

Baarn

Station

Baarn



Cultuurhistorische waardestelling

SteunhuisMeurs



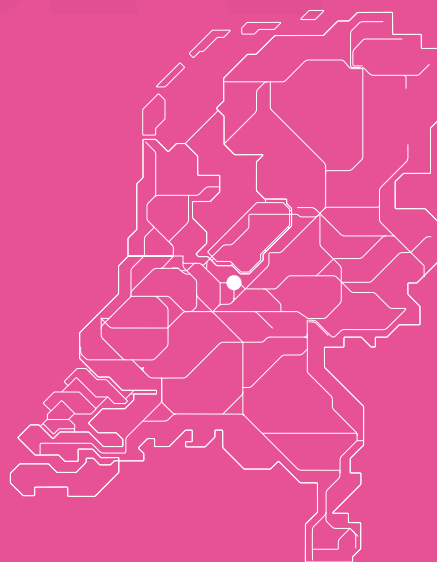
ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Baarn

Station

Baarn



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Susan de Vos - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteunhuisMeurs 17 oktober 2017



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

17 oktober 2017

NS Stations
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

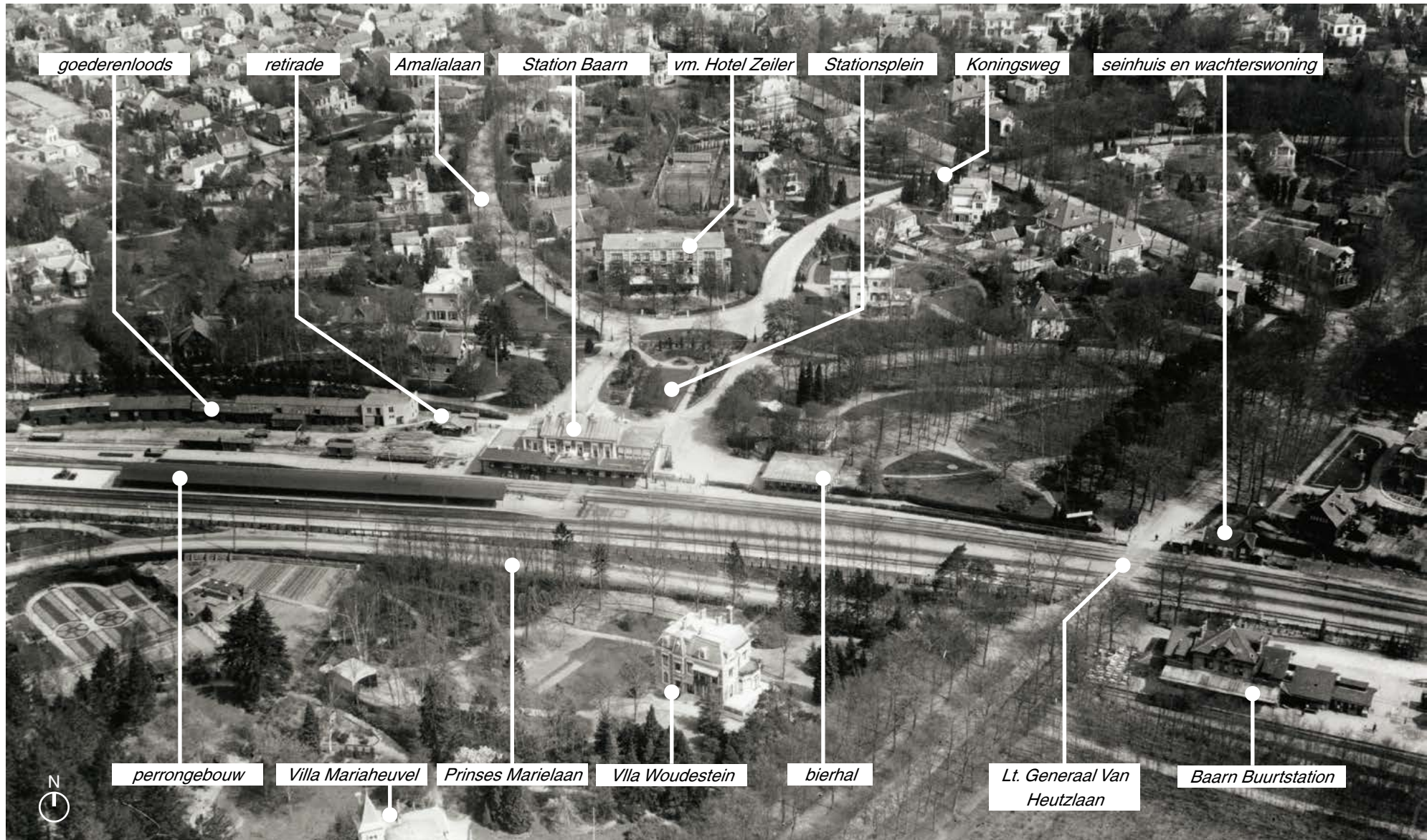
Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION BAARN

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK &
WAARDESTELLING

STEENHUISMEURS

↓ De omgeving van het station Baarn, omstreeks 1925. Centraal het station en het spoorwegemplacement. Geheel rechts Baarn Buurtstation. [Het Utrechts Archief]



INHOUD

INLEIDING	05
1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS	07
1.1 het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	07
1.2 het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	11
1.3 gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	19
1.4 overzicht, samenvatting en conclusies	25
2. STEDENBOUWKUNDIGE EN EMPLACEMENT CONTEXT	27
2.1 het station en de stedelijke ontwikkeling	27
2.2 geschiedenis inrichting emplacement	33
2.3 geschiedenis inrichting openbare ruimte	47
2.4 overzicht, samenvatting en conclusies	51
3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS	53
3.1 hoofdgebouw	53
3.2 bijgebouwen	63
3.3 perrons en perronkap	65
3.4 voetgangerstunnel	67
3.5 overzicht, samenvatting en conclusies	67
4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS	69
4.1 bouwhistorische waardering	69
4.2 cultuurhistorische waarden en essenties	71
5. HOE NU VERDER	73
BIJLAGE: MONUMENTENBESCHRIJVING	75
BRONNEN	76
NOTEN	77

‘De uitgestrekte Baarnsche bosschen, het door Prins Hendrik aangelegde Amalia-Park en de fraaie lanen en hoogten in de omgeving wisselen elkander aange-naam af; maar de meeste verscheidenheid wordt al-weer verkregen door het riant Baarnsche stationsge-bouw, dat ik liever een lusthof zal noemen.’

Algemeen Handelsblad, 1874, p. 49

INLEIDING

Het stationsgebouw in Baarn opende in 1874 de deuren aan de zogenaamde Oosterspoorweg, de spoorlijn van Amsterdam naar Zutphen, en vanaf daar verder naar Duitsland. Het station onderscheidt zich in de geschiedenis van de spoorontwikkeling door de inmenging van Prins Hendrik, broer van de toenmalige Koning Willem III. In Nederland woonde hij op Paleis Soestdijk. In 1872 stond hij een deel van de domeinen van Soestdijk af aan de HIJSM voor de aanleg van het spoor ter hoogte van Baarn, op voorwaarde dat Baarn een station zou krijgen en dat de meeste treinen van en naar Amsterdam in Baarn zouden stoppen. Prins Hendrik had goed ingeschat dat de komst van de Oosterspoorweg een snelle groei van de woonplaatsen in het Gooi zou betekenen. De groene omgeving kwam nu als woongebied in het vizier van welgestelde Amsterdamse stedelingen. Direct naast het station gaf hij daarom gronden in erfpacht uit voor de aanleg van een villawijk. Het station, en het voorgelegen Amaliaplantsoen, dienden als visitekaartje. De keuze voor de architectonische vormtaal van het stationsensemble moet zeker gezien worden als een commerciële: Prins Hendrik had er baat bij dat het station niet uit de toon zou vallen in de aan te leggen villawijk. De eclectische chaletstijl (eclectisch omdat het vrijwel altijd een combinatie was met andere stijlen, bijvoorbeeld de neorenaissance) die de ontwerpen van de nabij gelegen villa's karakteriseerde werd overgenomen voor het station. Het station was naast aankomst- en vertrekpunt ook een recreatieve plek. Bijzondere elementen waren de tegelijkertijd gebouwde 'bierhal' en het café op de bovenverdieping, te bereiken via een trap buitenom: een unicum in de Nederlandse stationsbouw. Ook de aanwezigheid van een Koninklijke wachtkamer is een zeldzaamheid.

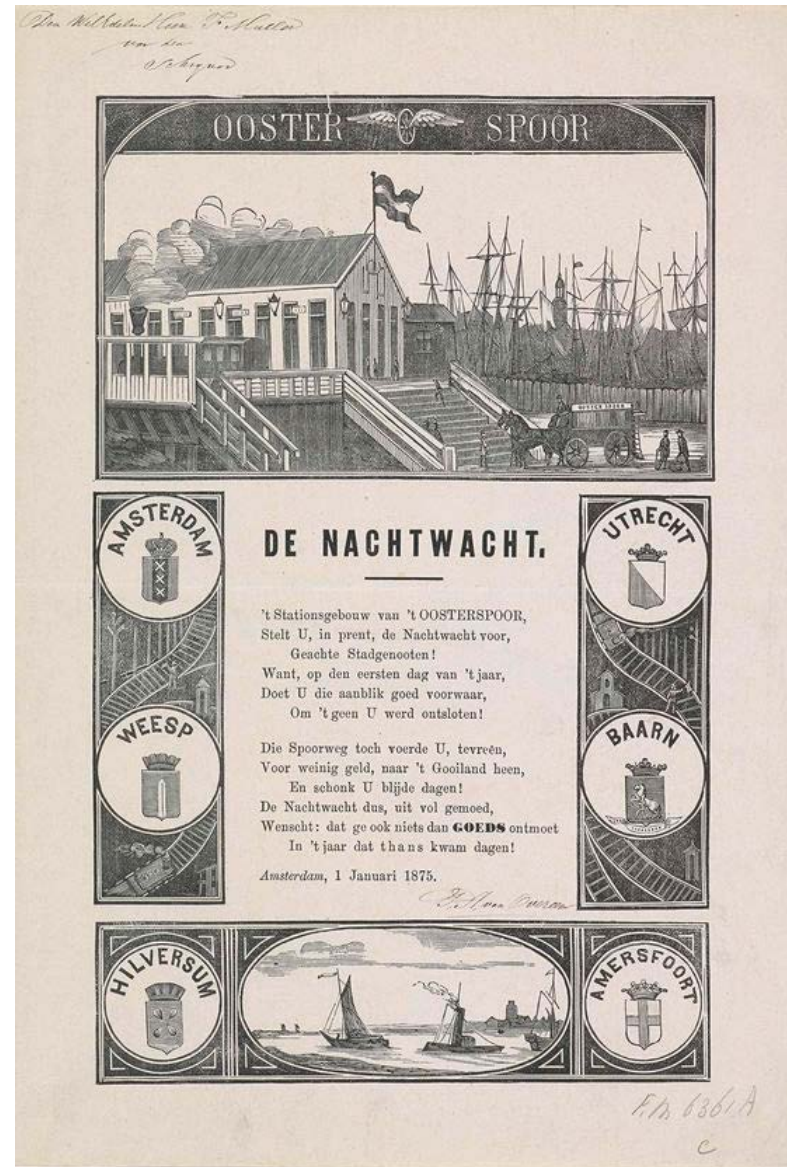
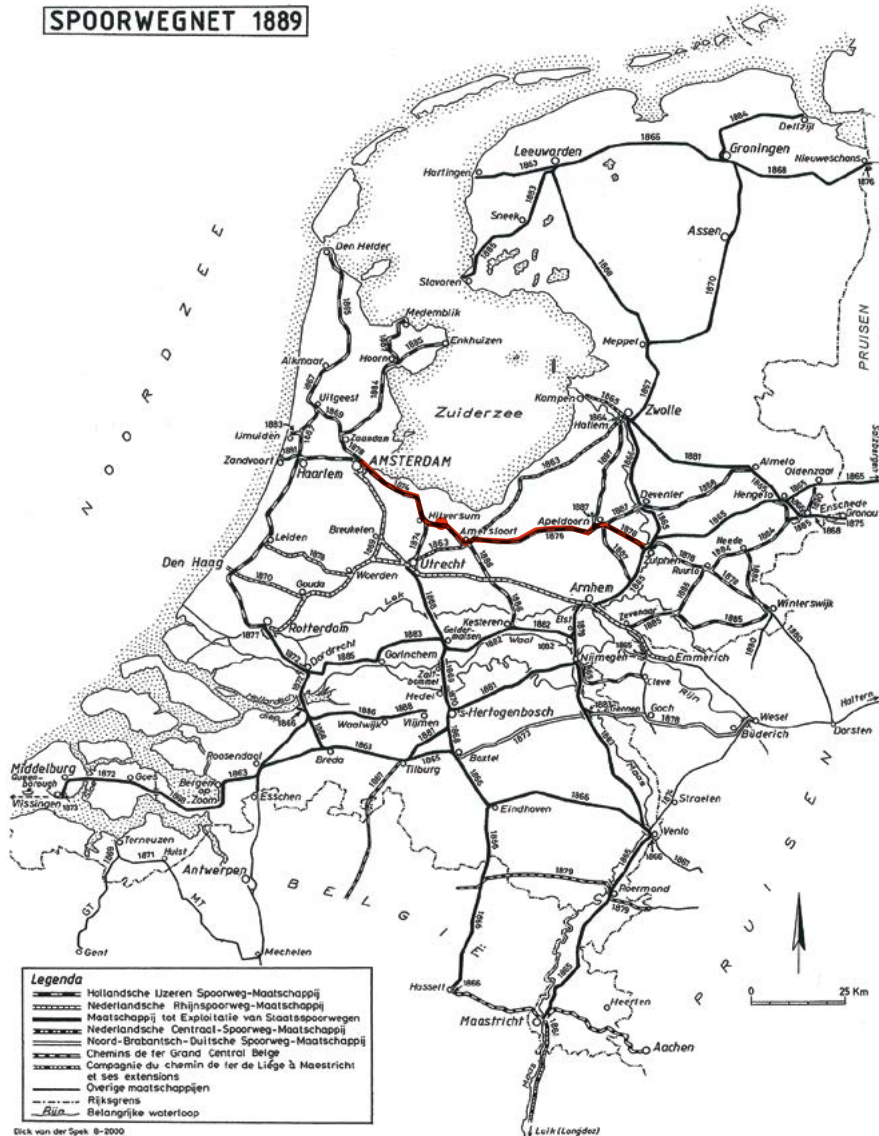
Deze cultuurhistorische rapportage is in 2017 opgesteld in opdracht van NS Stations. Het stationsgebouw is een rijksmonument. In deze rapportage zijn de cultuurhistorische waarden van station Baarn onderzocht en wordt antwoord gegeven op de vraag hoe deze waarden zich verhouden tot de mogelijke ambitie voor transformatie.

SteenhuisMeurs, oktober 2017

- ↓ Kaart van Nederland met het spoorweginet in 1889. In rood het tracé van de Oosterspoorweg tussen Amsterdam en Zutphen. In rood omcirkeld is de locatie van station Baarn. [Veenendaal]

- ↓ Nieuwjaarswens van de Amsterdamse nachtwacht voor het jaar 1875, Pieter Adriaan van Overeem. Centraal een gedicht in twee verzen, bovenaan een gezicht op het station van de Oosterspoorweg aan de Oosterdoksdiijk, geopend 1874. Aan de zijkanten de wapens van de steden langs de Oosterspoorweg. [Rijksmuseum]

SPOORWEGNET 1889



1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

In dit eerste hoofdstuk wordt de bouw- en gebruiksgeschiedenis van station Baarn beschreven.

Welke rol speelde station Baarn in de geschiedenis van de spoorontwikkeling (1.1), wie was de ontwerper (1.2) en hoe is het stationsgebouw door de tijd gebruikt en aangepast (1.3)?

1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Het stationsgebouw in Baarn opende in 1874 de deuren aan het zogenaamde Oosterspoor. Deze spoorlijn was in handen van de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM), de oudste spoorwegmaatschappij van Nederland. De HIJSM legde na haar oprichting in 1837 de allereerste spoorlijn van het land aan, van Amsterdam naar Haarlem, en verlengde die al snel tot Rotterdam. Pas in augustus 1860 werd de Spoorwegwet aangenomen, het startsein voor een landsdekkende aanleg van spoorwegen door de Nederlandse Staat. Er werden tien spoorlijnen voorgesteld, met in totaal 800 kilometer spoor. Twee grote particuliere partijen kregen toestemming de staatslijnen te exploiteren. De lijn Den Helder – Alkmaar – Amsterdam (Lijn K, ook wel de 'Noord-Hollandsche Staatsspoorweg' genoemd) kwam onder de hoede van de HIJSM. In 1867 legde de HIJSM zelf een aansluitende spoorlijn Haarlem-Uitgeest aan. Voor de exploitatie van de overige staatslijnen sloeg een aantal particulieren de handen ineen en richtte in 1863 een nieuw bedrijf op: de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS).¹

De Oosterspoorweg als handelsader

Het was al lang de wens van de HIJSM om een spoorverbinding met het Duitse achterland – met het Ruhrgebied als belangrijke industrie centrum – te openen. Dit was de tijd waarin spoorlijnen nog met elkaar concurreerden om de belangrijke spoortrajecten. Er was nog maar één lijn naar Duitsland, de rond 1845 door de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij aangelegde spoorlijn Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Elten. In 1868 vroeg de HIJSM een concessie (een vergunning van de overheid) voor het aanleggen en

exploiteren van een spoorlijn van Amsterdam naar Amersfoort, met een zijtak van Hilversum naar Utrecht. De concessie werd in 1870 verleend, maar op advies van de regering met Zutphen als eindpunt in plaats van Amersfoort.² Vanaf Zutphen zou de Nederlandsch-Westfaalsche Spoorweg-Maatschappij met steun van de HIJSM voor de aanleg van de spoorlijn naar Winterswijk zorgen - waar in de negentiende eeuw de textielindustrie een vlucht genomen had - en zo verder naar Duitsland. Vanuit Hilversum werd een zijtak aangelegd naar Station Utrecht Maliebaan met aansluiting bij Lunetten op de spoorlijn van de MESS richting Utrecht.

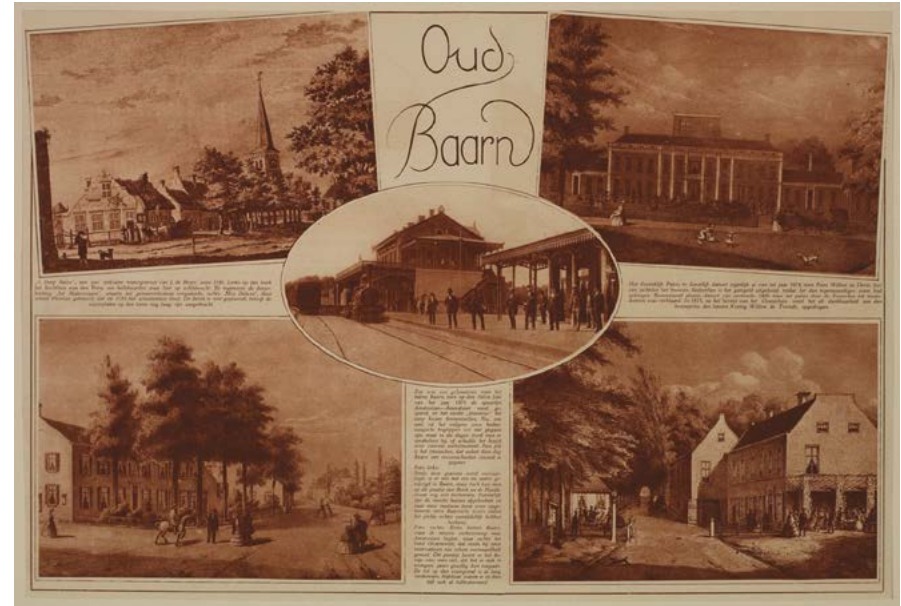
Een spoorravijn

Het bepalen van het tracé van de Oosterspoorweg was niet eenvoudig, wat na de concessieverlening vertraging opleverde. In Noord-Holland moest de Stelling van Amsterdam doorkruist worden en bij Naarden en Weesp de fortentreks van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.³ Op een aantal plekken moest uit militaire overwegingen de spoorlijn haaks de verdedigingslinie doorkruisen (bij Weesp en ten zuiden van Bussum) of juist langs een zogenaamde verboden kring gesitueerd worden (Naarden-Bussum). Ter hoogte van Baarn was een ingraving nodig, om zo de uitlopers van de hoger gelegen Utrechtse Heuvelrug te doorsnijden. Dit soort 'spoorravijnen' zijn een zeldzaamheid in het laag gelegen Nederland.⁴ In dezelfde Oosterspoorweg bij Assel vinden we er een, bij Hollandsche Rading (Zwaluwenberg) in de spoorlijn Hilversum-Blauwkapel en Nijverdal, Maarn, Oosterbeek en Mook. En op het traject Haarlem - Zandvoort, ter hoogte van station Overveen. Tussen 1874 en 1876 werkte de HIJSM aan de realisatie van de Oosterspoorweg. Het eerste deel van de lijn, tussen het Amsterdamse station Oosterdok

- ↓ Baarn Buurtstation, omstreeks 1900. [Het Utrechts Archief]
- ↓↓ Station Baarn, omstreeks 1929. [www.groenegraf.nl]



- ↓ Ansichtkaart van Oud-Baarn met in het midden het stationsgebouw, omstreeks 1900. [Het Utrechts Archief]
- ↓↓ Aanleg van de tunnel naar 2e perron in Baarn, omstreeks 1931-1932. [www.groenegraf.nl]



en Amersfoort werd geopend in 1874 en kwam bekend te staan als 'de Gooilijn'. Stationsgebouwen kwamen er in Weesp, Naarden-Bussum, Hilversum en Baarn. In Amersfoort werd gebruikgemaakt van het station van de NCS. De verlenging naar Apeldoorn en Zutphen kwam in 1876 gereed, met stations in Barneveld-Voorthuizen, Assel, Apeldoorn en Voorst. In Zutphen werd gebruik gemaakt van het bestaande station van de Staatsspoorwegen. Van de oorspronkelijke stationsgebouwen zijn alleen de gebouwen van Baarn en Apeldoorn bewaard gebleven.

Een koninklijk station

Station Baarn onderscheidt zich in de geschiedenis van de spoorontwikkeling door de inmenging van Prins Hendrik, broer van de toenmalige Koning Willem III. Hij investeerde veelvuldig in infrastructurele projecten. Hij stond aan de wieg van de Stoomvaart-Maatschappij Zeeland en kocht met eigen geld grond in Port Said na de opening van het Suez kanaal, zodat Nederlandse stoomvaartmaatschappijen daar hun loodsen en kolenparken konden aanleggen. Ook de spoorwegen hadden zijn interesse. Zo nam hij een belang in aandelenkapitalen van spoorwegbedrijven in binnen- en buitenland, waaronder de Berlin-Görlitzer-Eisenbahn-Gesellschaft (die vervolgens vlak langs zijn Duitse woonslot kwam te lopen). In Nederland woonde hij op Paleis Soestdijk. In 1872 stond hij een deel van de domeinen van Soestdijk af aan de HIJSM voor de aanleg van het spoor ter hoogte van Baarn, op voorwaarde dat Baarn een station zou krijgen en dat de meeste treinen van en naar Amsterdam in Baarn zouden stoppen. In de bronnen wordt ook een andere reden genoemd, namelijk dat de HIJSM hier een station realiseerde ter compensatie voor de beloofde, maar nooit gerealiseerde spoorafkapping naar Paleis Soestdijk. Een directe spoorverbinding had zelfs

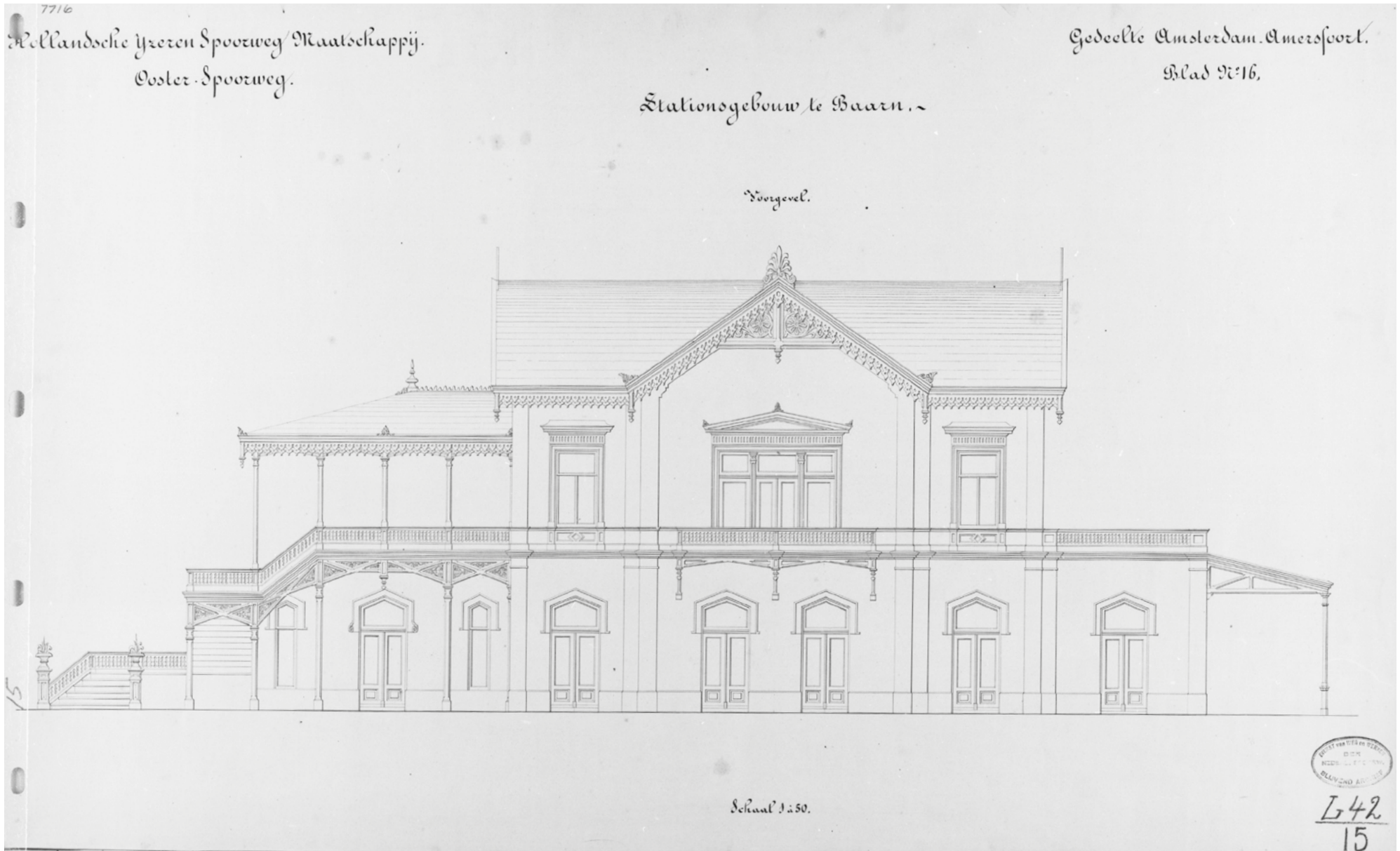
zijn broer Willem III niet naar Paleis 't Loo, en het verhaal gaat dat het daarom afgeketst werd.⁵ Als dit waar is, bracht het Willem III overigens wel op ideeën, want in 1879 werd in Apeldoorn een aftakking van de Oosterspoorweg aangelegd die rechtstreeks naar paleis Het Loo liep.

De Koninklijke invloed strekte verder dan enkel het tracé van de Oosterspoorweg. Ook de ontwikkeling van de spooromgeving (waarover meer in 2.1 het station en de stedelijke ontwikkeling) werd sterk bepaald vanuit Paleis Soestdijk, net als de inrichting van het emplacement (2.2 geschiedenis van het emplacement) en de manier waarop het station intern functioneerde door de aanwezigheid van een Koninklijke wachtkamer (1.2 en 1.3 architectuur en gebruiksgeschiedenis).

Steenkolen en spoortoeristen

De HIJSM voerde actief beleid om zoveel mogelijk van het kolentransport vanaf Duitsland via de Oosterspoorweg te laten lopen, ten koste van de concurrerende maatschappijen en het verwachte kolentransport vanuit het Duitse Ruhrgebied kwam snel op gang.⁶ Hoewel het grotere belang van de Oosterspoorweg het verbinden van havenstad Amsterdam met het Duitse Ruhrgebied werd de Oosterspoorweg al snel ontdekt door treinreizigers. Een verslaggever van het Algemeen Dagblad vermoedde het succes van deze route direct in 1874: 'De directie schijnt er op uit geweest te zijn, om alles zoo vriendelijk mogelijk van uiterlijk te doen zijn, en hoewel dat vriendelijke door den invloed van wind en weder wel wat zal verminderen en het spiksplinternieuwe op mijn inspectiereisje wel een der grootste aantrekkelijkheden was, toch, geloof ik, zal met een goed onderhoud, de lijn Amsterdam - Amersfoort, die later zal worden Amsterdam - Zutphen, en nog later Amsterdam - Dortmund, een geliefkoosde weg

voor reizigers worden.'⁷ Iets verderop schreef hij: 'Uit een uitsluitend Amsterdamsch oogpunt beschouwd, is de Oosterspoor een gelukkige aanwinst voor onze stad [...] dat het een alleraangenaamst uitstapje zal zijn, om zoo 's namiddags met familie naar Weesp te gaan thee drinken; even zoo [...] dat Baarn en Hilversum geliefkoosde en drukbezochte uitspanningsoorden van de Amsterdammers zullen worden, meer nog dan zij het ooit geweest zijn.'⁸ Hij zat er niet naast. De komst van het Oosterspoor betekende voor Baarn, Hilversum en Bussum een revolutie. Plotseling was Amsterdam veel dichterbij gekomen. Dorpelingen konden voortaan veel gemakkelijker hun waren in de stad aanbieden. Andersom ontdekten de stedelingen de charme van het Gooi, voor een zondags tripje of om er haar buitenplaatsen en optrekjes te laten bouwen.



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

De Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij had tot de aanleg van de Oosterspoorbaan in 1876 een korte maar krachtige traditie van stationsbouw. Ze liet immers de allereerste stations van onze land ontwerpen: Amsterdam Willemspoort, Haarlem, Leiden, Den Haag, Delft, Schiedam en Rotterdam, waarvan overigens alleen het stationsgebouw van Haarlem is overgebleven. Het waren spoorwegpaleizen, visitekaartjes van het spoor: rijkelijk gedecoreerd en voorzien van alle gemakken. Daarna liet de HIJSM geen eigen spoorlijnen (en dus ook geen eigen stations) meer aanleggen. Ze had rond 1867 wel nog invloed mogen uitoefenen op de inrichting van de stations langs Staatslijn K (Den Helder – Amsterdam). In deze periode was het de Staatsspoorwegen namelijk duidelijk geworden dat het werken met standaardstations in theorie een mooi idee was – doelmatig en niet te duur – maar dat de praktijk weerbarstiger was. De spoorwegmaatschappijen die de Staatslijnen exploiteerden mochten daarom steeds vaker hun eisen kenbaar maken. Langs Staatslijn K verwerkte ingenieur van de Staatsspoorwegen A.L. van Gendt (1835 - 1901) deze wensen. De stationsgebouwen die de HIJSM langs de Oosterspoorbaan liet bouwen waren vrijwel allemaal individuele bouwwerken, enkel de inmiddels vervangen stations Naarden-Bussum en Weesp werden volgens hetzelfde ontwerp gebouwd. Over het algemeen zijn het sobere ontwerpen, in een neoclassicistische vormtaal of rondboogstijl uitgevoerd. Baarn is met de vormtaal van een eclectische chaletstijl een verfrissende uitzondering. Al direct na oplevering werd het geprezen: 'Dit gedeelte van de lijn [van Amersfoort tot Baarn], hoofdzakelijk uit de heuvels gegraven, is wel het meest belangwekkende. De uitgestrekte Baarnsche bosschen, het door Prins Hendrik

aangelegde Amalia-Park en de fraaie lanen en hoogten in de omgeving wisselen elkander aangenaam af; maar de meeste verscheidenheid wordt alweer verkregen door het riant Baarnsche stationsgebouw, dat ik liever een lusthof zal noemen.'⁹

De ontwerper?

Wie de ontwerper is van het stationsgebouw in Baarn (of van de overige stations langs de Oosterspoorweg) is niet bekend. Het staat zoals gebruikelijk op de bestektekeningen niet aangegeven, en contemporaine publicaties over de architectuur van het station zijn er niet. Het meest voor de hand liggend zou D.A.N. Margadant (1849-1915) zijn, die vanaf 1870 tot in 1909 als architect bij de bouwkundige afdeling van de HIJSM werkte en daar verantwoordelijk was voor de bouwwerken van deze spoorwegmaatschappij. Hij stond in deze periode van de aanleg van de Oosterspoorweg echter aan het begin van zijn carrière, dus het zou goed kunnen dat er voor Baarn – misschien wel met aansporing van Prins Hendrik – gezocht werd naar een meer ervaren ontwerper die het gebouw de allure van een voornaam buitenhuis kon meegeven. De HIJSM kende architect Van Gendt van de eerdere samenwerking bij Staatslijn K. Van Gendt was tot 1874 in dienst van de Staatsspoorwegen en begon vervolgens een eigen architectenbureau. A.W. Weissman, leerling van Van Gendt en architect van het Stedelijk Museum, schreef: '[Van Gendt] was jaren lang bij den aanleg der Staatsspoorwegen in Noord-Holland werkzaam geweest, met standplaats te Alkmaar. Het bouwen van het viaduct langs de Houttuinen had hem naar Amsterdam gebracht. Daar maakte hij kennis met verscheidene personen, die, toen de pas geopende Oosterspoorweg een goede verbinding met Baarn had gegeven, daar villa's wilden laten bouwen. Hij zeide nu

den dienst der Staatsspoorwegen vaarwel en begon zijn particuliere praktijk als bouwmeester dier buitenverblijven.'¹⁰ Die buitenverblijven stonden in het Amaliapark, de villawijk waarvoor Prins Hendrik direct tegenover het station gronden had laten verkavelen en in erfpacht had uitgegeven. In 1874, hetzelfde bouwjaar als het station, ontwierp Van Gendt de (reeds gesloopte) Villa's Maria, Favorita en Casa Cara en in 1875 Dennenhorst en Evergreen aan de Eemnesserweg. Later volgden Villa Mariaheugel (1883) en Villa Woudestein (1884). In 1884 – inmiddels had hij ontwerpen op zijn naam staan van de Hollandsche Manege, het Centraal Station (in samenwerking met architect P.J.H. Cuypers) en het Concertgebouw, allen in Amsterdam – liet hij voor zichzelf en zijn gezin aan de Oranjestraat Villa Torenzicht bouwen als zomerverblijf. Prins Hendrik had er baat bij dat het station een uitstraling zou krijgen passend bij de voorname omgeving. Het zou dan ook zeer goed mogelijk zijn dat Van Gendt gevraagd werd voor het ontwerp van station Baarn, eventueel met assistentie van de dan nog jonge huisontwerper van de HIJSM, Margadant.

Een station als een Baarnse villa

De keuze voor de vormtaal van het stationsensemble moet zeker gezien worden als een commerciële: zoals gezegd had Prins Hendrik er baat bij dat het station niet uit de toon zou vallen in de aan te leggen villawijk waar hij gronden voor in erfpacht uitgaf. De eclectische chaletstijl (eclectisch omdat het vrijwel altijd een combinatie was met andere stijlen, bijvoorbeeld de neorenaissance) die de ontwerpen van de nabij gelegen villa's karakteriseerde werd overgenomen voor het station. Het was in deze periode een populaire vormtaal, vooral voor villa's en openbare gebouwen, die zich kenmerkte door in hout uitgezaagde ornamenten en versieringen (ajourwerk), zoals de typische

↓ Concertgebouw Amsterdam, gebouwd in 1888. [residentieorkest.nl]

↓↓ Hollandsche Manege Amsterdam, gebouwd in 1881. [nu.nl]



↓ Villa Mariaheugel aan de Luitenant Generaal van Heutszlaan 2 te Baarn, gebouwd in 1883, foto genomen in 1921. [groenegr.nl]

↓↓ In 1884 ontwierp Van Gendt Villa Torenzicht in Baarn (Oranjestraat 10) als buitenverblijf voor zijn eigen gezin, 2015. [wikimedia.nl]















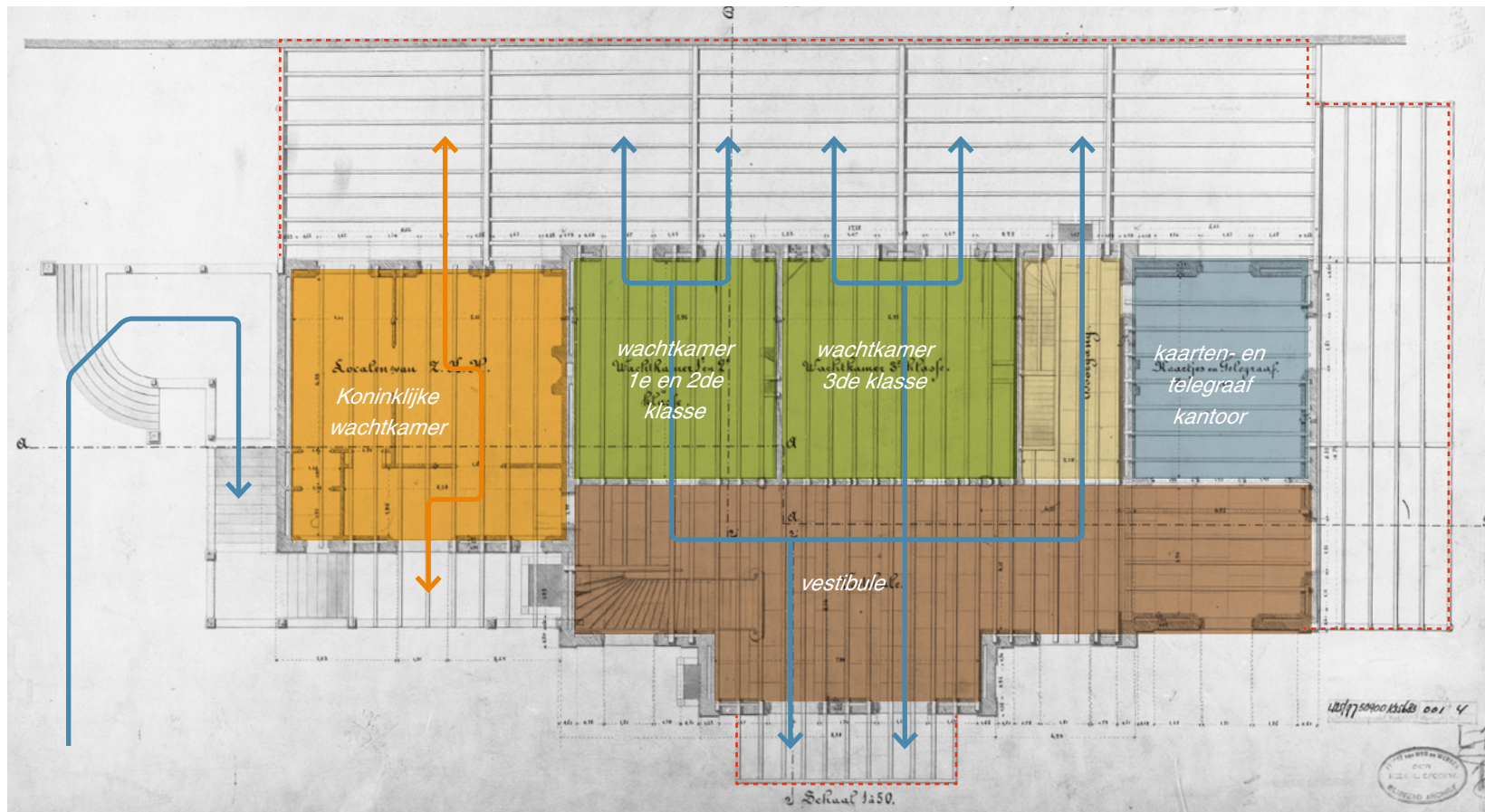
schortjes langs de daken en de perronoverkapping, de windveren op het dak en ander bewerkt houtwerk, bv. leuningen, balustraden en steunberen. Het ontwerp voor het stationsgebouw van Baarn lijkt op het eerste gezicht af te wijken van wat destijds in de stationsbouw gebruikelijk was. Het ajourwerk en de vele overige decoraties verhullen bijna dat het bouwwerk in de basis redelijk standaard was: een hoog middeldeel met daarin de woningen voor de stationschef en de restaurateur, met lagere zijvleugels voor de afhandeling van goederen. Op de begane grond was een centrale vestibule, van waaruit de treinreiziger het plaatskaartenkantoor en de wachtkamers kon bereiken. Wat zeker *wel* uniek was, was de nadruk op het recreatieve aspect en de speciale voorzieningen voor het Koninklijk Huis. In 1872 nam de HIJSM de verplichting op zich in het stationsgebouw 'eene afzonderlijke wachtkamer met kleine toiletkamer voor het Vorstelijk Huis te doen maken en in het ameublement te voorzien.'¹¹ Een gehele zijvleugel van het station was ingericht als Koninklijke wachtkamer. Het meubilair kwam van de bekende meubelmaker Horrix uit Den Haag, die ook de troonzetel voor Koning Willem III maakte. Naast Baarn hebben vandaag de dag enkel nog station Amsterdam Centraal en station Den Haag Hollands Spoor een wachtruimte voor de Koninklijke familie. Eerder hadden ook Den Haag SS, Apeldoorn en Vlissingen Haven een dergelijke wachtruimte; die van Den Haag SS is verplaatst naar het Spoorwegmuseum, de overige twee zijn afgebroken.

Een naastgelegen 'bierhal' (waar je, precies zoals de naam doet vermoeden, een drankje kon drinken) en een privaatgebouw (al snel vervangen door een grotere 'retirade' (toiletgebouw) werden gelijktijdig met het station ontworpen. Uniek in de Nederlandse stationsbouw is ook de trap aan de buitenzijde van het gebouw die leidde naar de verdieping waar een eetzaal, koffiekamer en overdekt terras waren gesitueerd. In 1874 schreef een verslaggever van het *Algemeen Dagblad*: 'Aan een der einden van het station loopt een trap naar een terras, waarop een andere trap naar een veranda leidt, die in verbinding staat met ververschingslokalen, boven de wachtkamers gebouwd. Het denkbeeld, om hier in Baarn, dicht bij Soestdijk, een dergelijke uitspanning aan te leggen, is niet alleen zeer praktisch, maar het is op werkelijke smaakvolle wijze uitgevoerd. Eenvoudig zijn de trappen en de veranda en eenvoudig is de ornamentatie, maar de ligging en de zeldzaamheid van iets dergelijks bij een stationsgebouw te zien, geven aan het geheel een zoo prettig voorkomen, dat ik er zeker van ben, dat honderden Amsterdammers zich dezen zomer, na een wandeling om Baarn, boven het stationsgebouw zullen gaan verlustigen.'¹² Ook aan de directe omgeving van het station en aan bruggen en onderdoorgangen werd door de HIJSM buitengewoon veel ontwerpaandacht besteed (zie 2.2 en 2.3 ontwikkeling van het emplacement en de openbare ruimte).



BEGANE GROND 1874

	vestibule		bagage en goederen
	verkeersruimte		restauratie
	reizigersruimtes		dienstwoningen
	Koninklijke wachtkamer		zolder met bedsteden
	kaartenkantor		luifel
	routing Koninklijk Huis		routing reizigers



spoorzijde

dorpszijde

EERSTE VERDIEPING 1874










	vestibule		bagage en goederen
	verkeersruimte		restaurant
	reizigersruimtes		dienstwoningen
	Koninklijke wachtkamer		zolder met bedsteden
	kaartenkantoor		lufiel
	routing Koninklijk Huis		routing reizigers of recreanten

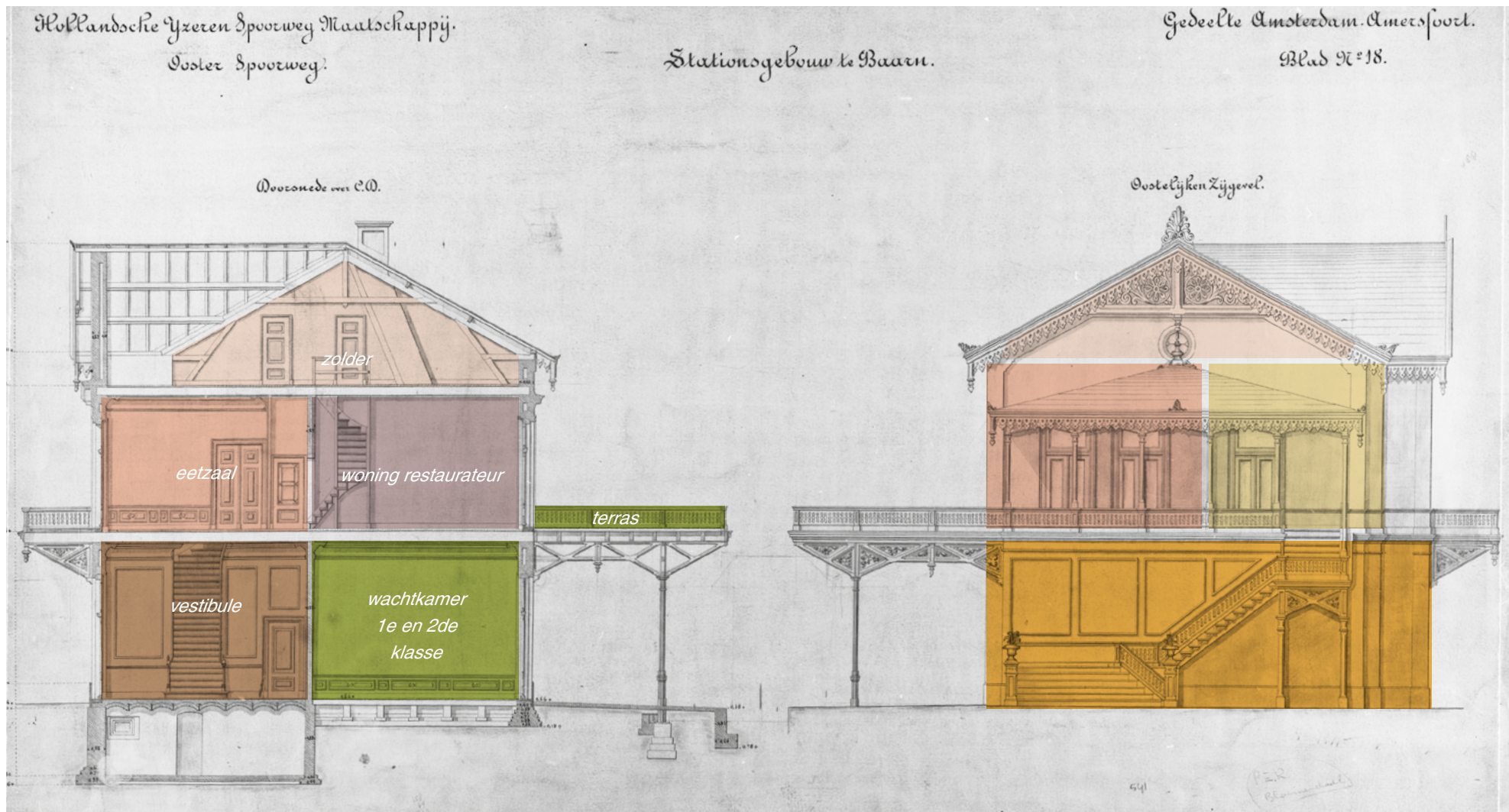


spoorzijde

dorpszijde

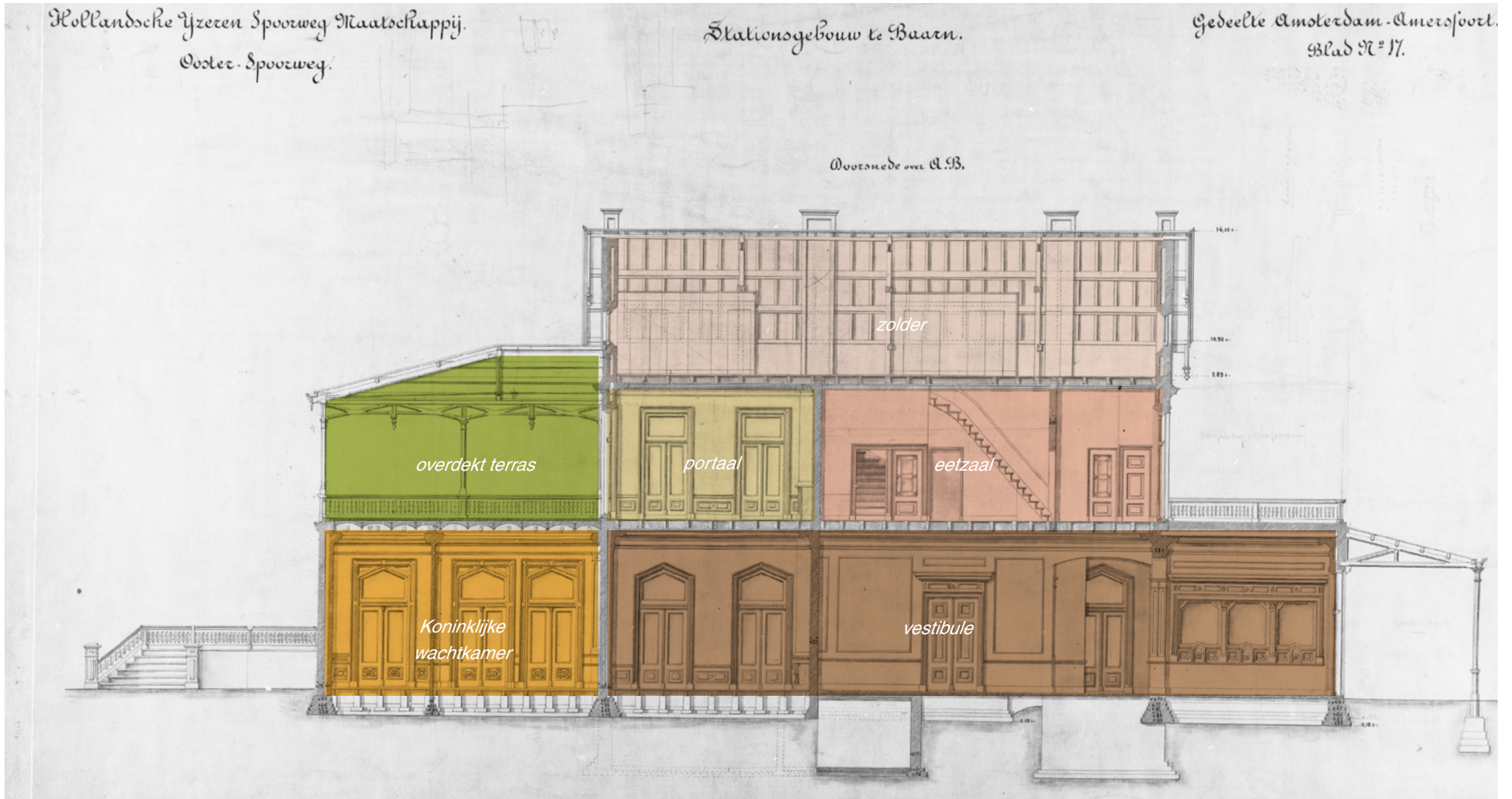
DWARS DOORSNEDE EN OOSTGEVEL 1874

	vestibule		bagage en goederen
	verkeersruimte		restauratie
	reizigersruimtes		dienstwoningen
	Koninklijke wachtkamer		zolder met bedsteden
	kaartenkantoor		luifel
	routing Koninklijk Huis		routing reizigers



LANGSDOORSNEDE 1874

 vestibule	 bagage en goederen
 verkeersruimte	 restauratie
 reizigersruimtes	 dienstwoningen
 Koninklijke wachtkamer	 zolder met bedsteden
 kaartenkantoor	 luifel
 routing Koninklijk Huis	 routing reizigers





1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS EN LATERE VERBOUWINGEN

Het station was zoals gezegd vooral belangrijk voor het personenvervoer, al was er tegen de westzijde van het gebouw een kleine overdekte laad- en losplaats voor goederen. In de zomer waren de meeste gebruikers dagjesmensen, terwijl de meest voornamelijk treinreiziger natuurlijk de Koninklijke familie was. Vooral de koningin-moeder Emma maakte begin twintigste eeuw veelvuldig gebruik van het station en de Koninklijke wachtkamer voor haar tochten van Den Haag naar Baarn, waar ze in de zomer op Soestdijk woonde. Tot 1955 is het stationsgebouw tweemaal uitgebreid, telkens in een architectuur die aansloot op het bestaande gebouw. In 1955 ging het interieur op de schop en kreeg het huidige uiterlijk. De uitbreidingen en veranderingen van het emplacement worden hier genoemd, maar uitgebreid in 2.2 besproken.

1885-1888 Uitbreidingen aan emplacement en hoofdgebouw

In de originele opzet waren op de verdieping twee woningen gesitueerd, die van de stationschef en de restaurateur. Dit was niet ongebruikelijk, maar omdat een groot deel van de verdieping ook in gebruik genomen werd door een koffiekamer en restauratie, waren het krap bemeten woningen. In 1885 werd daarom de woning van de stationschef fors uitgebreid door op de verdieping de westvleugel uit te bouwen. De architectuur (kleur baksteen, vensteromlijstingen, gootlijsten) sloot vrijwel exact aan op het bestaande. Tegelijkertijd werd in de restauratie een houten wand geplaatst om een deel af te schermen. Blijkbaar nam zowel het goederen- als het personenvervoer in deze jaren toe want in 1886 werd het emplacement uitgebreid met een verhoogd middenperron met nieuwe

abri en een extra spoor. Twee jaar later werd de houten overkapping voor goederen afgebroken en vervangen door een stenen uitbouw met daarin een goederenkantoor. De westvleugel werd zo meer dan twee keer zo lang. Het bestek van deze beeldbepalende ingreep is teruggevonden, tekeningen ontbreken. Ook hier werd rekening gehouden met de architectuur van het bestaande gebouw, enkel de vensters zijn vergroot uitgevoerd en de omlijstingen van deuren en ramen is wat grover.

Jaren '20 en '30: extra spoor en een tunnel

In 1922 werd de spoorbaan verbreed met een extra spoor. Het verhoogde middenperron werd aan de westzijde verlengd. In 1931 legde de NS een voetgangerstunnel aan van het Stationsplein naar de perrons met een verlenging naar de Prinses Marielaan, zodat van die kant het station ook ontsloten werd. Het gelijkvloers oversteken over het spoor werd te gevaarlijk en te hinderlijk voor het treinverkeer. Met de aanleg van de tunnel waren noord- en zuidzijde van het spoor met elkaar verbonden en ontstond een betere looplijn naar het nabijgelegen NCS station Baarn Buurtstation.






Jaren '50: andere tijden

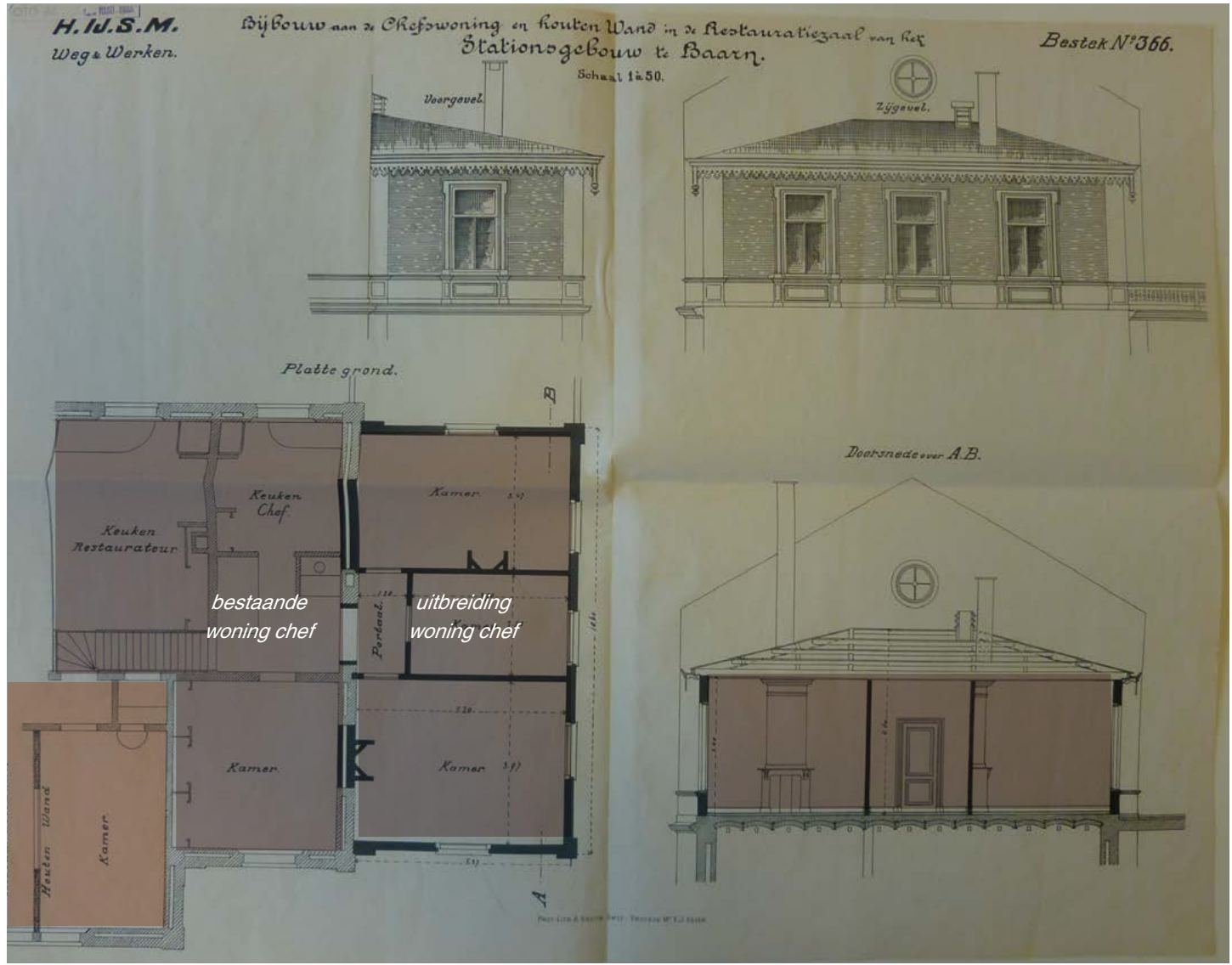
Tussen 1888 en 1955 vonden er geen grote aanpassingen aan het stationsgebouw plaats. De landelijke waardering voor laat negentiende-eeuwse stationsarchitectuur kent een dieptepunt in de jaren vijftig en zestig en dat was ook zichtbaar in Baarn. In het archief is een brief uit 1952 van onbekende afzender teruggevonden. De opsteller pleitte er voor het hele gebouw wit te keimen en de sierlijsten te verwijderen en stuurt een handschetsje mee. Hij schreef: 'Hoewel deze schets geen geheel juiste indruk geeft, is toch waar te nemen, dat dit gebouw er op deze wijze [ontdaan

van houten ornamentwerk] stijlvoller op wordt. Indien de rode baksteen eventueel nog behandeld wordt met witte cement, zal er een prettig aandoend gebouw ontstaan.¹³ Naast het esthetische doel waren er zo ook besparingen te verwachten, vooral wat betreft het hout schilderwerk. Architect Koen van der Gaast, toen nog medewerkend architect op het architectenbureau van de Nederlandse Spoorwegen (Afdeling Gebouwen), antwoordde eind 1952 dat: 'De architectonische waarde van stationsgebouwen zoals Baarn voornamelijk bepaald [wordt] door het ornament. De hoofdvorm en de raam- en deurindeling zijn op zichzelf meestal vrij lelijk. Het is m.i. dan ook principieel onjuist dit ornament moedwillig te verwijderen, temeer daar de onderhoudskosten (1 maal in de 5 jaar schilderen) niet buitensporig zijn. Het door de inzender gesuggereerde witten der buitengevels is op zichzelf wel toe te juichen, doch een besparing wordt hiermee niet verkregen aangezien dit minstens eenmaal per drie jaar dient te geschieden en de te behandelen oppervlakken aanmerkelijk groter zijn dan van de houten sierlijsten.'¹⁴ Het voorstel werd zodanig niet uitgevoerd.










Een zelfde lot dreigde in hetzelfde jaar voor de buitentrapp. In juni 1955 stuurde het Baarnse College van B&W de NS een brief over de buitentrapp. Het college bracht de wens naar voren de buitentrapp te verwijderen: 'waardoor naar onze mening het aanzien van het station aanmerkelijk zal worden verbeterd.'¹⁵ De NS antwoordde: 'De buitentrapp geeft toegang tot een op de bovenverdieping gelegen woning, welke moment een verhuurd is aan derden. Voor dit laatste is het noodzakelijk, dat deze woning direct bereikbaar is vanaf het voorplein, aangezien het niet toelaatbaar is, dat derden na sluitingstijd via de hal of het perron zich naar hun woning begeven. Bij de voorgenomen verbouwing nu,

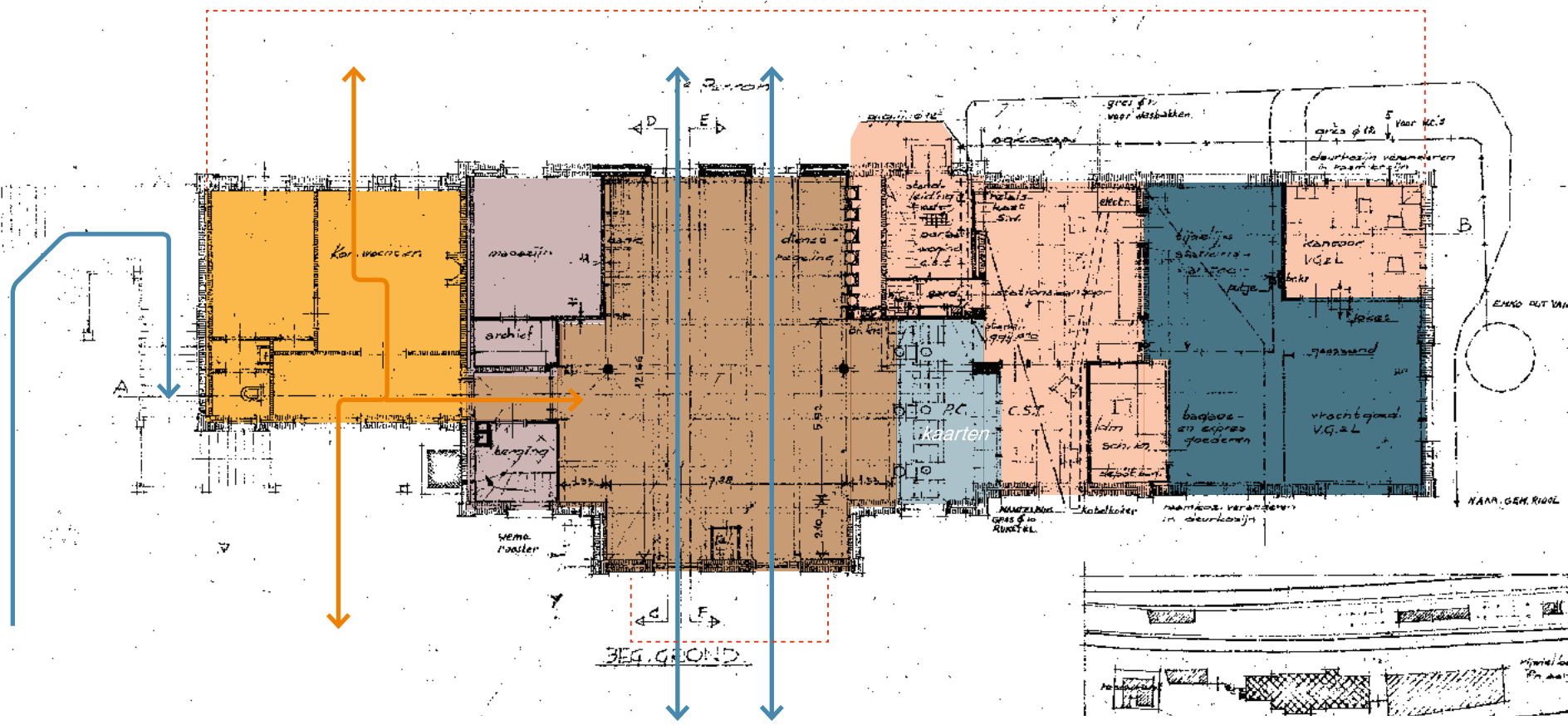
UITBREIDING CHEFSWONING 1885

 vestibule	 bagage en goederen
 verkeersruimte	 restauratie
 reizigersruimtes	 dienstwoningen
 Koninklijke wachtkamer	 zolder
 kaartenkantoor	 luifel
 routing Koninklijk Huis	 routing reizigers













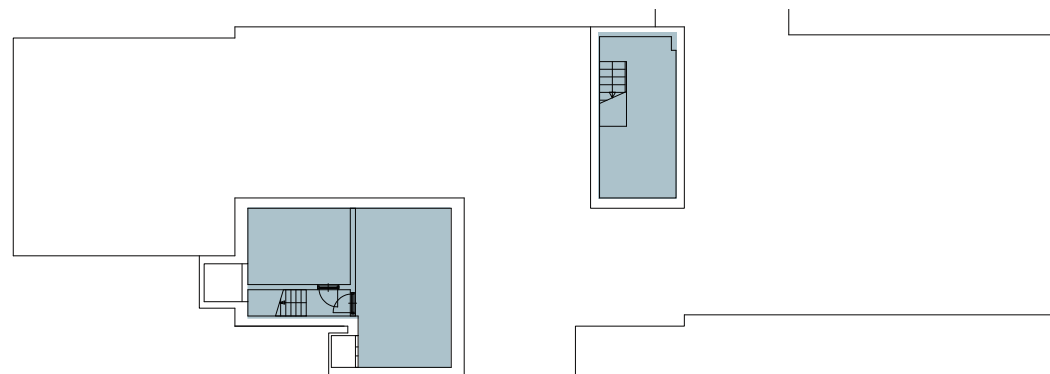
VERBOUWING BEGANE GROND 1955

	vestibule		bagage en goederen
	Koninklijke wachtkamer		kantoren
	kaarten		magazijn/opberg
	routing Koninklijk Huis		luifel
	routing reizigers		

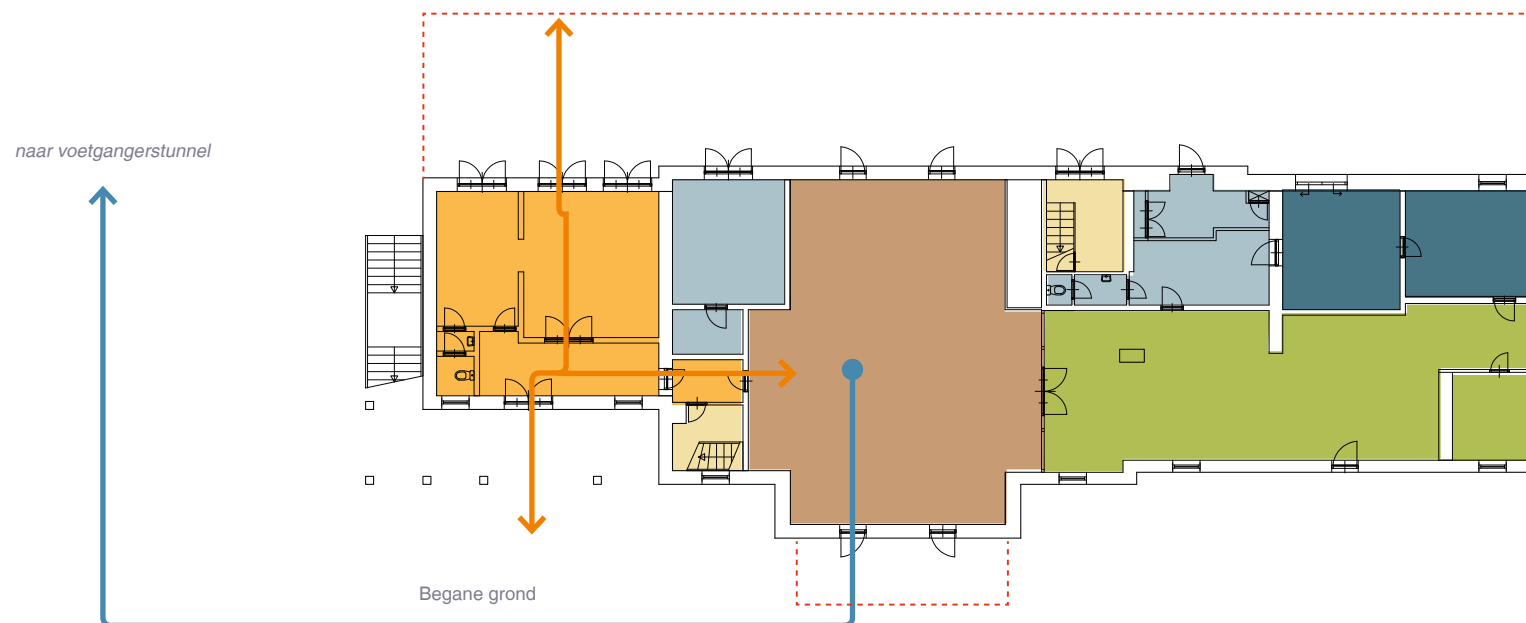


HUIDIGE SITUATIE

	vestibule		facilitair
	Koninklijke wachtkamer		woningen
	reizigersruimtes		zolder
	kantoren		routing reizigers
	routing Koninklijk Huis		luifel



Kelder



Begane grond

zal de hal direct aan de Koninklijke Wachtkamer grenzen, zodat het direct bereikbaar maken van de bovenwoning zou betekenen, een aanzienlijke verkleining van de nieuwe hal, hetgeen de ruimtewerking hiervan ons inziens zeer zou schaden. Hierbij komt nog het feit, dat de buitentrap geen latere toevoeging aan het stationsgebouw is, doch een onderdeel dat bij de bouw tegelijkertijd in dezelfde vormgeving is medegenomen. Hoewel deze vormgeving sterk verouderd is en niet meer voldoet aan onze huidige eisen van goede smaak, vormen gebouw en trap toch een architectonische eenheid, die zonder meer niet van elkaar los te maken zijn, zonder tal van problemen op te roepen. Zo vormt bijvoorbeeld het laatste rechte gedeelte van de trap een luifel boven de ingang van de Koninklijke wachtkamer en is dus om deze reden hier zonder meer niet te verwijderen.¹⁶ De trap werd uiteindelijk gerestaureerd, maar waarschijnlijk is in deze periode wel het uitwaaiende onderste gedeelte van de monumentale buitentrap verwijderd.

De Bierhal deed geen dienst meer en werd in 1956 afgebroken.

1955: een nieuw interieur

In 1948 was station Baarn Buurstation opgeheven. Tot op de dag van vandaag is het bouwwerk in gebruik als restaurant. Een verbindingbaan tussen beide stations werd aangelegd, tegelijk met de elektrificatie van de lijn Den Dolder-Baarn. Station Baarn was nu het enige station in het dorp en dat was waarschijnlijk de aanleiding om de reizigersvoorzieningen te moderniseren. In 1955 werd de vestibule sterk vergroot door de wachtkamers te verwijderen en het plaatskaartenkantoor te verkleinen en te verplaatsen naar de voorzijde van de westvleugel.

Aan de noordwand van de nieuwe stationshal kwam een balie voor kaartjes. De oude doorgang werd opgeheven, want de nieuwe stationshal nam deze functie over. Hiervoor werden de gevelopeningen in de achtergevel verplaatst (en op een zorgvuldige manier in een historische architectuur vormgegeven) zodat er directe looplijnen van stationsplein naar perron ontstonden. De vestibule, het plaatskaartenkantoor en de bagageruimte kregen nieuwe vloeren, wandafwerking en verlaagde plafonds. Vaktijdschrift Bouw meldde in 1956: 'Als u er eens gelegenheid voor hebt moet u de nieuwe stationshal in het oude station te Baarn in ogenschouw nemen, een zeer geslaagde schepping van ir. K. van der Gaast, waarbij slechts één wand geheel in natuursteen is uitgevoerd.'¹⁷ Vanuit de vestibule was met een nieuwe toegang de Koninklijke wachtkamer te bereiken. Boven de toegang is een glasmosaïek geplaatst naar ontwerp van Hill Olthuis te Amsterdam 'voorstellende het Nederlandsche Wapen en bestemd voor de Kon. Wachtkamer van b.g. station.'¹⁸ In de bagage en goederenruimte kwamen een paar kantoorruimtes en aan de perronzijde werd een kleine glazen uitbouw geplaatst.

Waarschijnlijk werden in deze periode ook de woningen en restauratie op de eerste verdieping verbouwd. Er kwamen in totaal drie woningen. Het overdekte terras (boven de Koninklijke wachtkamer) werd dichtgemaakt met gemetselde wanden en er werd een woning in gemaakt. De eetzaal, koffiekamer en woning van de restaurateur worden samengevoegd tot één woning. De woning van de stationschef bleef intact, maar de zolder werd ingedeeld met kamers.




Tien jaar later, in 1964, werd de Koninklijke wachtkamer opnieuw ingericht door Juliana. De wachtkamer werd voor

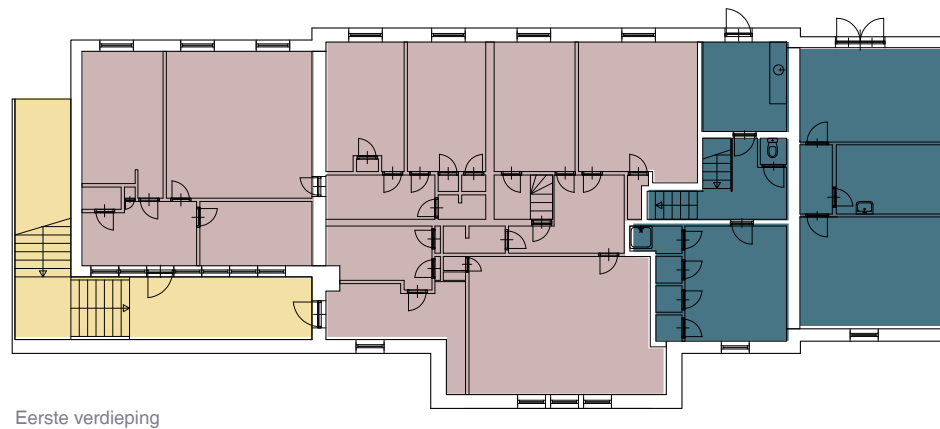
het laatst gebruikt in 1972 voor het bezoek van het Zweeds koninklijk echtpaar.¹⁹ De kamer staat tegewoerdig op slot en is alleen tijdens (een beperkt aantal) rondleidingen toegankelijk.

Recente wijzigingen

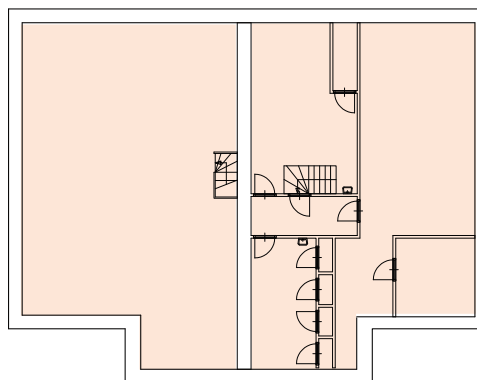
In 2008 werd de glazen uitbouw aan de perronzijde gesloopt. In 2009 werd de voetgangerstunnel uit 1931 gesloopt en is ongeveer op dezelfde plek de huidige tunnel met liften en overkappingen gebouwd. In dezelfde periode is ook het exterieur gerestaureerd. In 2011 kwam het nieuwe gebouw van de rijwielshop naast het stationsgebouw gereed. In 2014 vond de restauratie van de Koninklijke wachtkamer plaats. In 2016 werd het voormalige plaatskaartenkantoor en een deel van de ruimte voor bagage en goederen gerenoveerd. Deze ruimtes zijn samengevoegd tot een zogenaamde Stationshuiskamer. De kaartautomaten staan tegenwoordig grotendeels buiten aan de loop naar de tunnel, de vestibule is hierdoor de hoofdfunctie als wacht- en verblijfsruimte kwijt.

HUIDIGE SITUATIE

 vestibule	 facilitair
 Koninklijke wachtkamer	 woningen
 reizigersruimtes	 zolder
 kantoren	 routing reizigers
 routing Koninklijk Huis	 luifel



Eerste verdieping



Zolder

1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Het stationsgebouw in Baarn opende in 1874 de deuren aan het zogenaamde Oosterspoor van Amsterdam richting het Duitse achterland. Ter hoogte van Baarn was een ingraving nodig, om zo de uitlopers van de hoger gelegen Utrechtse Heuvelrug te doorsnijden. Dit soort 'spoorravijnen' zijn een zeldzaamheid in het laag gelegen Nederland.

Station Baarn onderscheidt zich in de geschiedenis van de spoorontwikkeling door de inmenging van Prins Hendrik, broer van de toenmalige Koning Willem III. Hij verkocht delen van de Koninklijke domeinen zodat het spoor langs Baarn kwam te lopen. De Koninklijke invloed strekte verder dan enkel het tracé van de Oosterspoorweg. Ook in de ontwikkeling van de spooromgeving is zijn invloed af te lezen, net als aan de oorspronkelijke inrichting van het emplacement en de manier waarop het station intern functioneerde door de aanwezigheid van een Koninklijke wachtkamer.

De komst van het Oosterspoor betekende voor Baarn, maar ook voor Hilversum en Bussum een revolutie. Plotseling was Amsterdam veel dichterbij gekomen. Dorpelingen konden voortaan veel gemakkelijker hun waren in de stad aanbieden. Andersom ontdekten de stedelingen de charme van het Gooi, voor een zondags tripje of om er buitenplaatsen en optrekjes te laten bouwen. Door de komst van de spoorlijn kon Baarn uitgroeien tot een chique villadorp.

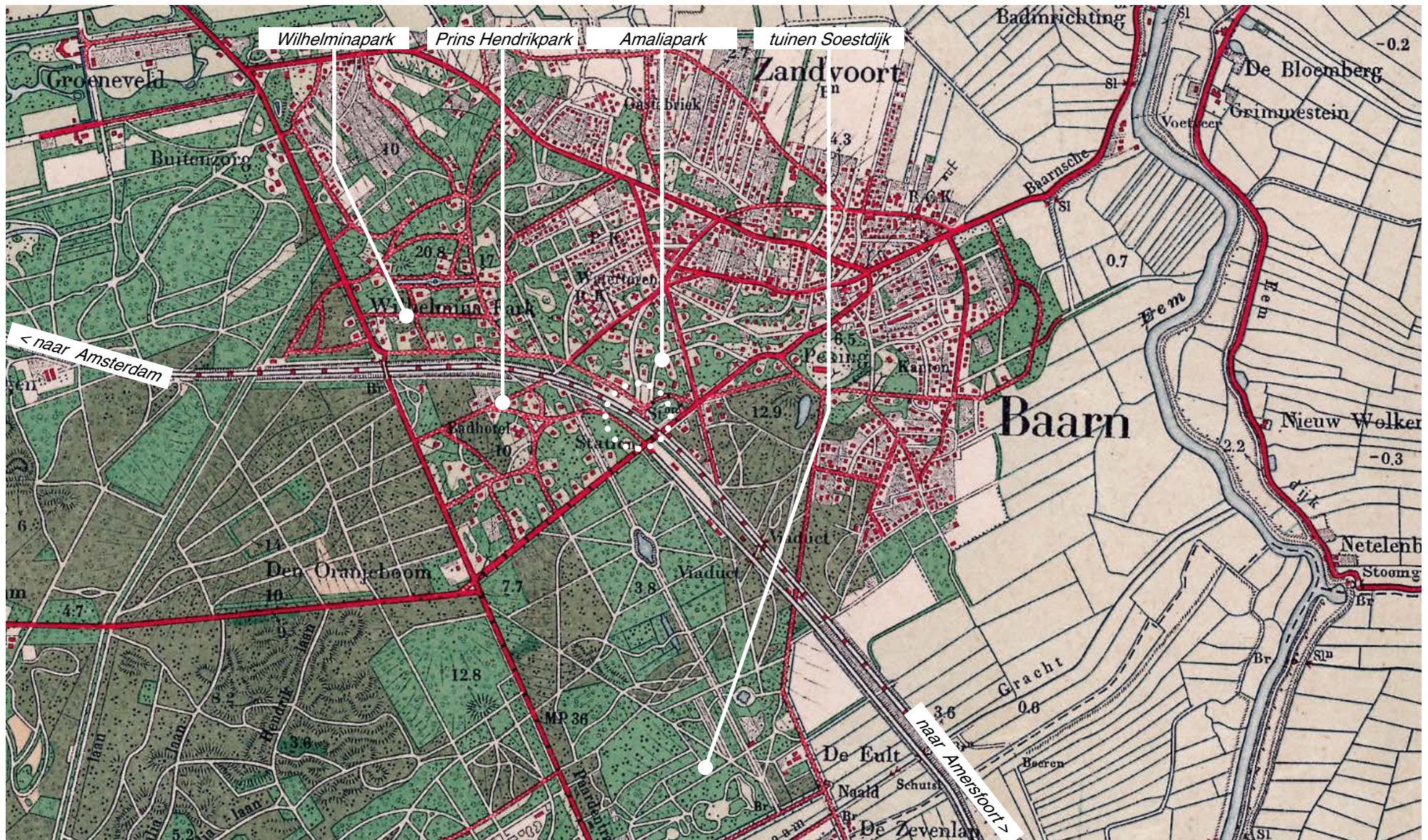
Baarn onderscheidt zich met de vormentaal van een eclectische chaletstijl van de overige stations aan de Oosterspoorlijn. Al direct na oplevering werd het geprezen als een 'riant lusthof'. Wie de ontwerper is van het

stationsgebouw in Baarn (of van de overige stations langs de Oosterspoorweg) is niet bekend, maar het is goed denkbaar dat de ervaren architect A.L. Van Gendt gevraagd was voor het ontwerp van station Baarn (hij ontwierp ook een aantal villa's direct naast het station), eventueel met assistentie van de dan nog jonge huisontwerper van de HIJSM, D.A.N. Margadant.

Wat Baarn uniek maakte was de nadruk op het recreatieve aspect en de speciale voorzieningen voor het Koninklijk Huis. Onderdeel van het emplacement was bijvoorbeeld een 'bierhal' en een grote restauratie met overdekt terras op de verdieping. Uniek in de Nederlandse stationsbouw was de buitentrap. Bijzonder is de aanwezigheid van een Koninklijke wachtkamer. Naast Baarn hebben vandaag de dag enkel nog station Amsterdam Centraal en station Den Haag Hollands Spoor een wachtruimte voor de Koninklijke familie.

Het stationsgebouw van Baarn is aan de buitenzijde nog vrijwel intact. De grootste ingreep was de herinrichting van de stationshal in 1955, die de interne logica van het station moeilijker leesbaar heeft gemaakt. Waar je vroeger vooral dóór het gebouw liep als reiziger, is nu de route via de tunnel naast het gebouw verplaatst. De functie van spoor 1 als museumspoor (waardoor alleen de sporen bij het eilandperron en de 4de perron het meest worden gebruikt) heeft als gevolg dat de afstand tussen reiziger en stationsgebouw groter is geworden.

↓ Baarn omstreeks 1925. In wit omcirkeld station Baarn. Ten noorden van de spoorweg bevinden zich de gronden van het Amaliapark, het villapark waarvoor Prins Hendrik de gronden in erfpacht uitgif. [Topotijdreis]



2. STEDENBOUWKUNDIGE & EMPLACEMENT CONTEXT

Het onderzoeken van de historische stedenbouwkundige context kan helpen te begrijpen waarom de spoorlijn op een bepaalde manier door dit gebied snijdt en hoe het station op zijn omgeving is georiënteerd. Welke rol speelde het station in de groei en ontwikkeling van Baarn (2.1)? Welke weerslag had dat op de ontwikkeling van het emplacement (2.2)? En hoe was de ruimte direct rond het station ingericht (2.3)?

2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

Eeuwenlang leefden de inwoners van Baarn hoofdzakelijk van de akkerbouw en de schapenteelt. Vanaf de zeventiende lieten Amsterdamse regenten zomerverblijven en jachthuizen bouwen op grote stukken land in Baarn. Soestdijk is daarvan de bekendste, naast Groeneveld, De Eult en Huis Pijnenburg. In de achttiende eeuw breidde de verzameling buitenplaatsen zich uit met onder meer de Hooge Vuursche, Huis Schoonoord, Heuveloord, Villa Nova, Klein Drakenstein en de villa's Peking en Canton. Het landschap in- en rondom Baarn, zoals op meer plekken op de Utrechtse Heuvelrug, kreeg langzaamaan een ander aanzicht. De buitens lagen door eeuwenlange beweiding, houtkap en turfsteken in een open landschap. Heide en zandverstuivingen verdwenen ten faveure van bosbeplantingen, tuinen en kaarsrechte lanen, geïnitieerd door de buitenplaatsbezitters die zo bijdroegen aan het 'embellissement' van hun goederen.²⁰ Baarn was lastig bereikbaar. Amsterdamse buitenplaatsbezitters kwamen in eigen koetsen, maar de meeste mensen reisden te voet, degene met meer geld met de omnibus, die er bijna vier uur over deed Amsterdam te bereiken.

De spoorlijn als katalysator

De komst van de Oosterspoorweg in 1874 betekende een snelle groei van de woonplaatsen in het Gooi, zo ook in Baarn. De groene omgeving kwam nu als woongebied in het vizier van welgestelde Amsterdamse stedelingen.²¹ Niet alleen het natuurschoon en de befaamde helende boslucht waren aantrekkelijk, ook de lage belastingen.²² Een van de eersten die hier brood in zag was Prins Hendrik. Zoals gezegd had hij delen van de domeinen van Soestdijk aan de HIJSM afgestaan om hier een station aan te leggen. Daarnaast stond hij aan de wieg van de allereerste

villawijk van Baarn, gelegen tussen het station en de oude dorpskern in. De bouwterreinen gaf hij in erfpacht uit en ter verfraaiing van de stationsomgeving liet hij in 1874 het Amaliaplantsoen aanleggen (waarover later meer), vernoemd naar zijn vrouw prinses Amalia die in het jaar ervoor was overleden. De Spoorweglaan (nu Gerrit van der Veenlaan) parallel aan het spoor werd speciaal ontworpen en aangelegd voor Prins Hendrik. Vanaf Paleis Soestdijk kon hij na de Amsterdamsestraatweg afslaan en via deze directe route het station bereiken in plaats van te wachten bij de spoorwegovergang aan de Van Heutszlaan. Toen na de dood van prins Hendrik in 1879 delen van het domein Soestdijk werden verkocht wisten grondspeculanten op grote schaal bouwterreinen te verwerven, zodat aan beide zijden van het spoor villaparken werden ontwikkeld. Elke exploitant ontwikkelde zijn eigen (straten)plan, zodat er van een algehele stedenbouwkundige opzet geen sprake was. Bestaande wegen en zandpaden werden vaak, verbreed en bestraat, in het ontwerp opgenomen.

Baarn Buurtstation

Baarn bleef uitermate populair, naast de villabewoners ook bij dagjesmensen. De grootste leverancier van daggasten was Amsterdam, hoewel ook uit de omgeving velen verpozing zochten in de Baarnse bossen en landgoederen, die de grootgrondbezitters aanvankelijk welwillend openstelden.²³ Het toerisme bracht economische welvaart, maar er waren ook tegengeluiden. De massa van recreatiezoekende Amsterdammers dreigde het exclusieve elite karakter van de gemeente te verstoren, aldus de Baarnse gemeenteraad in 1882.²⁴ Het is de reden dat verzoeken om aanvullende tram- en treinverbindingen relatief laat werden toegestaan. De paardentram naar Soest kwam er pas in 1895 en de treinverbinding met

↓ Baarn 1873. [Hoekveld]

↓↓ Baarn 1885. [Hoekveld]

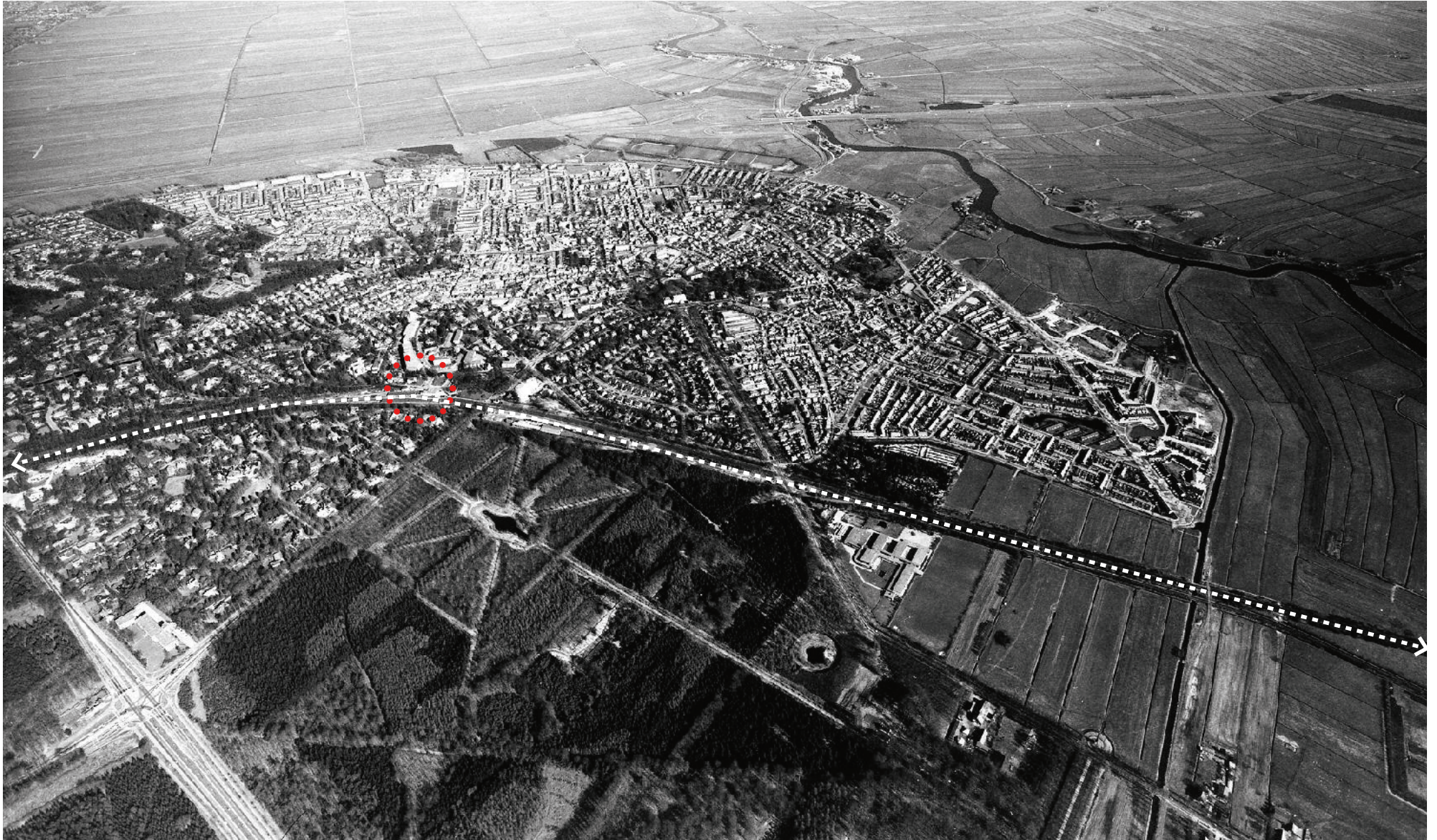
In rood omcirkeld station Baarn, in wit gestippeld de Oosterspoorweg.

↓ Baarn 1905. [Hoekveld]

↓ Baarn 1932. [Hoekveld]



↓ Baarn omstreeks 1980. In rood omcirkeld station Baarn, in wit gestippeld de Oosterspoorweg. [Het Utrechts Archief]



↓ Voorzijde station Baarn, omstreeks 1910. [Het Utrechts Archief]



↓ Villa Le Chalet aan de Koningsweg, omstreeks 1900. De villa is in 1934 gesloopt. [Het Utrechts Archief]

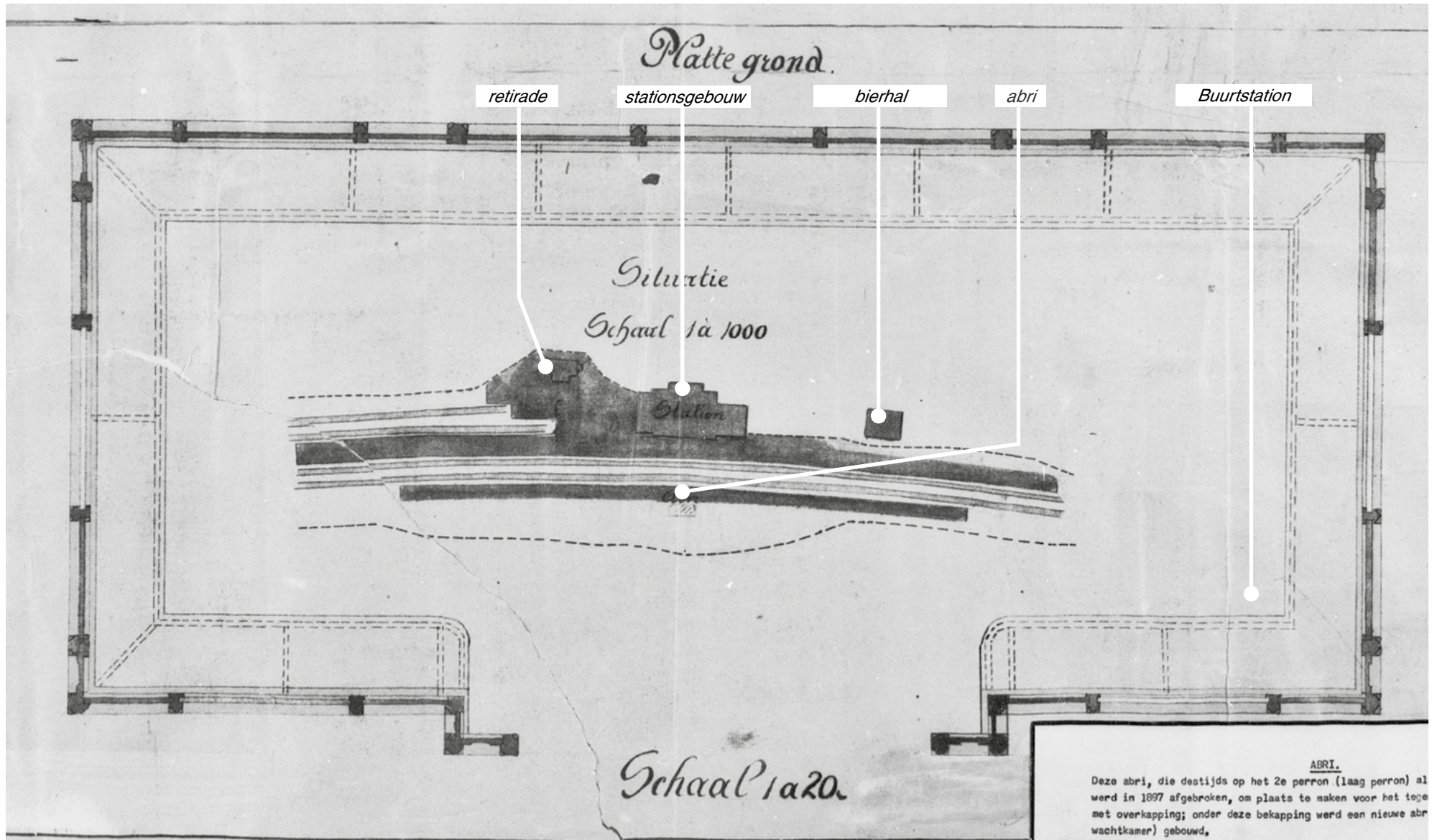


Utrecht in 1898. Die laatste – de Stichtselijn langs Soest naar Den Dolder en zo verder naar Utrecht – werd door de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij (NCS) aangelegd en geëxploiteerd. Op slechts tweehonderd meter ten zuidoosten van station Baarn werd station Baarn Buurtstation gebouwd, het eindpunt van de lijn. De spoorlijn liep een paar honderd meter parallel aan die van het Oosterspoor, waarna deze na de Praamgracht afboog richting Soest. Architect J.F. Klinkhamer (1854-1928) gaf dit station een zelfde villa-achtige straling als station Baarn, met overkragende kappen en een houten bordes met een uitspanning.²⁵ Ook station Baarn Buurtstation kreeg een Koninklijke Wachtkamer.

Van villa naar bejaardenhuis

In de twintigste eeuw veranderde er weinig aan de stedenbouwkundige situatie rondom het station. Meer zuidelijk langs het spoor werd rond 1915 een begraafplaats aangelegd en ten zuiden van de Torenlaan werd in de jaren twintig en dertig gebouwd aan een woonwijk. Na de Tweede Wereldoorlog breidde Baarn zich in deze richting uit met aanvullende woonwijken. De spoorlijn bleef de westgrens van de bebouwing vormen. Rondom het stationsplein vond er beperkte schaalvergroting plaats. Het is een typische ontwikkeling voor het alsmaar vergrijzende Baarn: in de villawijken, in het bijzonder Amaliapark en Wilhelminapark, werden vanaf de jaren vijftig villa's afgebroken en vervangen voor appartementencomplexen (voornamelijk voor bejaarden) of kantoorgebouwen. Door de beperkte wijzigingen is in de stedenbouwkundige situatie rondom het station nog altijd de oorspronkelijke inrichting en sfeer van het groene villadorp te herkennen.

↓ Situatie emplacement 1876. De ligging van het Buurstation is indicatief.
[Het Utrechts Archief]



2.2 GESCHIEDENIS INRICHTING EMPLACEMENT

De Oosterspoorweg kwam in 1874 ter hoogte van Baarn tussen de dorpskern en Paleis Soestdijk in te liggen, waarschijnlijk – zoals in het voorgaande hoofdstuk is uitgelegd – door toedoen van Prins Hendrik. In het noorden van de gemeente was een ingraving nodig, om zo de uitlopers van de hoger gelegen Utrechtse Heuvelrug te doorsnijden: het zogenaamde ‘spoorravijn’. Het zand werd benut voor de aarden baan van de spoorlijn. De spoorlijn doorsneed een aantal zichtassen in het Baarnse Bos, een achttiende-eeuws formeel parkbos, net als een aantal belangrijke wegen. De straatweg van Amsterdam naar Amersfoort (nu: de Amsterdamse straatweg) kreeg een spoorbrug, ontworpen door de ingenieurs van de HIJSM. De HIJSM was ook verantwoordelijk voor een doorgang onder de treinrails ten behoeve van wandelaars ter hoogte van de Bilderdijklaan, die het Baarnse bos met het Pekingbos verbond. De Vondellaan, waar de tunnel op uitmondde, was toen een bospad. Het tunneltje kreeg de bijnaam ‘het grotje’ en was in vormgeving aangepast aan deze villa-achtige omgeving. Enkele grote wegen, zoals de Pekinglaan (nu Torenlaan) en de Lt. Gen. van Heutszlaan/Stationsweg kregen overgangen met spoorbomen, terwijl veel kruisende boswegen onbewaakt waren.

1874: aanleg emplacement

Een tekening van het complete emplacement zoals dat in 1874 werd aangelegd is in de archieven niet gevonden. Wel kunnen we aan de hand van de set bouwtekeningen die toen gemaakt zijn de originele bebouwing reconstrueren: het hoofdgebouw met direct ernaast een bierhal, een klein achtkantig privaatgebouw, een brug over de spoorweg in de straatweg van Amsterdam naar Amersfoort en een onderdoorgang om de twee zijden van het door de

spoorweg doorsneden Baarnse Bos te verbinden. De laatste was vormgegeven als een grot, bekleed met grote keien, zodat deze een vanzelfsprekend onderdeel werd van de landschappelijke aanleg van het wandelpark. De onderdoorgang werd ten gevolge van de aanleg van het Buurtstation buiten dienst gesteld en gedicht. Waarschijnlijk ook in deze fase gebouwd zijn een seinwachterhuis en – woning bij de spoorwegovergang over de Van Heutszlaan.

Het achtkantige privaatgebouw is waarschijnlijk nooit in die vorm gebouwd, want op een tekening van het emplacement uit 1876 (slechts twee jaar na de aanleg) is ten noordwesten van het hoofdgebouw een ‘retirade’ afgebeeld met een T-vorm. Dezelfde tekening leert ons dat het stationsemplacement vier sporen breed was: naast de twee sporen voor personen- en goederenvervoer takten twee goederensporen af. Ze vonden aan de westzijde van het hoofdgebouw, bij de stationsvleugel met goederenkantoor, hun beëindiging. De tekening uit 1876 werd gemaakt omdat er op het tweede lage perron een rijkelijk bewerkte houten abri (wachtkamer) gebouwd werd.

1886: aanleg middenperron met perronkap en nieuwe abri

Ongeveer tien jaar later moest dit bouwwerkje plaats maken. In deze periode werd er aan het stationsgebouw gesleuteld (zie ook 1.3 gebruiksgeschiedenis), maar werd ook het emplacement vergroot, waarschijnlijk door de toename van het personenvervoer. In 1886 werd namelijk het bestek uitgezet voor de aanleg van een verhoogd middenperron met onder de doorgaande ijzeren overkapping een nieuwe abri.²⁶ Het middenperron was toegankelijk via een verlaagd overpad naar het eerste perron tegenover het stationsgebouw. Op de bestektekening

(zie p. 34) is te zien dat het geheel een ingrijpend werk was. Omdat er een spoor bij kwam moest de ingraving op meerdere plekken verbreed worden. De perronoverkapping is in 1957 vervangen door een nieuw exemplaar. Om een indruk te krijgen van de oorspronkelijke kap is naar station Hilversum af te reizen.

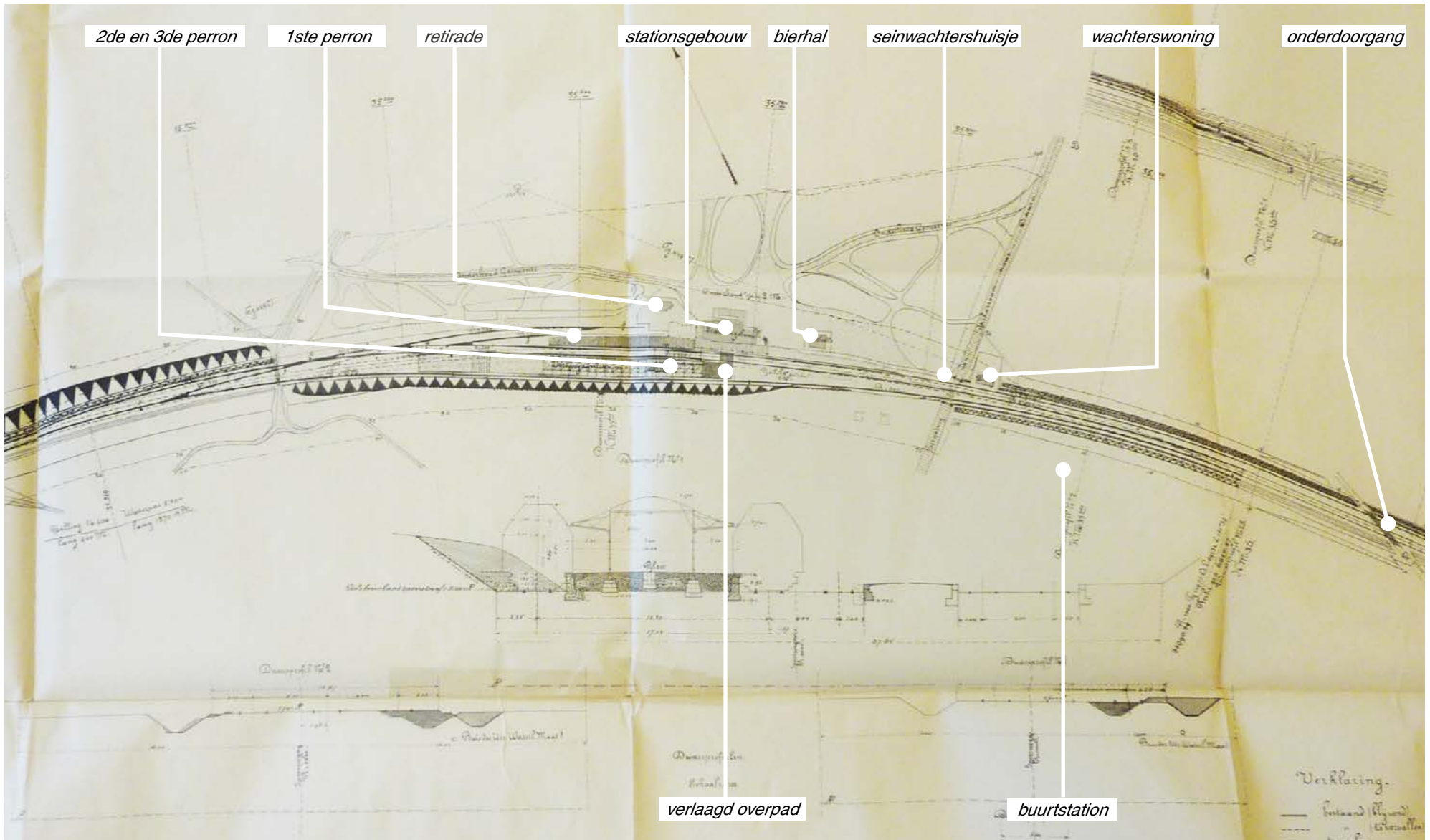
1922: verbreding van het spoorravijn

In 1922 werden werkzaamheden uitgevoerd om het talud verder af te graven en de spoorbaan te verbreden met een extra spoor. Het verhoogde middenperron werd aan de westzijde verlengd.

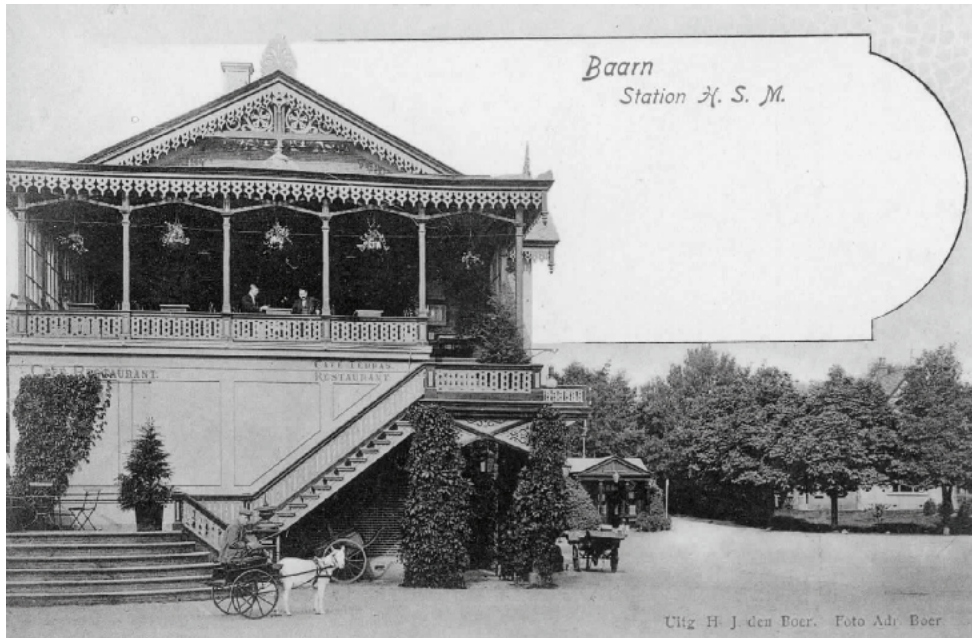
Ondertussen staan er, zo is te zien op ansichtkaarten en luchtfoto's, diverse houten goederenloodsen op een terrein ten noorden van het hoofdgebouw, parallel aan het spoor. Dit waren de panden van Groenhuizen & Co, een district vertegenwoordiger van de Limburgse Staatsmijnen die kolen, cokes en olie verkocht. Via het raccordement (een niet openbare spoorbaan) werden die aangevoerd.

1931: voetgangerstunnel

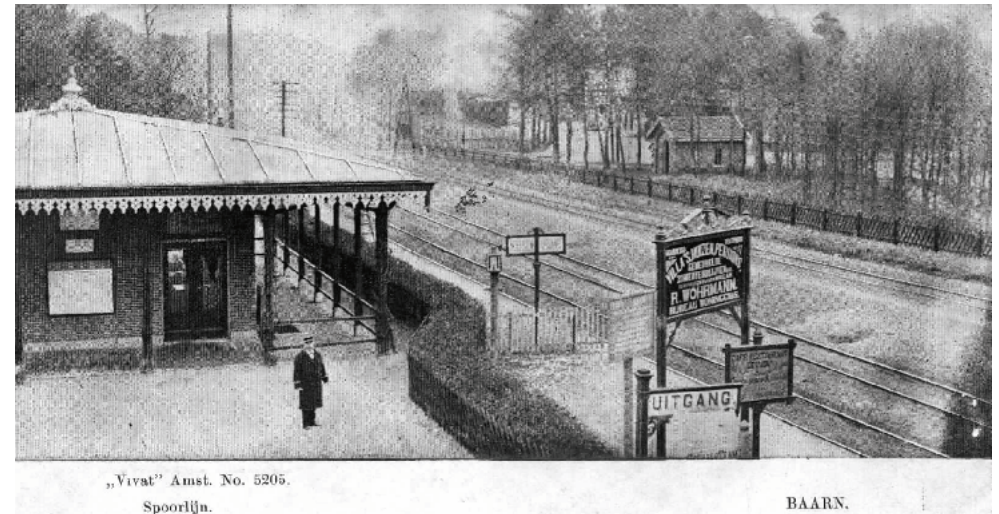
In 1931 werd er een voetgangerstunnel aangelegd, met de ingang precies tussen het stationsgebouw en de bierhal in. Met de aanleg werden noord- en zuidzijde van het spoor met elkaar verbonden, en ontstond er een betere looplijn naar het nabijgelegen NCS station Baarn Buurtstation, dat inmiddels was aangelegd. De NS droeg zorg voor de aanleg van de tunnel van het Stationsplein naar de perrons en een verlenging naar de Prinses Marielaan. Het perron en de perronkap werden naar het oosten toe verlengd. De tunnelverbinding was toegankelijk voor voetgangers en ‘wielrijders met het rijwiel aan de hand’ van even vóór het vertrek van de eerste trein, tot even na het binnenkomen van de laatste trein. In januari van 1932 werd aangevangen



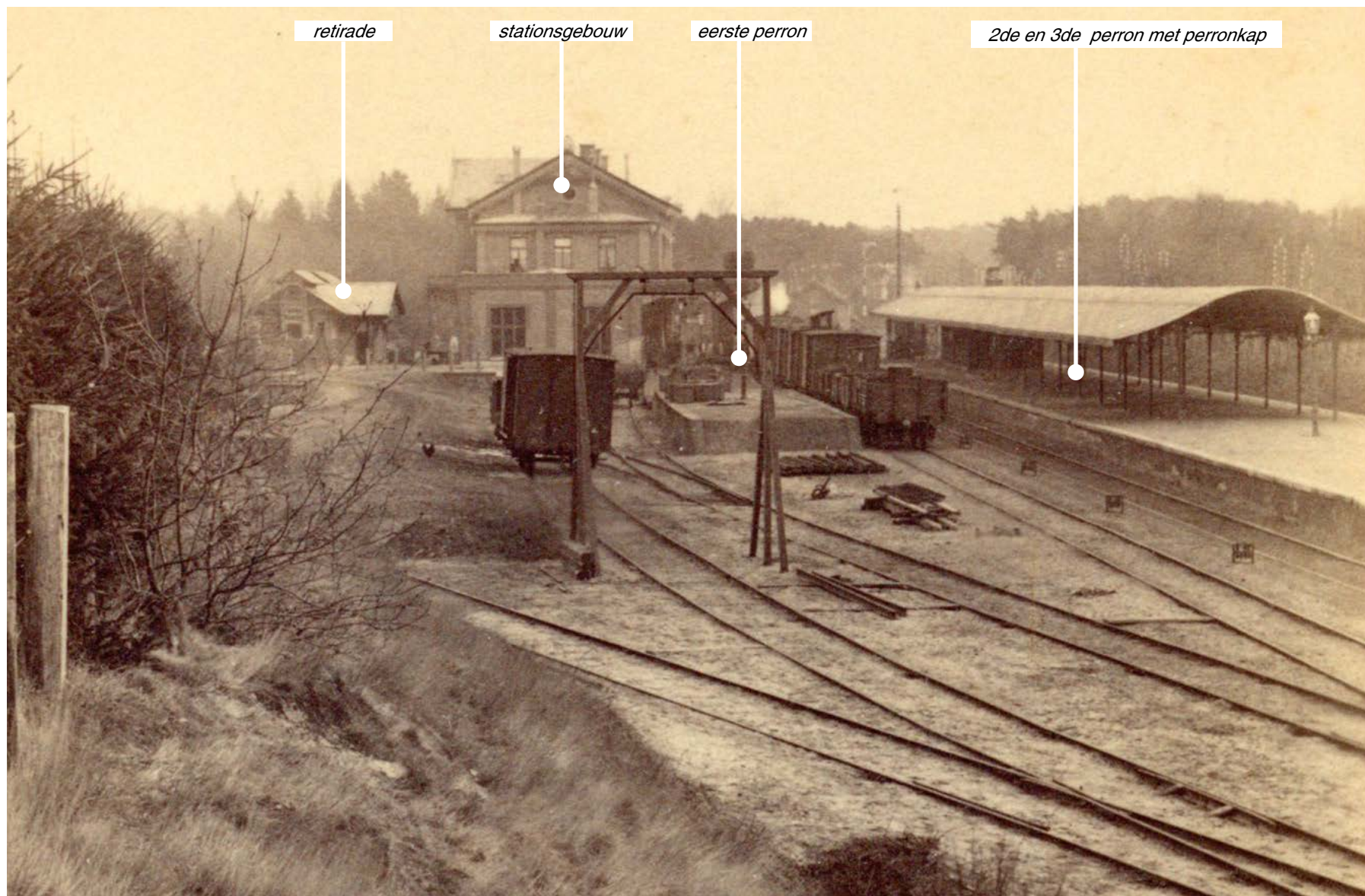
- ↓ Oostgevel van het stationsgebouw met de trap naar het overdekte terras en de eetzaal, omstreeks 1900. Rechts van het stationsgebouw op de achtergrond de retirade. [Het Utrechts Archief]



- ↓ Gezicht op de bierhal en de spoorlijn vanaf de trap van het stationsgebouw, omstreeks 1895. [Het Utrechts Archief]



↓ Stationsgebouw en eilandperron gezien vanuit het oosten, omstreeks 1905. [Het Utrechts Archief]



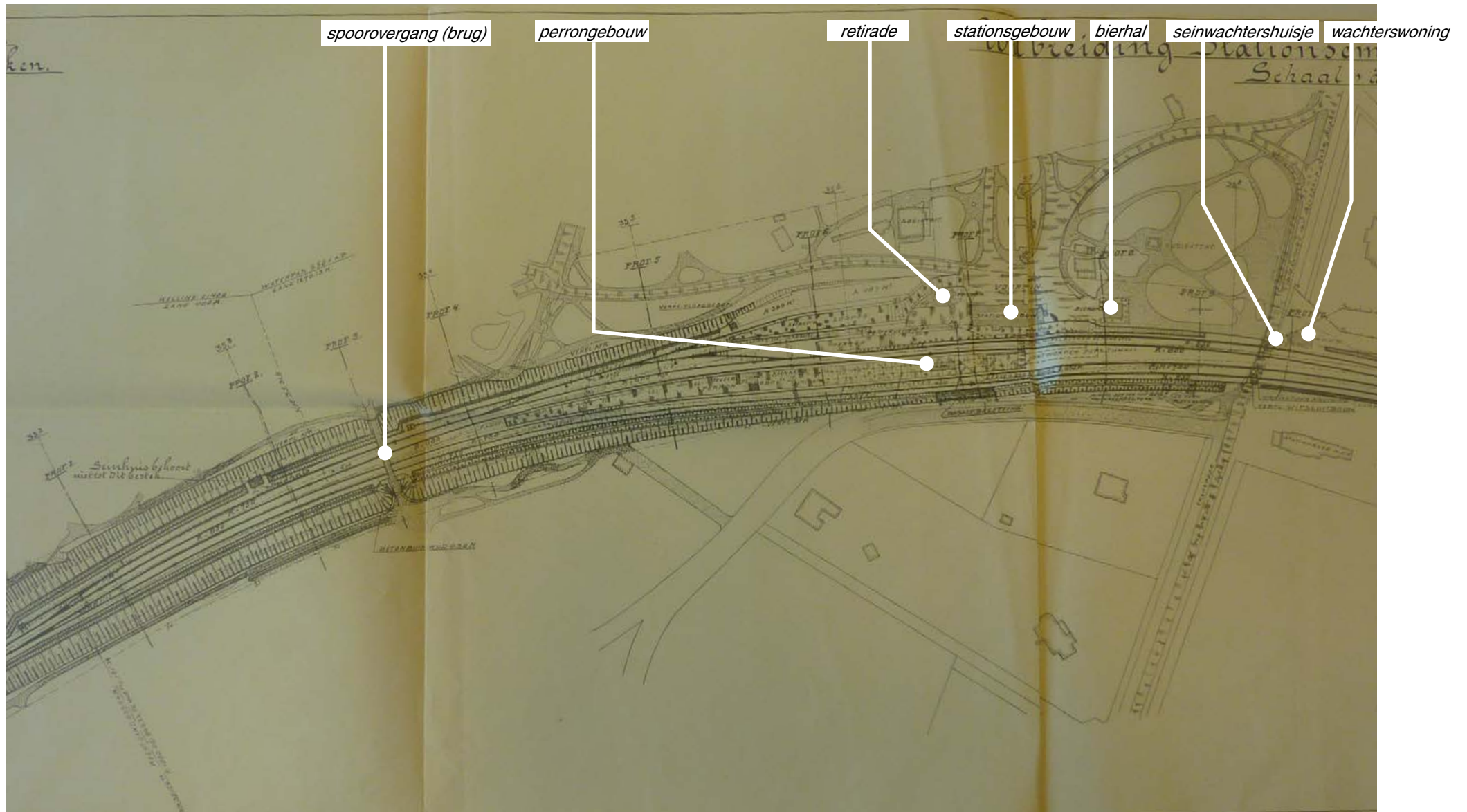
met de werkzaamheden, en in november opende de tunnel. De ingangen van de trappenhuizen waren afwijkend van de overige bouwwerken op het emplacement vormgegeven als kubussen. De vormgeving van de tunnel vertoont veel gelijkenissen met de kubistische vormgeving van Station Naarden Bussum uit 1926 van de hand van H.G.J. Schelling. De spoorbrug in de Amsterdamsstraatweg is in 1936 vervangen door de tegenwoordige betonbrug.

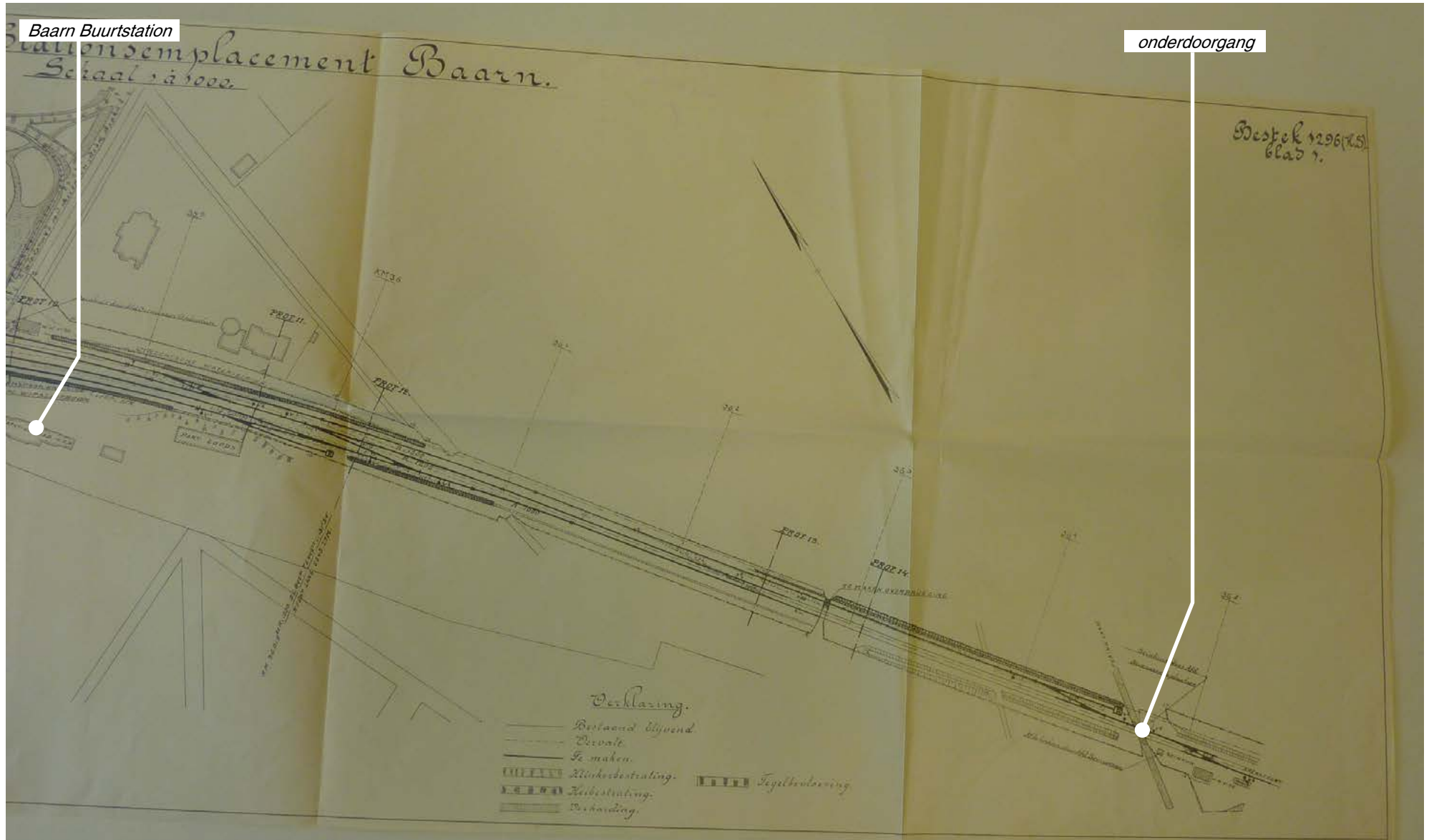
1957: nieuwe perronoverkapping op het eilandperron

In 1957 werd de in 1886 gebouwde, op twee rijen kolommen rustende, overkapping van gegolfd plaatstaal afgebroken en vervangen door een houten dak dat op één rij stalen kolommen rust. De nieuwe overkapping was 125 meter lang (de oude 93 meter). Bij het ontwerp (vermoedelijk door K. van der Gaast) ging men ervan uit dat de overkapping van het perron door zijn eenvoud het rustige karakter van de ietwat landelijke omgeving van de "kleine residentie" moest ondersteunen. Daarnaast moest de ondersteuning van de kap over het vrij smalle gekromde perron een zo gering mogelijke oppervlakte beslaan, zodat reizigers ongehinderd hun weg van de trein naar de tunnel zouden kunnen afleggen. Op de kolommen zijn twee stalen liggers aangebracht, waarop (voor het eerst bij perronoverkappingen van NS toegepast) gelijmde houten liggers zijn geplaatst.²⁷ Een nieuwe wachtkamer bood reizigers een droge zitplaats, aan het uiteinde van deze langgerekte ruimte waren een koffiekiosk en een krantenwinkeltje ingericht.

2009: Recente ontwikkelingen

In 2009 werd de voetgangerstunnel uit 1931 gesloopt en is ongeveer op dezelfde plek de huidige tunnel met liften en overkappingen gebouwd (architect onbekend). In 2011 kwam het nieuwe gebouw van de rijwielshop naast het stationsgebouw gereed. Inmiddels zijn spoor en perron 2,3 en (recent) 4 nog in gebruik. Spoor 1 is een museumspoor, dit is te kort om treinen te laten stoppen. Plannen om perron 1 te slopen zijn teruggedraaid. De combinatie van voetgangerstunnel aan de oostzijde en het besluit om geen treinen op spoor 1 te laten stoppen heeft als oorzaak dat het stationsgebouw haar wachtfunctie is verloren.





Baarn Buurtstation

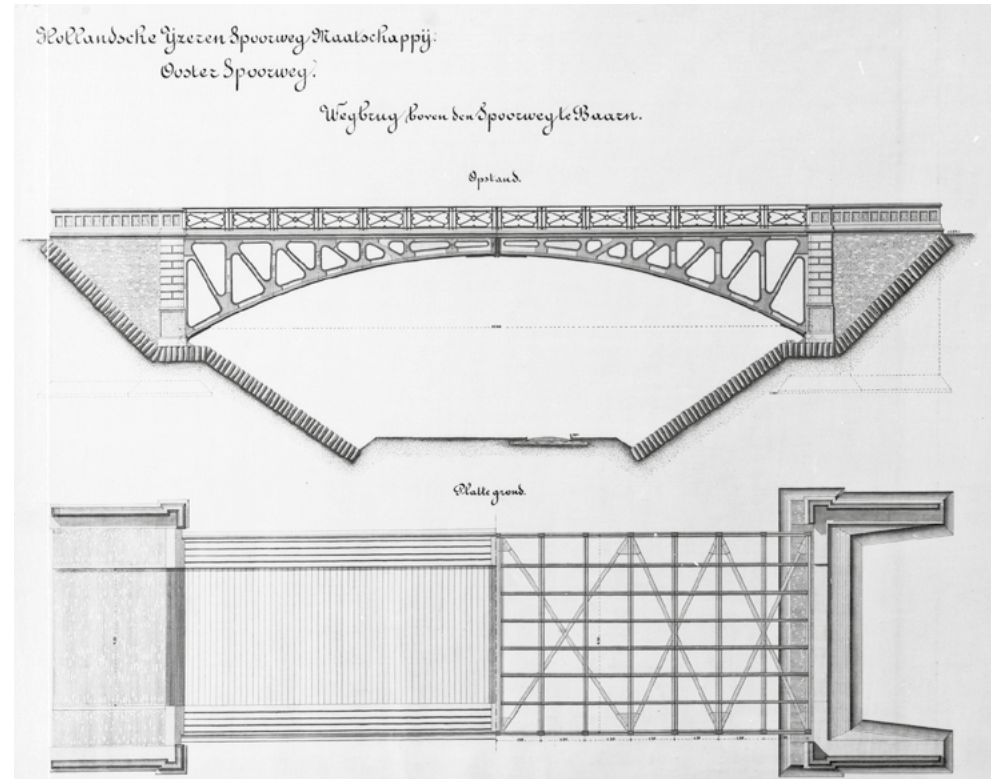
onderdoorgang

↓ Spoorlijn te Baarn gezien vanuit het oosten, omstreeks 1910. [Het Utrechts Archief]

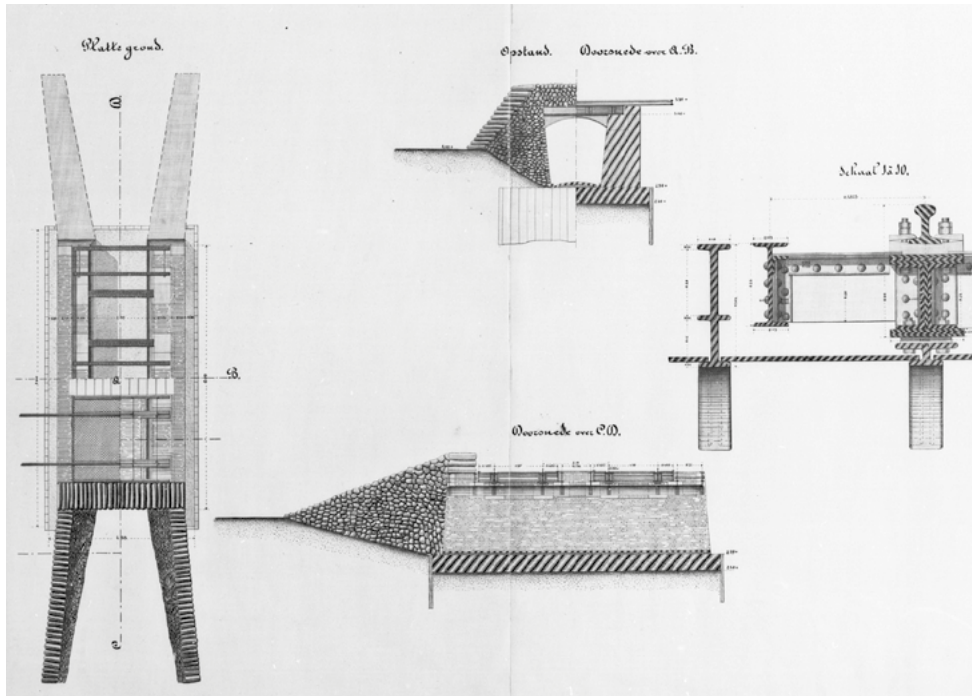
↓↓ Voetgangersbrug gezien vanuit het oosten, omstreeks 1908. [Het Utrechts Archief]



↓ Tekening van de voetgangersbrug, 1873. [Het Utrechts Archief]



↓ Tekening van de voetgangerstunnel onder het spoor, 1873. [Het Utrechts Archief]



↓ Voetgangerstunnel onder de spoorlijn te Baarn, omstreeks 1910. [Het Utrechts Archief]

↓↓ Ruïnebrug bij de spoorovergang, omstreeks 1910. De overgang bevindt zich op de achtergrond van de foto. [Het Utrechts Archief]



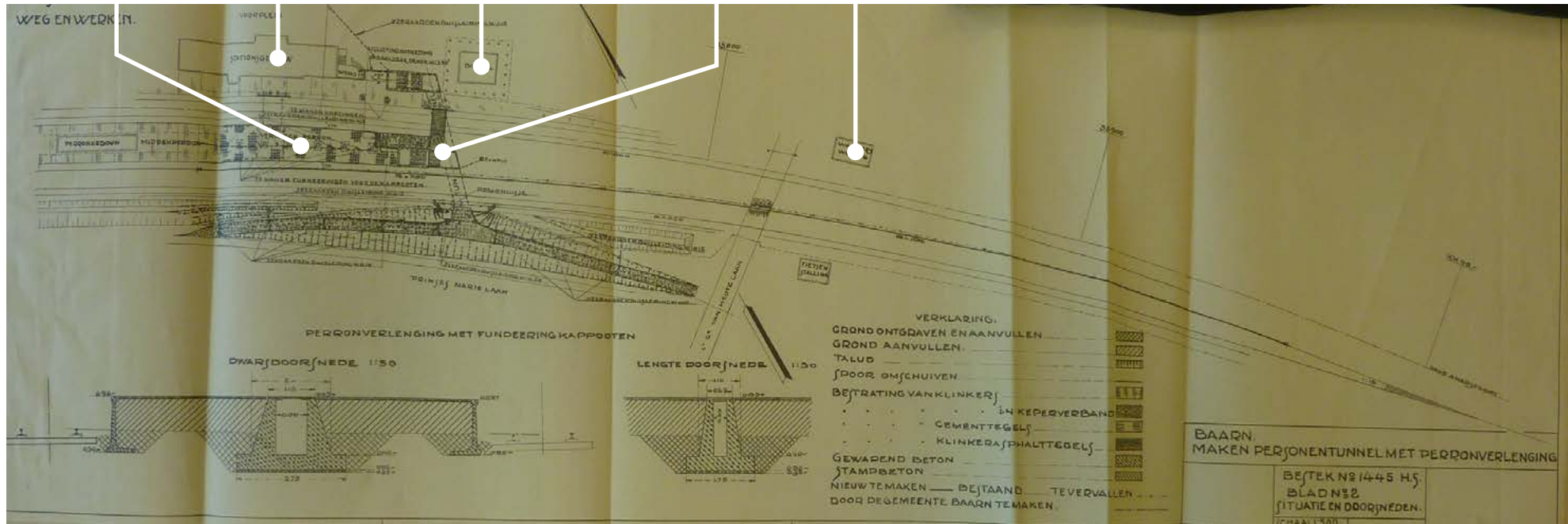
2de en 3de perron

stationsgebouw

bierhal

voetgangerstunnel

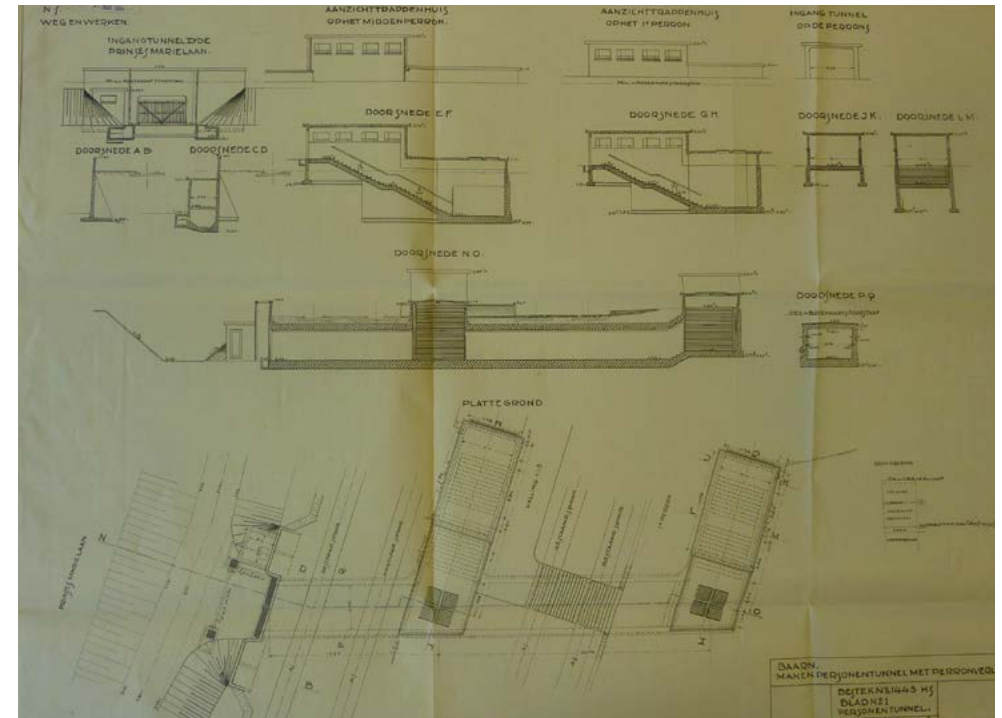
wachterswoning



↓ Voetgangerstunnel gezien vanuit het zuiden, omstreeks 1933. [Het Utrechts Archief]



↓ Aanzichten, doorsneden en plattegrond van de voetgangerstunnel uit 1932. [Het Utrechts Archief]

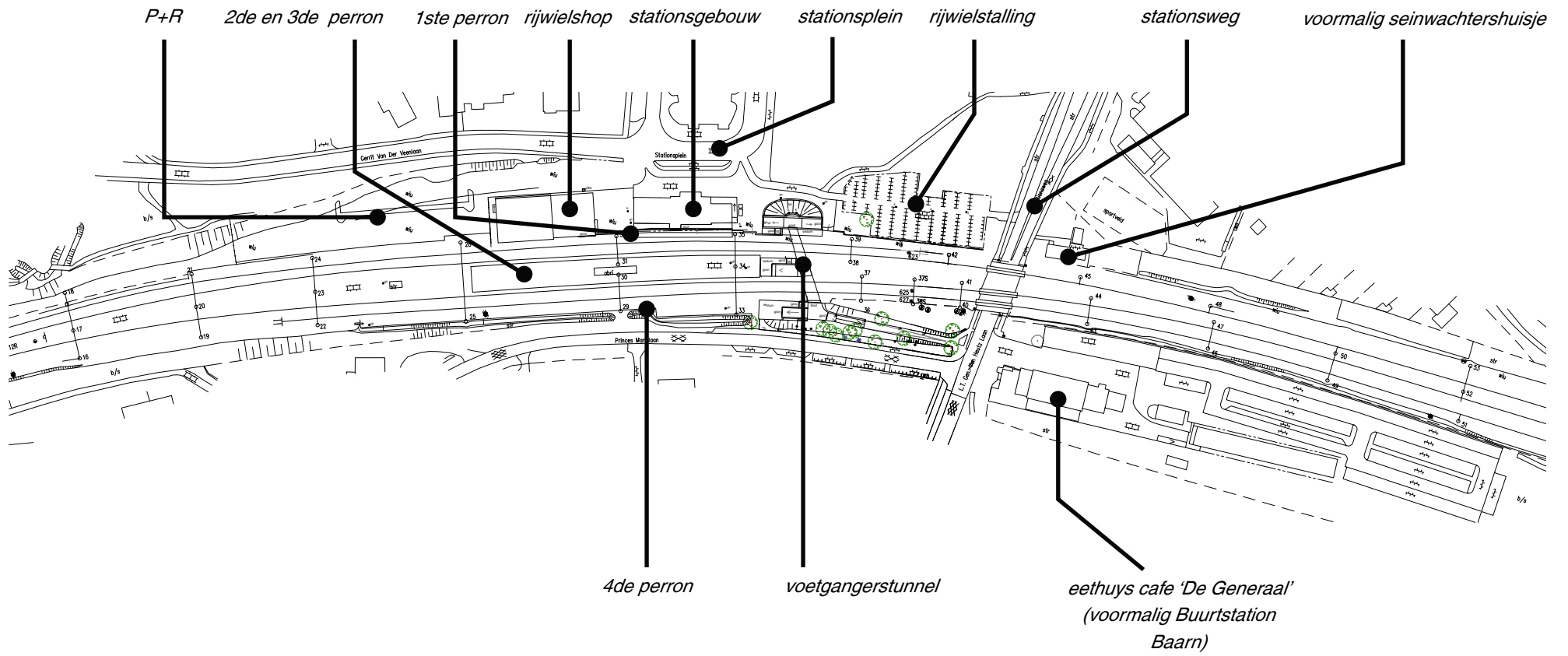


- ↓ Voetgangerstunnel uit 2009 gezien vanuit het oosten. Hierbij is de oude spoorwegtunnel uit 1932 gesloopt. [Groenegr.nl]
- ↓↓ Voormalig Buurtstation Baarn ten zuidoosten van station Baarn. Het complex is in gebruik als eetcafé.
- ↓↓↓ Spoorovergang bij de Stationsweg. Rechts op de achtergrond is het voormalig seinwachtershuisje.



- ↓ Het stationsgebouw gezien vanaf het oorlogsmonument op het stationsplein.
- ↓↓ Rijwielshop en P+R gebied ten westen van het stationsgebouw.





↓ Ontwerp voor het voorplein van station Baarn door tuinarchitect Copijn, 1874. [Het Utrechts Archief]



2.3 GESCHIEDENIS INRICHTING OPENBARE RUIMTE

Zoals gezegd werd ook de ontwikkeling van de spooromgeving sterk bepaald vanuit Paleis Soestdijk, wat een unieke stationsomgeving opleverde. Niet alleen de opzet van het eerste villapark van Baarn, het Amaliapark, werd door de bekende tuin- en landschapsarchitect Hendrik Copijn ontworpen, ook het plantsoen direct voor het station was van zijn hand. Op initiatief van Prins Hendrik werd het plantsoen aangelegd als visitekaartje voor Baarn – en voor zijn net aangelegde villapark. Het ontwerp van Copijn uit 1873 laat een landschappelijke aanleg zien, met daarin ingetekend zichtlijnen van en naar het station, alsof het hier de monumentale tuinaanleg van een belangrijke villa betrof. Het werd niet exact volgens deze tekening uitgevoerd. Het Amaliaplantsoen direct voor het station kreeg een meer langgerekte vorm. Als afsluiting van het plantsoen werd een groot en rijk uitgevoerd hek opgericht. De 'Gids voor 't Gooi en Baarn' van omstreeks 1896 meldde: 'Zelden zal men in enige plaats komen, waar men onmiddellijk bij de intrede zulk een indruk van grootsheid krijgt, als in Baarn (...) Onmiddellijk vóór het station strekt zich het Amaliapark uit, met een grootsen weelderigen aanleg en een fraai ijzeren hek'. Het hek werd ontworpen door architect N. Redeker Bisdom en is inmiddels een rijksmoment. Boven de groene toegangspoort staat de tekst 'Amalia-park', met daarboven in het krulwerk een gekroond medaillon met de initialen 'A' en 'H', de voorletters van respectievelijk Amalia en Hendrik. Naast het monogram en de kroon is in het

midden van het hek een cartouche met het jaartal '1873' aangebracht. Het hek werd gerestaureerd in 2013, net voor de abdicatie van koningin Beatrix. De watertoevoer voor de bewatering van het park bevindt zich in het gebouw van sociëteit 'De Vereeniging', dat direct ten noordwesten van het stationsgebouw lag.

Door de jaren heen werd het plantsoen steeds regelmatig van aanleg, zoals al te zien op verschillende Ansichtkaarten van rond 1900. Een monumentale paardenkastanje bleef de constante. Na de Tweede Wereldoorlog is er centraal in het plantsoen een bevrijdingsmonument geplaatst.

In 1949 maakte landschapsarchitect van de NS Hein Otto een reconstructieplan voor een wandelpark naast het stationsplein. De gemeente kwam met de vraag of het park opgeknapt kon worden, en omdat de gronden in eigendom waren van NS maakte landschapsarchitect Otto het ontwerp. Het padenbeloop was zo ontworpen dat er voor verschillende gebruikersgroepen (reizigers van en naar het centrum en leerlingen van het naastgelegen lyceum) een logische route was.

Tegenwoordig is naast de ingang van de voetgangerstunnel een buiten fietsenstalling aanwezig die het Hein Ottopark van het stationsemplacement scheidt.

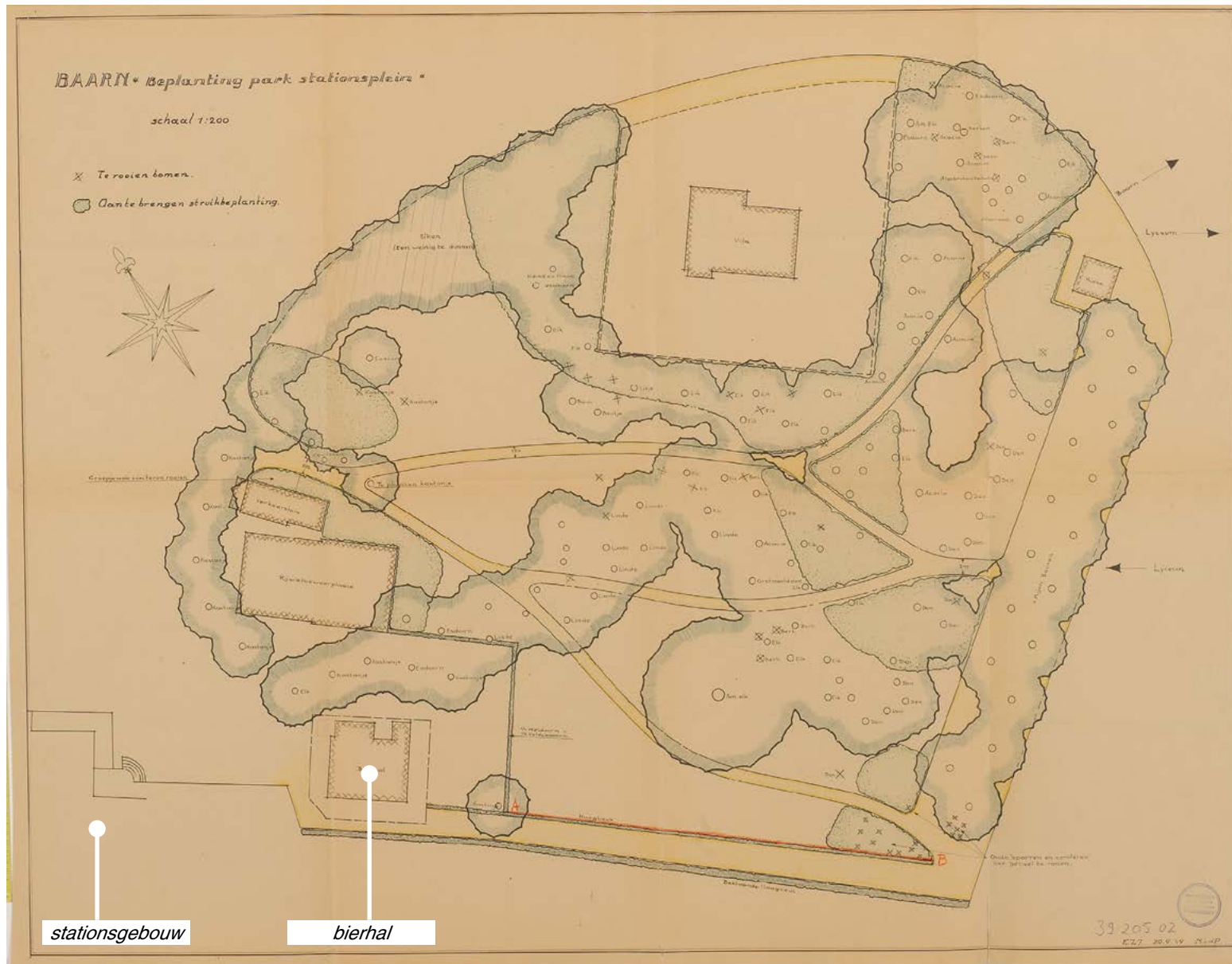
- ↓ Zicht op het stationsplein met op de achtergrond het voormalig hotel Zeiler, omstreeks 1905. [Het Utrechts Archief]



- ↓ Stationsplein, omstreeks 1910. [Het Utrechts Archief]
- ↓↓ Stationsplein met herensociëteit, omstreeks 1910. [Het Utrechts Archief]



↓ Hein Otto, reconstructieplan voor een wandelpark naast het stationsplein in Baarn uit 1949 [Speciale Collecties, bibliotheek Wageningen UR]



- ↓ Huidige situatie van het emplacement: (1) toegang tot de voetgangerstunnel ten oosten van het stationsgebouw, (2) trappen van de voetgangerstunnel, (3) pad vanuit de voetgangerstunnel richting de Luitenant Generaal Van Heutszlaan, (4) het Stationsplein met op de achtergrond het oorlogsmonument en voormalig hotel Zeiler, (5) het wandelpark naast het stationsplein, (6) gebied ten westen van het stationsgebouw met links de rijwielshop en rechts de P+R.



2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

De komst van de Oosterspoorweg in 1874 betekende een snelle groei van de woonplaatsen in het Gooi, zo ook in Baarn. Een van de eersten die hier brood in zag was Prins Hendrik. Hij stond aan de wieg van de allereerste villawijk van Baarn, gelegen tussen het station en de oude dorpskern in. De bouwterreinen gaf hij in erfpacht uit en ter verfraaiing van de stationsomgeving liet hij in 1873 het Amaliapark – of -plantsoen aanleggen. Een Spoorweglaan (nu Gerrit van der Veenlaan) parallel aan het spoor werd speciaal ontworpen en aangelegd voor Prins Hendrik. Door de beperkte wijzigingen is in de stedenbouwkundige situatie rondom het station nog altijd de oorspronkelijke inrichting en sfeer van het groene villadorp te herkennen.

Van het oorspronkelijke emplacement – dat bestond uit het hoofdgebouw met direct ernaast een bierhal, een klein achtkantig privaatgebouw, een spoorwegbrug en een onderdoorgang – bestaat enkel nog het hoofdgebouw. Doordat tweemaal het spoor verbreed werd, groeide het spooravijn ter hoogte van het station mee. De belangrijkste ingreep aan het emplacement was de aanleg van een voetgangerstunnel in 1931, die in 2009 vervangen werd. De komst van de voetgangerstunnel in combinatie met het recentelijk besluit geen treinen op spoor 1 te laten stoppen zorgde ervoor dat het stationsgebouw haar wachtfunctie verloor.

De openbare ruimte voor het station was al vanaf de aanleg een integraal onderdeel van het stationscomplex – in tegenstelling tot veel andere plekken in die tijd. De bemoeienis van Prins Hendrik resulteerde erin dat de sfeer van het naastgelegen villapark tot aan de drempel van het stationsgebouw werd doorgetrokken. De sfeer is onderscheidend, maar is verminderd door aanpassingen rondom het stationsgebouw zoals de aanleg van het P+R terrein, de tunnel, het nieuwe stallingsgebouw aan de westzijde en de buiten fietsenstalling aan de oostzijde.



3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

Dit hoofdstuk geeft gedetailleerde beschrijvingen van het stationsgebouw en de bijgebouwen die in de huidige situatie op het emplacement staan. De bouwkundige ontwerpen worden beschreven en geanalyseerd, met aandacht voor de architectonische opzet, de constructieve opbouw, etc. Per onderdeel wordt beschreven wat in de loop van de tijd is verdwenen, wat is toegevoegd en hoe zich dat tot de oorspronkelijke situatie verhoudt.

3.1 HOOFDGEBOUW

Exterieur

Het hoofdgebouw bestaat uit een langgerekt volume op een rechthoekige plattegrond en is optrokken uit baksteen in waalformaat met natuurstenen elementen. Het bouwvolume bestaat uit een middendeel van twee bouwlagen onder een samengestelde kap, en twee zijvleugels ook van twee verdiepingen. De westelijke zijvleugel had oorspronkelijk één verdieping met daarop een overdekt en publiek toegankelijk terras (uniek), maar werd eind negentiende eeuw verhoogd tot twee verdiepingen en verlengd met een bouwdeel van één verdieping. Langs de buitenzijde loopt een trap naar de verdieping.

De gevels zijn in eclectische chaletstijl vormgegeven. Opvallend zijn de in hout uitgezaagde ornamenten en versieringen (ajourwerk), zoals de typische schortjes langs de daken, de windveren op het dak en ander bewerkt houtwerk, bv. leuning, balustraden en steunberen. De voor- en achtergevel bestaan beide uit een middendeel met vier traveeën (vensteropeningen). Het dak van het middendeel is aan de voorzijde voorzien van een puntgevel. Boven de hoofdentree bevindt zich een balkon, dat tevens als luifel voor de hoofdentree dient. Bij de balkon is een brede venteropening dat versierd is met een fronton.

De westelijke en oostelijke vleugels zijn verschillend van elkaar vormgegeven. Ter hoogte van de begane grond bestaat de voorzijde van de oostelijke vleugel uit twee smalle en een brede travé in het midden. De laatste geeft de toegang tot de Koninklijke Wachtkamer. Ter hoogte van de eerste verdieping is de houten galerij van de buitentrap later dichtgezet met drie glazen puien. De westvleugel bestaat uit een travé, dat later is uitgebreid met een lager bouwvolume met twee brede toegangsdeuren (voor de goederen). Deze openingen zien er anders uit en hebben een rechthoekige bovenvenster.

De oostelijke zijgevel is blind, maar valt op door de buitentrap met ajourwerk in de ballustrade. De westelijke zijgevel heeft twee grote vensters, met rechthoekige bovenvensters. Bij de zijgevels valt in het bijzonder de brede perronoverkapping met daarop een houten ballustrade met ajourwerk.

Op enkele wijzigingen na is het hoofdgebouw nog intact. De aanwezigheid van het terras, de buitentrap en de Koninklijke wachtkamer zorgen voor de unieke verschijningsvorm en typologie van station Baarn.

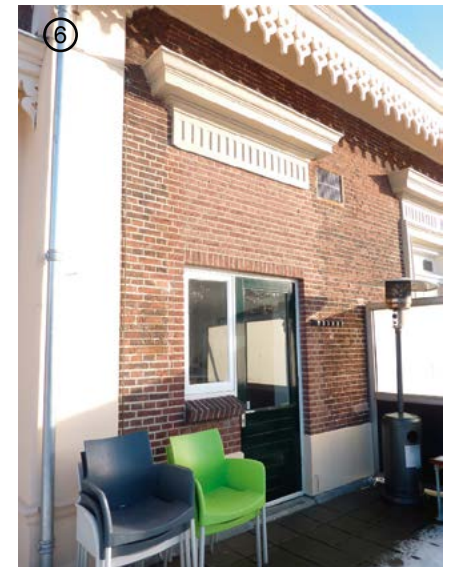
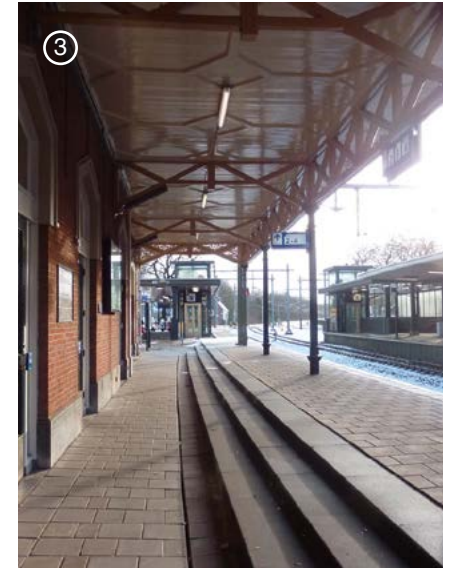
Wijzigingen (na 1888)

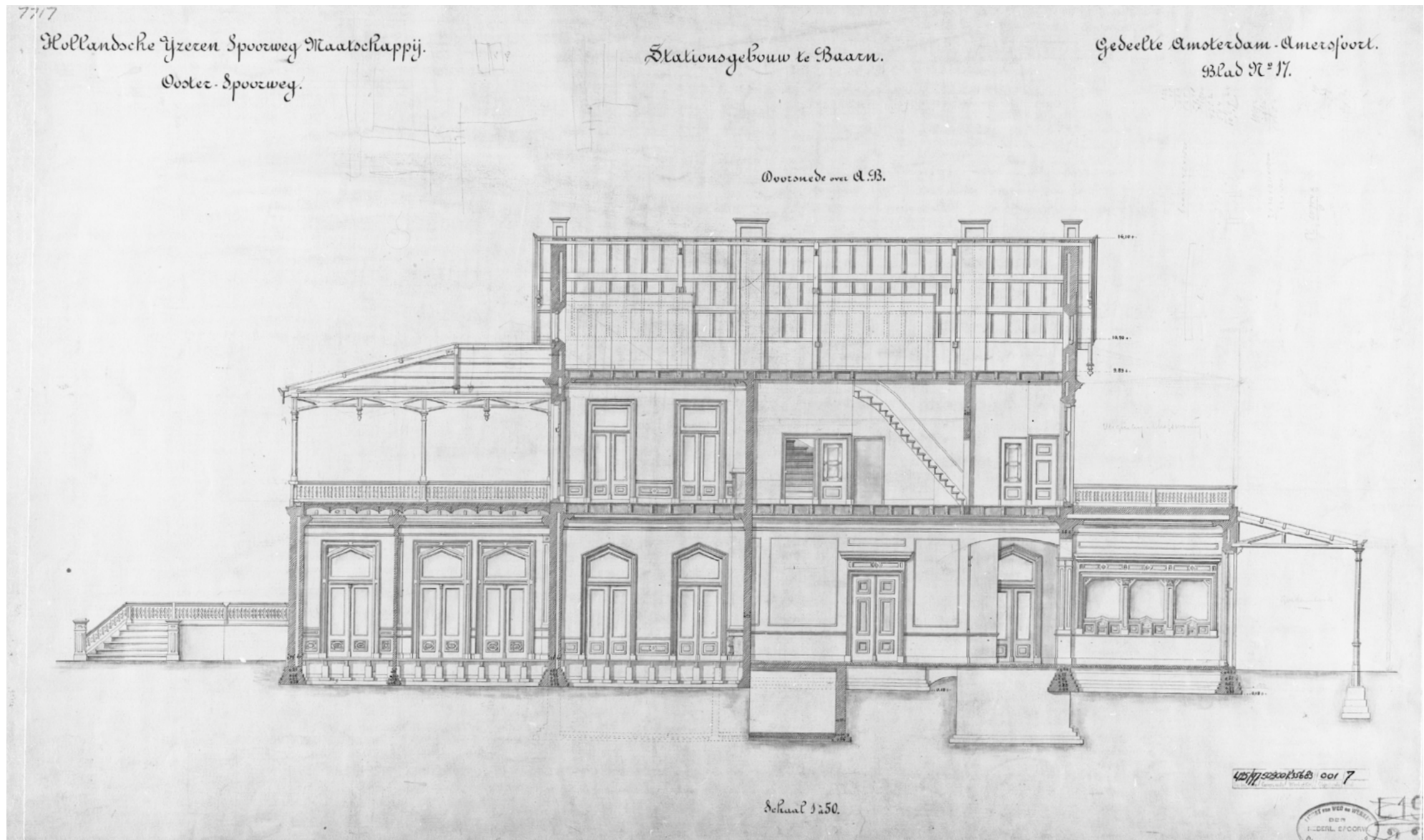
- de drie deuropeningen ter weerszijden van de hoofdingangen zijn vervangen door vensters. De bovenlichten zijn dichtgemetseld, het kozijn is vervangen en de onderzijde is voorzien van een natuurstenen plint (wijziging 1955).
- in de westvleugel (oorspronkelijke goederenvleugel) is het meest linkse venster in de voorgevel vervangen door een deur.
- de drie aanwezige oorspronkelijke gevelopeningen in de

perrongevel ter hoogte van de vestibule zijn verplaatst en teruggebracht tot twee gevelopeningen, overigens met de oorspronkelijke architectuur (wijziging 1955).

- In de perrongevel op de verdieping is het oorspronkelijke venster verwijderd en vervangen door een kleiner venster. De oorspronkelijke latei is nog zichtbaar. De rijk gedecoreerde windvane op het dak ontbreken.
- de buitentrap is gewijzigd, het deel langs de gevel is origineel, maar het onderste stuk (haaks op de gevel) is nieuw langs de gevel gebouwd.
- het overdekte terras op de verdieping is met bakstenen wanden dichtgezet.
- de daken waren bekleed met zink, nu met leien.
- de ballustrade met ajourwerk boven de perronoverkapping van de eerste perron is verwijderd en vervangen door een stalen beveiligingshek.

↓ Huidige situatie van het exterieur van het stationsgebouw: voorgevel (en tevens noorgevel) van het stationsgebouw (1), oostgevel (2), overkapping eerste perron (3), perrongevel (4), westgevel (5), gewijzigde raam op de eerste verdieping ter hoogte van de woning van de stationschef (6).





Interieur

De begane grondverdieping bestond oorspronkelijk uit een vestibule met trapopgang, waaronder een wc en keldertrap. De doorgang van vestibule naar perron had ook een trapopgang naar de woning van de stationschef, met daaronder een tweede keldertrap. De Koninklijke 'appartementen' bestonden uit een portaal, salon, toiletkamer en privaat met een portaal. Er was een kaartjes- en telegraafkantoor en twee wachtkamers (3^e klasse en gecombineerd 1^e en 2^e klasse). De toegankelijke delen van de bovenverdieping bestonden uit een trapportaal met wc, de restauratiezaal met een balkon een gang en de 'koffijkamer'. Boven de Koninklijke appartementen was een overdekt terras, de rest was onoverdekt. De woning van de restaurateur had twee kamers op deze verdieping: een woonkamer en een keuken. Vanuit de woonkamer ging een trap naar de zolderverdieping, waar hij twee slaapkamers met bedsteden had. De woning van de stationschef bestond eveneens uit een keuken en woonkamer en een afzonder trapportaal naar de zolder waar ook hij twee slaapkamers met bedsteden had.

Wijzigingen (na 1888)

- de indeling en wand- en vloerbekleding van de vestibule gewijzigd in 1955 (zie beschrijving p. 23). Deze is in 2016 nogmaals gerenoveerd en is door de generieke afwerking niet meer in lijn met de allure van het gebouw.
- de indeling van de westelijke vleugel, begane grond niveau
- het interieur van de Koninklijke wachtkamer is nog intact/gerestaureerd en ook de trappartijen en enkele interieurelementen zijn origineel. De rest van de wand- en vloerafwerking is nieuw.

- ↓ Interieur van het stationsgebouw: wachtkamer 2de klasse in 1941 (1), wachtkamer 3de klasse 1940 (2), vestibule met kaartenkantoor 1980 (3) en vestibule met ingang van de koninklijke wachtkamer 1980 (4).
[Het Utrechts Archief]



↓ Interieur van de Koninklijke wachtkamer: grote wachtruimte 1980 (1 en 2), kleine wachtruimte 1980 (3), ingang van de koninklijke wachtkamer vanuit de vestibule 2007 (4), kleurstelling van de Koninklijke wachtkamer 2007 (5), huidige staat grote wachtkamer (6), hal voor de wachtkamer (7) en rozet in de grote wachtkamer (8). [Het Utrechts Archief]

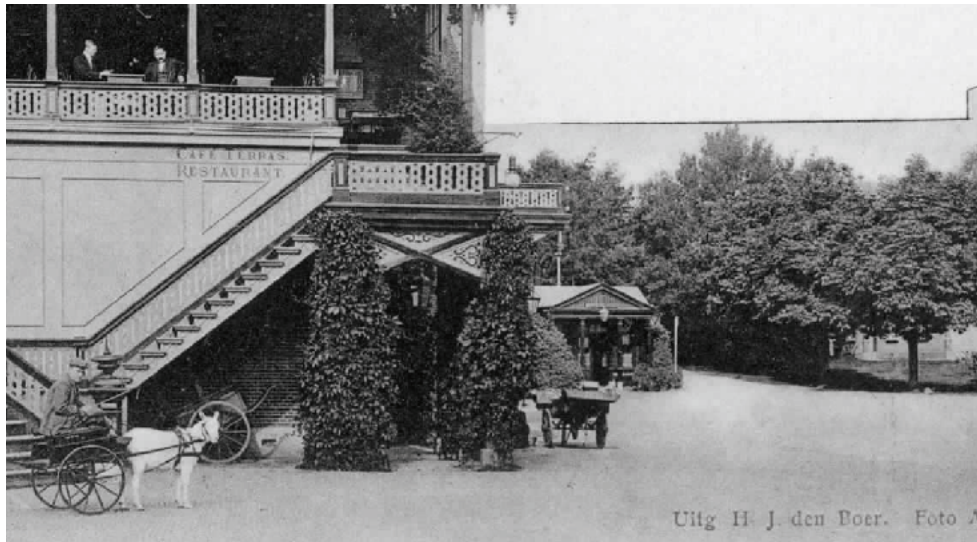


- ↓ Huidige staat van het interieur: vestibule gezien richting het perron (1), vestibule met de ingang naar de Koninklijke wachtkamer (2), trap naar de voormalige woning van de stationschef op de eerste verdieping (3), voormalige plaatskaartenkantoor nu ingericht als stationswachtkamer (4), voormalige bagage- en goederenloods als onderdeel van de stations huiskamer (5), kantoorruimtes in de voormalige woning van de stationschef (6 en 7) en de zolder onder de kap (8).

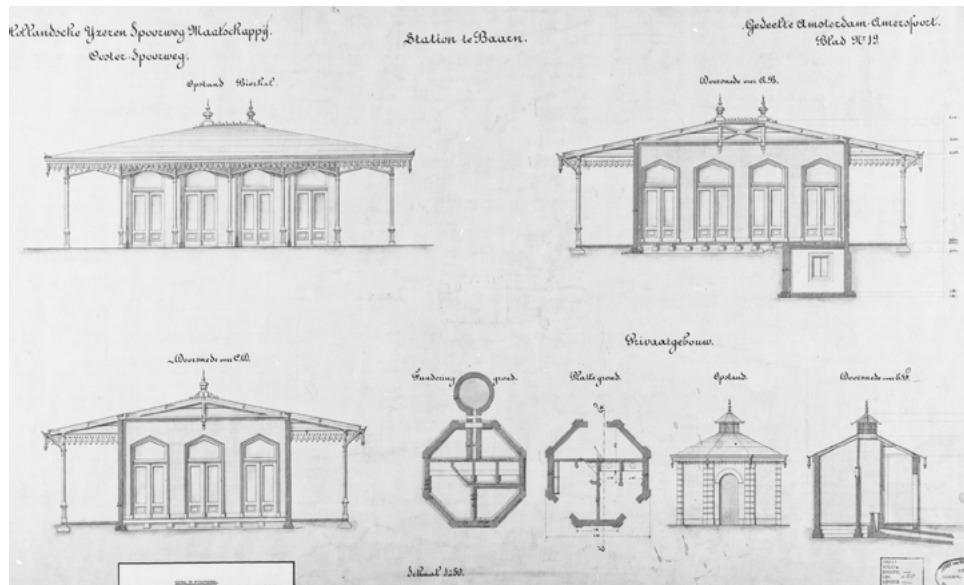
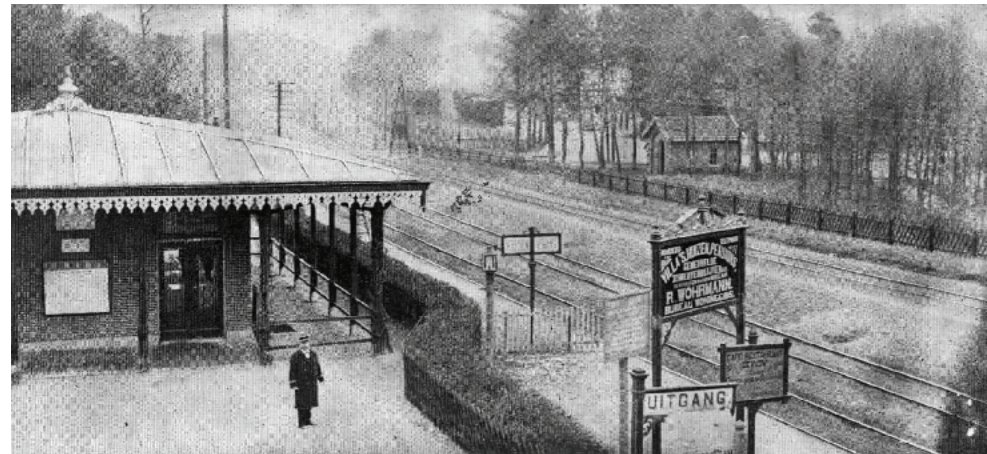




- ↓ Trap aan de oostzijde van het stationsgebouw naar het overdekte terras op de eerste verdieping, 1905. Op de achtergrond is de retirade (toiletgebouw) te zien aan het stationsplein. [Het Utrechts Archief]
- ↓↓ Gevels, doorsneden en plattegronden van de bierhal ten westen van het stationsgebouw en een privaatgebouw (vermoedelijk niet uitgevoerd), 1874. [Het Utrechts Archief]



- ↓ De bierhal gezien vanaf het overdekte terras op de eerste verdieping van het stationsgebouw, omstreeks 1895. [Het Utrechts Archief]
- ↓ Bierhal in gebruik als restauratie, jaartal onbekend. [www.groengraf.nl]

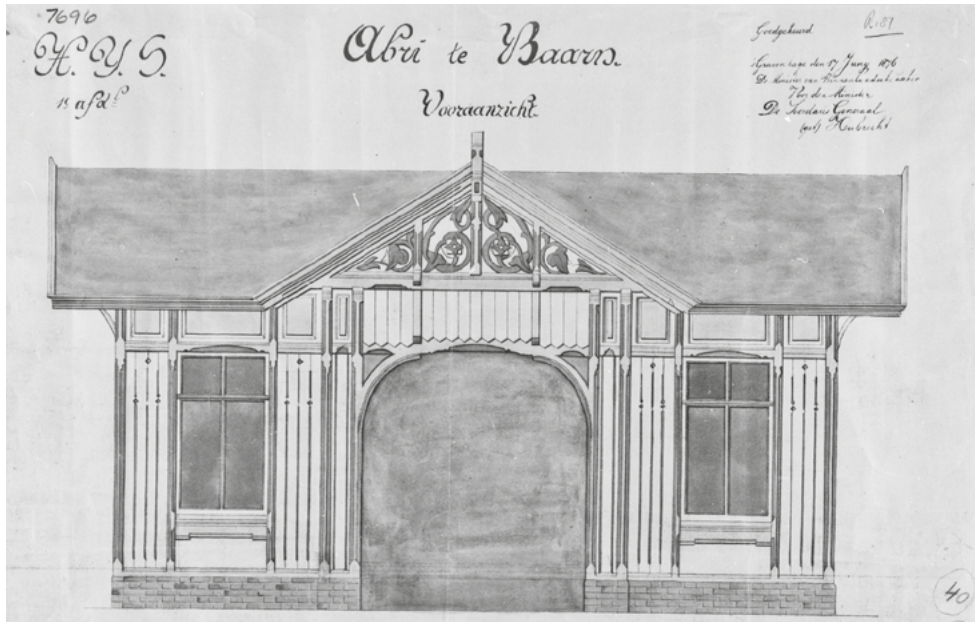


3.2 BIJGEBOUWEN

De bijgebouwen van het oorspronkelijke emplacement waren een bierhal en retirade, beide zijn inmiddels gesloopt. De rijwielshop is in 2009 gebouwd op de plek van een reeks goederenloodsen. De vormgeving is terughoudend. Ontwerper van de rijwielshop is Rob Stinga van studioSK (het architectuurstudio van ingenieursbureau Movares).



- ↓ Geveltekening van de abri op het middenperron, 1876. [Het Utrechts Archief]
- ↓ Zicht op de westzijde van het stationsemplacement, omstreeks 1900. Rechts is de perronoverkapping met een golvende dakvorm die in 1886 werd gebouwd. [Het Utrechts Archief]



- ↓ Perronoverkapping van het middenperron, 1966. In de wachruimte zat voorheen een restauratie. [Het Utrechts Archief]
- ↓ Huidige staat van de perronoverkapping en de wachruimte op het middenperron.



3.3 PERRONKAP EN PERRON

In 1957 werd de in 1886 gebouwde overkapping van gegolfd plaatstaal afgebroken en vervangen door een houten dak dat op één rij stalen kolommen rust. Dit is de perronkap die we vandaag de dag nog zien. Op de kolommen zijn twee stalen liggers aangebracht, waarop (voor het eerst bij perronoverkappingen van NS toegepast) gelijmde houten liggers zijn geplaatst. Een nieuwe wachtkamer bood reizigers een droge zitplaats, aan het uiteinde van deze langgerekte ruimte waren een koffiekiosk en een krantenwinkeltje ingericht. Vermoedelijk is het ontwerp van de hand van ir. K. van der Gaast.

Wijzigingen

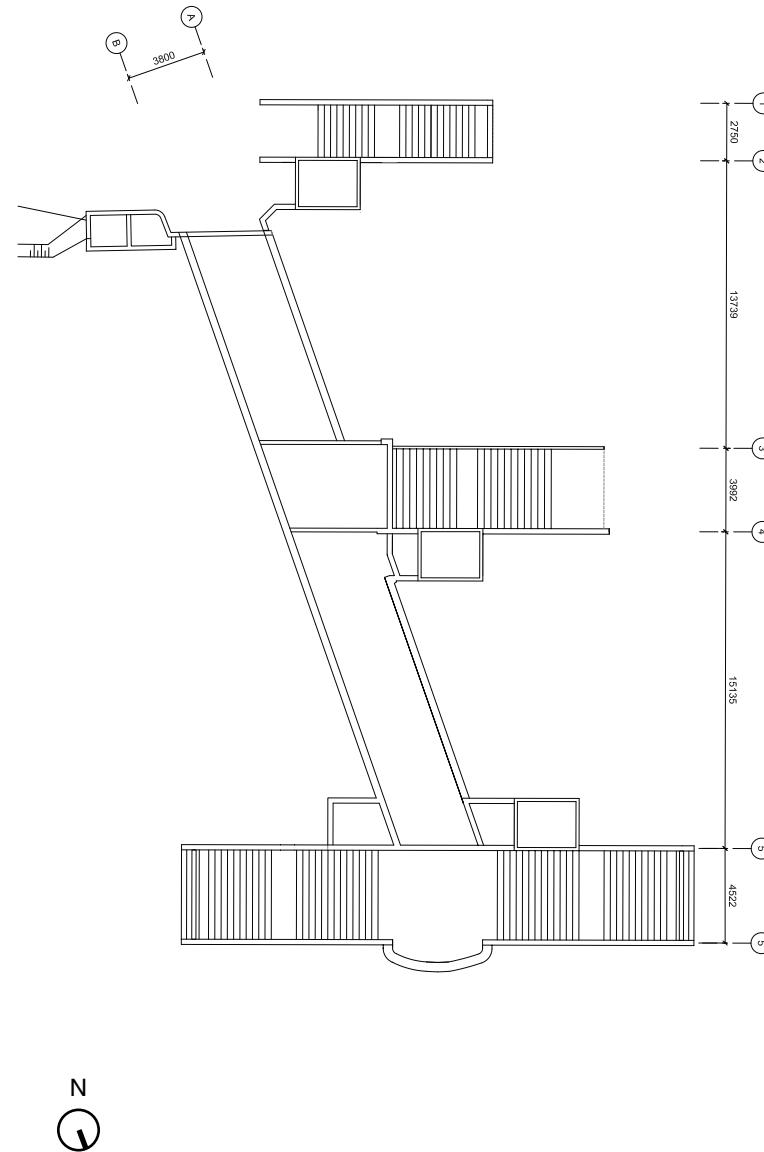
- de gehele perronkap en wachtruimte zijn in 1957 vervangen door het huidige exemplaar.
- het interieur van de wachtruimte op het perron heeft een nieuwe inrichting gekregen, de winkels zijn verdwenen.
- perron 1 is enkel in gebruik als museumspoor.

↓ Toegang tot de voetgangerstunnel ten noorden van het spoor (zijde stationsgebouw). [www.treinpunt.nl]

↓ Toegang tot het derde perron en de voetgangerstunnel ten zuiden van het spoor (zijde Prinses Marielaan). [www.treinpunt.nl]



↓ Plattegrond huidige voetgangerstunnel. [NS-Stations]



3.4 VOETGANGERSTUNNEL

Sinds 1931 is het middenperron via een tunnel bereikbaar. In 2009 is de tunnel volledig afgebroken en vernieuwd. Er zijn liften toegevoegd. Het ontwerp is van Rob Stinga van studioSK (het architectuurstudio van ingenieursbureau Movares).

3.5 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Het stationsgebouw van Baarn is twee maal vergroot. Hierbij is in materialisering en decoratie steeds naar aansluiting op de oorspronkelijke architectuur (chaletstijl) is gezocht. Uitzondering hierop vormt het dichtbouwen van het terras op de eerste verdieping ter hoogte van de oostelijke zijvleugel. Hierdoor is een geheel ander aanzicht ontstaan. De bijzondere oorspronkelijk situatie met een overdekt terras op de eerste verdieping (waar het publiek en de reizigers koffie konden drinken boven de koninklijke wachtkamer) is verloren gegaan. De toegepaste nieuwe gevel probeert zich als serre voor te doen, maar is in echt een gevel vóór de gevel van de woningen.

Tussen het exterieur en het interieur is een groot verschil in uitstraling en afwerking. Het exterieur valt op door de rijke vormgeving met ajourwerk en ornamenten, terwijl het interieur (met uitzondering van de Koninklijke Wachtkamer) een generieke uitstraling heeft. In het interieur is de Koninklijke Wachtkamer na twee restauraties intact. In de publieksruimten domineert de invulling en afwerking uit 1955 (door K. van der Gaast), terwijl op de verdieping nog elementen uit de bouwtijd te vinden zijn.

De oorspronkelijke bijgebouwen - bierhal en retirade - zijn afgebroken. Hiervoor in de plaats kwam een rijwielshop ten westen van het hoofdgebouw (2009).

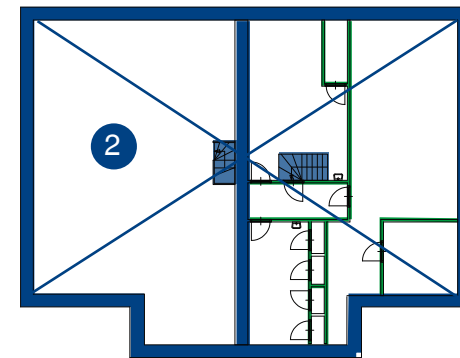
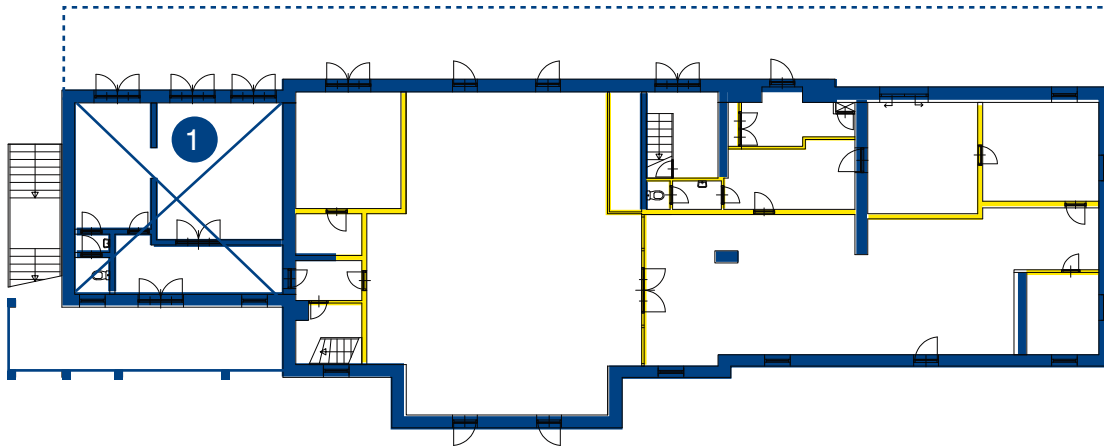
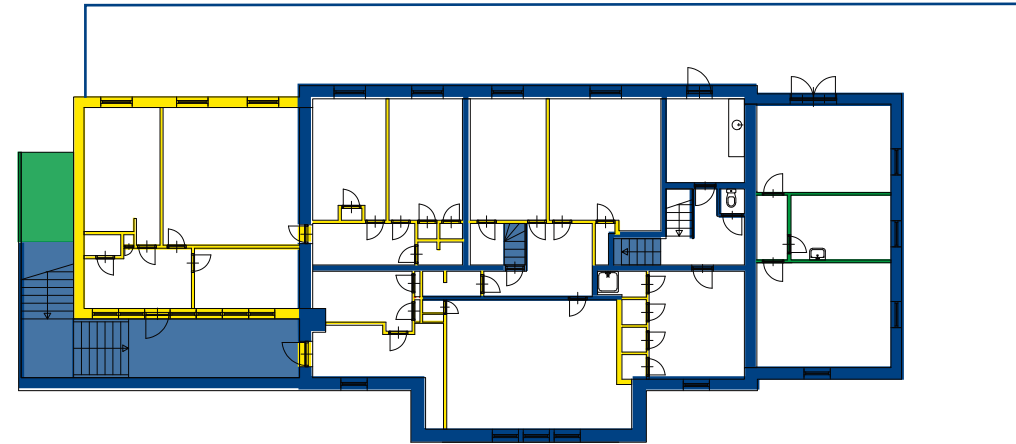
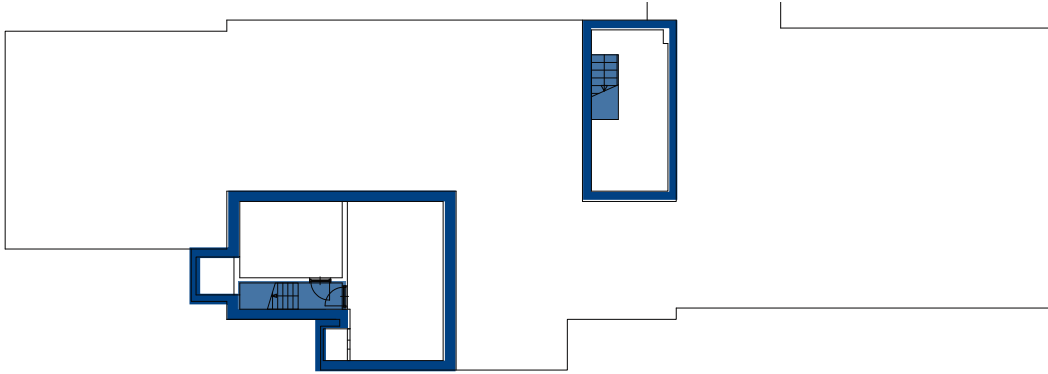
Het middenperron is in 1886 aangelegd. Het tegenwoordige uiterlijk (inclusief wachtgebouw en perronkap) dateert uit 1957.

De voetgangerstunnel uit 1931 is afgebroken en op vrijwel dezelfde plek weer opgebouwd, nu met liften.

Ondanks deze wijzigingen is station Baarn een relatief gaaf voorbeeld van een negentiende-eeuws stationsgebouw in chalet-vormtaal.

- ↓ Waardering kelder [alle tekeningen NS Stations]
- ↓ Waardering begane grond

- ↓ Waardering eerste verdieping
- ↓ Waardering zolder



- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde



Interieuronderdelen:
 1. Oorspronkelijke plafond met ornamenten in Koninklijke Wachtkamer.
 2. Houten vloer en dakkap zolder.

4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijke analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarden. Wat is het ruimtelijke concept en hoe is dat nog herkenbaar? Waar liggen de kwaliteiten en de 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.

4.1 BOUWHISTORISCHE WAARDERING

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). In de waardering worden detonerende onderdelen niet op kaart aangegeven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

Uitgangspunten bij het toekennen van de waarden zijn:

- Er is geen onderscheid gemaakt tussen de originele bouwsubstantie en de toegevoegde delen van vóór de verbouwing in 1955;
- Elementen die niet origineel zijn en die afbreuk doen aan de herkenbaarheid van het gebouw zijn als indifferent gewaardeerd;

HOGE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1874) of van verbouwingen van vóór 1955 en die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde.

Dit zijn:

- de gevels van het hoofdgebouw, inclusief raam- en deuropeningen (enkel de openingen, niet de kozijnen) en decoratie,
- de bouwmassa, het dak en dakomlijsting van het hoofdgebouw,
- het balkon aan de pleinzijde (op de eerste verdieping) en de perronluifel,
- de buitentrap (aan de oostzijde) naar de eerste verdieping,
- de originele trappenhuisen,
- het interieur van de Koninklijke wachtkamer,
- de plaquette op de gevel van de elektrificatie van de lijn in 1946.

Een hoge monumentwaarde betekent dat:

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

POSITIEVE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die dateren van latere verbouwingen en die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, hebben een positieve monumentwaarde.

Dit zijn:

- De scheidingswanden in de uitbreiding van de woning van de stationschef op de verdieping en de zolder,
- De onderzijde van de buitentrap,
- de perronoverkapping en wachtgebouw uit 1957 op het tweede perron. De overkapping is op de oorspronkelijke plek gebouwd en verhoudt zich tot de architectuur van het stationsgebouw.

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.

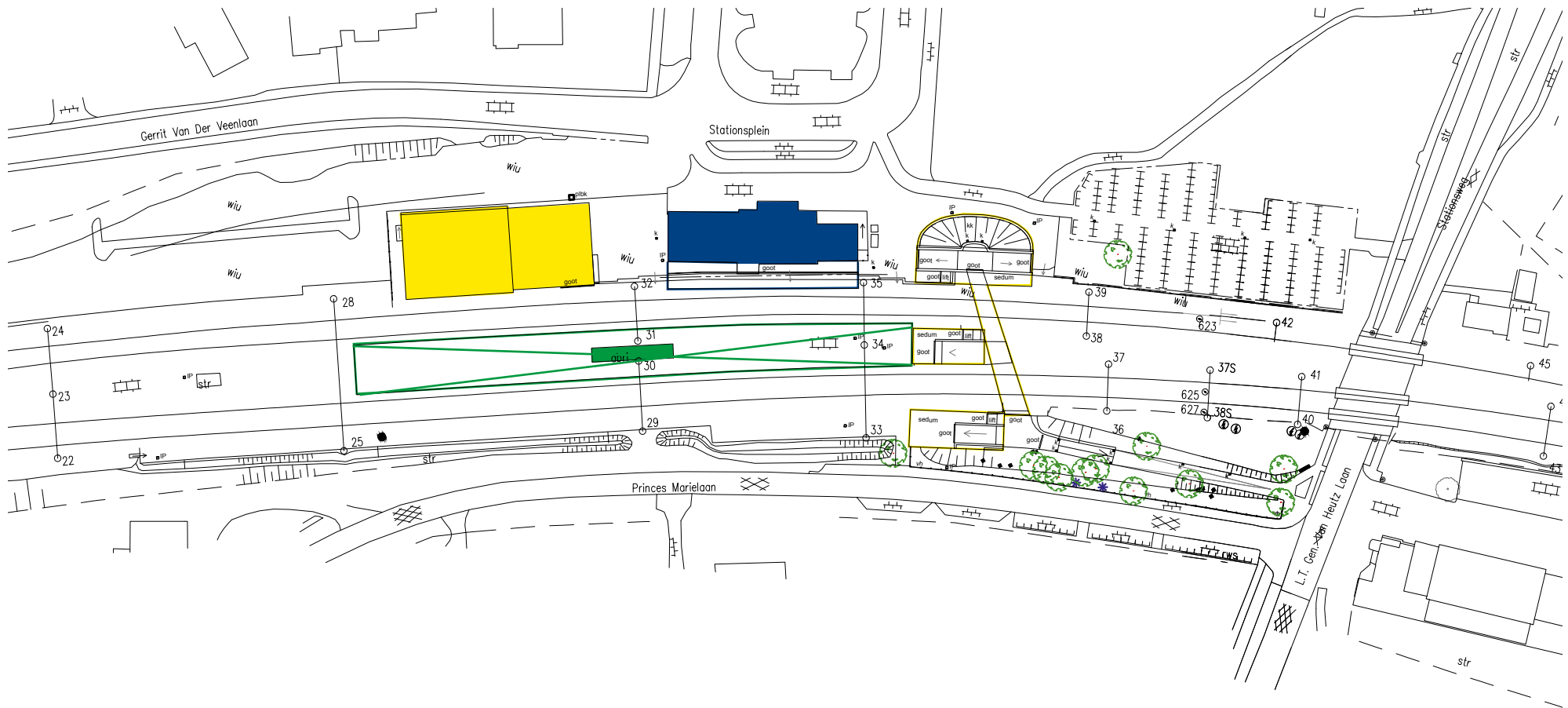
INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Het gaat hierbij om:

- nieuwe toevoegingen in het interieur (scheidingswanden, toiletblokken, deuropeningen, zie kaart) van het hoofdgebouw,
- hekwerk langs het spoor aan de bovenzijde van de overkapping van het eerste perron (voormalig overdekte terras),
- nieuwe buitenwanden eerste verdieping (boven Koninklijke wachtkamer). Deze zijn later opgezet, hebben een gesloten karakter en sluiten de toegang tot het voormalig overdekte terras op de eerste verdieping.

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

- behoud geen eis is,
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk (met name aan het hoofdgebouw),
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.



- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde



4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

Cultuurhistorische waarde

Wat station Baarn uniek maakt in de spoorgeschiedenis is de nadruk op het recreatieve aspect (met de bierhal en omvangrijk restaurant en terras) en de speciale voorzieningen voor het Koninklijk Huis. In typologische zin is dit station uniek door de combinatie van bovenstaande functies.

Stedenbouwkundige en ensemblewaarde

De combinatie van Koninklijke projectontwikkeling leverde een bijzondere stationsomgeving op. Station Baarn heeft ensemblewaarde door de hechte samenhang tussen de villa-achtige stationsomgeving met het Amaliaplantsoen.

Architectuurhistorische waarde

Het station heeft architectuurhistorische waarde vanwege de toegepaste vormtaal van de eclectische chaletstijl en de relatieve gaafheid van het gebouw.

5. HOE NU VERDER

De conclusies van het cultuurhistorisch onderzoek zijn, naast de waardestelling, te vatten in aanbevelingen voor de toekomst. Hierin wordt aangegeven welke kansen en potenties er zijn, gezien vanuit de cultuurhistorische waarde en betekenis. Sommige aanbevelingen zijn al bij de waardering van de verschillende bouwdelen genoemd. Hier zijn ze nogmaals gerangschikt per betrokken partij die aan het station werkt.

5.1 AANBEVELINGEN VOOR EIGENAAR, OPDRACHT-GEVER EN ONTWIKKELAAR

Hoofdgebouw, gevels en dak

- Behoud het volume, de dakvorm en de opzet van de gevels. Eventuele uitbreidingen of nieuwbouw dienen los te staan van het hoofdgebouw.
- Behoud de samenhang en rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het hoofdgebouw. Herstel de noordgevel ter hoogte van de eerste verdieping (door het wegvallen van de balustrade op de perronoverkapping en het dichtzetten van de overdekte terras) en de oostgevel (vanwege de geslotenheid).
- Aan de perronzijde is de rijk gedetailleerde balustrade van het terras vervangen door een metalen veiligheidshek dat afbreuk doet aan het monumentale karakter van het station. Onderzoek of vervanging of vernieuwing van dit hekwerk op termijn tot de mogelijkheden behoort. Zorg dat de vormgeving van een nieuw hekwerk zich verhoudt tot de vormtaal van het monument.
- Zorg dat de vensters en glazen deuren open en transparant blijven (geen beplakkingen). De kozijnen en roedeverdeling in de bovenramen is origineel, bij het eventueel vervangen ervan is het aanbevolen de originele kozijnen te reconstrueren.
- Beperk reclame-uitingen aan de gevel.
- Let bij het plaatsen van relingen, bordjes, verlichting, automaten en kabels en leidingen op dat deze het monumentale karakter van het gebouw zo min mogelijk verstoren.

Hoofdgebouw, functionaliteit en interieur

- Door de komst van de voetgangerstunnel aan de oostzijde en het besluit om geen treinen op perron 1 te laten stoppen heeft het stationsgebouw haar wachtfunctie verloren. Het zou mooi zijn wanneer het stationsgebouw desondanks een spoor- of reizengerelateerde herbestemming krijgt. Denk na over nieuwe reizigersfuncties in de vestibule om de reizigersstromen zoveel mogelijk door (in plaats van langs) het gebouw te voeren. Initiatieven zoals de stationshuiskamer (naast de vestibule) kunnen deze functie herstellen.
- Het interieur van de vestibule past niet bij de allure van het exterieur van het stationsgebouw. Aanbeveling is om deze ruimte weer aan te laten sluiten bij de uitstraling van het gebouw.
- Zet in op behoud van de originele details op de verdieping.
- De ruimtes op de verdieping worden momenteel verhuurd (als woning of kantoor) aan derden. Maak huurders bewust van de bijzondere waarde van hun onderkomen.
- Herstel of toegankelijk maken van het oorspronkelijke overdekte terras op de eerste verdiepingen is vanuit cultuurhistorie wenselijk om de unieke typologie van het stationsgebouw (met Koninklijke wachtkamer en oorspronkelijk publiek terras) te versterken.

Emplacement

- Ingrepen in en rondom het station moeten zorgvuldig worden ontworpen en terughoudend zijn ten opzichte van het hoofdgebouw.

5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Houd bij het plaatsen van prullenbakken, ov-chipkaartpalen, banken, verkoopautomaten, technische voorzieningen en borden op de perrons rekening met het monumentale karakter van het gebouw. Een verkeerde plaatsing kan afbreuk doen aan de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het station.
- Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardekaart, die in hoofdstuk 4 is opgenomen, leidend.

5.3 AANBEVELINGEN VOOR DE STEDENBOUWKUNDIGE

- Behoud en versterk de relatie tussen het stationscomplex en het Amaliapark en het park van Hein Otto tegenover de voetgangerstunnel. Beide parken zijn in nauwe relatie tot het station ontworpen en dragen bij aan de (groene) beeldkwaliteit van het gebied. Onderzoek de mogelijkheden om de fietsenstalling tussen het stationscomplex en het plantsoen te verplaatsen en zo de relatie tussen het station en het plantsoen te verbeteren.

5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

- Het hoofdgebouw van station Baarn heeft de status van rijksmonument. Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van station Baarn is het van essentieel belang om de integriteit en samenhang van het monument te behouden en te versterken.
- Voor de gevels wordt strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details.
- Zet in op behoud van de Koninklijke wachtkamer als 'stijlkamer' in het complex, maar maak deze zichtbaarder voor de reiziger. Deze wachtkamer is een belangrijk onderdeel van het concept van het station en verdient meer aandacht dan zij nu krijgt.

5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

- Probeer het oude hoofdgebouw ruimtelijk en programmatisch meer een onderdeel te laten zijn van het moderne station. Geef het stationsgebouw weer betekenis in de route van de reiziger.
- Zet in op behoud van de Koninklijke wachtkamer als 'stijlkamer' in het complex, maar maak deze zichtbaarder voor de reiziger. Deze wachtkamer is een belangrijk onderdeel van het concept van het station en verdient meer aandacht dan het nu krijgt.
- De typologie van de bierhal zou een interessante zijn om ergens terug te brengen.

