



Zandvoort

aan zee

Station

---

Zandvoort aan Zee

Onderdeel van  
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

---

SteenhuisMeurs

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

---

## Zandvoort aan Zee

Onderdeel van

De Collectie



### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

SteenhuisMeurs 17 december 2013

---



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 ZANDVOORT AAN ZEE

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING



STEEN  
HUIS  
MEURS

177 | 2013

# INHOUD

<b>0.</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>03</b>	<b>VERKLARENDE BEGRIPPENLIJST</b>
<b>1.</b>	<b>HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS</b>	<b>06</b>	Art Nouveau: laat-negentiende en vroeg-twintigste eeuwse stijl in architectuur en decoratieve kunsten. Kenmerken zijn onder andere: onregelmatige vormen, gebogen en grillige lijnen, toepassing van naturalistische motieven.
1.1	het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	06	
1.2	het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	14	
1.3	gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	16	
1.4	overzicht, samenvatting en conclusies	18	
<b>2.</b>	<b>STEDENBOUWKUNDIGE &amp; EMPLACEMENT CONTEXT</b>	<b>20</b>	Boogfries: een reeks van aan elkaar sluitende boogjes onder een kroonlijst.
2.1	het station en de stedelijke ontwikkeling	20	
2.2	geschiedenis inrichting openbare ruimte en emplacement	24	
2.3	overzicht, samenvatting en conclusies	28	
<b>3.</b>	<b>ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS</b>	<b>30</b>	Fries: een doorlopende decoratieve band
3.1	hoofdgebouw	30	
3.2	perronkappen	40	
<b>4.</b>	<b>WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS</b>	<b>42</b>	Getoogde strek: een vorm van overspanning van een muuropening. De strek is de verticale bovenafsluiting van een venster of deur om de druk van het muurwerk erboven op te vangen, meestal in de vorm van een boog.
4.1	kwaliteiten en knelpunten	42	
4.2	cultuurhistorische waarden en essenties	46	
<b>5.</b>	<b>HOE NU VERDER?</b>	<b>48</b>	Hollandse neorenaissance: laat-negentiende, vroeg-twintigste eeuwse bouwstijl. Herleving van de Hollandse renaissancearchitectuur uit de 17e eeuw, met toepassing van onder meer natuurstenen banden en blokken en ontlastingsbogen.
<b>NOTEN</b>		<b>50</b>	Latei: een draagbalk boven een muuropening.
<b>BRONNEN</b>		<b>51</b>	Ontlastingsboog: een boog gemetseld in een muur boven een muuropening (meestal een raam- of deuropening) om het erboven liggende metselwerk over beide zijden van de opening te verdelen.
<b>COLOFON</b>		<b>51</b>	Sluitsteen: de middelste steen van een gemetselde boog.

# 0. INLEIDING

De geschiedenis van de in 1881 aangelegde spoorlijn van Haarlem naar Zandvoort is een verhaal over bevolgen ondernemers die in de nabijheid van een klein vissersdorpje een mondaine badplaats wilden stichten. Het nemen van zeebaden was in de 19<sup>e</sup> eeuw populair geworden om gezondheidsredenen en op veel plaatsen in West-Europa werd de badcultuur geïntroduceerd. Om het strand bij Zandvoort te kunnen exploiteren was het belangrijk om het kustgebied voor publiek te ontsluiten. Tot die tijd was de oversteek van het ruige duingebied niet gemakkelijk. Het vervoersmiddel bij uitstek was de trein, die de badgasten in grotere aantallen snel en op comfortabele manier kon verplaatsen. Zo raakte Zandvoort verbonden met de buitenwereld: Haarlem en Amsterdam kwamen binnen handbereik en later kwamen zelfs directe lijnen met Duitsland en Zwitserland tot stand. Met de bouw van kuuroorden, villa's, hotels, casino's, en theaters groeide Zandvoort uit tot één van Nederlands eerste vakantiebestemmingen met internationale allure. Zelfs

buitenlandse vorsten kwamen er van de gezonde zeelucht en het helende zeewater profiteren. De badplaats groeide in de loop der tijd uit tot 'strand van Amsterdam' en de elite maakte plaats voor een breed publiek. Het kopstation Zandvoort Bad (geopend in 1909 en sinds 1955 Zandvoort aan Zee geheten) werd half tegen de duinen gebouwd en verwelkomt reizigers met zijn feestelijke uitstraling. Het station verwijst in zijn decoratie naar de omgeving en bewees zich in de twintigste eeuw als rotsvast element in het (vooral tijdens en na de Tweede Wereldoorlog) sterk veranderende Zandvoort. Nog steeds is de treinverbinding tussen Amsterdam en Zandvoort, die via Haarlem loopt, vooral van belang voor het strandtoerisme en is de dienstregeling daar in het zomerseizoen op afgestemd.

Hoewel het gebruik van de verschillende ruimtes in het station door de jaren is gewijzigd, zijn de indeling en materialisatie relatief gaaf gebleven. Het ruime gebouw herbergt bewoners, een atelier en een grote fietsverhuur.

De modernisering van het treinreizen en veranderingen in de exploitatie hebben gevolgen gehad voor de logistieke stromen, die van oorsprong heel inventief bedacht waren. De reiziger 'beleeft' nu nog maar een klein deel van de oorspronkelijke luxe en pracht van het station als hij aankomt of vertrekt.

Deze waardestelling is gemaakt in opdracht van NS Stations en Prorail. Hierin zijn de cultuurhistorische waarden van het station en zijn omgeving benoemd en worden aanbevelingen gedaan voor toekomstige ontwikkelingen.

SteenhuisMeurs, december 2013

## GEGEVENS RIJKSMONUMENT

Monumentnummer: 517489  
Status: Beschermd  
Aanwijzingsbesluit: 13-04-2001  
Inschrijving register: 0-08-2001

### BESCHRIJVING RCE

‘Spoorwegstation met perronoverkapping, gebouwd in 1908 in Berlagiaanse trant, mogelijk naar ontwerp van D.A.N. Margadant. Het station is gebouwd tegen een duinhelling. Hierdoor ligt het stationsgebouw hoger dan de sporen en heeft de spoorzijde van het stationsgebouw één bouwlaag meer dan de straatzijde. Oorspronkelijk kwamen bij het stationsgebouw twee perronoverkappingen voor, waarvan echter die evenwijdig aan de sporen in augustus 1996 is gesloopt.

### OMSCHRIJVING

Op L-vormig grondplan gebouwd kopstation bestaande uit diverse aaneengebouwde volumes die elk op zich symmetrisch van opzet zijn. De volumes hebben één, twee en drie bouwlagen onder diverse (samengestelde) kapvormen en alle belegd met rode muldenpannen. Aan de spoorzijde bevat het haaks hierop geplaatste stationsgebouw een evenwijdige overkapping die is belegd met mastiek. Een tussen de overkapping en stationsgebouw liggend deel is beglaasd.

Het stationsgebouw is geheel opgebouwd uit rode baksteen. Hierbij is op diverse constructieve punten zoals in plinten, cordonlijsten en in deur- en vensteromlijstingen natuursteen toegepast. Natuursteen is ook toegepast in gevelbekroningen. Het muurwerk heeft diverse gepolychromeerde tegeltableau's met functie-aanduidingen - zoals 'INGANG', 'UITGANG' - en met voorstellingen die verwijzen naar de spoorwegen en naar Zandvoort als

vissersdorp en badplaats.

De voorzijde (W) bevat van links naar rechts de volgende volumes: een éénlaags (spoorzijde tweelaags) hoekvolume onder half schilddak, ten behoeve van onder meer magazijnruimte; een evenwijdig aan de straat gelegen volume van twee bouwlagen (spoorzijde drielaags) onder samengestelde kap waarin zich onder meer een passage en de dubbele bovenwoning van de stationschef bevindt; een haaks op de straat gericht volume onder zadeldak met daarin de stationshal; een éénlaags hoekvolume onder samengestelde kap ten behoeve van dienstwoningen (voorheen wachtkamers).

De rechterzijde (Z) heeft naast het genoemde hoekvolume een rechthoekige haaks op de straat gerichte watertoren met uitkragend bovengedeelte onder schilddak met nokdecoratie. Het uitkragende gedeelte, dat rust op consoles in natuursteen, heeft aan de beide straatzijden (W en Z) ronde uurwerken in een natuurstenen omlijsting. In het uitkragende gedeelte bevindt zich een vierkant waterreservoir in beton.

De spoorzijde (O) heeft boven een uitgebouwde parterre een galerij aan weerszijde van een in natuur- en baksteen uitgevoerde trap die de verbinding vormt tussen de perrons en de stationshal. In oorsprong was er een aparte gelijkvloerse uitgang via de passage onder de woning van de stationschef. Aan de spoorzijde bevindt zich hiertoe boven een deuropening een tegeltableau met het woord "UITGANG". De vensters en deuren in het gehele gebouw zijn van hout, zowel individueel als meerdelig en veelal in de bovenlichten voorzien van een meerruits roedenverdeling. De deuren zijn paneeldeuren met bovenin vaak één of meerdere glaspanelen. Aan de voorzijde (W) zijn vijf paar

dubbele paneeldeuren. Drie paar dubbele paneeldeuren geven toegang tot de stationshal vanaf de straat. Deze deuren bevinden zich onder een houten, mastiegedekte luifel op gietijzeren consoles. De vensters in de beide kopse zijden van de stationshal bevatten glas-in-loodramen, aan de straatzijde voorzien van wapens van diverse Noordhollandse gemeenten.

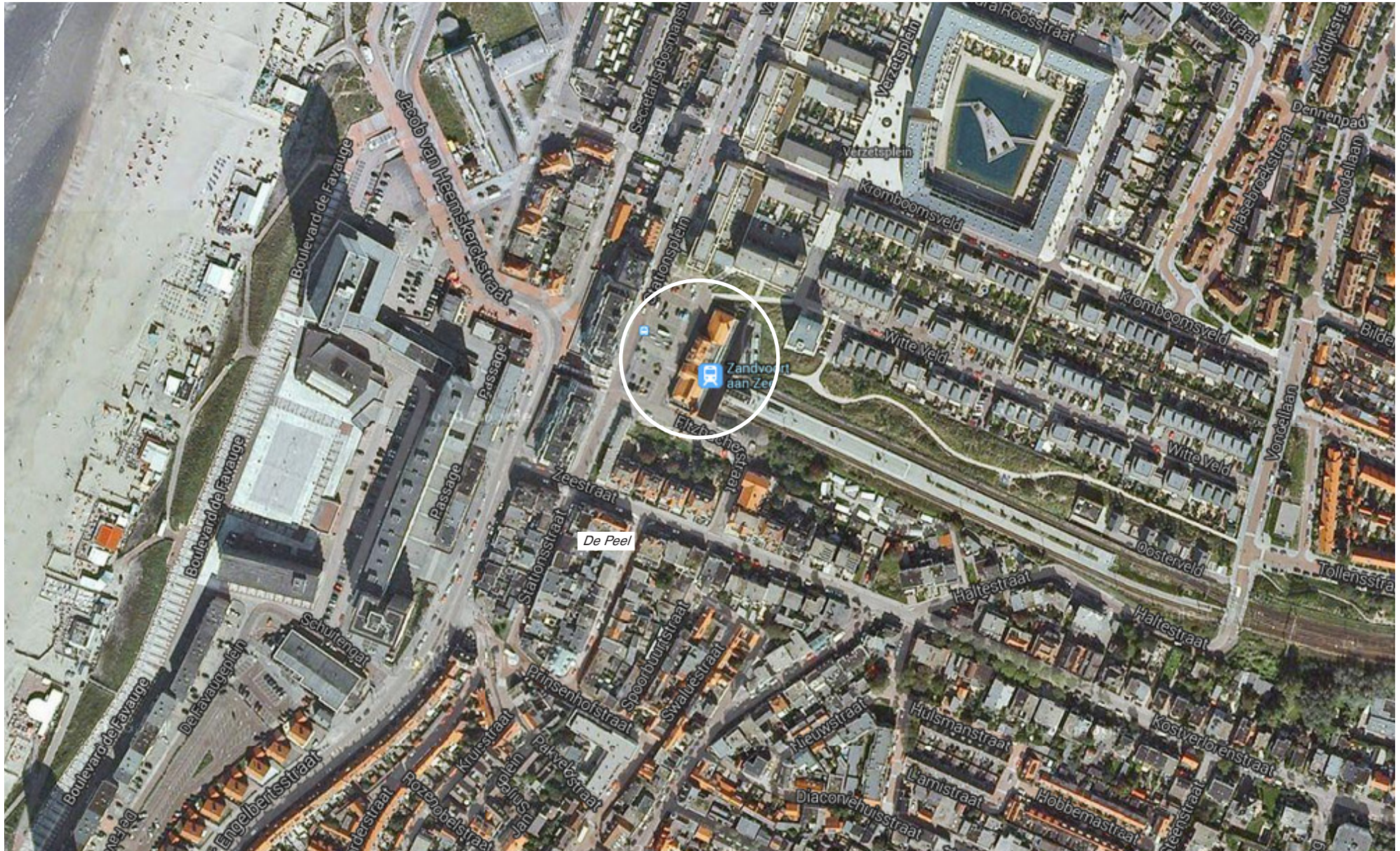
Haaks op het spoor bevindt zich aan de achterzijde van het stationsgebouw een hoge, gietijzeren perronoverkapping van zes traveeën onder een flauw hellend met mastiek gedekt zadeldak.

Het interieur van de stationshal is grotendeels oorspronkelijk en bevat onder meer een in het zicht gelaten houten kapconstructie met beschilderd kapbeschoot (onder meer geabstraheerde voorstellingen van zeilschepen), diverse tegeltableau's, de genoemde glas-in-loodramen en een in bakaardewerk uitgevoerde uurwerkomlijsting met de tekst 'BEIDT UW TIJD'. De binnenmuren van de stationshal zijn ten dele opgetrokken in rode en gele geglazuurde baksteen. Het interieur van de woning van de stationschef is nog merendeels oorspronkelijk en bevat onder meer een in houtsnijwerk uitgevoerde trappartij en twee schoorsteenmantels in geglazuurde baksteen.

### WAARDERING

Het spoorwegstation met bijbehorende perronoverkapping is van algemeen belang vanwege de architectuurhistorische waarde als typologisch gaaf bewaard voorbeeld van een kopstation, in Berlagiaanse trant. Van cultuurhistorische waarde als bijzondere uitdrukking van de ontwikkeling van het spoorwegnet in relatie met een reeds in de 19de eeuw bekende toeristische badplaats. Van situationele waarde vanwege de ligging in een duinvoet.'





Huidige situatie met straatnamen, wit omcirkeld station Zandvoort.

# 1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

## 1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Zandvoort bestond als vissersdorp al in de 16e eeuw: beschut lag het in een duinkom, gescheiden van het achterland door ruige duinen. In de loop van de 17e eeuw vergrootte de bereikbaarheid van het dorp door verbetering van wegen en groeide de belangstelling voor het wonen in het (binnen)duingebied onder het rijkere deel van de Nederlandse bevolking. De opkomst van de badcultuur volgde in de 19e eeuw, toen het nemen van zeebaden om gezondheidsredenen populair werd. Het was een mode die overwaaide uit Engeland, dat met zijn steden Bath en Brighton de trend zette. In 1828 werd het hotel 'Groot Badhuis' in Zandvoort geopend. Voor het eerst kreeg Zandvoort ook verharde verbindingen: de Straatweg (nu Zandvoortselaan/Haarlemmerstraat) en de Hogeweg (zie plattegrond op de pagina hiernaast).<sup>1</sup>

De mogelijkheid om Zandvoort per trein te bereiken bestond al geruime tijd voordat het huidige station, dat dateert van 1909, werd gebouwd. De Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij opende omstreeks halverwege de 19e eeuw langs de Zandvoortselaan, ter hoogte van het huidige station Heemstede-Aerdenhout, een halte voor badgasten langs de lijn Haarlem-Leiden. In het zomerseizoen stopte daar elke dag een aantal treinen, maar de afstand tot het strand bedroeg dan nog een flink aantal kilometers die dan per diligence (koets) afgelegd moest worden. Al met al een onaangename reis, zo schreef F. Allan in 1881: 'Was de spoorverbinding tusschen de Zandvoortsche Laan en beide steden [Haarlem en Amsterdam] iets anders dan zeer onvoldoende? En dan de overige middelen van vervoer! Och, zwijg er maar van, amice, zwijg er maar van. Want, inderdaad, ze waren te

akelig, te ellendig, we zouden haast zeggen te diakonaal, om er zich - en vooral ten overstaan van vreemdelingen - niet over te schamen!<sup>2</sup>

De spoorverbinding naar Zandvoort verbeterde in 1881. Een aantal investeerders had ten noorden van het oude dorp grond verkregen om een luxe vakantieoord te bouwen dat de naam Nieuw-Zandvoort of Zandvoort-Bad zou krijgen. De aanleg van een spoorlijn vanuit Haarlem maakte deel uit van die onderneming. De initiatiefnemers waren de Amsterdamse koopman J. Eltzbacher en ingenieur E.J.J. Kuinders uit Overveen, die in 1880 gezamenlijk de Haarlem-Zandvoort Spoorwegmaatschappij (HZSM) hadden opgericht. De gedreven Kuinders was al langere tijd bezig met het zoeken naar investeerders om het grote aantal badgasten, dat werd geschat op 10 à 12.000 per jaar, een betere verbinding met Amsterdam te bieden.<sup>3</sup> Kuinders en Eltzbacher kregen in Zandvoort de benodigde gronden in erfpacht van A.C.J. De Fauvage en zijn vrouw Maria Catharina Barnaart, de naamgevers van de huidige noordelijke boulevards.<sup>4</sup>

De nieuwe spoorlijn takte af vanuit Haarlem. De HZSM sloot een overeenkomst met de Holland IJzeren Spoorwegmaatschappij, een andere particuliere spoorwegonderneming die onder meer de lijn tussen Amsterdam en Rotterdam had aangelegd. Daarin werd afgesproken dat de treinen uit Zandvoort over het traject van de HIJSM door mochten rijden tot station Haarlem.<sup>5</sup> Langs de route werden drie nieuwe stations gebouwd: Haarlem Bolwerk, Zandvoort Bad, en Overveen (alle drie gebouwd in 1880, Haarlem Bolwerk gesloten in 1886). Overveen deed behalve als station ook dienst als postkantoor. De lijn bestond uit een enkel spoor, met een wisselspoor tussen

Zandvoort en Overveen en kruiste de Zanderijvaart, waar een brug overheen werd gelegd.<sup>6</sup> Eenmaal bij Zandvoort aangekomen maakte de lijn een vrij scherpe bocht naar het noorden. Waarom het tracé die aparte vorm kreeg, is onduidelijk: wellicht was het een kwestie van grondbezit. Uiteindelijk kwam de situatie goed van pas, want het huidige station kon in 1909 vrijwel direct aan de bestaande lijn worden gebouwd.

Nieuw-Zandvoort, ook wel Bad-Zandvoort genoemd, moest Parijse allure krijgen. Behalve het station, dat een plek kreeg een eindje ten noorden van het bestaande vissersdorp, bouwden de entrepreneurs ook een hotel met een 'kürzaal' (concert- en dinerzaal) en een passage voor 26 winkels, die als een monumentale passerelle het station verbond met de kust. Rondom werden straten aangelegd die met met villa's, hotels en restaurants werden bebouwd. De chique Parijse winkelstraat Rue de Rivoli fungeerde als voorbeeld.<sup>7</sup> Het hele project, getekend door de architect J.C. van Wijk, kwam tot stand op ongeveer 400 meter ten noorden van de dorpskom, nabij de tegenwoordige kruising Van Lennepaan-Van Speijkstraat. Behalve voor vervoer van personen kwam de spoorlijn ook van pas voor transport van schelpen en vis.

De opening van de nieuwe spoorlijn was een groot feest en vond plaats op 2 juni 1881. Nieuw Zandvoort werd in het Algemeen Handelsblad omschreven als 'of een weldoende nimf uit de diepte is opgedoken om een vroeger tamelijk onherbergzame plek bij tooverslag in een aangenaam verblijf te herscheppen'.<sup>8</sup> In tegenstelling tot de uitbundigheid van de passage en de Kürzaal kreeg het station een vrij simpele, 'derdehands' houten overkapping, die volgens het Haarlems Dagblad ooit nog op een



Kaart van Zandvoort en omgeving, omstreeks 1902. Langs de spoorlijn zijn drie stations getekend: Zandvoort, Overveen en Haarlem Bolwerk. De stations zijn omcirkeld. [NHA]

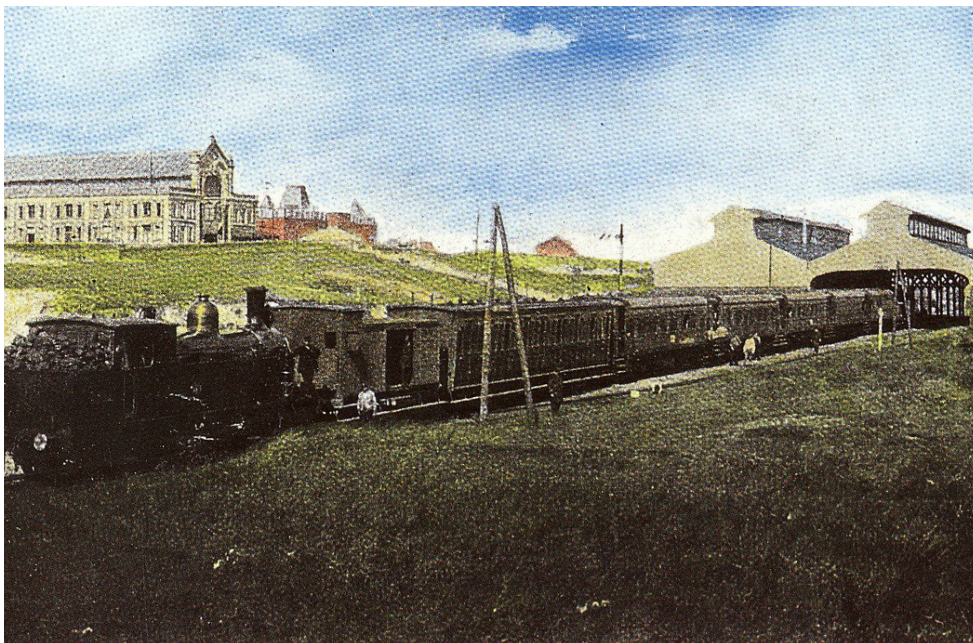
landbouwtentoonstelling in Arnhem stond en later zelfs dienst had gedaan als feesttent voor Leidse studenten.<sup>9</sup> Waarom voor die oplossing is gekozen is onduidelijk. Het valt op dat het kleine tussenstation Overveen wel een groot en in steen uitgevoerd station kreeg. Dat had wellicht te maken met de extra functie van postkantoor.

Het station van Zandvoort lag dus vrij ver van het dorp en dat zal voor de bewoners niet erg praktisch geweest zijn. In 1882 kwam er een elektrische tramverbinding met de Zeestraat, die later door een gebrekkige functionering door een paardentram werd vervangen. In 1899 werd een nieuwe, elektrische tramverbinding aangelegd, die eerst tot Haarlem en later tot Amsterdam liep.<sup>10</sup> Die tram reed in een

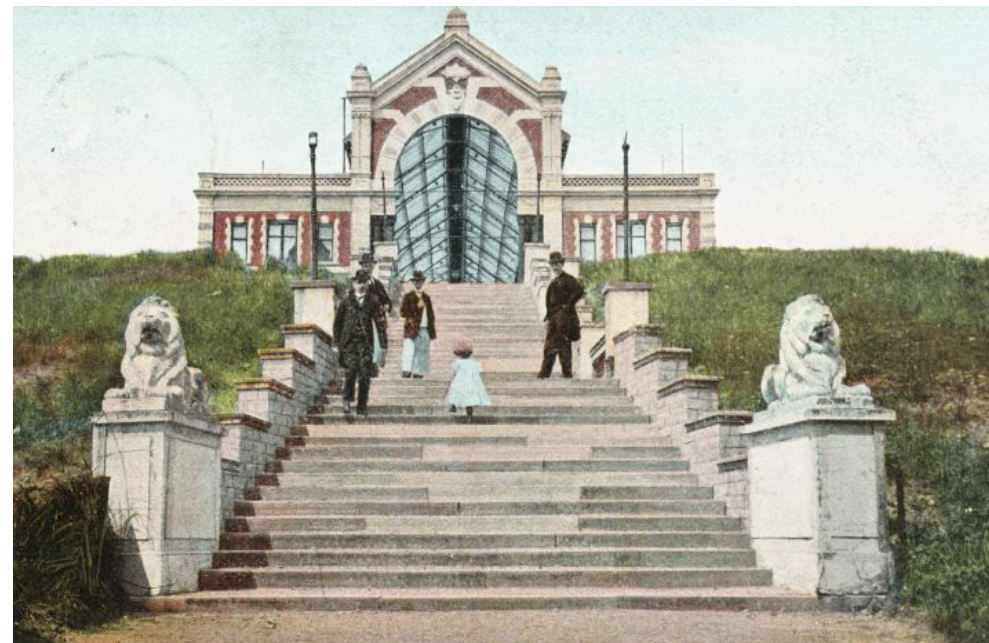
uur vanaf het Spui in Amsterdam naar Zandvoort en was door zijn lagere tarief en grote frequentie een concurrent voor de trein. Het aantal dagjesmensen nam zoveel toe dat de tramlijn op drukke dagen zwaar overbelast raakte. Reizigers moesten in 'schapenhokken' urenlang wachten. Een boze journalist typeerde het publiek dat van deze verbinding gebruik maakte, toen hij de exploitant van de tramlijn bekritiseerde: die moest leren 'hoe zij zich tegenover eenvoudige mensen, die met bescheiden middelen een dag willen verpozen, moet gedragen.'<sup>11</sup> Zandvoort werd in plaats van de mondaine badplaats die de heren Kuinders en Eltzbacher voor ogen hadden een uitspanning voor Amsterdamse arbeiders, en kreeg dan ook de bijnaam 'strand van Amsterdam'. Met de introductie van de nog

snellere en goedkopere autobus bleek de reis met de tram alsnog omslachtig. De gemeente deed daarom vanaf eind jaren twintig pogingen om het monopolie van de tram te doorbreken en een busdienst in te stellen. De druk van de tram- en treinmaatschappijen, die daar heftig tegen protesteerden, woog waarschijnlijk zwaar want pas in 1957 werd de tram daadwerkelijk afgeschaft en door bussen vervangen.

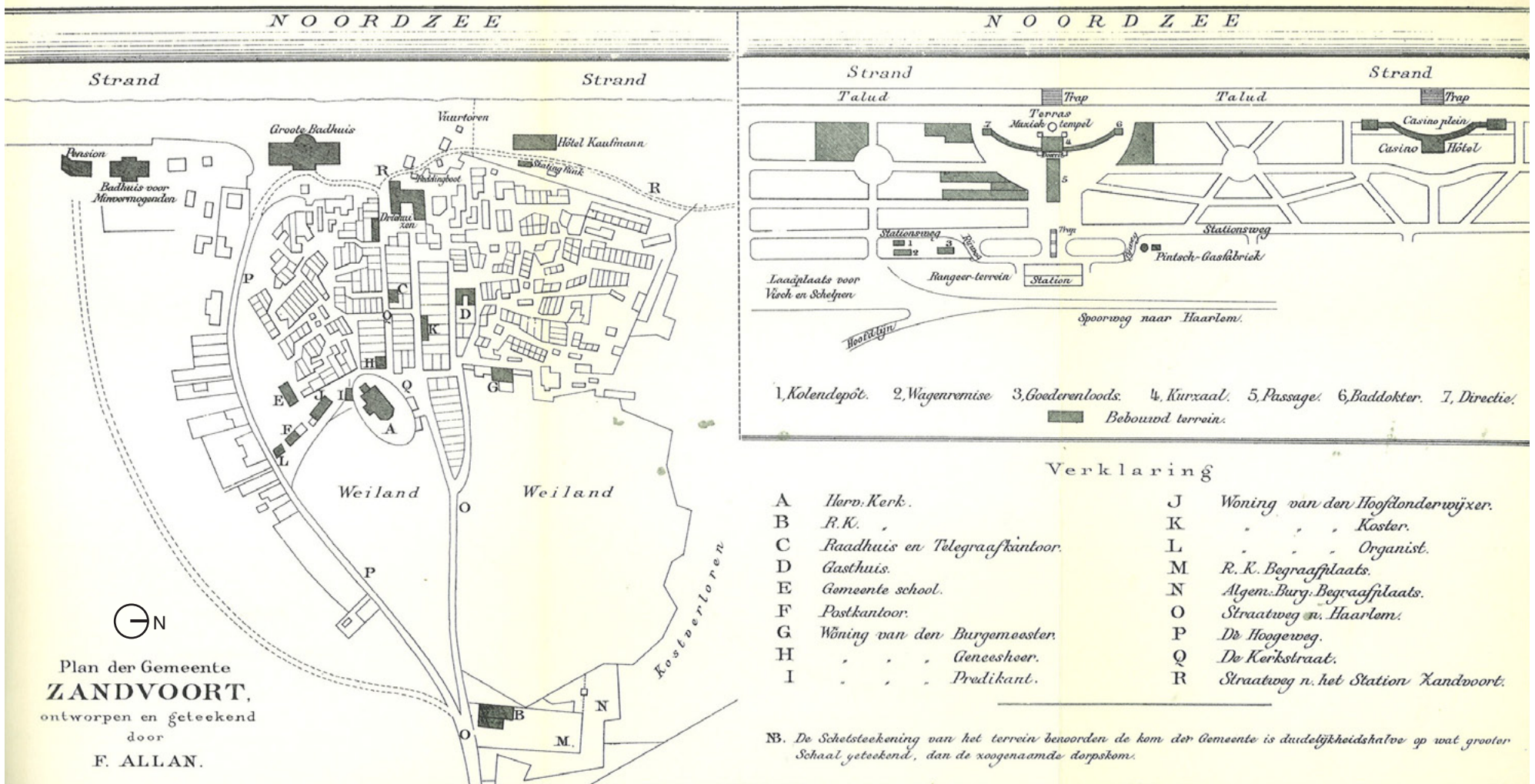
In 1889 was de exploitatie van de spoorlijn overgenomen door de Holland IJzeren Spoorwegmaatschappij. In de jaren daarvoor was de lijn verliesgevend geweest<sup>12</sup> en vermoedelijk deed de HZSM daarom de exploitatierechten van de hand. In het daarop volgende jaar werd een halte in



*Gezicht op het oude station en de passage, omstreeks 1881. [NHA]*



*De trap vanaf het station naar de hoger gelegen passage omstreeks 1904. [NHA]*



Impressie en plattegrond van het monumentale plan voor Zandvoort Bad van architect J.C. van Wijk, omstreeks 1880. Het station lag buiten de oude dorpskom. Behalve voor vervoer van badgasten werd de spoorlijn ook voor goederen gebruikt: er was een 'loosplaats voor visch en schelven'. (Allan 1881)

Zandvoort gebouwd ter hoogte van de huidige Verlengde Haltestraat. De aanleg van die halte, dichtbij de dorpskom, was een wens van het Zandvoortse gemeentebestuur. De HIJSM zat daar in eerste instantie niet op te wachten. Zij zag geen nut in het openen van een tweede station, en verzekerden het dorpsbestuur dat zij ook niet van plan was om het bestaande station te verplaatsen.<sup>13</sup> Als reden dat de HIJSM alsnog in hetzelfde jaar overstag ging, wordt genoemd dat het een poging was om de rentabiliteit van de lijn te vergroten.<sup>14</sup> Maar ook na de opening van de nieuwe halte bleef de heibel doorgaan. Aan de halte stopten volgens B&W veel te weinig treinen. Deze halte Zandvoort-Dorp bleef bestaan tot 1909, toen toch een nieuw station in gebruik genomen werd. Wat precies de doorslag gaf voor de vervanging van het oude station bij Zandvoort-Bad door een nieuw station op de huidige plaats is niet helemaal helder.

Duidelijk is wel dat het nieuwe station grote voordelen bood ten opzichte van het oude. Het had moderne snuffjes, zoals aparte perrons voor goederen en reizigers, luxe wachtkamers met buffetten, een elektrische lift voor bagage en een ingenieus logistiek systeem. Het station kon zo niet alleen de bezoekersstromen beter verwerken, maar het had ook een gunstiger ligging. Volgens het Algemeen Handelsblad van 25 juni 1908 was het 'naar de eischen des tijds ingericht', 'werkelijk een flink gebouw op het gebied van bouwkunde en belooft aan de dringende behoefte van het verkeer naar deze badplaats te kunnen voldoen. Nu het was werkelijk noodig, want het oude houten gebouw werd bouwvallig en de ligging was indertijd niet best gekozen; vandaar dat het nieuwe station nu ruim 500 meter zuidelijk zal geplaatst worden ongeveer in het midden van de badplaats'.

Daar valt uit op te maken dat Nieuw-Zandvoort niet meer de enige plek was waar het strandtoerisme zich concentreerde. De nieuwe locatie van het station, een plek waar de spoorlijn toch al langs liep, is daarmee verklaarbaar, want vanaf het stationsplein zal verspreiding langs het strand en door het dorp gemakkelijker zijn geweest.

Een andere reden voor de bouw van een nieuw station kunnen vernieuwingen van de spoorlijn en het emplacement zijn. Over de verbouwingen die daar aan werden gedaan bestaat onduidelijkheid. Het jaar 1898 wordt genoemd als jaartal waarin de lijn werd omgebouwd van lokaal- tot hoofdspoorweg, maar ook 1902 en 1908.<sup>15</sup>

Het emplacement werd bovendien in 1908 uitgebreid met nieuwe wissels, seinen en overwegbomen en ook vond een



Zandvoort-Bad na 1908. Het plan uit 1881 werd maar ten dele gerealiseerd. Het station werd gesloopt omstreeks 1908 en vervangen door een nieuw station dichtbij de dorpskom. De passage werd in 1925 door brand verwoest. [Spartanstad Photo]



Verklaring: 1. Elektrische tramweg ETMZ (1882); 2. opgebroken in 1884; 3. Paardetramweg TMZ (1884); 4. opgebroken in 1894; 5. Elektrische tramweg ENET (1899); 6. Spoorweg HZSM (1881).

Kaartje uit de catalogus 'Verbindingen en vervoer' met de routes van het openbaar vervoer tussen 1882 en 1907. [NHA]

verdubbeling van de spoorlijn plaats.<sup>16</sup> De bouw van een nieuw station past in deze moderniseringslag.

De uitlatingen over het nieuwe station waren erg positief. Diverse verslaggevers berichtten met grote bewondering over de luxe uitstraling en het grote reizigersgemak dat het station bood. Dat bijvoorbeeld voor reizigers en bagage aparte perrons waren gebouwd, werd als een 'zeer noemenswaardige verbetering' beschouwd. Datzelfde gold voor de ligging van het station, centraler in het dorp en nog steeds dicht bij de grote hotels en het strand.<sup>17</sup> Een andere journalist berichtte: 'Het geheel maakt een zeer rijken indruk [...] 't fraaie gebouw, een monument van architectuur, in een schoone omgeving, zal zeer zeker het fraaie der badplaats verhogen'.<sup>18</sup> Ook de hellingbaan voor fietsers aan de noordkant werd geprezen.

Gedurende de jaren dertig werd veel gesteggeld over de elektrificatie van de spoorlijn. Voorstanders beweerden dat zowel Zandvoorters als Amsterdammers daarvan zouden profiteren. De financiën van de Zandvoortse gemeentekas en het zakenleven lieten te wensen over.

Door elektrificatie verwachtte men meer inkomsten omdat 'eenerzijds een groot en gemakkelijker vervoer verwacht wordt van hen, die Zandvoort als badplaats prefereeren, terwijl anderzijds gehoopt wordt op een toename van het aantal woonforensen'.<sup>19</sup> Voor Amsterdammers zou het tekort aan recreatiemogelijkheden in de stad op deze manier kunnen worden gecompenseerd. De NS, die inmiddels eigenaar was van de spoorlijn, zag er echter geen brood in en wist zich gesteund door een commissie van de Kamer van Koophandel, die de rentabiliteit van elektrificatie had

onderzocht.<sup>20</sup> Burgemeester van Alphen van Zandvoort durfde in 1932 echter te speculeren over een 'geheim contract' tussen de Nederlandse Spoorwegen en de Noord-Zuid-Hollandse Tramwegmaatschappij. Daarin zou zijn afgesproken dat de lijn niet geëlektrificeerd zou worden, omdat uit eerdere ervaring was gebleken dat de trams daar groot financieel nadeel van ondervonden. NS zou zelf aandeelhouder in de trammaatschappij zijn en dat leidde tot verdenkingen.<sup>21</sup> De kwestie bereikte zelfs de Tweede Kamer. Een flinke financiële bijdrage van 50.000 gulden van de gemeente Zandvoort leidde uiteindelijk tot een doorbraak van de impasse: in 1935 werd hun 'hartewensch' vervuld en kon het aantal treinenritten tussen Amsterdam en Zandvoort vergroot worden, bijvoorbeeld in de wintermaanden van 19 naar 48 per dag.<sup>22</sup>



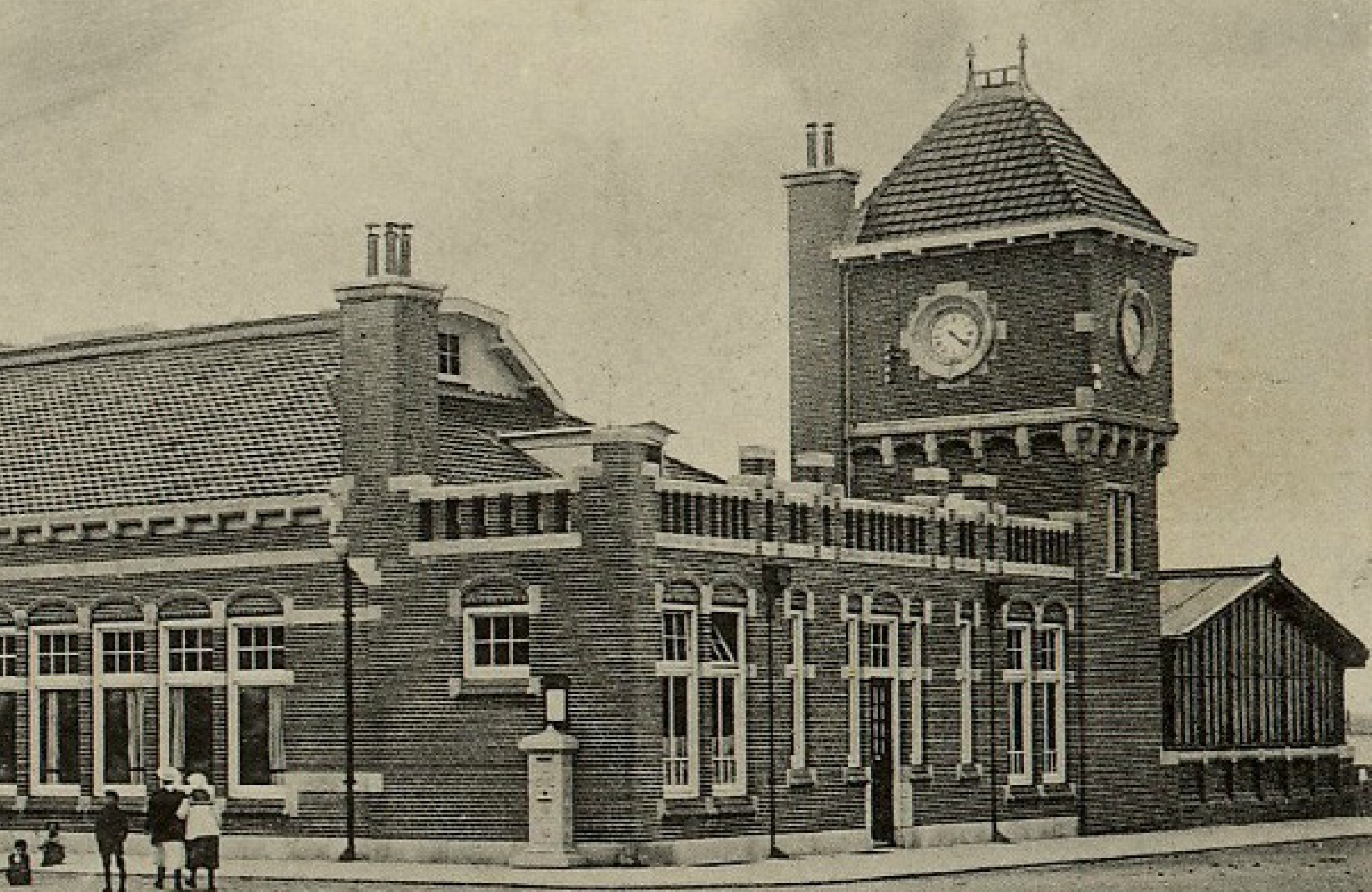
Kaart van Zandvoort in 1916 met het nieuwe kopstation dat vrijwel direct aan de bestaande lijn gebouwd kon worden. [NHA]



De funderingen van het nieuwe station te Zandvoort, 1908. Op de achtergrond is het oude station nog zichtbaar.







*Station Zandvoort aan Zee net na oplevering, 1908. [NHA]*

## 1.2 HET STATION IN HET OEUVRE VAN DE ARCHITECT EN DE ARCHITECTUURGESCHIEDENIS

Vanwege de uiterlijke overeenkomsten tussen het Zandvoortse station en die van Haarlem (1906) en Amersfoort (1901, afgebroken) is het ontwerp vaak toegewezen aan architect D.A.N. Margadant. Margadant was van 1870 tot 1909 in dienst bij de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij en ontwierp behalve Haarlem en Amersfoort onder meer de stations Den Haag Hollands Spoor, Haarlem en Leiden.<sup>23</sup>

Bij het onderzoek dat voor deze waardestelling is verricht is geen bewijs gevonden dat Margadant ook voor Zandvoort tekende. Wel zijn de namen van een aantal andere ontwerpers gevonden die zich met het ontwerp voor het station bezighielden. Dat zijn de ingenieurs L.C. Westhoff en Bongaert en een opzichter-tekenaar Hagendoorn. Over de 'onderbouw' (funderingen) wordt vermeld dat twee opzichter-tekenaars hiermee belast waren: Van Veen en Scheejou. Van Westhoff en Bongaert zijn signaturen aangetroffen op een aantal ontwerptekeningen van het station. Van al deze ontwerpers die in dienst waren bij de HIJSM is echter weinig bekend; van Westhoff is bekend dat hij ook meewerkte aan het ontwerp voor station Haarlem en

dat van het hoofdkantoor van de HIJSM aan de Dagelijkse Groenmarkt in Den Haag.<sup>24</sup> Volgens de bestektekeningen van Zandvoort was hij in 1908 ingenieur-afdelingschef. Het Utrechts Dagblad van 30-08-1929 vermeldt bovendien dat hij in dat jaar als chef van de werken-oost in dienst was bij de Nederlandse Spoorwegen en werd benoemd tot ridder in de Orde van Oranje-Nassau.

Het station van Zandvoort is een eclectisch gebouw, met stijkenmerken van de Hollandse neorenaissance (ca. 1875-1915) en art nouveau (ca. 1890-1915). Het is niet verwonderlijk dat het station vaak wordt vergeleken met de stations van Haarlem en Amersfoort. Alle drie de stations hebben een asymmetrische, gevarieerde gevelcompositie die uit losse elementen lijkt te zijn samengesteld. Ronde bogen zijn veelvuldig toegepast, bijvoorbeeld boven vensters en deuren en in geveldecoraties zoals rondboogfriezen. Amersfoort had bovendien, net als Zandvoort, een wat plomp torentje aan de linkerkant van de gevel en ook aan de binnenkant hadden beide gebouwen een belangrijke overeenkomst: omdat de perrons lager gelegen waren dan de stationspleinen, moesten

neergaande trappen vanuit de stationshallen worden ontworpen om het niveauverschil te overbruggen. Enkele details van station Zandvoort komen vrijwel overeen met het ontwerp voor Haarlem: de vensters die bij Zandvoort op de begane grond zijn aangebracht in het rechter deel van de gevel, zijn in Haarlem op de verdiepingen terug te zien. Ondanks de gelijkenissen heeft station Zandvoort toch een heel eigen gezicht, onder meer door de langgerekte vorm en de decoraties die verwijzen naar de directe omgeving van zee en strand.

Het verschil tussen de stations van de HIJSM en die van de MESS (Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen) is groot. De Staatsspoorwegen bouwden hun stations in soberder, meer doelmatige stijl met weinig aankleding. Die stations waren dan ook geen unica, maar gestandaardiseerde ontwerpen die naar behoefte herhaald konden worden op verschillende plaatsen. De HIJSM daarentegen investeerde veel in bijzondere stationsgebouwen die behalve functioneel ook echte pronkstukken van het spoor waren.



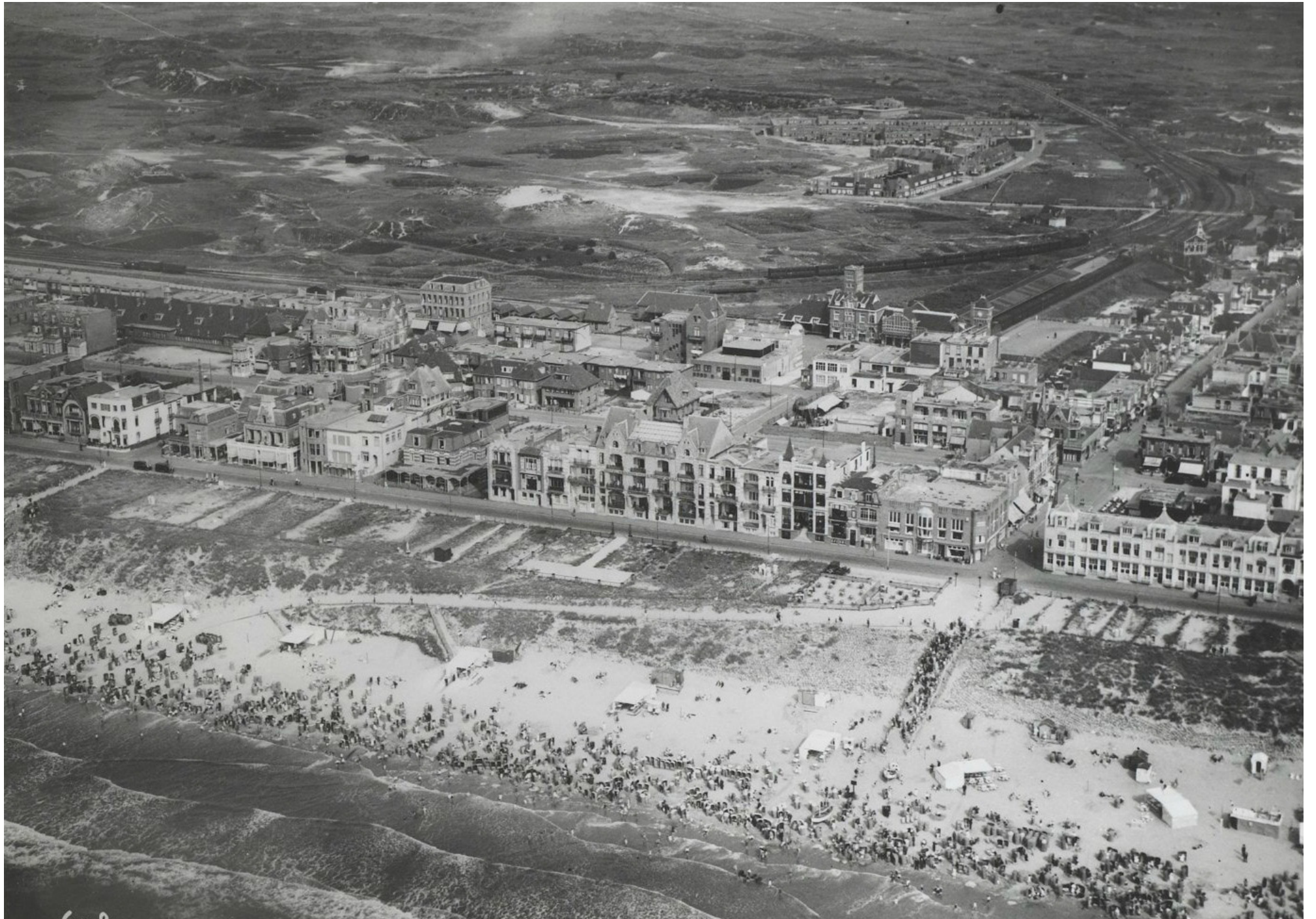
Station Amersfoort, 1965. Het station is gesloopt in 1995. [Stationsweb]



Station Haarlem (voormalige entree). [Stationsweb]



Station Zandvoort. [Stationsweb]



Luchtfoto van het station en de omgeving omstreeks 1930, vanuit het zuidwesten. [NHA]

### 1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

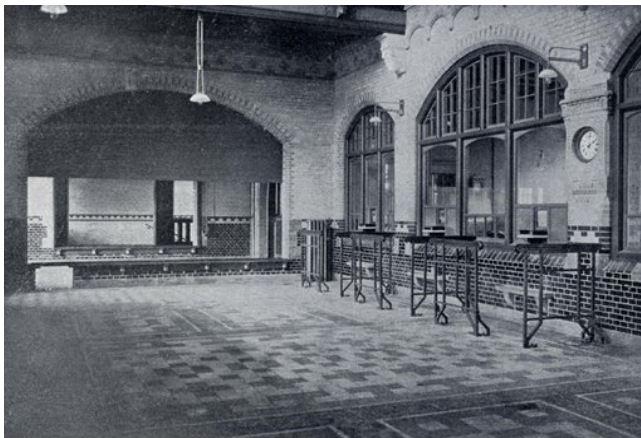
Het hoofdgebouw van station Zandvoort bleef door de tijd heen in redelijk ongewijzigde staat. Een belangrijke verbouwing van het interieur vond plaats in 1952, toen de wachtkamers omgebouwd werden tot twee woningen, hiernaast in blauw aangeduid. Een deel van de oude interieurs ging daarbij verloren. Er bestaan wel bouwhistorische verwachtingen voor dit deel van het station; vermoedelijk zitten achter voorzetwanden of boven verlaagde plafonds nog wel historische interieuronderdelen verstopt. De reden voor deze verbouwing is onduidelijk. .

Een ingreep die voor het fysieke gebouw weinig consequenties met zich mee bracht, maar die wel een verandering inhield voor de logistieke stromen en beleving van het gebouw, was de afsluiting van de uitgang van het station, hiernaast in rood aangeduid.

Ook de bagagefaciliteiten raakten in de loop der tijd in onbruik. De ruimtes die daardoor overbleven kregen later verschillende functies: een doorgangsroute naar de fietsenstalling (nu Taxicentrale), een winkel en in de huidige situatie een atelier (hiernaast in geel aangeduid).

Op de voormalige overloop naar de wachtkamer van de eerste en tweede klasse (hiernaast in groen aangeduid) werd winkelruimte gecreëerd waar zich een AKO en later een winkel voor strandspullen vestigde. De harmonicawand werd voor dat doel geplaatst, evenals de witte tussenwand van hout en glas naast de trap. Op deze plek stond volgens de bouwtekeningen uit 1908 ooit een elegante afscheiding van glaspanelen in houten kozijnen. Deze ingrepen zijn niet allemaal gedocumenteerd, waardoor de exacte jaartallen waarin ze zijn uitgevoerd onduidelijk zijn. Waarschijnlijk zijn in 1976 enkele kleine verbouwingen aan het station uitgevoerd, waarbij in elk geval de pui werd geplaatst tussen

de stationshal en de voormalige bagageruimte en waarbij het achterste toilet op het perron tot invalidentoilet werd omgebouwd. De loketten zijn recent gesloten. De toegang tot de perrons is tegenwoordig ook buitenom mogelijk, aan zowel de noordkant (via een helling) als aan de zuidkant (via een trap). Omstreeks 2006 werd bovendien aan de zuidkant van het station een lift gebouwd. Getracht is door gebruik van transparante materialen de monumentale waarde van het gebouw niet te verstoren. De afsluiting van de perronkap aan de zuidzijde is daarbij voor een deel verwijderd.



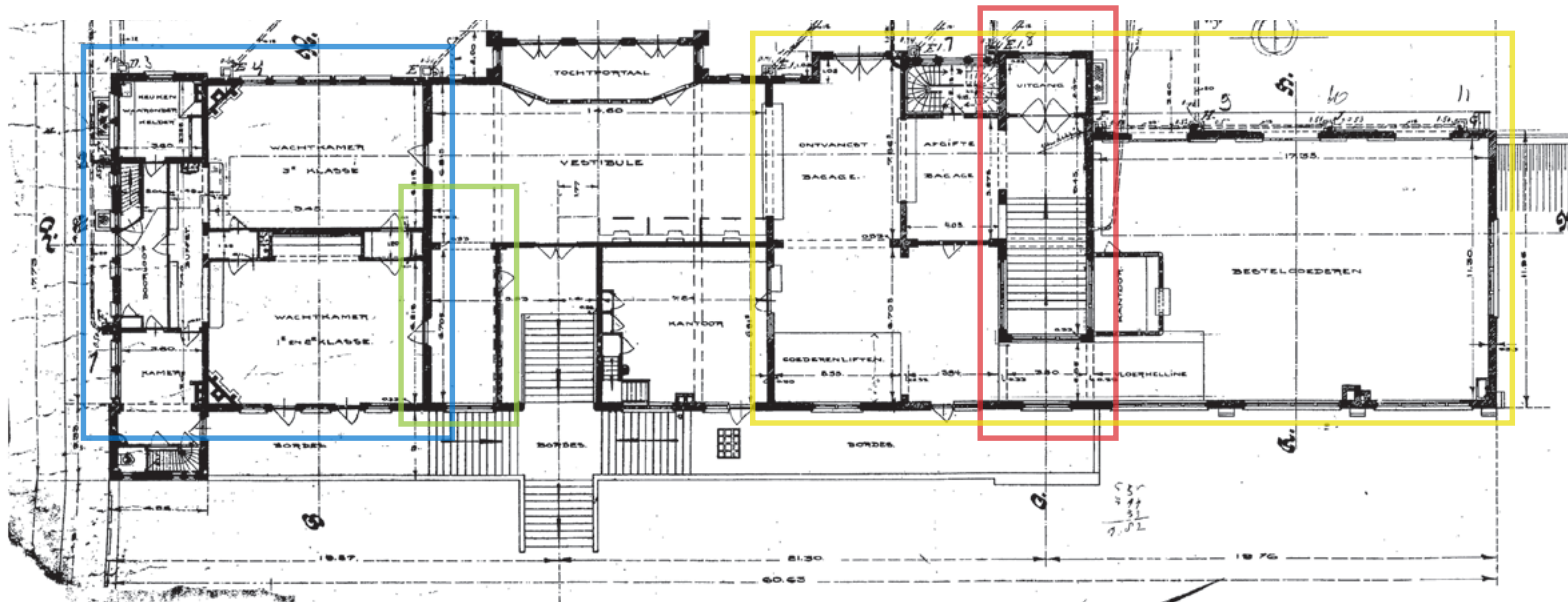
*De stationshal in 1909. [HUA]*



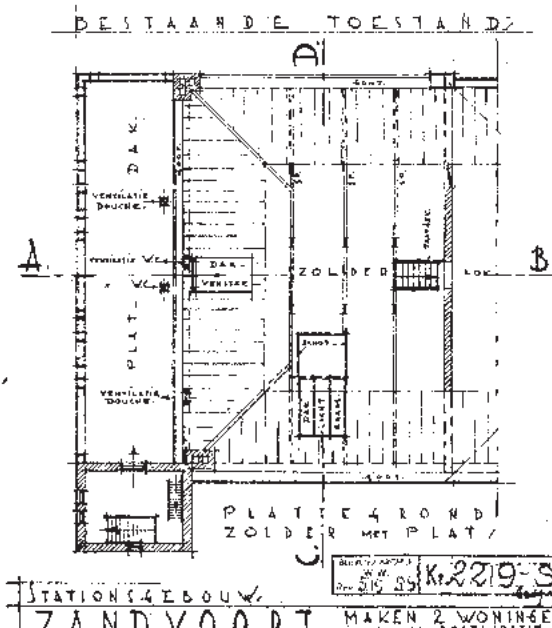
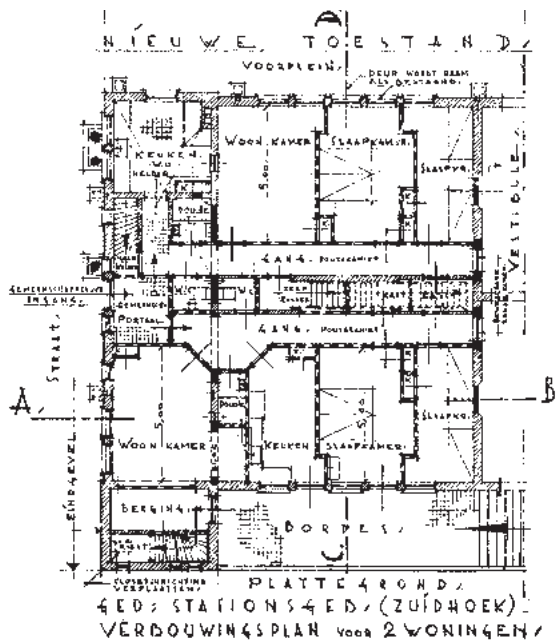
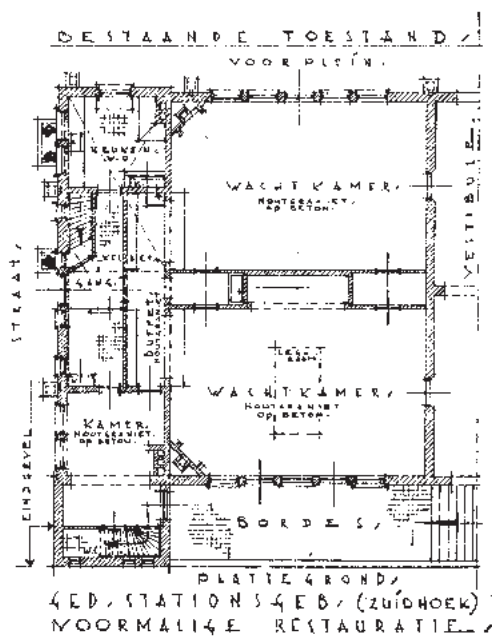
*De stationshal in 2012. [margotberkman.nl]*



*Harmonicawand waar voorheen de AKO en strandwinkel gevestigd waren.*



Plattegrond straatniveau volgens bestektekeningen uit 1908, met daarop in kleur de wijzigingen aangegeven. De verklaringen van de kleuren staan in de lopende tekst hiernaast. [Prorail]

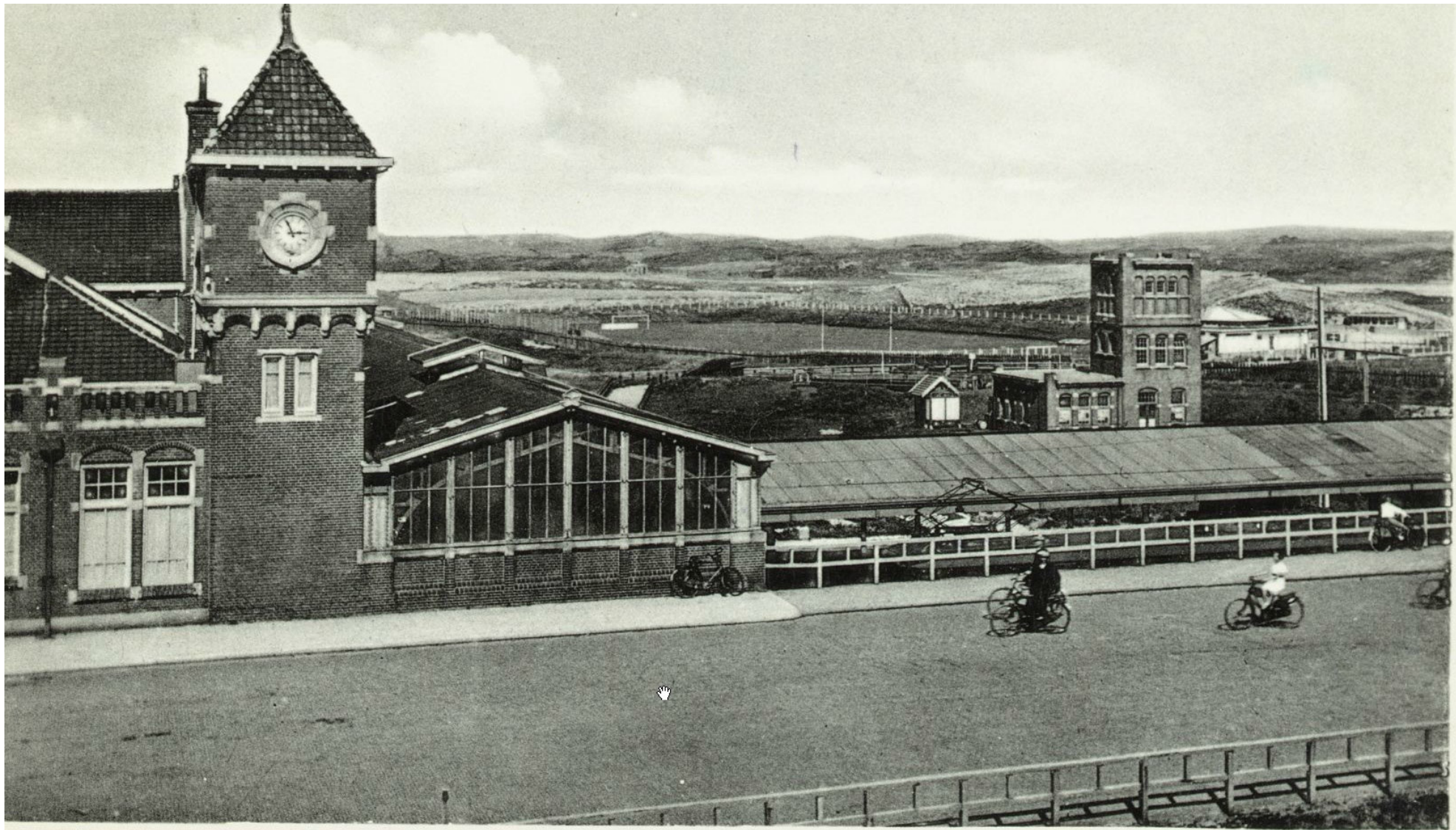


Ontwerp voor de verbouwing van de wachtruimtes tot woningen uit 1952. [Prorail]

## 1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Zandvoort dankt zijn treinverbinding aan de opkomst van de badcultuur in de 19e eeuw. De ondernemers Eltzbacher en Kuinders bouwden in 1881 een spoorlijn en station om hun mondaine vakantieoord Zandvoort-Bad vanuit Amsterdam via Haarlem bereikbaar te maken. Het station lag echter vrij ver van het dorpscentrum en dat was een reden om in 1909 het station te verplaatsen naar het zuiden. Spoorlijn en station waren inmiddels overgegaan naar de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij die voor de reizigers een luxe en feestelijk vormgegeven station met een ruim stationsplein bouwde. Het nieuwe station kon vrijwel direct aan de bestaande lijn worden gebouwd. Het moderne station bood diverse reizigersgemakken zoals uitgebreide bagagefaciliteiten en een hellingbaan voor fietsers. Tegelijkertijd met de bouw van het station werd het spoor verdubbeld. Electricatie van de spoorlijn vond na enige strubbelingen in 1935 plaats met een financiële bijdrage van de gemeente Zandvoort.

Wie de architect was van station Zandvoort is onduidelijk. Vanwege de uiterlijke overeenkomsten met Haarlem en Amersfoort wordt het ontwerp vaak aan D.A.N. Margadant toegewezen. Bij het onderzoek voor dit rapport kwam slechts de naam van L.C. Westhoff als ingenieur-afdelingschef bij de HIJSM naar boven. Door de modernisering van het treinreizen verminderde de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ontwerp voor het station, hoewel het qua detaillering en plattegrond nog redelijk intact is. De grootste veranderingen vonden plaats aan de zuidkant, waar de wachtkamers tot woonhuizen werden verbouwd en waar de overloop werd dichtgetimmerd en als winkel in gebruik kwam. Voor reizigers is met name de routing veranderd door het afsluiten van de uitgangstunnel en de ingebruikname van nieuwe toegangen aan de achterzijde van het gebouw.



*Handvoort.*

*Gezicht op 't Station en de Duinen*

*Gezicht op het station en de twee perronkappen. Daarachter het torentje dat voor verlichting en watervoorziening dienst deed. [NHA]*

# 2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT EN EMPLACEMENT

De ruimtelijke gevolgen van de aanleg van het spoorwegennet vanaf het midden van de negentiende eeuw zijn duidelijk, vooral in de grote steden. De spoorbundels en stations hadden een grote impact, ook op de manier waarop steden zich vervolgens ontwikkelden. Het onderzoeken van de historische stedenbouwkundige context van station Zandvoort kan helpen te begrijpen waarom de spoorlijn op een bepaalde manier door de stad snijdt, hoe Zandvoort zich om het station en de spoorlijn ontwikkelde en hoe het station op zijn omgeving is georiënteerd. Ook de ontwikkeling van het emplacement is belangrijk, vaak maakt het duidelijk waar de kwaliteiten, en vooral waar de huidige knelpunten en problemen vandaan komen.

## 2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

Het plan voor Bad-Zandvoort uit 1881 voorzag in een monumentaal stratenplan, met brede assen en pleinen. Onderdeel van het plan was de noord-zuid georiënteerde Stationsweg die de toegang tot het stationsplein vanuit het oude dorp verleende. Vrijwel alleen het zuidelijk deel

van het plan voor Zandvoort-Bad kwam tot ontwikkeling. De noordelijke wegen waren wel aangelegd, maar de weelderige villa's en parken die Van Wijk ooit tekende, zijn er nooit gekomen. Wat er wel werd gebouwd moest het tijdens de Tweede Wereldoorlog alsnog ontgelden.

De Kostverlorenstraatweg, aangelegd in 1881-1882, vormde de toegang tot Zandvoort-Bad vanuit het oosten. Het oude dorp was verbonden via de Engelbertsstraat en de Dr Metzgerstraat. Ook de aanleg van de Spoorwegstraat, de huidige Haltestraat, hing samen met de ontwikkeling van het spoor. Het deel ten zuiden van de Kostverlorenstraat bestond al in 1887. Het noordelijke deel werd na de opening van de nieuwe halte langs het spoor in 1889 aangelegd en kreeg de naam Verlengde Spoorwegstraat. Na 1892 veranderden hun namen in Haltestraat en Verlengde Haltestraat.<sup>25</sup> Een tekening uit 1889 laat een ontwerp voor dit gebied zien, waarbij voor de halte een pleintje van 20 bij 10 meter is geprojecteerd. Vermoedelijk was de bouw van het nieuwe station in 1908/1909 reden om de

Verlengde Haltestraat nog eens door te trekken tot aan de spoorwegovergang.

Met de bouw van het nieuwe station in 1909 vonden wijzigingen in de infrastructuur plaats: er moest een voorplein komen, van waaruit zowel het dorp als het strand goed bereikbaar waren. Het Stationsplein kreeg ruime afmetingen en gaf toegang tot de oude Stationsstraat aan de noordkant (op sommige kaarten aangegeven als Eerste en Tweede Spoorstraat) en de Zeestraat en Kostverlorenstraat aan de zuidkant. Naar het strand was geen rechte route: daarvoor moest een stukje worden omgelopen.

Op foto's zijn de ontwikkelingen van het Stationsplein en omgeving te volgen. Het plein had een L-vorm langs de west- en zuidkant van het station. In het begin was het plein sober ingericht en geheel bestraat, met alleen een grote lantaarn in het midden. Hotel Zeerust markeerde de noordoostkant, van waar bovendien een weids uitzicht over



Het stationsplein in 1908 met alleen een grote lantaarn en linksachter hotel Zeerust. [NHA]

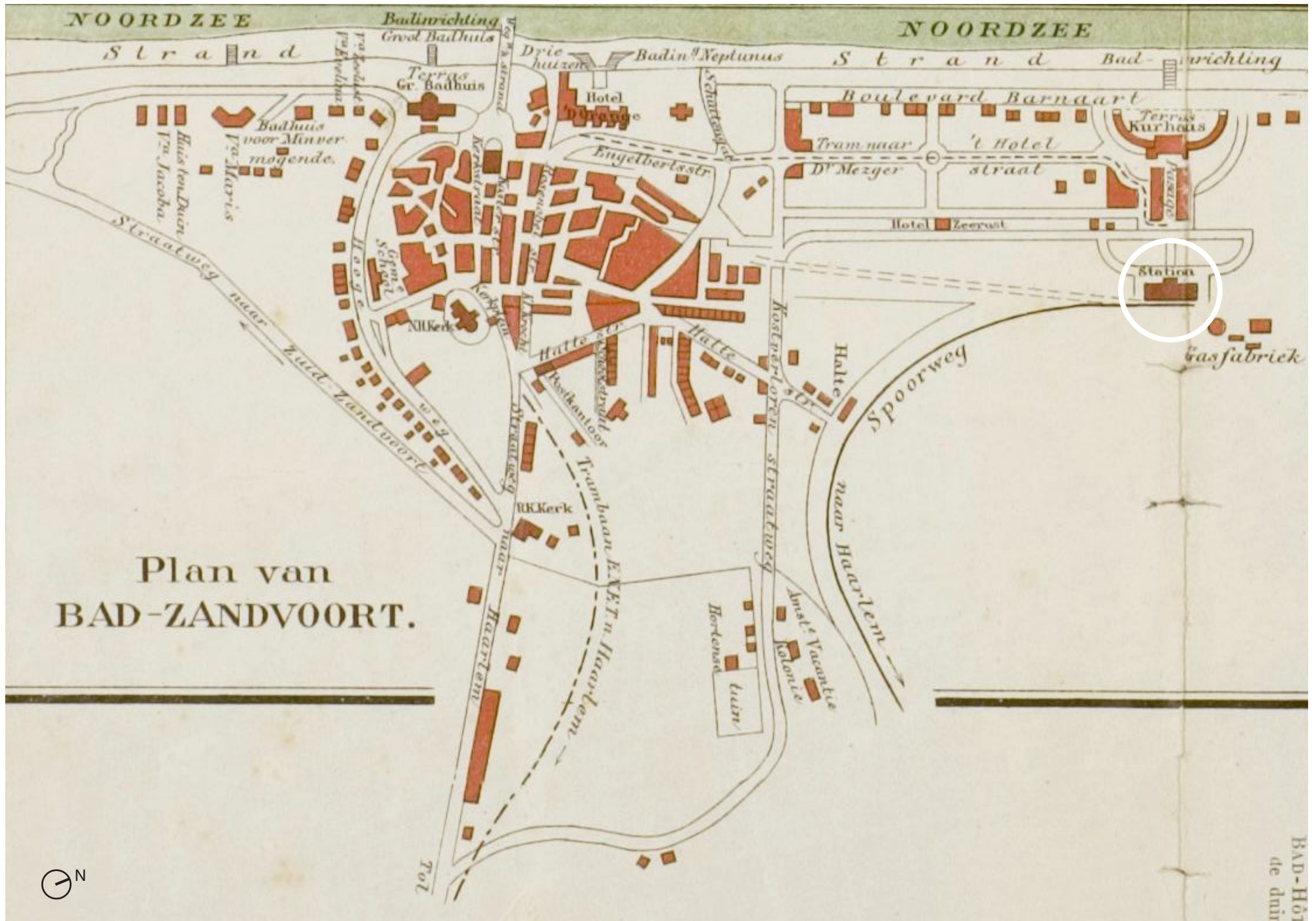


Stationsplein na 1930 met de VVV-kiosk in het midden. [NHA]



Het stationsplein in 1993, in gebruik als parkeerplaats. [RCE]





Het plan voor Zandvoort-Bad werd maar ten dele uitgevoerd. Op deze kaart uit 1902 is te zien hoe het plan aansloot op de bestaande structuur van Zandvoort. [NHA]

de duinen bestond. Gedurende enige tijd na 1928 stond daar, onderaan het talud, een woonhuis gebouwd door de HIJSM met enkele noodwoningen, dat 'Duindorp' werd genoemd. Waar het precies voor diende is onduidelijk. De westelijke wand van het plein werd gevormd door een wat willekeurige aaneenschakeling van gebouwen waar tot de oorlog weinig aan veranderde. Als welkomstvoorziening voor reizigers werd rond 1930 een VVV-kiosk midden op het plein gebouwd, die de relatie tussen het station en het strandtoerisme laat zien. In de jaren negentig was het plein bestemd als parkeerplaats en bij de laatste herinrichting is gekozen voor een voetgangerszone die door parkeerplaatsen is omzoomd. Op het plein zijn voorzieningen ondergebracht: een VVV-zuil en een stalling voor OV-fietsen. De vorm en afmetingen van het Stationsplein zijn nog relatief gaaf.

Zandvoort groeide in de 20e eeuw uit tot een dorp met zo'n 16.000 inwoners. Ten noorden van de spoorlijn ontwierp architect Maurits Plate vanaf 1920 aan het plan voor de arbeiderswoonwijk Zandvoort-Noord. Omdat het dorp vooral aan de noordkant kon groeien, kwam de spoorlijn in de loop der tijd als een barrière in het midden van Zandvoort te liggen. De aanleg en de inrichting van overwegen was dan ook vaak een heikel punt bij de stedenbouwkundige ontwikkelingen. In 1938 werd een uitbreidingsplan voor het dorp gemaakt, waarin de locatie van het station in positieve termen werd beschreven: het had een gunstige ligging door 'ruime verspreidingsmogelijkheden naar Noord, Kostverloren en de zee'. Alleen de verbinding

met het dorpscentrum werd als een probleem gezien, vanwege de nauwe straten naar het station. Ook voor forensen was de situatie onhandig. Daarom werden diverse verbeteringen in de verbindingen voorgesteld. Met name een route tussen de Vondellaan en de Van Speijkstraat was gewenst om de verbinding met de wijk Noord te verbeteren. In de toelichting van het plan wordt gesproken over de bouw van een viaduct, omdat de NS op die plek geen gedeelte van haar emplacement wilde afstaan. 'Onlangs is echter overeenstemming bereikt in die zin dat dit emplacementsgedeelte komt te vervallen, terwijl het emplacement ten oosten van het station met twee strooken gronds, resp. ten Noorden en ten Zuiden van de spoorbaan wordt afgerond. De verbinding met plan Noord is dientengevolge nu gewijzigd tot een dam met alleen een overbrugging voor één dienstlijn naar den kabelloods van het P.E.N (Provinciaal Electrisch Bedrijf Noord-Holland)'.<sup>26</sup> De oude spoorlijn naar het voormalige station Zandvoort-Bad werd daarmee grotendeels afgebroken.

De Duitse bezetter richtte tijdens de Tweede Wereldoorlog in Zandvoort een enorme kaalslag aan. Van de bijna 10.000 bewoners werden er 8.000 geëvacueerd. Vervolgens werden ongeveer 650 woningen gesloopt en werden er zo'n 900 onbewoonbaar gemaakt.<sup>27</sup> Dat alles had te maken met de aanleg van de Atlantikwall, de grootse verdedigingslinie die langs de Europese westkust moest komen. Na de oorlog was er daardoor nog nauwelijks bebouwing over ten westen van het station: over de gehele lengte van de kustlijn waren gebouwen en funderingen opgeruimd. Die situatie was te

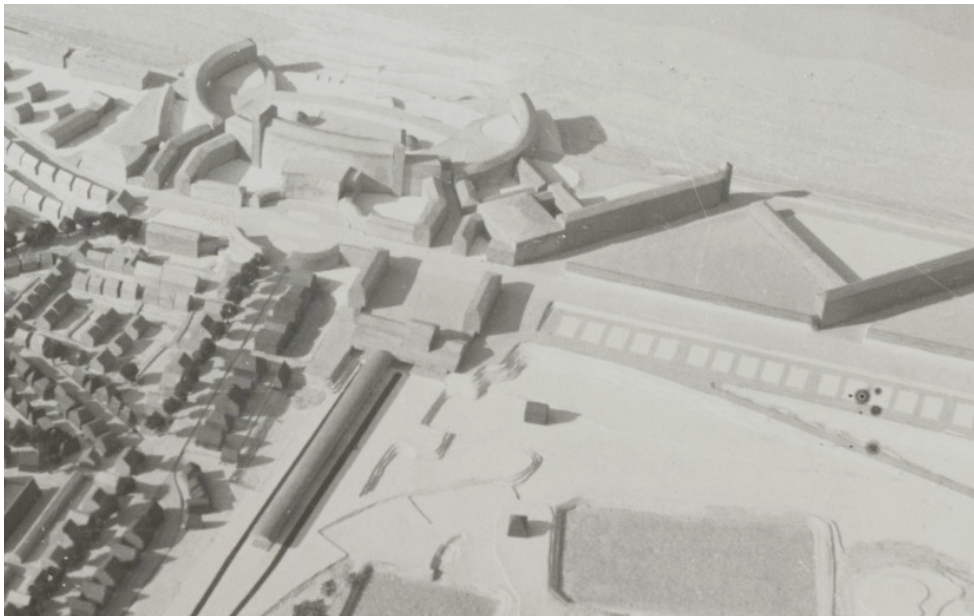
betreuren, maar bood ook mogelijkheden voor ontwerpers om hun ideeën over de badplaats van de toekomst vorm te geven.<sup>28</sup>

Volgens de Commissie voor uitbreidingsplannen van Noord-Holland zou Zandvoort in hoofdzaak een 'massabadplaats' moeten worden. Daarnaast had Zandvoort betekenis als woonplaats voor forensen en renteniers.<sup>29</sup> De gemeente trok architect Friedhoff aan om voor de hele kustlijn een nieuw plan te ontwerpen. Specifiek voor het Stationsplein bedacht Friedhoff nieuwe bebouwing aan de noord- en zuidkant van het plein in de vorm van twee langgerekte blokken, die het plein waarschijnlijk een soort beslotenheid hadden moeten geven. Vanaf het plein was de toegang tot een volgend, groot centraal plein op de boulevard gemakkelijk mogelijk. Bij de uitvoering veranderde er echter niet veel aan het Stationsplein, behalve dat nieuwe bebouwing werd opgetrokken aan de westzijde. Ook de wandelroute naar het strand werd vereenvoudigd.

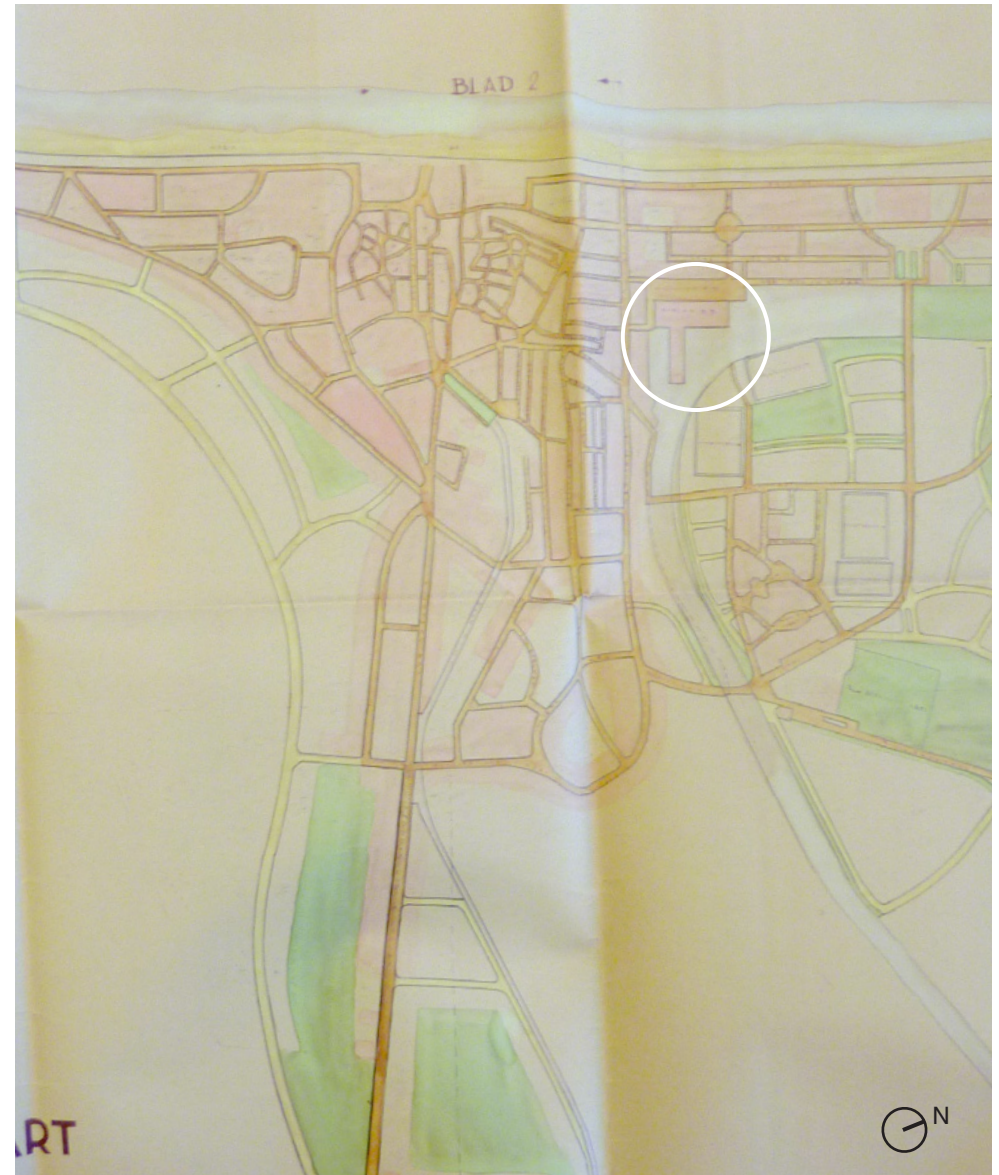
De laatste grote verandering in de omgeving van het station had plaats omstreeks 2000, toen Park Duinwijk werd opgeleverd. De nieuwbouwwijk werd op wat voorheen het noordelijke deel van het spoorwegemplacement was gebouwd in opdracht van de woningbouwvereniging Eendracht maakt Macht. Als ontwerpbureaus werkten Urbis Stadsontwerp, Hans Wagner en Frank Kardinaal samen. Als verwijzing naar het vroegere gebruik als emplacement volgt de rooilijn van het centrale bouwblok de loop van de oude spoorrails.



*PEN-loods en overbrugging van de oude spoorlijn, 1950. [ANP]*



*Ontwerp Friedhoff voor de boulevard en stationsplein, ca 1945. [Spaarnestad Photo]*



*Uitbreidingsplan Zandvoort 1938 met verbeteringen in de infrastructuur. Met name de verbinding tussen Plan Noord en het strand moest verbeterd worden. Wit omcirkeld het station. [NHA]*

## 2.2 GESCHIEDENIS INRICHTING OPENBARE RUIMTE EN EMPLACEMENT

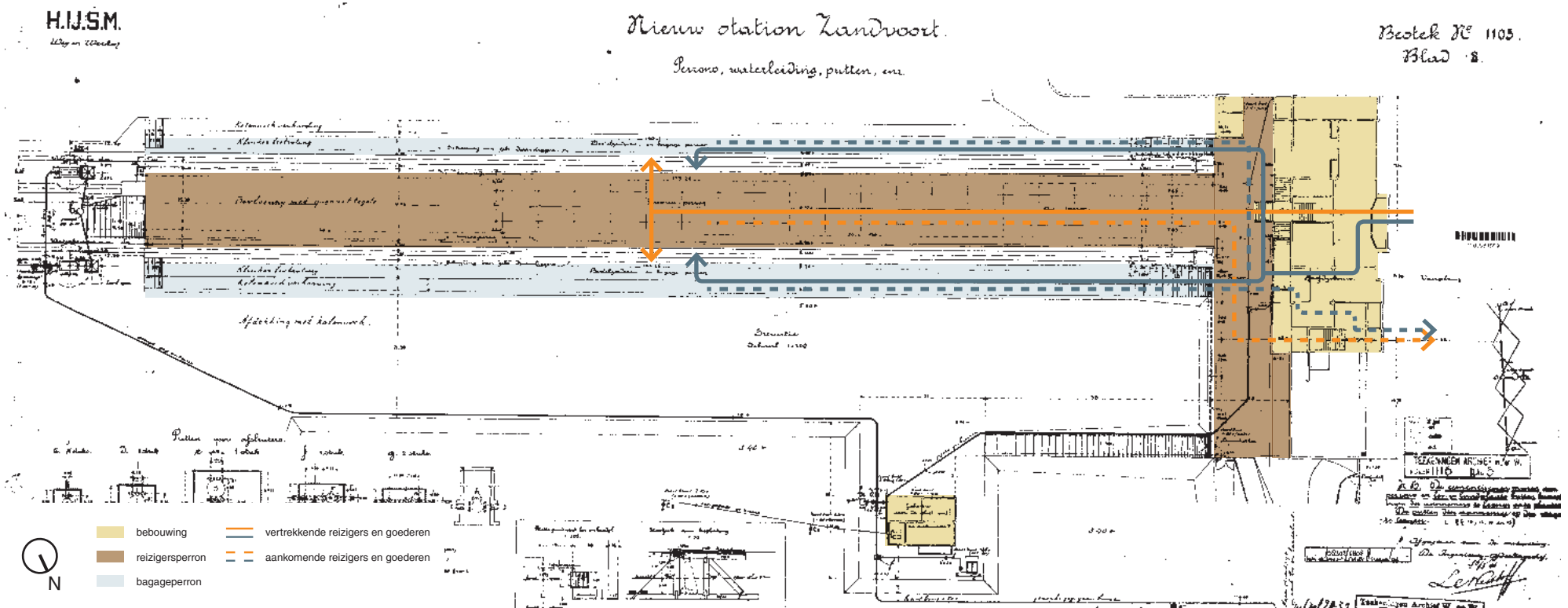
Met de bouw van het nieuwe station in Zandvoort werd het noordelijker gelegen houten stationsgebouw gesloopt, maar het deel van de spoorlijn dat daar naar toe liep zou nog lang - tot de bouw van Duinwijk in de jaren '90 - blijven liggen. Het emplacement werd behalve met het station, perrons, nieuwe aankomst- en vertreksporen ingericht met diverse bijgebouwen. Het bestek uit 1908 met bijbehorende tekeningen vermeldt een vrachtgoederenloods, een gebouw voor elektrische verlichting en watervoorziening, een privaatgebouwtje en een wisselpost.

Er waren drie perrons: de buitenste twee waren voor goederen en bagage en het middelste eilandperron was voor de reizigers. Bij aankomst of vertrek van een trein op één van de twee sporen konden reizigers aan de ene kant in- of uitstappen terwijl hun bagage aan de andere kant van de trein werd in- of uitgeladen. Die efficiëntie werd voortgezet in het stationsgebouw, waar de routes voor aankomende- en vertrekkende reizigers gescheiden waren. Beide passeerden aan verschillende kanten het bagagelokaal, waar de afgifte en inname van het

reisgoed plaatsvond. Reizigers met fietsen konden via een helling aan de noordkant van het station direct vanaf het stationsplein het perron bereiken.

Een gedeeltelijke verdubbeling van het spoor maakte ook onderdeel uit van de vernieuwingen. In 1905 was de lijn tussen Haarlem en Overveen al verdubbeld en na 1913 gold dat voor de gehele afstand tussen Zandvoort en Haarlem.

Op een ongedateerde blauwdruk van het emplacement zijn nog enkele andere bouwwerken te zien die in een





*Vogelvlucht van station Zandvoort en omgeving (voor 1945) met rechts op de voorgrond de draaischijf. [Spaarnestad Photo]*

iets latere situatie het spoor omringden. Het noordelijke deel van het tracé dat voorheen naar het oude station leidde functioneerde als rangeerterrein voor het lossen en laden van goederen. Langs dit deel van het spoor stonden diverse loodsen, waaronder een schelpenopslagplaats en een 'kabelrollenbergplaats'. Ten noordoosten van het nieuwe station lag een draaischijf waarop locomotieven van rijrichting gewisseld konden worden. Hoe het emplacement er rond het station uitzag is te zien op een eveneens ongedateerde luchtfoto.

Het Algemeen Handelsblad van 12-09-1934 vermeldt de aanbesteding van een loods van het Provinciaal Elektrisch Bedrijf Noord-Holland. Dit karakteristieke gebouw dat aan het noordelijk deel van het emplacement werd gebouwd overleefde evenals het station de oorlog en bleef staan tot in de jaren tachtig. Vermoedelijk was het lange tijd een belangrijke reden om het noordelijke emplacement in stand te houden. Na de sloop van deze PEN-loods is ook het emplacement in de jaren negentig afgebroken om ruimte te maken voor de bouw van Duinwijk.

Met de elektrificatie van de lijn in 1935 werden de sporen voorzien van bovenleidingen. Die modernisering hield niet lang stand, want in de jaren veertig werd het volledige spoor opgebroken. Bovenleidingen en rails werden door de Duitsers gevorderd en naar het oosten afgevoerd. Na de oorlog werd eerst één en later beide sporen hersteld. Vermoedelijk werd besloten om de draaischijf te verwijderen of niet te herbouwen: die is op naoorlogse foto's niet meer zichtbaar. Het fundament werd in 1967 op een situatieschets nog wel aangegeven. Ook de perrons voor bagage waren al vòòr de oorlog niet meer in gebruik en verwijderd. Ook zijn in de loop der tijd de loodsen, de wisselpost, het gebouw voor elektrische verlichting en watervoorziening en het privaatgebouwtje gesloopt.

De inrichting van en de toegang tot de perrons veranderden door de jaren heen. Onder de oorspronkelijke bestektekeningen bevindt zich een tekening van de zitbanken op het eilandperron. Daarop zijn eenvoudige houten banken getekend met daarboven ruimte voor reclame. Uit 1947 dateert een ontwerp voor een restauratiegebouwtje dat op het eilandperron moest komen. Het had binnen een buffet en een wachtruimte. Op een tekening uit 1983 is dit een 'wachtkamer' geworden en in 1996 werd daar een Kiosk aan toegevoegd. De perronkap op het eilandperron was inmiddels gesloopt, de Kiosk werd iets naar het stationsgebouw verschoven zodat hij tegen de overgebleven perronkap aan kwam te staan. De reden voor de sloop van de perronkap is onduidelijk, maar in de constructie van de kap (boven de Kiosk) zijn nog restanten van de oude aansluiting zichtbaar.

Voor fietsers werden in 1983 voorzieningen getroffen door aan de achterzijde van het station, aan de noordwestkant van het eilandperron, een gedeelte in te richten met stallingen en boxen. Sinds 2003 staan de fietsenrekken op het noordelijke deel van het perron, dat nog steeds via een helling vanaf het Stationsplein bereikbaar is. Ook op het Stationsplein zelf, aan de zuidkant van het station, staan fietsenstallingen. De perrons zijn ook vanaf deze kant bereikbaar door een trap (vermoedelijk eind jaren '80 gebouwd) en de lift (2006). Ze zijn verder ingericht met standaardmeubilair, kaartjesautomaten, incheckpalen en borden met vertrekstaten. Een laatste toegang tot het eilandperron is mogelijk vanaf de spoorwegovergang bij de Haltestraat/Vondellaan. Het is niet duidelijk wanneer deze opgang is gemaakt.



Noordkant van het station in 1974. [Stationsweb]



Huidige situatie vanuit noordoosten. De perrons zijn rechtstreeks toegankelijk vanuit Duinwijk. [rijnbout.nl]

Zandvoort

Station H. Y. S. M.



*Stationsplein in 1908. [NHA]*

## 2.3 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Het station van Zandvoort kon in 1909 vrijwel direct aan de bestaande spoorlijn worden gebouwd. Het gebouw kreeg een voorplein dat goed aanhaakte bij de bestaande straten, zoals de Kostverlorenstraatweg en Stationsweg, die onderdeel waren geweest van de bouw van Zandvoort-Bad. De aanpassing van de Spoorwegstraten, de huidige Haltestraat en Verlengde Haltestraat, hing samen met de bouw van het station en de aanleg van de spoorwegovergang op deze plek. De Eltzbacherstraat verbond het plein met de Zeestraat.

Het Stationsplein kreeg grote afmetingen en lag in een L-vorm langs de west- en zuidkant van het station. De westelijke wand van het plein werd gevormd door een wat willekeurige aaneenschakeling van gebouwen. In de jaren '30 kreeg het plein met de bouw van een VVV-kiosk een duidelijk betekenis als welkomstlocatie voor toeristen. De westwand van het plein kreeg na de oorlog een nieuwe invulling, maar de vorm bleef ondanks de oorlogsschade en het wederopbouwplan van Friedhoff vrijwel intact. Een nieuwe voetgangersroute naar het strand werd aangelegd door de Koperpasserel.

In de 20e eeuw groeide Zandvoort vooral aan de noordkant van de spoorlijn, die daardoor een barrière zou gaan vormen in het dorp. Door afbraak van het noordelijke deel van het emplacement en de bouw van Duinwijk is het station nu onderdeel van een meer verstedelijkt gebied.

Het emplacement en de openbare ruimte veranderden als gevolg van modernisering in het reizen en gebruik van het spoor. De afbraak van het noordelijke deel van het emplacement, dat na de bouw van het station in gebruik was als laad- en losplaats, was de belangrijkste verandering. Ook de bagageperrons, onderdeel van de voorzieningen die de stromen in- en uitgaande reizigers en hun bagage op efficiënte wijze door het station leidden, raakten in onbruik. De routing veranderde door de aanleg van nieuwe toegangen, zodat reizigers nu zelf hun route van en naar het station kunnen bepalen.





# 3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

Station Zandvoort is een kopstation, gebouwd tegen een duinhelling aan. Het is zo ontworpen dat het zowel stedenbouwkundig, architectonisch en wat functionaliteit en plattegrond betreft precies op deze plek paste. Dat is met name te danken aan de ligging tegen een duinhelling, waardoor de perrons verlaagd liggen ten opzichte van het stationsplein. Deze typologische bijzonderheid verleent station Zandvoort een grote mate van uniciteit onder de Nederlandse stations.

Het hoofdvolume is samengesteld uit verschillende delen met een eigen uiterlijk en functie. Vanaf het plein gezien was oorspronkelijk links de goederenloods, rechts daarvan de woning van de stationschef met op de begane grond de uitgang, daarnaast de entree en aan de linkerzijde de wachtkamers. Het gebouw is daardoor langgerekt en a-symmetrisch. Toch vormt het een eenheid door bijvoorbeeld de toepassing van materiaal (natuurstenen banden) en de plint, waarin zich een lange reeks deuren bevindt. De routes voor aankomende en vertrekkende reizigers, bagage en andere goederen waren gescheiden maar vormden samen één logistieke machine. De toepassing van ornamentiek die verwijst naar de directe omgeving van zee en strand versterkt het lokale karakter van het station.

De hoofdpopzet is door de tijd heen gaaf gebleven: alleen in sommige details en in het interieur vonden wijzigingen

plaats, die het gevolg waren van veranderingen in gebruik en exploitatie van het station. Het aanzicht van het emplacement veranderde aanzienlijk door de sloop van de oostelijke perronkap. Alle bijgebouwen die ooit rond het emplacement stonden (reeds beschreven: goederenloodsen, het machinegebouw, gebouwtjes voor elektriciteit en water, het privaat, een wisselgebouwtje) zijn gesloopt.

## 3.1 HOOFDGEBOUW

Van het station zijn de oorspronkelijke ontwerptekeningen bewaard gebleven. Aan de hand daarvan zijn de logica van het ontwerp en de detaillering van de interieurs en het exterieur goed afleesbaar. In het hoofdgebouw hebben weinig wijzigingen plaatsgevonden. Reeds genoemd zijn de verbouwingen van de wachtkamers tot woningen, het afsluiten van de uitgangstunnel en het plaatsen van de pui tussen de stationshal en het voormalig bagagepunt. In het interieur is verder de oorspronkelijke polychrome tegelvloer grotendeels verwijderd en vervangen door grijze plavuizen. In 2009 is het casco gerestaureerd en is een aantal natuurstenen onderdelen van de gevel vervangen.

## EXTERIEUR

Station Zandvoort is in eclectische stijl gebouwd met kenmerken van art nouveau en hollands neorenaissance. Door de overeenkomsten met de stations van Amersfoort en Haarlem is het een herkenbaar voorbeeld van HIJSM-

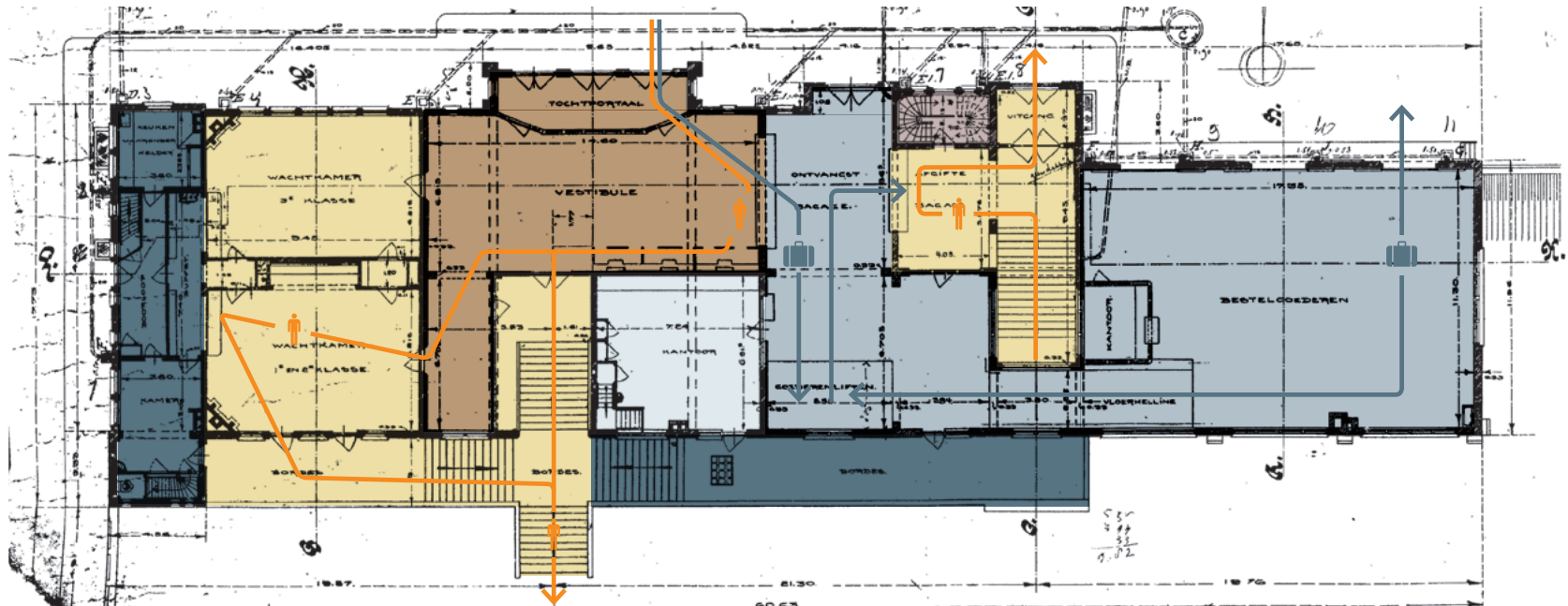
stationsbouw uit het eerste decennium van de 20e eeuw. Het ontwerp voor het station toont uitbundigheid op zowel grote als kleine schaal. Het hoofdvolume lijkt op een verzameling gebouwen met verschillende breedtes en -hoogten, verdiepingshoogten en dakvormen. Van groot belang voor het ontwerp is de positie van het gebouw tegen een duinhelling. Daardoor is de gevel aan de spoorse zijde een verdieping hoger dan die aan de stationspleinzijde. Dat verschil is aan de buitenkant van het hoofdgebouw eigenlijk nauwelijks merkbaar door de afsluiting van de perronkap aan de zuidkant en de aanbouwen aan de noordkant.

## GRONDPLAN

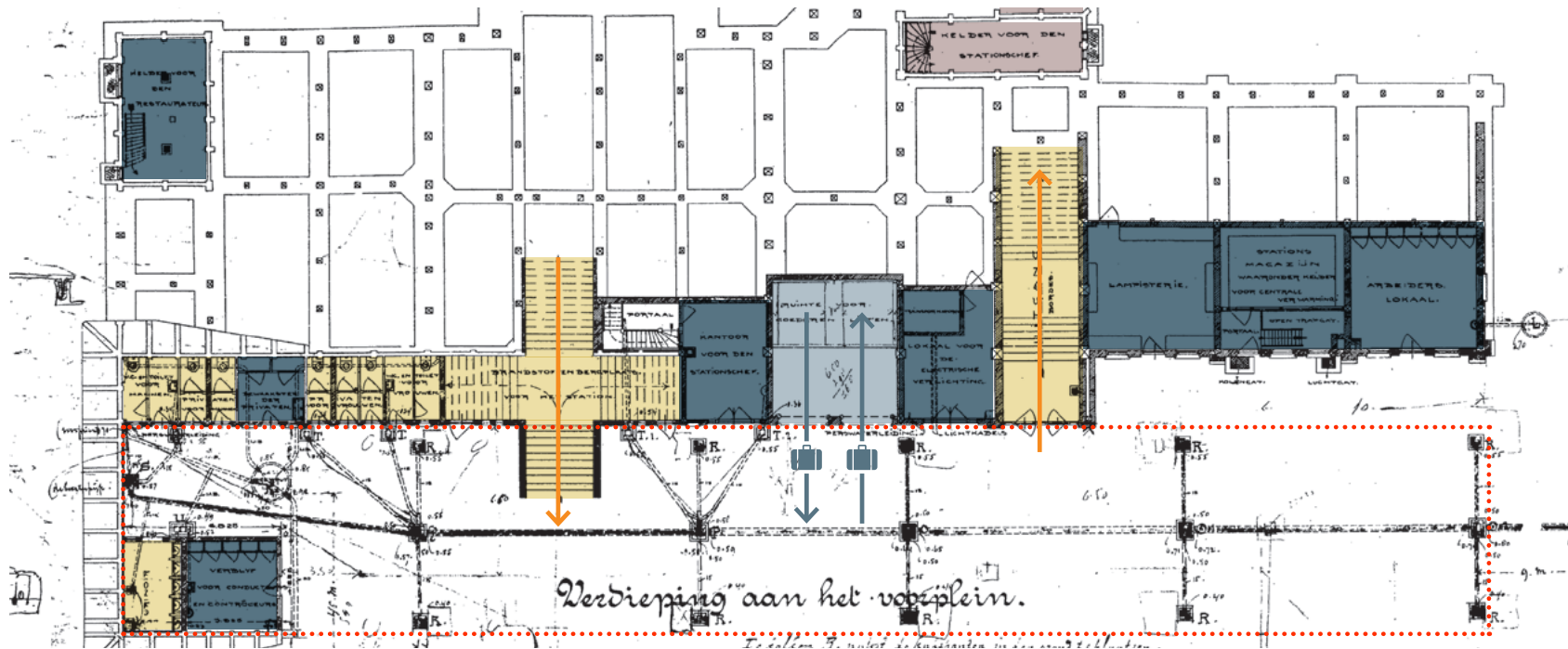
Het grondplan is grotendeels rechthoekig met aan de Stationspleinzijde enkele vooruit- en terugliggende geveldelen. Vooruit springen het entreeportaal en de entree van de chefswoning, geflankeerd door de oude uitgang en de toegang tot het voormalige bagagelokaal. Het deel van het station dat oorspronkelijk dienst deed als opslagruimte voor bestelgoederen, ligt juist zo'n 3,5 meter terug ten opzichte daarvan. Aan de spoorse zijde volgt de gevel een rechte lijn, evenals aan de noord- en zuidgevels van het hoofdgebouw.



stationshal ('vestibule')	personeelsruimtes
reizigersruimtes	woning stationschef
plaatskaartenkantoor	route reizigers / bagage
bagageafhandeling	perronkap



Plattegrond straatniveau volgens bestektekeningen uit 1908 [Prorail] met functieaanduiding en logistieke routing. De perrons zijn afgebeeld op bladzijde 24.



Verdieping aan het vooiplein.

Plattegrond perronniveau volgens bestektekeningen uit 1908 [Prorail] met functieaanduiding en logistieke routing. De perrons zijn afgebeeld op bladzijde 24.

## **GEVELS**

Alle gevels zijn opgemetseld in kruisverband met een rode baksteen. Volgens het oorspronkelijke bestek is gebruik gemaakt van grijs graniet en Oberkirchner zandsteen voor decoratieve gevelonderdelen. Het metselwerk is nog redelijk intact, de zandsteen is op veel plaatsen versleten en gedeeltelijk vervangen. Voor de deur- en vensterkozijnen is hout gebruikt. Meerdere kozijnen zijn vervangen.

Ter versiering van de gevels zijn veel details aangebracht: geprofileerde deuren en kozijnen, meerruitsroedeverdelingen in vensters, ontlastingsbogen, soms voorzien van getoogde strekken, boogfriezen, enzovoorts. Het graniet en de zandsteen zijn veelvuldig toegepast voor drempels, plinten, lijsten, aanzetstenen, lateien, strekken, sluitstenen en dorpels (zie voor uitleg de verklarende woordenlijst voorin dit rapport).

## **WESTGEVEL – GEVEL AAN HET STATIONSPLEIN**

De westgevel aan de Stationspleinzijde heeft een afwisselende geleding. De gevel van de bestelgoederenloods (nu fietsverhuur/taxicentrale) is één etage hoog en wordt onderbroken door drie dubbele deuren, die zich iets boven maaiveldniveau bevinden en die door een verhoogde opgang bereikbaar zijn. Op hoger niveau bevindt zich een reeks vensters, waarvoor oorspronkelijk ruimte was uitgespaard in de dakrand. Het is onbekend wanneer deze situatie is veranderd: tegenwoordig loopt de dakrand boven de dichtgezette vensters door en is boven de deuren het metselwerk aangevuld; de gevel is daardoor iets hoger geworden.

De gevel waarachter zich oorspronkelijk de uitgang, bagageruimtes en chefswoning bevonden, is het hoogst

en valt op door de terugwijkende middelste travee en het veelvuldige decoratieve gebruik van natuursteen. De uitvoering van de deuren en vensters is volgens de ontwerptekeningen rijker door toepassing van panelen en roedeverdelingen. Boven de drie deurpartijen op de begane grond zijn vensters aangebracht, waarvan de buitenste van glas-in-lood zijn voorzien. Op de verdieping is een tableau van witte, grijsblauwe, okergele en paarsrode tegels aangebracht dat een locomotief en de wapens van Zandvoort (drie gekruiste vissen) en het wapen van Holland voorstelt. Op de overgang naar de gevel die zich voor de vestibule en stationshal bevindt is een klein balkon voorzien van een houten omlijsting.

De lagere gevel boven de ingang met drie deurpartijen heeft een ritmische indeling waarbij meer rechte vormen zijn gebruikt. In de gevel zijn elf glas-in-loodvensters aangebracht en boven de deuren drie tegeltaleaus. De glas-in-loodvensters verbeelden de wapens van negen provincies, met in het midden het wapen van Zandvoort. Van links naar rechts zijn dit Groningen, Noord-Brabant, Zuid-Holland, Gelderland, Overijssel, Utrecht, Friesland, weer Zuid-Holland (maar dan ondersteboven), Zeeland en Limburg. Noord-Holland en Drenthe ontbreken. De buitenste twee tegeltaleaus vermelden 'ingang', het middelste een wiel met vleugels en telegraafisolatoren, die naar de snelheid van de trein verwijzen. Boven de entree is de luifel, die op de originele ontwerptekening staat, nog aanwezig. Het meest rechterdeel van de gevel waar zich van oorsprong de wachtkamer voor de 3e klasse achter bevondt telt één etage en is voorzien van vensters met oorspronkelijk in het midden een deur. Het uiteinde van het dak wordt hier benadrukt door een schoorsteen.

## **ZUIDGEVEL**

De zuidelijke eindgevel is voorzien van vensters en een deur onder een gemetselde balustrade. Aan deze zijde bevindt zich ook de voormalige watertoren met bovenin aan twee kanten een klok. De toren is aan de bovenzijde iets breder dan aan de onderzijde; de overgang is voorzien van een boogfries.

## **OOSTGEVEL – GEVEL AAN DE PERRONKANT**

De oostgevel telt een (kelder)verdieping extra ten opzichte van de westgevel door de ligging van het station tegen een duinhelling. De verschillende geveldelen vertonen overeenkomsten met hun 'counterparts' aan de andere kant van het gebouw: de gevel van de bestelgoederenloods is verdeeld in drieën, de chefswoning heeft een tuitgeveltje, de wachtkamer heeft een vergelijkbare vensterindeling als aan het Stationsplein.

Vensters en deuren zijn in overeenkomende stijl ontworpen als aan de voorzijde, maar de gevel oogt iets rustiger en bevat enkel glas in lood boven de trap naar de stationshal. Daarin is het wapen van Amsterdam verbeeld, geflankeerd door zeepaardjes: hier eindigt de reis vanuit de hoofdstad. Het uitgangsportaal is voorzien van een tegeltaleau in dezelfde stijl als het ingangsportaal.

## **NOORDGEVEL**

Het ontwerp voor de noordgevel toont op de onderste bouwlaag een indeling in traveeën, waarbij in één travee een venster is aangebracht. De eerste bouwlaag is voorzien van een breder venster.

Gevel aan het perron.



Gevel aan het voorplein.



■ stationshal ('vestibule')	■ personeelsruimtes
■ reizigersruimtes	■ woning stationschef
■ plaatskaartenkantoor	— route reizigers / bagage
■ bagageafhandeling	⋯ perronkap

Gevelaanzichten volgens bestektekeningen uit 1908 [Prorail] met functieverdeling.

## INTERIEUR

Het station was aan de binnenkant zorgvuldig samengesteld uit verschillende ruimtes waarin verschillende logistieke stromen ongehinderd langs en over elkaar liepen. De routes voor reizigers, goederen en bagage waren op logische wijze door elkaar heen gevlochten. Het ontwerp hield rekening met het hoogteverschil tussen het Stationsplein, met daaraan de vestibule en de bagageruimtes, en het lager gelegen perron. Bij bestudering van de ontwerptekeningen wordt duidelijk dat de verdieping op het niveau van het Stationsplein uit twee delen bestond: een reizigersdeel en een goederendeel.

Het reizigersdeel bestond voor de vertrekkende passagiers uit een vestibule, een ruimte om plaatskaarten te kopen en om bagage af te geven, twee wachtkamers (één voor de eerste en tweede en één voor de derde klasse), een trapafgang naar de perrons met daar aan de rechterzijde een reeks toiletten en urinoirs. Voor aankomende passagiers liep één uitgangsroute vanaf de perrons door het station heen naar het Stationsplein, die onderweg langs een halletje leidde waar bagage opgehaald kon worden.

De ruimtes waar reizigers kwamen werden rijk gedecoreerd. De vormgeving van het exterieur zette zich daarbij voort

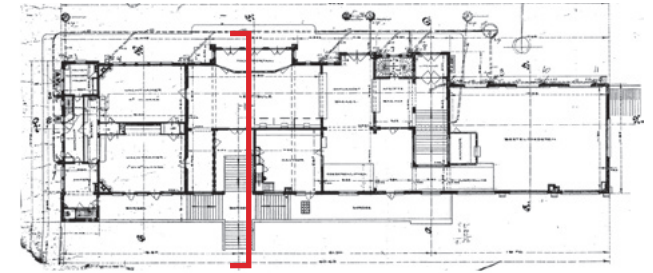
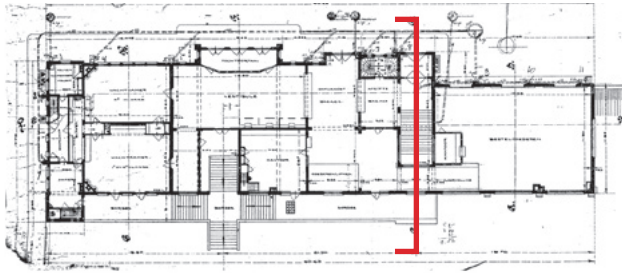
in bijvoorbeeld de getoogde venster- en deurpartijen. De stationshal was voorzien van een betegeling van bruine, zwarte, witte en rode plavuizen. De wanden werden opgemetseld uit geglazuurde baksteen in verschillende kleuren, verrijkt met patronen en boogfriezen. Fraaie beschilderingen sieren nog altijd het hoge plafond en verbeelden het strandleven met zeilboten. De hal kreeg een ruimtelijk aanzicht door het lage plaatskaartenkantoor. Daarboven loopt het beschilderde dak door. Voor zover bekend resteert van de tegelvloer slechts een deel op de voormalige overloop naar de wachtkamer aan de spoorzijde.

De Zandvoortsche Courant van 9 april 1909 gaf een uitgebreide beschrijving van het station. Daaruit blijkt dat de vier gebeeldhouwde koppen in de hal badgasten (dame en heer) en een vissersman en -vrouw voorstellen, gemaakt door de Haarlemse (verder onbekende) kunstenaar C. Veldheer. Ook maakt de krant melding van vier koperen elektrische lampen, die nu niet meer in de hal hangen. De hal kent verder een fraaie omlijsting van de stationsklok met de tekst 'beidt uw tijd' en consoles met reliëfdecoratie. De wachtkamers werden van een houten betimmering voorzien. Waarschijnlijk waren de plafonds hier ook versierd met een bijzondere decoratie.

Vanuit de stationshal waren aan de linkerzijde van het

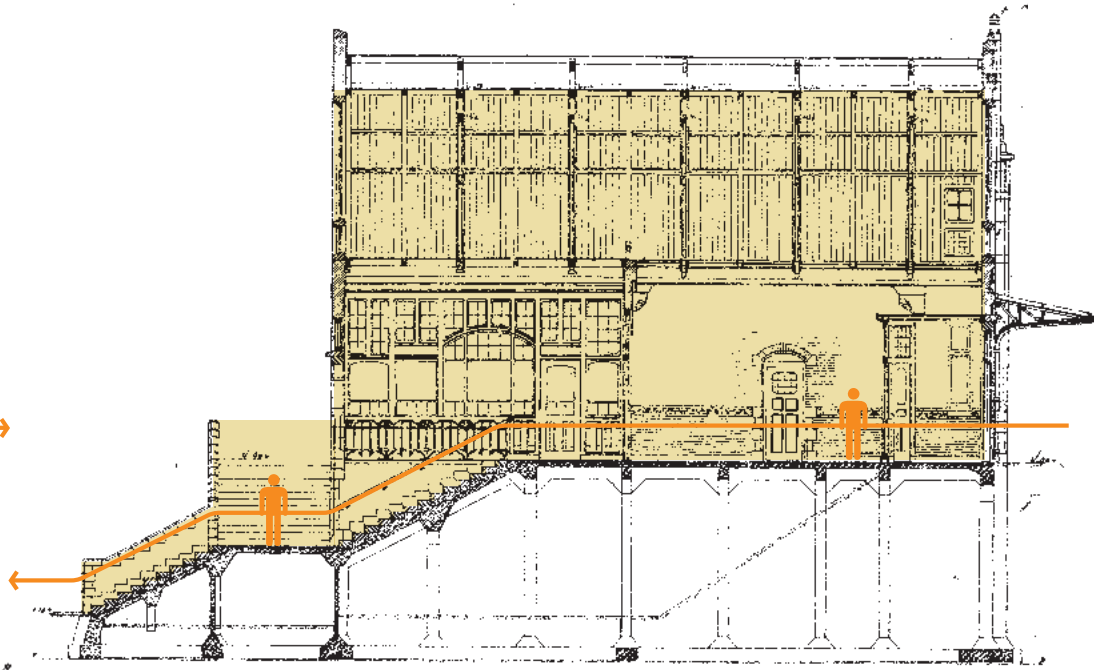
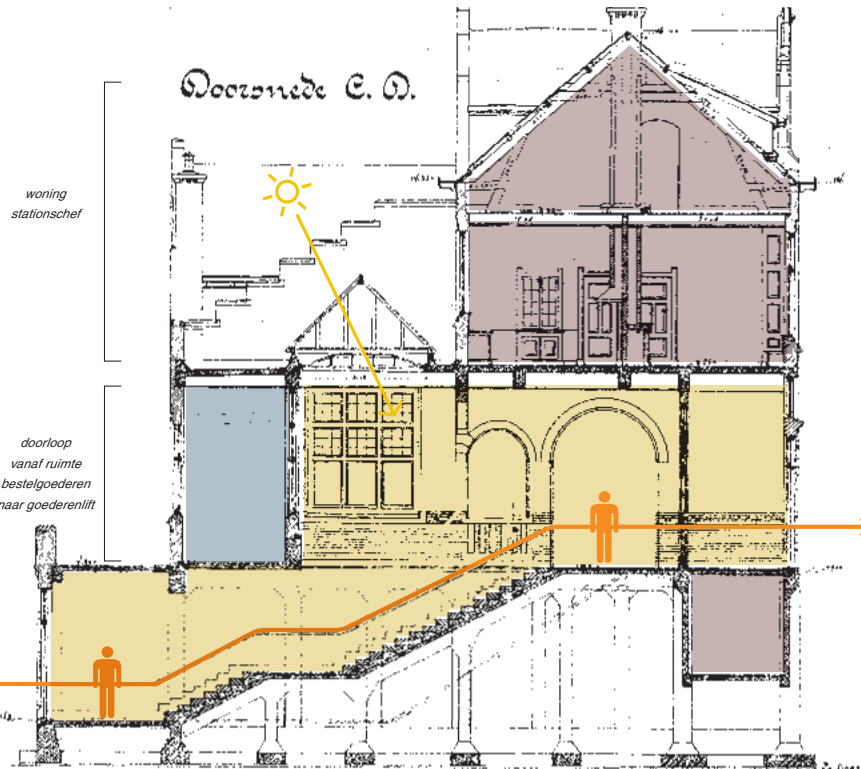
plaatskaartenkantoor twee wachtkamers bereikbaar. De wachtkamer voor derde klasse reizigers, aan het Stationsplein, was volgens de Zandvoorst Courant eenvoudig ingericht, maar wel met 'eenige aardige lichtkroontjes' en een vloer in houtgraniet. De wachtkamer voor de eerste en tweede klasse, aan de perronzijde, was luxer ingericht met beeldhouwwerken van waterbewoners (eveneens van Veldheer), een beschilderd plafond, koperen lampen, een ingebouwde zitbank, een schouw met schelpen en oesterdieren in het beeldhouwwerk, en rood trijp (een soort fluweel). De wachtkamer gaf directe toegang tot het bordes aan de spoorse zijde van het gebouw. Beide kamers hadden een houten betimmering en toegang tot het buffet.

Een bijzonderheid in het ontwerp van het station was de toepassing van daklichten. In de wachtkamer 1e en 2e klasse was een daklicht in het plafond aangebracht. Het restant van de constructie is nog aanwezig op de zolderetage. Ook boven de uitgangsroute was een daklicht gebouwd.



Doorsnede C. D.









Doorsnede E. F.



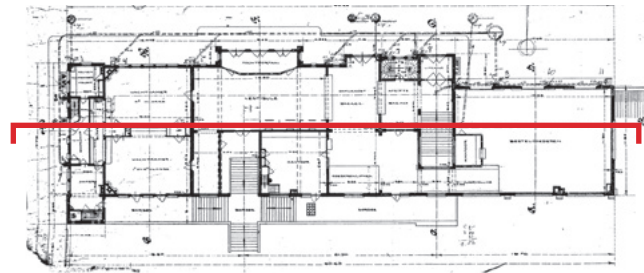
trap vanaf perrons  
via uitgifte bagage  
naar voorplein

doorloop  
vanaf ruimte  
bestelgoederen  
naar goederenlift

woning  
stationschef

 stationshal ('vestibule')	 personeelsruimtes
 reizigersruimtes	 woning stationschef
 plaatskaartenkantoor	 route reizigers / bagage
 bagageafhandeling	 perronkap

Doorsneden van het station volgens de originele bestektekeningen uit 1908 [Prorail] met functieaanduiding en logistieke routes. Ook het daklicht in de uitgangsroute is aangegeven.



Doorsnede H. L.

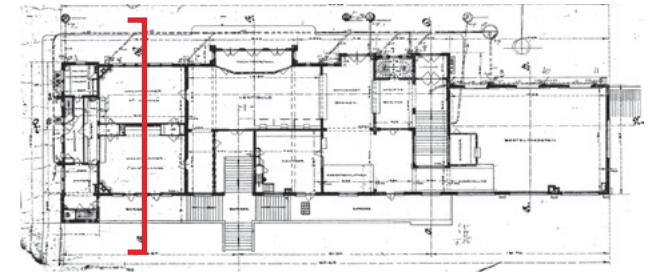
*ruimte voor bestelgoederen met kantoor*

*trap vanaf perrons en uitgifte bagage*

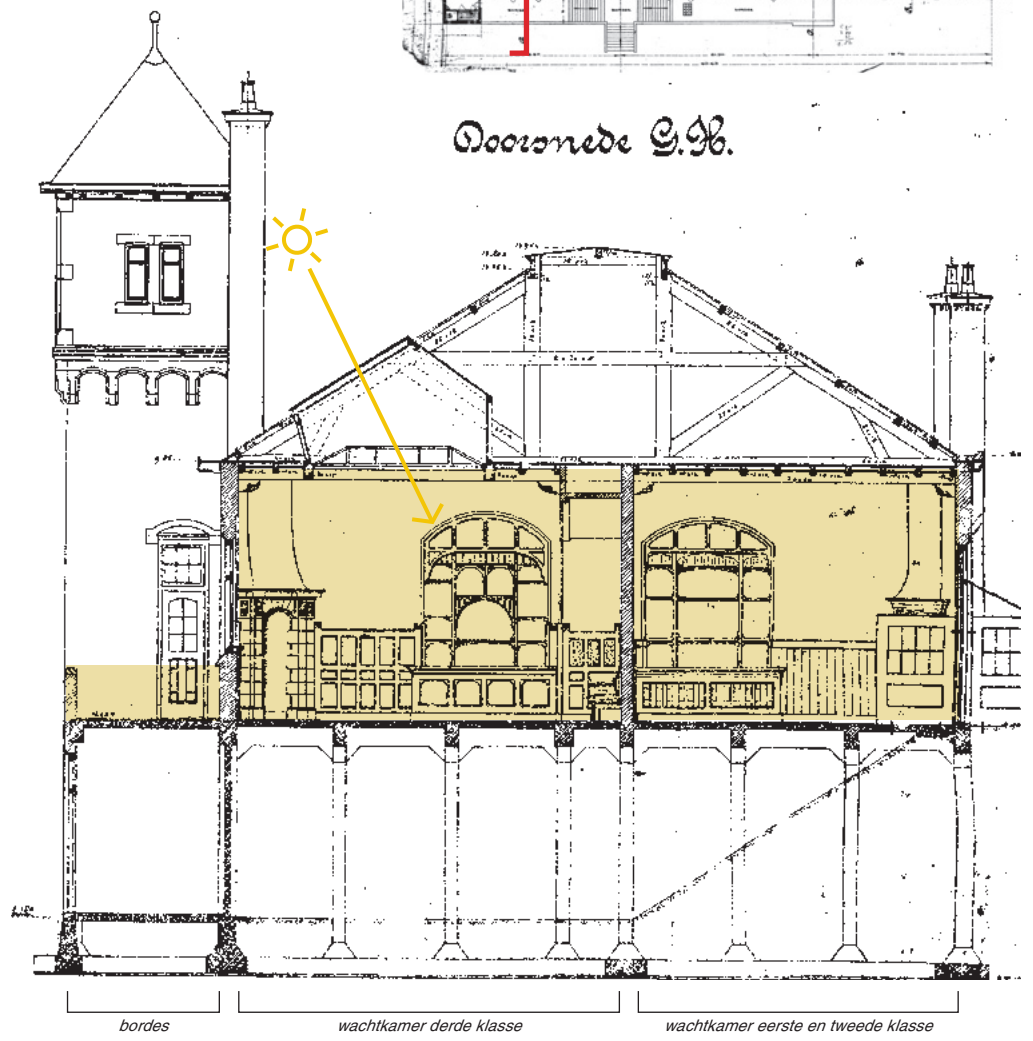
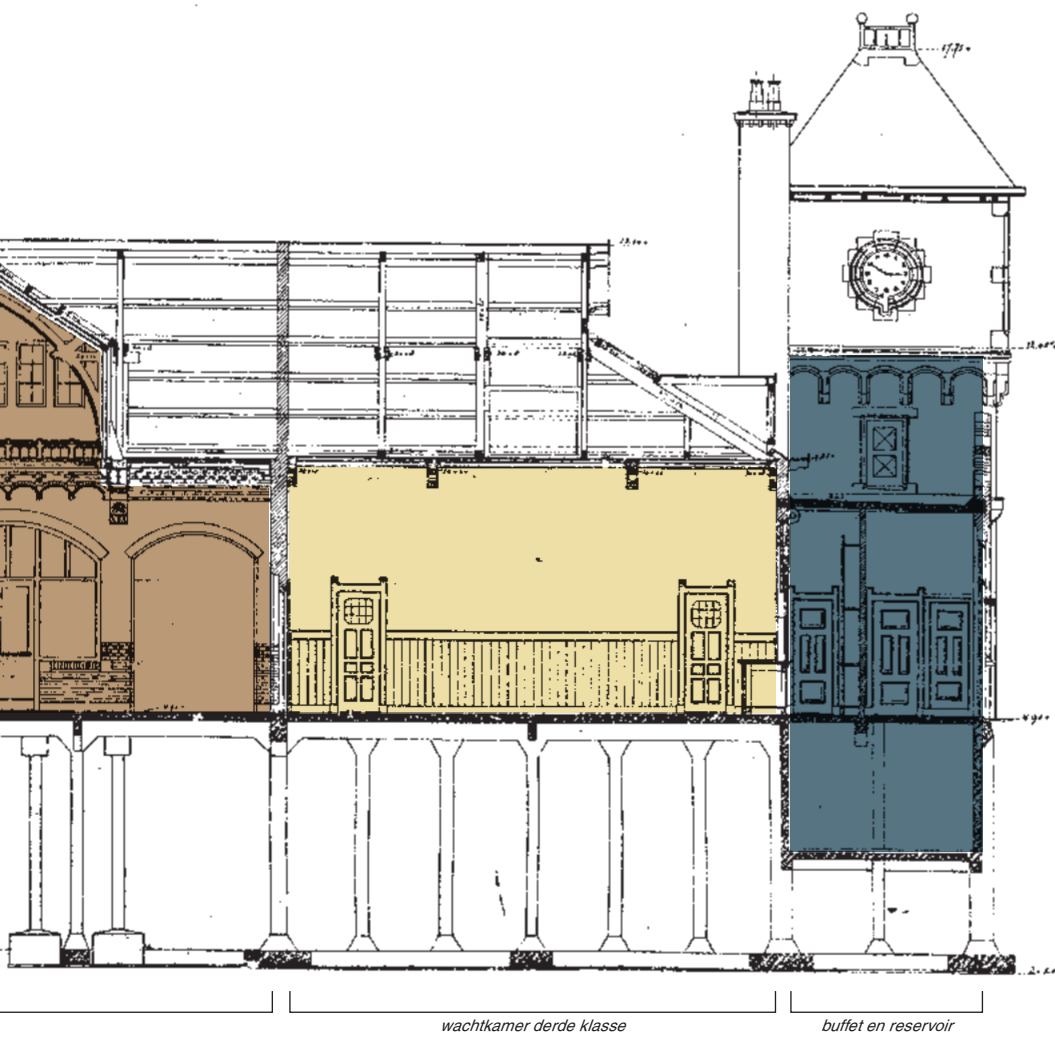
*inname en uitgifte bagage*

*vestibule*





Doorsnede G.H.



stationshal ('vestibule')	personeelsruimtes
reizigersruimtes	woning stationschef
plaatskaartenkantoor	route reizigers / bagage
bagageafhandeling	perronkap

Doorsneden van het station volgens de originele bestektekeningen uit 1908 [Prorail] met functieaanduiding en logistieke routes. Ook het daklicht in de wachtkamer 1e en 2e klasse is aangegeven.



*Zuidzijde van het station met nieuwe fietsenstalling.*



*Noordkant van het station met detonerende aanbouwen.*



*Gevel met tegeltableau.*



*De Taxicentrale op de plek waar voorheen de bestelgoederenloods was.*



*Toevoeging van moderne lift in de zuidkant van de perronkap.*



*Vestibule in de stationshal met daarboven de wapens van de Nederlandse provincies in glas-in-lood.*



*Beeldhouwwerk in de stationshal van kunstenaar C. Veldheer.*



*Decoratie van de stationsklok en console.*

### 3.2 PERRONKAPPEN

De twee perronkappen die Station Zandvoort lange tijd had werden kort na de oplevering van het station in 1908/1909 gebouwd. De ene kap werd parallel aan het gebouw geplaatst, de andere haaks daarop boven het eilandperron. Door de bouw van de eerstgenoemde werd de achtergevel van het station deels aan het oog onttrokken. De kap is 60 meter lang, heeft een overspanning van 9 meter en is opgebouwd uit een ijzeren spantconstructie. De ruimte die overbleef tussen de lange zijde van de kap en het stationsgebouw, boven het bordes, werd met een glasdak opgevuld. Ook het eilandperron kreeg een overkapping in eenzelfde spantconstructie die twee keer zo lang was: 120 meter. De eindspanten werden ook van glas voorzien. In 1996 werd de perronkap boven het eilandperron (hiernaast in rood aangegeven) om een onbekende reden afgebroken.



*Enkel de perronkap parrallel aan het stationsgebouw is nog aanwezig.*

R. V. S. De.  
1879 en 1880.

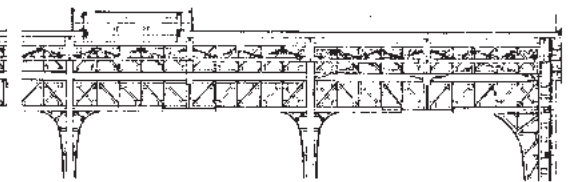
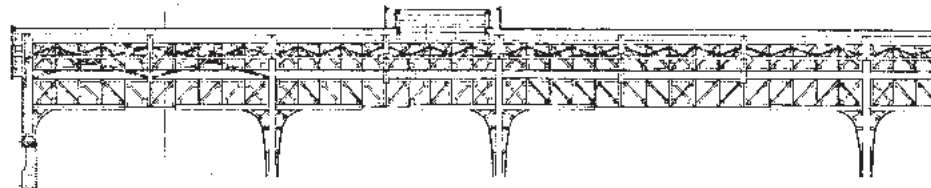
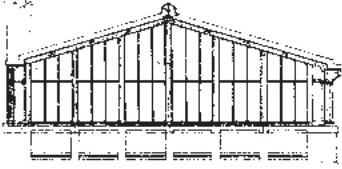
# Nieuw Station. Landvoort. Perronkappingen.

TEKENINGEN ARCHIT. W. en W.  
L. DEER 1898 No. 10 1/2 Beste  
Blad.

Langste doorsnede van het Perronk. Landvoort met onderzogeni tuftplaat

Langste doorsnede van het Perronk. Landvoort met onderzogeni tuftplaat

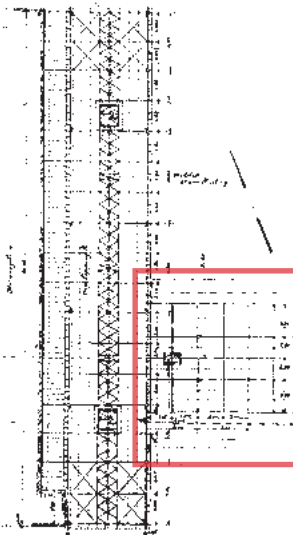
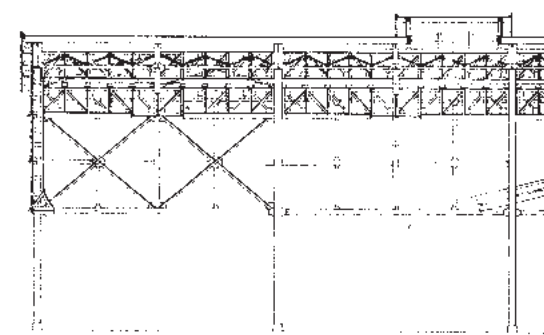
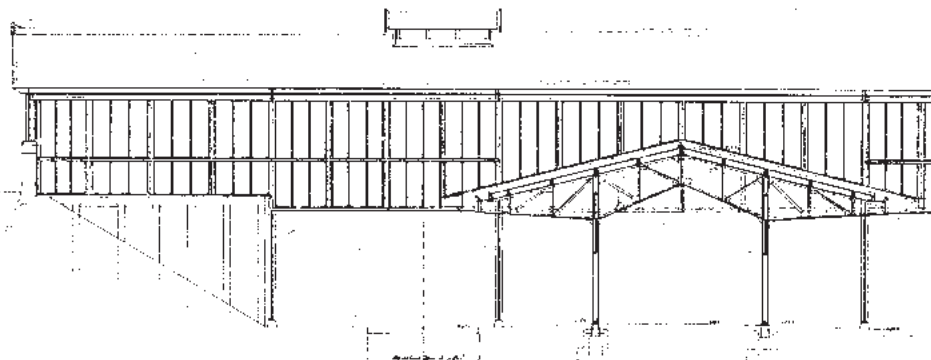
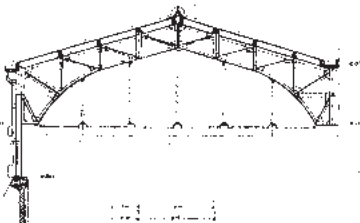
Langste doorsnede van het Perronk. Landvoort met onderzogeni tuftplaat



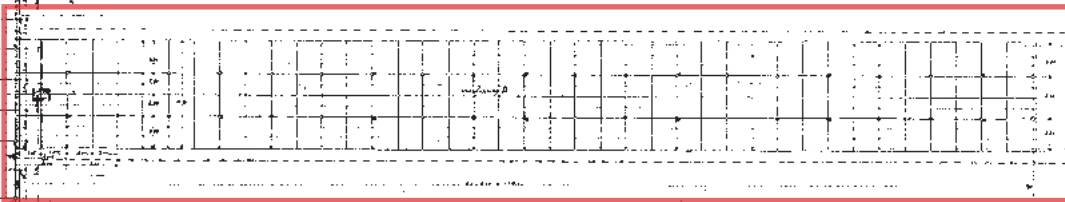
Indielyk eindspant.

Centrale aanzicht zijgevelwand van laad A met aansluiting over laad B.

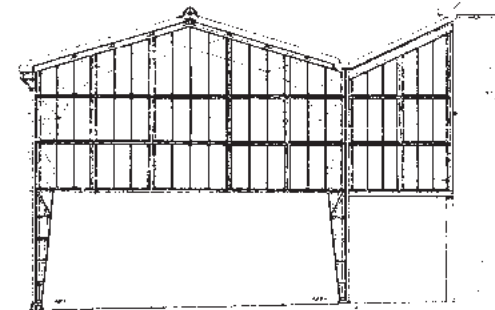
Langste doorsnede van het Perronk. Landvoort met onderzogeni tuftplaat



Platte grond.  
ca. 1879



Langste doorsnede van het Perronk. Landvoort met onderzogeni tuftplaat



BOORHUISMEURS

Arch. 1898 No. 10 1/2  
L. DEER 1898 No. 10 1/2  
Beste Blad.

# 4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

## 4.1 KWALITEITEN EN KNELPUNTEN

Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijke analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarderen. Wat is het ruimtelijke concept en hoe is dat nog herkenbaar? Waar liggen de kwaliteiten en knelpunten, is er mogelijk wat misgegaan? De waardering geeft aan wat de uitzonderlijke en essentiële kwaliteiten van het station zijn en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan.

Voor de waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed) gebruikt. Deze gaan uit van drie categorieën van waarden: hoge monumentwaarden (blauw), positieve monumentwaarden (groen) en indifferente monumentwaarden (geel). Omdat het station nog volledig in functie is, kon niet op alle plekken onderzocht worden uit welke tijdsperiode de bouwresten komen (bijvoorbeeld omdat iets verstopt zit achter nieuwere bouwdelen). Op sommige plekken is daarom sprake van een verwachtingswaarde. Op deze plekken is het van belang tijdens verbouwingen, wanneer de bouwsubstantie blootgelegd wordt, nader onderzoek te doen. In de waardering worden detonerende onderdelen niet op de kaart aangegeven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

Uitgangspunten bij het toekennen van de waarden zijn: delen die niet origineel zijn en waarin de oorspronkelijke kwaliteit niet meer herkenbaar is, zijn als indifferent gewaardeerd. Soms hebben zij wel ensemblewaarde (als verwijzing naar de historische ontwikkeling), dit is dan specifiek aangegeven. De bijgebouwen op het emplacement zijn verdwenen, naast het hoofdgebouw resten alleen moderne fietsenstallingen en een Kiosk.

## HOGE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1909) hebben een hoge monumentwaarde. Een hoge monumentwaarde betekent dat:

- behoud van deze onderdelen voorop staat,
- aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer deze de bestaande monumentale waarde versterken.

Dit zijn:

- alle gevels van het hoofdgebouw, inclusief ramen, deuren, lijsten en dergelijke,
- de bouwmassa en het dak van het gebouw,
- de perronoverkapping aan de spoorse kant van het station,
- de luifel aan het Stationsplein,
- de ruimtelijke logica die samenhangt met de oorspronkelijke routing door het gebouw (inclusief de verlaagde perrons ten opzichte van de stationshal)
- alle interieuronderdelen die dateren van de bouwtijd, inclusief beeldhouw- en decoratieschilderwerk,
- de indeling en het interieur van de chefswoning.

## POSITIEVE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die dateren van verbouwingen in de vorige eeuw, en die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, hebben een positieve monumentwaarde. Een positieve monumentwaarde betekent dat:

- in principe gestreefd wordt naar behoud,
- aanpassingen mogelijk zijn, mits deze het bestaande karakter als uitgangspunt nemen en de monumentwaarde niet verstoren of liever versterken.

Dit is:

- de entree van de woningen aan de zuidzijde van het station.

## INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE

Onderdelen van het emplacement, die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Dat geldt voor veranderingen aan het station die dateren van na de bouwtijd. Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

- behoud geen eis is
- wijzigingen of sloop mogelijk of zelfs wenselijk
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.

Dit zijn:

- de glazen pui en alle dichtgezette muuropeningen op de begane grond rond het voormalige bagagedepot,
- verlaagde plafonds, voorzetwanden, gewapend glas,
- de harmonicawand in de stationshal en de bijbehorende winkelinrichting.
- alle gestandaardiseerde interieurtoevoegingen (zitbanken, trapleuningen).
- de interieurs van de woningen aan de zuidzijde van het station,
- de kantoren in het voormalige goederendeel.

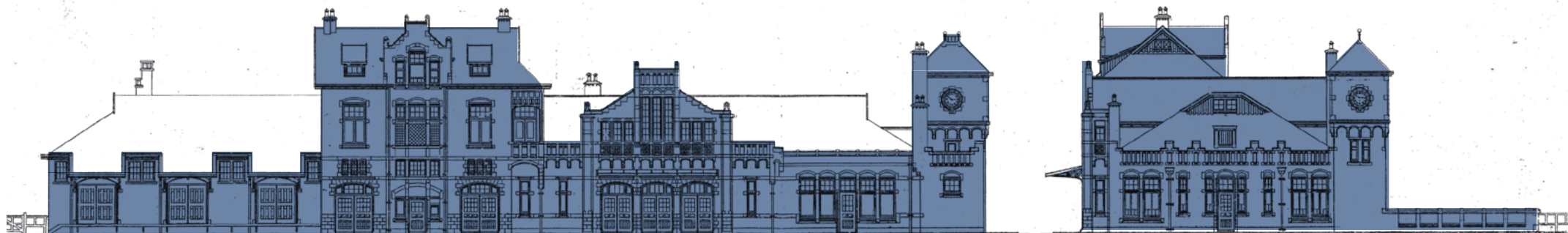
Gevel aan het perron.

Noord. Oostelijke eindgevel.



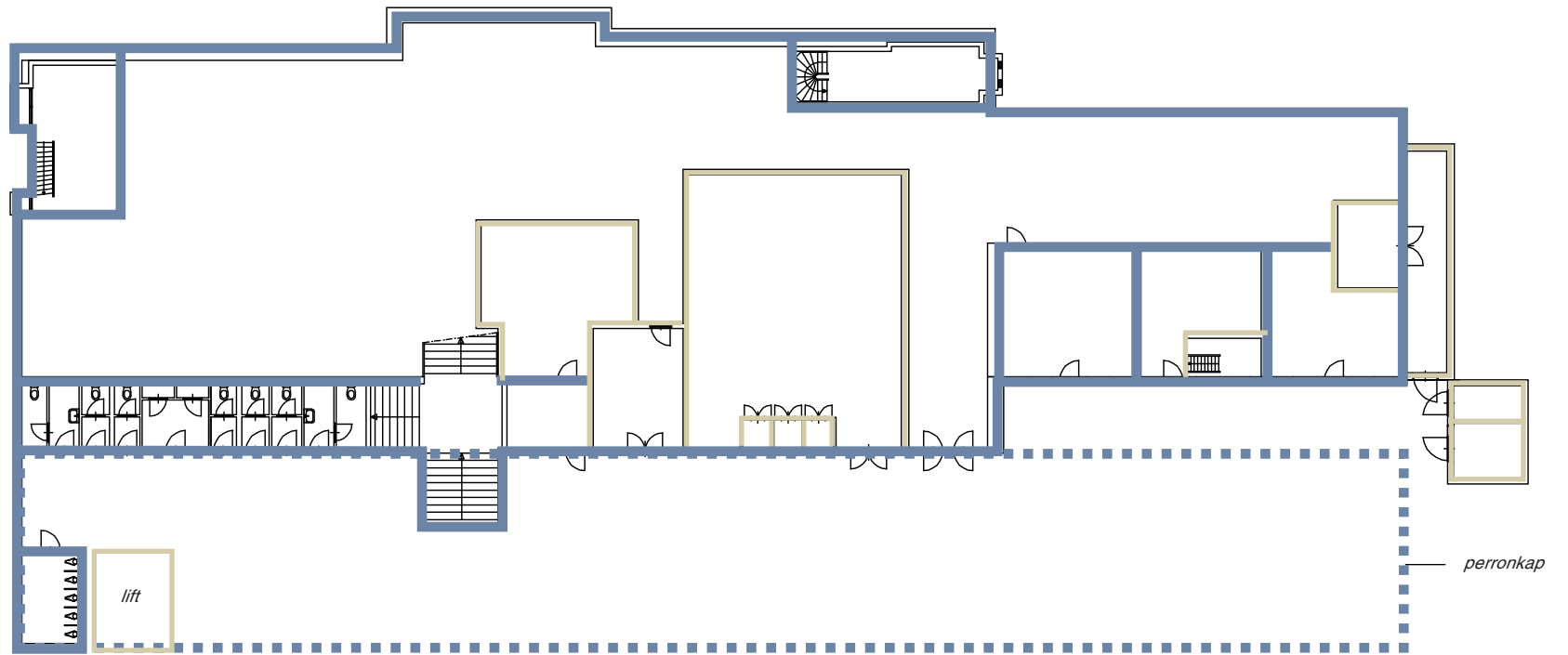
Gevel aan het voorplein.

Zuid. Westelijke eindgevel.

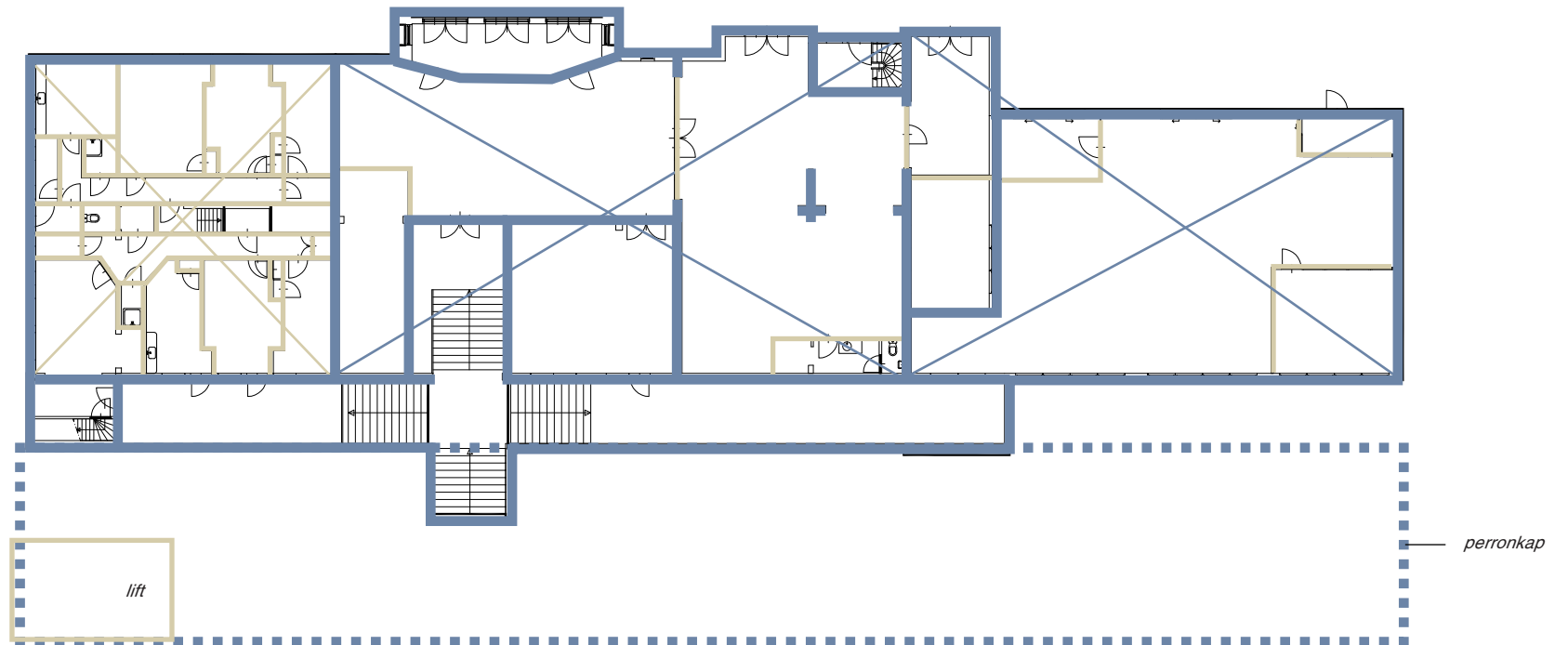


- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

Perroniveau



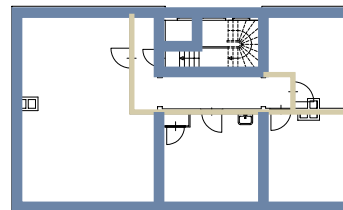
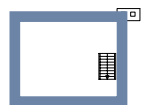
Stationshalniveau



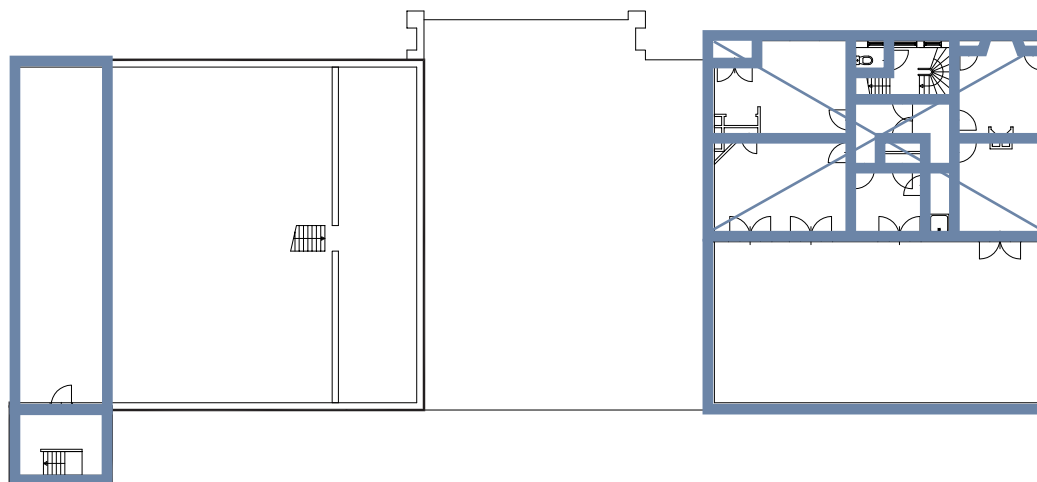
- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde






*Tweede verdieping*



*Eerste verdieping*



-  *hoge monumentwaarde*
-  *positieve monumentwaarde*
-  *indifferente monumentwaarde*

## 4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

Station Zandvoort aan Zee ligt van alle Nederlandse stations het dichtst bij de Noordzee en het strand. Dat maakt het station al uniek, en daar komt nog een aantal andere eigenschappen bij die de uniciteit versterken: het is een kopstation, het vervult met name een seizoensfunctie en de bouw had in de eerste plaats met toerisme te maken in plaats van goederen- of forensenvervoer. Daarnaast zijn de ruimtelijke ligging tegen een duinhelling en de verweving van de logistieke stromen bijzonder.

### CULTUURHISTORISCHE WAARDE

Het station is van cultuurhistorische waarde als voorbeeld van stationsbouw van de HIJSM, die eind 19e en begin 20e eeuw een aantal stations bouwde met een herkenbare flamboyante uitstraling, zoals Haarlem, Den Haag HS en Amersfoort.

Het station heeft een symbolische functie als herinnering aan de ontwikkeling van de Zandvoortse badcultuur. Het laat zien hoe de komst van moderne vervoersmiddelen daarmee samenhangt.

Het station is waardevol omdat het aan de grootschalige sloop van de Zandvoortse boulevards en omgeving in de Tweede Wereldoorlog is ontkomen en daarmee een erfenis is van de vooroorlogse monumentale bebouwing van de badplaats.

### STEDENBOUWKUNDIGE / ENSEMBLEWAARDE

Het station vormt een historisch stedenbouwkundig ensemble met het Stationsplein, de Eltzbacherstraat en de Haltestraat. De aanleg van deze straten was een gevolg van de bouw van de spoorlijn of het station.

Het gebouw is van stedenbouwkundige waarde omdat het uitzonderlijk is in zijn moderne omgeving.

Het station is een herkenbare, vanzelfsprekende plek

in Zandvoort voor bezoekers. Ruimtelijk is het station te beschouwen als een belangrijk anker voor het dorp.

Omdat het station een kopstation is, is de achtergevel door zijn prominente positie ten opzichte van de perrons van grote waarde voor de beleving van het exterieur.

De open ruimte rond het station aan de zuidkant en westkant zijn tevens van grote waarde voor de beleving van het exterieur.

### ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDE

Het station heeft architectuurhistorische waarde als voorbeeld van eclectische stationsbouw uit het begin van de 19e eeuw, gecombineerd met een artistieke detaillering die verwijst naar de specifieke locatie van het station.

Het station ontleent architectuurhistorische waarde aan de intelligent ontworpen plattegrond waarbij verschillende logistieke stromen op vanzelfsprekende wijze door het station worden geleid. Het hoogteverschil tussen stationsplein en perrons wordt daarbij op een logische manier overbrugd. De alzijdigheid van het gebouw is van grote waarde voor de directe omgeving.

### GAAFHEID/HERKENBAARHEID

De herkenbaarheid van het originele ontwerp van het exterieur voor het station is groot, zij het enigszins verminderd door de bouw van de glazen pui en lift aan de zuidkant en de detonerende aanbouwen aan de noordkant. De gaafheid van de detaillering van het exterieur is redelijk. Restauraties van natuursteen zijn op sommige plaatsen van slechte kwaliteit. Metselwerk, deuren, vensters, glas-inlood-dakbedekking, hemelwaterafvoeren etc. verkeren over het algemeen in goede originele of gepaste nieuwe staat.

De herkenbaarheid van de plattegrond en routing is in het interieur aanzienlijk verminderd door het afsluiten van de

uitgangsrouten, het dichtzetten van muuropeningen rond de voormalige bagageruimte en functionele wijzigingen van de wachtkamers en bagageruimte.

De gaafheid van de interieurs in de publiek toegankelijke gedeeltes van het gebouw is redelijk. Met name in de entreehal verkeren de originele wand- en plafonddecoraties in gave staat. Vervanging van de originele vloer, toevoeging van standaardinterieurelementen (zitbanken, trapleuningen) en de inbouw van de harmonicawand en de winkelinrichting verminderen de herkenbaarheid van het oorspronkelijke interieur.

De gaafheid van de interieurs van de wachtkamers is nihil, hoewel achter voorzetmuren of verlaagde plafonds vermoedelijk nog wel restanten aanwezig zijn.

De herkenbaarheid van de originele perroninrichting is verminderd door sloop van een deel van de overkapping.

### ZELDZAAMHEID

Het station ontleent zijn zeldzaamheid aan zijn typologie van kopstation, zijn hoofdzakelijk seizoensgebonden functie, zijn ligging nabij Noordzee en strand (kortste afstand van alle Nederlandse stations) en het directe historische verband tussen de bouw van het station en de spoorlijn en de opkomst en ontwikkeling van het badtoerisme.

De plattegrond van het station, die oorspronkelijk in belangrijke mate was afgestemd op toeristisch gebruik (met veel ruimte voor bagageverwerking) en die rekening houdt met de hoogteverschillen in de omgeving verleent het station een grote mate van zeldzaamheid onder de Nederlandse stations.



*Drukke op het stationsplein, 1980. [Stationsweb.nl]*



*Reizigers op de trap tussen perron en stationshal, 1981. [NHA]*

# 5. HOE NU VERDER?

## 5.1 AANBEVELINGEN VOOR EIGENAAR, OPDRACHTGEVER EN ONTWIKKELAAR

- Behoud de oorspronkelijke volumes (van stationsgebouw en perronkap), de dakvorm en de opzet van de gevels. Eventuele uitbreidingen van het station dienen los te staan van het hoofdgebouw.
- Behoud de samenhang in het gevelbeeld, evenals de alzijdige herkenbaarheid van het gebouw. Zoek naar mogelijkheden om de herkenbaarheid aan de noordkant te versterken, waar de aanbouwen detoneren.
- Zorg dat de vensters open en transparant blijven. De indeling van de vensters is belangrijk om vast te houden.
- Denk aan het spanningsveld tussen privaatgebruik en de openbare uitstraling.
- Maak een restauratieplan voor het gebouw. De toegepaste materialen (met name de natuursteen en hout) zijn door de ligging van het gebouw nabij de zee en op de wind erg kwetsbaar. Met een restauratieplan is in de toekomst duidelijk welke materialen en bewerkingen toegepast dienen te worden.
- Het station heeft een aantal zeer intacte architectonische (interieur)details, andere zijn in de loop der tijd verdwenen of weggewerkt. Behoud en versterk de zichtbaarheid van de oorspronkelijke

interieurindeling en de details.

- Onderzoek de mogelijkheden om de oude uitgangsroute te openen voor reizigers, zodat de logica van de plattegrond beter beleefbaar wordt en het interieur en exterieur van het station weer in overeenstemming zijn. Met een transparante afscheiding tussen uitgangsroute en de voormalige bagageruimtes kan bovendien de oorspronkelijke openheid van de ruimtes aan de kant van het Stationsplein hersteld worden.
- Gebruik bij vernieuwing van stationsmeubilair en andere nieuwe interieurtoevoegingen materialen en kleuren die passen bij het gebouw in plaats van gestandaardiseerde elementen. Maak daarin een scheiding met de perrons waar standaardzitbanken, borden en relingen zonder problemen geplaatst kunnen worden.
- In het kaartverkoopkantoor, de voormalige bagageruimtes en in de winkelruimte in de stationshal zijn voorzetwanden, verlaagde plafonds etc. aangebracht. Deze doen afbreuk aan de architectonische kwaliteit van het interieur. Raadpleeg bij toekomstige verbouwingen een bouwhistoricus om mogelijke bouwsporen te onderzoeken en probeer deze in de plannen op te nemen, wanneer daar vanuit cultuurhistorische waarde aanleiding toe is.
- Overweeg mogelijke nieuwe functies voor het oude

kaartverkoopkantoor. De leegstand maakt de stationshal desolaat.

- Aan de ruimtelijkheid en beleving van de stationshal wordt afbreuk gedaan door de tussenwand en harmonicawand die de afscheiding vormden van de voormalige AKO/strandwinkel. Deze ruimte was van oorsprong een overloop naar de wachtkamer voor 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klassereizigers, afgescheiden van de trap door een elegante tussenwand van hout en glaspanelen. De huidige toevoegingen zijn storend en verwijdering wordt aanbevolen.

## 5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardenkaart leidend.
- Besteed extra aandacht aan de plaatsen waar prullenbakken, ov-chipkaartpalen, banken en borden in het station en op de perrons moeten komen om een rommelig aanzicht te voorkomen.

## 5.3 AANBEVELINGEN VOOR STEDENBOUWKUNDIGE

- Behoud de open ligging van het station in het gebied van Stationsplein en Eltzbacherstraat.
- Vergeet het groen niet: rond het emplacement was van oorspronkelijk helmbeplanting, nu is het een stenen helling. Houd de karakteristieke taluds aan weerszijden

van het emplacement intact en breng indien mogelijk helmbeplanting aan op het zuidelijke talud.

- De inrichting van het Stationsplein doet rommelig aan door de invulling met kleine, losse elementen. Bij nieuw ontwerp gebruik maken van grote maten, die passen bij de duinachtige omgeving, zo wordt het beeld van het stationsplein rustiger en komt het gebouw beter tot zijn recht.
- Besteed aandacht aan de route tussen zee en het station, deze heeft weinig allure.

#### **5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG**

- Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van het hoofdgebouw is het van belang de integriteit en de samenhang van het gebouw te behouden en te versterken. Voor de gevels wordt een restauratieve aanpak aanbevolen en een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details (die zich moeten verhouden tot de originele details, waarvan de tekeningen nog aanwezig zijn).
- In het interieur zijn nog veel oorspronkelijke details die van groot belang zijn voor de herkenbaarheid van het ontwerp. Maak een nauwkeurige inventarisatie van

deze details en ga behoudend te werk bij ingrepen.

Stimuleer ingrepen die de oorspronkelijke openheid of zichtbaarheid van het interieur aan de stationspleinzijde vergroten en die de historische routing van het station beleefbaar maken. Traditionele dogma's (taboe op reconstructie, academische keuze voor contrasten) kunnen een goede oplossing in de weg zitten – gezien vanuit de reizigersbeleving en de ruimtelijke kwaliteit van het emplacement.

#### **5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE**

- Station Zandvoort aan Zee heeft grote cultuurhistorische waarde als voorbeeld van stationsbouw van de HIJSM, als symbool van de ontwikkeling van de Zandvoortse badcultuur en als erfenis van de vooroorlogse monumentale bebouwing van de boulevardzone. Streef naar een verheldering van de oorspronkelijke indeling en het interieur, beide nog redelijk intact, en blaas het station nieuw leven in met functies die passen bij de sfeer van een dagje uit naar Zandvoort. De Taxicentrale is een goed voorbeeld van een passende functie die dit uitstraalt.

#### **5.6 RELEVANTE ONTWERPTHEMA'S**

- Benut bij toekomstige ontwikkelingen de uniciteit van station Zandvoort aan Zee als icoon van de badcultuur. Kies functies die passen bij het feestelijke, toeristische karakter van het station die de seizoensgebondenheid van de bezoekersstromen aankunnen.
- Benut de nu onbenutte ruimtes: het kaartverkoopkantoor, de oude uitgangsroute, de voormalige AKO/strandwinkel.
- Behoud de chefswoning met de originele interieurdelen en geef deze een bestemming zodat het gebruik van de woning wordt vergemakkelijkt, bijvoorbeeld een Bed & Breakfast, restaurant, winkel.
- Versterk de relatie tussen het station en het Stationsplein.

# NOTEN

- 1 Bureau Rein Geurtsen en partners, *Historisch-morfologische atlas Zandvoort*, Rotterdam/Zandvoort 2011, p. 19.
- 2 Allan, P. *Bad-Zandvoort*, Amsterdam-Zandvoort 1968 (herdruk van 1881), p. 8.
- 3 *Het nieuws van de dag: Kleine courant*, 10-08-1879
- 4 Brune, P., *Zandvoort in oude ansichten deel 2*, Zaltbommel 1987 en transcript van de stichtingsakte in: NHA, toegangsnummer 2232, inventarisnummer 25088 -1.811.111.
- 5 Allan 1968, p. 15.
- 6 Wijck Jurriaanse, N.J. van, *De lokaalspoor- en tramwegen van de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij*, Rotterdam 1978, p. 17.
- 7 *Algemeen Handelsblad*, 21-04-1881.
- 8 *Algemeen Handelsblad*, 21-04-1881.
- 9 *Haarlem's Dagblad*, 27-03-1909.
- 10 Steen, J.A., *Zandvoort van toen*, Zandvoort 1979.
- 11 *Het volk: dagblad voor de Arbeiderspartij*, 15-07-1929.
- 12 Wijck Jurriaanse 1978, p. 20.
- 13 Brief van de Algemeene Dienst van de H.I.J.S.M. aan Wethouder P. van der Meije, 8 april 1889, HUA 3061-1230
- 14 Polman, M., *Ik ben vanmorgen in zee geweest. Zandvoort aan Zee van vissersdorp tot badplaats*, Haarlem 1996.
- 15 Respectievelijk *Memorie van Toelichting, zitting 1924-1924, 241. Machtiging tot het aangaan van eene overeenkomst met de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij betreffende den spoorweg van Haarlem naar Zandvoort*, HUA 949-496, Wijck Jurriaanse 1977, p.81 en Dijksterhuis, R., *Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland*, z.p. 1984, p. 51.
- 16 Van Wijck Jurriaanse 1977, p. 80.
- 17 *Algemeen Handelsblad*, 25-6-1908.
- 18 *De Tijd*, 3-7-1909.
- 19 *Haarlem's Dagblad*, 9-12-1930.
- 20 *De Courant (Amsterdam)*, 18-06-1930.
- 21 *Nieuwe Haarlemsche Courant*, 8-09-1932.
- 22 *Het Vaderland: staat- en letterkundig weekblad*, 14-10-1935, *Gereformeerd gezinsblad*, 11-07-1961.
- 23 Meurs, P. en W. Vanstiphout, *De Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam 2009, p. 159
- 24 *Haarlems Dagblad*, 27-03-190 & monumentenbeschrijving gemeente Den Haag.
- 25 Bos, S. van der (red.), *Straatnamenboek van Zandvoort*, Zandvoort 2005, p. 83.
- 26 Memorie van toelichting voor het Uitbreidingsplan der Gemeente Zandvoort, 1938. HUA 949-157.
- 27 'Afbraak, herbouw en uitbreiding van de badplaats Zandvoort en de daarmee verband houdende financiële aspecten', NHA toegang 2232, inventarisnummer 4510.
- 28 Hoeven, E. van der, 'De verloren droom. De wederopbouw van de badplaatsen', in: Bosma, K. en C. Wagenaar (red.), *Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland*, Rotterdam 1995.
- 29 Vergadering Commissie voor de Gemeentelijke Plannen, Provinciale Planologische Dienst van Noord Holland, 29 februari 1944. NHA, toegang 640, inventarisnummer 398.

# BRONNEN

## LITERATUUR

Allan, P., *Bad-Zandvoort*, Amsterdam-Zandvoort 1968  
(herdruk van 1881)

Bureau Rein Geurtsen en partners, *Historisch-morfologische atlas Zandvoort*, Rotterdam/Zandvoort 2011

Bos, S. van der (red.), *Straatnamenboek van Zandvoort*, Zandvoort 2005

Brune, P., *Zandvoort in oude ansichten deel 2*, Zaltbommel 1987

Dijksterhuis, R., *Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland*, z.p. 1984

Hoeven, E. van der, 'De verloren droom. De wederopbouw van de badplaatsen', in: Bosma, K. en C. Wagenaar (red.), *Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedebouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland*, Rotterdam 1995

Meurs, P. en W. Vanstiphout, *De Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam 2009

Polman, M., *Ik ben vanmorgen in zee geweest. Zandvoort aan Zee van vissersdorp tot badplaats*, Haarlem 1996

Steen, J.A., *Zandvoort van toen*, Zandvoort 1979

Wijck Jurriaanse, N.J. van, *De lokaalspoor- en tramwegen van de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij*, Rotterdam 1978

## KRANTEN

Kleine courant  
Algemeen Handelsblad  
Haarlem's Dagblad  
De Courant (Amsterdam)  
De Tijd  
Algemeen Handelsblad  
Nieuwe Haarlemsche Courant  
Het Vaderland: staat- en letterkundig weekblad  
Sumatra Post  
Zandvoortsche Courant

## ARCHIEVEN

Het Utrechts Archief (HUA)  
Noord-Hollands archief (NHA)

## WEBSITES

[www.freewebs.com](http://www.freewebs.com)  
[www.nai.nl](http://www.nai.nl)  
[www.oud-zandvoort.nl](http://www.oud-zandvoort.nl)  
[www.rce.nl](http://www.rce.nl)  
[www.stationsweb.nl](http://www.stationsweb.nl)  
[www.spaarnestadphoto.nl](http://www.spaarnestadphoto.nl)  
[www.vonscheven.net](http://www.vonscheven.net)  
[www.zandvoortvroeger.nl](http://www.zandvoortvroeger.nl)  
[www.joostdevree.nl](http://www.joostdevree.nl)

Foto's zonder bronvermelding zijn gemaakt door SteenhuisMeurs.

# COLOFON

© SteenhuisMeurs BV, december 2013.

Dit onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs te Schiedam in opdracht van NS Stations en ProRail.

Projectteam: prof.dr.ir. Paul Meurs, ir. Joost Emmerik, Annemarie Kuijt MA

SteenhuisMeurs  
Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam  
[www.steenhuismeurs.nl](http://www.steenhuismeurs.nl)

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs.







