang binnen het brandweerwezen deed branden, die de hele stad tegelijk in as legden, tot het verleden behoren. Maar dat maakte geen einde aan de rampencyclus, die Enschede sinds 1517 teisterde. Gedurende de Tweede Wereldoorlog lagde een bombarnement het zuidelijk deel van de binnenstad in puin. Dat, samen met de visie van de naoorlogse stedsbestuurders, legde de basis voor de monumentale Boulevard 1945, de enorme verkeersader die het centrum van het zuidelijk deel van de stad ontzigt. Een tekankole sortie in de jaren rond 1967 de textielindustrie ineen, jargonlaag de industriële kark waarop Enschede voortleef. Deze vijfde plaag deed de smortte gaan ont-

staan, die de stad zijn huidige deplorabele gezicht geven. Enschede is rond de textielindustrie gegroeid: de gaten zijn dan ook midden in de stad gevallen, behangteling van nieuwe raakrijven voor deze braakliggende terreinen bleef de onvankbare aanvankelijke bronsgespannen verwachtingen van het gemeentebestuur.

nieuw leven

Op het moment fungeert in Enschede een links programocollege op basis van een programma dat onder meer bedoelde de binnenstad nieuw leven in te blazen. De vorig jaar verschenen Globale doestrellingennota voor het Singelgebied vormde daar een 'moes over'. Zoals bijvoorbeeld 'verspreiden' en 'functies', 'behalven'

In de jaren negentig zou Enschede opnieuw ingrijpend en op grootschalige wijze veranderen, een verandering die zich rond het station Enschede sterk manifesteerde op de lege terreinen die het gebouw omringden. Dit gold niet alleen voor de leegtes aan de kant van het centrum, rond het Stationsplein en daar waar nu het Busstation is, maar ook voor die aan de noordkant. De braakliggende terreinen aan de noordzijde vormden een lange strook tussen de Hengelose straat en de gelijkvloerse kruising naar het Stationsplein. De beschikbaarheid van deze terreinen voor bebouwing zou een cruciale factor zijn in de uiteindelijke overbrugging van de ruimtelijke en functionele kloof tussen de twee stadshelften.

Schaalsprong

Station Enschede bevond zich rond 1990 niet alleen te midden van lege percelen en fragmenten van negentiende-eeuwse bebouwing. Aan de andere kant van het spoor lag een strook die bepaald werd door verlaten spoorwegtaluds, leegstaande loodsen en stationsgebouwen en uitlopers van arbeiderswijken. Het is de verdienste geweest van de stedenbouwers die begin jaren negentig de plannen voor dit gebied ontwikkelden dat zij het gebied aan weerszijden van het station als één gebied gingen ontwerpen. Daarmee stelden zij in feite een schaa sprong voor voor het centrumgebied van Enschede. De smalle strook tussen de Molenstraat ten noorden van het spoor werd in het masterplan voor het centrum uit 1993 herverkaveld in een reeks kantoorgebouwen.⁹ Het ging om overheidsgebouwen zoals de Belastingdienst en stadskantoren. Deze volgden de contouren van de Molenstraat en verbonden het weefsel van de noordelijke wijken via de spoorwegovergangen en de Prinsesstunnel met de stad aan de zuidzijde. Aan de zuidzijde werden de laatste historische panden afgebroken en voorzag het masterplan in een busstation. Het stationsplein werd aan de oostzijde afgemaakt door middel van het zogenaamde 'cultuurplein': een ensemble van gebouwen met culturele voorzieningen. Het stationsplein werd tegelijkertijd ook vergroot, in de richting haaks op het spoor, zodat de hoofdrichting voor zowel de busreizigers als de wandelaars vanuit het centrum negentig graden draaide van west-oost, naar noord-zuid. Dit maakte het noodzakelijk dat het station een nieuwe ingang kreeg en dat de zijkant tot voorkant werd gemaakt. Het gevolg was een opvallende maar zorgvuldig ingepaste nieuwe trap die de reizigers door het vroegere terras van het station naar de sporen bracht.

9) 'Masterplan Centrum Enschede, notitie ten behoeve van besluitvorming', 1993. Het masterplan kwam tot stand in samenwerking met projectontwikkelaar MAB, met R. Krier en M. Breitman als adviseur. Wij hebben geen beeld van dit masterplan kunnen achterhalen. Zie ook: Bosma Wagenaar, 1995, p456-462.



Het Stationsplein met in de verte het Muziekkwartier in aanbouw

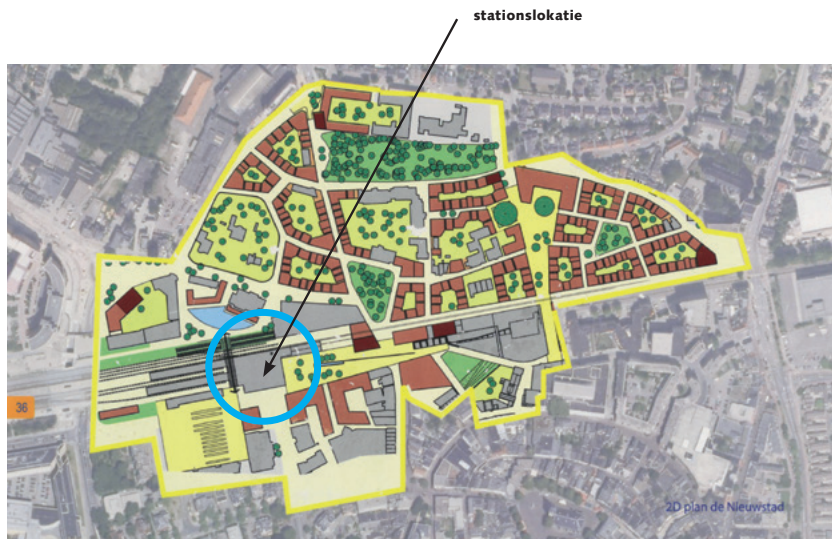
Vanaf rond 2000 staat het station in een totaal andere omgeving dan vijftien of twintig jaar daarvoor. Het maakt nu deel uit van een geheel nieuwe stedelijke omgeving. Het cultuurplein heeft met de oplevering van het Nationaal Muziekkwartier van Ector Hoogstad Architecten in 2009 vorm gekregen. Het stadskantoor en andere overheidsgebouwen vormen nu een wand van moderne gebouwen aan het spoor die zowel vanuit Duitsland als vanuit het westen een aantrekkelijke entree vormen. De cultuurmijl is een tracé van zorgvuldig vormgegeven openbare ruimte die het oude centrum van Enschede via culturele instellingen verbindt met het na de vuurwerkramp wederopgebouwde Roombeek. Het Busstation is een grootschalig en modernistisch vormgegeven infrastructureel plein. In het hoofdstuk 'Emplacement' zullen we hier dieper op ingaan.



Cultuurmijl



De nieuwe trap door het vroegere terras van het station



2030 (Ruimtelijke Visie Spoorzone, 2010)

Aansluiten, aanhelen en verweven

Dat het masterplan uit 1993 en de daaropvolgende realiseringen geenszins hebben gezorgd voor een in alle opzichten bevredigend beeld, wordt bevestigd door het meest courante stedenbouwkundig ontwerp: de Ruimtelijke Visie Spoorzone Enschede uit 2010 opgesteld door de gemeente Enschede. Het ruimtelijk model dat de Ruimtelijke Visie veronderstelt verschilt van dat van het masterplan van 1993, in de zin dat het niet meer gaat om een montage van grootschalige objecten die samen voor de samenhang moeten zorgen, maar om een bebouwing die veel meer als een weefsel van openbare en toegankelijke plinten, perceelsgewijze bebouwing en een zorgvuldig ontwerp van de openbare ruimte. Dit perceelsgewijze aanhelen zien we vooral in het noordelijke gedeelte, waar de woningbouwblokken door middel van nieuwe straten met grondgebonden stadswoningen worden gerepareerd en er een groen maar organisch gevormd stedelijk milieu ontstaat. Aan de stationszijde, waar ook eens een perceelsgewijs gebouwde negentiende-eeuwse stedenbouw het station omvatte, heeft men gekozen voor een grotere korrel. De gebouwen uit de jaren zeventig en tachtig aan het stationsplein worden vervangen door nieuwe. Deze verlengen de rooilijn van het negentiende-eeuwse hoekpand waar Café Berlijn is gevestigd en trekken deze door naar de Piet Heinstraat. Hiermee wordt het Stationsplein kleiner alsmede de



Het stationsplein in westelijke richting met rechts het Stadskantoor van architect Frits van Dongen (2001)



Het 19de-eeuwse cafe Berlijn op de hoek van het stationsplein

afstand van de bebouwing tot het station en krijgt het Stationsplein het karakter van een 'foyer' tussen station Enschede en de ingang van het Muziekkwartier.

Aan de zijde van de huidige hoofdingang –vroeger de zijkant– van het station wordt een nieuw rechthoekig volume geprojecteerd. Ook wordt een duidelijkere opgang naar het station gecreëerd. Daarnaast wordt door dit gebouw het busstation gescheiden van het voorplein van het station. De heroriëntatie van de bezoekersstromen haaks op het spoor, zoals ingezet vanaf 1993, wordt nu ook stedenbouwkundig ingebed.

Een cruciaal onderdeel van de Ruimtelijke Visie is de tunnel onder het station die beide helften van de "Nieuwstad", zoals de spoorzone is herdoopt, met elkaar moet verbinden. De tunnel maakt het mogelijk om station Enschede direct te benaderen vanuit het noorden, en dus om het station ook daadwerkelijk het centrum te laten zijn van de 'Nieuwstad'. Nadat de gemeenteraad had ingestemd met de bouw van de tunnel werd deze beslissing op 19 september 2012 door de Raad van State afgekeurd nadat bewoners van nabijgelegen appartementencomplexen bewaar hadden gemaakt.

Conclusie

De stedenbouwkundige wording van station Enschede overziend, kunnen we vaststellen dat het station Enschede van H.G.J. Schelling, net als dat van Van Brederode voor hem, van beslissende invloed is geweest op de stedenbouwkundige structuur van Enschede, en dat hiermee de invloed van de Nederlandse Spoorwegen op de vorm en kwaliteit van Nederlandse steden weer wordt bevestigd. Tegelijkertijd zien we echter ook hoe de ruimtelijke beleving en functionaliteit van het station minstens even zeer is bepaald geweest door de transformatie van de stad Enschede, gepland zowel als ongepland.

Meer specifiek zien we dat station Enschede door de verplaatsing naar het oosten en dus meer naar het centrum toe, een aantal nieuwe routes en verblijfsruimtes aan de stad heeft toegevoegd die daarvoor niet zouden hebben bestaan. Tegelijkertijd zien we dat na de jaren zestig en zeventig, door de verwoestende uitwerking op de ruimtelijke structuur van de stad van de ineenstorting van de textielindustrie, de relatie van het station met de stad danig is verstoord. Deze verstoring werd niet verholpen door de inplanting van nieuwe grootschalige gebouwen in de jaren zeventig, tachtig en negentig. Nog steeds stond het station



Boven op de afbeelding is het stationsplein te zien met helemaal boven het geplande poortgebouw en rechts nieuwe bebouwing langs het stationsplein (Ruimtelijke Visie Spoorzone, 2010)



Impressie noordzijde station (Ruimtelijke Visie Spoorzone, 2010)



Referentiebeeld Apeldoorn, Ruimtelijke Visie Spoorzone, 2010)

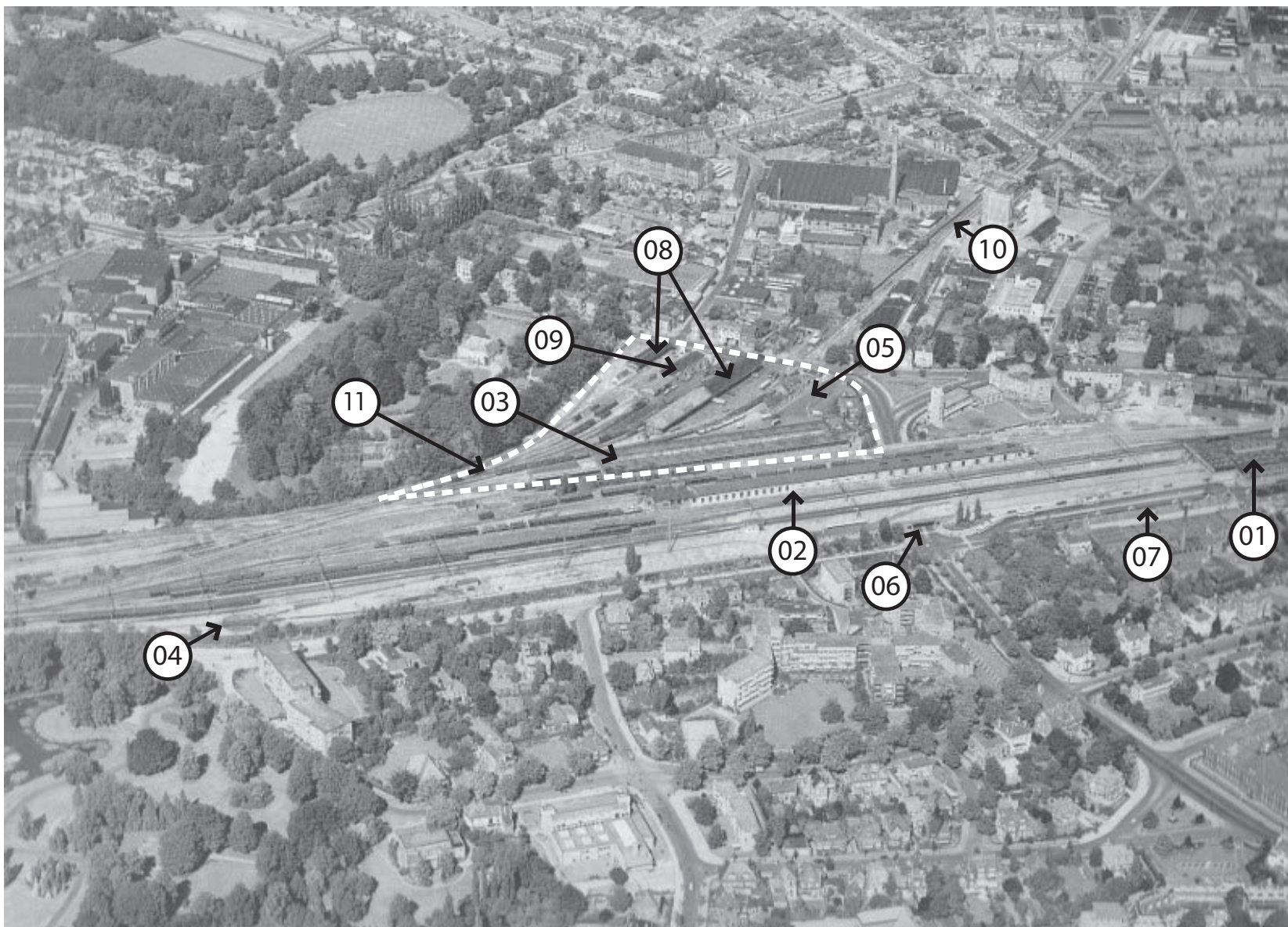


Stadskantoor rijst achter station op

in een omgeving waarop zij niet was berekend. Ook was het station eenzijdig gericht op de zuidzijde van de stad, terwijl belangrijke ontwikkelingen zich aan de noordzijde voordeden. De huidige ruimtelijke visie kunnen we zien als een poging om de grootschalige verstoringen van de stad uit de jaren zestig en zeventig te repareren. Onze conclusie hierover is dat er een aantal grote stappen worden gezet om het station en de stad beter op elkaar aan te sluiten. We zien dat deze aansluiting op sommige plekken het station voor het eerst in decennia opnieuw een vanzelfsprekende positie geeft, maar dat op andere plekken er zich nog steeds stedenbouwkundige ongerijmdheden voordoen.

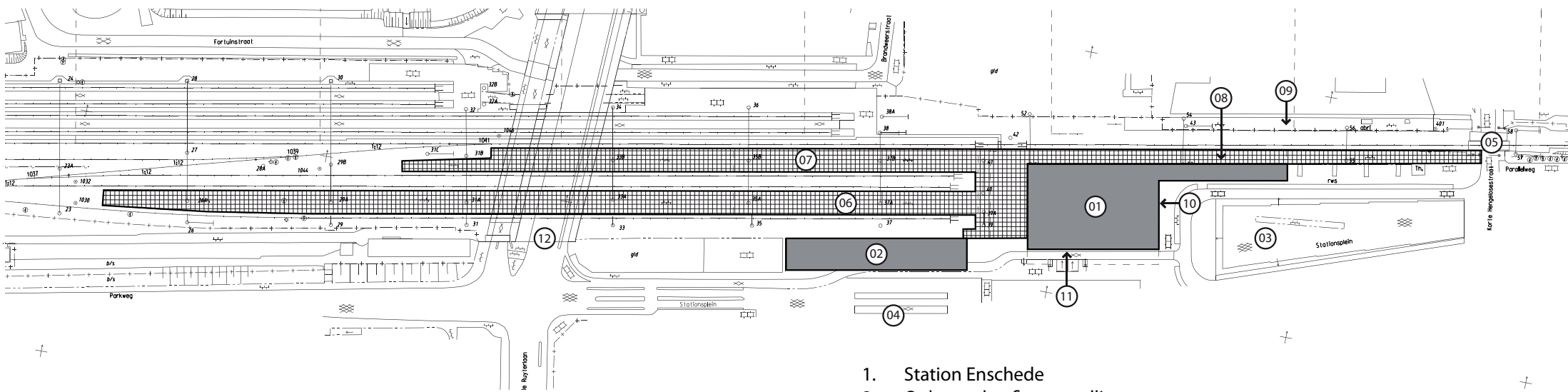


Nieuweabri bij het busstation



1. Station Enschede
2. Groupage- en douaneloods
3. Van Gend & Loos loods
4. Draaischijf voor stoomlocomotieven
5. Station Enschede Noord
6. Prinsesstunnel
7. Busstation
8. Goederenloodsen
9. Locomotiefloods
10. Spoorlijn naar Lonneker
11. In de gestippelde zone werd het goedertransport afgehandeld, dit gedeelte is eind jaren tachtig afgestoten en geherstructureerd.

Emplacement Enschede
1957 (KLM Aerocarto)



1. Station Enschede
2. Onbewaakte fietsenstalling
3. Oostelijk stationsplein
4. Busstation
5. Overgang Hengelosestraat
6. Perron spoor 1 en 2
7. Perron spoor 3 en 4
8. Perron trein richting Duitsland
9. Voormalig perron trein richting Duitsland
10. Oostelijke entree
11. Zuidelijke entree
12. Prinsesstunnel

**Emplacement station Enschede
Huidige situatie**

Emplacement

Toen rond 1950 het nieuwe station werd gebouwd zag het emplacement er heel anders uit dan vandaag de dag het geval is. Ten eerste was het emplacement een stuk groter; ook het gebied tussen de huidige Fortuinstraat, de Hengelosestraat en de De Ruyterlaan waren onderdeel van het emplacement. (Zie ook de met stippellijn aangegeven zone op de historische luchtfoto op pagina 62-63. Een emplacementstekening uit de jaren vijftig hebben we niet kunnen vinden.) In deze zone bevonden zich een aantal kopsporen met een tweetal goederenloodsen en een locomotiefloods. Verder stond hier het GOLS-station Enschede Noord dat sinds de opheffing van het reizigersvervoer op de lokaalspoorwegen vooral als goederenloods dienst heeft gedaan. Dit station is eind jaren tachtig gesloopt nadat er brand was uitgebroken.

Op het emplacement stond verder een lange, smalle groupage- en douaneloods, daarachter bevond zich een goederenloods van Van Gend & Loos. Aan de westrand van het emplacement lag een draaischijf om locomotieven mee te draaien. Dit was een belangrijk object omdat Enschede hoofdzakelijk fungeerde als kopstation en eindpunt van de lijn. Het overslaan van goederen, het draaien van stoomlocomotieven, de lokaalspoorwegen, al deze dingen zijn de laatste jaren verdwenen. In 1913 is het emplacement vernieuwd en zijn alle sporen vervangen en perrons vernieuwd en deels verlengd. De draaischijf is bij deze verbouwing voorgoed verdwenen.

Aan de noordrand van het emplacement, waar vroeger de goederenloodsen en station Enschede Noord zich bevonden, verrezen kantoorgebouwen. Wie goed kijkt ziet tussen de gebouwen door nog wel een lege strook grond waar vroeger de lokaalspoorlijn naar Lonneker en Oldenzaal liep. In Roombeek, de wijk ten noordwesten van het station, werd bij de wederopbouw na de vuurwerkramp deze lokaalspoorlijn teruggebracht als structurerend stedenbouwkundig element dat tevens fungeert als busbaan.

De Prinsesstunnel, die het emplacement ondertunnelt is begin jaren vijftig gebouwd en enige tijd terug verbreed.

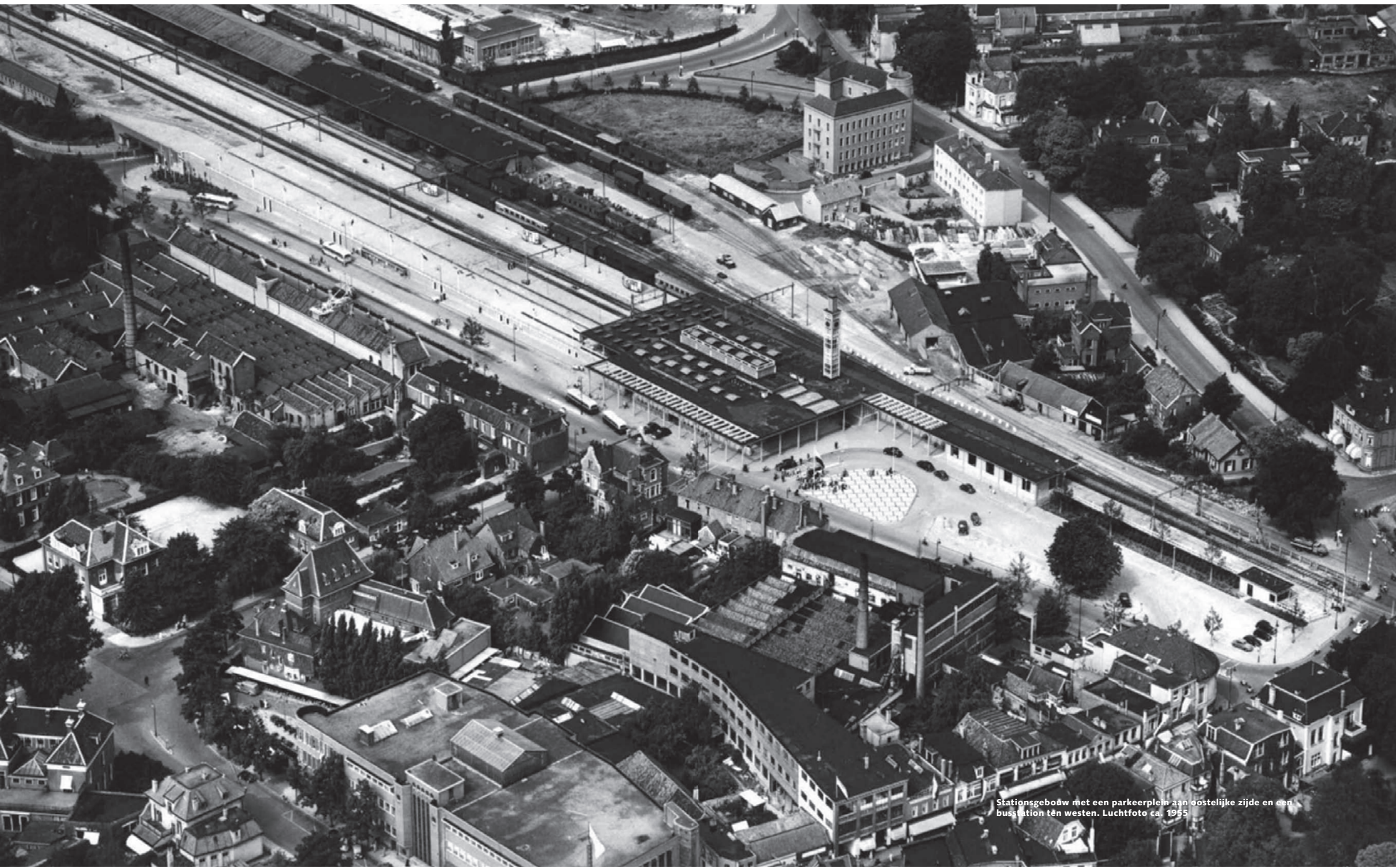


Het oostelijke stationsplein met ruime parkeergelegenheid. ca. 1952

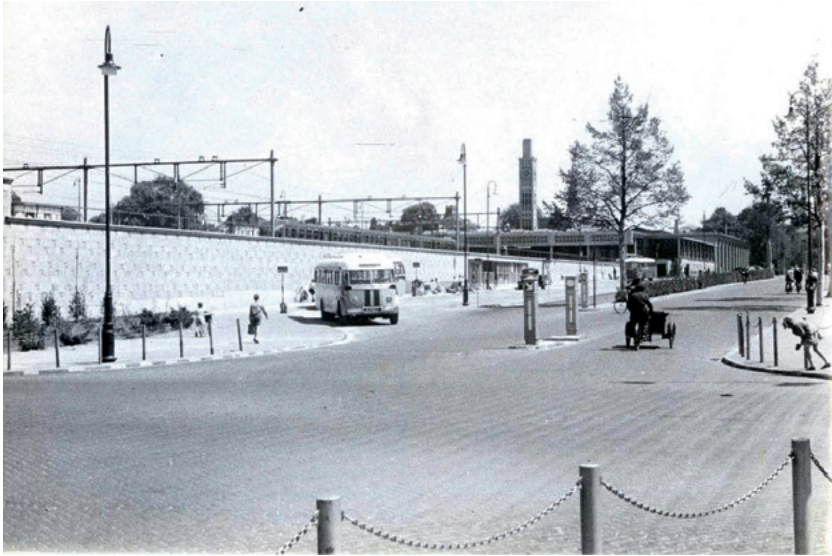
Stationsplein

Bij het naoorlogse station Enschede was in zekere zin sprake van twee losse stationspleinen, een oostelijk plein en een westelijk plein. Het oostelijke plein, voor de hoofdentree, was voor een groot deel bestemd als parkeerplaats voor personenauto's. Na de Tweede Wereldoorlog werd er bij het ontwerp van de stedelijke infrastructuur en de inrichting van de openbare ruimte sterk geanticipeerd op het snel toenemend autoverkeer. Ook bij de Nederlandse Spoorwegen was men zich bewust van de toenemende concurrentie van particulier autobezit. Vandaar dat de stationsontwerpers in de jaren vijftig en zestig ernaar streefden de overstap van de auto naar de trein zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Dat verklaart in elk geval de prominente plek voor parkeren op het oostelijke stationsplein.

Het busstation lag oorspronkelijk ten westen van het hoofdgebouw, ingeklemd tussen de Parkweg (nu heet deze straat 'Stationsplein') en het spoor. Deze weg is tegenwoordig afgesloten voor autoverkeer en wordt alleen nog door bussen gebruikt.



Stationsgebouw met een parkeerplein aan oostelijke zijde en een busstation tén westen. Luchtfoto ca. 1955



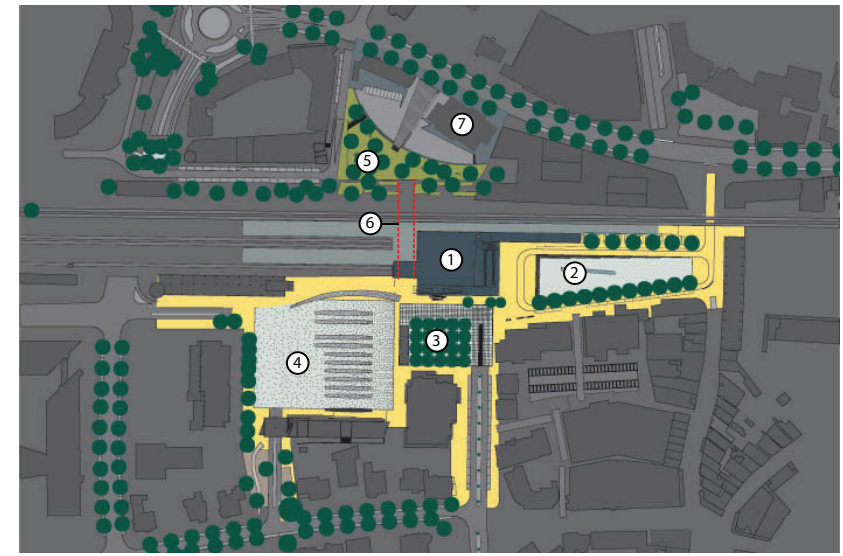
Busstation op de oorspronkelijke situatie tussen de Parkweg en het spoor.

In de jaren zeventig werd het busstation verplaatst naar de zuidzijde van het station, ongeveer ter plaatse van het huidige busstation. Het oorspronkelijke busstation werd vervolgens gebruikt als parkeerterrein voor auto's.

Het masterplan van 1993 vormde de aanleiding voor een ingrijpende verbouwing van het stationsplein. Samen met de gemeente Enschede ontwierp OKRA landschapsarchitecten in de jaren negentig vier gethematiseerde pleinen rondom het stationsgebouw: het voorplein, het bomenplein, het busplein en de stationstuin.

Het oostelijke plein, dat oorspronkelijk als parkeerterrein functioneerde, is nu volledig autovrij geworden en is gedeeltelijk verdiept aangelegd. Dwars over het plein loopt een langwerpige spiegelvijver. Op de nogal kale vlakte zijn een aantal skate-objecten geplaatst.

Het nieuwe plein aan de zuidzijde van het station werd omgevormd tot een zogenaamd bomenplein. Dit plein is meer bedoeld als verblijfsgebied



- | | |
|------------------------|---|
| 1. Station Enschede | 5. Stationstuin |
| 2. Oostelijk voorplein | 6. Beoogde locatie van de fiets- en voetgangerstunnel |
| 3. Bomenplein | 7. Appartementencomplex de Eendracht. |
| 4. Busplein | |

Ontwerp voor vier gethematiseerde pleinen rondom het stationsgebouw door OKRA landschapsarchitecten, jaren '90.

en ontmoetingsruimte. Op het plein staan houten banken onder de bomen (Valse Christusdoorn). De bomen zijn in een regelmatig raster geplaatst. In de Piet Heinstraat, de straat die met een keerlus dood loopt tegen het zuidelijke bomenplein, is een strook open gelaten om het zicht op het station niet te belemmeren. Automobilisten kunnen hier reizigers ophalen en afzetten. Aan de westzijde wordt het bomenplein begrenst door de wachtruimte van het naastgelegen busplein/busstation. Het bomenplein kan worden gezien als een schakel tussen het oostelijk voorplein en het busplein. Vanaf het bomenplein kan de reiziger het station betreden via de trap onder de glazen luifel. Deze trap is geen onderdeel van het oorspronkelijke ontwerp van H.G.J. Schelling maar is met de herinrichting van de hier behandelde pleinen gebouwd.

Van de drie zuidelijk pleinen is het busplein de grootste. In totaal zijn er tien perrons waarop zowel op streek- als op stadsbussen kan worden overgestapt. De inrichting van het plein is simpel en functionalistisch, uitgevoerd in asfalt met daarin een speels patroon van grijze tegels. Op ieder perron staan grote elektronische borden waarop de dienstregeling wordt geprojecteerd. Aan de zuidzijde wordt het busplein duidelijk beëindigd door de prominente gevel van het Randstadgebouw.

De plaats van het voormalige busstation, ingeklemd tussen de Parkweg en het spoor doet nu grotendeels dienst als fietsenstalling. In 2009 is een nieuwe tweelaagse overdekte fietsenstalling gebouwd, die parallel loopt aan het spoor. De fietsenstalling biedt plaats aan ongeveer 1000 fietsen.

Het plan dat ORKA landschapsarchitecten ontwikkelde in samenwerking met de gemeente Enschede resulteerde in een 'stationstuijn' aan het noorden van het van het spoor. De ambitie was om de noordelijke stadsdelen beter op het station en de binnenstad aan te sluiten met behulp van een fiets en voetgangerstunnel onder het spoor door. Nadat de gemeente Enschede op 12 maart 2012 uiteindelijk definitief had besloten de tunnel aan te leggen gingen de bewoners van appartementencomplex "De Eendracht 2000" bij de Raad van State in beroep. Zij vreesden dat de rustige stationstuijn tussen hun appartementencomplex en het spoor een druk stationsplein zou worden met alle overlast van dien. Op 19 september 2012 verklaarde de Raad van State hun bezwaren gegrond. Daarmee was de fiets- en voetgangerstunnel definitief van de baan.¹⁰ Momenteel onderzoeken de gemeente en ProRail alternatieve oplossingen maar daarover is nog geen definitieve oplossing genomen.

De schaal en de inrichting van het busstation en het naastgelegen stationsplein hebben station Enschede een totaal andere context gegeven dan waarvoor zij is ontworpen. Waar het oorspronkelijke ontwerp met een lineaire oost-westelijke oriëntatie was opgezet poogt het plan van ORKA landschapsarchitecten daar een noord-zuid oriëntatie aan toe te voegen. Met het uitblijven van de fiets- en voetgangerstunnel is dit weliswaar nog niet volledig gerealiseerd, maar toch heeft de introductie van de zuidelijke entree en het bomenplein en het busplein het stedelijke zwaartepunt in zuidelijke

richting doen verschuiven. De oorspronkelijke oostelijke hoofdingang, met zijn monumentale trap in het verlengde van de spoorrichting, komt nu uit op een plein, dat door grotere schaal en modernere inrichting van het nieuwe bomenplein en het busstation is gereduceerd tot een secundair plein. Dit wordt versterkt omdat een aantal utilitaire zaken juist aan deze kant zijn opgelost, zoals een hellingbaan voor gehandicapten, de kaartjesautomaten en de taxistandplaats. Waar de nieuwe trap het gebouw op één plaats een meer logische aansluiting heeft gegeven op de nieuwe stadsvorm, heeft deze reorganisatie indirect gezorgd voor een minder overzichtelijk en vanzelfsprekend beeld aan de oostzijde. Dit wordt versterkt door de bebouwing uit de jaren zeventig en tachtig die de rooilijn van het plein niet alleen heeft gefragmenteerd, maar ook heeft teruggelegd.

Perrons

Bij station Enschede wordt de typologie van het kopstation gecombineerd met het doorgangstation. Dit betekent dat op het emplacement zowel doorgaande als kopsporen aanwezig zijn. De kopperrons werden gebruikt voor het nationale treinverkeer, het perron aan de doorgaande spoorlijn was primair bedoeld voor treinen van en naar Duitsland. Toen het station in 1950 werd geopend was er tijdelijk geen treinverbinding tussen Enschede, Gronau en verder richting Münster. Schelling had er echter bij het maken van het ontwerp wel rekening mee gehouden dat het treinverkeer naar Duitsland hervat zou worden. Dat bleek ook zo te zijn. Tussen Enschede en Gronau hebben vanaf de jaren vijftig tot de vroege jaren tachtig passagierstreinen gereden, ook werd het spoor door goederentreinen bereden.

Toen in 1981 de treinverbinding met Duitsland werd opgeheven bleef het spoor liggen zonder dat er onderhoud werd gepleegd. In 2001 werd de treinverbinding met Gronau – Münster – Dortmund nieuw leven ingeblazen maar vanwege het achterstallige onderhoud moest het volledige spoor opnieuw worden aangelegd. Speciaal voor deze grenstrein werd er een nieuw perron gemaakt aan de overzijde van perron 4. Dit vijfde 'grensperron' was alleen buitenom te bereiken via de overgang bij de Korte Hengelosestraat.

In de zomer van 2013 zijn het volledige emplacement en de perrons van station Enschede vernieuwd. De sporen, maar ook de perrons zijn vervangen en opnieuw aangelegd. Bij deze grootscheepse onderhoudswerken is perron 5 buiten werking gesteld en stopt de trein naar Duitsland weer op perron 4, zoals dat ook in het oorspronkelijke ontwerp van Schelling het geval was.

10) <http://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=70435>



Terras onder pergola met helemaal links in het basement de trap naar het terras, middenin de opening naar de trap naar de hal en rechts nog te zien de opening naar de fietsenkelder

Routing in het stationsgebouw

In de routing van station Enschede zijn in de loop der jaren een aanzienlijk aantal dingen gewijzigd. Eerst beschrijven we de routing in de oorspronkelijke situatie, daarna de huidige situatie.

Oorspronkelijke situatie

Schelling ontwierp station Enschede met een duidelijke oost-west-oriëntatie. De oostentree, die nog grotendeels intact is, was in het oorspronkelijke ontwerp de hoofdentree. Omdat vlak langs het station een belangrijke aanvoerweg, de Parkweg, liep was er sprake van een langgerekte kavel. Schelling ontwierp daarom twee langgerekte pleinen; het stationsplein ten oosten van het station dat een looproute richting het centrum bood en het busplein ten westen van het station, ingeklemd tussen het spoor en de Parkweg. De reiziger betrad de centrale hal van het stationsgebouw na het beklimmen van de trappen onder de

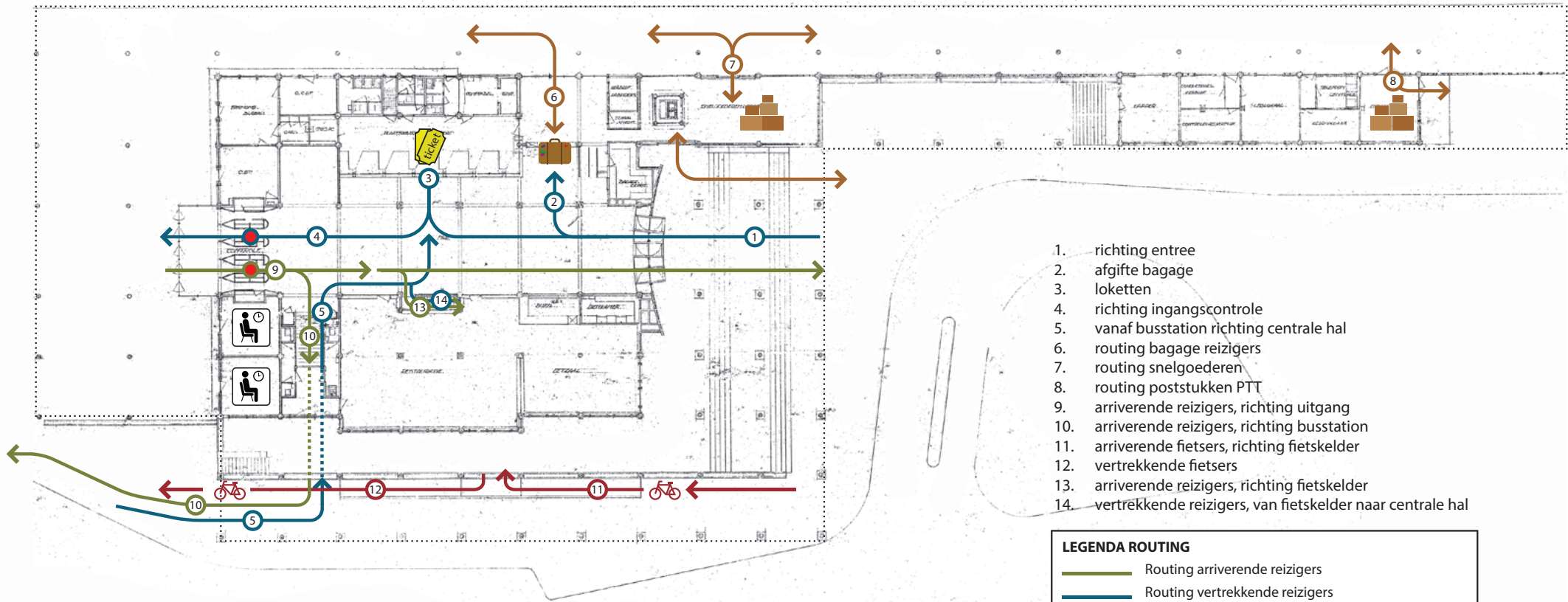
luifel. In de oorspronkelijke opzet werd de noordwand van de centrale hal voor een groot deel ingenomen door de loketten. Naast het plaatskaartenkantoor was er een balie waar de treinreiziger bagage in kon laten checken, zoals dat nu nog op luchthavens gebruikelijk is. De ingecheckte bagage werd tijdelijk opgeslagen en voor het vertrek door kruiers naar de gereedstaande treinen gebracht. De reiziger liep vervolgens richting het kopperron maar moest eerst het treinticket tonen bij de ingangscntrolepost. Daarna kon de reiziger eventueel plaatsnemen in de eerste- of tweedeklaswachtkamer. De entree naar de fietsenstalling bevond zich in het oorspronkelijke ontwerp een tiental meter ten oosten van de huidige entree naar de kelder. Na het stallen van de fiets kwam de reiziger via een smalle trap in de centrale hal uit, recht tegenover de loketten.

Het busstation had Schelling aan de westzijde van het station gesitueerd, terwijl de hoofdentree zich bevond aan de andere kant in de oostgevel. Om de looplijn tussen het busstation en de centrale hal zo kort mogelijk te houden maakte hij daarom in de zuidgevel een tweede entree waardoor de reizigers die vanaf het busstation kwamen via een korte tunnel en een trap direct in de centrale hal uitkwamen.

De afstemming van de verschillende verkeersmodaliteiten speelde in het werk van Schelling een belangrijke rol. Bij het Amsterdamse Amstelstation uit 1939 was hij in staat verschillende verkeersstromen op ingenieuze wijze samen te brengen in een goed functionerende overstapmachine. Dit station is te zien als een hoogtepunt in zijn vooroorlogse zoektocht naar de meest efficiënte stations lay-out. Na de oorlog ontwikkelt Schelling deze rationele benadering verder en Enschede is daarbij het eerste station dat hij ontwerpt. Net als bij het Amstelstation maakte hij gebruik van twee gescheiden pleinen. Bij het Amstelstation had Schelling ook nog rekening te houden met overstappende reizigers uit de tram, dit was in Enschede niet het geval waar de tram al in 1935 werd afgeschaft en werd vervangen door bussen.

Huidige situatie

Wie nu station Enschede bezoekt treft hele andere looproutes aan. De belangrijkste logistieke wijziging is de toevoeging van de zuidentree. De oorspronkelijke hoofdentree in de oostgevel is daardoor minder belangrijk geworden. Hier vindt men aan het oorspronkelijke stationsplein nog de taxistandplaats en de kiss & ride voor passagiers die per auto worden gebracht. Schellings oplossing met de tunnel en trap aan de zuidkant is met de nieuwe



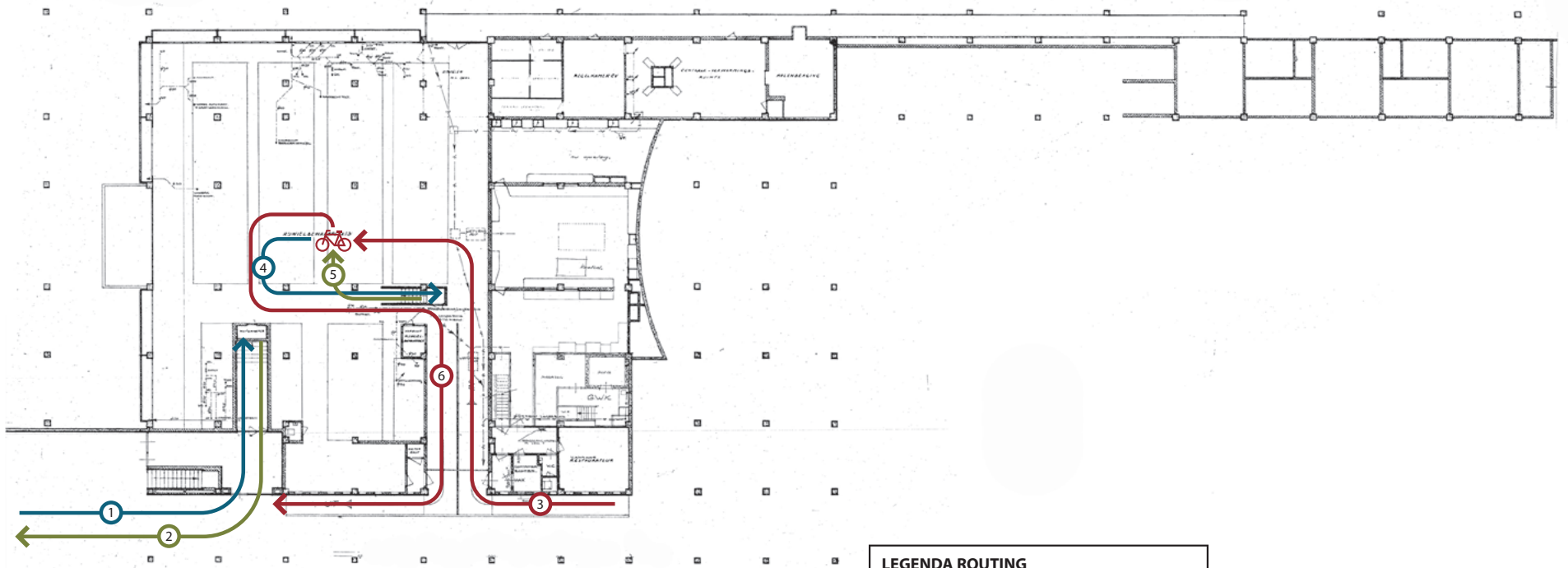
1. richting entree
2. afgifte bagage
3. loketten
4. richting ingangscntrole
5. vanaf busstation richting centrale hal
6. routing bagage reizigers
7. routing snelgoederen
8. routing poststukken PTT
9. arriverende reizigers, richting uitgang
10. arriverende reizigers, richting busstation
11. arriverende fietsers, richting fietskelder
12. vertrekkende fietsers
13. arriverende reizigers, richting fietskelder
14. vertrekkende reizigers, van fietskelder naar centrale hal

LEGENDA ROUTING

- Routing arriverende reizigers
- Routing vertrekkende reizigers
- Routing fietsers
- Routing bagage en goederen
- Ingangscntrole
- Uitgangscntrole
- Ticketverkoop
- afgifte bagage
- Wachtkamer



routing begane grond 1950



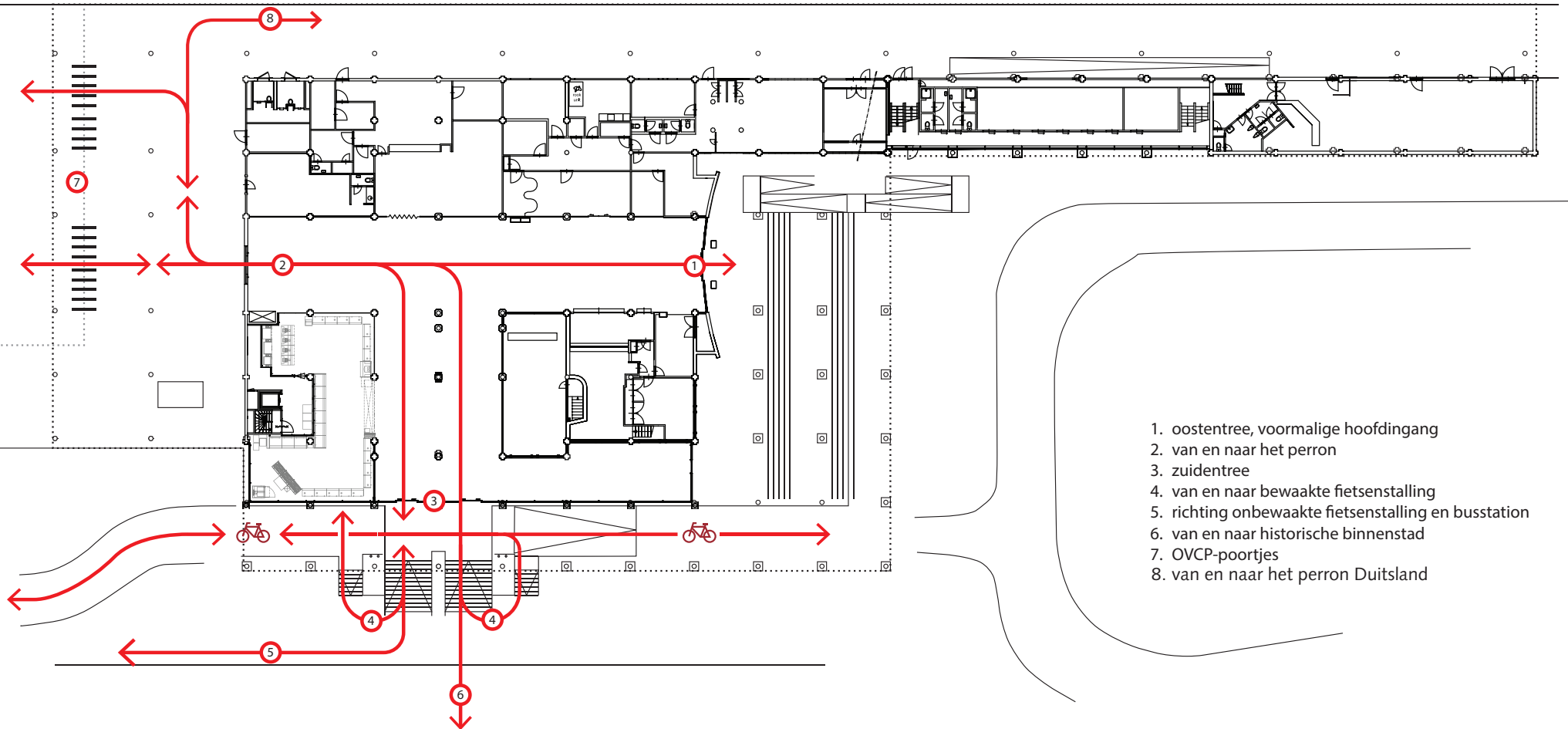
LEGENDA ROUTING

- Routing arriving reizigers
- Routing vertrekkende reizigers
- Routing fietsers
- Routing bagage en goederen
- Ingangscntrole
- Uitgangscntrole
- Ticketverkoop
- afgifte bagage

1. van busstation richting centrale hal
2. vanuit centrale hal naar busstation
3. naar fietsenstalling
4. van fietsenstalling naar centrale hal
5. vanuit centrale hal naar fietsenstalling
6. vertrek vanuit fietsenstalling

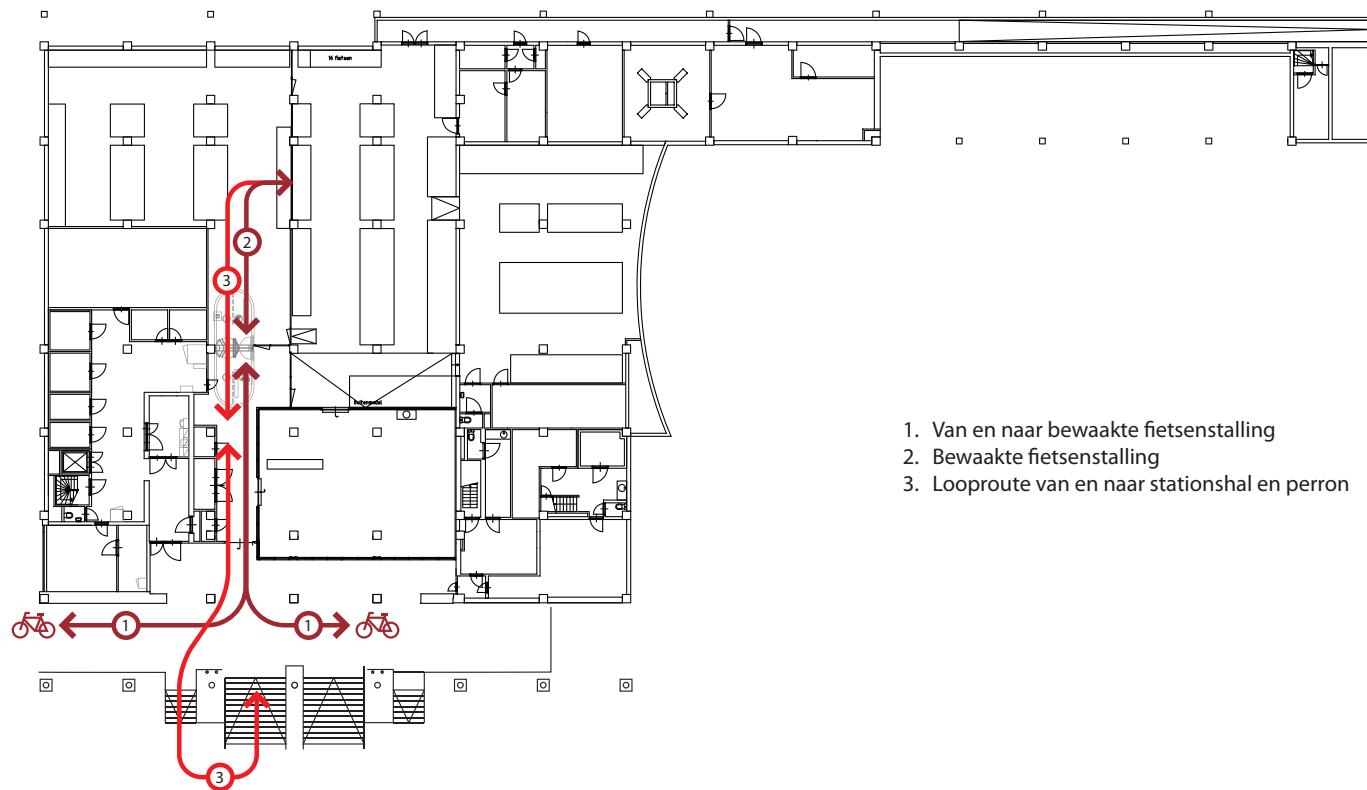


routing kelder 1950



1. oostentree, voormalige hoofdingang
2. van en naar het perron
3. zuidentree
4. van en naar bewaakte fietsenstalling
5. richting onbewaakte fietsenstalling en busstation
6. van en naar historische binnenstad
7. OVCP-poortjes
8. van en naar het perron Duitsland

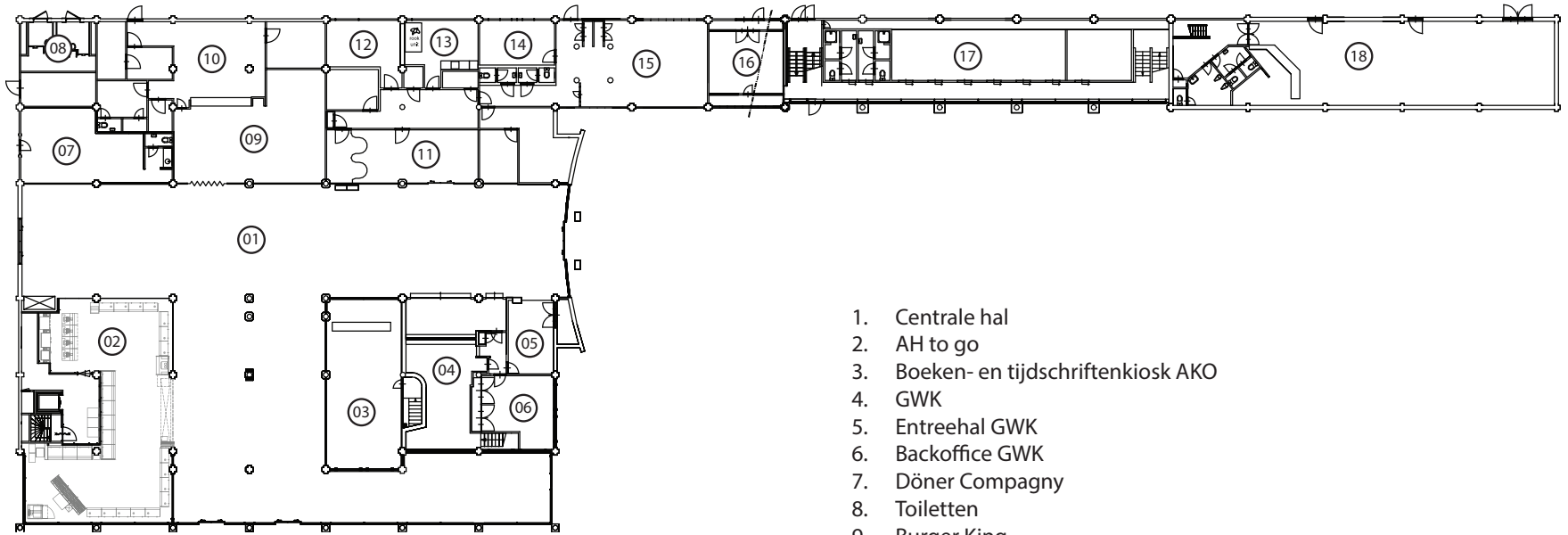
routing begane grond huidige situatie



1. Van en naar bewaakte fietsenstalling
2. Bewaakte fietsenstalling
3. Looproute van en naar stationshal en perron

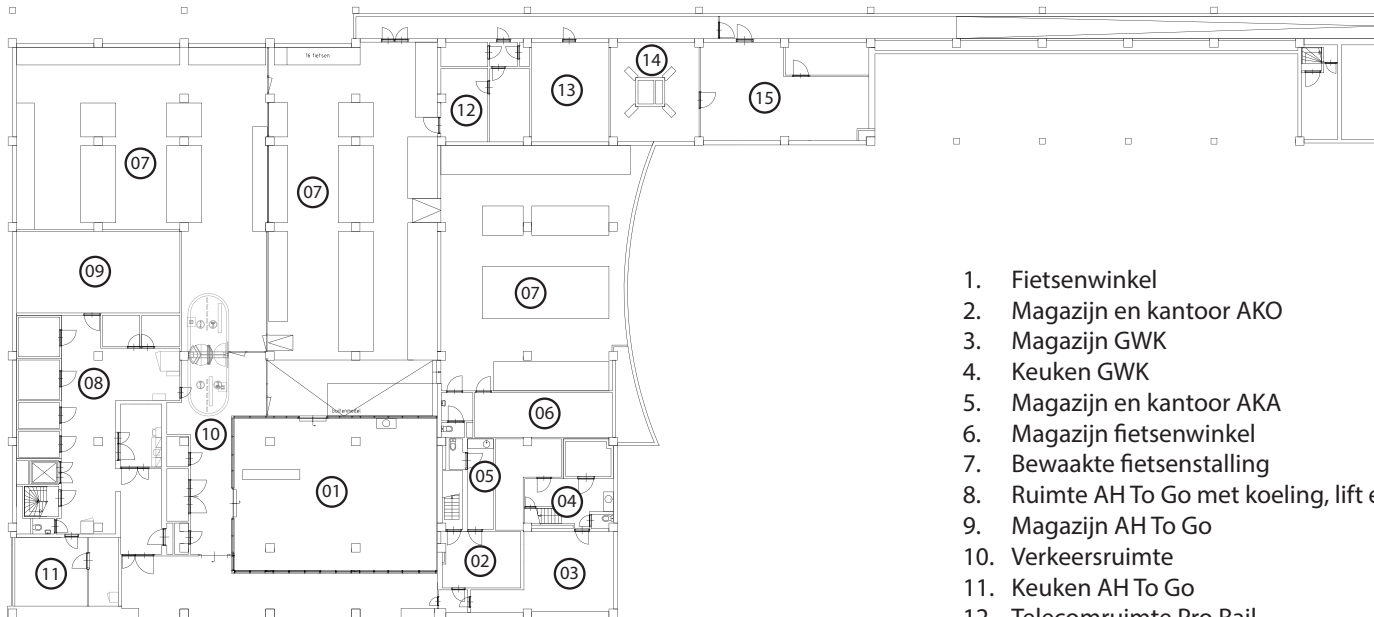


routing kelder huidige situatie



1. Centrale hal
2. AH to go
3. Boeken- en tijdschriftenkiosk AKO
4. GWK
5. Entreehal GWK
6. Backoffice GWK
7. Döner Compagny
8. Toiletten
9. Burger King
10. Magazijn Burger King
11. Loketten
12. Backoffice loketten
13. Keuken loketten
14. Verblijf ploegleider perron NS reizigers
15. Verblijf treinpersoneel (schaft- en koffieruimte)
16. CV-installatie
17. Rayonkantor NS reizigers
18. Sport- en ontspanningsvereniging NS Holding "t Grenshoes"

functies begane grond huidige situatie



1. Fietsenwinkel
2. Magazijn en kantoor AKO
3. Magazijn GWK
4. Keuken GWK
5. Magazijn en kantoor AKA
6. Magazijn fietsenwinkel
7. Bewaakte fietsenstalling
8. Ruimte AH To Go met koeling, lift en kleedruimte
9. Magazijn AH To Go
10. Verkeersruimte
11. Keuken AH To Go
12. Telecomruimte Pro Rail
13. Laagspanningsruimte
14. Klokkentoren en voormalige stookplaats
15. Dienstrijwielstalling NS personeel

functies kelder huidige situatie

ingang komen te vervallen, overstappers gaan nu niet langer binnendoor maar maken gebruik van de nieuwe zudentree. Ook reizigers die gebruik maken van de bewaakte fietsenstalling in de kelder van het station gaan niet langer binnendoor maar plaatsen hun fiets in de kelder, gaan terug naar buiten en betreden via de zudentree de centrale hal. De nieuwe OVCP poortjes, de door hun grote aantal niet op de oorspronkelijke plek konden blijven staan, zijn verplaatst naar de westzijde van het station, onder de luifel, waardoor de grens tussen het ontvangst- en het reisdomein is verschoven.

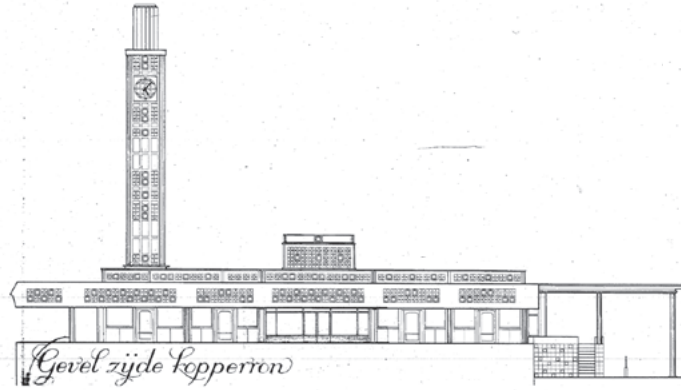


De originele pergola met eronder de trap naar de nieuwe ingang en het fietspad met rechts de ingang naar de kelder

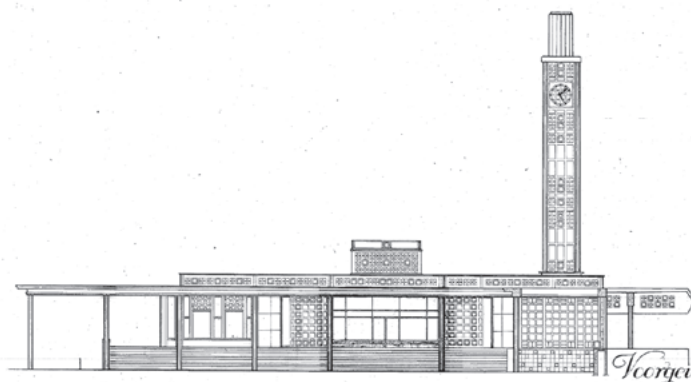


De Centrale Hal gezien richting de oostelijke entree

gevelaanzichten



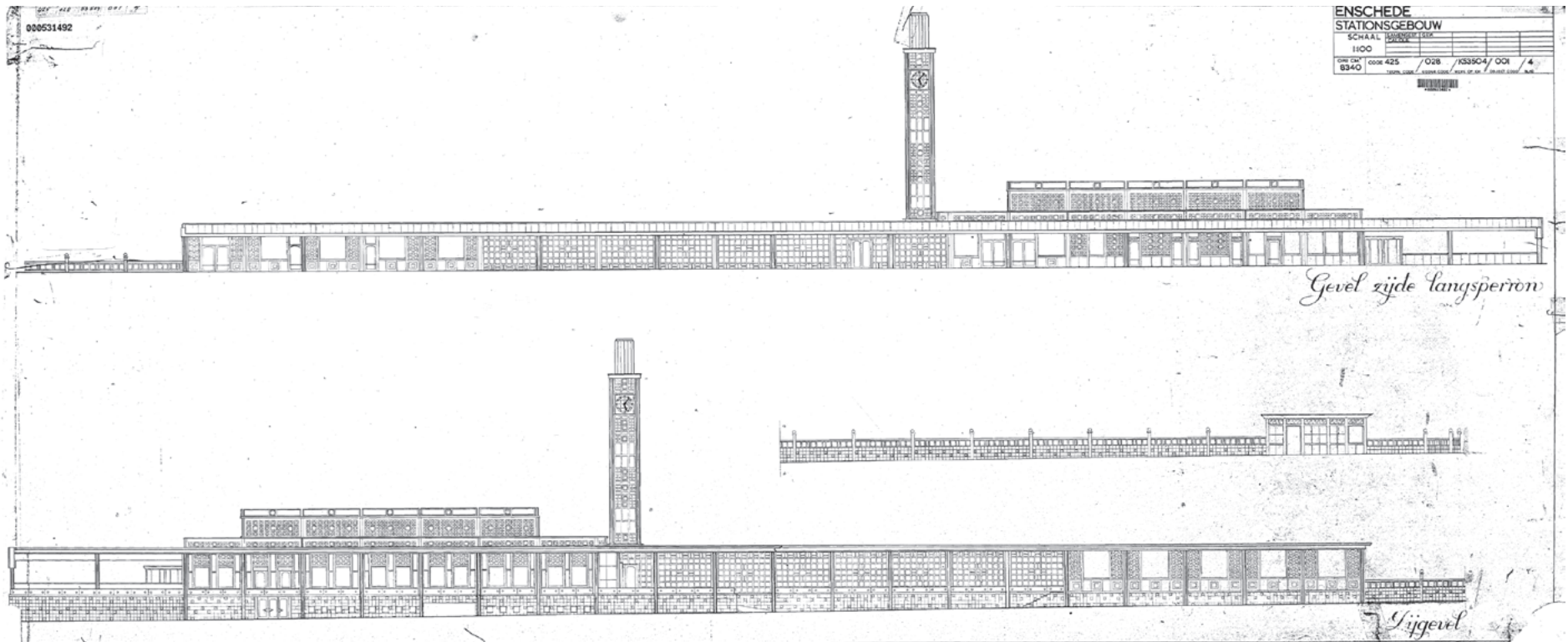
Gevel zijde Koperron



Koperron

Montage ca. 1982

NO. 1100	1100
52	
STATIONSGEBOUW ENSCHEDA	



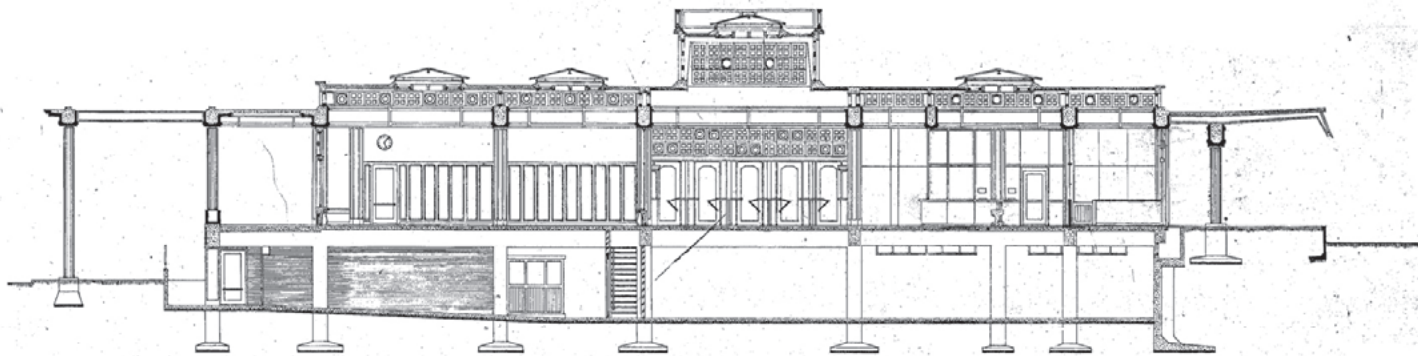
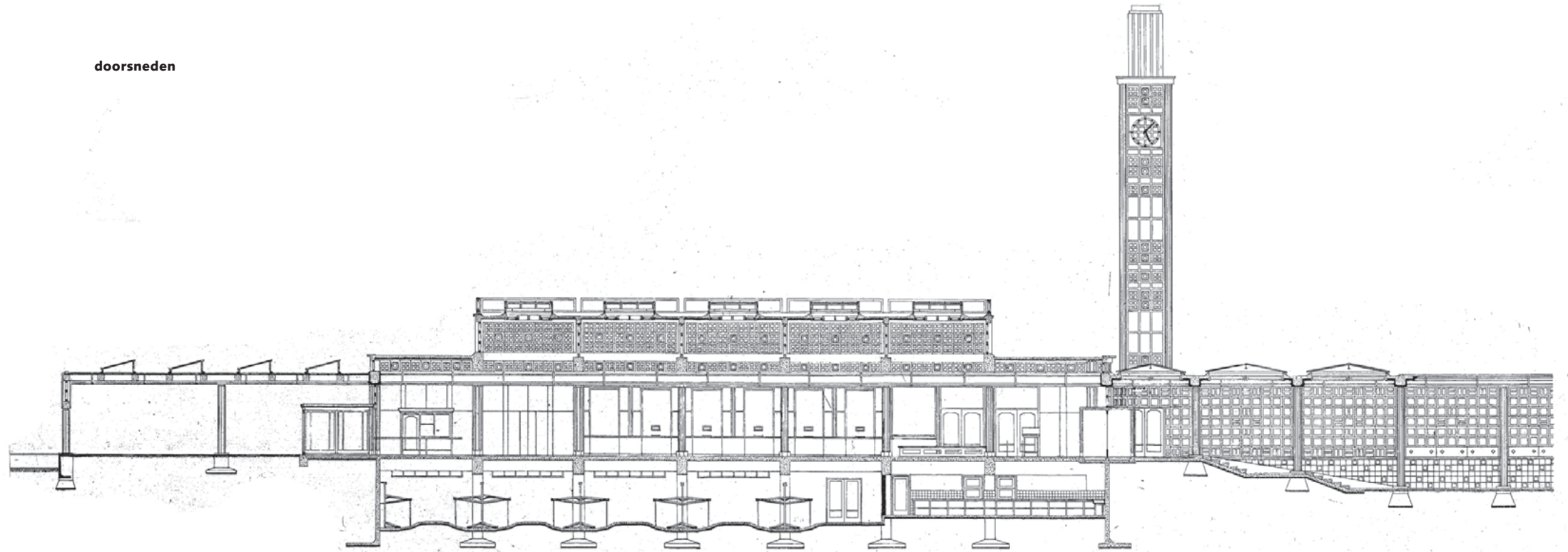
Gevel zijde Langsperron

Lijzevel

000531492

ENSCHEDA			
STATIONSGEBOUW			
SCHAAL	1:100		
DIRT. NO.	0006 425	/ 028	/ 133504 / 001 / 4
8340			

doorsneden



Architectuur

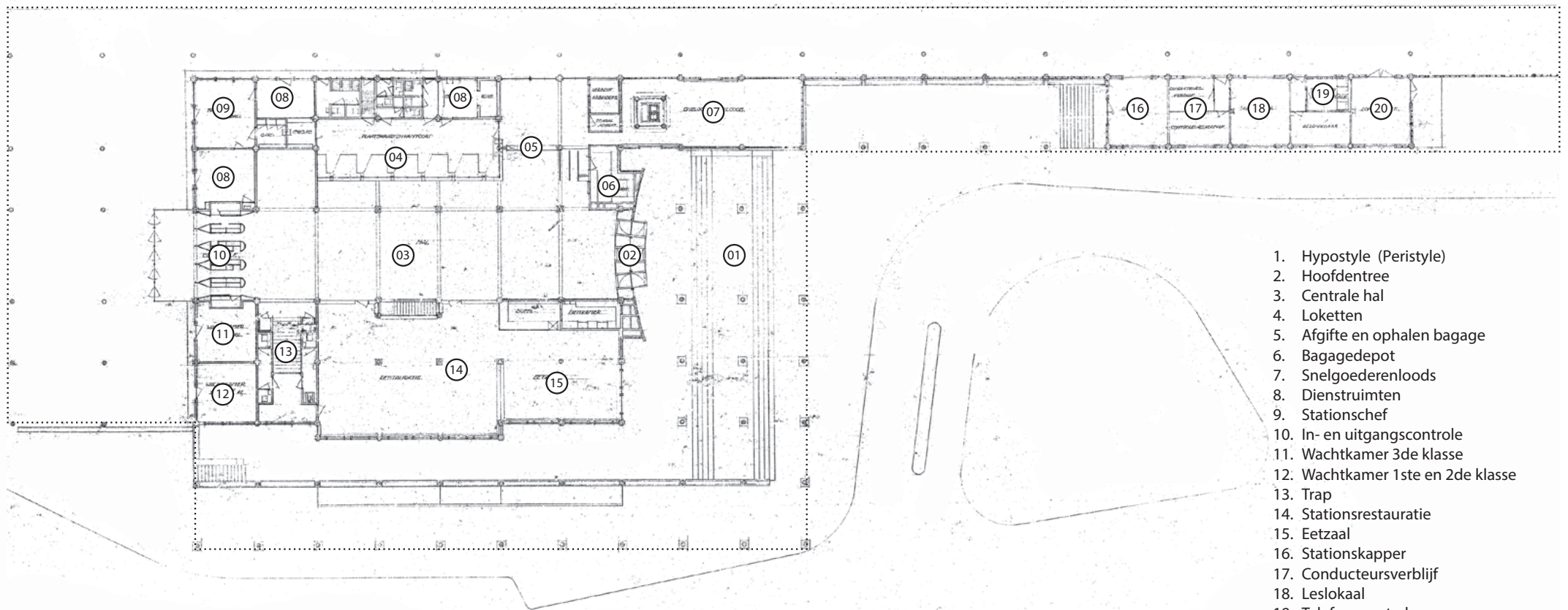
Oorspronkelijke opzet architectuur, constructie, materialisatie, ornamentiek

Typologie: kop- doorgangstation

Station Enschede was niet alleen een zuivere toepassing van de nieuwe architectonische en technische instrumenten die Schelling en de betonfabrikant hadden ontwikkeld; het was eerst en vooral een station, ontworpen voor een specifieke situatie in de stad Enschede en in het Nederlandse spoornetwerk. Het station was een eindpunt voor de lijn Zutphen – Hengelo – Enschede, maar ook een overstapstation voor een kleine lijn richting Gronau, over de grens met Duitsland. Omdat de nationale betekenis van het station functionele en kwantitatieve zin belangrijker was dan dat van een overstapstation voor een internationale verbinding, kozen Schelling en de NS voor de typologie van een kopstation. Dat wil zeggen: een stationsgebouw waarvan de hoofdrichting in het verlengde staat van de sporen, en met een kop-perron tussen de treinen en de stationshal. Dit is het stationstype dat we uiteraard kennen uit steden als Parijs en Londen, waar de spoorlijnen vanuit de provincies recht de stad binnenkomen, en er rond het centrum een ring van monumentale stationsgebouwen de verbinding met de ommelanden representeert. Ook in Nederland zijn er kopstations gebouwd, onder andere in Maastricht en Leeuwarden. In Enschede komt het spoor echter niet recht op het centrum af, maar schampt het er langs en gaat het over in een spoorlijn naar Duitsland. Van Brederode bouwde in 1866 dan ook een doorgangstation aan deze zelfde spoorlijn. De beslissing om een kopstation te maken betekende door de gegeven situatie een aanpassing aan de stedenbouwkundige situatie, maar ook een aanpassing van de eenduidige typologie van het kopstation in een hybride versie, waarin elementen van het doorgangstation terug te vinden zijn. Normaliter is een kopstation een symmetrisch gebouw met zijn gezicht naar het centrum en zijn rug naar het spoor; in het geval van Enschede moest het type een kwart slag worden gedraaid, zodat het zijn hoofdingang kreeg aan het nieuwe stationsplein, en het met zijn zijkant en



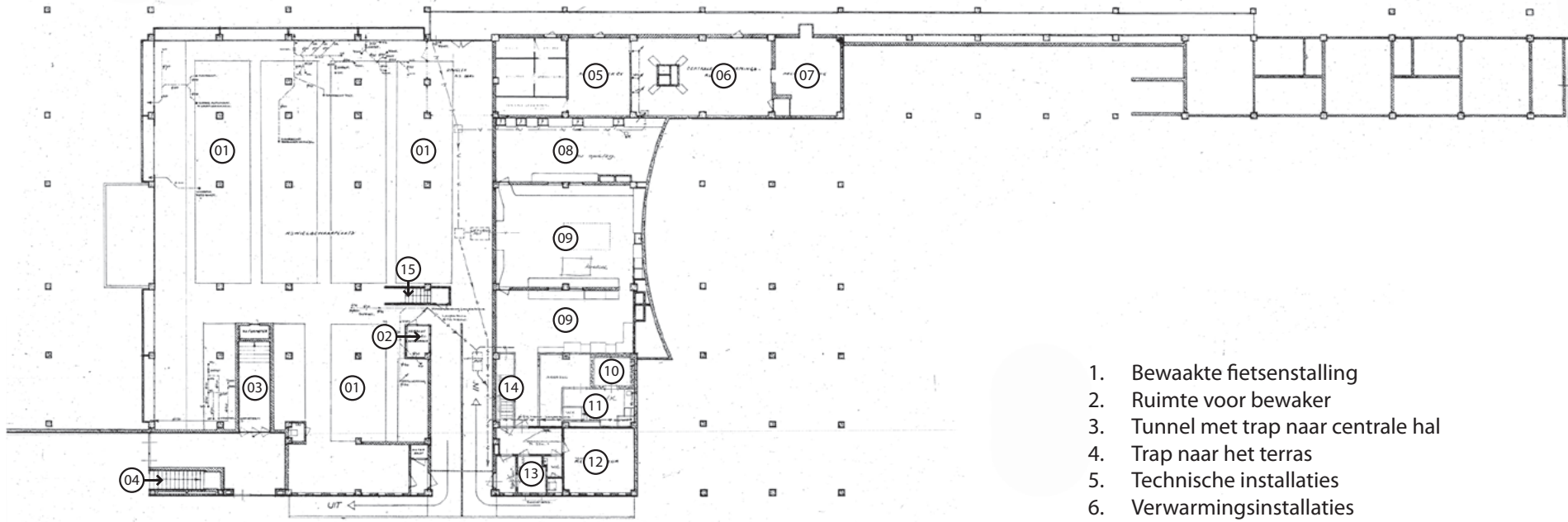
De Centrale Hal gezien richting het westen en de perrontree



1. Hypostyle (Peristyle)
2. Hoofdentree
3. Centrale hal
4. Loketten
5. Afgifte en ophalen bagage
6. Bagagedepot
7. Snelgoederenloods
8. Dienstruimten
9. Stationschef
10. In- en uitgangscntrole
11. Wachtkamer 3de klasse
12. Wachtkamer 1ste en 2de klasse
13. Trap
14. Stationsrestauratie
15. Eetzaal
16. Stationskapper
17. Conducteursverblijf
18. Leslokaal
19. Telefooncentrale
20. PTT-post



Plattegrond Begane Grond Oorspronkelijke situatie



1. Bewaakte fietsenstalling
2. Ruimte voor bewaker
3. Tunnel met trap naar centrale hal
4. Trap naar het terras
5. Technische installaties
6. Verwarmingsinstallaties
7. Kolenhok
8. Magazijn
9. Magazijn en koelcel stationsrestauratie
10. Kluis GWK
11. GWK
12. Kantoor restauratie
13. Containerruimte
14. Trap personeel restauratie
15. Trap reizigers naar centrale hal



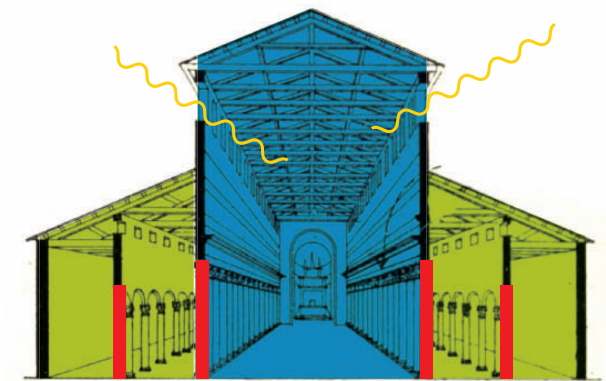
Plattegrond Kelder Oorspronkelijke situatie

zijn secundaire ingang voor de buspassagiers aan de stationsweg kwam te staan. De spoorlijn naar Duitsland werd afgeschermd van de stad door een lager volume dat eveneens een gevel aan het stationsplein vormde.

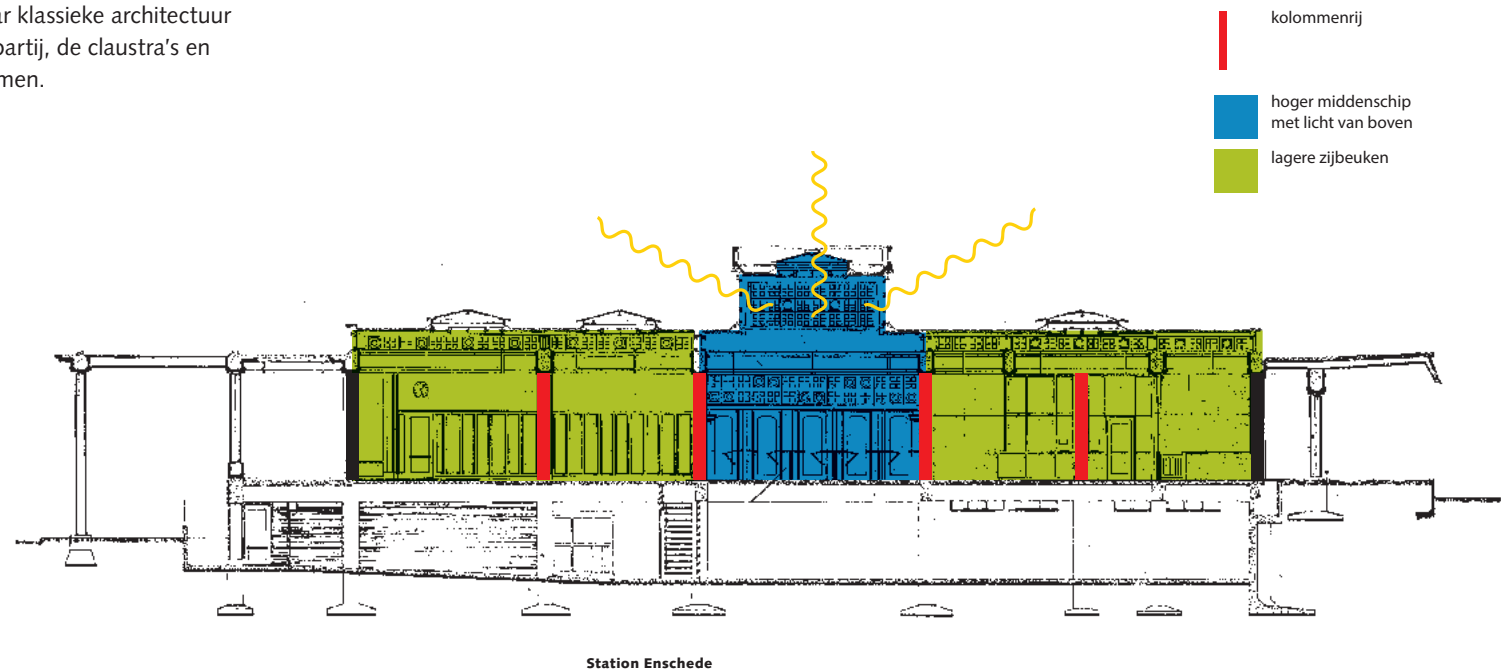
Basilica

De typologische basis voor station Enschede doet sterk denken aan de antieke basilica, een oorspronkelijk Romeins gebouwtype dat later als basis gebruikt zou worden voor Romaanse en Gotische kerken. Kenmerkend aan de basilicatypologie is de longitudinale oriëntatie van een hoog middenschip, dat middels een kolommenrij gescheiden wordt van lagere zijbeuken. Het daglicht valt de basilica binnen door de hooggeplaatste vensters in het middenschip. Hoewel station Enschede zeker geen zuiver voorbeeld is van een basilica doen verschillende aspecten toch sterk aan dit gebouwtypen denken: ook hier zien we de sterke longitudinale oriëntatie in de oorspronkelijke plattegrond, de kolommenrijen aan weerszijde van het verhoogde middenschip, en vooral ook het licht dat van boven de centrale hal of 'middenschip' aanlicht. Deze hints naar klassieke architectuur worden nog eens versterkt door de monumentale trap-partij, de claustra's en andere klassieke details zoals de cannelures in de kolommen.

Onderlegger voor het gebouw is een grid van vierkanten van 5,25 bij 5,25 meter dat Schelling ontwikkelde in samenhang met het modulaire systeem van betonnen bouwelementen (zie ook het stuk over zijn oeuvre in hoofdstuk 1). In de plattegrond wordt duidelijk dat om de basilicavorm te bereiken Schelling het modulaire systeem van 5,25 X 5,25 meter in het midden heeft opgerekt tot een middenvolume van 6 meter breed en een dubbele hoogte met bovenlichten om zo de hoge en lichte stationshal te kunnen maken. In lagere volumes, de zijbeuken, zijn ten zuiden van de middenbeuk een ruime restauratie met aan de hal een loket voor koffieverkoop en aan het perron, na de kaartcontrole, de wachtkamers ondergebracht. De restauratie beschikte bovendien over de hele breedte van het gebouw over een terras op het zuiden.



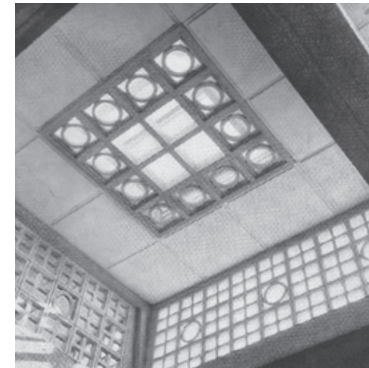
St. Pieter basilica in Rome, gebouwd 330 na Chr. (gesloopt 1450).
bron: Banister F. Fletcher, A History of Architecture: on the comparative method, p. 185.



Station Enschede

In de noordelijke zijbeuk bevinden zich de loketten en plaatskaartenkantoort, stationskantoort, bagage- en dienstruimtes. In de lagere zijbeuken is het maatsysteem wel strikt aangehouden. Met dit volume als basis, heeft Schelling vervolgens het gebouw in zijn stedelijke en infrastructurele omgeving ingebed. De meest noordelijke strook van de module werd in oostelijke richting doortrokken, zodat er een volume ontstond langs het plein. Dit volume kreeg verschillende functies, en afhankelijk van de functies een architectonische invulling. Achtereenvolgens een gesloten ruimte voor de snelgoederenloods, vervolgens een helemaal opengewerkt gedeelte waaronder een trap toegang bood tot een kapperszaak in het bijgebouwtje waarin daarnaast een reeks kleinere ruimtes met ramen in de panelen waren bestemd als leslokaal, conducteursverblijven, de telefooncentrale en een ruimte voor de P.T.T.. De pergola en de doorlopende bekleding van de wand langs het stationsplein met dezelfde betonnen platen smeden alles visueel tot één geheel.

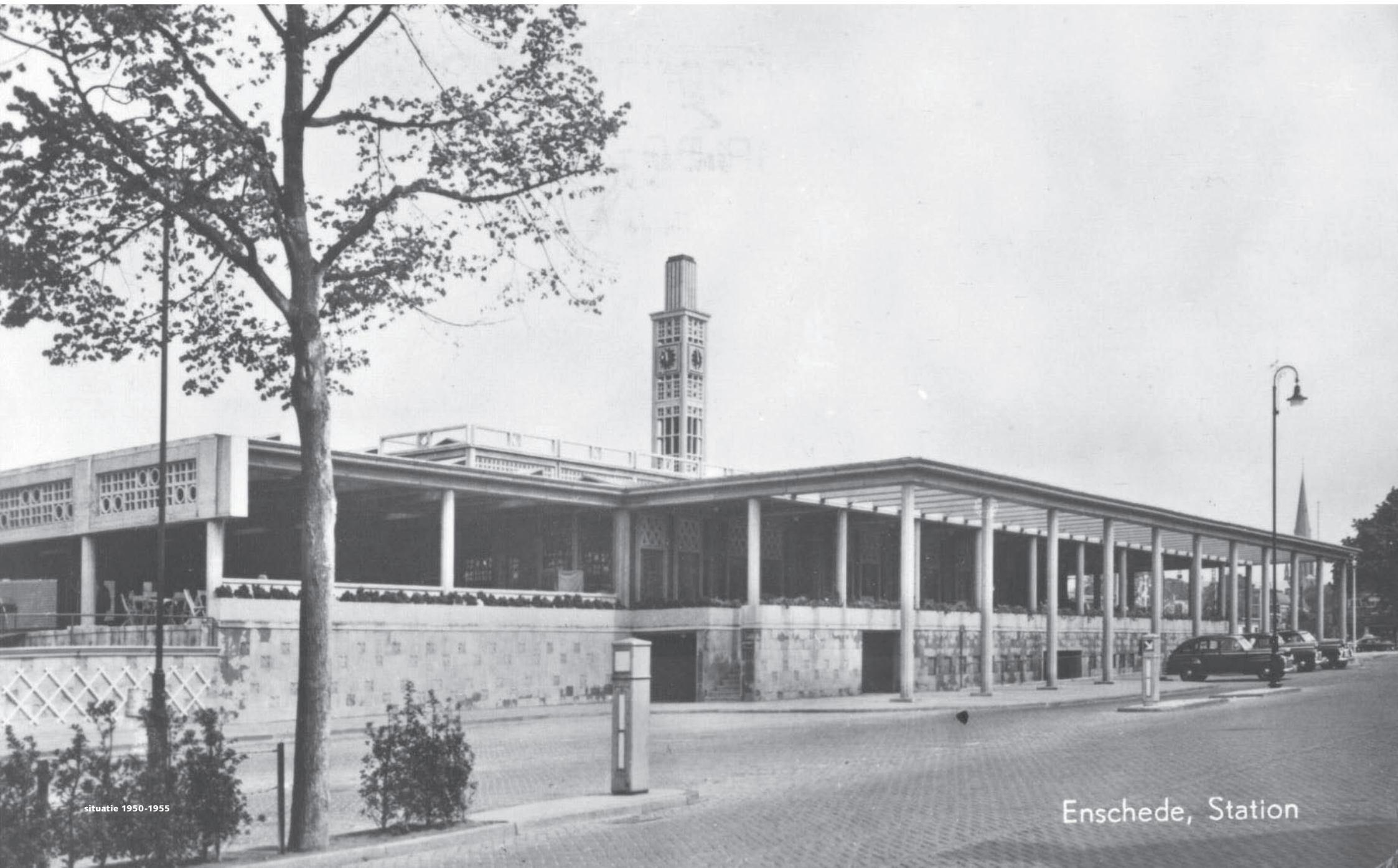
Om het gebouw aan de openbare ruimte van de stad te koppelen, werd de basilicavorm op een asymmetrisch plateau of basement gezet, bereikbaar door een monumentale trap vanaf het plein, dat aan één kant breder was dan het hoofdvolume zodat er langs de zuidkant een terras overbleef langs de stationsweg. Over dit geheel werd binnen het modulaire systeem een pergolaconstructie gemaakt, die zowel de gehele monumentale trap bedekte, als ook het trottoir langs de zuidzijde. Zo staan er voor de oostelijke entreegevel op de trap drie zuilenrijen en aan de zuidkant twee; een zuilenrij op de rand van het basement en een rij op het trottoir. Tussen de zuilen op het terras waren over de gehele lengte bloembakken ontworpen die als borstwering fungeerden. Ook langs de zuidzijde van het kopperron en bij de pergola aan het langsspoor, ten noorden van het stationsplein, waren tussen de zuilen bloembakken ontworpen. Boven het terras was de pergolaconstructie gesloten, boven de stoep opengewerkt. Boven de trap was de constructie eveneens gesloten, maar door middel van bovenlichten lichtdoorlatend. In de noordoostelijke hoek van het stationsgebouw, verrijst de klokkentoren, die eveneens dienst deed als schoorsteen voor de verwarmingsketels. De toren, in de top aan vier zijden voorzien van een klok, is een opengewerkte constructie met claustra's en vormt het enige verticale element van het gebouw. Hij markeert de oksel die wordt gevormd door het langsspoor en het kopstation en vormt bovendien een baken en oriëntatiepunt in de stedelijke omgeving.



De pilaren staan oorspronkelijk vrij waardoor de basilicatypesologie beter zichtbaar is



Noordelijke uitbouw langs het stationsplein en het langsspoor



situatie 1950-1955

Enschede, Station

Basement en secundaire routes en functies

Naast de hoofdrichtingen en belangrijkste ruimtes in de bovenbouw, is het belangrijk om stil te staan bij de secundaire richtingen, ingangen en functies. Deze zijn georganiseerd in en achter de zuidelijke wand van het stationsgebouw die is opgevat als een basement voor het hele gebouw, en oorspronkelijk was afgedekt met dezelfde geometrische betonpanelen als die de spoorwegdijk bekleden tot aan de Prinsesstunnel ten westen van het station. Door dit consequent toepassen van één materiaal, wordt het stationsgebouw ingebed in haar omgeving. Deze geometrische tegels zijn later vervangen door een gevelbekleding van grijze, natuursteen platen. Ter plekke van het stationsgebouw, komt deze wand 5,25 meter naar voren, waardoor er een terras ontstond aan de zuidkant. Een subtiel in de westelijke zijwand weggewerkte trap gaf direct toegang tot het terras vanaf de stationsweg. Het terras behoorde daarmee duidelijk tot de openbare ruimte van de stad en was direct en zonder kaartje bereikbaar vanaf het plein en vanaf de weg.

In de basement van het stationsgebouw, onder de pergola, waren in de oorspronkelijke opzet aan de zuidkant twee openingen uitgespaard. De eerste bood toegang tot een voorportaal achter de trap naar het terras met een entree en een trap die direct uitkwam in de stationshal; een secundaire ingang voor de reizigers die vanuit het westen kwamen of met de bus waren aangekomen. Deze entreetrap kwam uit in een module waarin ook de toiletten van de restauratie en telefooncellen zijn opgenomen.

Twee modules verderop aan de Stationsweg, werd via de tweede opening de fietsenkelder ontsloten. Aan weerszijden boden langs de gevel korte hellingbanen fietsers een gemakkelijke toegang tot de stalling. De ingang tot de fietsenkelder die het grootste deel van het souterrain beslaat bevond zich op niveau -1; hier bevonden zich ook secundaire dienstruimtes als de verblijfskamer voor het personeel, de voorraadkamer en de keuken voor de restauratie, de spoelkeuken e.d. Dit basement met toegangen en het bovenliggend terras is in 2000 ingrijpend gewijzigd. Op het eind van dit hoofdstuk worden deze wijzigingen in detail beschreven.

Verder was hier in de noordoostelijke hoek een ruimte voor de centrale verwarmingsinstallatie en daarnaast een ruimte voor kolenopslag voorzien. Deze ruimten lagen pal onder de klokkentoren die dubbelt als schoorsteen voor de installatie. Deze klokkentoren bevindt zich nog in oorspronkelijke staat.

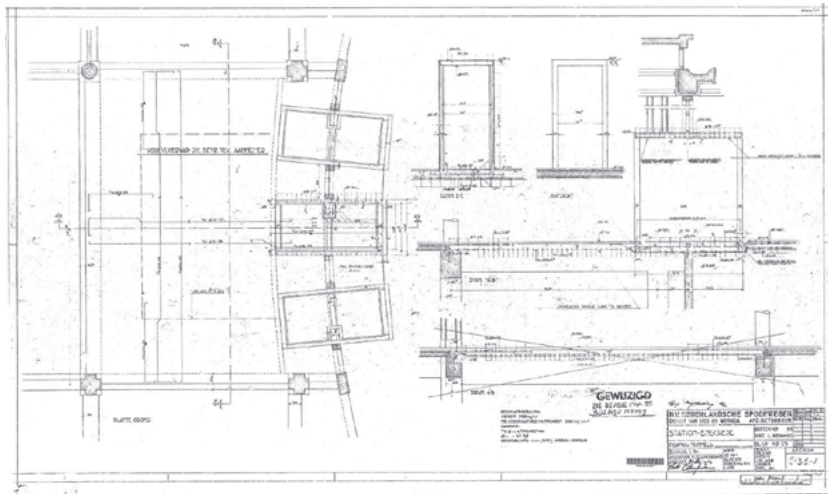


Filmstill uit film uit 1951 over de oplevering van het station Enschede, waarin het principe van de automatische deuren wordt getoond.

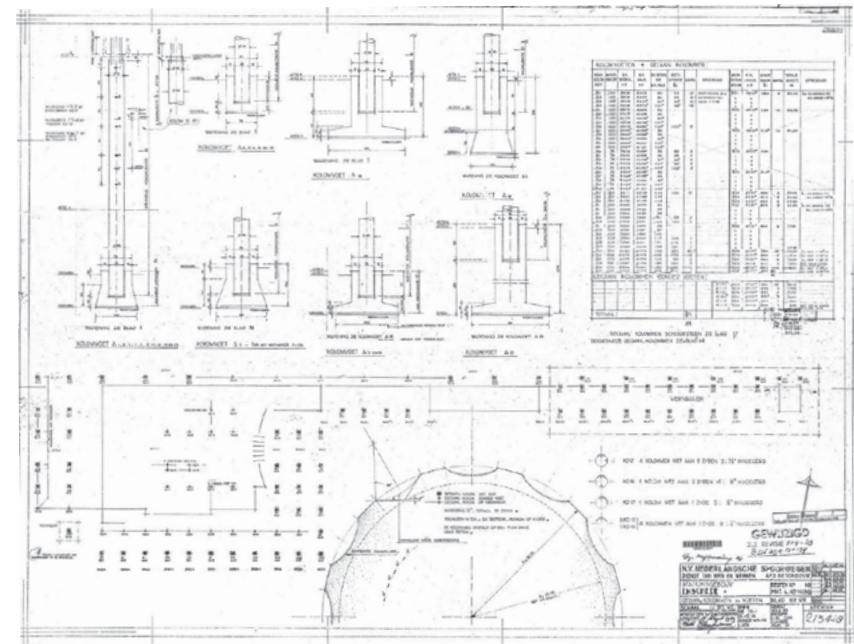
Architectuur, materiaal, ornamentiek en kleurgebruik

De architectuur van station Enschede heeft, zoals eerder beschreven, een monumentaal karakter door het gebruik van klassieke elementen als de zuilenrijen die rondom het hoofdvolume zijn gezet en door bijvoorbeeld de plattegrond die is gebaseerd op het grondplan van de basilica. De reizigers die per taxi of te voet aankwamen vanaf het stationsplein dat ten oosten van het gebouw ligt, bereikten via een monumentale trap over de gehele breedte van het gebouw de hoofdingang van het station. Deze voorruimte onder een ruime overstek, deels uitgevoerd als open pergola loopt van de noordzijde boven het terras door naar de oostzijde van het hoofdvolume, en werd door Schelling in uitdrukkelijk klassieke termen 'peristyle' genoemd.¹¹ Een licht gebogen wand bevatte drie toegangen, gevat in betonnen kaders die uit de claustra

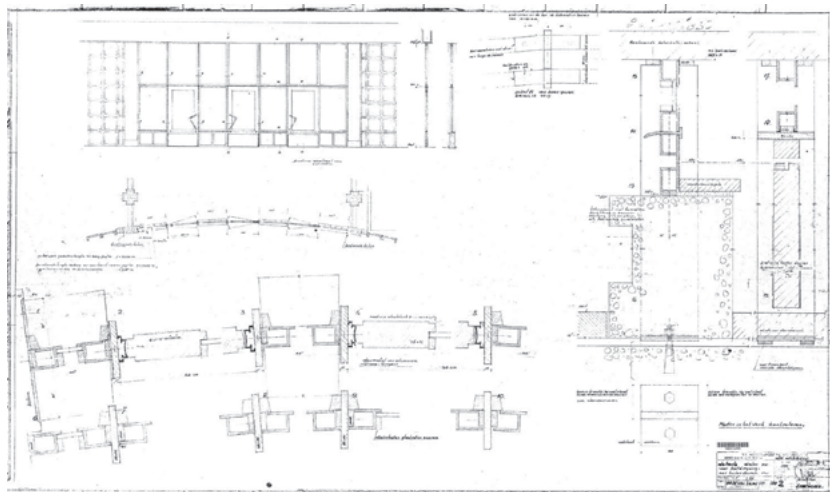
¹¹ De term 'peristyle', die Schelling voor deze ruimte gebruikte, is strikt genomen niet correct. De term 'peristyle' wordt gebruikt voor binnenplaatsen of binnentuinen zonder dak, waaromheen een kolommenrij loopt, zoals toegepast in Romeinse villa's en middeleeuwse kloosters. Schelling had beter de term 'hypostyle' kunnen gebruiken: een dak dat gedragen wordt door meerdere kolommen.



Bestektekening uit 1949 van de entreedeuren



Detailtekening van de zuilen



Revisietekening uit 1960 van de herinrichting van de entree

wand steken. Hierin waren de deuren aangebracht die opengingen door het lichaamsgewicht van de reizigers op een hellend 'tablet' dat door middel van een contragewicht de deuren opende en weer sloot. Vervolgens kwam de reiziger in de stationshal.¹²

Het dak van deze langwerpige ruimte, het 'schip', is verhoogd ten opzichte van de 'zijbeuken' zodat licht de hal in kan stromen via de open claustra-elementen. In de plafonds zijn bovendien nog extra bovenlichten ontworpen. Ook hier worden de openingen gevormd door betonnen claustra's die zijn voorzien van geometrische ornamenten: cirkels, kruisen, in tweeën gedeelde vierkanten, driehoeken en halve driehoeken. Het effect van dit betonnen ajourwerk (een vorm van decoratie die

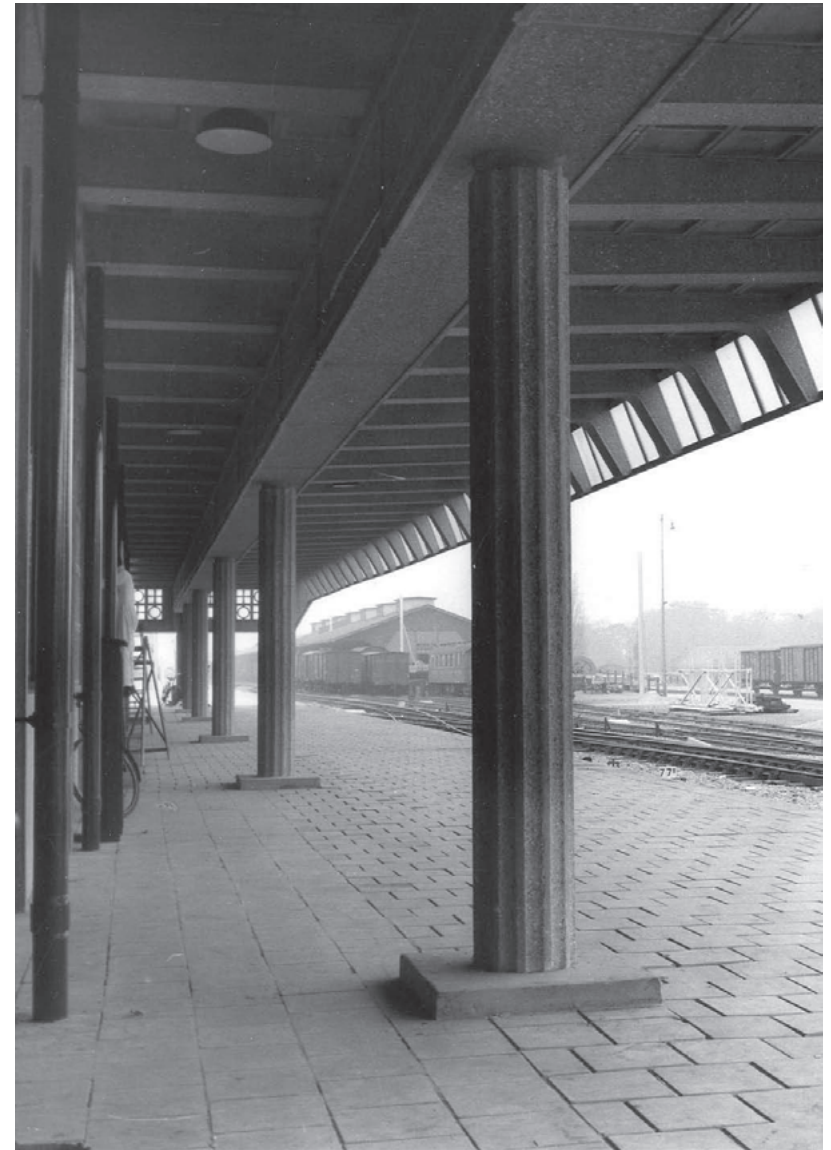
12) Zie ook een film uit 1951 over de oplevering van het station Enschede: https://www.youtube.com/watch?v=TzLoAHL_VAA. Het systeem van de automatische deuren werd overigens al omstreeks 1960 vervangen door gewone klapdeuren. De reden hiervoor is ons niet bekend, maar heeft waarschijnlijk te maken met de doorvoersnelheid van de reizigers.



Terras aan de zuidzijde



Peristyle met trappen naar de ingang



het noordelijke perron langs het spoor dat naar Gronau leidt



foto's voorruimte oorspronkelijke (1952) en nieuwe situatie (2011)



foto's ingangspartij oorspronkelijke (1950) en nieuwe situatie (2011)





openingen bevat) in en langs de plafonds is dat op een zonnige dag er een prachtig filigraine schaduwspel op de betonnen wanden en vloeren wordt geworpen.

Ook in het interieur vormen de gecanneleerde zuilen een beeldbepalend element. Buiten stonden de zuilen oorspronkelijk op vierkante voetstukken en binnen op achthoekige. Ze markeren de kruispunten van het raster waarop het gebouw ontworpen is. Dit raster was in de hal met een lichtere kleur tegels in de natuurstenen vloer 'uitgetekend' (inmiddels zijn veel van de oorspronkelijke vloeren in het gebouw vervangen). De plaatskaartenloketten zijn rechts in de hal teruggezet binnen het modulaire kolommensysteem, zodat een zuilenrij wordt gevormd. Wanneer de zuilen onderdeel zijn van wanden, zoals bij de glaswand van het restaurant maar ook in de buitenmuren, zijn kruiskolommen toegepast. Naast het gebruik van licht en schaduw door het ajourwerk is het kleurgebruik in het gebouw ook zeer subtiel. Het beton, dat wit was of bij de meest essentiële constructieve onderdelen zoals de kruiskolommen en de hoofdbalken door het gebruik van zwart pigment donker was gekleurd, vertoonde door het gebruik van verschillende toeslagmaterialen kleurnuances. Een nauwkeurige gradering van de toeslagstoffen als zand, wit grind, andere tinten grind en veel verschillende gekleurde stoffen bepaalden de nuances. In de vlakke en de van cassetten voorziene gevelplaten gebruikte men bijvoorbeeld gres, afval van ijzeraarden buizen die donkerroodbruin van kleur zijn. Ook stukjes blauw, geel en spiegelglas werd gebruikt, maar dit werd in de bovenste laag van de betonelementen gedrukt. Binnen werden zachtere materialen gebruikte zoals geel en rood baksteenpuin in combinatie met blauw gesmoord pannengruis. Zo kregen de betonoppervlakken afwisselend een gelige of rode tint, een blauwe zweem of zelfs door de stukjes spiegelglas " ... op grote hoogte (rond de wijzerplaat en bovenaan de 25 meter hoge schoorsteen) een verrassend tintelend effect ...". Toen het gebouw net opgeleverd was moeten deze kleur- en lichteffecten een fascinerend beeld hebben opgeroepen. Helaas is juist deze subtiliteit kwetsbaar voor vuilaanslag, vooral in de buitenlucht waar uitlaatgassen en ander fijnstof in de loop der tijd aan het beton kleven en de kleurnuances grotendeels teniet doen.

Perronkappen

Het gehele kopperron en het langsperron aan de noordzijde worden beschermd door een luifelconstructie. De luifel boven het kopperron is in feite een voortzetting van het dak. De draagconstructie bestaat hier weer uit de betonnen



zuilen geplaatst op het basisgrid, maar voor de middelste rij is de verruimde afstand van 6 meter genomen die ook in de middenbeuk van het gebouw is toegepast. De buitenste zuilenrij staat weer op een afstand van 5,25 meter van de middenrij. Bovendien zijn de zuilen in de buitenste rij aanzienlijk korter omdat hier aan de bovenzijde een verticaal betonnen scherm waarin open claustras zijn opgenomen de beëindiging van de luifel vormt. In het plafond van de diepe luifel, die bestaat uit dragende betonnen balken met daartussen betonnen platen die gedetailleerd zijn met cassetten, voorzien vier rijen daklichten in natuurlijk licht. Op het langsperron is de zuilenrij opnieuw op het 6 metergrid gezet waardoor deze vrij dicht tegen de noordwand van het gebouw staan (die op het 5,25 meter grid staat). Deze perronkap wordt gevormd door betonnen balken die aan het uiteinde naar beneden zijn gevouwen. Deze balken dragen de dakplaten en aan de uiteinden is glas tussen de balken gezet om zoveel mogelijk licht op het perron te krijgen. Ook hier zijn de tussenliggende betonnen plafondplaten voorzien van cassetten.

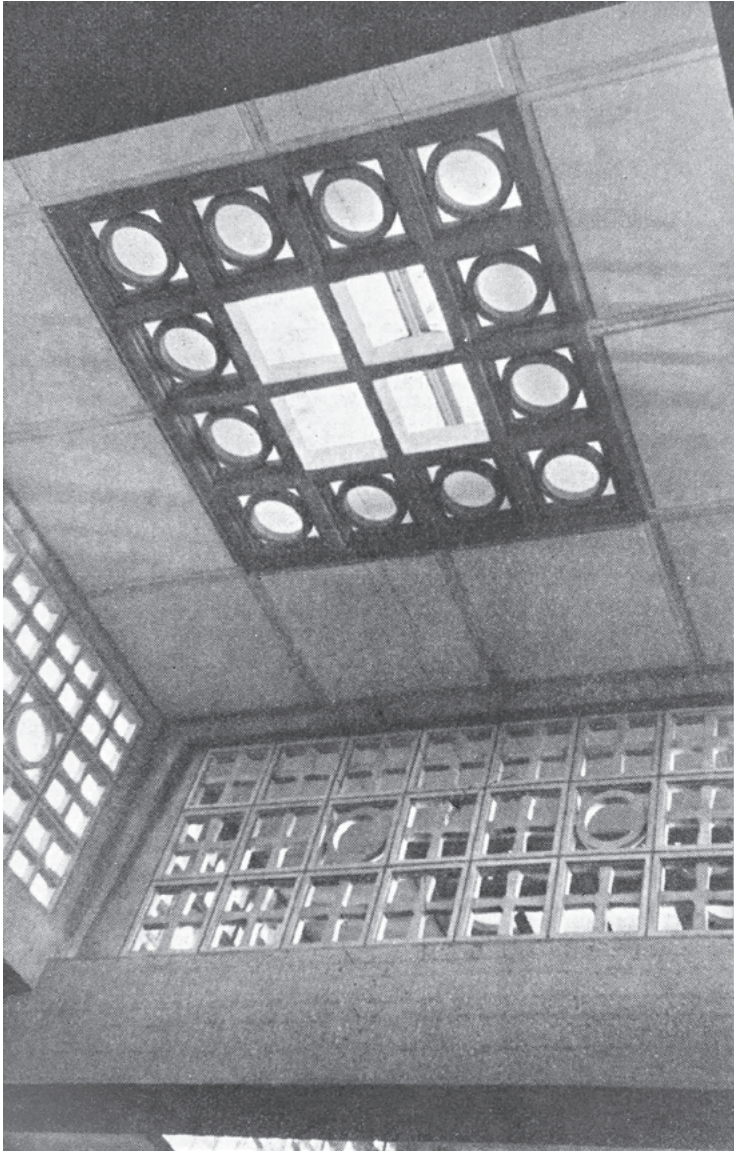
Natuurlijk en kunstlicht

Kijkend naar de doorsneden van het gebouw wordt duidelijk hoeveel aandacht Schelling heeft besteed aan het licht in het stationsgebouw. Naast de directe lichtinval die hij creëerde in de middenbeuk door het dak hier op te tillen, zijn zeer veel lichtkoepels in het dak te zien. Het natuurlijke licht werd gecombineerd met kunstlicht uit verschillende vaak verscholen bronnen. Het station had een uitgewerkt lichtplan dat buislampen combineerde met gloeilampen en spiegellampen om tot een zo prettig mogelijke verlichting te komen. Het nogal kille licht van de TL-lampen werd zo gemengd met het warmere licht van de gloeilampen. In de hal zijn in de plafonds bijvoorbeeld verscholen achter de horizontale banen van claustra's armaturen met TL-lampen toegepast zodat een 'natuurlijke' lichtinval wordt nagebootst, hetzelfde geldt voor veel van de bovenlichten. Ook zijn de lampen op verschillende plekken achter opaalglas gezet, zoals bijvoorbeeld in de oostelijke entreegevel waar verticale lichtbakken tussen de betonnen gevelelementen zijn voorzien.

Conclusie

Samenvattend kunnen we het gebouw omschrijven als een combinatie van een aantal contrasterende elementen en systemen. Ten eerste is er het systeem van de architectonische en representatieve conventies: de basilicavorm, de klokkentoren, de pergola en de monumentale trap. Ten tweede is er het materiële

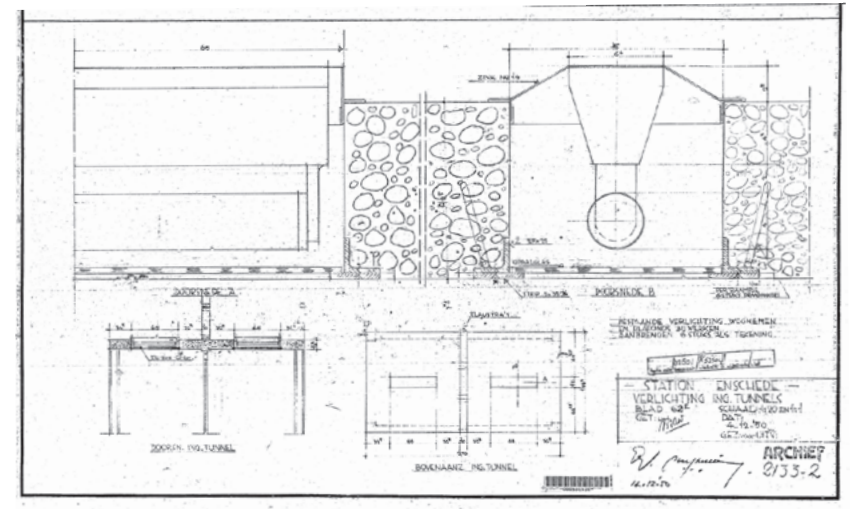
121



Bovenlicht stationshal Enschede, foto: 1951



Bovenlicht stationshal Enschede, foto: 2012



Opaalglas voor TL-verlichting voor de verzonken verlichtingsbakken in de tunnel

en bouwkundige systeem van de betonconstructie in haar vele gedaantes en behandelingen binnen de modulemaat van 5,25 X 5,25 meter. Ten derde is er het logistieke systeem van reizigersstromen, dienstvertrekken, primaire en secundaire toegangen, ondersteunende en hoofdfuncties, die verticaal ten opzichte van elkaar zijn geordend, met de representatieve en openbare ruimtes die rusten op een basement van technische en ondersteunende ruimtes.

Het is precies in deze combinatie van systemen, sommige technisch, andere cultureel, sommige modern, andere historisch bepaald, dat de grote cultuurhistorische waarde van dit station ligt. Het is een voorbeeld van de wijze waarop in de wederopbouwperiode buitenlandse kennis en invloeden werden aangewend om de nieuwe culturele en technische uitdagingen het hoofd te bieden. Het is bovendien een unieke staalkaart van de brede oriëntatie en de integrale benadering van architectuur in deze periode. Het heeft een gebouw opgeleverd dat veel groter, complexer en rijker is dan het van buiten lijkt. Het is dusdanig ingebed in de stad, en de hoofdvorm is zo gelaagd en getrapt opgebouwd, dat de innerlijke werkingen en verbindingen pas zichtbaar worden bij het binnengaan en gebruiken. In tegenstelling tot veel hedendaagse architectuur, is het een gebouw dat zich eenvoudiger, simpeler en kleiner voordoet dan het in feite is.



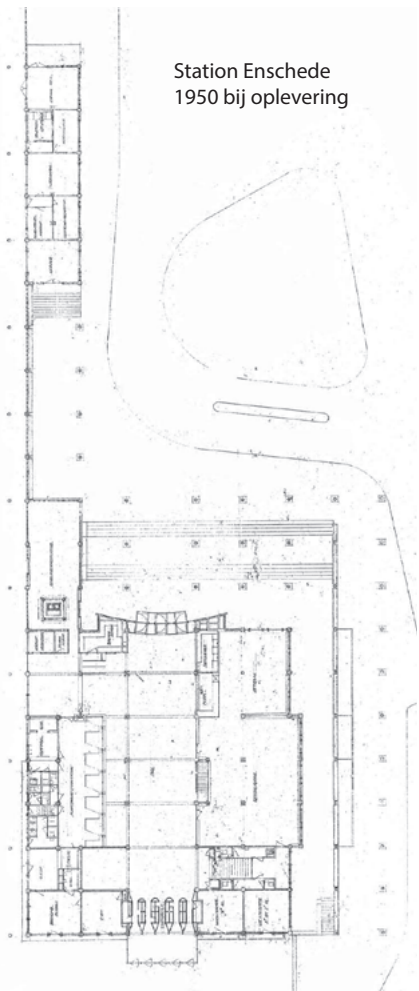
Hal gezien naar het kopperron



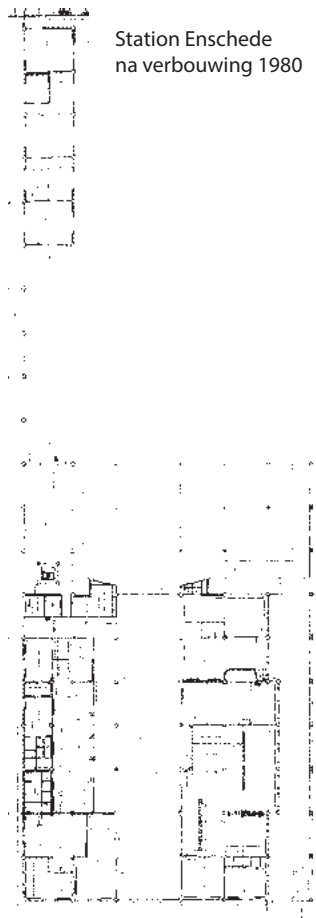
Zicht vanuit het zuidwesten. Hier zijn de vele lichtkoepels die het station rijk is goed te zien

Enschede, Station

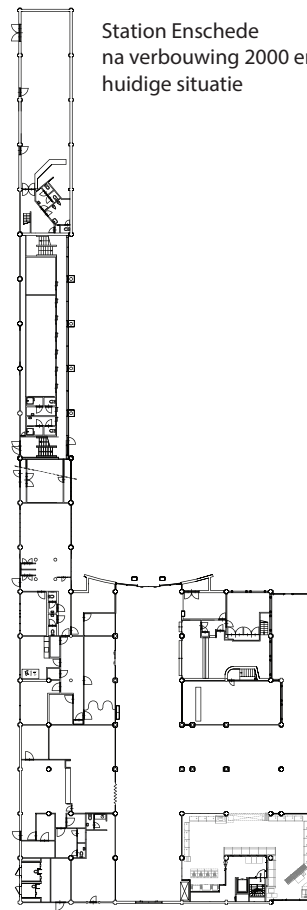
Station Enschede
1950 bij oplevering



Station Enschede
na verbouwing 1980



Station Enschede
na verbouwing 2000 en
huidige situatie



Veranderingen en
aanpassingen latere fases

Veranderingen en aanpassingen latere fases

Station Enschede werd sinds de opening in 1950 twee keer ingrijpend verbouwd, eerst in 1980 en een meer ingrijpende verbouwing in 2000 (zie ook de plattegronden op de vorige pagina's).

Bij de verbouwing van 1980 werden verschillende functies toegevoegd zoals een geldwisselkantoor, spreekkamers en een kantoorruimte. Daarnaast werd de stationsrestauratie uitgebreid en opnieuw ingedeeld. Veel van deze wijzigingen in de plattegrond zijn nu niet meer terug te vinden door de latere verbouwing in 2000. Een andere significante wijziging was het vervallen van de tunnel en trap in de zuidwesthoek van het gebouw die reizigers van en naar het busstation direct toegang verschaften tot de centrale hal. Daarnaast werd de toegankelijkheid verbeterd voor rolstoelgebruikers door de toevoeging van twee hellingbanen aan weerszijden van de trappartij voor de hoofdingang. Ook deze hellingbanen werden in 2000 opnieuw aangelegd.

Als we nu een grote sprong voorwaarts maken en het gebouw in zijn huidige staat beschrijven, zien we dat er zeer veel van de oorspronkelijke kwaliteiten onzichtbaar zijn geworden, maar niet verloren. We kunnen de veranderingen en/of aantastingen van het gebouw in twee categorieën opdelen: de geplande en de ontstane. Met geplande aantastingen bedoelen we ingrijpende veranderingen in de structuur van het gebouw die als bewuste beslissingen zijn genomen. Met de ongeplande aantastingen bedoelen we het nooit als zodanig geplande proces van kleine aanpassingen en veranderingen vanuit functionele redenen, die uiteindelijk accumuleren in soms onherkenbare gebouwen en ruimtes.

Entreegebied

Om met de geplande aanpassingen te beginnen: uit gesprekken met Harry Abels van IAA architecten die verantwoordelijk was voor de verbouwing uit 2000, blijkt dat de cultuurhistorische waarde voor de ontwerpers ontegenzeggelijk was, maar afgezet moest worden tegen de nieuwe stedenbouwkundige situatie, de nieuwe routing en de nieuwe functionele eisen aan het hedendaagse station. Abels heeft uitdrukkelijk gekozen voor een benadering waarbij hij eerder het contrast van het nieuwe met het oude opzoekt, in plaats van de veranderingen ongemerkt laat opgaan in het oude. Dit heeft de plaatsing en de materialisering van de interventies uit 2000 bepaald.



Oostelijke uitbouw



Hellingbaan voor rolstoelgebruikers



Verrommeling

Komend vanuit het oostelijke stationsplein zien we dat het lange volume langs het spoor nagenoeg ongewijzigd is gebleven, behalve voor het deel dat oorspronkelijk opengewerkt was; hier is in de rooilijn een glazen pui aangebracht als onderdeel van de verbouwing uit 2000 door IAA architecten. Achter deze pui zijn een aantal kantoorruimtes gemaakt. Al wordt de plasticiteit van dit volume en de transparantie van het driedimensionale raster minder zichtbaar; het is duidelijk contrasterend, duidelijk van deze tijd en bovendien reversibel. Dezelfde verbouwing heeft ook de gehandicapteningang opgeleverd, een zigzaggende hellingbaan over het noordelijke module van de monumentale trap. Het is te prijzen dat de architect de hellingbaan tegelijkertijd goed in het zicht, en in een beperkte ruimte heeft weten onder te brengen. Toch wordt hier een grens bereikt van wat het gebouw aan veranderingen kan verdragen, zonder de oorspronkelijke helderheid en lichtheid te verliezen, hoe nauwkeurig de uitwerking van de trap zelf ook is.

Problematischer is echter het effect van de niet ontworpen toevoegingen op de helderheid en kwaliteit van het gebouw, en met name het 'peristyle', door allerlei borden, vuilnisbakken, reclamevoorzieningen en kaartjesautomaten. Bovendien zijn van het gebogen claustra-vlak alleen de twee zijdelen over. De openingen in de vierkanten en cirkels waar deze delen uit zijn opgebouwd zijn bovendien dichtgezet met tijdelijk materiaal. In de optelsom van noodzakelijke en geplande transformaties, de niet ontworpen toevoegingen en de wijze van beheer en gebruik, is de leesbaarheid, kwaliteit en gebruiksvriendelijkheid van deze belangrijke voorruimte er sinds 2000 duidelijk op achteruit gegaan. Het dus niet overdreven om te stellen dat de oorspronkelijke hoofdingang aan de oostzijde, sinds de heroriëntatie van het gebouw op het zuiden, het karakter van een zij- of zelfs een achtergevel heeft gekregen.

Stationshal

Wel kan men nu direct de stationshal binnenlopen, die op het eerste gezicht nog steeds een monumentale werking heeft. Dat deze nog zichtbaar is, is voor een groot deel te danken aan de beperkingen die de architect van de verbouwing heeft uitonderhandeld met de uitbater van het station. Tegelijkertijd is door dezelfde ingreep de interne logica van het station ingrijpend gewijzigd. In plaats van een centrale hal, verlicht door het hogere middengedeelte met bovenlichten, en aan weerszijden lagere delen, met daarin weer de restauraties, de loketten et cetera, is er door de nieuwe hoofdingang aan de zuidzijde in te passen een



Glazen wanden zijn dichtgezet of beplakt



Vrijstaande Pilaren zijn pilasters geworden

T-vormige hal ontstaan, met daar direct commerciële functies aan. Terwijl in de oorspronkelijke situatie, er een klein aantal ruim gehuisveste functies op discrete wijze waren ondergebracht, zodat de hal maximaal transparant en open bleef, zien we dat er nu veel, compact gehuisveste functies, zo dicht mogelijk op de voetgangersstroom zijn geduwd. In een poging iets van de transparantie van het interieur te behouden, zijn de winkelpuien van glas gemaakt. Dit effect wordt echter dikwijls teniet gedaan doordat tegen deze glazen puien de achterkanten van kasten, vitrines en balies van de winkels zijn geplaatst. De kolommen zijn doordat de puien er precies tussen zijn gezet, hun open positie in de ruimte kwijtgeraakt en fungeren nu als pilasters. De druk van het generieke winkelbeleid, zowel van de NS als van haar afnemers, blijkt uit de rode tegelwand waarmee het GWK zich vlak naast de hoofdingang heeft willen kenbaar maken.

De architect van de verbouwing in 2000 heeft een ongemakkelijk compromis moeten accepteren tussen de generieke eisen van de NS als eigenaar en haar huurders, en de cultuurhistorisch waardevolle architectonische transparantie. Een compromis overigens dat nog veel slechter had kunnen uitvallen. In elk geval is de maatvoering van de architectuur van Schelling in het interieur nog zichtbaar door de kolommen tussen de winkelpuien, en is iets van het architectonische karakter bewaard in de intact gebleven en gerestaureerde middenbeuk met daklichten, waar de claustra's tot hun recht komen. Dit heeft echter het vreemde fenomeen opgeleverd van een duidelijk hiërarchisch opgebouwd gebouw, waarvan de hoofdrichting van de bezoekers, haaks op de architectonische hoofdrichting staat, en de bezoekers vanaf de zuidzijde, dus eerst onder een laag plafond de stationshal binnenkomen, en dan naar links het kopperron bereiken.

Verrommeling

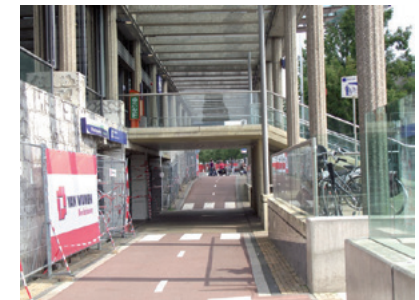
Het toegenomen belang van de commerciële exploitatie van stationsgebouwen, heeft er toe geleid dat een aantal stationsfuncties, waar men nog niet zonder kan, uit de stationshal zijn gedrukt. Zo ontstaat soms de paradoxale situatie dat een gebouw dat juist is ontworpen voor kaartjes kopen, bagage opslaan en op de trein wachten, deze functies juist niet langer herbergt in haar centrale ruimte. Deze zijn nu in de vorm van standaard geproduceerde objecten over de perrons en de terrassen verspreid. De wachtruimte is van de oorspronkelijke, logische plek aan het kopperron waar men zicht had op de treinen verdwenen. De ruimte



Wachtruimte op voormalig terras



Lockers op kopperron



Fietspad en ramp naar kelder



Verzameling oude en nieuwe kolommen

Nieuwe entree in Zuidgevel



is bij de supermarkt getrokken die nu in deze hoek gevestigd is (AH to-go). Er is een nieuwe wachtruimte gecreëerd op het voormalige terras dat met glaspuien is dichtgezet, en daardoor het zicht op de treinen ontbeert. Kaartjes koopt men in de bekende gele automaten die logistiek efficiënt op de perrons en voor de ingang staan, maar bij wiens plaatsing of ontwerp het architectonische karakter van het gebouw geen rol heeft gespeeld.

Tegen de westgevel, waar oorspronkelijk de wachtruimtes waren, staat nu een wand met witmetalen lockers voor de bagageopslag. Het is duidelijk dat de architect van de meest recente verbouwing uit 2000 geen regie heeft kunnen voeren over de plaatsing van deze elementen.

Zuidgevel en basement

Komen we nu bij de zuidkant van het gebouw aan, waar ooit de lommerrijke stationsweg begon maar nu het ongenaakbare busstation is, zien we de meest ingrijpende veranderingen aan station Enschede. Ten eerste zijn de winkels in de stationshal die de restauratie en de wachtruimtes hebben vervangen doorgezet tot de rand van het vroegere terras, zodat deze openbare ruimte boven het plein is opgeofferd. Ten tweede bouwde IAA architecten in 2000 een geheel nieuwe entree aan de zuidzijde van het stationsgebouw. De tunnel en trap die in de zuidwesthoek vanaf de Stationsweg direct toegang verschafte tot de stationshal was al bij de verbouwing eind jaren zeventig verwijderd. De nieuwe trap van IAA architecten, samen met de glazen luifel erboven, zijn de meest opvallende elementen van de verbouwing. Hierin komt de op respect, vernieuwing en contrast gebaseerde ontwerphouding van Harry Abels van IAA architecten het best tot uiting. Maar er is meer gebeurd: de kelder die vroeger aan de zuidkant minder diep was en vloeiend overging in een dieper gedeelte aan de noordkant is tijdens deze verbouwing geëgaliseerd of op één, het diepste, niveau gebracht. De twee hellingbanen die toegang gaven tot de fietsenkelder zijn verlengd tot een fietspad langs het station, terwijl de ingang tot de fietsenkelder en fietsenmaker op dezelfde plek is gebleven, maar nu verstopt onder de trap. De trap, een betonconstructie, en de luifel, een staalconstructie, hebben een aantal nieuwe kolommen met zich meegebracht, die samen met de oude gecanneleerde kolommen van Schelling nu een –onvermijdelijk– rommelig beeld opleveren. Het fietspad op niveau –1, het verwijderen van de toegangstrap tot de stationshal, het eveneens verwijderen van de trap naar het –nu verdwenen– terras, de noodzaak van een pui voor de fietsenmaker, hebben er voor gezorgd dat de zorgvuldige compositie van het zuidelijke basement van het gebouw niet te handhaven viel.



In plaats van op een borstwering te staan, hebben de kolommen nu sokkels gekregen



Omdat de ingang van de kelder verdiept is (gelijk gebracht met het niveau van de rest van de kelder) is een probleem ontstaan met de bekleding van de gevel, onderaan ontbrak nu immers een strook. De architect heeft vervolgens besloten om het hele basement opnieuw te bekleden met platen donkere natuursteen (inmiddels zijn de platen weer verwijderd omdat ze loslieten). De oorspronkelijke bekleding van Schelling met geometrisch geornamenteerde betonpanelen werd hiervoor opgeofferd, en is nu alleen nog te zien aan de lange vleugel langs het Stationsplein, en verstopt achter de fietsenstalling als bekleding van de spoordijk ten westen van het stationsgebouw. Het is een ingreep die moeilijk te begrijpen is uit de verder zorgvuldige en serieuze verbouwing die onder grote commerciële en functionele druk tot stand kwam. De bloembakken langs het terras zijn tussen de gecanneleerde kolommen verwijderd. Hierdoor ontstaat het niet door Schelling bedoelde en niet bij de architectuur passende effect, van een hoog rechthoekig zuilbasement. Langs het kopperron zijn de borstwering en bloembakken eveneens weggehaald, maar zonder basementen over te laten. Oorspronkelijk stonden de zuilen of op vierkante platen op de grond, of direct op een betonnen borstwering. De verwarring door de nieuwe ingreep wordt vergroot door de natuurstenen bekleding door te zetten over de nieuwe basementen en als een reep onder de

kolommen op het kopperon. Hierdoor zijn op detailniveau allerlei ongerijmde effecten ontstaan die de architectonische waarde niet versterken.

De verdraaiing van de hoofdrichting van het gebouw, culminerend in de betonnen trap en glazen luifel haaks op de centrale as van het station, gecombineerd met de gladde, typisch jaren negentig bekleding van het basement, zijn ingrepen die eerder vanuit de radicale transformatie van de omgeving van het gebouw sinds de jaren zeventig zijn te verklaren, dan vanuit de waarden en kwaliteiten van het gebouw zelf. Binnenin het station en aan het stationsplein zien we echter hoe de ontworpen ingrepen uit 2000 vooral zijn gedacht vanuit de structuur en de compositie van het oorspronkelijke gebouw. Dit geldt helaas in het geheel niet voor de inrichting van het gebouw en haar directe omgeving door de NS en haar huurders.

Waardering

Cultuurhistorische en architectonische waarde

Station Enschede in zijn huidige staat is nog steeds van grote cultuurhistorische en architectuurhistorische waarde. Cultuurhistorisch omdat het de naoorlogse ontwikkeling van Enschede markeert, alsmede de naoorlogse uitbreiding en modernisering van het spoorwegennet, waarbij stations steeds meer plekken van ontmoeting, vrije tijd, moderniteit en stedelijkheid werden. Daarin verschilt het zeer duidelijk van het oude station Enschede, een standaardstation, aan een platform in de marge van de stad. Station Enschede, juist door de nadrukkelijke wijze waarop het zich ruimtelijk, functioneel maar ook cultureel manifesteert aan de stad, laat een geheel nieuw elan zien in de stationsarchitectuur. Daarbij komt dat het één van de eerste naoorlogse stations van Nederland is, en de eerste in een samenhangende reeks (Enschede, Hengelo, Zutphen, Leiden, Arnhem) in het oeuvre van een belangrijke spoorbouwmeester.

Daarnaast heeft Station Enschede een bijzondere typologie waarbij de functie als kopstation wordt gecombineerd met die van een doorgangstation. Een dergelijke typologie is uniek in Nederland en daarom van hoge cultuurhistorische waarde.

Wederopbouw- en industrieel monument

Een ander specifiek belang van het station is het verhaal dat het vertelt over de naoorlogse periode waarbinnen Nederlandse architecten en overheidsbedrijven in het buitenland kennis, techniek en vernieuwingen zochten om Nederland na de oorlog in hoog tempo te moderniseren. Schellings diepgaande en uiterst consequent doorgezette studie naar de mogelijkheden van de betonarchitectuur en de prefabricatie, maakt dit station ook tot een industrieel monument. Anderzijds is de architectuur van Schellings naoorlogse stations een goed voorbeeld van het harmoniemodel waarin de moderniteit met de traditie werd versmolten.

Stedenbouwkundig middelpunt

Stedenbouwkundig tenslotte zien we dat het gebouw nog steeds een enorme potentiële waarde heeft als een ankerpunt in een stedelijke omgeving die al sinds de wederopbouw in permanente transformatie verkeert, waarbij steeds weer

het verband met de stadsstructuur en het verleden verbroken dreigde en dreigt te worden. Juist binnen de met de 'Ruimtelijke Visie' voorgenomen strategie om de fijnmazige structuur van de stad aan weerszijden van het spoor weer 'heel' te maken, zou het station een cruciale rol kunnen spelen.

Collectie-station

Het feit dat het station een gemeentelijk Monument is, maar vooral dat de eigenaar van het gebouw het tot een van de vijftig stukken in 'De Collectie' van cultuurhistorische stations heeft aangewezen, is een bijzondere omstandigheid en een kans. Met name De Collectie is een aanleiding om het gebouw niet te gaan behandelen met generieke of zuiver commerciële en functionele criteria, maar vanuit haar eigen cultuurhistorisch waardevolle eigenschappen. Het door NS Stations en ProRail omarmde idee van De Collectie betekent bovendien dat de NS inziet dat cultuurhistorische waarde en commerciële of functionele eisen niet tegenstrijdig zijn. Een cultuurhistorisch waardevol gebouw geeft immers een bijzondere kwaliteit aan een stationsgebied, dat zich uiteindelijk ook zakelijk terugverdient als men tenminste in staat is op een meer holistische wijze naar de ontwikkeling en de exploitatie van een gebied te kijken.

Integrale benadering

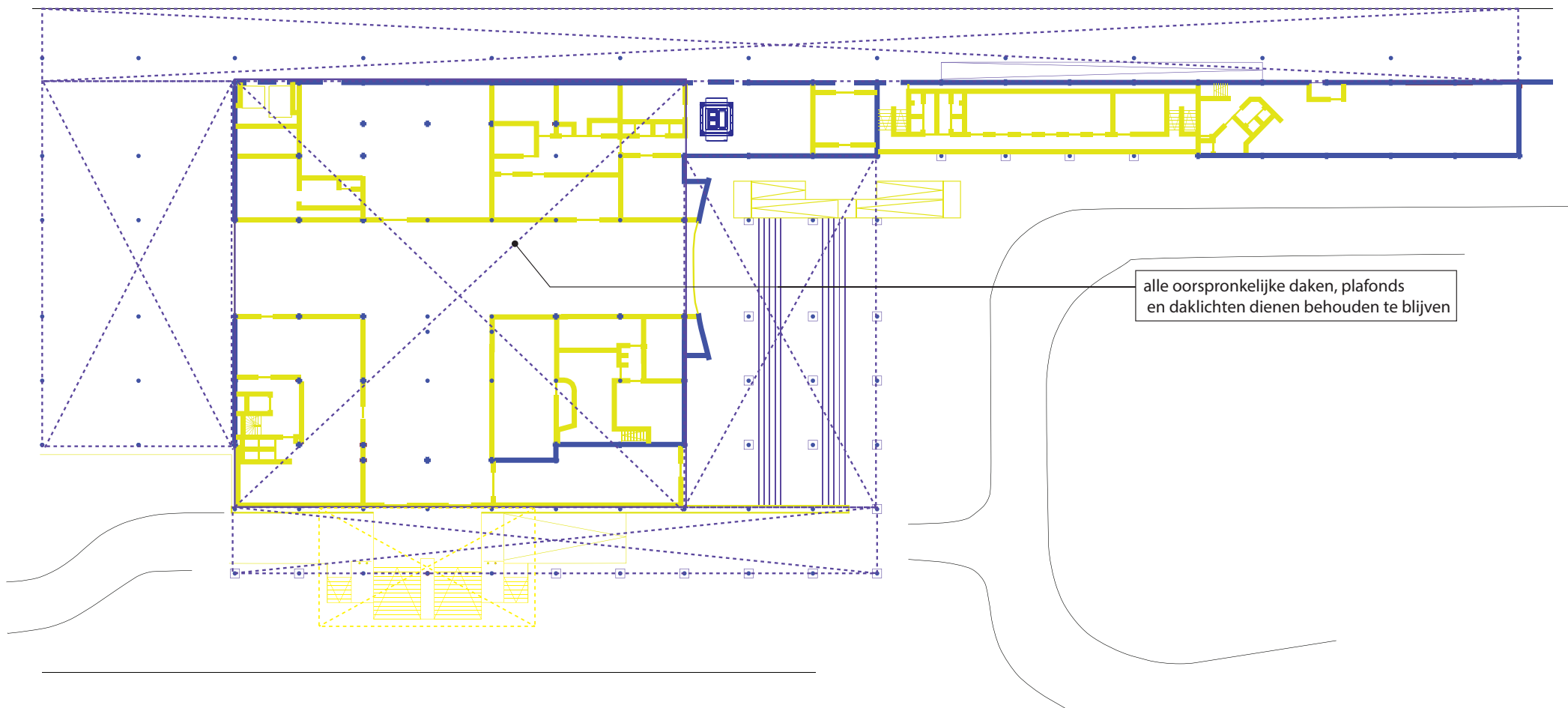
In Enschede is wat dat betreft nog veel te winnen. De Ruimtelijke Visie Spoorzone 2010 biedt veel mogelijkheden en aanleidingen om de cultuurhistorische waarde van het station deel te maken van een integrale gebiedsontwikkeling, waardoor het station zelf niet op conventionele wijze direct rendabel moet zijn. Tegelijkertijd is het een goed teken dat de mogelijke toekomstige aanleg van een mogelijke nieuwe noordverbinding er toe leidt dat NS Stations en ProRail opnieuw heel goed moeten kijken naar de effecten hiervan op de cultuurhistorische waarde van het gebouw.

Bij dergelijke ingrijpende interventies is er steeds het risico dat deze steeds als een op zichzelf staand project worden behandeld, en niet vanuit een integrale visie op het station, waarbij de cultuurhistorische waarde wordt gezien als een potentie voor ontwikkeling en niet slechts als een te beschermen waarde.

Toelichting waarderingstekeningen:

In de waarderingstekeningen die in dit hoofdstuk zijn opgenomen zijn de verschillende gebouwoonderdelen geclassificeerd in drie categorieën:

- Een hoge monumentwaarde (blauw) betekent dat behoud van deze onderdelen van cruciaal belang voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied zijn en dat behoud noodzakelijk is.
- Een positieve monumentwaarde (groen) betekent dat deze onderdelen de monumentwaarde versterken en behoud wenselijk is.
- Een indifferente monumentwaarde (geel) betekent dat deze onderdelen van relatief weinig belang zijn voor de structuur en/of de betekenis van het object of gebied. Er wordt aan deze onderdelen geen monumentale waarde gehecht. In sommige gevallen doen deze onderdelen zelfs afbreuk aan de monumentwaarde van het object of gebied.

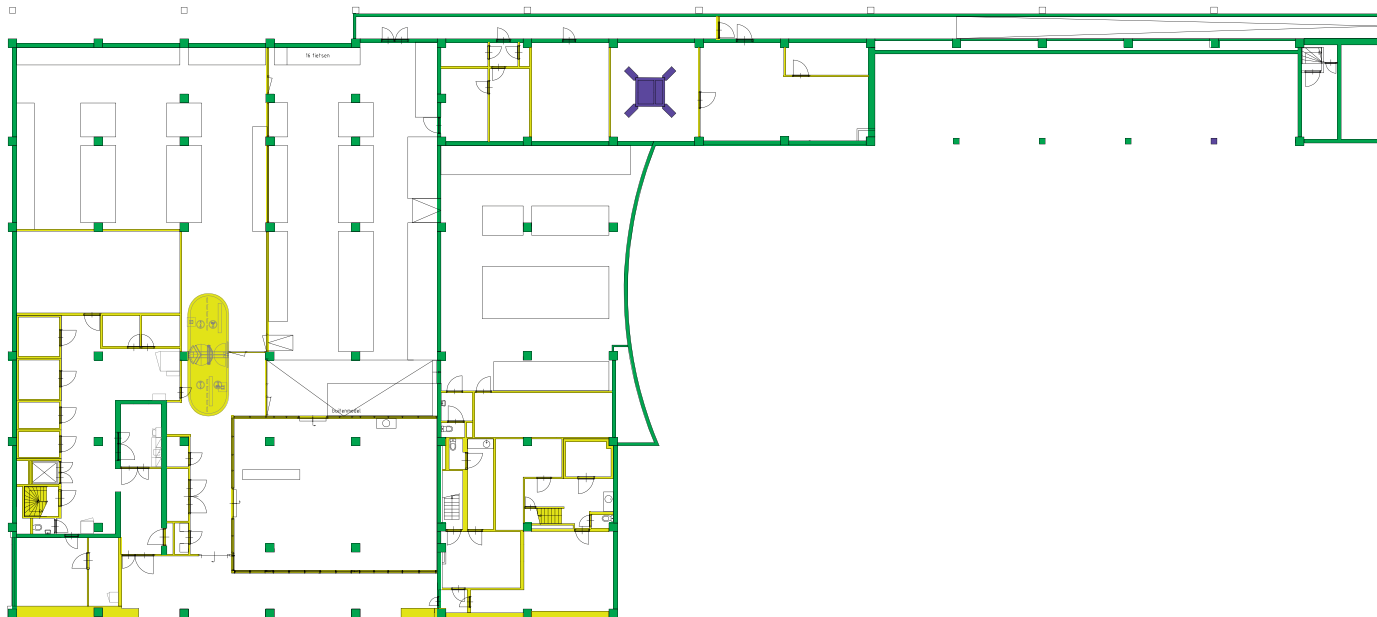


Legenda

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde
- plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde
- interieur met hoge monumentwaarde



Waarderingstekening Begane Grond

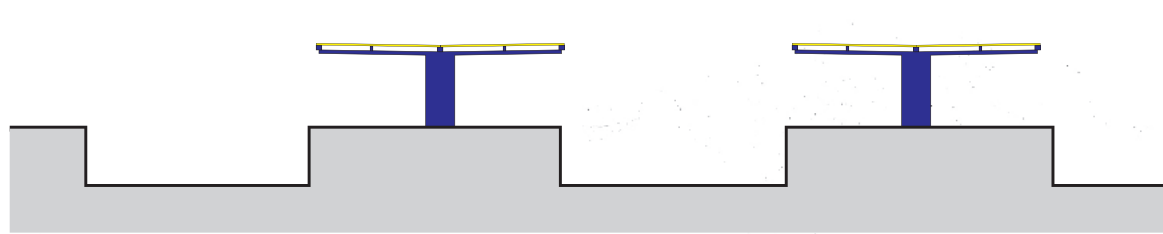


Legenda

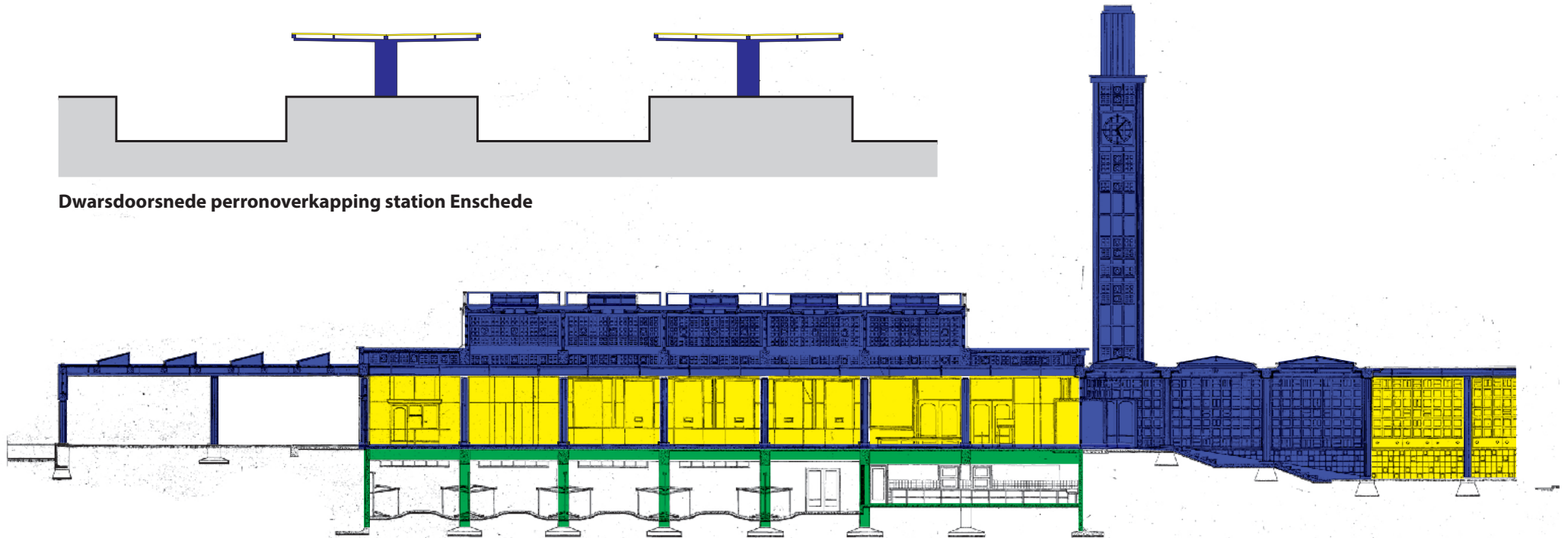
- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde
- plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde
- interieur met hoge monumentwaarde



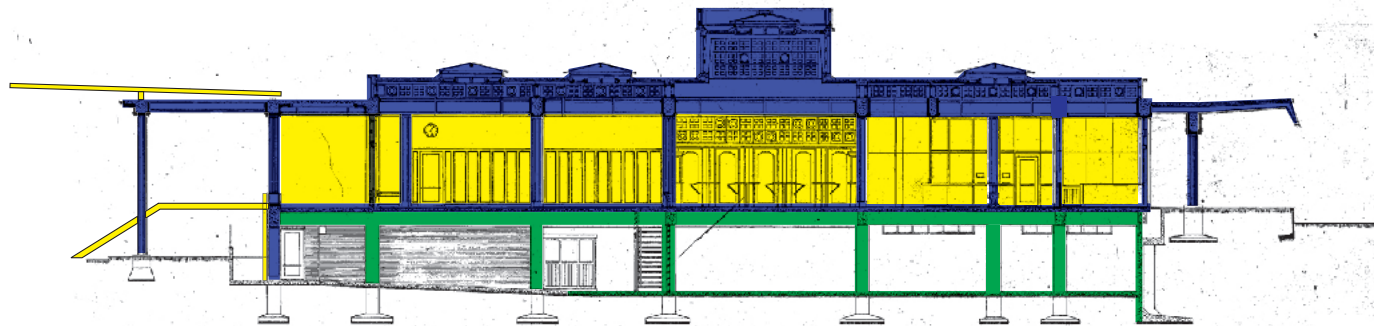
Waarderingstekening Kelder



Dwarsdoorsnede perronoverkapping station Enschede



Langdoorsnede station Enschede



Dwarsdoorsnede station Enschede



Legenda

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde
- plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde
- interieur met hoge monumentwaarde

Aanbevelingen

Sinds de verbouwing in 2000 zijn een aantal nieuwe feiten te constateren.

Ten eerste heeft de transformatie van de stationsomgeving een nieuwe kwaliteitsimpuls gekregen, en is zij veranderd van een relatief conventioneel gebiedsontwikkelingsproject, in een veel preciezer en fijnmaziger project, dat probeert aansluiting te krijgen met de Enschedese maat en schaal van bebouwing.

De verdichting van het gebied rond het station, de 'restauratie' van het stationsplein en de bouw van Het Muziekkwartier fase 1 en 2 bieden, voor het eerst sinds de jaren zestig, de mogelijkheid het station opnieuw in te bedden in haar omgeving. Andersom, biedt het station de mogelijkheid om dit gebied een authentieke, cultuurhistorische omgevingskwaliteit te geven. Objecten als deze zijn in het stationsgebied zeldzaam; de vorm van het stationsplein, de hoek met historische bebouwing van onder andere Café Berlijn tegenover het stationsgebouw en het stationsgebouw zelf zijn eigenlijk de enige objecten en vormen die het gebied een gelaagdheid en een historische identiteit bieden die haar verbinden met Enschede. Het station moet dus in eerste instantie worden gezien als een gebouw dat historische gelaagdheid toevoegt aan het stationsgebied, en daardoor in hoge mate bijdraagt aan de belevingskwaliteit en de identiteit.

Het zou daarom raadzaam zijn als niet alleen de NS, maar ook de gemeente Enschede en de partners in de gebiedsontwikkeling op een integrale manier zouden kijken naar de plek van het monument in het stationsgebied. Dat wil zeggen dat het stationsgebouw door zijn aanwezigheid in het hart van dit gebied een dermate grote bijdrage levert aan de kwaliteit, dat deze zich indirect terugverdient, en dus niet op conventionele wijze als een losstaand gebouw op haar eigen rentabiliteit beoordeeld zou moeten worden. Deze filosofie van het inzetten van cultuurhistorische waarden binnen een integrale gebiedsontwikkeling is ook vastgelegd in de inleiding van het Boek 'De Collectie' van de NS. De hier navolgende aanbevelingen pleiten dan ook voor een niet generieke, en niet puur op plaatselijke rentabiliteit gebaseerde behandeling van het stationsgebouw.

- In het algemeen pleiten wij voor een aanpak van het gehele gebouw dat restauratief en vernieuwend is, waarbij het gebouw wordt gezien als een statig ingangsportaal voor de stad Enschede, een ontmoetingsplek voor Enschedeërs, en als een cultuurhistorisch monument.
- Dit betekent niet alleen een architectonisch restauratieve en transformerende benadering, maar ook een heroverweging van de programmering van het gebouw, niet alleen als functioneel en commercieel vastgoed, maar als een cruciaal onderdeel van de gebiedsontwikkeling van de spoorzone. De cultuurhistorie is daarbij geen waarde die in de eerste plaats beschermd moet worden, maar één die een cruciale bijdrage betekent aan de identiteit en de belevingswaarde van het gebied.
- Herstel de status van de originele hoofdingang aan de oostkant. Het is heel belangrijk dat het gebied voor en onder de luifel, waar het station aan het mooie nieuwe stationsplein staat, wordt gerestaureerd en vernieuwd tot de monumentale en deftige hoofdingang van de stad Enschede die zij oorspronkelijk was. Dit betekent het verplaatsen en wegwerken van kaartjesautomaten en andere objecten, zodat dit deel van het gebouw, en deze pleinvand, de statigheid terugkrijgt die ook in het oorspronkelijke ontwerp zit.
- Het verdient daarbij aanbeveling om opnieuw te kijken naar de hellingbaan voor gehandicapten en kindervagens. Daarbij moet naar alternatieven gekeken worden of op zijn minst naar een materialisatie die zich beter voegt in de architectuur van Schelling, zonder echter dat er een pastiche wordt ontworpen.
- De architectuur van Schelling onderscheidt zich door de rijke diversiteit en de subtiliteit van het gebruik en behandeling van het beton. Daarom is het van groot belang dat het gebouw op een zorgvuldige manier wordt schoongemaakt zodat de oorspronkelijke tactiliteit en kleurendiversiteit van het beton opnieuw zichtbaar wordt. Het betekent ook het herstellen en zo mogelijk reconstrueren van verdwenen onderdelen, zoals bijvoorbeeld de oorspronkelijke bloembakken tussen

de zuilen op de terrassen en perrons. Ook verdient het aanbeveling de originele betontegels, of reconstructies daarvan, terug aan te brengen op het basement. Dergelijke ingrepen moeten echter niet losstaand worden gedaan, maar als onderdeel van een gedetailleerde restauratievisie op het gebouw.

- Voor wat het interieur van het gebouw betreft is het belangrijk dat de commerciële uitbating voor de toekomst ruimtelijk wordt gereorganiseerd, zodat niet alleen het matensysteem van de constructie zichtbaar blijft, maar ook de driedimensionale transparantie van het modulaire systeem. Heel concreet moeten de puien van de winkels verder in de structuur worden teruggezet dan nu, zodat de kolommen weer zichtbaar worden en de overgang van de hogere naar de lagere zijbeuken sterker beleefd wordt.
- Ten tweede pleiten wij voor het opnieuw openen van het terras aan de zuidkant, een terras dat verbonden is aan een horecavoorziening die is gericht op een bredere doelgroep dan alleen de reizigers. Dit terras zou direct toegankelijk moeten zijn vanaf de straat en het plein en een centrale ontmoetingsplek in het stationsgebied moeten worden.
- Op het niveau van de perrons pleiten wij voor het specifiek ontwerpen van wachtruimtes en andere voorzieningen in de geest van de architectuur van Schelling, het liefst geïntegreerd in het gebouw (geen aanbouwen), en niet als losstaande generieke objecten die puur functioneel zijn geplaatst
- Bij toekomstige ingrepen in de buitenruimte direct rond het station en bij het beheer, verdient het aanbeveling om soberheid en terughoudendheid te betrachten. Dat wil zeggen dat er bij geplande ingrepen geen al te opvallende objecten of materialen worden gebruikt die een heel eigen beeldtaal hanteren, en dat er bij het beheer wordt vermeden dat losse functionele objecten of reclame objecten het gebied rond het station verrommelen. Hiervoor zou een beheersconvenant voor een zone rond het station het overwegen waard zijn.



Bibliografie

- Tjeerd Boersma, 'Gaten en nog eens gaten. De barre leegte van Enschede', in: **Wonen-TA/BK**, 1976, nr. 9, pp. 9-16.
- Koos Bosma en Cor Wagenaar (red.), **Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland**, NAI Uitgevers, Rotterdam, 1995.
- Peter Collins, 'The Doctrine of Auguste Perret', in: **The Architectural Review**, 1953, no. 8 (August), pp. 91-98.
- Dienst Openbare Werken en Volkshuisvesting Enschede, **Initiatiefplan stadscentrum**, 1967
- Dirk Dubbeling, 'Baas op eigen grond. NS en ontwikkelaars hebben moeite met elkaar', in: **Bouw**, 1996, nr. 2 (februari), pp. 39-42.
- 'Euregionaal knooppunt Enschede/Hengelo', in: **Stedebouw en Volkshuisvesting**, 1994, nr. 3, pp. 24-27.
- Trudy van den Hurk-van Haagen, **K. van der Gaast (1923 – 1993). Transparantie en onverhulde constructies**, Stichting Bonas / NAI, Rotterdam, 2004.
- Projectgroep Spoorzone (Atelier Spoorzone Enschede, DSOB & RO Enschede), **Spoorzone Enschede, Ruimtelijke Visie**, 15 april 2010
- Pierijn van der Put, 'Eenheid in verscheidenheid. Nationaal Muziekkwartier in Enschede door Ector Hoogstad Architecten', in: **de Architect**, 2009, nr.1, pp.88-93.
- M.J.J.G. Rossen, **Het gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid in Nederland: een comparatief onderzoek in Tilburg en Enschede (1900-1925)**, (Tilburg 1988) 210.
- Ton Schaap en Theo Baart, **Bouwplaats Enschede**, NAI Uitgevers, Rotterdam, 2007.
- H.G.J. Schelling, 'Enschede's nieuwe station', in: **Bouw**, jg. 5 (1950), nr. 44, pp. 726-727.
- H.G.J. Schelling, 'Het nieuwe stationsgebouw te Enschede', in: **Bouwkundig Weekblad**, jg. 68, 1950, no. 47 (21 november), pp. 725-745.
- H.G.J. Schelling, 'Enkele mededelingen in verband met het nieuwe stationsgebouw te Enschede', in: **Cement**, 1951, nr. 1-2, pp. 12-17.
- H.G.J. Schelling, 'Het nieuwe station te Enschede en zijn architectonische betonbehandeling', in: **Beton**, jg. 62, 1950, no. 41 (13 oktober), pp. 51-58.
- H.G.J. Schelling, 'Nieuwere spoorwegstations', in: **de Ingenieur**, 1953, nr. 12, pp. 53-66.
- Bert Schierbeek en Cas Oorthuys, **Dit is Enschede**, Uitgeverij Contact, Amsterdam/Antwerpen, 1962.

GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN

Het Nieuwe Instituut
Utrechts Archief
Archief ProRail
Stadsarchief Enschede

Station Enschede
Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

In opdracht van NS Stations BV

Crimson Architectural Historians
(Ewout Dorman, Cassandra Wilkins, Jan van Ballegooijen)

Rotterdam, februari 2015

Crimson
ARCHITECTURAL HISTORIANS

*Mathenesserlaan 179-181
3014 HA Rotterdam The Netherlands
(31) 10 2827724 / crimson@crimsonweb.org
www.crimsonweb.org*



Crimson

ARCHITECTURAL HISTORIANS