



Lunteren

Station

Lunteren

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman

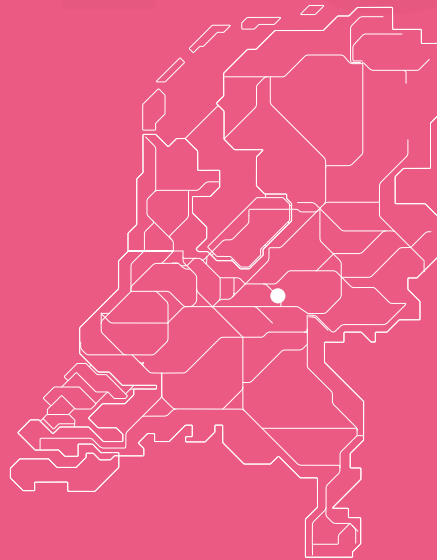


ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Lunteren



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Susan de Vos - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman 9 december 2016



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.

9 december 2016

NS Stations
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION LUNTEREN

Cultuurhistorische waardestelling

DECEMBER 2016



COLOFON

project: Station Lunteren
Cultuurhistorische waardestelling

opdrachtgever: NS Stations en ProRail
Mevr. N. Scheltema

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

datum: 9 december 2016

Foto voorzijde: A.J. van de Top, 4 maart 2011

INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3
1 Gegevens	4
2 Historische context	5
2.1 Globale geschiedenis van de Valleilijn	5
2.2 Stations langs de Valleilijn	6
2.3 Gebruiks- en verbouwingsgeschiedenis van het stationsgebouw	9
2.4 Conclusies	11
3 Stedenbouwkundige context	13
3.1 Stedenbouwkundige ontwikkeling	13
3.2 Het station in de stedenbouwkundige structuur	13
3.3 Relatie met andere verkeersstromen	17
3.4 Conclusies	17
4 Emplacement context	18
4.1 Ontwikkeling van het emplacement	18
4.2 Het actuele emplacement	21
4.3 Conclusies	23
5 Architectonische context	24
5.1 Architectonische typering van station Lunteren	24
5.2 Architectonische opzet van het exterieur	25
5.3 Architectonische opzet van het interieur	28
5.4 Conclusies	31
6 Conclusies en waardering	32
6.1 Conclusies	32
6.2 Waardering	34
7 Aanbevelingen	37
Bijlage 1 Redengevende omschrijving	38
Bronnen	39

INLEIDING

De voorliggende cultuurhistorische waardestelling voor station Lunteren, is opgesteld in opdracht van NS Stations en ProRail.

Station Lunteren is in 1902 gebouwd voor de Nederlandse Centraal Spoorweg Maatschappij (NCSM) aan de spoorlijn van Spoorwegmaatschappij De Veluwe (SMV). Het station is onderdeel van de oorspronkelijke spoorlijn Nijkerk—Ede, na aanpassingen tegenwoordig spoorlijn Amersfoort—Ede-Wageningen, bekend als de Valleilijn. Het gebouw is qua hoofdvolume architectonisch identiek met de tegelijk in gebruik genomen stations van Voorthuizen (verbouwd tot woningen) en Ede-Centrum (bestaand). Deze lokaalspoorstations zijn in hun grootte verwant aan de MESS-standaardstation 4e Klasse. Het stationsgebouw Lunteren is in exterieur en interieur nagenoeg zeer goed bewaard gebleven. Het stationsgebouw heeft cultuurhistorisch een hoge waarde als gaaf bewaard voorbeeld van een lokaalspoorstation en is sinds 1983 beschermd als Rijksmonument. Het gebouw heeft daarnaast cultuurhistorisch hoge waarde als onderdeel van de SMV-drieling Ede Centrum—Lunteren—Voorthuizen. Station Lunteren is niet opgenomen in de Collectie Bijzondere stationsgebouwen van NS, omdat station Ede-Centrum vanwege de opvallende stedenbouwkundige ligging wel opgenomen is.¹

Leeswijzer

Het rapport volgt de opbouw van de Cultuurhistorische waardestellingen voor NS. Hoofdstuk 1 tot en met 5 bevatten beschrijvingen en analyses van het stationsgebouw vanuit verschillende perspectieven.

Hoofdstuk 1 geeft de kengegevens over het stationsgebouw. In het 2e hoofdstuk wordt de historische ontwikkeling beschreven van achtereenvolgens de Valleilijn en van het stationsgebouw Lunteren. Hoofdstuk 3 beschrijft de relatie tussen station en dorp Lunteren; wat de komst van het station betekende voor de ontwikkeling van Lunteren en wat de actuele stedenbouwkundige relatie is tussen beide. Hoofdstuk 4 bevat de analyse van het bescheiden stationsemplacement. Het 5e hoofdstuk betreft de architectonische typering en de opbouw van het stationsgebouw in exterieur en interieur. Op basis van de voorgaande hoofdstukken bevat hoofdstuk 6 de conclusies en waarderingen. Deze monden in hoofdstuk 7 uit in de aanbevelingen voor het stationsgebouw.

1 Urban Fabric (2008), p. 62.

1 GEGEVENS

Stationsgebouw

Adres : Spoorstraat 2
6741 DE Lunteren

Bouwjaar : 1902

Architect : onbekend

Eigendom : NS Stations

Kadastrale gegevens : Lunteren, sectie K, nummer 6966

Monumentenstatus : Rijksmonument, zie bijlage 1

Monumentnummer : 14484

Huidig gebruik : Stationsgebouw; leegstand
Perrons; spoorexploitant Connexxion

Voorzieningen op de stationslocatie:

Algemene voorzieningen

Hellingbaan

Informatie voor mindervaliden

Blindengeleidelijnen

Hellingbaan

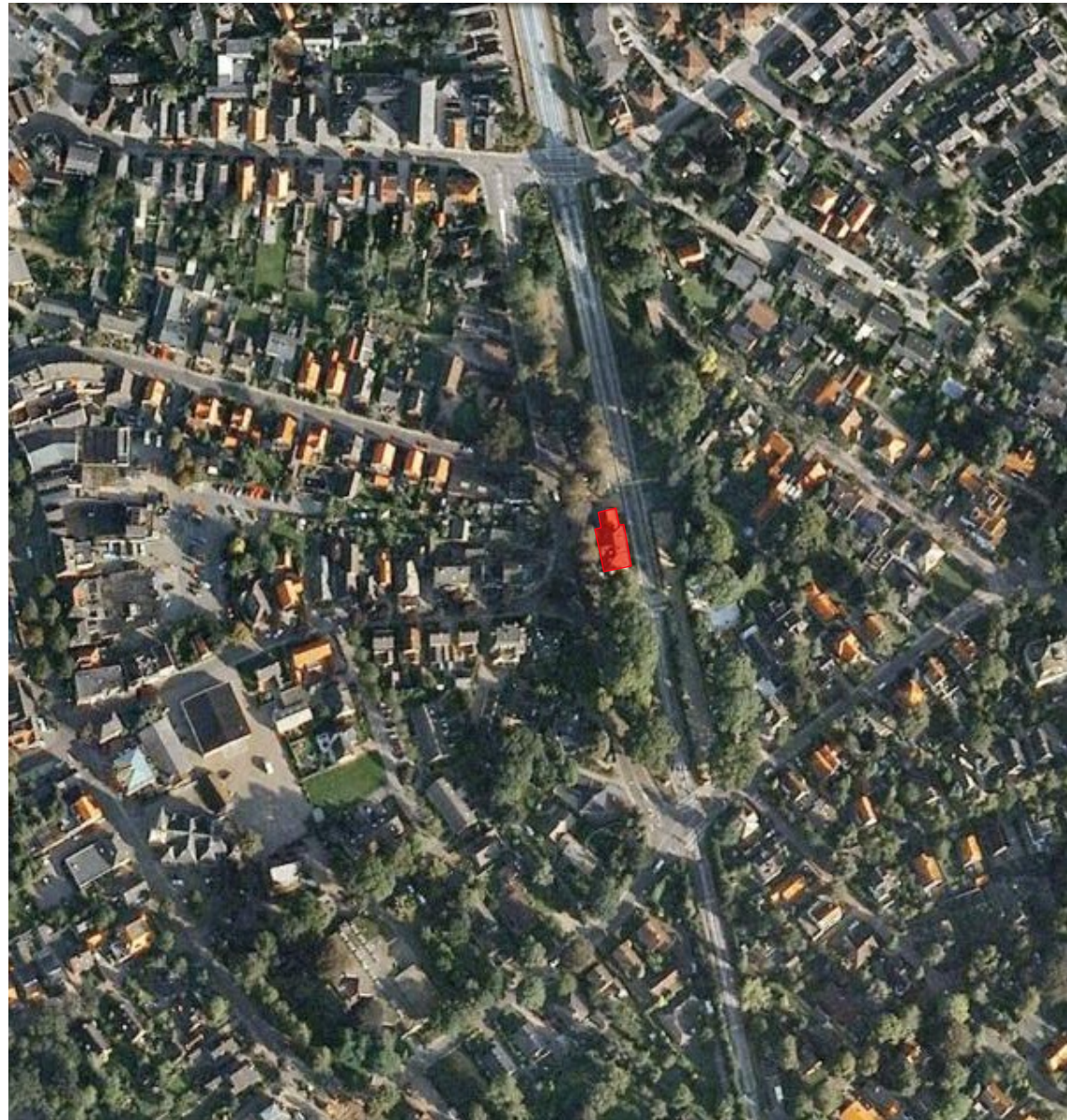
Toegankelijke perrons

Fiets en brommer

Fietskluisen

Auto

Parkeer + Reis (P+R) terreinen gratis



Afb. 1.1 Station Lunteren aan de oostzijde van het dorpscentrum, op een detail van een recente luchtfoto. Bron; Google maps.

2 HISTORISCHE CONTEXT

2.1 GLOBALE GESCHIEDENIS VAN DE VALLEILIJN

Station Lunteren ligt aan de spoorlijn Amersfoort-Ede-Wageningen (afb. 2.1). Deze spoorlijn is oorspronkelijk aangelegd als lokaalspoorweg tussen de dorpen Nijkerk en Ede, door de in 1896 te Barneveld opgerichte lokaalspoorwegmaatschappij "De Veluwe" (SMV). Deze zogeheten Kippenlijn was één van die spoorlijnen die werden aangelegd tijdens de snelle expansie van de lokaalspoorwegen.

. De aanleg van de spoorlijn verliep aanvankelijk moeizaam, omdat vooral in Ede veel weerstand was. Op 1 mei 1902 kon het traject tussen Ede-Wageningen en Barneveld in gebruik worden genomen. Het gedeelte tussen Barneveld en Nijkerk, met een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van Voorthuizen, volgde in 1904. Bij de kruising werd een overstapstation aangelegd met de naam "Barneveld-Voorthuizen" (afb. 2.2). De exploitatie werd verzorgd door NCSM. Tot 1903 als tramlijn en daarna als lokaalspoorweg. Vanaf 1919 werd de lijn geëxploiteerd door de MESS. In 1935 is de maatschappij door de staat genaast, waarna de spoorlijn werd verkocht aan NS en de maatschappij De Veluwe is geliquideerd.

Het traject Nijkerk-Barneveld is in 1937 gesloten en opgebroken. De lijn Barneveld-Ede-Wageningen bleef in gebruik. De ongelijkvloerse kruising werd opgeheven en het spoor is hier met een boogverbinding aangetakt op de HSM-spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn. Vanaf toen tot in 1940 werd het traject Amersfoort-Ede ook gebruikt voor de doorgaande treinen naar Arnhem. In 1944 is de gehele treindienst gestaakt. Na de Tweede wereldoorlog werd de treindienst tijdelijk vervangen door de busverbinding van de VAD. Dit vanwege gebrek aan materieel bij NS. De lijn werd begin jaren '50 geëlektrificeerd, waardoor vanaf 12 mei 1951 met nieuw materieel de treindienst als uurdienst weer opstartte. Tijdens de spits reden enkele treinen door naar Arnhem en Utrecht. Met ingang van de nieuwe consequente dienstregeling bij Spoorslag '70 reden de treinen tussen Amersfoort en Ede, met in de spits extra treinen tussen Amersfoort en Arnhem. In de loop van de jaren '90 werd het aantal spitstreinen naar Arnhem ingekrompen en in 1998 opgeheven. Vanaf dat moment reed de treindienst vanaf Amersfoort echter door tot Utrecht. Hierdoor kon de stoptreindienst tussen Utrecht en Zwolle versneld worden.



Afb. 2.2 De ongelijkvloerse spookruising Nijkerk-Ede/ Amersfoort-Apeldoorn, met de overstaphalte Barneveld-Voorthuizen. Foto 1925, coll. HUA, cat.nr 162642.

Eind 2006 is de treindienst opgeknipt en nam Connexxion de exploitatie van de tot Valleilijn herdoopte lijn over. De maatschappij rijdt met een halfuursdienst. Met daarnaast elk half uur een extra trein tussen Amersfoort en Barneveld Noord, om het gebruik van het aldaar gelegen transferium te bevorderen. In 2015 is deze extra dienst doorgetrokken naar het nieuwe station Barneveld Zuid.

De spoorlijn is tot op heden een rechtstreekse treinverbinding tussen Ede en Amersfoort. Ondanks de latere ontwikkelingen en modernisering heeft de lijn nog steeds kenmerken van een lokaalspoor: een grotendeels enkelsporig en bochtig traject, waar met een relatief lage snelheid wordt gereden. Bij Lunteren wordt het dubbelspoor ter hoogte van het station gebruikt om de Lightrail-treinen van Connexxion elkaar te laten kruisen.

2.2 STATIONS LANGS DE VALLELIJN

Langs de Valleilijn liggen tussen Amersfoort en Ede-Wageningen 6 in gebruik zijnde stations (afb. 2.2). Aan het opgeheven SMV-lijndeel Barneveld-Nijkerk staat nog het stationsgebouw van Voorthuizen.

Aan de oorspronkelijke SMV-lijn kregen de stations van Voorthuizen, Barneveld Centrum, Lunteren en Ede Centrum in 1902 een officieel stationsgebouw (zie ook hoofdstuk 5). De overige stations werden ingericht als stopplaatsen, al dan niet met een houten haltegebouw. Tussen 1930 en 1965 zijn alle stopplaatsen opgeheven. De stations bleven in gebruik. Het station van Voorthuizen kwam in 1937 buiten dienst, maar het gebouw bleef bewaard. Het stationsgebouw van Barneveld Centrum, het grootste langs de lijn, is in 1978 gesloopt en vervangen door een standaardgebouwtje type Beilen (C. Douma). In 2012, 2014 en 2015 zijn aan de lijn de stationsbouwwerken van respectievelijk Hoevelaken, Barneveld Noord en Barneveld Zuid toegevoegd. Van de oude stations langs de spoorlijn zijn de gebouwen van Lunteren en Ede Centrum tot op heden herkenbaar aanwezig.

De verschillende stations en halteplaatsen langs de Kippen- c.q. Valleilijn zijn;

Onderdeel 'Kippenlijn'



D Voorthuizen (1902, SMV)

Onderdeel 'Valleilijn'



1 Hoevelaken (2012)

Onderdeel 'Kippenlijn' & 'Valleilijn'



2 Barneveld Noord (1937/ 2014)



3 Barneveld Centrum (1902, SMV/ 1978, C.Douma)



4 Barneveld Zuid (2015, Boxis)



5 Meulunteren (tot 1934)



6 Lunteren (1902, SMV)



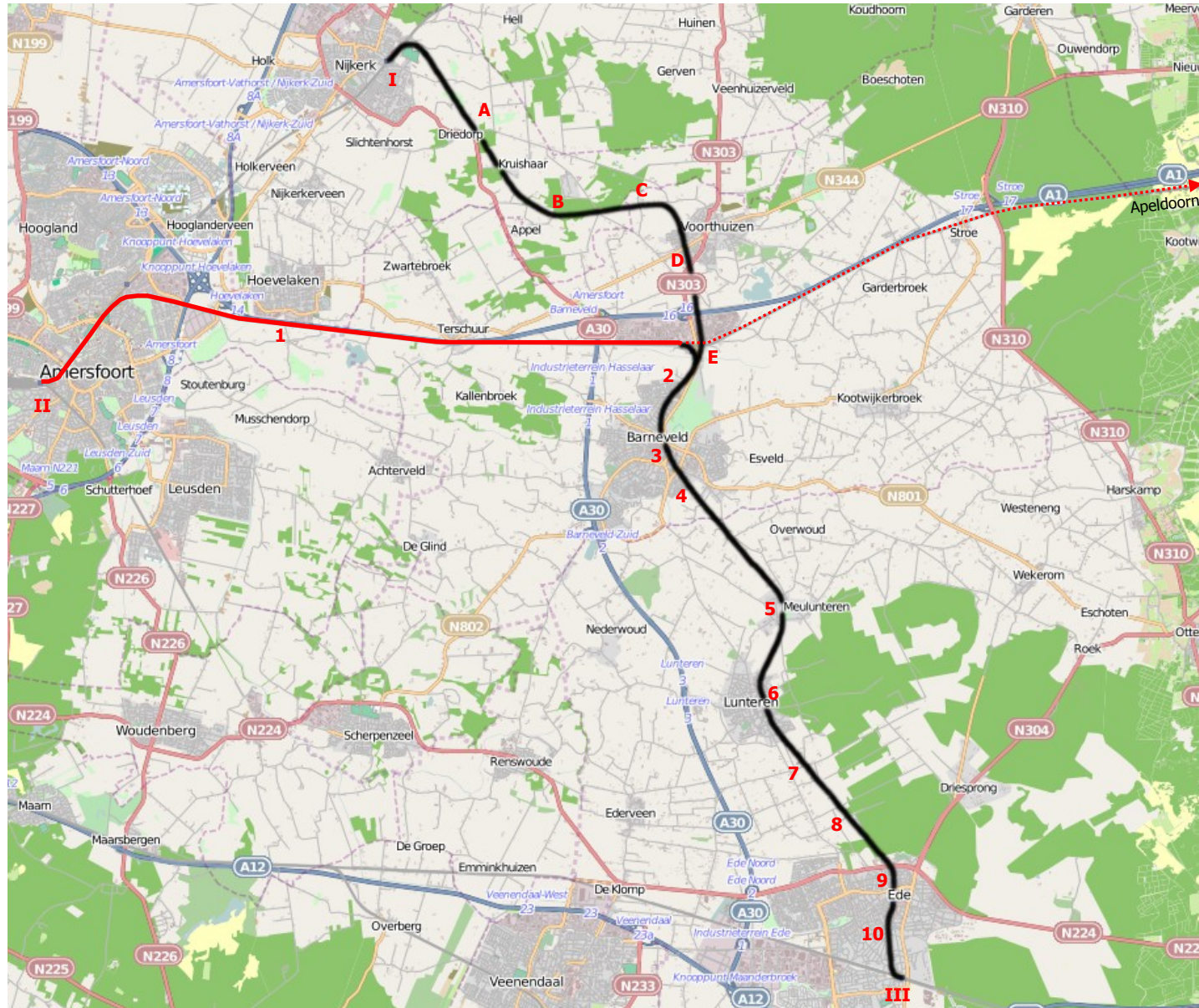
7 Doesburgerbuurt (tot 1930)



9 Ede Gemeentehuis (tot ca 1965)



10 Ede Centrum (1902, SMV)



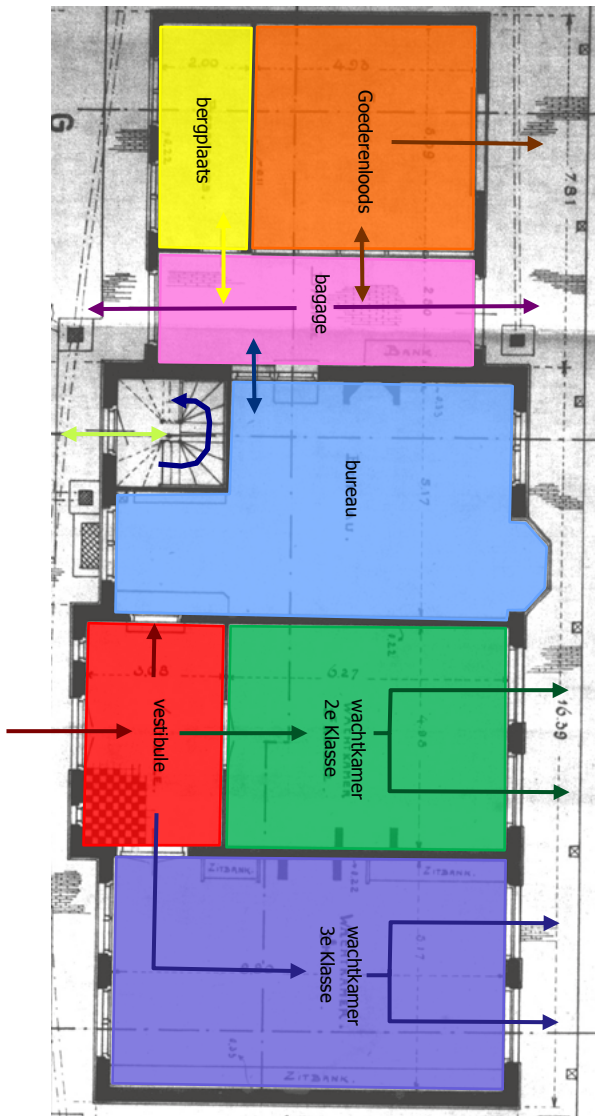
Afb. 2.1 De Valleilijn met haar oorspronkelijke verloop (zwart) van Nijkerk naar Ede-Wageningen en het actuele tracé via de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn (rood). De bestaande stations en verdwenen *stopplaatsen* langs de Valleilijn zijn:

Aan het verdwenen lijn-deel

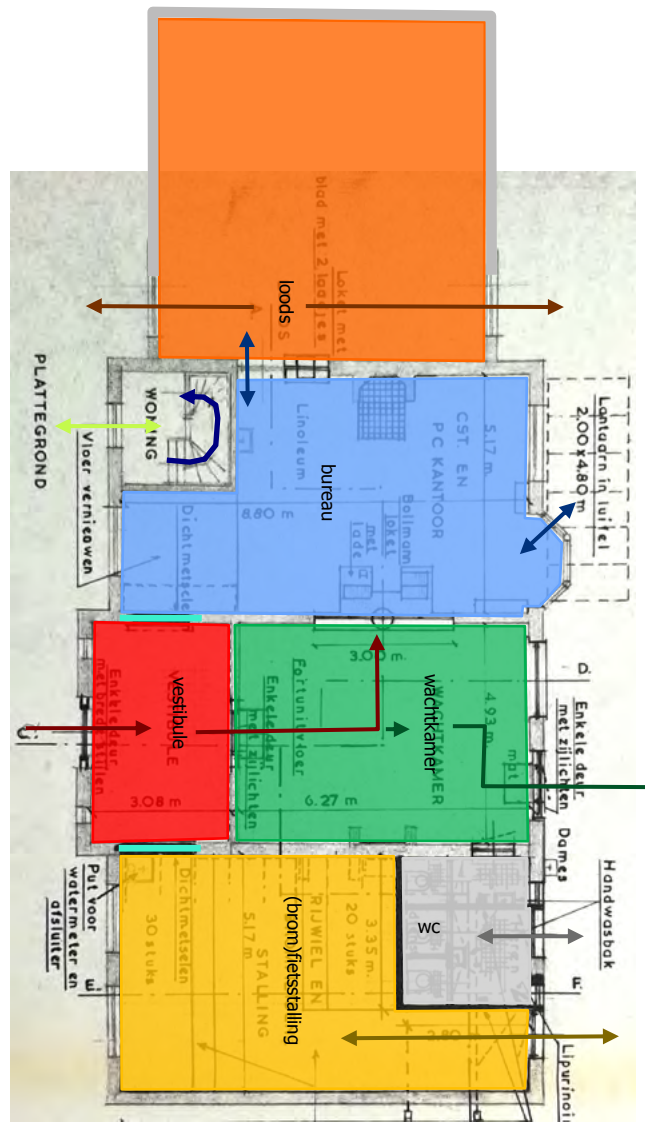
- I (Nijkerk)
- A *Driedorp* verdwenen
- B *Appel* verdwenen
- C Dusschoten verdwenen
- D Voorthuizen herbestemd
- E *Barneveld Kruispunt* verdwenen

Aan de actuele Valleilijn

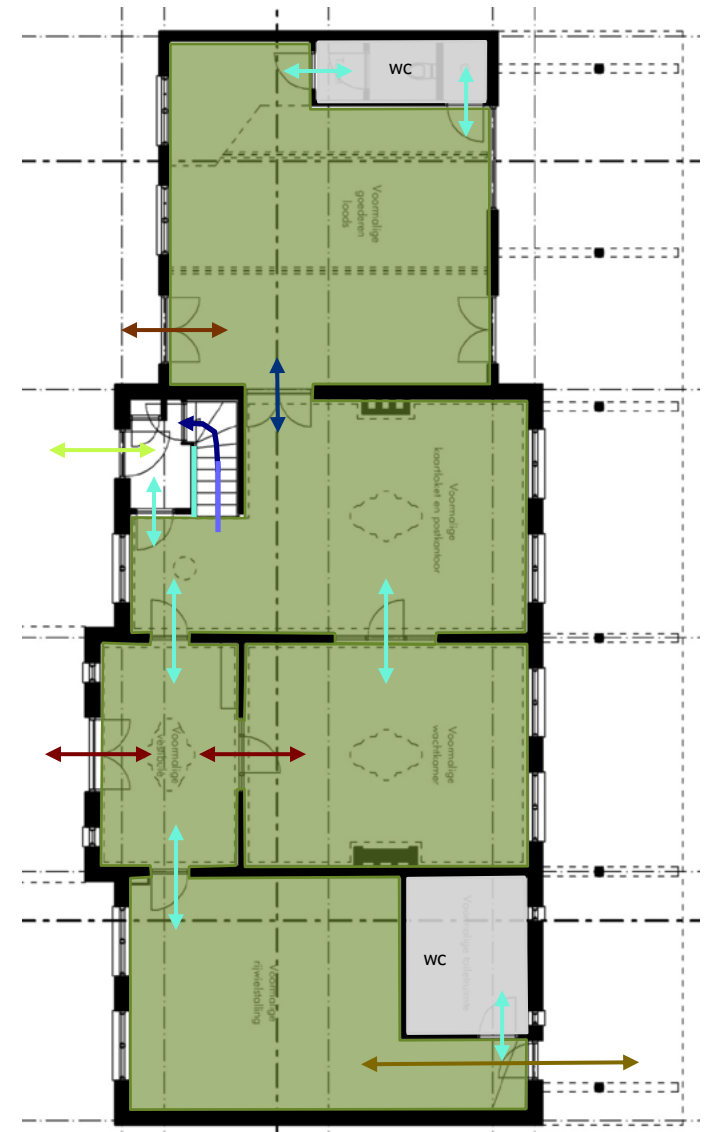
- II (Amersfoort)
- 1 Hoevelaken
- 2 Barneveld Noord
- 3 Barneveld Centrum
- 4 Barneveld Zuid
- 5 *Meulunteren* verdwenen
- 6 Lunteren
- 7 *Doesburgerbuurt* verdwenen
- 8 *Stompekamp* verdwenen
- 9 *Ede Gemeentehuis* verdwenen
- 10 Ede Centrum/ Dorp
- III (Ede-Wageningen)



1902-1958



1958/59-1973



1973-2016



Afb. 2.3 Plattegronden van de begane grond. Per gebruik in kleur de indeling en routing ten tijde van de stationsfunctie. Kleurverandering betekent nieuw gebruik en/ of routing.

Links; de bouwtekening uit 1902, met de gebruikssituatie van de stationsfuncties tussen 1902 en 1958.

Midden; de besteksteking voor de modernisering van 1958-59, met de gebruikssituatie tot aan de beëindiging van de stationsfuncties begin jaren '70.

Rechts; de actuele situatie zonder stationsfunctie, na restauratie en renovatie in 2001/02 (tek. 2015, Ruland architecten).

2.3 GEBRUIKS- EN VERBOUWINGSGESCHIEDENIS VAN HET STATIONSGEBOUW LUNTEREN

Station Lunteren heeft de klassieke opzet voor kleinere stations, met op de begane grond de stationsfuncties en boven het hoofddeel een (ruime) dienstwoning met zolder. De dienstwoning heeft een eigen entree met hal en trappenhuis. Oorspronkelijk had de dienstwoning geen interne doorgang naar het stationsdeel, deze is na 1973 aangebracht. Onder de hal en de vestibule bevindt zich de kelder. Aan de noordzijde heeft het gebouw een eenlaags vleugel met een goederenloods.

Het stationsdeel met goederenloods

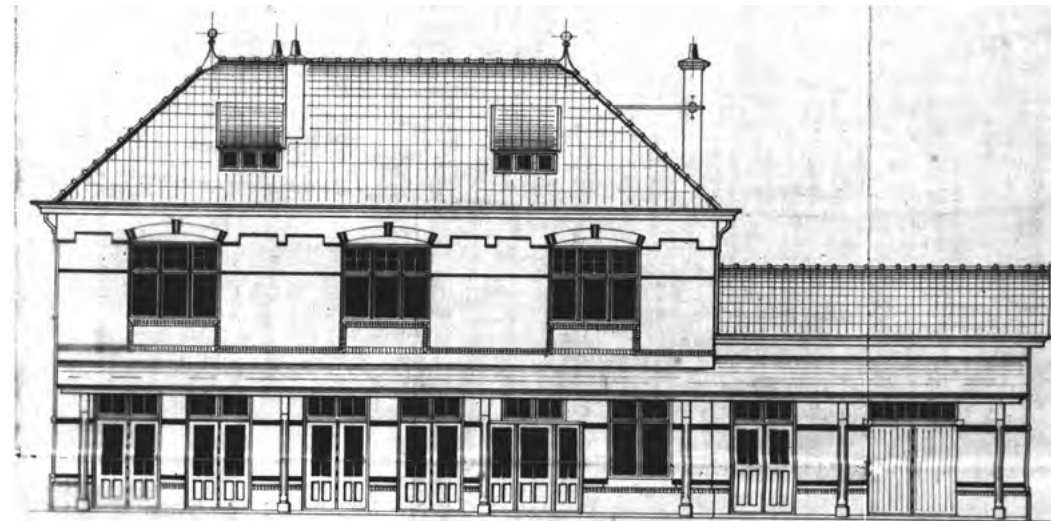
De gebruiksgeschiedenis van station Lunteren is verdeeld in twee perioden: de stationsfunctie van 1902 tot 1973 en de niet-stationsfunctie van 1973 tot heden.

Van het gebruik in de periode 1902-1973 als stationsgebouw zijn, zoals bij veel kleine stations, geen interieurfoto's bekend. De bouwtekening uit 1902 geeft het (gewenste) gebruik van de verschillende ruimten weer (afb. 2.3, links). Kenmerkend voor plattelandsstations is de afwezigheid van een wachtkamer 1e Klasse en de aanwezigheid van een bescheiden 2e Klasse en grote 3e Klasse wachtkamer. Opvalt dat het Bureau tot 1958 geen perrontree had.

Net als vrijwel alle kleine stations, is Lunteren eind jaren '50 intern gemoderniseerd om te voldoen aan de NS-standaarden van dat moment. Bestek en tekeningen van deze verbouwing uit 1958-59 bevinden zich in het NS-archief. Hieruit blijkt dat de modernisering seriewerk was en gebeurde met standaard vormgeving en materialisatie. Het gebruik veranderde als volgt (afb. 2.3, midden):

- Door opheffing van de 3e Klasse, werd de wachtkamer 2e Klasse de algemene wachtkamer.
- De wachtkamer 3e Klasse werd fietsenstalling met perrontree. De doorgang naar de vestibule werd dichtgezet. Aan de perronzijde werd in de ruimte een toiletblok ingebouwd, ter vervanging van het oude retiradegebouwtje.
- Het loket werd verplaatst van de vestibule naar de wachtkamer.
- De hoofdentree en in de wachtkamer de zuidelijke perrontree kregen een eigentijdse deur in plaats van het dubbele deurstel. De noordelijke perrontree werd vervangen door een venster op een gemetselde plint.

De hoofdfunctie van het gebouw als plaatskaartenverkoop werd opgeheven met de sluiting van het loket, op 15 november 1973. Deze functie werd verplaatst naar het agentschap Mey (later Van de Berg), ruim 200 meter van het station op Stationsstraat



Afb. 2.4 De perrongevel op de bouwtekening, met links de vier dubbele deurstellen; twee van de Wachtkamer 3e Klasse en twee van de Wachtkamer 2e Klasse. Daarnaast de erker aan het plaatskaartenkantoor. Over de volle breedte is het bouwvolume voorzien van een houten perronkap.



Afb. 2.5 De perrongevel van het hoofdvolume in de actuele situatie. Links de half dichtgemetselde entree naar de fietsenstalling, dan een dichtgemetselde deurpartij hoogte van het toiletblok. Daarna de twee vensters van de wachtkamer en de twee vensters van het plaatskaartenkantoor,



Afb. 2.6 De vensters op gemetselde plint, op de plaats van de dubbele deurstellen van de wachtkamer 2e Klasse.



Afb. 2.7 De (sier)luiken op gemetselde plint, op de plaats van de perrontrees van bagagedepot (links) en goederenloods (rechts).

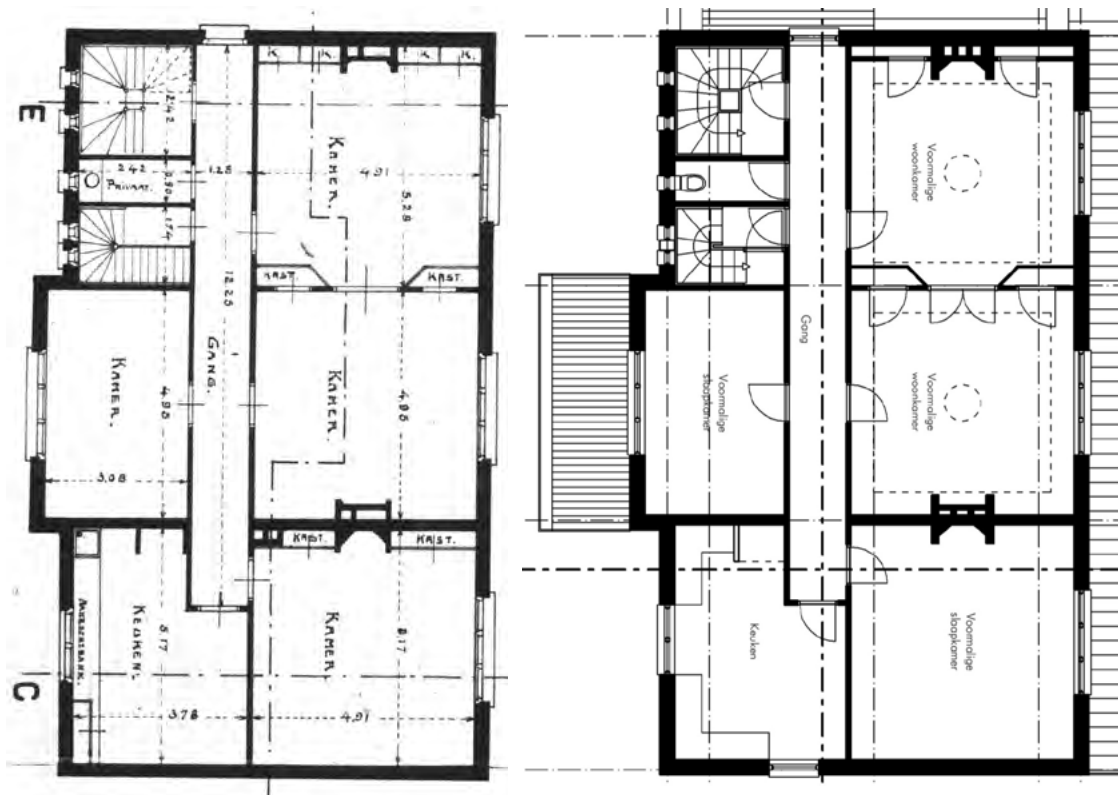
15. NS wilde daarop het gebouw afbreken. Dit ging niet door, mede onder grote maatschappelijke druk. Na 1973 is het pand herbestemd tot verschillende opeenvolgende functies, afgewisseld met perioden van leegstand. Bij deze herbestemmingen is wel de kleurafwerking van het interieur op onderdelen aangepast, bouwkundig hebben er geen opvallende wijzigingen plaatsgevonden. Het gebouw kreeg van 1974 tot eind jaren negentig een bestemming als kunstgalerie. Daarna stond het gebouw enkele jaren leeg. Het verpauperde en het terrein werd een jongerenhangplek.

Vermoedelijk is het gebouw na opheffing van de stationsfunctie, na 1973 opnieuw verbouwd. Deze verbouwing, waarbij stationsgebonden zaken als het loket zijn verwijderd, is niet te traceren, omdat het gebouw in 2001/02 is gerestaureerd en gerenoveerd. Daarbij zijn jaren-'50 wijzigingen behouden, maar opnieuw vormgegeven in '1902-stijl'. Hierdoor sluit nagenoeg alle detaillering sinds 2002 aan bij de nog aanwezige oudste afwerking van lambriserings-, deur- en raamkozijnen en metselwerk. De houten dakafwerking van de perronkap werd hersteld, met behoud van een transparant deel boven de vroegere erker. De actuele situatie (afb. 2.3, rechts) wijkt op de volgende punten af van het gebouw in 1959:

- Aan de perronzijde heeft de voormalige fietsenstalling een enkele, moderne deur, met een dichtmetselde helft. Het toiletblok heeft een interne toegang, de buitenentree is dichtgemetseld.
- Van de wachtkamer is de perronentree uit 1959 vervangen door een venster op een gemetselde plint (afb. 2.6). De erker aan het Plaatskaartenkantoor, vanaf 19558 met entree, is vervangen door eenzelfde venster.
- De perrontrees van de goederenloods zijn vervangen door (sier)luiken op een gemetselde plint (afb. 2.7).
- Intern zijn de volgende doorgangen ontstaan; de herstelde doorgang vestibule-fietsenstalling, doorgang vestibule-plaatskaartenkantoor, doorgang wachtkamer-plaatskaartenkantoor ter plaatse van het loket en een nieuwe tussendeur van plaatskaartenkantoor naar bovenwoning; de bovenwoning was gescheiden en had een eigen halletje met trap. De wand naar het plaatskaartenkantoor is doorgebroken en het trapeinde omgezet tot open trapopgang, met originele leuning. Het halletje werd voorportaal naar het kantoor. Waarom de historische scheiding tussen stationsruimte en bovenwoning is opgeheven, is onbekend.
- In de hoofdentree is de deur uit 1959 vervangen door een dubbele deur.
- In de goederenloods is een toiletruimte ingebouwd.

Over deze verschillende verbouwingen zijn bij NS, archieven en gemeente geen materiaal of vergunningsaanvragen bewaard gebleven.

Voor het pand werd na de restauratie een nieuwe gebruiker gevonden: een bedrijf dat in sauna's, whirlpools en gezondheidsartikelen handelt. In december 2006 is de exploitatie van de spoorlijn overgenomen door Connexion. De nieuwe exploitant gebruikt het stationsgebouw niet. Rond 2010 kwam het pand weer leeg te staan. Eind 2010 werd het station tijdelijk ingezet als atelier/ expositieruimte. In het kader van een kunstroute werd er werk tentoongesteld van 10 Lunterse kunstenaars. In 2014 waren er onderhandelingen met een potentiële huurder, die het pand wilde omvormen tot klein theater en grand café.¹ Op het moment van schrijven heeft het gebouw geen gebruiker en wordt het object te huur aangeboden.²



Afb. 2.8 Plattegrond van de dienstwoning op de bouwtekening (1902, links) en de actuele situatie (1915, Ruland architecten, rechts).

De dienstwoning

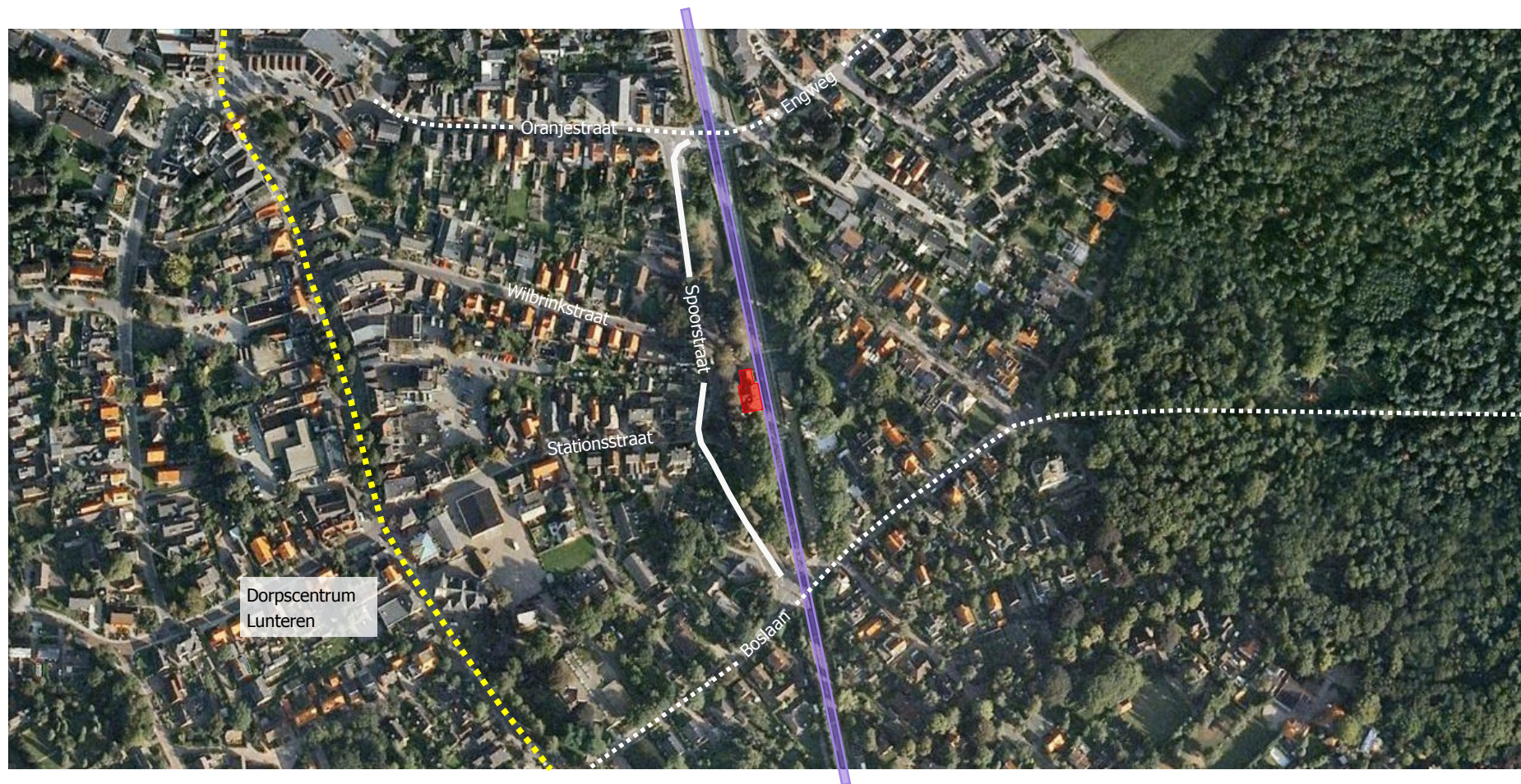
De dienstwoning heeft sinds de bouw geen grote wijzigingen ondergaan (afb. 2.8). De woning is ook niet opgenomen op de bestekstekening van 1958-59. Tweede helft 20e eeuw is een nieuwe keuken in klassieke uitvoering geplaatst. De functie als woning is vermoedelijk vroegtijdig opgeheven; in de woning is in later jaren geen badkamer ingebouwd. De kelder en de zolder bevinden zich in indeling en afwerking voor het oog in originele staat.

2.4 CONCLUSIES

- Omdat bij de afgelopen restauratie het gebouw, inclusief latere veranderingen, overtuigend is afgewerkt in de stijl van 1902, oogt het station als een gebouw in nagenoeg originele staat.
- Opvallend verschil met de oorspronkelijke stationsfunctie, is dat op één zijdeur na alle perrontrees zijn dichtgemetseld, of vervangen door vensters. Hierdoor keert het gebouw zich in gebruiksfunctie (mogelijkheden) nadrukkelijk af van de nog steeds dienstdoende perrons.
- In interieur verkeert het gebouw qua ruimte-indeling vrijwel geheel in originele staat. De belangrijkste bewaarde latere ingrepen zijn:
 - de doorgang tussen wachtkamer en bureau,
 - de omgezette, open trap vanuit bureau naar bovenwoning. Hierdoor zijn stationsverdieping en bovenwoning direct met verbonden geraakt.
 - de toiletgroepen in zuidelijke ruimte en in de goederenvleugel.
- Het huidige gebruik van het station heeft geen relatie met het spoorgerelateerde functioneren van het emplacement. Het gebouw herbergt geen reizigersfuncties en is ook niet voor reizigers toegankelijk. Hierdoor heeft het gebouw alleen een decorfunctie voor het emplacement.

¹ De Gelderlander, webversie, 11 juli 2014.

² via www.hurenopstations.nl, de aangeboden oppervlakte bedraagt 550 m², dit betreft het gehele stationsgebouw.



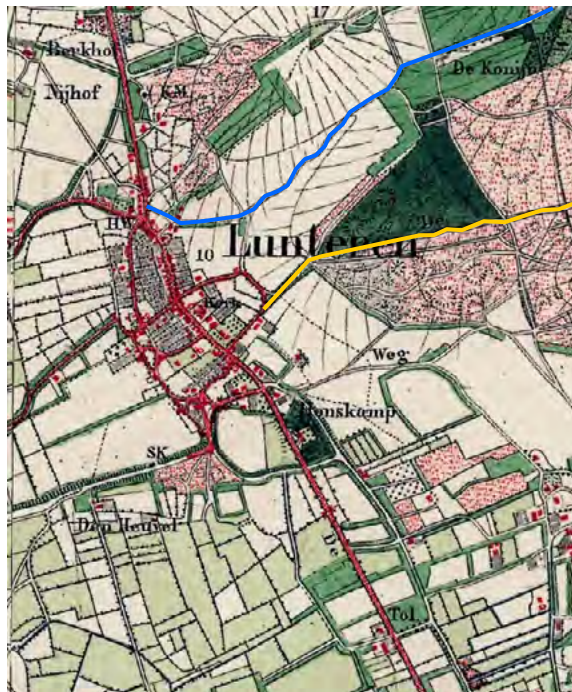
Afb. 3.1 Het station (rood) in de actuele stedenbouwkundige structuur van Lunteren. Het stationscomplex is in 1902 aangelegd op een nieuw eindpunt van de vanaf toen geheten Stationsstraat. Het spoor (paars) loopt op enige afstand parallel aan de middeleeuwse noord-zuid hoofdroute door de streek van Harderwijk naar Wageningen (gele stippellijn).

3 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

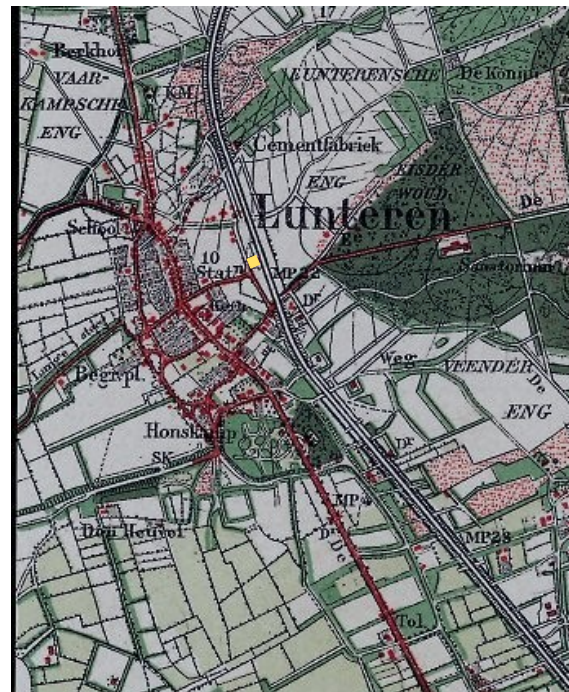
Lunteren is een dorp in de gemeente Ede, provincie Gelderland. Het had, met het omliggende buitengebied, in 2011 een inwoneraantal van 12.705 mensen. Lunteren ligt op de overgang van de geaccidenteerde Veluwe (oost) naar de vlakke Gelderse Vallei (west en noord). Vanouds is de agrarische sector de belangrijkste economische drager van Lunteren. Vanaf de jaren '50 werd Lunteren steeds meer een forensendorp. Sinds de jaren vijftig heeft daarnaast het toerisme een hoge vlucht genomen en zijn er veel campings gesticht, vooral aan de bosrijke zijde, ten oosten van het spoor.

3.1 STEDENBOUWKUNDIGE ONTWIKKELING

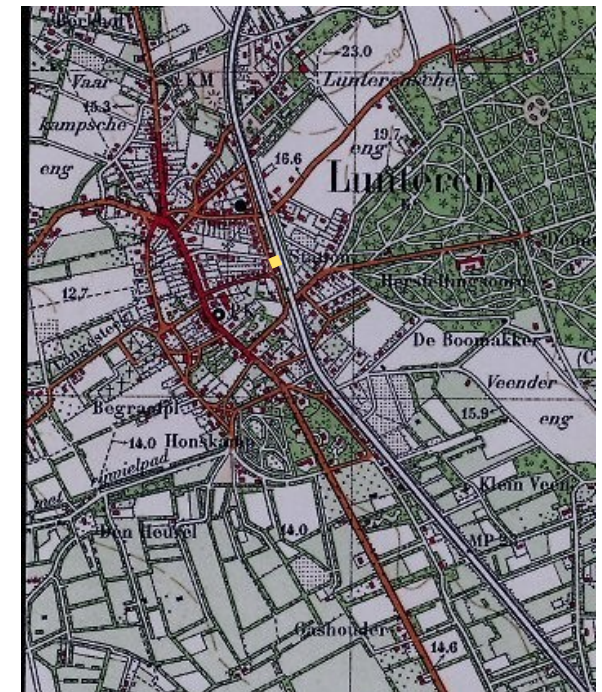
In 1902 is langs de oostzijde van het dorp de spoorlijn aangelegd (afb. 3.3 en 3.5)). De aanleg van spoor op de voet van het Veluwemassief is begrijpelijk vanuit de bodemgesteldheid en het veel geringere aantal noodzakelijke onteigeningsprocedures, in vergelijking met de vruchtbare, intensief gebruikte valleizijde van het dorp. Het oude dorpscentrum had een ruim opgezette, dunbebouwde structuur (afb. 3.1). Uit vergelijking van de Topografische kaarten blijkt dat het aantal woningen in Lunteren na de komst van het station met kleine stapjes is uitgebreid. In 1908 zijn er een paar woningen aan de nieuwe weg langs het spoor gebouwd (afb. 3.3). Er zijn dan nog nauwelijks woningen ten oosten van het spoor. Tussen 1908 en 1914 maakt Lunteren een bescheiden sporsprong met zo'n tien nieuwe woningen langs oostelijke bestaande uitvalswegen. Tussen 1926 en 1931 zijn aan de oostzijde kleine woonbuurten ontstaan (afb. 3.4). In hoeverre de aanleg van het spoor heeft



Afb. 3.2 Lunteren in 1897. Aan de oostzijde liggen de uitvalswegen Engweg (blauw) en tegenwoordige Boslaan (geel), waartussen het emplacement werd ingepast. De hoogtelijnen maken de voet van de helling zichtbaar, de latere stationslocatie. Detail Topografische kaart, 1897.



Afb. 3.3 De spoorlijn met het station (geel), langs de oostzijde van het dorp Lunteren. De veldweg van dorp naar Engweg is iets omgelegd, parallel aan het spoor. Detail Topografische kaart, 1908.



Afb. 3.4 Lunteren in 1931. Ten oosten van het station (geel) zijn langs uitvalswegen nieuwe buurtjes ontwikkeld. In het bosgebied zijn uitgebreide netwerken van wandelpaden aangegeven. Detail Topografische kaart, 1931.



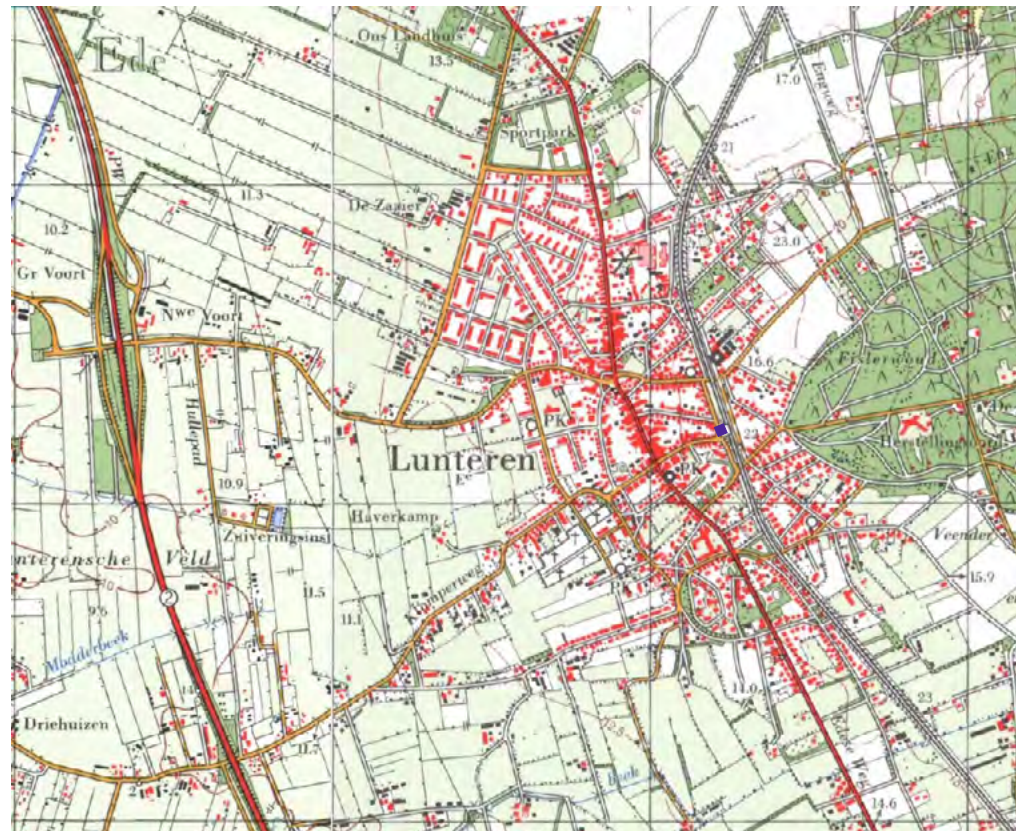
Afb. 3.5 Het station in 1903 aan een veldweg tussen de akkers, later ontwikkeld al de Spoorstraat. Zie afb. 3.10. Rechts boerderijbebouwing, zoals die lange tijd Lunteren kenmerkte. Coll. HUA, cat.nr 165100.



Afb. 3.6 De Spoorstraat in circa 1915, met rechts het iets hoger gelegen station. Zie afb. 3.8. Langs de Spoorstraat zijn diverse burgerwoningen verrezen. Coll. HUA, cat.nr 165101.

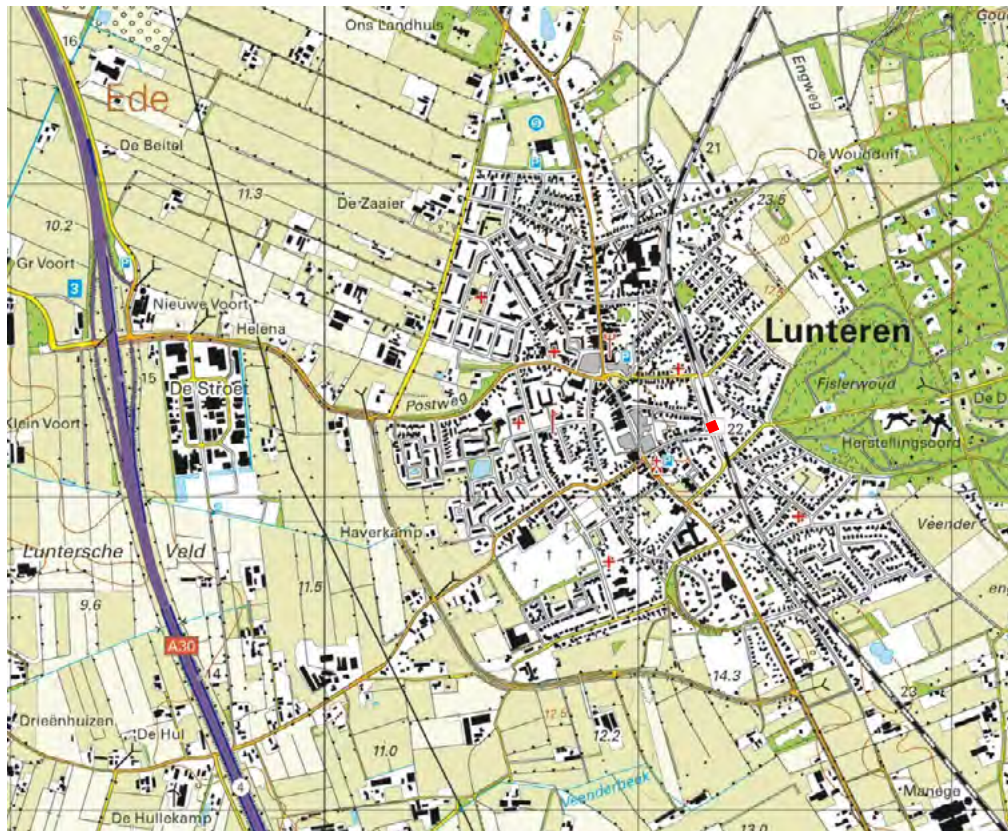
bijgedragen aan de ontwikkeling van Lunteren is moeilijk te zeggen. In tegenstelling tot te Barneveld, is aan het spoor geen (agrarisch gebonden) industrie gevestigd, waardoor in Lunteren het aandeel goederenvervoer in het treinverkeer altijd beperkt is gebleven.

Tussen 1951 en 1974 is het dorpshart vrijwel geheel ingebreed met woningen tot een dichtbebouwd centrum. In diezelfde periode is Lunteren fors uitgebreid met een nieuwe woonwijk aan de noordwestzijde (afb. 3.7). De groei van Lunteren loopt redelijk parallel met die van andere dorpen en plattelandsgemeenten in Nederland.



Afb. 3.7 Lunteren in 1974, met de verdichte dorpskern en de nieuwe woonwijken aan de (noord)westzijde. Door de dorpsuitbreiding is het station (paars) meer excentrisch komen te liggen. Aan de westzijde is de snelweg S1/ A30 aangelegd. Detail Topografische kaart, 1974.

Tot op heden ligt circa tachtig procent van de bebouwde kom aan de westzijde van het spoor (afb. 3.8). Uit de locatie van de dorps-uitbreidingen blijkt dat de landschappelijke positie (ontwikkeling in vlak weidegebied) prevaleerde boven aansluiting het station als bestaande ontsluitingsmogelijkheid. In 1972 werd ten westen van het dorp de provinciale weg S1 aangelegd, vanaf 1991 de A30. De rijksweg is sindsdien voor het forensendorp Lunteren een belangrijker ontsluiting dan de spoorlijn.



Afb. 3.8 Lunteren in 1974, met de verdichte dorpskern en de nieuwe woonwijken aan de (noord)westzijde. Door de dorpsuitbreiding is het station (rood) meer excentrisch komen te liggen. Aan de westzijde is de snelweg S1/ A30 aangelegd. Detail Topografische kaart, 1974.

3.2 HET STATION IN DE STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR

Het station werd in 1902 ten noordoosten van het dorpscentrum gebouwd, aan een bocht in een veldweg vanuit het dorp richting de Engweg (afb. 3.1—3.3). De onverharde veldweg werd parallel aan het spoor omgelegd (afb. 3.5) en met een spoorovergang aangesloten op de Engweg. Tussen 1903 en 1915 is deze veldweg ontwikkeld tot de Spoorstraat (afb. 3.6), met enkele huizen erlangs. Het noordelijk deel van Spoorstraat is pas eind jaren '20 verhard. Ten zuiden van het emplacement bleef de Boslaan via een spoorovergang gehandhaafd (afb. 3.10).

De in 1902 gekozen stationslocatie geeft een sterke lokale gerichtheid aan: aan de kleine zandweg buiten het dorp en niet bij de spookruising met een grotere uitvalsweg, zoals de Engweg en Boslaan, waarmee het station een veel regionaler gerichte uitstraling zou hebben gehad.

Voor de inpassing van het station is vooral gebruik gemaakt van de bestaande landschapsstructuur: het spoor en station liggen op de voet van een Veluwe-uitloper en daarmee iets hoger dan het dorpscentrum (afb. 3.6 en 3.10). Het voorplein is voor de aanleg op eenvoudige wijze uitgebreid en opgehoogd tot spoorhoogte, circa anderhalve meter boven het straatniveau van de Spoorstraat (afb. 3.5, 3.6). Vanaf de aanleg is het plein aan de noord- en zuidzijde met een hellingbaan aangesloten op het straatniveau (afb. 3.5, 3.6).

Door de in § 3.1 beschreven dorpsuitbreidingen kwam het station in de randzone van de bebouwde kom te liggen. Het station ligt tot op heden excentrisch in de stedenbouwkundige structuur, omdat de zijde van de Gelderse vallei zich beter leent voor (grootschaliger) dorpsuitbreiding. Hierdoor wijkt de plek van station Lunteren in stedenbouwkundige structuur af van Ede Centrum en Voorthuizen, waar de stationsgebouwen een prominente plaats in de dorps(infra)structuur innemen.



Afb. 3.9 De Stationsstraat richting het dorpscentrum, gezien vanaf de voet van het stationsplein..



Afb. 3.11 De spoorovergang met de Boslaan. Gezien naar het oosten. Het spoor vormt de grens tussen het dichtbebouwde dorpscentrum en het oostelijke bosrijke gebied.



Afb. 3.10 De Spoorstraat, met rechts het iets hoger gelegen station. Gezien vanuit het zuiden.



Afb. 3.12 De hogere ligging van het stationscomplex (links), ten opzichte van de Spoorstraat. Gezien vanuit het noorden.

3.3 RELATIE MET ANDERE VERKEERSSTROMEN

Het voor- en navervoer van de treinreis vindt te Lunteren voornamelijk plaats met eigen vervoer. Ten behoeve van parkeren zijn fietsenstallingen en een P&R-terrein aanwezig.

Qua openbaar vervoer wordt sinds 10 september 1979 een buurtbus geëxploiteerd, lijn 505. De dienstregeling wordt tegenwoordig uitgevoerd met acht-persoonsbussen, door vrijwillige chauffeurs van de Buurtbusvereniging Ederveen-Overberg. De buslijn is op werkdagen doorgetrokken van Ederveen via Lunteren naar Wekerom, vice versa. Sinds 2010 gebeurt de exploitatie onder verantwoording van Syntus.

3.4 CONCLUSIES

- Het stationsgebied is in 1902 pragmatisch ingepast in de landelijke infrastructuur van Lunteren. Het station is vanuit de gebogen lopende omringende straten pas van dichtbij zichtbaar. Hierdoor speelt het station nauwelijks een rol in (visuele) beleving van de oude stedenbouwkundige structuur van het dorp.
- Ook door de straatinrichting, met de boombeplanting tussen Spoorstraat en voorplein, is het gebouw tegenwoordig vanuit vrijwel alle richtingen aan het oog onttrokken.
- Door de ligging van de spoorlijn op de overgang van de vlakke, goed bebouwbare Gelderse vallei en de geaccidenteerde Veluwe, vormt het stationscomplex de grens tussen de dichtbebouwde dorpskom en oostelijke bosrijke gebied.
- De aanwezigheid van het station is bij naoorlogse stedenbouwkundige ontwikkelingen nooit aangegrepen om de stedenbouwkundige structuur zo in te richten, dat de trein een aantrekkelijk alternatief voor eigen vervoer zou kunnen worden.



Afb. 4.1 Het eenvoudige emplacement in circa 1910. Het emplacement bestond uit een doorgaand spoor en enkele opstelsporen. Behalve het stations- en retiradegebouw waren geen andere spoorgebouwen of installaties aanwezig. Coll. J. Siepel.



Afb. 4.2 Het emplacement in circa 1950. Het emplacement heeft een dubbel spoor, met aan weerszijden een perron. Coll. W. Bramer.

4 EMPLACEMENT CONTEXT

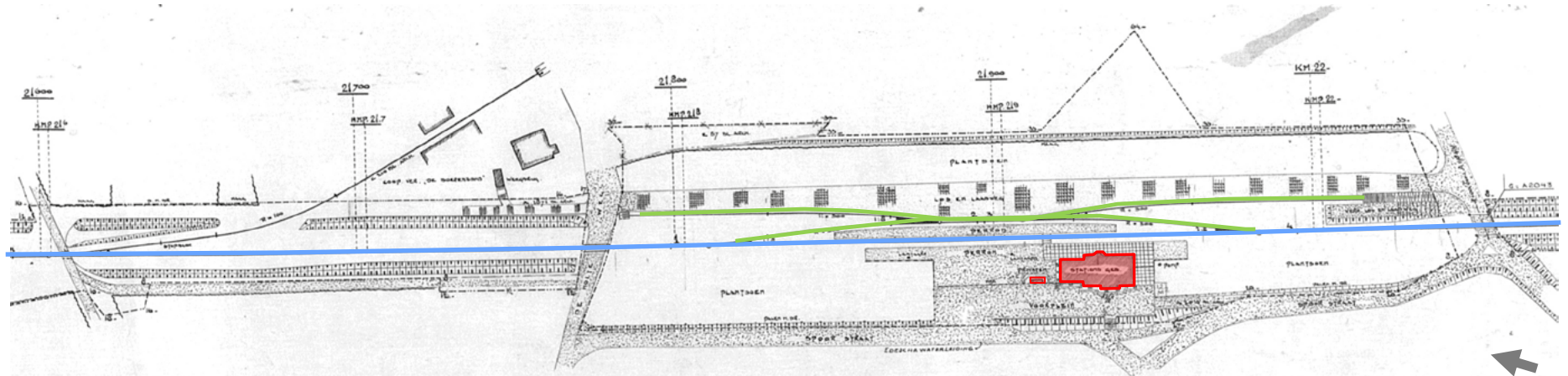
4.1 ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT

De opzet van het emplacement en de verdere ontwikkeling zijn zeer eenvoudig. Uit afbeeldingen en emplacementsskaarten blijkt dat naast het stationsgebouw en retiradegebouw geen andere bebouwing of spoorgerelateerde installaties aanwezig waren (afb. 4.1 en 4.3). Het emplacement had oorspronkelijk één perron aan de stationszijde. De emplacementsskaart uit 1933 toont tussen het doorgaande spoor en de twee opstelsporen een klein (goederen)perron (afb. 4.3). Tussen 1933 en 1950 zijn de uiteinden van de opstelsporen opgebroken. Daarop is tussen het opstelspoor en de laad- en losweg het tweede perron aangelegd (afb. 4.2). De kaart van 1933 toont ten noorden van de Engweg een aftakking naar het terrein van de Coöperatieve vereniging De Boerenbond. Uit de emplacementsskaart 1951, blijkt dat deze aftakking is opgebroken, mogelijk als gevolg van het stoppen van de treindienst in de Tweede Wereldoorlog. Het goederenvervoer is na de oorlog niet hervat; de laad- en losweg staat in 1951 als 'voormalig' vermeld.

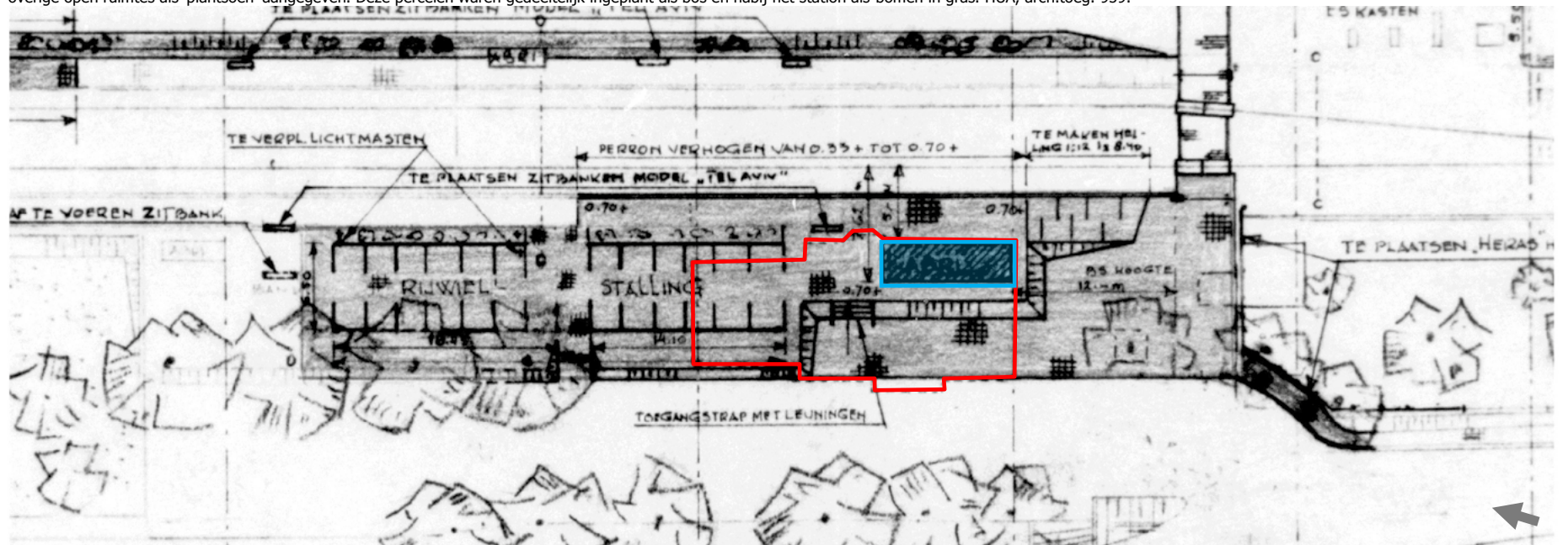
Het voorplein heeft altijd een eenvoudige inrichting gekend. Op de insteek van het talud is rond 1910 een rij linden geplant (afb. 3.6). Deze bomen zijn tegenwoordig beeld- en sfeerbepalend in het aanzicht van het station (afb. 4.15). Aan de noordzijde van het pand is in 1951 een ruime fietsenstalling aanwezig. Nadat de stationsfunctie van het gebouw begin jaren '70 was opgeheven, wilde NS het gebouw slopen. Uit 1973 dateert een kaart, met op die locatie een Leidseabri en nieuwe fietsenstalling



Afb. 4.5 De inrichting van het plein ten zuiden van het station eind jaren '70, met de Leidseabri en pleintje. Coll. W. Bramer.



Afb. 4.3 Het emplacement van Lunteren in 1933. Centraal staat het stationsgebouw, met ernaast het toiletgebouwtje. Ten oosten (boven) daarvan ligt aan perron 1 het doorgaande spoor (blauw), met na het tussenperron twee kruisende opstelsporen (groen) en de laad- en losweg voor goederenvervoer. Aan de westzijde van het stationsgebouw ligt het voorplein, met de entrees naar de Spoorstraat. Aan de zuidzijde wordt het emplacement begrenst door de spoorovergang van de Boslaan, aan de noordzijde voor de Engweg. Ten noorden van Engweg ligt de korte spoorafzetting op het terrein van de Boerenbond. Aan weerszijden van het spoor zijn de overige open ruimtes als 'plantsoen' aangegeven. Deze percelen waren gedeeltelijk ingeplant als bos en nabij het station als bomen in gras. HUA, arch.toeg. 959.



Afb. 4.4 Detail van het emplacement van Lunteren in 1933. Met het wijzigingsvoorstel om het stationsgebouw (rode lijn) af te breken en te vervangen door abri (blauw) en fietsenstallingen. HUA, arch.toeg. 959.



Afb. 4.6 De fietsenstalling met de bielsdecoratie uit begin jaren '70. Coll. C. Otting, GAE, id.nr GA06174.



Afb. 4.7 Het emplacement als smalle open ruimte, tussen de hoog oprijzende groene wanden.

(afb. 4.4). Het gebouw bleef echter bewaard en ten zuiden ervan werd de Leidseabri gebouwd aan een klein plein, naast de overgang naar spoor 2 (afb. 4.5).

Benninga en Otto te Lunteren

Naar de mode van de jaren '70 was het zuidelijke plein gedecoreerd met plantenbakken en afscheidingen van spoorbiels. De fietsenstalling aan de noordzijde kreeg overkappingen en eveneens een wandafwerking met gedoecerde verticale biels (afb. 4.6). Gezien de vormgeving was deze bielsdecoratie een ontwerp van N.H. Benninga (1906-1991). De heer Benninga kreeg na zijn pensionering als directielid van de Bijenkorf de inspiratie om met oude spoorbiels de buitenruimte vorm te geven. In 1970 werd een proefproject met bielsbouwsels gestart op de stations Ommen, Nijverdal en Bussum Zuid, nadat een eerder experiment met een Bielstuin op de Stapelplaats Crailoo lovende reacties had opgeleverd. Op circa veertig stations, waaronder ook Barneveld Centrum, werden zijn bielsbouwsels opgericht. Lunteren wordt in informatie over Benninga niet genoemd. De vormgeving en afwerking duiden echter zeer sterk op zijn manier van werken.

Vermoedelijk is bij deze terreinaanpassingen ook langs spoor 2 de kenmerkende 'Hein Otto'-beukenhaag geplant; een jonge haag is zichtbaar op een foto uit 1974. Hein Otto was landschapsarchitect bij NS van 1946 tot 1979. In die periode zocht NS door standaardisering van vormgeving en materialisatie een nationale corporate identity uit te stralen. Hein Otto droeg hier op sterke wijze aan bij, door het ontwerpen van een eenduidig groenbeeld voor de stationsomgeving. De meest herkenbare en nog vaak bewaard gebleven uitingsvorm daarvan is de beukenhaag als groene plint langs de open perrons van kleine stations. Dit haag-idee is over vrijwel geheel Nederland uitgerold. Echter als een op zichzelf staand, handzaam standaardelement, zonder de verdere stationsomgeving naar Otto's filosofie in te richten. Zo ook te Lunteren. Dit is aan de zijde van het stationsgebouw Lunteren goed zichtbaar; oude foto's tonen in tegenstelling tot Otto's strakke, lineaire spoorbeeld een borderachtige structuur in de groenperken en -randen, met een divers verloop van terreininrichting zonder eenduidig basisplan. Station Lunteren komt dan ook niet in archief van Otto voor.

Latere aanpassingen

Eind 2001 zijn de Leidseabri en plein vervangen door de nog aanwezige eenvoudige, omheinde fietsenstalling. Ook werd de oude overkapte fietsenstalling ten noorden van het stationsgebouw vervangen door eigentijdse overkapte fietsklemmen en -kluizen. Hierbij is de bielsdecoratie verwijderd, zoals dit in die periode met vrijwel alle bielsbouwsels bij kleine stations is gebeurd. In 2009-2010 werd op de oostelijke voormalige laad- en losweg een grote, eenvoudige parkeerplaats gefaciliteerd. Deze wordt gedeeld met de aangrenzende Sauna/ beautycentrum De Veluwe.

4.2 HET ACTUELE EMPLACEMENT

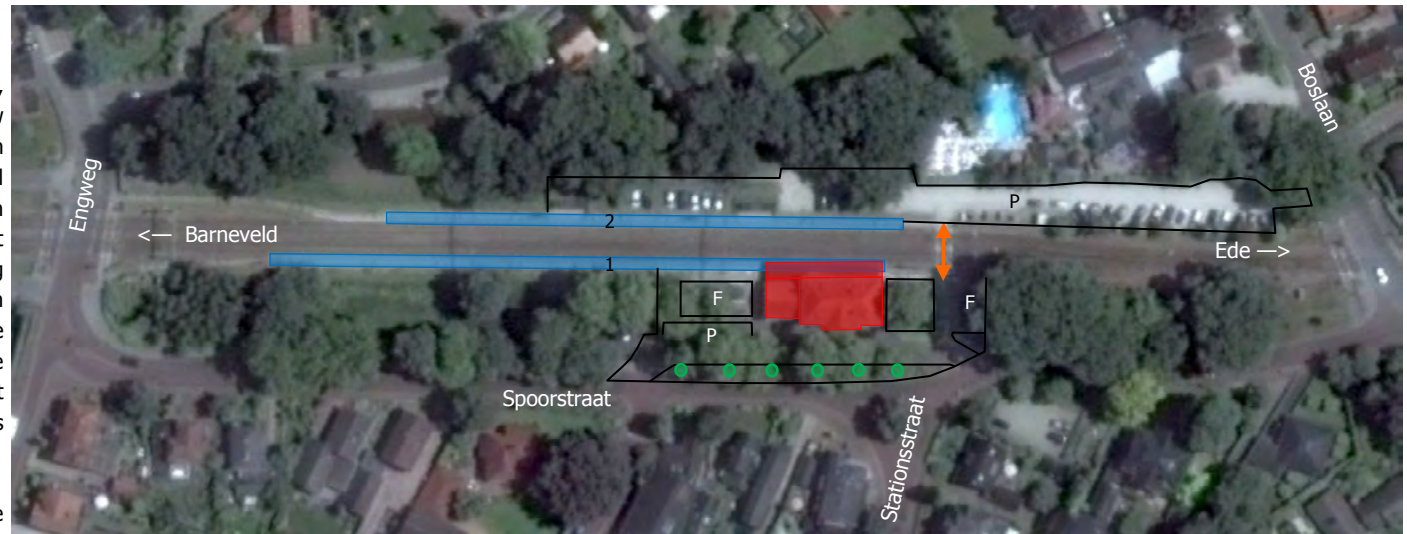
Het emplacement heeft een eenvoudige opzet, waarin aan de spoorzijde het stationsgebouw als markant element het centrale punt is. Aan de dorpszijde van het emplacement staan veel oude(re) bomen, aan de boszijde staat een dichte, hoog opgeschoten groenstrook op het saunaterrein. In de ruimtelijke beleving bevindt het emplacement zich hierdoor in een smalle, open ruimte omsloten door hoge groene wanden (afb. 4.7). Omdat de groene massa het sterkst aanwezig is, neemt het kleine emplacement een onopvallende plaats in binnen de omgeving.

Het actuele emplacement ligt langs het enkele doorgaande spoor. Over de lengte van het emplacement is een tweede perronspoor aanwezig (afb. 4.7). Dit wordt mede gebruikt om te Lunteren de treinen elkaar te laten passeren. Aan de westzijde van het dubbele spoor staat het stationsgebouw. Perron 1 ligt aansluitend aan het gebouw. Perron 2 ligt aan de overzijde van het spoor en is bereikbaar via de gelijkvloerse voetgangersoversteekplaatsen, ten zuiden en noorden van de perrons (afb. 4.8 en 4.9). Perron 2 is recent voorzien van een abri. Op beide perrons is het zitmeubilair recent vervangen in de nieuwe stations-outillage.

Ten oosten van perron 2 is de vroegere laad- en losweg eenvoudig ingericht als uitgebreide parkeerplaats (afb. 4.10 en 4.11). Het perron wordt van de parkeerstrook gescheiden door de klassieke 'Hein Otto-beukenhaag' (afb. 4.10).

Aan weerszijden van het stationsgebouw bevindt zich een fietsstalling (afb. 4.12 en 4.13). Ter hoogte van de noordelijke fietsstalling is langs de entreehelling een parkeerstrook aanwezig (afb. 4.14).

Vanaf de Spoorstraat is het iets hoger gelegen stationsterrein voor alle verkeer bereikbaar via een hellingbaan aan weerszijden en voor voetgangers met een kort verhard hellingdeel ter hoogte van het stationsgebouw. Het voorplein heeft de vorm van een brede voorrijstrook (afb. 4.15). Deze heeft een utilitaire uitstraling, met asfaltverharding, herstelplekken, enkele klinkervlakken en een diversiteit aan inrichtingselementen (afb. 4.12). Het voorplein draagt daarmee niet bij aan een passende setting van het gerestaureerde stationsgebouw.



Overzicht van het actuele emplacement op een recente luchtfoto. Van het emplacement is bij NS geen actuele kaart aanwezig. Het emplacement bestaat uit de volgende hoofdonderdelen: gebouw (rood), perron 1 en 2 (blauw), spoorovergang (oranje), voorplein met lindenrij (groen), fietsstallingen (F) en parkeerplaatsen (P).



Afb. 4.8 De reizigersoversteekplaats aan de zuidzijde van de perrons.



Afb. 4.9 De reizigersoversteekplaats aan de noordzijde van de perrons. Hier is ook een wandelpad richting de Engweg.



Afb. 4.11 De parkeerstrook op de vroegere laad- en losweg, gezien vanaf de Boslaan.



Afb. 4.10 De parkeerstrook op de vroegere laad- en losweg, ter hoogte van perron 2.



Afb. 4.12 De zuidelijke entree tot het stationsplein. Daarachter de zuidelijke, omheinde fietsenstalling op de plek van de Leidseabri.



Afb. 4.13 De noordelijke fietsstalling, met overkapte fietsrekken en -kluizen.



Afb. 4.14 De noordelijke entree tot het stationsplein, met erlangs de parkeerstrook voor kort parkeren. Daarachter de noordelijke fietsstalling.



Afb. 4.15 Het voorplein van station Lunteren, gezien vanaf de zuidelijke entreehelling. Op de insteek van het talud (links) staat de lindenrij uit circa 1910.

4.3 CONCLUSIES

- De opzet van het emplacement is altijd eenvoudig geweest en voornamelijk gericht op reizigersvervoer. Het stationsgebouw was daarmee vanouds het opvallende, centrale element van het complex.
- De oude boomplanting op het emplacement dateert deels uit circa 1910 en met name de lindenrij op de taludinsteek van het voorplein geeft het station een besloten karakter en sterke, groene achtergrond. De vroegere centrale, opvallende plaats van het gebouw in de emplacementbeleving is door uitgroei van boombeplanting aan weerszijden van het pand verminderd. De huidige opzet is fraai, zolang deze zij-beplanting niet het gebouw gaat overheersen.
- Door verlies van de stationsfuncties en de huidige leegstand heeft het stationsgebouw een decorfunctie op het emplacement. Door de centrale plaats op het emplacement is het gebouw wel sterk identiteitsbepalend voor het emplacement.



Afb. 5.1 De voorgevel van station Lunteren. Het gebouw is rijksmonument.



Afb. 5.2 De voorgevel van station Ede Centrum. Het gebouw is rijksmonument en opgenomen in de NS-collectie Bijzondere stationsgebouwen.



Afb. 5.3 De voorgevel van station Voorthuizen. Het gebouw is sinds 1937 herbestemd en beschermd als gemeentelijke monument.

5 ARCHITECTONISCHE CONTEXT

5.1 ARCHITECTONISCHE TYPERING VAN STATION LUNTEREN

De SMV-drieling

Het stationsgebouw van Lunteren is onderdeel van de stationsfamilie van drie gebouwen langs de oorspronkelijke SMV-lijn. Dit betreft de stations van Lunteren (afb. 5.1), Ede-Centrum (afb. 5.2) en Voorthuizen (afb. 5.3). Het vierde stationsgebouw aan de lijn, Barneveld Centrum (afb. 5.4), had vanwege het stationsbelang een groter, afwijkend ontwerp. Bijzonder is dat, ondanks het wisselend verloop van hun geschiedenis, de drieling tot op heden bewaard is gebleven. Van de SMV-stations is geen architect bekend. De drie stations hebben eenzelfde basisontwerp, dat bij ieder op iets verschillende wijze is uitgewerkt. Dit blijkt uit het gegeven dat voor elk station een aparte bestekstekening is gemaakt.

Verwantschap met andere stationstypen

De architect van de stations aan de SV-lijn is onbekend. Voor het ontwerp van de drie stations lijkt inspiratie te zijn geput uit enkele gangbare stationstypen in Nederland. Het meest in het oog springend is daarbij het verwantschap met gebouwen langs andere lokaalspoorlijnen en met het eerste standaardtype 4e Klasse.

De zekere overeenkomst met de 19e-eeuwse stations langs andere lokaalspooren, is zichtbaar in de stations van onder meer Aalten (1884, GOLS), Medemblik (1886, LHN, afb. 5.5) en Landgraaf (1893, ZSM). Dit door de opzet van hoofdgebouw met lage goederenvleugel en de detaillering met geelstenen sierbanden. Het hoofdgebouw van



Afb. 5.4 De voorgevel van station Barneveld Centrum. Het gebouw is gesloopt in 1974. Foto 1908, coll. Beeldbank Barneveld, cat.nr KIP0343.

de SMV-stations is echter groter van opzet en voorkomen, dan de meer bescheiden andere lokaalspoorstations.

De verwantschap met het eerste standaardtype 4e Klasse van de Staatsspoorwegen (MESS, K.H. van Brederode), zoals station Scheemda (1865, afb. 5.6), uit zich in het meer nadrukkelijk voorkomen van de voorgevel. Dit met name door de forse middenrisaliet, met brede entree en breed (gekoppeld) venster op de etage, en de brede opzet van alle deur- en vensteropeningen.

Afwijkend van andere lokaalspoorstations hebben de SMV-stations een perronkap en afwijkend van het standaardtype 4e Klasse loopt deze kap door over de volle breedte van hoofdvolume en goederenvleugel (afb. 5.13). In de originele ruimtelijke indeling komen de SMV-stations sterk overeen met de 4e-Klasse stations van de MESS. Dit geldt ook voor de gebruiksfuncties en looprouting (afb. 2.3): vestibule, links loket, rechtdoor wachtkamer 2e Klasse, rechts wachtkamer 3e Klasse. Bij beide stationsseries is de wachtkamer 1e Klasse of gecombineerd met de 2e Klasse of afwezig.

De overgang naar de vroeg-20e-eeuwse architectuur uit zich bij de SMV-gebouwen in de asymmetrisch ingedeelde voorgevel (afb. 5.7); met 'links' de opvallende vijf smalle, schuin oplopende vensters van de trappenhuizen en toilet in de dienstwoning en rechts de ongelijke vensterindeling van stationsruimte en dienstwoning en het forse schilddak. Deze ongelijke vensterindeling tussen begane grond en etage kenmerkt ook de perrongevel. In detaillering blijkt het verschil in bouwperiode aan de meer basale toepassing van de geelstenen sierbanden, vergeleken met de 'spekkoek'-decoratie uit de jaren 1880 en de toepassing van pironen op de dakhoeven (afb. 5.10).

De drie SMV-gebouwen vormen binnen de collectie stationsgebouwen van NS in hun architectuur een duidelijk herkenbare eigen serie.

5.2 ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET EXTERIEUR

Het hoofdgebouw

Het gebouw heeft een klassieke stationsopbouw met een tweelaags hoofdvolume met zolder, onder een schildkap. In het archief is de bestekstekening (afb. 5.7) van het gebouw bewaard gebleven. Vergelijking met de actuele situatie toont dat de voorgevel van het gebouw in exterieur nagenoeg gaaf aanwezig is. De indeling van de achtergevel wijkt af van oorspronkelijke situatie door het vervangen van de perrontrees door vensters, zoals beschreven in § 2.3. De omzetting van een open naar een gesloten perrongevel heeft overigens op dezelfde wijze plaatsgevonden bij gebouw Ede Centrum.



Afb. 5.5 De voorgevel van station Medemblik, lokaalspoorstation. Coll. A.J. Travaille, 2007.



Afb. 5.6 De voorgevel van station Scheemda, standaardtype 4e Klasse. Coll. E Wolters, 2011.



Afb. 5.7 De asymmetrisch ingedeelde voorgevel van de SMV-gebouwen. Detail van bestekstekening voor station Lunteren.



Afb. 5.8 Het schild- en zadeldak zijn beiden voorzien van rode Hollandse pannen en een doorlopende daklijst. Aan de voorzijde loopt het schilddak door in de steekkap boven de middenrisaliet. De muren zijn gedecoreerd met banden van gele baksteen. De banden zijn veelal gekoppeld aan architectonische hoofdpunten van de deur- en raamopeningen.

De goederenloods

Aan één zijde heeft het gebouw een eenlaags vleugel met zadeldak, als goederenloods. Te Lunteren en Voorthuizen kreeg de vleugel aan de voorzijde één entree en twee bovenramen (afb. 5.7) en aan de perronzijde twee entrees (bagage en goederen). Station Ede Centrum kreeg een dubbelgrote vleugel met aan beide zijden vier entrees. Te Voorthuizen is de vleugel na herbesteding grondig verbouwd en met een verdieping opgehoogd (afb. 5.3). Te Lunteren zijn de perrondeuren vervangen door luiken op een gemetselde plint. Te Ede Centrum is het 'bagage-deurstel' eveneens vervangen door een luik. De drie goederen-entrees zijn nog aanwezig.

Daken

Het schilddak van het hoofdgebouw en het zadeldak van de vleugel zijn gedekt met Hollandse pannen. De twee hoekpannen van het schilddak zijn gedecoreerd met metalen pironen. De beide daken hebben een rondom doorlopende, eenvoudig geprofileerde daklijst met overstek. Aan de voorzijde loopt het schilddak door in de steekkap boven de middenrisaliet (afb. 5.8 en 5.9).

Gevels

De gevels zijn opgetrokken uit rode baksteen en gedecoreerd met banden van gele baksteen. De gevels van de vleugel staan op een hardstenen plint. De afwisseling met geelstenen sierdelen is ook doorgevoerd in de ontlastingsbogen boven alle deur- en raamopeningen. De banden zijn veelal gekoppeld aan de architectonische hoofdpunten van de deur- en raamopeningen; de onderzijde, het begin van de boog, of de scheiding tussen onder- en bovenvenster. Langs de dakrand is het roodstenen metselwerk rondom getand uitgekraagd. Deze sierlijst is onderlangs afgebiesd met een enkele geelstenen band. De sierlijst van uitkragend metselwerk loopt getrapd door in de topgevel van de middenrisaliet (afb. 5.8, 5.10 en 5.11). In perronzevel is de verbouwing van deurstellen naar vensters goed zichtbaar in afwijkend metselwerk van de plint (afb. 5.12).



Afb. 5.9 De hoekpannen van het schilddak zijn gedecoreerd met een metalen piron.



Afb. 5.10 De uitkragende sierlijst langs de dakrand, met geelstenen bias.



Afb. 5.11 De sierlijst van uitkragend metselwerk is doorgezet in de topgevel van de middenrisaliet.



Afb. 5.12 Links het afwijkende metselwerk van de plint onder het venster dat een perrondeur vervangt.



Afb. 5.13 De spoorzijde van het station met de perronkap over de volle breedte van hoofdgebouw en goederenvleugel.

Perronkap

De perronzeil is over de hele breedte voorzien van perronkap. De staanders, draagconstructie en kap zijn in hout uitgevoerd. De bestekstekening van het gebouw geeft geen details voor de perronkap weer. De staanders en balken van de draagconstructie zijn geprofileerd en met eenvoudig snijwerk gedecoreerd. De staanders rusten op een betonnen voet, die vrijwel geheel is weggewerkt in de perronbestrating. In de kap is ter hoogte van de vroegere erker aan het plaatskaartenkantoor een lichtstraat aanwezig (afb. 5.13-5.15). Deze lichtstraat is ingebouwd bij de modernisering van 1959 en bij de restauratie 2001 bewaard.

Ramen en deuren

Aan het gebouw zijn de gewone ramen voorzien van houten kruiskozijnen met meerruits bovenvensters. De brede ramen op de verdieping in middenrisaliet en achtergevel hebben een dubbel kruis. Alle kleine vierkante of smalle ramen hebben een enkel venster. De kozijnen en raamstijlen zijn witgekleurd, de sponningen en roeden zijn donkergroen gekleurd (afb. 5.8, 5.11, 5.13 en 5.17).

De buitendeuren in het gebouw zijn donkergroen gekleurd, behalve de herstelde hoofdentree, die in historisch model en in donkerrood is uitgevoerd. Voor het kleurgebruik is geen historisch-kleuronderzoek verricht. De deuren naar de dienstwoning en goederenvleugel hebben hun historische vormgeving van halve paneel deur met bovenramen (afb. 5.13, 5.16 en 5.17).



Afb. 5.14 Detail van het snijwerk aan de draagconstructie.



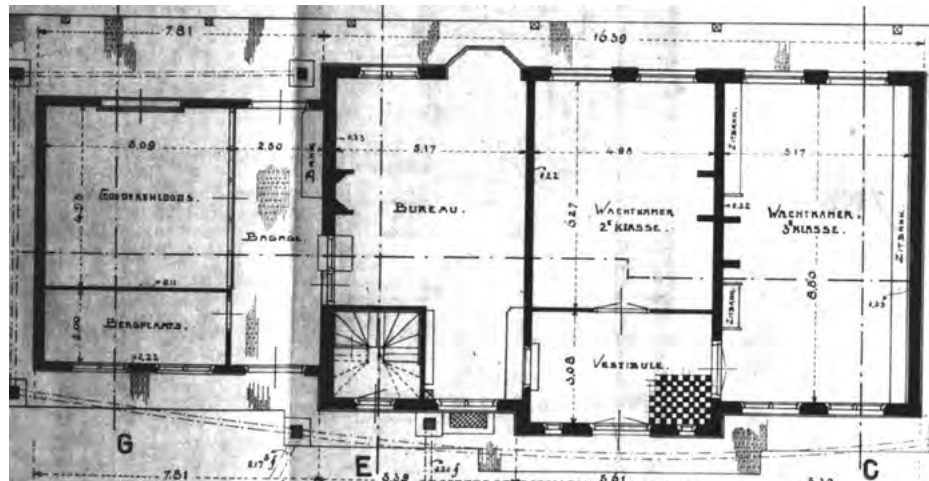
Afb. 5.15 De lichtstraat boven de locatie van de vroegere erker aan het plaatskaartenkantoor.



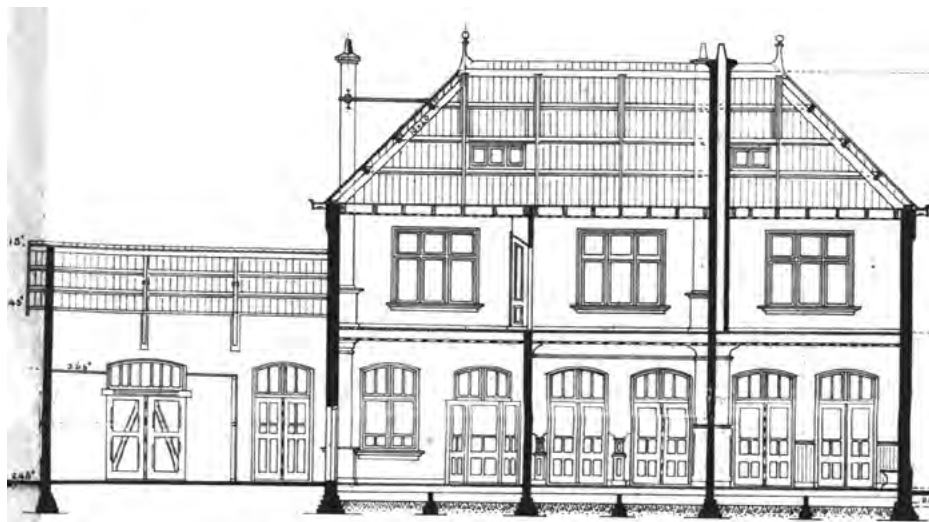
Afb. 5.16 De voordeur naar de dienstwoning. Links de dubbele deur naar de goederenvleugel



Afb. 5.17 De middenrisaliet in de voorgevel met de hoofdentree met dubbele deur.



Afb. 5.18a Plattegrond van het stationsgedeelte op de bestekstekening. In de vestibule is aangegeven hoe de geblokte tegelvloer gelegd moet worden. In bureau en wachtkamers zijn de haardpartijen zichtbaar.



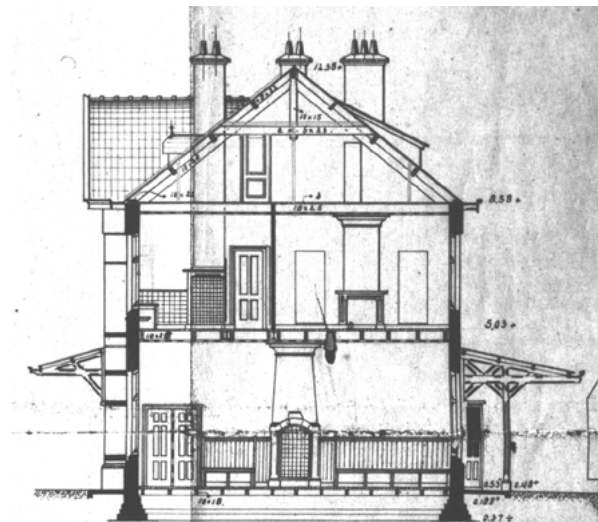
Afb. 5.18b Noord-zuiddoorsnede van het stationsgebouw, met de dubbele deurstellen naar het perron, in de goederenvleugel (links) en de beide wachtkamers. In het Bureau zijn het raam en de erker zichtbaar. Op de verdieping de brede ramen in de drie achterkamers.

5.3 ARCHITECTONISCHE OPZET VAN HET INTERIEUR

In de indeling volgt het gebouw zoals beschreven de standaardstations, door de doorlopende reizigersruimten van vestibule en wachtkamer over de volle diepte, met het loket in de zijwand. In het interieur is de ruimte-indeling nagenoeg origineel. Uitzondering zijn de zuidelijke ruimte, waar de toiletgroep is ingebouwd (afb. 5.19), en de goederenvleugel, die helemaal is uitgebroken en later voorzien van een toilet en wasruimte (afb. 5.20). De aankleding van de ruimten is grotendeels origineel, of bij de restauratie aangepast in '1902-stijl': de doorgang ter plaatse van het jaren '50 loket (afb. 5.22), de toiletafschieding in de zuidelijke ruimte (afb. 5.19) en de toiletafschieding en deuren in de goederenvleugel (afb. 5.20).

Muren

Op de begane grond zijn de muren van de vestibule, wachtkamers van origine, en deels aangeheeld sinds de restauratie, voorzien van houten lambrisering. Op sommige delen is langs de lambrisering een eenvoudige zitbank verwerkt (afb. 5.23). De wachtkamer (2^e Klasse) is voorzien van ornamentele haardpartij, met het monogram van de SMV (afb. 5.21). In de muur tussen Bureau en wachtkamer is de doorbraak uit 1959 voor een loket bij de restauratie afgewerkt in de stijl van de bouwperiode (afb. 5.22). De schouw in het Bureau is bekleed met tegeltjes, vermoedelijk in 1959 (afb. 5.22). De haardpartij in wachtkamer 3^e Klasse is grotendeels weggebroken, waarschijnlijk bij de ombouw tot fietsstalling in 1959. De wandafwerking van de



Afb. 5.18c West-oostdoorsnede van het zuidelijk deel van het hoofdvolume. Op de begane grond de wachtkamer 3e Klasse, met haard, lambrisering en doorgang naar de vestibule. Op de verdieping de keuken (links) en een kamer.



Afb. 5.19 De zuidelijke stationsruimte (wachtkamer 3e Klasse, later fietsenstalling), met het in 1959 ingebouwde toiletblok. Daarnaast de deur naar het perron. Links de afgekapte haardpartij uit de wachtkamerperiode.



Afb. 5.20 De goederenvleugel. In 1959 zijn alle muren uitgebroken. Na 1973 is een toilet en washok ingebouwd. De vloerbekleding dateert uit die periode.



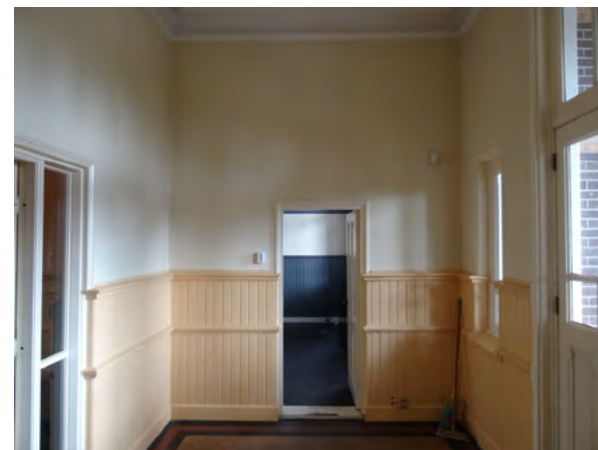
Afb. 5.21 De zuidwand van de wachtkamer (2e Klasse), met de originele lambrisering, ornamentele haardpartij en geprononceerde plafondblijst.



Afb. 5.22 Doorzicht van de wachtkamer naar het Bureau. De doorbraak is aangebracht in 1959 als modern loket en bij restauratie afgewerkt in de bouwstijl van het pand. In het Bureau de jaren '50-afwerking van de haardpartij.



Afb. 5.23 De lambrisering met zitbank in de wachtkamer.



Afb. 5.24 De vestibule met tegelvloer, lambrisering en heropende doorgang naar de wachtkamer 3e Klasse/ fietsenstalling.



Afb. 5.25 Het centrale stucornament in het plafond van de wachtkamer (2e Klasse). Bij de modernisering van 1958-59 zijn geen verlaagde plafonds ingebracht, waardoor de originele stucplafonds onbeschadigd bewaard zijn gebleven.



Afb. 5.26 De zuidoostelijke kamer in de dienstwoning met rijk geornamenteerd stucplafond. Links de deur naar de gang, aan weerszijden van de haardpartij een vaste kast.

stationsruimtes in diverse kleuren dateert van gebruikers na afloop van de stationsfunctie in de jaren '70 (afb. 519. -5.24). In de dienstwoning zijn muren voorzien van een doorlopende lambriseringsplint. In de middelste kamer bevinden zich in de tussenmuren originele vaste kasten. Van de haardpartij lijkt hier de schouw te zijn vereenvoudigd: er is een mantel en een plafondafwerking, de schouw mist echter (afb. 5.25).

Plafonds

De plafonds hebben allen nagenoeg hun originele uitvoering. In het hoofdvolume als vlak stucplafond, met plafondlijsten en een centraal stucornament. De wachtkamer (2^e Klasse) heeft een sterk geprononceerde plafondlijst (afb. 5.21), evenals de vestibule. De goederenvleugel heeft, evenals de zolder de originele open kapconstructie (afb. 5.27 en 5.28). De plafonds in de dienstwoning zijn afgewerkt als stucplafond, met in de kamers en keuken een centraal stucornament. De plafonds van de drie grote kamers hebben daarbij rondom een sterk geprononceerde plafondlijst (afb. 5.26).

Vloeren

De ruimten van Bureau en wachtkamer hebben een houten vloer over de breedte van de ruimten. Waarschijnlijk betreft dit de originele ondervloer. De vestibule is belegd met een tegelvloer met eenvoudige sierrand (afb. 5.24). De wachtkamer 3^e Klasse/ fietsenstalling heeft een houten vloer over de diepte van de ruimte. De vloer van het toiletblok is bekleed met zeil, waaronder de originele terrazzovloer aanwezig is (afb. 5.29). De bovenwoning heeft de originele houten vloeren (afb. 5.26). Het trappenhuis vanaf de begane grond is bekleed met vloerbedekking.

Dienstwoning, bijzondere ruimten

Kelder

De kelder met troggewelfjes verkeert, afgezien latere technische installaties, in originele staat (afb. 5.30).

Keuken

De keuken bevat de originele schouw en een later ingebracht keukenblok en wandbekleding (afb. 5.31).



Afb. 5.27 De goederenloods, met de originele houten kapconstructie met trekstangen.



Afb. 5.28 De originele kapconstructie op de zolder van de dienstwoning.

5.4 CONCLUSIES

- Station Lunteren is onderdeel van de unieke stationsdrieling, met Ede Centrum en Voorthuizen. Bijzonder is dat de drie gebouwen tot op heden gaaf (Ede en Lunteren) of goed herkenbaar (Voorthuizen) aanwezig zijn.
- De architectuur is in 1902 geïnspireerd op 19e-eeuwse stations langs andere lokaalsporen en op het eerste standaardtype 4e Klasse van de MESS, maar heeft een eigen uitwerking gekregen. Hierin is ook de overgang naar de vroeg-20e-eeuwse architectuur zichtbaar.
- De drie stations hebben een eigen architectuur en detaillering, waardoor zij zich herkenbaar onderscheiden van de andere Nederlandse stations.
- In exterieur verkeert het gebouw nagenoeg in oorspronkelijke staat. Ten opzichte van de gebouwde situatie is het grootste verschil dat na 1973 de perrondeuren zijn vervangen door vensters, waardoor het station een gesloten achtergevel heeft.
- In interieur verkeert het station op in hoge mate in originele en soms gerestaureerde staat. Cultuurhistorisch bevreemdend is dat bij de afgelopen restauratie enkele jaren '50-moderniseringen zijn bewaard, zoals de loketdoorgang en de beide toiletgroepen, maar werden afgewerkt in de stijl van de bouwperiode in 1902.
- De *belevingswaarde* van het historische exterieur en interieur is hoog; de bezoeker krijgt het gevoel een origineel station uit 1902 te betreden.
- Doordat veel elementen, zowel bouwkundig als in decoratie, uit de bouwperiode bewaard zijn gebleven, heeft het stationsgebouw een hoge cultuurhistorische waarde.
- Vergeleken met het verbouwde interieur van station Ede Centrum, wekt het qua gebouw verwondering dat Ede Centrum en niet Lunteren opgenomen is in de Collectie Bijzondere stationsgebouwen van NS.



Afb. 5.29 De vloer van het toiletblok uit 1959; de dorpel en daarboven de originele terrazzovloer, met later opgebracht zeil.



Afb. 5.30 De kelder met troggewelfjes, onder de entree tot de dienstwoning, doorlopend onder de vestibule.



Afb. 5.31 De keuken in de dienstwoning, met rechts zicht door de gang over de breedte van de woning. In het midden de originele schouw, links een deel van de later aangebrachte keuken.

6 CONCLUSIES EN WAARDERING

INLEIDING

In dit hoofdstuk worden in paragraaf 6.1 de conclusies gegeven ten aanzien van station Lunteren. De conclusies omvatten de kwaliteiten van het station, en de bedreigingen daarvan, per aandachtsgebied in de voorgaande hoofdstukvolgorde. In paragraaf 6.2 worden het station gewaardeerd vanuit de cultuurhistorische waarde. De waardering is opgezet naar dezelfde aandachtsgebieden.

6.1 CONCLUSIES

CULTUURHISTORISCH

- Omdat bij de afgelopen restauratie het gebouw, inclusief latere veranderingen, overtuigend is afgewerkt in de stijl van 1902, *oogt* het station als een gebouw in nagenoeg originele staat.
- Opvallend verschil met de oorspronkelijke stationsfunctie, is dat op één zijdeur na alle perrontrees zijn dichtgemetseld, of vervangen door vensters. Hierdoor keert het gebouw zich in gebruiksfunctie(mogelijkheden) nadrukkelijk af van de nog steeds dienstdoende perrons.
- In interieur verkeert het gebouw qua ruimte-indeling vrijwel geheel in originele staat. De belangrijkste bewaarde latere ingrepen zijn:
 - de doorgang tussen wachtkamer en bureau,
 - de omgezette, open trap vanuit bureau naar bovenwoning. Hierdoor zijn stationsverdieping en bovenwoning direct met verbonden geraakt.
 - de toiletgroepen in zuidelijke ruimte en in de goederenvleugel
- Het huidige gebruik van het station heeft geen relatie met het spoorgerelateerde functioneren van het emplacement. Het gebouw herbergt geen reizigersfuncties en is ook niet voor reizigers toegankelijk. Hierdoor heeft het gebouw alleen een decorfunctie voor het emplacement.



Groet uit Lunteren.

STEDENBOUWKUNDIG

- Het stationsgebied is in 1902 pragmatisch ingepast in de landelijke infrastructuur van Lunteren. Het station is vanuit de gebogen lopende omringende straten pas van dichtbij zichtbaar. Hierdoor speelt het station nauwelijks een rol in (visuele) beleving van de oude stedenbouwkundige structuur van het dorp.
- Ook door de straatinrichting, met de boombeplanting tussen Spoorstraat en voorplein, is het gebouw tegenwoordig vanuit vrijwel alle richtingen aan het oog onttrokken.
- Door de ligging van de spoorlijn op de overgang van de vlakke, goed bebouwbare Gelderse vallei en de geaccidenteerde Veluwe, vormt het stationscomplex de grens tussen de dichtbebouwde dorpskom en oostelijke bosrijke gebied.
- De aanwezigheid van het station is bij naoorlogse stedenbouwkundige ontwikkelingen nooit aangegrepen om de stedenbouwkundige structuur zo in te richten, dat de trein een aantrekkelijk alternatief voor eigen vervoer zou kunnen worden.

EMPLACEMENT TECHNISCH

- De opzet van het emplacement is altijd eenvoudig geweest en voornamelijk gericht op reizigersvervoer. Het stationsgebouw is daarmee vanouds het opvallende, centrale element van het complex.
- De oude boomplanting op het emplacement dateert deels uit circa 1910 en met name de lindenrij op de taludinsteeke van het voorplein geeft het station een besloten karakter en sterke, groene achtergrond. De vroegere centrale, opvallende plaats van het gebouw in de emplacementbeleving is door uitgroei van boombeplanting aan weerszijden van het pand verminderd. De huidige opzet is fraai, zolang deze zij-beplanting niet het gebouw gaat overheersen.
- Door verlies van de stationsfuncties en de huidige leegstand heeft het stationsgebouw een decorfunctie op het emplacement. Door de centrale plaats op het emplacement is het gebouw wel sterk identiteitsbepalend voor het emplacement.

ARCHITECTONISCH

- Station Lunteren is onderdeel van de unieke stationsdrieling, met Ede Centrum en Voorthuizen. Bijzonder is dat de drie gebouwen tot op heden gaaf (Ede en Lunteren) of goed herkenbaar (Voorthuizen) aanwezig zijn.
- De architectuur is in 1902 geïnspireerd op 19e-eeuwse stations langs andere lokaalsporen en op het eerste standaardtype 4e Klasse van de MESS, maar heeft een eigen uitwerking gekregen. Hierin is ook de overgang naar de vroeg-20e-eeuwse architectuur zichtbaar.
- De drie stations hebben een eigen architectuur en detaillering, waardoor zij zich herkenbaar onderscheiden van de andere Nederlandse stations.
- In exterieur verkeert het gebouw nagenoeg in oorspronkelijke staat. Ten opzichte van de gebouwde situatie is het grootste verschil dat na 1973 de perrondeuren zijn vervangen door vensters, waardoor het station een gesloten achtergevel heeft.
- In interieur verkeert het station op in hoge mate in originele en soms gerestaureerde staat. Cultuurhistorisch bevreedend is dat bij de afgelopen restauratie enkele jaren '50-modernisering en zijn bewaard, zoals de loketdoorgang en de beide toiletgroepen, maar werden afgewerkt in de stijl van de bouwperiode in 1902.
- De *belevingswaarde* van het historische exterieur en interieur is hoog; de bezoeker krijgt het gevoel een origineel station uit 1902 te betreden.
- Doordat veel elementen, zowel bouwkundig als in decoratie, uit de bouwperiode bewaard zijn gebleven, heeft het stationsgebouw een hoge cultuurhistorische waarde.
- Vergeleken met het verbouwde interieur van station Ede Centrum, wekt het qua gebouw verwondering dat Ede Centrum en niet Lunteren opgenomen is in de Collectie Bijzondere stationsgebouwen van NS.

6.2 WAARDERING

In deze paragraaf wordt station Lunteren nader gewaardeerd. Station Lunteren geniet bescherming als rijksmonument, zie bijlage 1. In aanvulling hierop geldt de volgende waardering;

CULTUURHISTORISCHE EN ARCHITECTONISCHE WAARDERING

(zie afb. 6.1)

- Het stationsgebouw (hoofdgebouw met stationsdeel en dienstwoning, goederenvleugel en perronkap) heeft in exterieur als nagenoeg origineel en gaaf gebouw, zowel bouwkundig als in detaillering cultuurhistorisch een hoge waarde.
- Het stationsgebouw (hoofdgebouw met stationsdeel en dienstwoning) heeft in interieur, als nagenoeg origineel en deels gerestaureerd gebouw, zowel bouwkundig als in detaillering cultuurhistorisch een hoge waarde; originele vloeren, wanden met lambrisering en plafonds. Belangrijke wijziging is, dat door de omzetting van de trap tot open verbinding, de stationsverdieping en de bovenwoning niet meer de originele functionele scheiding hebben.

De uitzonderingen op de algemene hoge cultuurhistorische waarde betreft;

- De venster-invullingen met gemetselde plint in de perrongevel, als vervanging van de originele deurstellen en erker, hebben cultuurhistorisch een positieve waarde.
- De deur en dichtgemetselde delen in de zuidelijke perrongevel, als vervanging van de originele deurstellen, hebben cultuurhistorisch een indifferente waarde.
- De luiken met gemetselde plint in de perrongevel van de goederenvleugel, als vervanging van de originele deurstellen, hebben cultuurhistorisch een indifferente waarde.
- De jaren '50-toevoegingen die bij de restauratie zijn afgewerkt als vroeg-20e-eeuwse elementen hebben cultuurhistorisch een indifferente waarde; de loket-doorbraak tussen wachtkamer en Bureau en het toiletblok in de zuidelijke ruimte.
- De huidige ruimte-invulling en aankleding van de goederenvleugel heeft cultuurhistorisch een indifferente waarde.

- Als in exterieur en bouwkundig vrijwel gaaf bewaard station heeft Lunteren een hoge cultuurhistorische waarde onder de stations van NS.
- Station Lunteren heeft als gaaf bewaard onderdeel van de bestaande SMV-stationsdrieling Ede Centrum—Lunteren—Voorthuizen cultuurhistorisch een hoge waarde.

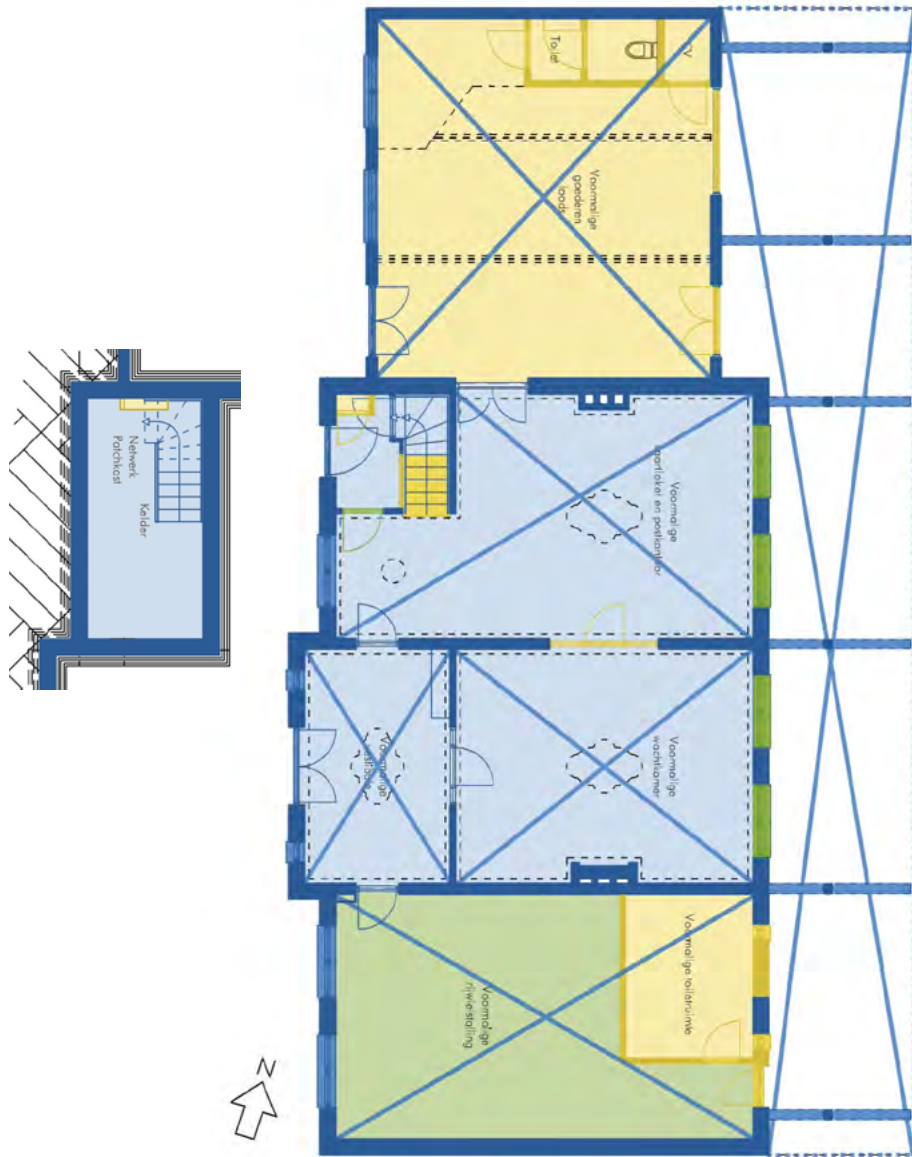
STEDENBOUWKUNDIGE EN EMPLACEMENT-TECHNISCHE WAARDERING

- Het stationsgebouw heeft hoge waarde als historisch gebouw in de stedenbouwkundige structuur, als zichtbaar onderdeel van de ontwikkelingsgeschiedenis van Lunteren.
- Door het niet spoorgerelateerde gebruik van het gebouw en de gesloten perronzijde, heeft het pand alleen een hoge decoratieve waarde voor het emplacement.
- In de inrichting van het verhoogde voorplein heeft de lindenrij op de taludinsteeek een hoge cultuurhistorische waarde: zij behoren beeldbepalend bij het historische ensemble van voorplein en stationsgebouw.

Afb. 6.1 Plattegronden van station Lunteren, met de cultuurhistorische waarde van de gebouwonderdelen kelder, begane grond, verdieping en zolder.

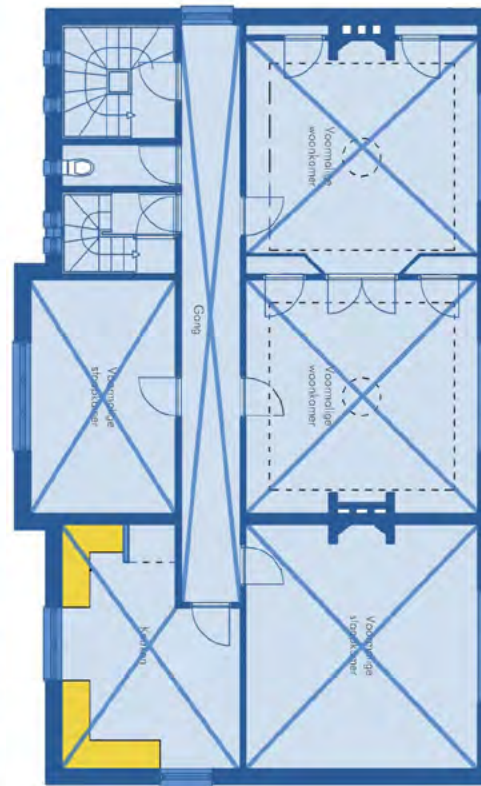
Legenda

Blauw	hoge cultuurhistorische waarde; elementen uit de bouwperiodes die gaaf aanwezig zijn en bepalend zijn voor de cultuurhistorische waarde van het gebouw.
Groen	positieve cultuurhistorische waarde; elementen uit de bouwperiodes die gemankeerd, maar herkenbaar aanwezig zijn en (in potentie) bijdragen aan de cultuurhistorische waarde van het gebouw.
Geel	indifferente cultuurhistorische waarde; bij verbouwingen aangebrachte, niet bij de bouwstijl passende elementen, die geen bepalende bijdrage leveren aan de cultuurhistorische waarde van het gebouw.

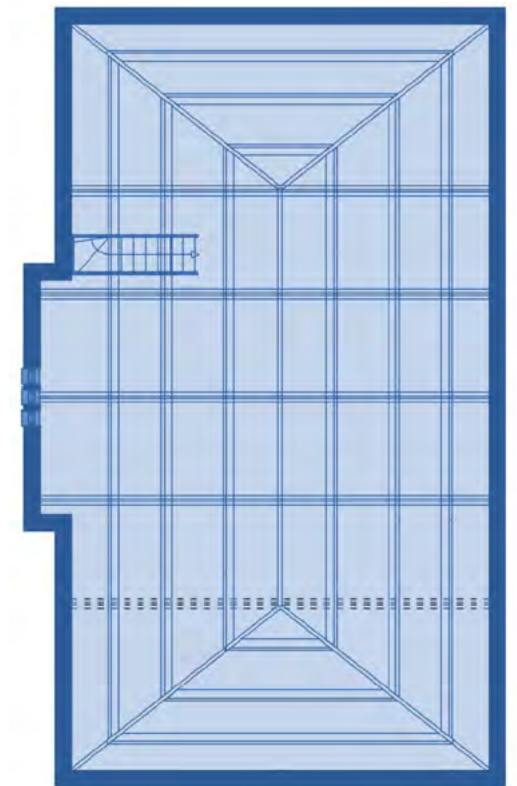


Kelder

Begane grond en perronkap



Eerste etage



Zolder



7 AANBEVELINGEN

Op basis van de conclusies en de waardering worden in dit hoofdstuk aanbevelingen gedaan om de cultuurhistorische waarden van station Lunteren te versterken en waar mogelijk te herstellen.

CULTUURHISTORISCH EN ARCHITECTONISCH

- Ga bij volgende herbestemming van het pand weer zorgvuldig om met de historisch waardevolle, originele opzet van ex- en interieur. Zet de hoge historisch-architectonische kwaliteit van het gebouw in als drager voor toekomstig gebruik.
- Herstel de historische indeling van de perronzevel: de ramen met plint uit de jaren '70 vervangen door te restaureren deurstellen en bij de goederenloods de luiken met plint vervangen door te restaureren goederendeuren. Dit herstelt de relatie tussen stationsgebouw en perron, en faciliteert op voorhand de gebruiksmogelijkheden met routing door het gebouw bij een herbestemming.
- Herstel de perronzevel verder door de dichtgemetselde vlakken van de wachtkamer 3e Klasse/ fietsenstalling te verwijderen en de deurstellen te restaureren.
- Laat door middel van informatie de reiziger en bezoeker de geschiedenis zien van het gebouw en de SMV-spoorlijn.
- Overweeg om de huidige open trapverbinding tussen stationsverdieping en bovenwoning weer om te zetten naar de historische gescheiden opzet. Dit verruimt de mogelijkheden voor gescheiden nieuw gebruik in het gebouw en het doet recht aan de opbouw en indeling van het pand.
- Als bij herbestemming blijkt dat de jaren '50-loketopening tussen Bureau en wachtruimte een passend nieuw gebruik hindert, herstel dan de dichte wand tussen beide ruimten, met aanheling van de originele lambrisering.

EMPLACEMENT-TECHNISCH

- Onderzoek de mogelijkheid om in het gebouw functie(s) te integreren die van betekenis zijn voor de reiziger. Door een spoor-gerelateerd gebruik herkrijgt het stationsgebouw weer een levende functie op het emplacement.
- Onderzoek de mogelijkheden om de zitbanken onder de perronkap zo te plaatsen, dat zij bij herstel van de perrondeuren geen scheiding tussen gebouw en perron vormen.
- Ga zorgvuldig om het de 'Hein Otto-haag' langs het perron 2, als verwijzing naar het rijke NS-verleden. Gebruik Otto's stationsruimte-filosofie om voor het emplacement van Lunteren een helder en eenduidig beeld scheppen, waardoor station en omgeving als ensemble aan ruimtelijke samenhang en kwaliteit winnen.
- Betrek bij beheer en eventuele planvorming rond het voorplein hierbij nadrukkelijk de oude lindenrij op de taludinsteeke, als onmisbaar onderdeel van de historische emplacement-opzet.

BIJLAGE REDENGEVENDE OMSCHRIJVING

RIJKSMONUMENT STATION LUNTEREN

Algemeen

Monumentnummer: 14484
Monumentnaam:
Status: Beschermd
Complexnummer:
Aanwijzingsbesluit:
Inschrijving register: 23-08-1983
Kadaster deel/nr: 7129/39
Int. Kenteken: N

Locatie

Provincie: Gelderland
Gemeente: Ede
Woonplaats: Lunteren
Buurt/wijk:
Situering: onbekend
X-Y coörd: 171238-455230

Omschrijving

Centraalspoorstation (1902; Spoorwegmaatschappij "de Veluwe") gebouwd in de vorm van een late navolging van Staatsspoor Klasse IV, maar als bij de grote stations uit die tijd met hal over de volle diepte en zijdelings gelegen loketten; gevels opgetrokken in rode baksteen met decoratief gebruik van gele baksteen; getoogde vensters en deuren met getoogde bovenlichten op de b.g. en rechtgesloten vensters in getoogde vensternissen op de verd.; daken gedekt met rode kruispannen; houten luifel aan voorzijde en houten perronoverkapping. Het gebouw (dat thans in gebruik is als galerie) is een gaaf en goed voorbeeld van dit kleine type station.

BRONNEN

Archief

- HUA Archief Nederlandse Spoorwegen in Het Utrechts Archief, de archieftoegangen:
- 922 Nederlandse spoorwegen: koopakten en grondplannen
1285 Grondplan van de aangekochte percelen in de gemeenten Nijkerk, Voorthuizen, Barneveld, Lunteren, Ede, z.j.
- 939 Nederlandse spoorwegen: beheertekeningen van de infrastructuur schaal 1:1000
1025 Lunteren, 1933, 1951 ongewijzigd vernieuwd 1975. Calque
- 959 Nederlandse spoorwegen: tekeningen infrastructuur en tekeningen objecten
8544 Retirade gebouwtje op de stations Ede (dorp) en Lunteren (bestek 15 NCS), z.j. Blauwdruk
8551 Stationsgebouw te Lunteren, 1918. Blauwdruk
9857 Aansluiten van de waterleiding in het stationsgebouw te Lunteren, 1953. Blauwdruk
9858 Stationsgebouw te Lunteren 1918. Met wijzigingen, z.j. Blauwdruk
9859 Slopen van het stationsgebouw en bouw van een "leidseabri" te Lunteren, 1973. Lichtdruk
- 960 Nederlandse spoorwegen, dienst weg en werken
989 Stukken betreffende het wijzigen van het stationsgebouw te Lunteren, 1957-1960
- DAP Digitaal archief ProRail
- GAE Gemeentearchief Ede en Beeldbank
- NB
- Het archief van Hein Otto, bij Speciale Collecties WUR, bevat geen stukken t.a.v. station Lunteren.
- Het Gemeentearchief Ede bevat, behalve voor 2015, geen vergunningsaanvragen of stukken t.a.v. (ver)bouw van het stationsgebouw. De aanwezige aanvragen betreffen de fietsstallingen en perron-abri's.

Websites

- www.bonas.nl/archiwijzer
- railtrash.jalbum.net/Bielsbouwsels/bielsbouwsels/index.html
- www.rkd.nl N.H. Benninga, bielsdecoratie
- www.stationsinfo.nl
www.stationsweb.nl
- www.topotijdreis.nl
- maps.google.nl
- bouwersblog.wordpress.com/2014/02/21/verdwenen-spoor-bij-voorthuizen/

Literatuur

- Crebolder, G., *Een eeuw Kippenlijn. Van Ede-Nijkerk tot Ede-Amersfoort*, Koninklijke BDU Uitgeverij, Barneveld 2003.
- Heringa, H., Bureau Spoorbouwmeester (eindred.), *De Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, NAI Uitgevers, Rotterdam 2009
- Romers, drs. H., *De Spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938*, Walburg Pers, Zutphen 1981
- Sluiter, J.W., e.a., *Overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven*, 4e druk, Matrijs, Utrecht 2011
- Steenhuis, M., en L. Voerman, *Landschap en spoor, Hein Otto, landschapsarchitect bij NS van 1946 tot 1979*, Spoorbeeld, Bureau Spoorbouwmeester, september 2012
- Urban Fabric en Steenhuis stedenbouw/landschap, *Vooroorlogse stations, cultuurhistorische verkenning en analyse*, Schiedam 2008



