



Station

Hoogezand

Cultuurhistorische waardestelling

SteunhuisMeurs

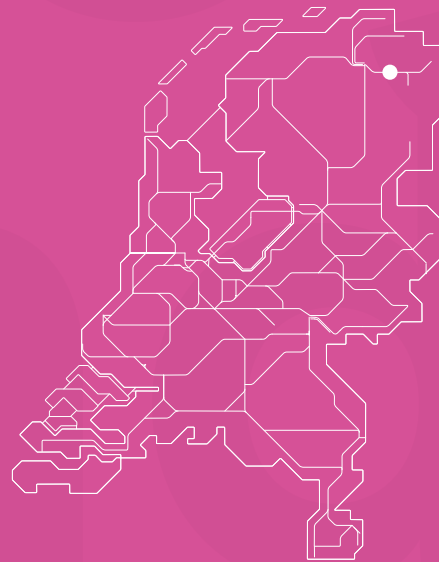


ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Hoogezand



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester
Susan de Vos - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteunhuisMeurs

18 september 2019



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.

18 september 2019

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



STEEN
HUIS
MEURS

STATION HOOGEZAND

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK & WAARDESTELLING

STATION HOOGEZAND | STEENHUISMEURS | SEPTEMBER 2019

PROJECTNUMMER 419



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	09
1.3 overzicht, samenvatting en conclusies	11
2. STEDENBOUWKUNDIGE EN EMPLACEMENT CONTEXT	13
2.1 het station en de stedelijke ontwikkeling	13
2.2 geschiedenis inrichting emplacement	15
2.3 geschiedenis inrichting openbare ruimte	21
2.4 overzicht, samenvatting en conclusies	22
3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS	25
3.1 hoofdgebouw extern	25
3.2 hoofdgebouw intern	27
3.3 overzicht, samenvatting en conclusies	28
4. WAARDERING: DE GEBOUWDE ERFENIS	30
4.1 cultuurhistorische waarden en essenties	30
4.2 bouwhistorische waardering	30
5. HOE NU VERDER	32
NOTEN EN BRONNEN	34
COLOFON	35

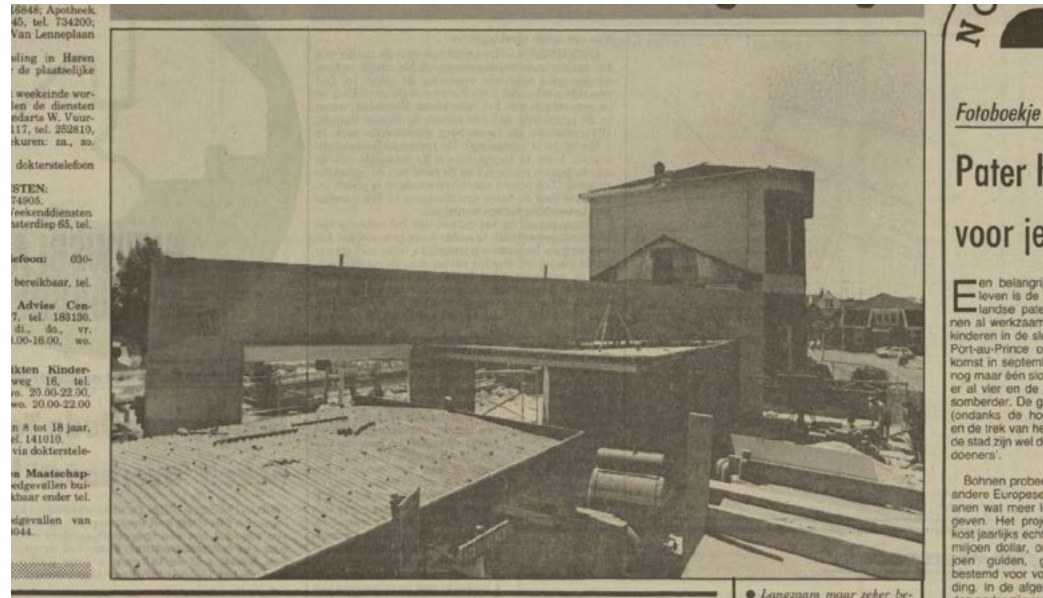
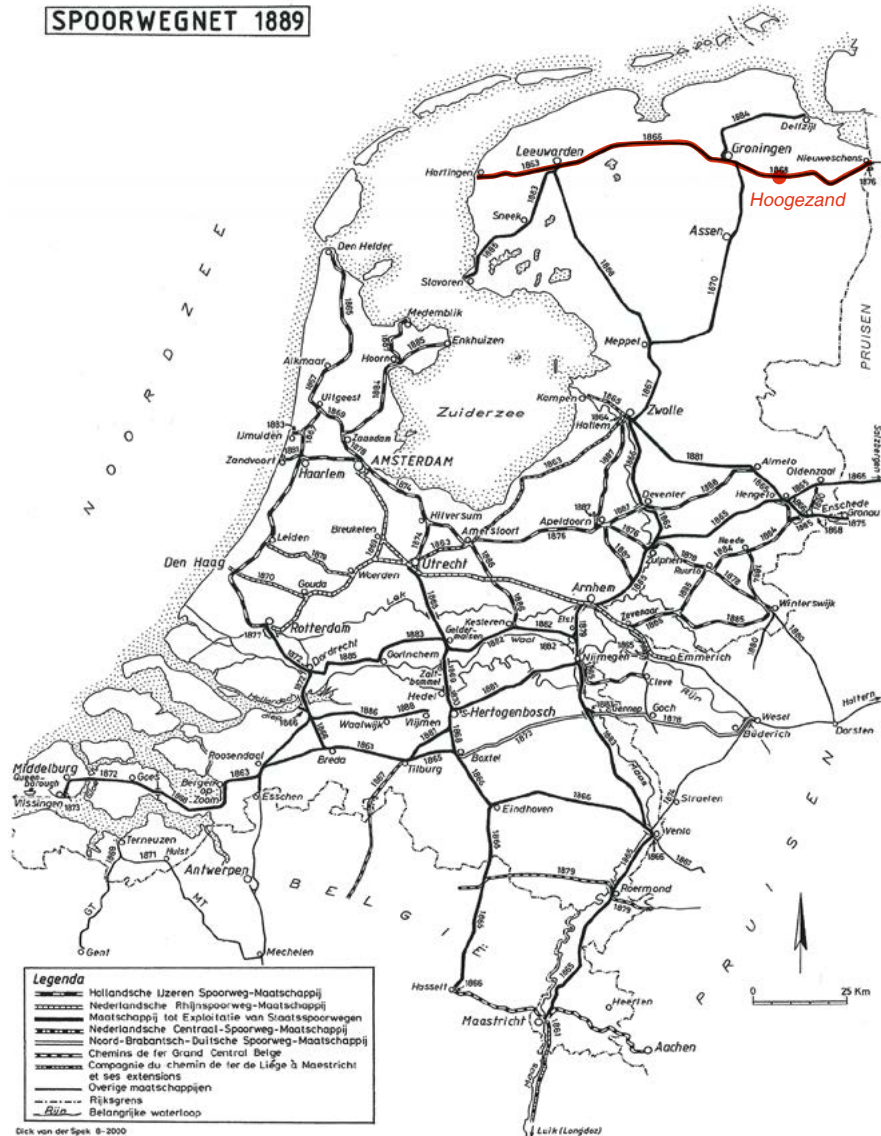


Kaart van Nederland met het spoorwegnet in 1889. In rood het tracé van de Staatsspoorwegen tussen Harlingen en Nieuweschans, met Hoogezand met een rode stip aangegeven. [Veenendaal, 2004]



Het nieuwe stationsgebouw van Hoogezand-Sappemeer in aanbouw, met op de achtergrond het oude station. [Nieuwsblad van het Noorden, juni 1989]

SPOORWEGNET 1889



INLEIDING

Station Hoogezand-Sappemeer is gelegen aan de door de Nederlandse Staat aangelegde staatslijn B in het noorden van het land, die in 1869 in gebruik werd genomen. Voor het gebouwontwerp werd gebruik gemaakt van een gestandaardiseerd type, al werd op aandringen van het gemeentebestuur van Hoogezand voor een ruimer stationsgebouw gekozen dan aanvankelijk bedacht. Het station werd gesitueerd zuidelijk van het kanaal Winschoterdiep, waarlangs de dorpen Hoogezand en Sappemeer zich uitstrekten. Het dubbeldorp breidde zich uit langs het grid van kanalen en de spoorlijn. Het eerste bebouwingslint liep langs het Winschoterdiep, met de spoorlijn ontwikkelde zich een tweede bebouwingslint. Op de industrieën na zou de bebouwing van het gebied tussen het Winschoterdiep en de spoorlijn pas na enkele decennia tot stand komen. Het is opvallend dat deze ontwikkeling afweek van de meesten plaatsen gelegen aan een spoorlijn, waar het gebied tussen de oude kern en het station vrijwel altijd direct na de aanleg van de spoorlijn werd volgebouwd. In 1932 werd het Oosterpark aangelegd, dat voorzag in een representatieve entree van het dorp vanuit het station. In de jaren tachtig, de periode dat de waardering voor de standaardstations uit de negentiende eeuw op een dieptepunt was, maakte het station plaats voor nieuwbouw. Het vervangende station uit 1989 naar ontwerp van architect Rob Steenhuis voldeed aan de ambitie van de NS zich te profileren als modern vervoersbedrijf. Steenhuis paste de 'bouwstenen' daglicht, glas en staal toe in de

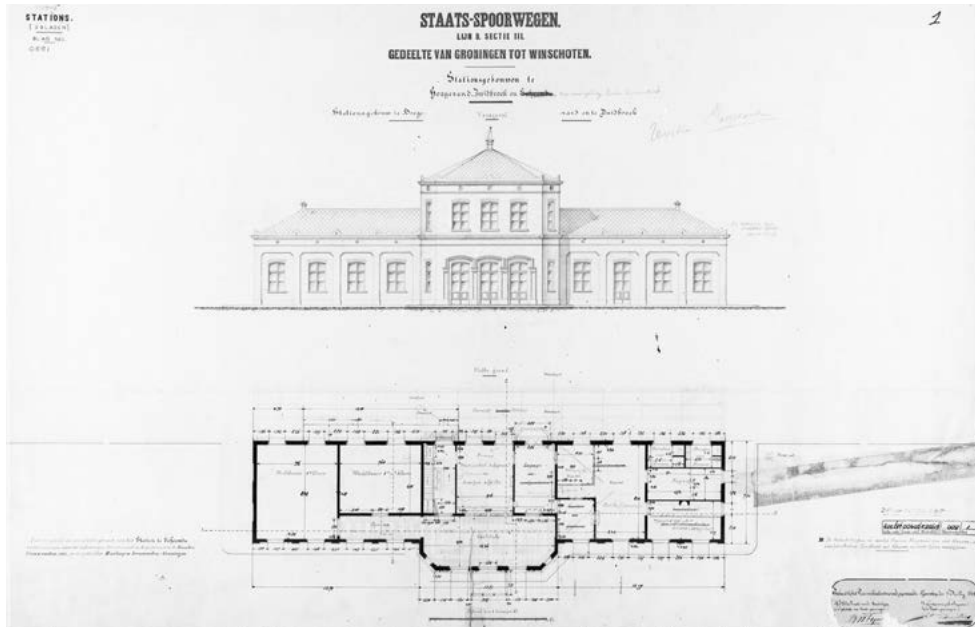
reeks stationsgebouwen die hij vanaf zijn aanstelling bij de NS in 1982 ontwierp. Voor station Hoogezand-Sappemeer ontwierp Steenhuis als antwoord op het bescheiden programma van eisen een eenvoudig doch expressief gebouw. Het is een speels bouwwerk, bestaand uit een schuin geplaatste muur, waaraan verschillende volumes staan.

Dit document is opgesteld als documentatie van het stationsgebouw uit 1989. Ook het oude station uit 1868 komt aan bod, dat heeft immers 120 jaar dienst gedaan en de ontwikkeling van de directe omgeving bepaald.

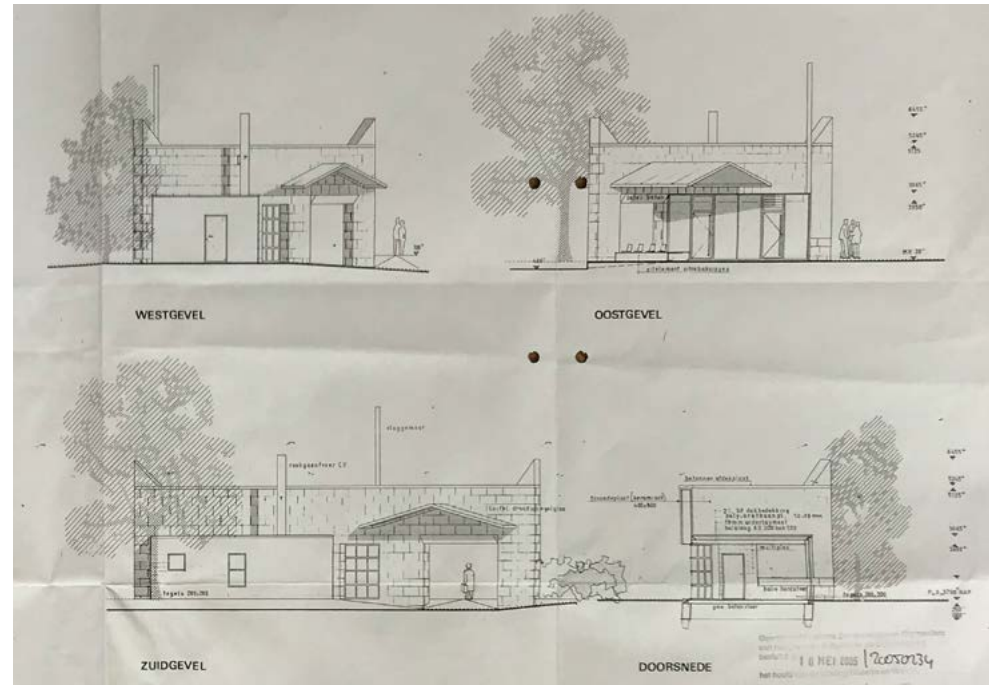
SteenhuisMeurs, september 2019



Bestektekening haltegebouw Hoogezand, 1868. [HUA]
Station Hoogezand-Sappemeer, 1929. [HUA]



Ontwerptekeningen nieuwbouw station Hoogezand-Sappemeer, 1989. [NS Stations]



1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

In dit eerste hoofdstuk wordt de bouw- en gebruiksgeschiedenis van station Hoogezand-Sappemeer beschreven. Welke rol speelde het station 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

Stijgend goederen- en reizigersvervoer

Vanaf 1860 werkte de Nederlandse Staat aan de aanleg van 800 kilometer spoor. De tien nieuwe staatspoorlijnen werden zo over het land verdeeld dat elke provincie, met haar belangrijkste plaatsen, een spoorverbinding kreeg. Station Hoogezand-Sappemeer werd opgenomen in het spoorwegennet als onderdeel van de spoorlijn Harlingen-Nieuweschans (Staatslijn B). Enkele jaren eerder was Groningen al verbonden met de Friese havenstad Harlingen. De lijn Harlingen-Leeuwarden was de eerste spoorwegverbinding van Noord-Nederland, waarna aansluiting met Groningen volgde. Het traject Groningen-Nieuweschans werd geopend op 1 mei 1868, waarvan de eerste fase liep tot aan Winschoten. Rijkswaterstaat was verantwoordelijk voor de aanleg. Het tracé werd richting Winschoten werd aanvankelijk ten noorden van het Winschoterdiep geprojecteerd. Echter werd door inmenging van lokale fabrikanten het spoor uiteindelijk aangelegd zuidelijk van het kanaal, nabij de industrie. Het was met name te danken aan de inzet van de invloedrijke fabrikant Willem Albert Scholten. Goede infrastructuur was voor diens fabrieken van groot belang. Naast de situering van het tracé, was de ligging van de stations aan de lijn een discussiepunt. De fabrikant zag de meerdere stations het liefst gerealiseerd pal naast zijn fabrieken, de ene bij zijn

fabriek aan het Foxholstermeer, de andere nabij de Vlijt en Eendracht in Sappemeer. De gemeentebestuurders van Hoogezand en Sappemeer waren er voornamelijk op gericht dat hun gemeente werd gekozen als locatie voor het hoofdstation. De keuze van Rijkswaterstaat viel op een terrein binnen de grenzen van Hoogezand, maar ongeveer op de grens van beide gemeenten. Naast Hoogezand-Sappemeer kon er binnen de beide gemeentegrenzen ook worden in- en uitgestapt op station Kropswolde, Martenshoek en Sappemeer-Oost. De treinverbinding leverde een stijgend goederen- en reizigersvervoer op. Al in het eerste jaar concludeerde het gemeentebestuur van Hoogezand: 'door de opening van den Spoorweg-lijn Harlingen - Nieuwe-Schans zijn de reizigers zeer gebaat en het vervoer van goederen zeer verbeterd, speciaal wat het snelle vervoer betreft.'¹ Niet alleen lokale ondernemers profiteerden van de treinverbinding, ook kooplieden uit Groningen waren tevreden met de verbinding. Al snel ontstond het plan om ten behoeve van de handel de lijn vanuit Nieuweschans, nabij de Duitse grens, door te trekken naar Duitsland. Na een ingewikkelde uitvoering vanwege de een spoorbrug over de Eems werd de lijn aangesloten op het Hannoverse spoorwegennet.

Standaardstation

Het stationsgebouw van Hoogezand-Sappemeer, dat in 1868 in gebruik werd genomen, was ontworpen naar één van de standaardtypes die de Staat naar aanleiding van de Spoorwegwet van 1860 had laten ontwerpen. De bouw van meer dan honderd zogenaamde 'standaardstations' van verschillend formaat, van de 'stations eerste klasse' voor grote steden tot de 'stations vijfde klasse' voor kleine halteplaatsen, pasten in het streven naar eenvormigheid. Overeenkomsten in architectonische vormgeving en de

plaatsing van borden met een heldere, uniforme belettering zorgden ervoor dat de stationsgebouwen fungeerden als het uithangbord van het spoor. De standaardontwerpen werden echter vrijwel nooit een op een overgenomen, maar door een 'eerstaanwend ingenieur' per station aangepast aan de plaatselijke eisen. Ook nieuwe types werden door sectie-ingenieurs of eerstaanwend ingenieurs ontworpen. Aan elk type werd gesleuteld. Het leidde uiteindelijk tot het vaststellen van compleet nieuwe typen, waarin het principe van de symmetrische opzet met een centraal bouwdeel en twee zijvleugels evenwel overeind bleef. J.R. Thorbecke, minister van Binnenlandse Zaken zwichtte voor het gemeentebestuur van Hoogezand dat een ruimer stationsgebouw verzocht, dan het type vierde klasse dat ze was toegewezen. Het resultaat ging het typenalbum in als: 'een stationstype tussen de derde en vierde klasse in'.² Dit nieuwe type werd in de noordelijke provincies gebouwd in Hoogezand, Assen, Zuidbroek, Heerenveen, Hoogeveen en Nieuwe Schans en in de Zaanstreek in Koog-Zaandijk, Krommenie-Assendelft en Wormerveer. De detaillering verschilde per stationsgebouw.

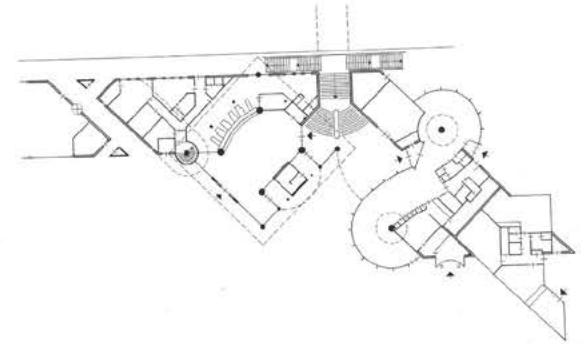
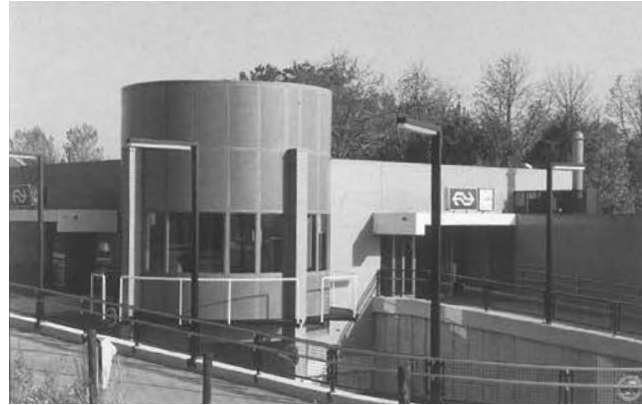
Nieuwbouw

Het stationsgebouw uit 1868 bepaalde bijna honderdtwintig jaar lang de eerste indruk die de treinreiziger van Hoogezand kreeg. In de jaren tachtig kende de waardering voor de standaardstations uit de negentiende eeuw een dieptepunt. De gebouwen pasten niet langer bij de uitstraling van een modern vervoersbedrijf en konden niet meer kostenefficiënt adequaat worden onderhouden. Van de honderd standaardstations werd in deze periode meer dan de helft gesloopt. Ook Hoogezand kreeg een nieuw stationsgebouw, dat verrees naast 'het symbool van de vergane glorie'. De nieuwbouw werd in 1989 gebouwd

↓ Station Sliedrecht, 1985. [Douma, 1998]
↓↓ Station Arnhem Velperpoort, 1988. [Douma, 1998]

↓/↓↓ Station Heerhugowaard, 1989. [Douma, 1998]

↓/↓↓ Station Assen, 1989. [Douma, 1998]



naar ontwerp van Rob Steenhuis. Door de gemeente en een actiecomité werd nog gepoogd het oude gebouw te behouden door het een nieuwe bestemming te geven, echter zonder resultaat. 'We zijn teleurgesteld dat ondanks alle inspanningen het oude gebouw niet behouden is gebleven. Maar je moet niet kinderachtig zijn als je verloren hebt', sprak de loco-burgemeester J. Hesseling-Boswijk tijdens de opening. Ter gelegenheid van de officiële ingebruikneming van het nieuwe station werd een boom geplant als symbool van het milieuvriendelijke karakter van het openbaar vervoer.³

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

Grote diversiteit en expressiviteit

Het stationsgebouw uit 1989 naar ontwerp van architect R.M.J.A. Steenhuis (1949-2018) kreeg een eigentijdse vormgeving. Sinds 1982 was hij, net als H. Reijnders, werkzaam als architect bij de NS en betrokken bij het ontwerp van verschillende stations, waaronder Sliedrecht (1985), Amsterdam De Vlugtlaan (1986), Amsterdam Lelylaan (1986), Helmond Brouwhuis (1987), Arnhem Velperpoort (1988), Assen (1989), Hoogezand-Sappermeer (1989), Heerhugowaard (1989), Amsterdam RAI (1992), Diemen Zuid (1993) en Den Bosch (1998). De stations Arnhem Velperpoort en Amsterdam RAI zijn opgenomen in *De Collectie*, de vijftig meest bijzondere en kenmerkende stations, die een belangrijke rol hebben in de geschiedenis en de toekomst van het Nederlandse spoor. Steenhuis was een van de jongere architecten die C. Douma, destijds hoofd Gebouwen, Stedenbouw en Vormgeving, in de jaren tachtig de kans gaf om te experimenteren. Er kwam extra budget vrij voor architectuur en vormgeving. Hiermee werd ingespeeld op de rol die goede vormgeving kon

spelen in klanttevredenheid en de herkenbaarheid van het merk.⁴ Het resulteerde in een serie bijna on-Nederlandse stationsgebouwen langs het spoor. De stationsarchitectuur in deze periode kenmerkte zich door een grote diversiteit en expressiviteit, een directe reactie op de financieel lastige periode waarin de NS had teruggegrepen op sobere, bescheiden standaardgebouwtjes. 'In de jaren zestig en zeventig waren vooral standaardstations uit de grond gestampt. Begin deze eeuw waren dat nog stations in de klasse één tot en met vijf. Daar moest maar eens verandering in komen', aldus Steenhuis in een interview uit 1993. De toekomstige stations in Nederland dienden vooral heel licht te worden, waarmee een einde kwam aan de duisternis en somberheid op de perrons. 'In plaats van donkere plafonds en bruine tegeltjes kozen we nu voor heldere, frisse kleuren. Daglicht, glas en staal zijn onze nieuwe bouwstenen.'⁵

Terugkerende thema's


Het werk van Steenhuis laat zich lastig typeren. Rond 1990 is veel geschreven over de architectonische experimenten van de NS-architecten, die zowel aan het postmodernisme als hightech-architectuur werden toegeschreven. Ook de architectuurhistorici van bureau Crimson plaatsten het werk van Steenhuis binnen deze dominante architectuurstromingen uit de jaren tachtig. 'Tijdens zijn carrière als stationsarchitect werkte Rob Steenhuis op postmoderne wijze in verschillende stijlen, afhankelijk van de opgave waar hij voor stond. In zijn oeuvre zit geen duidelijke lijn, wel komen bepaalde thema's telkens terug, bijvoorbeeld de overdimensionering van de staal- of betonconstructies, en het gebruik van de felle kleuren. Typisch zijn ook de assemblage-achtige composities. Dat wil zeggen, de verschillende gebouwelementen

blijven losse onderdelen. De uitgesproken kleuren van de verschillende onderdelen versterken dit', aldus Crimson.⁶ Ook Steenhuis had moeite zijn eigen werk te typeren. In 1993 zij hij hierover: 'Postmodern? Nee, dat is het absoluut niet. Sommigen praten over hightech, maar dat is niet juist. Dat is architectuur waar je materialen oneigenlijk gebruikt. Je vervormt bij voorbeeld stalen platen, puur voor de vormgeving. Stations moeten intimiteit en openheid uitstralen. Net als de eerste stations, honderdvijftig jaar geleden. Dat waren een soort kathedralen. Paleizen van het Nieuwe Vervoer, het symbool van de vooruitgang.'

Assemblage-achtige compositie

Het stationsgebouw in Hoogezand is een goed voorbeeld van de stationsarchitectuur-nieuwe-stijl uit de jaren tachtig. Het gebouw, misschien wel de kleinste in het oeuvre van Steenhuis, heeft net als de vele andere stationsgebouwen een unieke vormgeving. Steenhuis ontwierp als antwoord op het bescheiden programma van eisen een eenvoudig doch expressief gebouw. Hij koos voor een nieuwe benadering door het doosvormige volume diagonaal te doorsnijden met een gemetselde muur. De muur is aan het uiteinde voorzien van een poort, met aan weerszijden twee ver uitkragende glazen luifels waarmee de toegang tot het perron is geaccentueerd. Het gebouw lijkt een assemblage-achtige compositie door de opbouw van verschillende bouwelementen. Station Hoogezand-Sappermeer past binnen de ontwikkeling van Steenhuis die voor zijn eerste stations strenge geometrische volumes creëerden, in tegenstelling tot de meer vloeiende lijnen die hij een paar jaar later toepaste. In 2001 zou Steenhuis als Spoorbouwmeester de leiding krijgen van het in dat jaar opgerichte Bureau Spoorbouwmeester, een onafhankelijk adviserend orgaan voor de NS en ProRail.

BEGANE GROND 1989

	wachruimte		plaatskaartenkantoor
	verkeersruimte		sanitair
	plaatskaartenbalie		zitplaatsen reizigers
	berging/CV ruimte		routing reizigers
			routing NS personeel



1.3 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Station Hoogezand-Sappemeer ligt aan de staatslijn B, de spoorlijn tussen Harlingen en Nieuweschans. Het traject Groningen-Nieuweschans werd geopend op 1 mei 1868. Het station is gesitueerd zuidelijk van het kanaal Winschoterdiep, waarlangs de dorpen Hoogezand en Sappemeer zich uitstrekten. Voor het gebouwontwerp werd gebruik gemaakt van een gestandaardiseerd type, al werd op aandringen van het gemeentebestuur van Hoogezand voor een ruimer stationsgebouw gekozen dan aanvankelijk bedacht. In de jaren tachtig, de periode dat de waardering voor de standaardstations uit de negentiende eeuw op een dieptepunt was, maakte het station plaats voor nieuwbouw. Het vervangende station uit 1989 naar ontwerp van architect Rob Steenhuis voldeed aan de ambitie van de NS zich te profileren als modern vervoersbedrijf. Steenhuis paste de 'bouwstenen' daglicht, glas en staal toe in de reeks stationsgebouwen die hij vanaf zijn aanstelling bij de NS in 1982 ontwierp. Voor station Hoogezand-Sappemeer ontwierp Steenhuis als antwoord op het bescheiden programma van eisen een eenvoudig doch expressief gebouw. Het is een streng, geometrische volume dat lijkt op een assemblage-achtige compositie door de opbouw van verschillende bouwelementen.



↓ Topografische kaart van Hoogezand-Sappemeer in 1899. Het grid van de veenkoloniën is goed te zien ten zuiden van de spoorlijn. [Beeldbank Groningen]



↓ Naorlogse plankaart van Hoogezand-Sappemeer, waarop ook de aanleg van het Oosterpark zichtbaar is. [Beeldbank Groningen]



2. STEDENBOUWKUNDIGE EN 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 Hoogezand (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

Bebouwingslint langs het Winschoterdiep

De gemeente Hoogezand-Sappemeer (samengevoegd in 1949) ligt ten zuidoosten van de stad Groningen. De van oudsher aparte gemeenten maakten deel uit van een uitgestrekt veengebied. De bodem was in de ijstijd door stijging van de zeespiegel steeds vochtiger geworden. Om de stad Groningen van grondstof (turf) te voorzien werd in de dertiende eeuw begonnen met de ontginning van de veengronden (vervening). In 1618 werd het Sappemeer, een heidemeer, drooggemaakt. Tien jaar later volgde hier dwars doorheen de aanleg van het kanaal Winschoterdiep, om zo het turf af te voeren. Kort erna verrezen langs het kanaal de eerste huizen. De bebouwing zou overwegend gaan bestaan uit boerderijen, arbeiders- en middenstandswoningen. De nederzettingen Hoogezand en Sappemeer die langs het Winschoterdiep ontstonden, namen in het noordelijk deel van de Veenkolonieën een centrale plaats in. Hoogezand en Sappemeer groeiden steeds meer naar elkaar toe, en vormden omstreeks 1850 samen een lang en dubbel lint aan bebouwing aan weerszijden van het kanaal. De dorpen Foxhol en Martenshoek groeiden bovendien aan Hoogezand en Sappemeer vast.

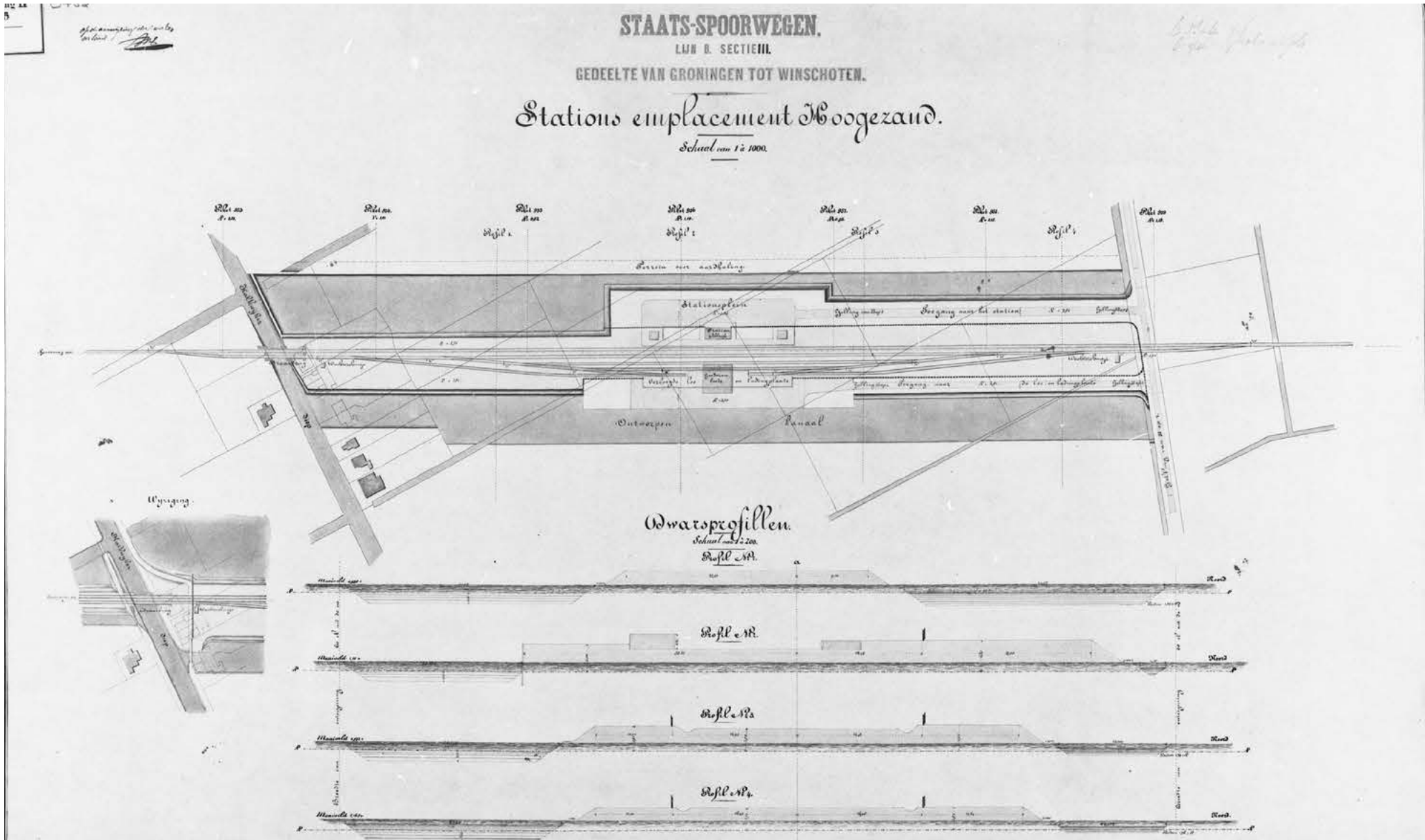
Landbouwverwerkende industrieën

Het verkavelingspatroon uit het midden van de negentiende eeuw is nog grotendeels herkenbaar. Een eeuw eerder was de veenderij langzaamaan afgenomen, ten gunste van andere bedrijvigheid. Zo vestigden zich ambachtslieden, winkeliers en landbouwers langs het kanaal. De na afgravingen overgebleven grond bleek geschikt voor het verbouwen van boekweit, bonen, knollen en later ook aardappelen. Grondlegger van de aardappelmeelindustrie, die voor de regio van belangrijke rol zou worden, was de landbouw-industrieel Willem Albert Scholten. Scholten stichtte in 1842 een aardappelmeelfabriek in Foxhol vanwege de zuiverheid van het water uit het Foxholstermeer. Aanvankelijk draaide de fabriek op paardenkracht, maar de dieren werden op een gegeven moment vervangen door een stoommachine. Ook de graanbouw leidde tot de oprichting van industrieën. Van het restproduct stro werd karton gemaakt in strokartonfabrieken, die onder meer door Scholten werden opgezet. Naast de landbouwverwerkende industrieën maakten de scheepvaart en scheepsbouw een groei door. Met boten werd aanvankelijk brandstof uitgevoerd, maar later vervoerden steeds grotere schepen met name de aardappelen naar Duitsland. Met de aanleg van de spoorlijn in 1868 kreeg het vervoer over water te maken met concurrentie over het spoor.

Uitbreiding langs grid van kanalen en spoorlijn

Voor de ruimtelijke ontwikkeling van Hoogezand en Sappemeer in de negentiende eeuw en begin twintigste eeuw is zowel het systeem van kanalen als de spoorlijn ten zuiden van het Winschoterdiep van belang geweest. De transportwegen vormden een grid waarlangs het dubbeldorp zich uitbreidde. Draggers van het grid waren de

dominante oost-west verbindingen het Winschoterdiep, met aan de noordoever de Hoofd- en Noorderstraat en aan de zuidoever de Zuiderstraat, en de spoorlijn met hierlangs een tweede bebouwingslint: de Parallelweg, Stationsweg en Middenstraat. Naast deze lineaire bebouwingsexpansie en uitbreiding van het grid werd het gebied tussen het Winschoterdiep en de spoorlijn ingevuld, met een verkaveling die werd gestructureerd door haaks of schuin lopende kanalen en wegen. In dit gebied kwam industrie. De woningbouw in de omgeving van het station liet, anders dan elders in het land, nog decennia op zicht wachten. Het gebied nabij het station, gelegen tussen de Zuiderstraat, Kees de Haanstraat (gemeentegrens), Stationsweg, Parallelweg en Kerkstraat werd in het interbellum opgevuld. Het terrein was op de strokartonfabriek van Hoites-Beukema en de Marechausseekazerne na nog onbebouwd. Op basis van het gemeentelijke uitbreidingsplan uit 1913, en latere ontwerpen werden het Ooster- en Westerpark met omringende woonbebouwing aangelegd. De parkachtige wijken werden van elkaar werden gescheiden door de Beukemastraat, de voormalige Kalkwijksterdiep. Na aanleg van het Westerpark volgde na enig oponthoud het Oosterpark (oplevering 1932, Rijksmonument), dat sindsdien samen met de Stationsweg fungeert als entree tot het station. Rondom het park verrezen vanaf de jaren dertig tot in de vijftig vrijstaande villa's of twee-onder-een-kapwoningen.⁷ Het gebied zuidelijk van het station en de spoorlijn, en oostelijk van de gedempte Kalkwijksterdiep, is recent ontwikkeld tot woonwijk.



2.2 GESCHIEDENIS INRICHTING EMPLACEMENT

Beginsituatie

Het emplacement bestond aanvankelijk uit zes sporen, waarvan een spoor langs een goederenloods liep en twee kopsporen aan de korte zijden van de goederenloods eindigden, een vanuit de richting Groningen en een vanuit de richting Nieuweschans.

De goederenloods stond aan de zuidzijde van het emplacement op een verhoogde laad- en losplaats, recht tegenover het stationsgebouw. Aanvankelijk was de loods alleen toegankelijk vanaf de Stationsstraat (tegenwoordig de Kees de Haanstraat). In 1881 werd een laad- en losweg aangelegd naar het Kalkwijksterdiep. Zowel bij de draaibrug over het Kalkwijksterdiep als de overweg bij de Kees de Haanstraat stond een seinwachtershuisje. Deze zijn beiden in 1907 vernieuwd. Een van de seinhuisjes is nu te bewonderen in het Spoorwegmuseum in Utrecht.

Aan weerszijden van de spoorbaan was een spoorloot gegraven ten behoeve van de waterhuishouding en de afscherming van de sporen, zoals indertijd gebruikelijk. Ter hoogte van het emplacement was het water aan weerszijden zeer breed. Aan de zuidkant werd zelfs een spoordok aangelegd, toegankelijk vanaf het Kalkwijksterdiep. Goederenoverslag van trein naar vaartuigen vond in eerste instantie plaats via een kade tussen de verhoogde laadplaats en het water.

Groei begin twintigste eeuw

Begin twintigste eeuw werd de goederenloods gesloopt en werden er twee nieuwe sporen aangelegd langs de haven. Een liep langs een 'steenen muur met ijzeren band' en het andere spoor liep richting een kraan op een houten steiger. Veel bedrijven uit de omgeving maakten gebruik van de overslag van en naar het spoor. Stro en kalk werden aangevoerd en producten als karton, aardappelen en groenten afgevoerd.⁸

Aan de noordzijde van het emplacement werd een nieuwe goederenloods gebouwd met een verhoogde laad- en losplaats. Inmiddels was het emplacement uitgegroeid tot negen sporen en een stuk langer dan in de beginsituatie. Bij de Middenweg, tegenover de veiling, werd een extra overweg over de sporen aangelegd. Tussen deze overweg en de die bij de Kees de Haanstraat bevond zich nog een verhoogde laad- en losplaats, later verhoogde veelading genoemd.

Twee kopsporen eindigden vlak naast het stationsgebouw, aan de oostzijde. Hier bevond zich een petroleumkelder. Ter hoogte van het stationsgebouw was tussen het eerste en tweede spoor een perron aangelegd voor het in en uitstappen van passagiers.

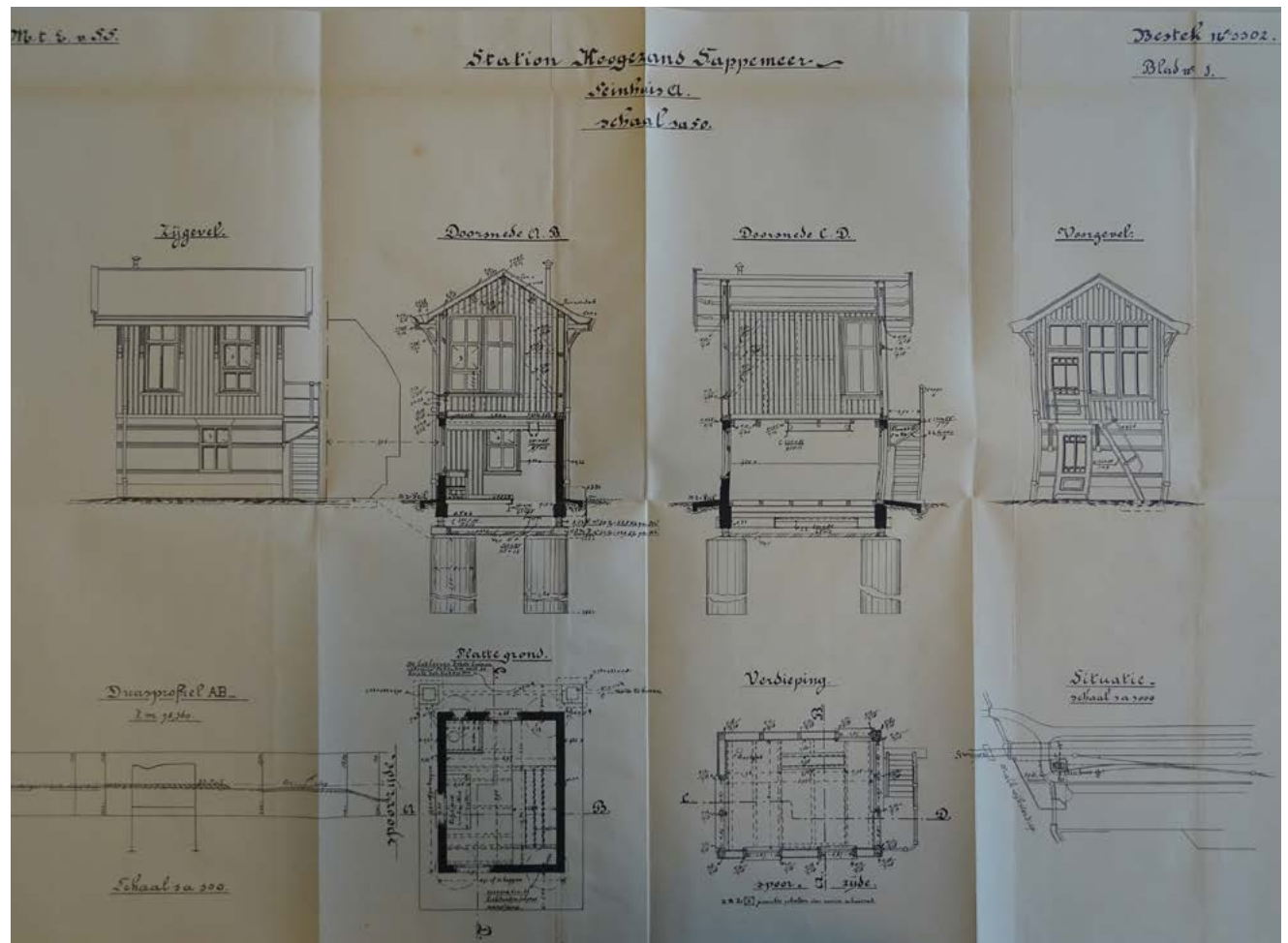


Draaibrug over het Kalkwijksterdiep. [Koninklijke Verzamelingen]
Het spoordok circa 1900. [Beeldbank Midden-Groningen]

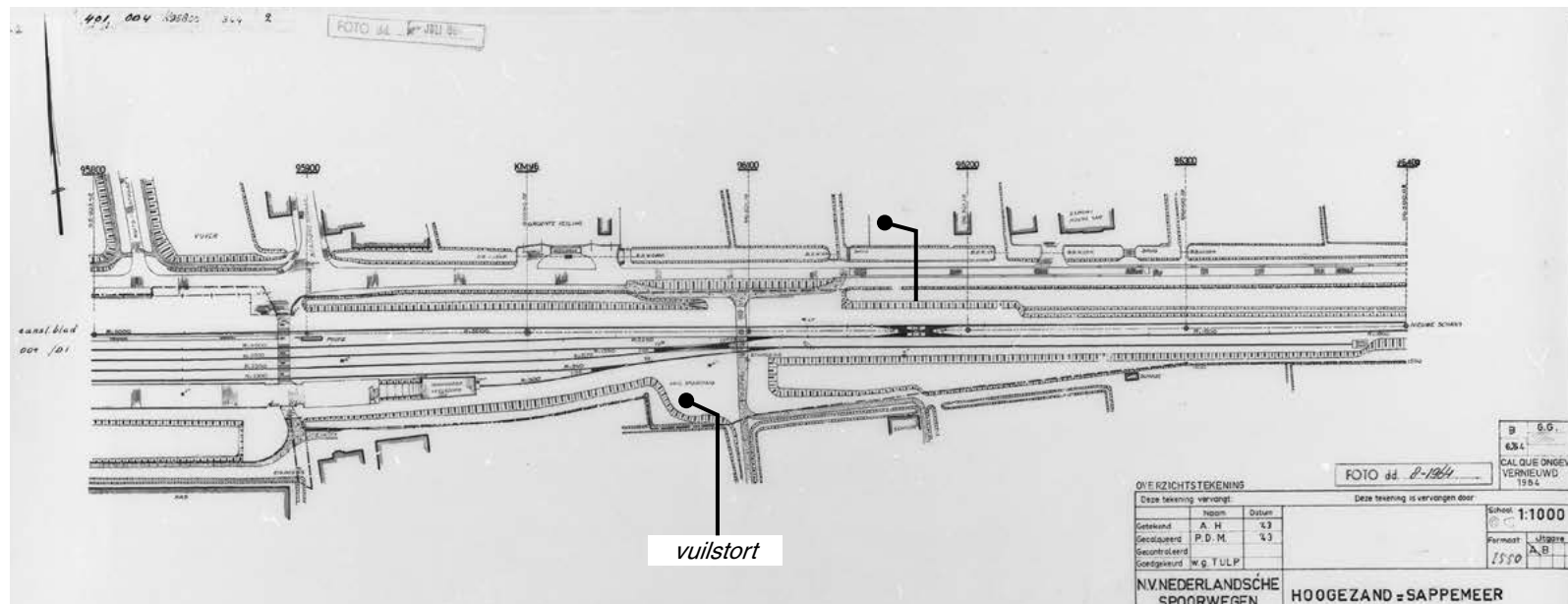


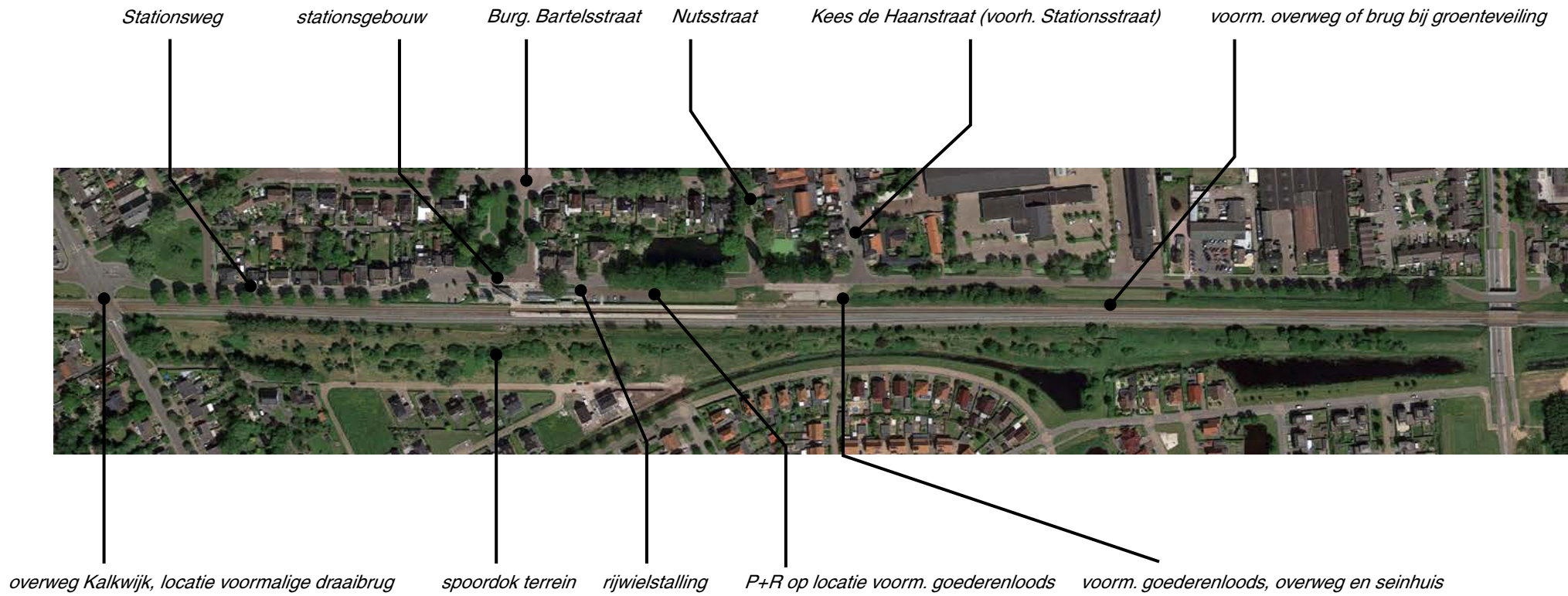
Naoorlogse situatie

Zowel het Kalkwijksterdiep als het spoordok raakten eind jaren zestig in onbruik en werden gedempt. Hierna bleven de goederensporen nog enige tijd in gebruik voor de overslag van spoor naar de losweg. Eind jaren tachtig, tegelijkertijd met het vernieuwen van het stationsgebouw, werd het spooremplacement 'opgeruimd' en gereduceerd tot twee sporen. De spoorwegovergangen, de goederenloods en de seinhuizen verdwenen van het emplacement. Op de plek van het oude stationsgebouw werd een parkeerterrein aangelegd. De huidige rijwielstalling dateert van 2002, tekeningen van de jaren zestig en jaren tachtig laten zien dat hier toen al een rijwielstalling stond. Aan de stationsweg heeft tot 2014 nog een goederenloods gestaan, ter hoogte van nummer 55. Op deze plek is nu een tweede parkeerterrein gesitueerd. Het emplacement evenals het gedempte spoordok zijn tot op heden onbebouwd gebleven en hebben een zeer groen karakter.

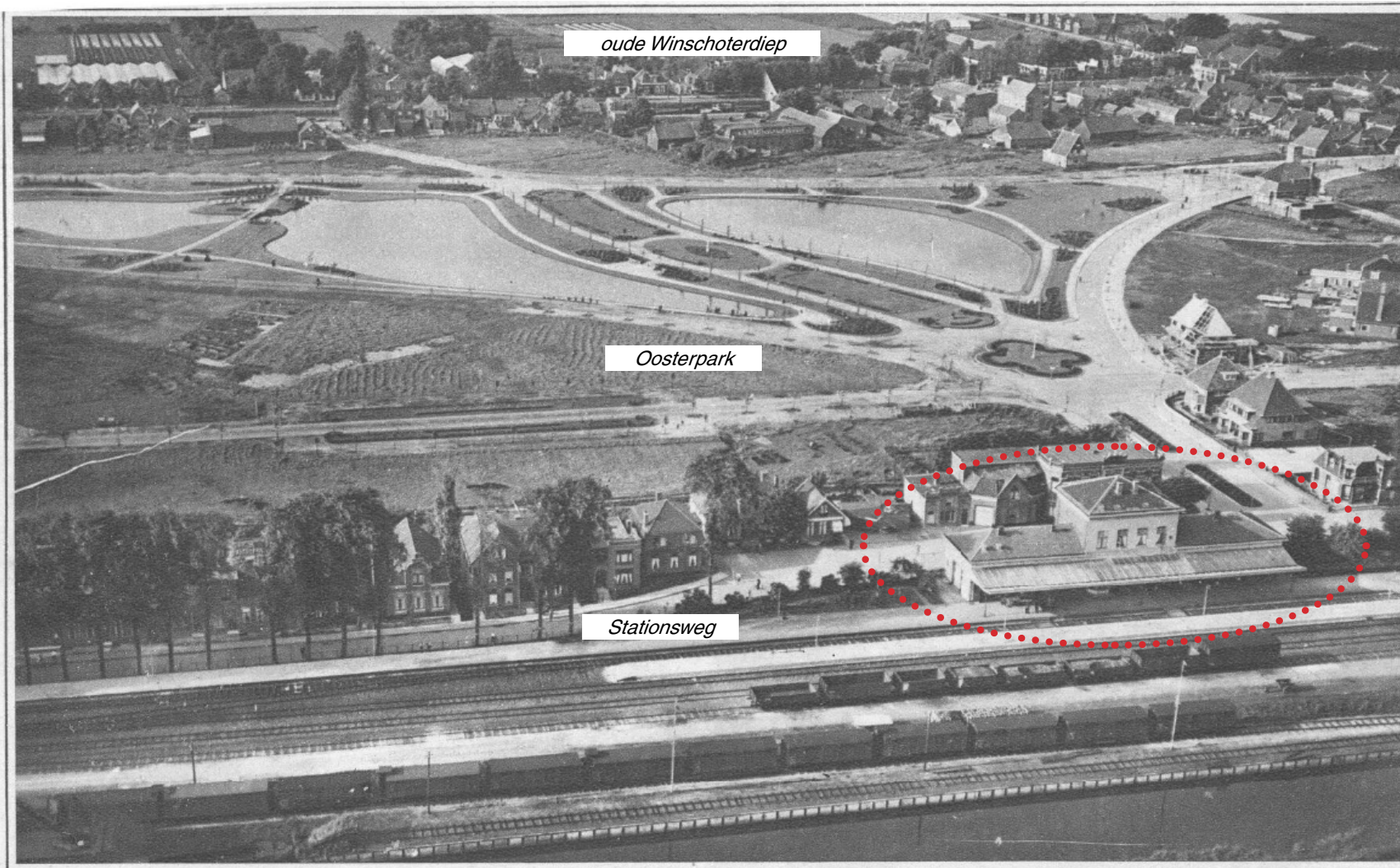


↓ Emplacementstekening oorspronkelijk uit 1943, vernieuwd in 1964. [HUA]





↓ Krantenartikel uit 1932 naar aanleiding van de opening van het Oosterpark, met een bijbehorende luchtfoto. Het stationsgebouw is in rood omcirkeld.
[Beeldbank Midden-Groningen]



Een gebeurtenis van belang was de opening van het Oosterpark te Hoogezand op Vrijdag 29 Juli. De burgem., de heer Bartels, opende de plechtigheid met een toespraak, waaruit bleek dat het park 15 H.A. groot is met 6 H.A. plantsoen. Vele autoriteiten, ook van naburige gemeenten, waren aanwezig. De gemeente kan gefeliciteerd worden met deze mooie terreinen! Bijgaande luchtfoto (de vliegenier Stoll nam bereidwillig onze fotograaf mee) geeft een goed overzicht! Als men weet, dat op de voorgrond het station, rechts de Statonsstraat, en achter het Winschoterdiep te zien is, is men voldoende geörienteerd.

2.3 GESCHIEDENIS INRICHTING OPENBARE RUIMTE

Tweede bebouwingslint parallel aan het spoor

Het stationsgebouw temidden van een redelijk leeg veengebied zal na oplevering in 1868 een vervreemdend effect hebben gehad. Echter ontwikkelde zich met de komst van de spoorlijn al snel een tweede bebouwingslint parallel aan het spoor, waarvan de Stationsweg onderdeel was. De weg werd begeleid door rijen bomen. Een spoorloot scheidde de weg van de spoorbaan. Voor het station werd een verhard stationsplein aangelegd en hier tegenover verrees bebouwing met onder meer een koffiehuis. Verschillende winkels openden de deuren langs de Stationsweg. Het verhaal gaat dat de straat bekend stond als de 'Jodenbreestraat van de Veenkoloniën'.⁹ Aanvankelijk was het station te bereiken via het Kalkwijksterdiep (Beukemastraat) en het Kleinemeesterdiep (Kees de Haanstraat). Met de aanleg van het Oosterpark echter krijgt het station met de Burgemeester Bartelsstraat een eigen toegangsweg, die vanuit de Stationsweg oostelijk van het koffiehuis in noordelijke richting verbinding maakte met de oude lintbebouwing langs het Winschoterdiep.

Het Oosterpark als representatieve entree

Het Oosterpark is aangelegd naar ontwerp van de gemeentearchitect M.J. Westerling uit Hoogezand. Vier jaar na het uitbreidingsplan uit 1913 maakte Westerling een eerste plan voor zowel het park als de wijk. Door oponthoud, onder meer vanwege bezwaar van de fabrikant van de strokartonfabriek, werd uitvoering uitgesteld. Het definitieve ontwerp stamt uit 1930. Een jaar later introduceerde de landschapsarchitect J. Vroom uit Glimmen zichzelf bij de gemeente, waarna hij de opdracht kreeg het beplantingsplan voor de plantsoenen en overige straatbeplantingen op te stellen. De gemeente

had met het Oosterpark een aangename wandelplaats voor omwonenden en andere burgers voor ogen, die tevens als representatieve entree van het dorp vanuit het station diende. Komende vanaf het station strekte zich een groot park uit dat werd voorzien van een centrale dubbele wandellaan met een middengazon, de hoofdroute van en naar het station. Aan weerszijden van de wandellaan werden vijvers, bosschages en een meanderende padenstructuur aangelegd. De paden takten aan op bestaande omliggende wegen. De parkaanleg doet denken aan de romantische 'Engelse landschapstijl', zoals indertijd gebruikelijk was.¹⁰

Nieuwbouw in de aslijn van de hoofdroute

Vreemd is dat de middenlaan van het Oosterpark, overgaande in de Burgemeester Bartelsstraat, van oorsprong niet het stationsgebouw als beëindiging van de as had. Doordat het stationsgebouw uit 1989 gesitueerd is ten oosten van het bestaande station is het station dichterbij deze aslijn komen te liggen, wat het representatieve karakter van de hoofdroute heeft versterkt. Enkele jaren na oplevering is er aan de overzijde, op de plek van een voormalig hotel, een plantsoen aangelegd, waar in 1994 een Joods monument is geplaatst van de beeldhouwer L. Klein uit Overschild. Het is een zit/tafelelement van zogeheten Jeruzalem-stone in de vorm van een Davidster, ter herinnering aan het transport van joden vanuit Hoogezand in de Tweede Wereldoorlog.¹¹

- ↓ Prent van de Stationsweg, 1912. [Beeldbank Midden-Groningen]
- ↓↓ Stationsplein en plantsoen na sloop Hotel Van Biessum. [Beeldbank Midden-Groningen]
- ↓↓↓ Huidige situatie stationsplein.



2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

De Groningse gemeente Hoogezand-Sappemeer, van oudsher aparte gemeenten, is in een uitgestrekt veengebied gelegen. In de achttiende eeuw namen de veenontginningen af, en maakten de landbouwverwerkende industrieën en de scheepvaart en scheepsbouw een groei door. Met de aanleg van de spoorlijn kreeg het vervoer over water te maken met concurrentie van het vervoer over land. Het dubbeldorp breidde zich uit langs het grid van kanalen en de spoorlijn. Het eerste bebouwingslint liep langs het Winschoterdiep, met de spoorlijn ontwikkelde zich een tweede bebouwingslint. Op de industrieën na zou bebouwing van het gebied tussen het Winschoterdiep en de spoorlijn pas na enkele decennia tot stand komen. Het is opvallend dat deze ontwikkeling afweek van de meesten plaatsen gelegen aan een spoorlijn, waar het gebied tussen de oude kern en het station vrijwel altijd direct na de aanleg van de spoorlijn werd volgebouwd. In 1932 werd het Oosterpark aangelegd, dat voorzag in een representatieve entree van het dorp vanuit het station.

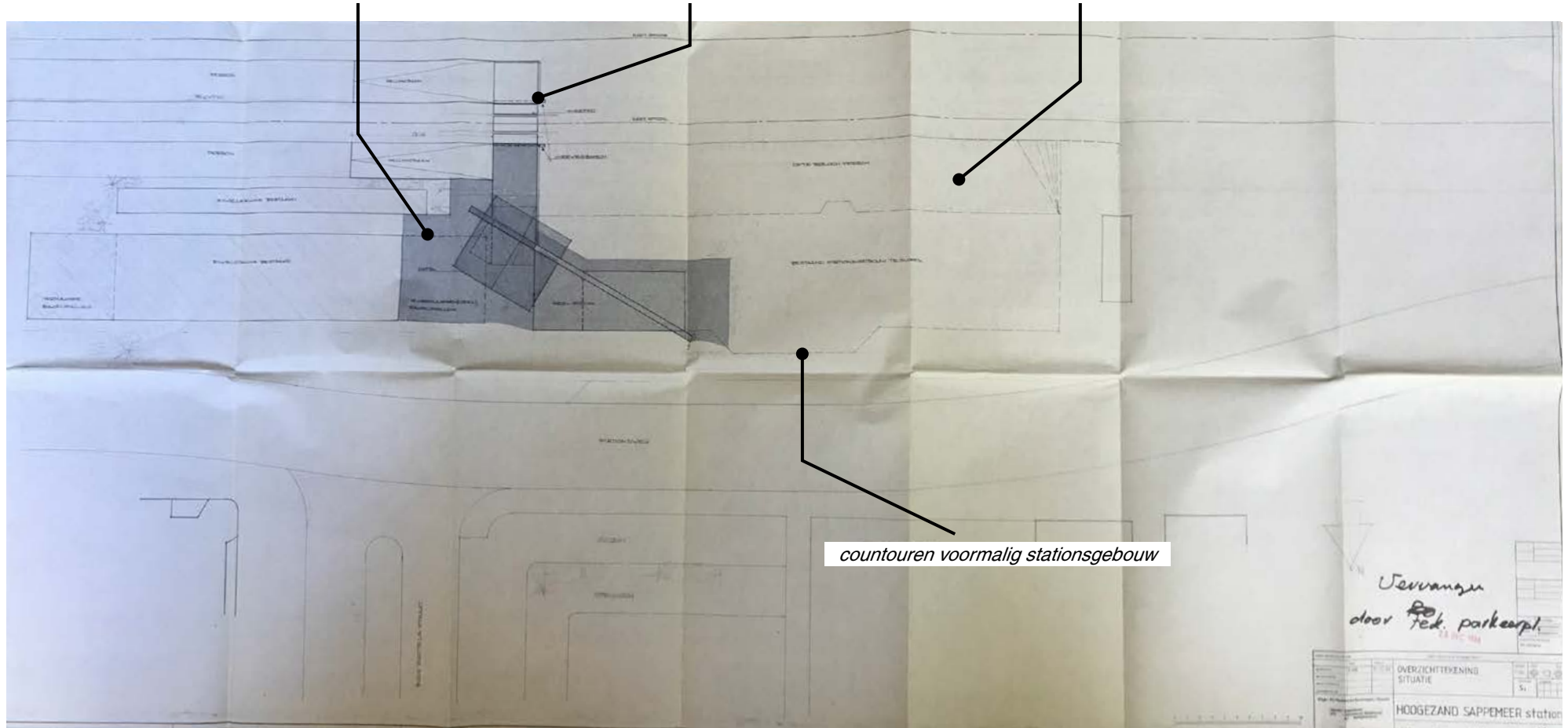
Het in eerste instantie eenvoudig opgezette emplacement groeide begin twintigste eeuw uit tot een belangrijke plek voor de overslag van goederen vanaf het spoor van en naar de lokale industrie. Hiervoor was een spoordok ingericht dat in open verbinding stond met het Kalkwijksterdiep. Na de oorlog nam het goederenvervoer over water af en eind jaren zestig werd het spoordok gedempt. Ten tijde van de bouw van het nieuwe stationsgebouw eind jaren tachtig werd het emplacement geheel 'opgeruimd' en gereduceerd tot de huidige omvang. Het goederenvervoer per spoor was geheel stil komen te liggen en de gebouwen ter ondersteuning van het emplacement waren in onbruik geraakt. Eén seinhuis is nog intact en staat momenteel in het Spoorwegmuseum. Het eens omvangrijke emplacement is nu een groene buffer in het dorp.

↓ Tekening situatie nieuwe station t.o.v. de bestaande situatie, 1990.
[NS Stations]

rijwielstaling op te schuiven richting oosten

vernieuwde overweg en toegang tot perrons

af te breken perron



contouren voormalig stationsgebouw



Compositie van het straatbeeld gezien vanaf de burgemeester Bartelsstraat. Het stationsgebouw is asymmetrisch in het profiel gepositioneerd, maar de diagonale muur brengt de aandacht naar het midden van het profiel.



Vorgevel gezien vanaf het plantsoen bij het Joodse monument. Hier wordt duidelijk dat de muur de kant op wijst van de perrons en de treinen. Een ongelukkig geplaatste kaartenautomaat en de fietsenstalling blokkeren het beeld naar de perrons.



Volledige vorgevel, deels van glas en deels gesloten met kleine vierkante ramen. De diagonale muur steekt aan alle kanten uit.



Aan de westzijde maakt de Stationsweg (die parallel loopt aan het spoor) een bocht, waarbij de weg zich verder verwijderd van de spoorlijn, zodat er ruimte is voor het stationsgebouw. Zodra het gebouw wordt genaderd begeleidt de muur de reizigers weer terug richting de spoorlijn.



De achtergevel van het stationsgebouw. De raamopeningen zijn bescheiden en passen precies in het tegelpatroon van de gevelafwerking. Opvallend zijn de hemelwater afvoeren.



Achtergevel gezien vanaf het perron. Hier is duidelijk te zien dat de opening in de muur toegang geeft tot de spoorwegovergang (goed te zien aan de ribbeltegels ter geleiding van blinden en slechtzienden).

HOOFDSTUK 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 EXTERN

Het stationsgebouw in het straatbeeld

Het huidige stationsgebouw Hoogezand-Sappemeer is iets ten oosten van het voormalige station gebouwd. Ook is het in omvang kleiner dan zijn voorganger. Architect Rob Steenhuis heeft vormgegeven aan het eenvoudige programma van eisen: een wachtruimte, een plaatskaartenkantoor en een entreeaccent. Het gebouw wordt in de basis bepaald door een laag en rechthoekig volume dat dienst deed als wachtruimte en plaatskaartenkantoor. De westzijde van dit volume is bekleed met blauwgrijze vierkante tegels en voorzien van kleine raamopeningen, die passen binnen het stramien van de tegels. Aan de oostzijde is transparantie bereikt doordat de wanden geheel zijn opgetrokken uit glas. Dwars door het bouwvolume loopt een diagonale muur, die aan drie zijden ver voorbij het volume uitsteekt. Aan het uiteinde van de muur is een poort uitgesneden die de entree tot de perrons accentueert. De muur strekt zich in hoogte uit boven het lage gebouwvolume, en evenaart hiermee de hoogte van de omliggende bebouwing. Oorspronkelijk had de muur een afwerking van grote, terracotta kleurige tegels. Hierdoor werd ook op kleur aansluiting gezocht bij de omliggende bebouwing, die veelal is opgetrokken in roodbruin baksteen. Deze afwerking is alleen nog aanwezig in het interieur.

De muur heeft in het straatbeeld van de stationsomgeving een groot effect. De diagonale plaatsing compenseert de asymmetrische ligging van het gebouw ten opzichte van de middenas van de Burgemeester Bartelsstraat. De parallelweg langs het spoor, de Stationsweg, ligt ter hoogte van het stationsgebouw iets verder van de spoorbaan af. Hier maakt de diagonale plaatsing een ruimtelijk gebaar terug naar de spoorlijn. Om de contour van de muur enigszins te verrijken zijn de uiteinden van de muur voorzien van driehoekige betonnen sculpturen.

Van stedenbouw naar directe omgeving van het stationsgebouw

De diagonale muur steekt het verste uit aan de zuidoostzijde, waar de poort toegang geeft tot de perrons via een spoorwegovergang. Door de toepassing van het portaal is de route vanuit het dorp naar de perrons en vice versa op een eenvoudige maar overduidelijke manier vormgegeven. In de latei boven de opening is de driehoekige sculpturale vorm, die ook bovenop de muur is gebruikt, terug te herkennen. Aan weerszijden van het portaal zorgen twee contrasterende groene luifels voor beschutting voor de reizigers. Voorheen was er op de driehoekige stoep onder de luifel een viertal stoelen geplaatst, die uitzicht boden op de perrons.



Raamwerk in de achterkant van de muur, ter hoogte van de wachtkamer.



Stoep die de diagonale lijn volgt van de muur maar ook een zijde heeft evenwijdig aan de oostgevel van het stationsgebouw. Deze stoep versterkt de routing naar de spoorwegovergang. Voorheen waren er kuipstoelen geplaatst aan de zijde waar nu de kaartenautomaat is geplaatst.



Wachruimte en de deur naar de CV ruimte. Rechts was voorheen de balie geïnstalleerd. Duidelijk zichtbaar: de originele tegels van de diagonale muur en de blauwe tegels die doorlopen van het exterieur naar het interieur.



Voormalige recreatiekamer voor NS personeel, met een warme kleur tegels. Rechts de doorgang naar het entreeportaal.



De wachtkamer, met rechts de ingang en links de uitgang. Door het gebruik van glas en de doorloop van de gevelafwerking van buiten naar binnen heeft de wachtkamer een sterkere verbinding met de buitenruimte dan het voormalige plaatskaartenkantoor.



Personeelsingang aan de westzijde.



Doorzicht vanuit de wachtkamer naar de personeelsruimte. Hier was voorheen de balie geïnstalleerd, het was niet mogelijk om door te lopen, het personeelsgedeelte had een eigen ingang.

3.2 HOOFDGEBOUW INTERN

Architect Steenhuis koos ervoor om een duidelijk onderscheid te maken tussen de eerste twee onderdelen van het programma (wachtkamer en personeelgedeelte), die allebei in het rechthoekige volume werden ondergebracht. De wachtkamer werd voorzien van glazen buitenwanden en het personeelgedeelte werd in het meer gesloten gebouwdeel ondergebracht.

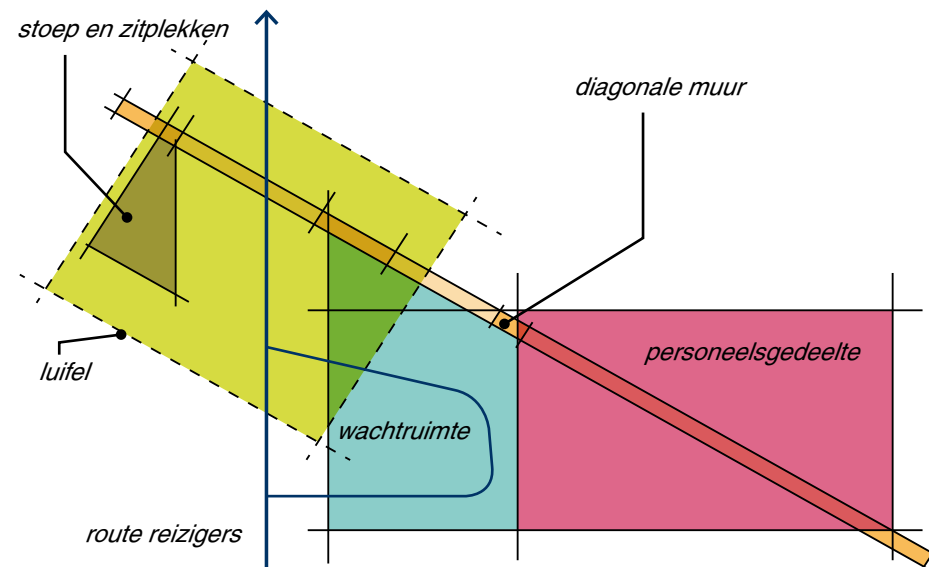
Wachtruimte voor passagiers

De wachtruimte had een aparte in- en uitgang en werd van het plaatskaartenkantoor gescheiden door een balie. De balie werd qua vorm aan de buitenkant van het gebouwtje doorgezet. In de huidige situatie is de gehele balie verwijderd, ook het exterieure gedeelte. De diagonale muur is in het interieur duidelijk zichtbaar. Op deze plek in de muur is ook een groot portaal gemaakt, waar een stalen raamwerk in is geplaatst. Voor deze grote opening was er oorspronkelijk ruimte voor vier zitplaatsen voor wachtende passagiers. Deze zijn in de huidige situatie niet meer aanwezig. Wel is de originele wandafwerking van de diagonale muur (terracotta tegels) nog intact. De blauwe tegels die voor de buitenzijde van het gebouwtje zijn gebruikt lopen door in het interieur van de wachtkamer.

Personeelsruimte en plaatskaartenkantoor

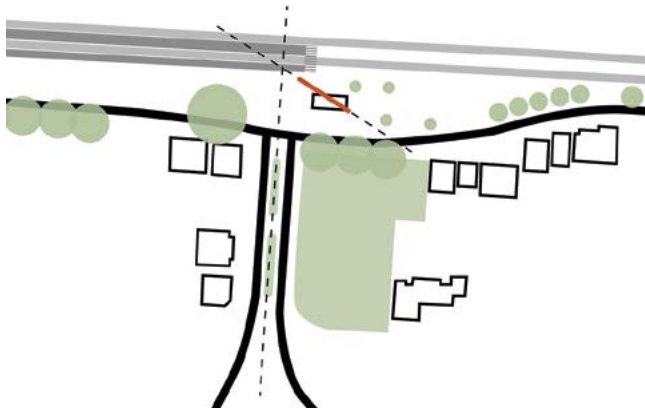
De personeelsruimte is toegankelijk via een deur in de westgevel, die uitkomt op een klein portaal met een wc en toegang naar de berging. Het plaatskaartenkantoor zelf was opgedeeld in een zone bij de kaartenbalie en een klein recreatiegedeelte voor het personeel. Het recreatiegedeelte was tactisch geplaatst achter de CV ruimte, zodat dit niet zichtbaar was vanuit de wachtruimte. Ook werd rekening gehouden met sociale veiligheid. Het personeel had vanaf

de standplaats achter de balie zicht op de wachtruimte en de fietsenstalling.¹² In het personeelgedeelte is gekozen voor een rustige wandafwerking, met crème kleurige tegels in plaats van de blauwgrijze tegels die aan de buitenkant en in de wachtkamer zijn gebruikt.



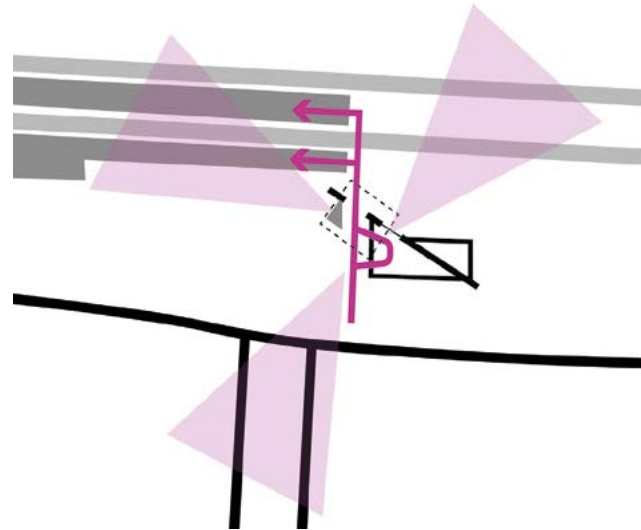
3.3 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Als conclusie worden in deze paragraaf de belangrijkste principes van de architectuur van het stationsgebouw genoemd.



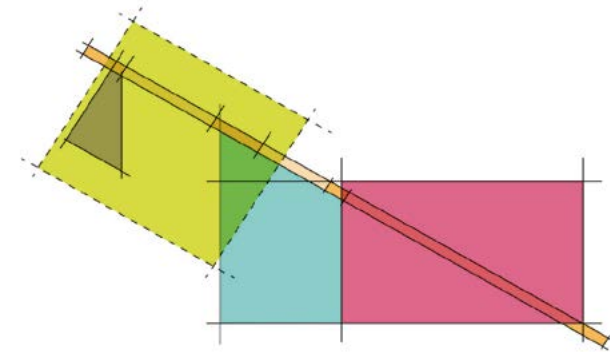
Coulisse in de stationsomgeving

Het station maakt door de diagonale muur met de daar doorheen geschoven volumes en de luifels een expressief maar evenwichtig gebaar in zijn omgeving. Het relatief bescheiden programma kan, met deze aanpak en compositie, toch de plaats van het station markeren en aansluiten op de omliggende bebouwing, qua hoogte en oorspronkelijk ook qua kleur. Het station is niet zozeer een gebouw, maar een gebaar – een coulisse in de stationsomgeving, die evenwicht biedt in het beeld vanaf de Burgemeester Bartelsstraat en richting geeft aan de route van de reiziger vanaf de Stationsweg.



Portaal van en naar het dorp

Hoewel de wachtkamer gesloten is, is nog aan het gebouw afleesbaar dat de route van de reiziger vanuit het dorp naar de perrons zorgvuldig gecomponeerd is. Dit is te zien aan het gebruik van de luifel boven het portaal in de muur, de vorm en positionering van de stoep waarvoorheen zitplaatsen op waren bevestigd en de glazen wand van de wachtkamer met een ingang aan dorpszijde en uitgang aan de perronzijde.



Elk volume een eigen verschijningsvorm

Het gebouw is speels van opzet, maar bestaat op zich uit sober en helder vormgegeven volumes. De diagonaal geplaatste muur verbindt een aantal volumes en elementen die elk een eigen functie vertegenwoordig(d)en. De volumes hebben strakke hoeken en lijnen en een geometrische basisvorm. Elk volume heeft eigen karakteristieke kenmerken in het materiaalgebruik. De wachtkamer vormt een uitzondering hierop. Deze heeft geen duidelijke geometrische grondvorm, maar lijkt wel aan te sluiten op het rechthoekige volume van het personeelsgedeelte. Toch heeft de ruimte eigen kenmerken qua materiaalgebruik, zoals de glazen wanden en het raamwerk in de diagonale muur.

KWALITEITEN



Het stedenbouwkundige gebaar in de stationsomgeving.



Het begeleiden en componeren van de route van de reiziger van het dorp naar de perrons.

KNELPUNTEN



Slechte staat van onderhoud, waardoor de speelsheid, het kleurgebruik en de heldere soberheid van het gebouw niet meer tot hun recht komen. De verandering in kleur en afwerking van de muur werkt hier niet ten positieve.



Aanpassingen in het ontwerp, zoals het plaatsen van een kaartautomaat op de plek van de zitplaatsen voor de reizigers.

HOOFDSTUK 4 WAARDERING: 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 (4.1) en hoe deze nu nog van waarde zijn (4.2).

4.1 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

Cultuurhistorische en architectuurhistorische waarde

Het stationsgebouw is van waarde als voorbeeld van een klein dorpsstation gebouwd in een periode waarin de NS veel aandacht besteedde aan het moderniseren van de stations. In het oeuvre van architect Steenhuis, die in dienst was van de NS, neemt het station een bescheiden plek in naast bijvoorbeeld station RAI en Arnhem Velperpoort. Uniek aan station Hoogezand is echter dat de architect erin is geslaagd om met een minimaal programma van een wachtkamer, een loket en enige stationsoutillage, er toch in is geslaagd de locatie van het station te markeren in zijn omgeving. De hoge en verbindende muur, waar het programma omheen is gecomponeerd, geeft het station volume, maat en herkenbaarheid. Het is een vernieuwende oplossing voor een opgave die al zo oud is als de spoorwegen zelf: hoe kunnen kleine stations en halteplaatsen toch een baken voor de reiziger zijn in de omgeving en het karakter krijgen van een openbaar gebouw. Het station is illustrerend voor de ontwikkeling van de architect die gebruik maakte van geometrische vormen en een bepaalde lichtheid en frisheid toepaste in zijn ontwerpen door inzet van veel daglicht, glas en staal. In station Hoogezand-Sappemeer zijn voornamelijk strakke geometrische vormen te ontdekken waar hij in latere ontwerpen meer de vrije vorm toepaste.

Stedenbouwkundige en ensemblewaarde

De ontwikkeling van het spoor en de bouw van het station is van grote betekenis geweest in de ruimtelijke ontwikkeling van Hoogezand-Sappemeer. De spoorlijn samen met het stationsgebouw en de parallelweg vormde een nieuwe lijn in het veenkoloniale grid waarlangs de dorpen zich ontwikkelden. Het huidige stationsgebouw is te zien als een reactie op de toen geldende stedelijke context. In de opzet van het gebouw is gezocht naar aansluiting op de omliggende gebouwen en stedelijke structuur, zowel in bouwvolume als in kleurgebruik. Ook heeft de diagonale muur met de daarin geplaatste volumes een belangrijke werking in de compositie van het straatbeeld, voornamelijk gezien vanuit de Burg. Bartelsstraat en vanaf de Stationsweg. Het gebouw organiseerde het proces van aankomst, ontvangst en reis. De compositie van de wand met volumes gaf een begrenzing aan de ruimte, bood een venster op de omgeving, bood plaats aan de stationsvoorzieningen en geleidde de reizigers, als een poort tussen de treinen en het dorp.

Architectuurhistorische waarde

Het station is vooral van waarde vanwege het ontwerpconcept: een assemblage-achtige opzet met verschillende volumes en een diagonale muur als verbindende element. Deze opzet is nog geheel intact. De afwerking van de verschillende volumes is nog deels aanwezig. Wat nog aanwezig is als exterieur- en interieurafwerking verkeert in slechte staat van onderhoud. Van het oorspronkelijke ontwerpconcept zijn de zitplaatsen en de plaatskaartenbalie niet meer aanwezig. De oorspronkelijke interne functies van het gebouw zijn geheel verloren gegaan. In het exterieur fungeert het gebouw nog wel als poortgebouw van en naar de perrons.

4.2 BOUWHISTORISCHE WAARDERING

Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat de cultuurhistorische waarde van het stationsgebouw met name te vinden is op het niveau van de stedenbouw en het ontwerpconcept, en niet in de bouw materie zelf. Wel is in de oorspronkelijke materialisering, kleurstelling en detaillering het gebouw van waarde, vanwege de kwaliteit ervan en als product van zijn tijd. Deze waarde is echter door latere wijzigingen (schilderen van het beton) grotendeels verloren gegaan.

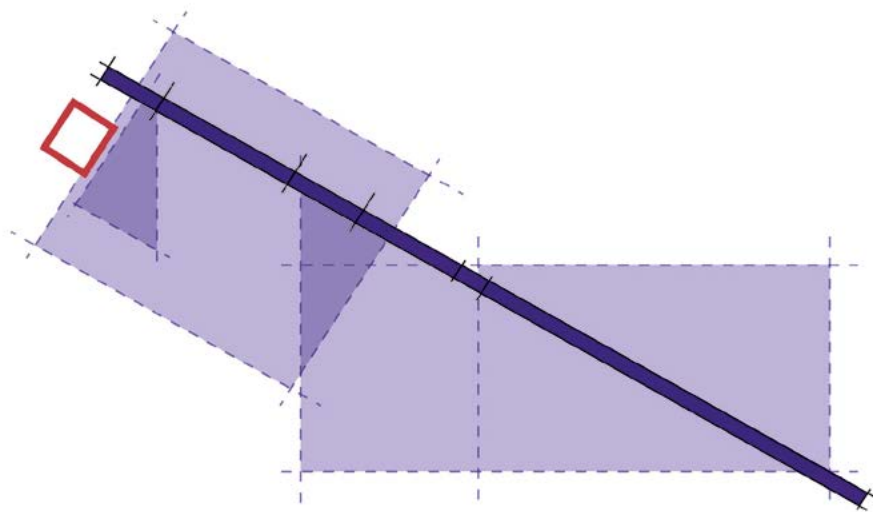
Onderdelen van het gebouw die van belang zijn voor de herkenbaarheid van de cultuurhistorische waarden en essenties zijn paars gekleurd. Het gaat hierbij primair om de conceptuele betekenis van de compositie met een muur, bouwvolumes, luifels en perron-outillage. Het gaat hier om:


- De aanwezigheid van een diagonale muur met daarin het portaal van en naar de perrons (richting, maat, hoogte, materiaal, kleur),
- De in deze muur opgenomen organisatie van voorzieningen: luifels, wachtruimte, zitelementen en dergelijke.

Onderdelen die verstorend werken voor het ontwerpconcept zijn omkaderd met een rode lijn. Dit zijn vooral onderdelen op het emplacement, waarbij het gaat om:

- De kaartenautomaat op de plek van de voormalige zitplekken buiten,
- Deel van de heg langs het eerste perron, die het zicht vanaf de voormalige zitplekken naar het perron ontnemt.

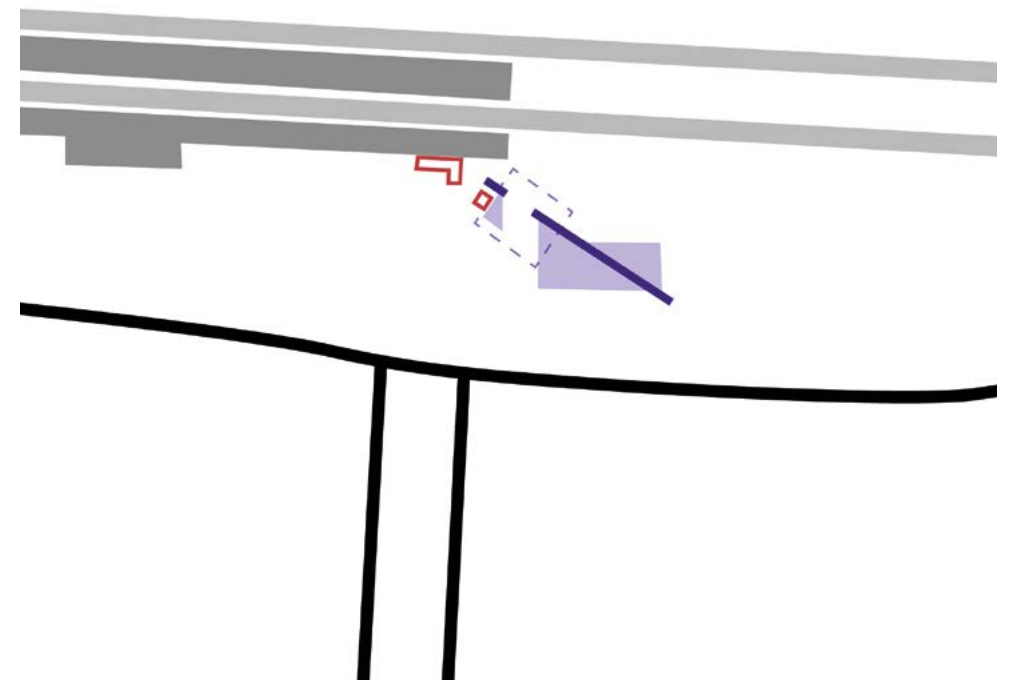
WAARDERING STATIONSGEBOUW (CONCEPTUEEL)



-  de muur als ruggengraat van het station
-  de compositie van volumes, luifels en stationsmeubilair
-  verstorende elementen



WAARDERING EMPLACEMENT (CONCEPTUEEL)



HOOFDSTUK 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, OPDRACHTGEVER EN ONTWIKKELAAR

Gebouw

Het ontwerp van station Hoogezand is cultuurhistorisch van waarde. In de huidige toestand is het gebouw (grotendeels) niet in gebruik en is het ernstig verloederd. Vanuit de cultuurhistorische waarde zijn er drie mogelijke scenario's naar de toekomst, waarbij de cultuurhistorische waarde steeds minder zwaar weegt in de afweging:

a) Restauratie van het gebouw, als ware het een monument.

Hierbij zullen waarschijnlijk grote delen gereconstrueerd worden, waarbij aanpassingen voor gebruik en duurzaamheid ingebouwd kunnen worden (binnen de logica en verschijningsvorm van het oorspronkelijk gebouw).

b) Herontwikkeling, vanuit het concept van Steenhuis:

Een nieuwe assemblage van de muur met een spel van volumes, gaten, afwerkingen en toevoegingen. Met een nieuw programma is een nieuwe assemblage van station Hoogezand denkbaar, waarbij in materiaal en detail het oorspronkelijk ontwerp als inspiratie kan dienen. Zoek hiervoor een ontwerper, met affiniteit voor het werken vanuit bestaande kwaliteiten en het gedachtegoed van architect Steenhuis.

c) Afscheid nemen van dit ontwerp, door het gebouw te documenteren (grotendeels in dit rapport reeds gedaan) en een geheel nieuw ontwerp te maken voor het station.

Wanneer voor dit laatste scenario wordt gekozen, heeft het weinig zin om delen van het ontwerp van Steenhuis als uitgangspunt te nemen. Een volgende ontwerper hoeft dan niet de ballast van een verdwenen vorig station te dragen en kan in vrijheid zijn eigen visie op de nu geldende opgave formuleren.

Emplacement

- Behoud de groene contour van het oorspronkelijke emplacement en spoordok,
- Wees terughoudend met het uitbreiden van rijwielstallingen en P+R plaatsen, houd bij eventuele uitbreidingen rekening met de oorspronkelijke uitstraling van het emplacement. Een groene en landschappelijke inbedding heeft hier de voorkeur.

5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Houd bij het plaatsen van prullenbakken, ov-chipkaartpalen, banken, verkoopautomaten, technische voorzieningen en borden op de perrons rekening met de opzet van het gebouw en zichtlijnen van en naar het gebouw.

5.3 AANBEVELINGEN VOOR DE STEDENBOUWKUNDIGE

- Zorg dat de vrije ligging van het stationsgebouw in zijn omgeving gewaarborgd blijft, evenals het vrije zicht vanuit alle windrichtingen op het alzijdige gebouw,
- Behoud en versterk de relatie tussen het stationsgebouw en het stationsplein, waarbij de diagonale muur een belangrijke rol speelt in de compositie van het straatbeeld vanuit de Burg. Bartelsstraat en de Stationsweg,
- De bomenrijen langs de Stationsweg alsmede de beplanting van het plantsoen tegenover het stationsgebouw dragen bij aan de begeleiding van de reiziger van en naar het station, hierbij hoort ook de verbinding tussen het Joodse monument en het station, behoud en versterk deze relatie,
- De middenlaan van het Oosterpark is een monumentale route die uitkomt bij het station, houd bij eventuele herontwikkeling van het station rekening met een gepaste beëindiging van deze route.

5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

- Het huidige stationsgebouw uit 1989 is geen monument. Het gebouw is vooral van waarde vanwege het stedenbouwkundige gebaar van de hoge diagonale muur en de rol als poortgebouw van het spoor naar het dorp. Qua architectuur is het ontwerpconcept leidend: een assemblage van geometrische volumes verbonden door een muur. Indien mogelijk is het de moeite waard om het gebouwtje op te knappen, het is –ondanks - of wellicht juist dankzij - het bescheiden programma een van de meest interessante stationsontwerpen van architect Rob Steenhuis. Wanneer het gebouw niet te redden valt, dan zou het gedachtengoed van de architect uitgangspunt voor vernieuwing kunnen zijn: een markering van de in zijn omgeving waarmee het programma wordt georganiseerd.
- Bij eventuele vernieuwing dient de ambitie voor de vormgeving hoog te liggen en in lijn te zijn met het gedachtengoed van architect Steenhuis. Vernieuwing kan in dit geval een verrijking betekenen voor de verblijfskwaliteit van de stationsomgeving.
- Bij aanpassingen in de buitenruimte rondom het stationsgebied is het essentieel dat toevoegingen en aanpassingen zich verhouden tot de positie van het gebouw en de vrije zichtlijnen van en naar de treinen. De contouren van het emplacement zijn nog goed te herkennen. Behoud van het groene en open karakter heeft hier de voorkeur boven verdichting door bebouwing.

5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

- Station Hoogezand-Sappemeer neemt een belangrijke plaats in in de ontwikkeling van de twee dorpen. Het is een plek van betekenis en heeft een sterke relatie met het monumentale Oosterpark, het plantsoen aan de Burg. Bartelsstraat en de lommerrijke Stationsweg, waardoor deze plek grote potentie heeft als representatieve openbare ruimte en als entree naar de twee dorpen.
- Het stationsgebouw is in onbruik geraakt en in slechte staat van onderhoud, maar het verdient aanbeveling om het gebouw op te knappen en te reactiveren zodat de oorspronkelijke principes van het gebouwoontwerp weer tot hun recht komen. Wanneer herstel onverhoopt geen optie blijkt te zijn, dan kan dit concept van Rob Steenhuis wellicht ter inspiratie dienen voor een nieuwe invulling om met een markering van de plek en daarop afgestemde assemblage van onderdelen het station in zijn omgeving in te bedden en het stationsprogramma te organiseren.
- Streef naar een vernieuwing van de oorspronkelijke functionaliteiten van het stationsgebouw waarmee het nieuw leven ingeblazen kan worden met de nadruk op verblijfskwaliteit voor de reizigers.
- Het voormalig spooreplacement en spoordok kan een interessante rol vervullen als groene verbinding tussen de wijken boven en onder het spoor. Hier is het overwegen waard een extra noord-zuid verbinding aan te leggen zoals er voorheen was t.h.v. de Kees de Haanstraat en de groenteveiling aan de Middenstraat.

NOTEN EN BRONNEN

NOTEN

- 1 Brood, Hillinga en Van der Veen (red.) 2003, p. 162.
- 2 Zie: SteenhuisMeurs 2013.
- 3 *Nieuwsblad van het Noorden* 25 november 1989.
- 4 Crimson 2016, p. 76.
- 5 Willemsen 1993.
- 6 Crimson 2016, p. 80.
- 7 MIP pp. 2-8, 15-17 en 23-24.
- 8 Wolthuis 2013, pp. 32-33.
- 9 Brood, Hillinga en Van der Veen (red.) 2003, p. 162.
- 10 SB4-Oosterpark-hoofdrapport-eindrapport-21-1-2016, o.a. pp. 31 en 62.
- 11 *Nieuwsblad van het Noorden* 24 september 1993.
- 12 *Nieuwsblad van het Noorden* 25 november 1989.

ARCHIEVEN

Het Utrechts Archief (HUA)
Groninger Archieven (GA)
Archief Midden-Groningen

LITERATUUR

'Bij opening nieuw station Wethouder Hoogezand veegt NS mantel uit', in *Nieuwsblad van het Noorden*, 25 november 1989.

S. de Boer Sap, *Spoorwegen in Groningen*, Utrecht 1987.

P. Brood, M. Hillinga en H. Van der Veen (red.), *375 Hoogezand en Sappemeer*, Bedum 2003.

Crimson, *De Collectie, Cultuurhistorische visie na oorlogse stationsgebouwen*, iov Bureau Spoorbouwmeester, maart 2007.

Crimson, *Station Amhem Velperpoort. Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling*, februari 2015.

P. Harkema M.H. Panman, *Gemeentebeschrijving Hoogezand-Sappemeer (Monumenten Inventarisatie Project provincie Groningen)*, z.j.

W. Jansen, 'Twee tegenpolen : de nieuwe NS-stations in Assen en Hoogezand- Sappemeer van Rob Steenhuis', in: *Contour* (1989/91), pp. 20-25.

'Joods monument in de maak', in: *Nieuwsblad van het Noorden* 24 september 1993.

H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1938-1998*, Zutphen 1998.

H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen 2000.

SteenhuisMeurs, *De standaardstations van de Staatsspoorwegen, 1860-1873*, Rotterdam 2013.

B. Willemsen, 'Voor stations is het daglicht een bouwsteen', in *Het Parool* 29 april 1993

L. Wolthuis, 'Seinpost T', in *Pluustergoud* (2013/38)





COLOFON

Dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van NS Stations door SteenhuisMeurs BV.

Projectteam SteenhuisMeurs:
Prof. dr. ir. Paul Meurs, Victorien Koningsberger MA, ir. Benjo Zwarteveen en Ingwer Walsweer

SteenhuisMeurs BV, Paterswolde - Rotterdam
Hoofdweg 255 9765 CH Paterswolde
050 3080100
www.steenhuismeurs.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs. Let op: Op de afbeeldingen in deze rapportage kunnen auteursrechten van toepassing zijn. Wij zijn niet aansprakelijk voor schade die voortkomt uit het ongeoorloofd gebruik van het beeldmateriaal in deze uitgave.

Wij hebben ons best gedaan om alle rechthebbenden met betrekking tot het beeldmateriaal in dit rapport te achterhalen. Als u denkt dat uw materiaal zonder voorafgaande toestemming is gebruikt, neem dan contact met ons op.

© SteenhuisMeurs BV, Paterswolde - Rotterdam



