

# Meppel

Station

---

Meppel

Onderdeel van  
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

---

SteenhuisMeurs

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

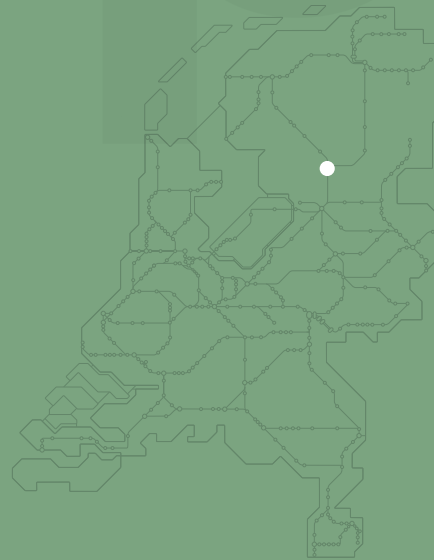
# Station

---

## Meppel

Onderdeel van

## De Collectie



### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

### SteenhuisMeurs

7 oktober 2013

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Stations in een wereld van verandering

---

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

## Stationserfgoed en De Collectie

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

## Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations  
ProRail  
Bureau Spoorbouwmeester

## Kaders van aanbevelingen

---

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

---

Contact:  
waardestellingen@nsstations.nl





# STATION MEPPEL

## CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING



STEEN  
HUIS  
MEURS



# INHOUD

<b>0.</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>03</b>	<b>VERKLARENDE WOORDENLIJST BOUWKUNDIGE TERMEN</b>
<b>1.</b>	<b>HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS</b>	<b>04</b>	<b>CONSOLE</b>
1.1	het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	04	Een uitstekend deel ter ondersteuning van balk, kroonlijst, dakgoot, etc.
1.2	het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis	06	
1.3	gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	10	
1.4	overzicht, samenvatting en conclusies	18	
<b>2.</b>	<b>STEDENBOUWKUNDIGE &amp; EMPLACEMENT CONTEXT</b>	<b>20</b>	<b>FRONTON</b>
2.1	het station en de stedelijke ontwikkeling	26	Driehoekige bekroning van een gevel.
2.2	geschiedenis inrichting openbare ruimte en emplacement	30	
2.3	overzicht, samenvatting en conclusies	34	<b>KROONLIJST</b>
<b>3.</b>	<b>ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS</b>	<b>36</b>	Een geprofileerde lijst bovenaan een gevel.
3.1	hoofdgebouw	38	
3.2	bijgebouwen	40	<b>MARQUISE</b>
3.3	perronoverkapping	41	Een perronkap aan de perrongevel.
3.4	overzicht, samenvatting en conclusies	44	<b>PILASTER</b>
<b>4.</b>	<b>WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS</b>	<b>46</b>	Een iets uitspringende halve pilaar in een gevel.
4.1	kwaliteiten en knelpunten	46	
4.2	cultuurhistorische waarden en essenties	48	<b>PORTLAND SPECIE</b>
<b>5.</b>	<b>HOE NU VERDER?</b>	<b>50</b>	Een cementsoort die zijn naam ontleent aan zijn grijze kleur die doet denken aan de kalksteen uit de groeven bij Portland (Engeland).
<b>NOTEN &amp; BRONNEN</b>		<b>52</b>	<b>RISALEREN</b>
<b>COLOFON</b>		<b>52</b>	Het vooruitspringen van een gevel of een deel van een gevel.
<b>LUCHTFOTO MET STRAATNAMEN</b>		<b>53</b>	<b>RUSTICA</b>
			Metselwerk in de vorm van grote blokken steen, gescheiden door diepe groeven.
			<b>SEGMENTBOOG</b>
			Een boog die slechts een gedeelte van een cirkel maakt.

# INLEIDING

Meppel was in de achttiende en negentiende eeuw het handelscentrum van Drenthe. De stad stond bekend als 'de poort van Drenthe'. Dat deze belangrijke plaats een station kreeg aan maar liefst twee staatsspoorlijnen was daarom logisch. Meppel kreeg een stationsgebouw tweede klasse van de Staatsspoorwegen, passend bij haar betekenis voor de regio. Het stationsgebouw opende in 1867. Het gebouw was een monumentaal nieuw type standaardstation van de Staatsspoorwegen. Meppel is het enige station van dit type dat nog in Nederland te vinden is. Het station werd niet alleen in statige stijl opgetrokken, ook de stationsomgeving kreeg een fraaie uitstraling door de aanleg van een stationsplein met een plantsoenachtig karakter. Het nieuw ontwikkelde gebied trok de upperclass van Meppel aan, met bijbehorende stedelijke voorzieningen zoals een chique koffiehuis en schouwburg, een hotel/restaurant en een wandelpark.

Het had niet veel gescheeld of het stationsgebouw was in 1980 gesloopt. De NS speelden met de gedachte het station af te breken en te vervangen door nieuwbouw. Het gemeentebestuur van Meppel liet echter onomwonden weten zich hiertegen met hand en tand te verzetten. Maar ook binnen de NS was een kentering in het denken over sloop en behoud van negentiende-eeuwse (standaard) stations gekomen. Het werd bij de NS steeds minder vanzelfsprekend oude stations af te breken en te vervangen door nieuwbouw. Station Meppel markeert zo een omslagpunt in de omgang van de NS met haar eigen geschiedenis.

Deze cultuurhistorisch rapportage is in 2013 opgesteld in opdracht van NS Poort. Station Meppel maakt onderdeel uit van 'De Collectie'. De Collectie illustreert de rijke traditie van het spoor aan de hand van vijftig karakteristieke

stationsgebouwen. De vijftig stations dienen als voorbeeld en inspireren overal tot een zorgvuldige omgang met het cultuurhistorisch erfgoed van het spoor. Station Meppel is een standaardstation van de Staatsspoorwegen, waarvan bureau SteenhuisMeurs er meerdere onderzocht (naast Meppel: Dordrecht, Horst Sevenum, Middelburg, Vught, Wolvega en Zwolle). In deze rapportage zijn de cultuurhistorische waarden van station Meppel onderzocht en wordt antwoord gegeven op de vraag hoe deze waarden zich verhouden tot de ambitie voor transformatie.

SteenhuisMeurs, oktober 2013

## GEGEVENS RIJKSMONUMENT

*N.B. De omschrijving zoals die hieronder is opgenomen blijkt na archiefonderzoek op bepaalde punten niet te kloppen. Het station is een nieuw type tweede klasse. De ontwerper is ir. Jansen. Zie ook paragraaf 1.2.*

Monumentnummer:	508721
Monumentnaam:	Station Meppel
Status:	Beschermd
Aanwijzingsbesluit:	24-10-1997
Inschrijving register:	28-01-1998
Kadaster deel/nr:	6544/42
Int. Kenteken:	N

Station der derde klasse gebouwd in 1866-1867 in opdracht van de Staatsspoorwegen en vermoedelijk ontworpen door

bouw- en werktuigbouwkundige K.H. van Brederode in de stijl van het Waterstaatsclassicisme. Het bestek (met nummer 271) werd uitgegeven door het Ministerie van Binnenlandsche Zaken, afdeling Waterstaat. In de hal van het station een gevelsteen: 'De eerste steen is gelegd den 4n juny 1867 door den heer A.Th. Hosteyn burgemeester van Meppel'. Daaronder een steen: '1982 renovatie station Meppel'. Bij die renovatie zijn vooral interne wijzigingen uitgevoerd. De bescherming omvat het station met de aangebouwde perronoverkapping aan de oostzijde.

## OMSCHRIJVING

Station aan doorgaande spoorlijn bestaande uit een hoge middenrisaliet versierd met pilasters, kroonlijst en een fronton (oorspronkelijk versierd) waarin een uurwerk is geplaatst. Aan weerszijden van de risaliet staat een lage vleugel met hoekpilasters. Het middenstuk heeft achter het fronton een flauw

hellend zadeldak, de beide zijvleugels hebben een met pannen bedekt zadeldak evenwijdig aan het spoor. Gevelopbouw met natuurstenen plint, gepleisterde gevels, venster- en deuropeningen met gebogen bovendorpels. Aan de oostzijde een aangebouwde perronoverkapping die rust op tien achtkantige gietijzeren, op klassieke orde geïnspireerde, kolommen die aan bovenzijde uitlopen in aangeklonken sierstukken.

## WAARDERING

Het station Meppel is van cultuurhistorisch belang vanwege de specifieke infrastructurele ontwikkeling, van architectuurhistorisch belang vanwege de vormgeving en het ontwerp. En van stedenbouwkundig belang vanwege de dominante ligging aan het uiteinde van de Stationsstraat (onderdeel van een waardevol stadsgezicht).

# 1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

## 1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Dat Meppel een station zou krijgen aan Staatslijn A (Arnhem - Deventer - Zwolle - Heerenveen - Leeuwarden) stond al vroeg vast. De stad was door zijn ligging op een kruispunt van waterwegen het handelscentrum van Drenthe. In de achttiende eeuw was de turfhandel het belangrijkste: vanuit de Drentse veengebieden werd over water veel turf naar Meppel vervoerd. In de negentiende eeuw groeide het economisch belang van de landbouw. Meppel ontwikkelde zich tot de belangrijkste markt voor boter, die door boeren in zuidwest-Drenthe werd gemaakt, maar ook vee en wol werden hier verhandeld.<sup>1</sup> De noodzaak van een station in dit handelscentrum was duidelijk, maar het was nog even wachten op de vaststelling van het precieze tracé van Staatslijn A tussen Zwolle en Meppel. Aanvankelijk lag er het plan de route door de Mastenbroekerpolder aan te leggen (zie de kaart op de pagina hiernaast). De plaatsen Hasselt en Zwartsluis zouden dan ook aan het spoor komen te liggen en het station van Meppel zou aan de westkant van de stad gebouwd moeten worden, ongeveer ter hoogte van de Zomerdijk. De bodem van de Mastenbroekerpolder bleek erg slap: de aanlegkosten door dit gebied zouden een miljoen gulden hoger uitkomen. Uiteindelijk werd gekozen voor een meer oostelijk tracé dat via Dedemsvaart en Staphorst voerde. Het station van Meppel werd ten zuidoosten van het historische centrum gesitueerd.<sup>2</sup> Een speciaal gegraven spoorhaven verbond het station met de Hoogeveense Vaart. Van hieruit vertrokken stoomschepen en trekschuiten. In 1867 opende het baanvak Zwolle -

Meppel, een jaar later het baanvak Meppel - Heerenveen. Met het oog op de toekomstige aanleg van Staatslijn C (Groningen - Meppel) en de belangrijke rol van de stad voor de regio, kreeg Meppel een relatief groot stationsgebouw van de tweede klasse, dat in 1867 opende. De komst van het spoor betekende een impuls voor de binnenlandse, maar vooral de buitenlandse handel. Magere varkens, biggen en Drentse schapen werden per spoor vervoerd naar Pruisen (Duitsland).<sup>3</sup>

De betekenis van het station voor zowel het personen- als het goederenvervoer nam toe rond 1900. Niet alleen werd station Meppel wegens te weinig sporencapaciteit op station Zwolle een splitsingsstation (een station waar treinen gekoppeld en gesplitst werden), ook kreeg het de status van een douanestation. Dit was met het oog op de internationale handel een interessante ontwikkeling. Buitenlandse goederen hoefden niet meer op de stations van Zwolle en Groningen te worden ingeklaard, dit kon vanaf nu ook in Meppel geschieden (zie verder paragraaf 2.2).<sup>4</sup>

Vanaf de jaren twintig nam het vervoer van goederen over het spoor af. De spoorhaven werd in 1945 gedempt en in 1990 werd het al sterk teruggelopen goederenvervoer over Meppel definitief beëindigd door de NS. De vroegere betekenis van Meppel als handelscentrum van Drenthe is nog altijd zichtbaar in het relatief grote stationsgebouw en de goede treinverbindingen in alle richtingen.





01. In plaats van een route door de Mastenbroekerpolder en langs de plaatsen Hasselt en Zwartsluis werd het tracé tussen Zwolle en Meppel over Staphorst gelegd. [Grote Historische Atlas 1850]



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

Het stationsgebouw van Meppel, dat in 1867 in gebruik werd genomen, was ontworpen naar één van de standaardtypes die de Staat naar aanleiding van de Spoorwegwet van 1860 had laten ontwerpen. Een belangrijke voorwaarde voor het op peil houden van het tempo en het binnen de perken houden van de uitgaven van de spooraanleg was standaardisatie. De ingenieurs van de Afdeling Spoorwegen van het ministerie van Binnenlandse Zaken ontwierpen niet alleen gestandaardiseerde typen wissels, draaischijven, waterkranen, waarschuwborden, maar ook gebouwen. Langs een spoorlijn waren er diverse nodig: voor goederenopslag, werkplaatsen, loodsen voor locomotieven, magazijnen, brugwachtershuizen en natuurlijk: stationsgebouwen. Het ontwerpen van zogenaamde 'standaardstations' van verschillend formaat, van de 'stations eerste klasse' voor grote steden tot de 'stations vijfde klasse' voor kleine halteplaatsen, maakte onderdeel uit van de onderneming. 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 ontwerper van de vijf typen was bouw- en werktuigkundige K.H. van Brederode. 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, niet door Van Brederode. In het geval van Meppel was dat J. Kalff, eerstaanwend ingenieur voor Staatslijnen A en C. Ook de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, die deze staatslijn mocht exploiteren, had inspraak in het ontwerp. Het ontwerp voor het station heeft dus niet één geestelijk vader, maar was het resultaat van een gezamenlijke inspanning.

### EEN TYPE TWEEDE KLASSE

Meppel kreeg een stationsgebouw van de tweede klasse, passend bij haar betekenis als handelscentrum van Drenthe en de belangrijke ligging aan twee staatslijnen A en C. Lange tijd is gedacht dat het station een type van de derde klasse was (zoals ook zo is beschreven in de monumentenomschrijving die voorin dit rapport is opgenomen), maar nieuw archiefonderzoek heeft anders uitgewezen. Het stationsgebouw was een nieuw type tweede klasse, dat eerder al in Hengelo en Enschede was gebouwd en was ontworpen door de sectie-ingenieur van Staatslijn D, ir. Jansen.<sup>5</sup> De verbeteringen ten opzichte van het oorspronkelijke tweede klasse-ontwerp (gebouwd in Leeuwarden, Harlingen en een vergroot exemplaar in Zutphen) waren dat het station gemakkelijker was ingericht voor de diensten, dat er een grotere restauratie en wachtkamers gemaakt waren, en dat de wachtkamers, indien nodig, eenvoudig vergroot konden worden. Verder was het uiterlijk van het station vereenvoudigd. Het ontwerp was, niet onbelangrijk, goedkoper en sneller uit te voeren dan het oorspronkelijke ontwerp.<sup>6</sup> Ook aan Meppel werd dit nieuwe type toegewezen. De eerstaanwend ingenieur J. Kalff, verantwoordelijke voor Staatslijnen A en C, gebruikte de plattegrond van Enschede als onderlegger en paste het aan de plaatselijke wensen aan. Ook K.H. van Brederode, inmiddels sectie-ingenieur, blijkt een rol gespeeld te hebben bij het ontwerp. Hij verbeterde het ontwerp van de gevel. Het type voor de tweede klasse werd later nog twee maal in een nieuwe vorm uitgevoerd: voor het station in Zaandam en voor het station in Middelburg.

De stationsgebouwen van Hengelo en Enschede zijn gesloopt in respectievelijk 1899 en 1950. Daarmee is station Meppel het enige nog bestaande station van dit type.

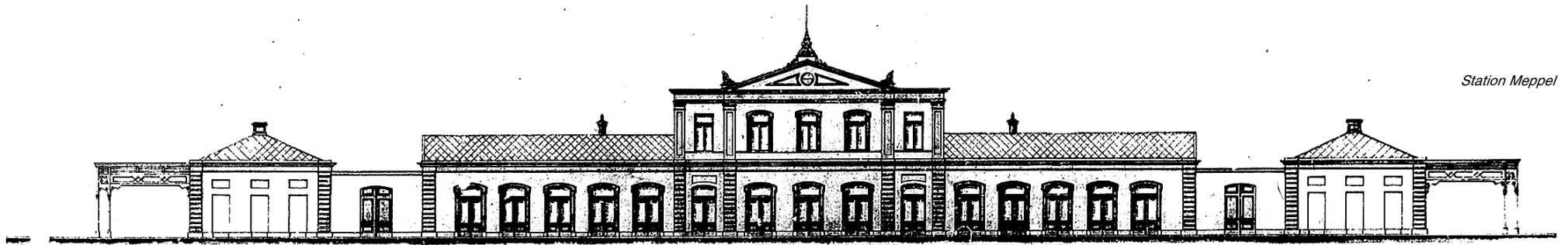
### DE ARCHITECTUUR VAN DE STANDAARDSTATIONS VAN DE STAATSSPOORWEGEN

Het is verleidelijk om aan te sluiten bij de negatieve beeldvorming over de ontwerpqualiteiten van de Waterstaatsingenieurs, die zijn basis vindt in aan het einde van de negentiende eeuw geuite kritiek en die zeer hardnekkig is gebleken. De architectuur zou te eenvoudig zijn, niet vernieuwend en ontbrak het aan bezieling. Kortom: de term 'waterstaatsstijl' stond lange tijd te boek als een synoniem voor non-architectuur.<sup>7</sup> 'Eenvoud' was echter geen vies woord in die tijd, maar paste bij de miserabele economische toestand waar vrijwel alle West-Europese landen zich in bevonden. Het is daarom te makkelijk om er van uit te gaan dat er geen esthetische opvattingen aan de ontwerpen ten grondslag lagen, schreef architectuurhistoricus Auke van der Woud in 1997.<sup>8</sup> Het streven naar eenvoud kan juist gezien worden als een opdracht van de tijd. Van der Woud 'het zou [...] kunnen dat die eenvoud behalve het resultaat van zuinigheid ook een vorm van cultuur was, van de cultuur die hoorde - en hoort - bij de civieltechnische werken met hun drievoudig ideaal van een zo groot mogelijke stevigheid, doelmatigheid en eenvoud'.<sup>9</sup> Bij het bestuderen van de archiefstukken wordt dit vermoeden bevestigd. Het begrip 'eenvoud' werd niet gebruikt als synoniem voor simplistisch of goedkoop, maar als een belangrijk grondbeginsel bij het ontwerpen.

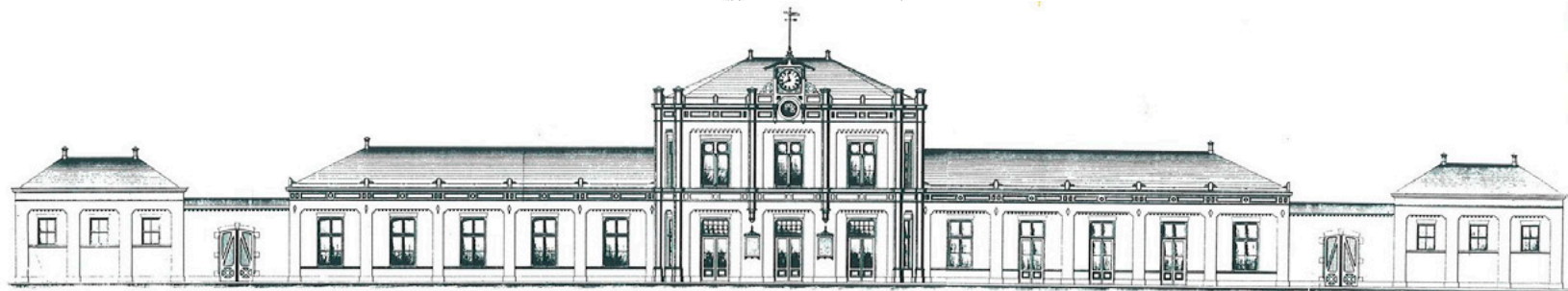
Bouwkundige K.H. van Brederode vertaalde bovenstaande uitgangspunten in een reeks standaardgebouwen met een eenvoudige, langgerekte hoofdvorm, een symmetrische opzet, en een sobere vormtaal. Ook de ingenieurs die na hem nieuwe types ontwierpen, zoals ir. Jansen voor het nieuwe type van Meppel, volgden deze logica. Decoratie was tot een minimum beperkt en werd slechts



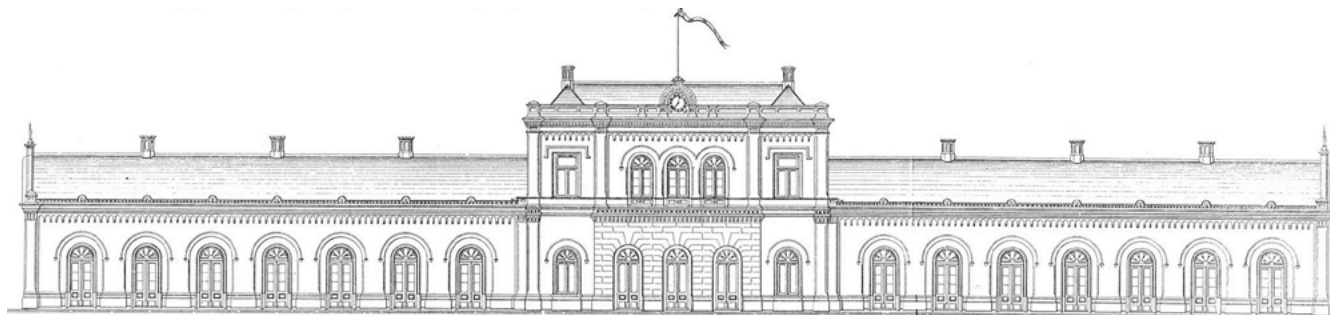
Station Harlingen



Station Meppel



Station Zaandam



Station Middelburg

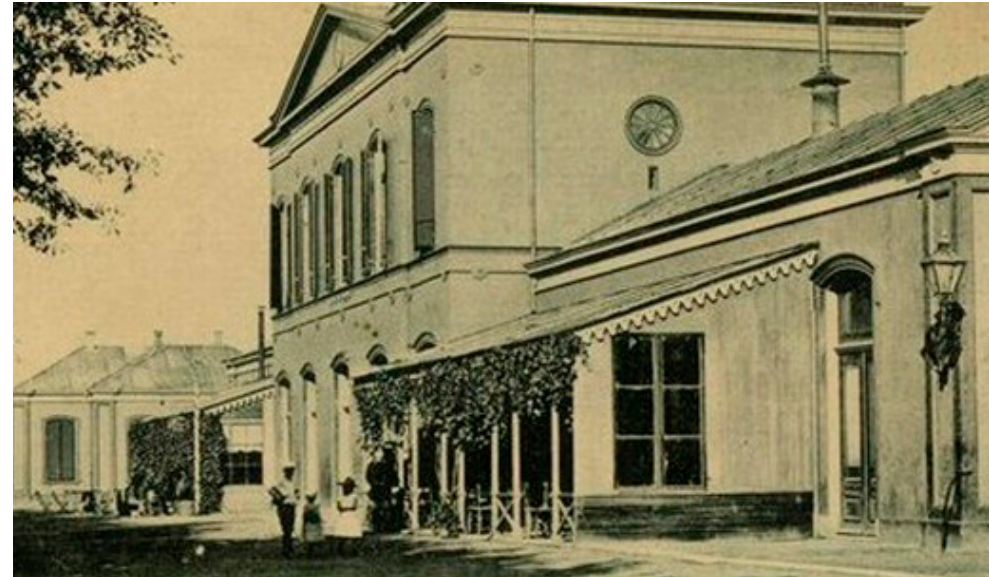
02. De vier verschillende typen stations van de tweede klasse die tussen 1860 en 1873 ontwikkeld werden. [Prorail, Romers en Stationsweb]

ingezet om de ruimtelijke opbouw en de gevelopeningen te benadrukken. In de stations van de Staatsspoorwegen zijn de architectuurtheorieën van de Fransman Jean-Nicolas Durand herkenbaar, gecombineerd met de uitgangspunten van de destijds populaire rondboogstijl, een mengeling van neoclassicistische hoofdvormen en sobere romaanse ornamentiek. Durand ging uit van losse geometrisch basisvormen, die in een symmetrische compositie aaneen te schakelen waren. De ingenieurs van de Staatsspoorwegen namen deze vormlogica over voor hun ontwerpen voor de serie standaardstations: hoe meer functies, hoe meer geschakelde of verlengde modules het gebouw kende. Net als Durands theorieën sloten ook de uitgangspunten van de 'rondboogstijl' goed aan bij de

voorkeuren van de Waterstaat. Het aantrekkelijke aan de rondboogstijl was dat deze overleefde bleef in zowel een eenvoudige als een rijkere uitvoering. Van Brederode paste gekoppelde rondboogvensters, gladde muuroppervlakten en sierlijsten langs dakranden toe. Het principe van eenvormigheid werd niet consequent doorgevoerd: in de architectuur is er een wonderlijk stijlverschil zichtbaar tussen de stations 1e t/m 3e klasse en 4e en 5e klasse. Blijkbaar hield Van Brederode er rekening mee dat de grotere klassestations een representatieve functie zouden verrichten door hun ligging dichtbij een stadskern, terwijl de kleine haltes in een landelijke omgeving kwamen te staan, soms zelfs als enige bouwwerk tussen twee dorpen in. De verschillende eerstaanwezende ingenieurs die de typen

aanpassen aan de specifieke eisen die elk stations stelden, namen in hun aanpassingen altijd de symmetrische opbouw en de architectuurstijl over. In Meppel werden overigens de rondbogen vervangen voor segmentenbogen. Waarom voor deze verandering werd gekozen is onbekend, wel weten we dat volgens het handboek 'Elemente des Rundbogenstiles für Schule' van Karl Möllinger uit 1854 ook segmentbogen onderdeel waren van de rondboogstijl.

Een gedetailleerde beschrijving van de architectuur en de interne logica van het stationsgebouw in Meppel is te vinden in hoofdstuk drie.



03. en 04. Het stationsgebouw van Meppel was een nieuw type tweede klasse, dat eerder al in Hengelo (links) en Enschede (rechts) was gebouwd. [Beide Stationsweb]





05. De stationsgebouwen van Hengelo en Enschede zijn gesloopt in respectievelijk 1899 en 1950. Daarmee is station Meppel het enige nog bestaande station van dit nieuwe type tweede klasse.



### 1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

Bijna honderd jaar lang vonden er geen grote verbouwingen plaats aan het stationsgebouw. Dat is vrij uitzonderlijk, veel andere standaardstations van de Staatsspoorwegen waren al eens verbouwd, of zelfs gesloopt. Dit had waarschijnlijk te maken met het feit dat het station van Meppel in het nieuwere type tweede klasse was uitgevoerd, dat al beter op de praktijk was afgestemd, en daarnaast met de afname van het goederenvervoer over Meppel.

Het station kwam tijdens de Tweede Wereldoorlog niet ongeschonden uit de strijd; bij een bombardement in april 1945 raakte de spoorzijde van het hoofdgebouw zwaar beschadigd en werd het wachtgebouw op het middenperron volledig verwoest. In 1947 werd het stationsgebouw weer in oude luister hersteld.<sup>10</sup>

'Kenners wachten tot Meppel'

De stationsrestaurant van Meppel stond landelijk bekend om zijn goede koffie. Vanuit de trein kon je de koffie kopen, want kelners kwamen met hun dienbladen langs de trein zodra die stilstond.



06. Het station in 1898. [Oud-Meppel]



07. Oorlogsschade aan het station, 1945. [Oud-Meppel]



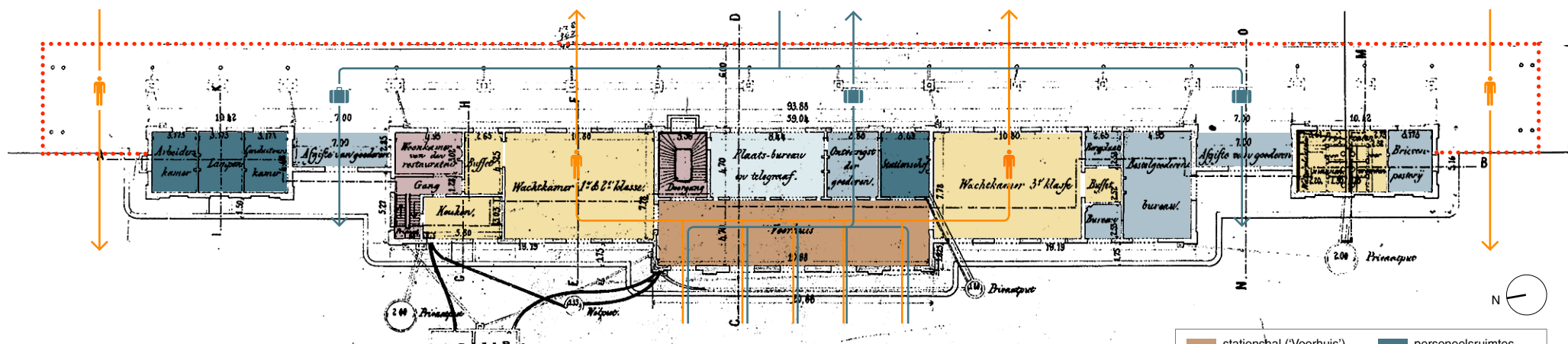
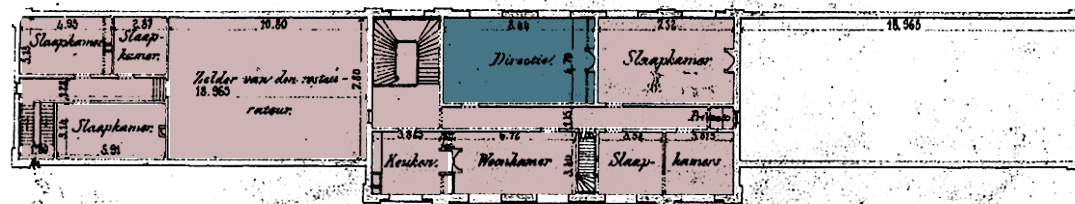
kopgebouw

zijvleugel

middendeel

zijvleugel

kopgebouw



- |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| stationshal ('Voorhuis') | personeelsruimtes        |
| reizigersvoorzieningen   | woningen                 |
| plaatskaartenkantoor     | route reizigers / bagage |
| bagageafhandeling        | perronkap                |

08. Plattegronden en voorgevel van station Meppel, 1866. [ProRail]

### **JAREN ZESTIG: VERGROTEN VAN DE STATIONSRESTAURATIE EN AANLEG PERRONTUNNEL**

De eerste tekening van een interne verbouwing stamt uit 1965. De veranderingen die werden doorgevoerd waren het vergroten van de stationsrestauratie en het aanpassen van de wachtkamer eerste klasse. Bij een vergelijking tussen de plattegronden van 1866 en 1965 blijkt dat de oorspronkelijk indeling van de ruimtes en de oorspronkelijke muren, raam- en deuropeningen in grote lijnen gelijk was. De ruimtes hadden wel een nieuwe bestemming gekregen: het voormalige plaatsbureau en telegraaf was in 1965 het plaatskaartenkantoor, de bagageruimte werd een doorloop, het kantoor van de stationschef leek geen functie te hebben, de derde klasse wachtkamer werd een 'snelgoedloods', de eerste en tweede klasse wachtkamer

met buffet werd een gemoderniseerde wachtkamer met een keuken en restaurant. De oorspronkelijke deuren in de noordvleugel waren vervangen door ramen. Bepalend voor de verandering van de vervoersstroom op het station was de aanleg van de perrontunnel in 1969, van het eerste spoor naar het middenperron. Het programmatische zwaartepunt van de publieke functies in het stationsgebouw verschoof eind jaren zestig steeds meer naar de noordzijde.

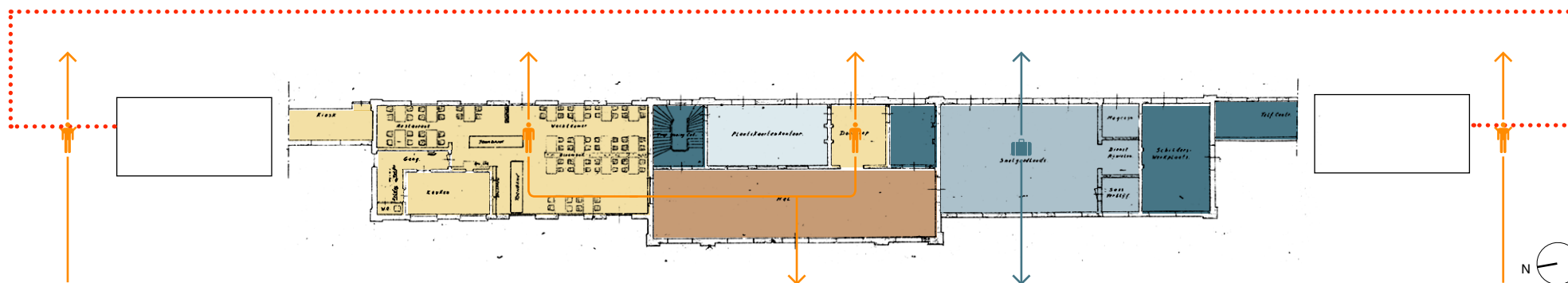
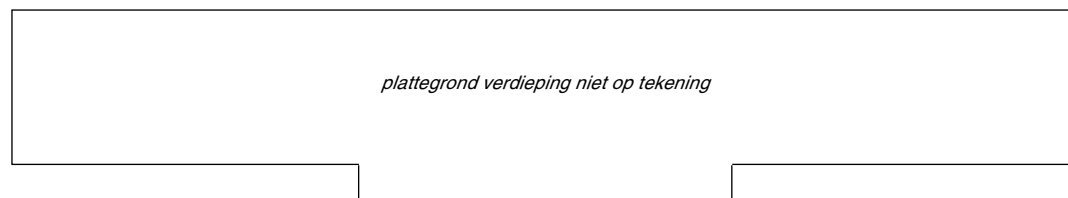
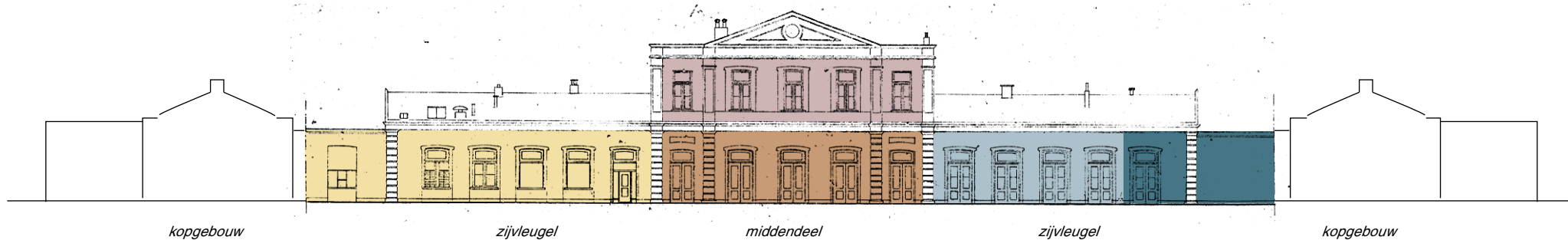


09. Het station omstreeks 1955. [Stationsweb]



10. Het station in 1968. [Oud-Meppel]





stationshal	personeelsruimtes
reizigersruimtes	route reizigers / bagage
plaatskaartenkantoor	perronkap
bagageafhandeling	niet op tekening

11. Plattegrond en voorgevel van station Meppel, 1965. [ProRail]

## 1980 VERBOUWEN EN RESTAUREREN

In 1980 stond het stationsgebouw voor een grote verbouwing en restauratie. Het had overigens niet veel geschied of het hele stationsgebouw was gesloopt. In een brief uit het archief van C. Douma, voormalig NS-bouwmeester, werd gesuggereerd dat de NS met de gedachte speelden het station af te breken en te vervangen door nieuwbouw. Het gemeentebestuur van Meppel liet echter onomwonden weten zich hiertegen met hand en tand te verzetten. Maar ook binnen de NS was een kentering in het denken over sloop en behoud van negentiende-eeuwse stations gekomen. Het werd bij de NS steeds minder vanzelfsprekend oude stations af te breken en te vervangen door nieuwbouw. Ook in het geval van Meppel werd door de NS besloten het stationsgebouw grondig te renoveren en te moderniseren onder leiding van architect P.A.M. Kilsdonk. Dit werd nodig geacht omdat het gebouw niet meer aan de eisen van de moderne tijd en de moderne reiziger voldeed; zo was de centrale hal te groot en de route naar de perrontunnel (die in 1969 was aangelegd) te onduidelijk. Daarbij bleek dat de restauratie in de noordvleugel veel klandizie had en eigenlijk toe was aan een uitbreiding maar dat de zuidvleugel daarentegen met leegstand kampte. De twee kopgebouwen (waar destijds de magazijnen en toiletten in waren gehuisvest) werden gesloopt. Het uiteinde van het zuidelijke kopgebouw was overigens al tussen 1965 en 1980 gesloopt (er is geen exacte sloopdatum gevonden), de scheidingsmuur en het gehele noordelijke kopgebouw werden bij deze vernieuwingsslag gesloopt. Men dacht dat de kopgebouwen latere toevoegingen waren. Daarnaast waren de jaarlijkse onderhoudskosten hoog door het grote bouwvolume en de in verband met vochtdoorslag geheel geschilderde buitenmuren. Sloop was goedkoper. Ook de indeling van het station werd grondig gewijzigd:

de oorspronkelijke muren werden behouden, maar het gehele middengedeelte van de hoofdgebouw werd als restaurant ingericht. In de zuidvleugel kwam plek voor de keuken, magazijnen en de telefooncentrale. In deze vleugel werden ook enkele ruimtes vergroot of verkleind. De reizigersvoorzieningen zoals de hal en het plaatskaartenkantoor werden naar de noordvleugel verplaatst. Met deze uitgebreide verbouwing werd in de noordvleugel ook een extra verdieping in de ruimte gehangen waardoor er boven de reizigershal een vide ontstond en op de nieuwe verdieping plaats kwam voor personeel, kleedruimte en magazijnen. Op deze manier werd de looproute van de kaartjesloket naar de perrontunnel verkort. Ten behoeve van deze looproute werd een zogenaamde droogloop gemaakt: op de plek waar voorheen een kopgebouw stond, werd nu de perronkap aan de spoorzijde naar de tunnel doorgetrokken. Hierbij werd wat betreft vormtaal aansluiting gezocht bij de oude kap door toepassing van ranke kolommen en een versierde consoles (zonder dragende functie).

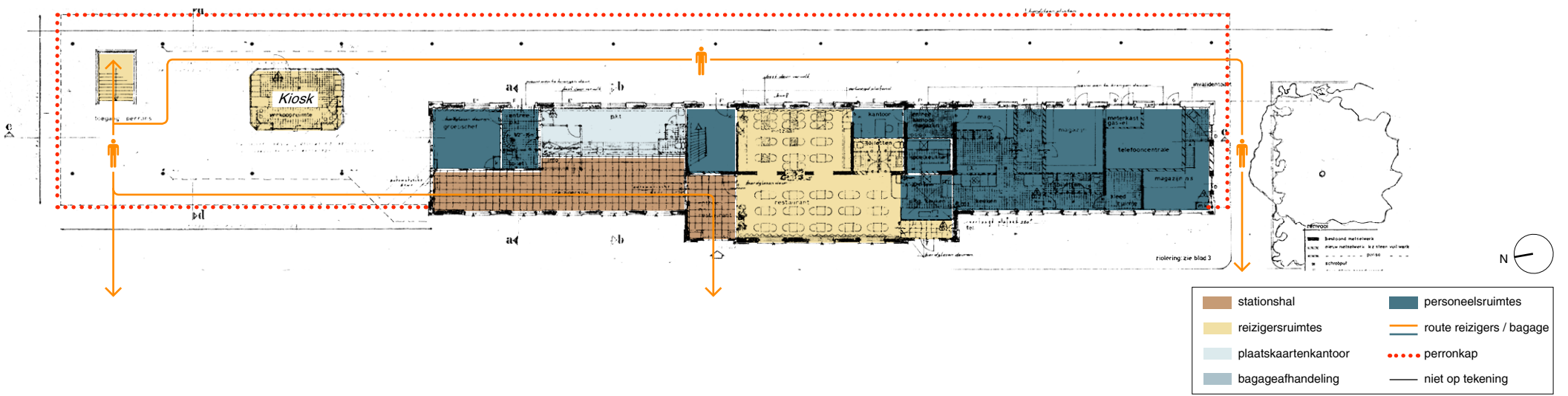
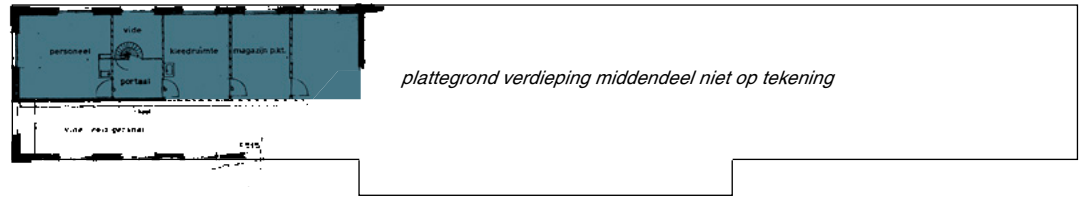
In een tijd waarin veel standaardstations gesloopt werden, de jaren zeventig en tachtig, was deze restauratie een bijzonderheid. Voorzichtig zag de NS in dat de standaardstations een bepaalde 'allure' hadden. Zowel de verlengde perronkappen als de vernieuwing van ramen en deuren hadden tot doel 'het zoveel mogelijk terugbrengen van het gebouw in zijn oorspronkelijke monumentale staat'.



12. . Op de plek waar voorheen een kopgebouw stond (rechts) werd de perronkap aan de spoorzijde naar de tunnel doorgetrokken (zie ook afbeelding 14).



13. Het station in 1981, restauratie van het hoofdgebouw. [Stationsweb]



14. Plattegrond en voorgevel van station Meppel, 1983. [ProRail]



## RECENTE ONTWIKKELINGEN

In 2003 werden de loketten in de noordvleugel van het station gesloten. Sinds een paar jaar wordt deze ruimte verhuurd aan een bloemenwinkel. In 2004 verdween de stationsrestaurant (een particuliere onderneming) in het station en werd vervangen door de Kiosk.<sup>11</sup> Het aantal spoorse diensten in het stationsgebouw is in de loop van de jaren flink afgenomen. Er is weliswaar nog een royale kiosk en een grote bloemenwinkel, maar de kaartverkoop is van het stationsgebouw naar het emplacement (bij de perrontunnel) verhuisd. Dit heeft negatieve gevolgen voor de reizigersbeleving, reizigers hoeven niet perse door het gebouw om een kaartje te kopen of zelfs in de trein te stappen.



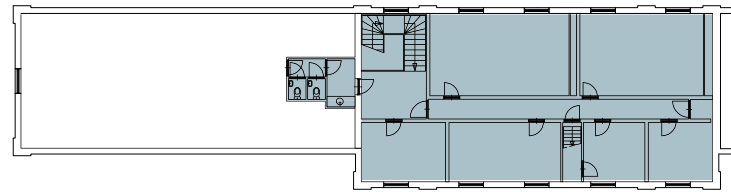
14. De kaartverkoop vind plaats naast het gebouw.



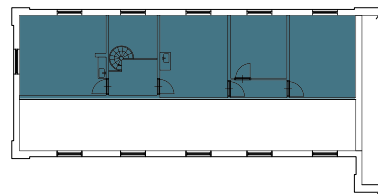
15. De bloemenwinkel in het hoofdgebouw.



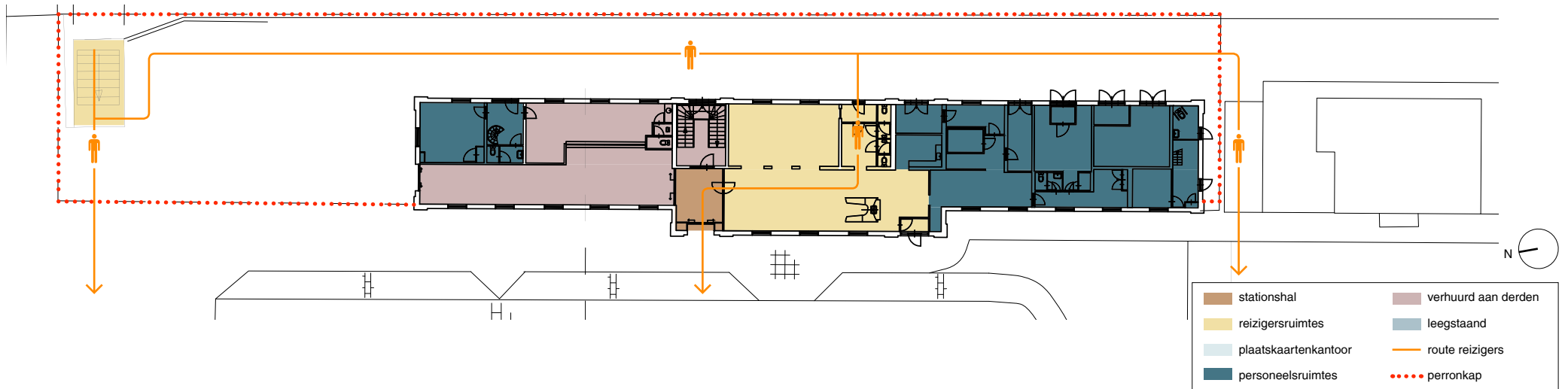
voorgevel niet op tekening



verdieping middendeel



tussenverdieping zijvleugel



stationshal	verhuurd aan derden
reizigersruimtes	leegstaand
plaatskaartenkantoor	route reizigers
personeelsruimtes	perronkap

16. Plattegrond van station Meppel, 2013. [ProRail]

## 1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Meppel was in de achttiende en negentiende eeuw het handelscentrum van Drenthe. Dat deze belangrijke plaats een station kreeg aan zowel staatslijn A (Arnhem - Leeuwarden) als lijn C (Meppel - Groningen) was daarom logisch. Door de komst van het spoor, gecombineerd met een spoorhaven, nam de betekenis van de buitenlandse handel (vee en wol) toe. Rond 1900 verkreeg Meppel een status als douanestation. De vroegere rol van Meppel als handelscentrum van Drenthe is nog altijd zichtbaar in het relatief grote stationsgebouw en de goede treinverbindingen in alle richtingen.

Meppel kreeg een stationsgebouw van de tweede klasse, passend bij haar betekenis als handelscentrum van Drenthe en de belangrijke ligging aan twee staatslijnen A en C. Het stationsgebouw opende in 1867. Lange tijd is gedacht dat het station een type van de derde klasse was (zoals ook zo is beschreven in de monumentenomschrijving die voorin dit rapport is opgenomen), maar nieuw archiefonderzoek heeft anders uitgewezen. Het stationsgebouw was een nieuw type tweede klasse, dat eerder al in Hengelo en Enschede was gebouwd en was ontworpen door de sectie-ingenieur van Staatslijn D, ir. Jansen. De eerstaanwezend ingenieur J. Kalff, verantwoordelijke voor Staatslijnen A en C, gebruikte de plattegrond van station Enschede als onderlegger en paste het aan de plaatselijk wensen aan.

Bijna honderd jaar lang vonden er geen grote verbouwingen plaats aan het stationsgebouw. Dat is vrij uitzonderlijk, veel andere standaardstations van de Staatsspoorwegen waren al eens verbouwd, of zelfs gesloopt. Dit had waarschijnlijk te maken met het feit dat het station van Meppel in het nieuwere type tweede klasse was uitgevoerd, dat al beter op de praktijk was afgestemd, en daarnaast met de afname van het goederenvervoer over Meppel vanaf de jaren twintig van de vorige eeuw.

De grootste ingreep vond plaats in 1980 toen de beide kopgebouwen gesloopt werden, terwijl voor de rest van het gebouw een restauratieve aanpak werd gekozen. In een tijd waarin veel standaardstations volledig gesloopt werden, de jaren zeventig en tachtig, was de zorgvuldige restauratie van een groot deel van het gebouw een bijzonderheid.





17. Zicht vanuit de Stationsweg op het station.

# 2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT EN DE ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT

## 2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

Omdat het tracé Zwolle-Leeuwarden via Dedemsvaart en Staphorst naar Meppel voerde, kwam het station aan de oostkant van de stad terecht. De spoorlijn liep parallel aan de Zwolscheweg, een oude toegangsweg vanuit Zwolle naar Meppel die midden in het Meppelse stadshart eindigde. Het station stond in de begindagen in een nagenoeg leeg veld, nog zonder een logische verbinding met het bebouwde gebied van Meppel. De connectie met de stad werd gemaakt door de aanleg van de Stationsweg, een straat die loodrecht aantakte op de Zwolscheweg (tegenwoordig Zuideinde) en een weg die dwars op de Hoogeveense vaart liep, tegenwoordig de Parallelweg. Na de bouw van het station vulde het vierkante terrein dat gevormd werd door de Stationsweg, Zuideinde en de Parallelweg zich gestaag met woningbouw. De Stationsstraat werd een monumentale

as, aangekleed met statige, vrijstaande villa's en aan weerszijde van de weg beplant met hoge bomen. Tussen het station en de Stationsweg kwam het Stationsplein met een plantsoen en een fontein. Recht tegenover het station aan de andere kant van de as, aan Zuideinde, werd in 1868 het 'stationskoffiehuis' van G.B. Ogterop geopend. Het koffiehuis weerspiegelde met zijn neoclassistische opbouw in zekere mate de stijl en allure van het station. In 1886 werd achter het koffiehuis een schouwburgzaal gebouwd, en aan de voorzijde kwam zelfs, net als het Stationsplein, een bescheiden plantsoen.<sup>12</sup> Het stationsgebied ontwikkelde zich steeds meer tot een groene representatieve stadsentree, zeker ook met de bouw van Hotel en Café-restaurant Neuf in 1908 tegenover het station.<sup>13</sup>

Het Meppelse gemeentebestuur leek vastbesloten meer gefortuneerde burgers aan te trekken door het verfraaien van de stationsomgeving met de aanleg van het Wilheminapark ten zuiden van de Stationsweg. De bekende tuin- en landschapsarchitect Leonard Springer uit Haarlem werd gevraagd een ontwerp te maken. Dit park zou bijna het hele gebied tussen de Zuideinde, Stationsweg en het spooreplacement beslaan en moest ook meteen het probleem van de regelmatig overstromende Reest oplossen. Het terrein werd verhoogd en door Springer ingericht als wandelpark in negentiende-eeuwse landschapsstijl. Rondom het park werden kavels voor villabouw uitgegeven.<sup>14</sup> In het gebied tussen de noordzijde van de Stationsweg en de Heerengracht was de bebouwing eenvoudiger, met name langs de Wilhelminastraat verzezen arbeiderswoningen. In

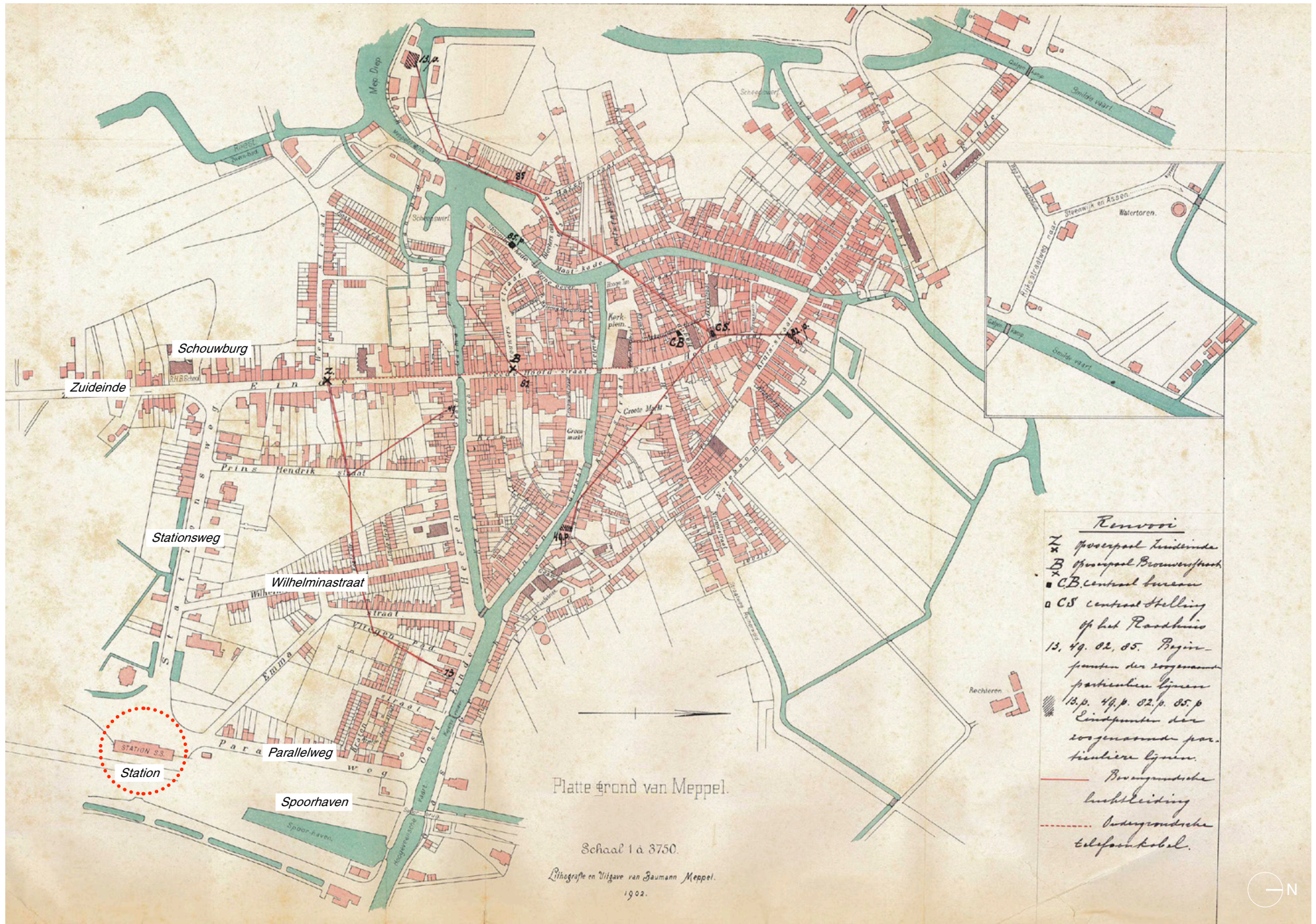


18. Aan weerszijden van de Stationsweg waren bomen aangeplant, zicht op het stationskoffiehuis van Ogterop, omstreeks 1895. [Oud Meppel]



19. De statige Stationsweg vormde regelmatig het decor voor officiële gelegenheden, omstreeks 1948. [Oud Meppel]





20. Plattegrond van Meppel met rood omcirkeld het station. Langs de Stationsweg werden veelal luxe woningen gebouwd, 1902. [Archief Meppel]



de loop van de negentiende eeuw vestigde zich ook steeds meer industrie rondom het station zoals het farmaceutische bedrijf Brocades en Stheeman.

### DE STOOMTRAM DOOR MEPPEL

In 1888 ondernamen enkele vooraanstaande Meppelers een vergeefse poging een tramlijn van Meppel naar Balkbrug aan te leggen. In 1896 ondernam een nieuw burgercomité nogmaals een poging, ditmaal met succes. Burgemeester Borger werd de stuwende kracht achter het plan en in 1905 werd een concessie verleend voor de aanleg van een lijntje van Meppel naar Balkburg dat in 1907 werd aangelegd. De speciaal opgerichte

'Spoorweg-Maatschappij Meppel-Balkbrug' (MB) ging de lijn exploiteren.<sup>15</sup> Ten zuiden van het station kwam het emplacement van de MB, compleet met stationsgebouw en remise, op het Stationsplein kwam een halte voor de tram. De tram reed vervolgens door naar het noorden over de Parallelweg, de Hoogeveensweg en langs de Hoogeveense vaart richting De Wijk. In 1906 ging in plaats van de MB de DMS (Dedemvaartsche Stoomtramweg-Maatschappij) de lijn exploiteren die in 1936 fuseerde met de EDS (Eerste Drentsche Stoomtramweg-Maatschappij).<sup>16</sup> Toen in de jaren twintig het gemotoriseerde vervoer opkwam en de eerste bussen en vrachtwagens gingen rijden, nam het marktaandeel van de stoomtrams gestaag af. In 1934 was

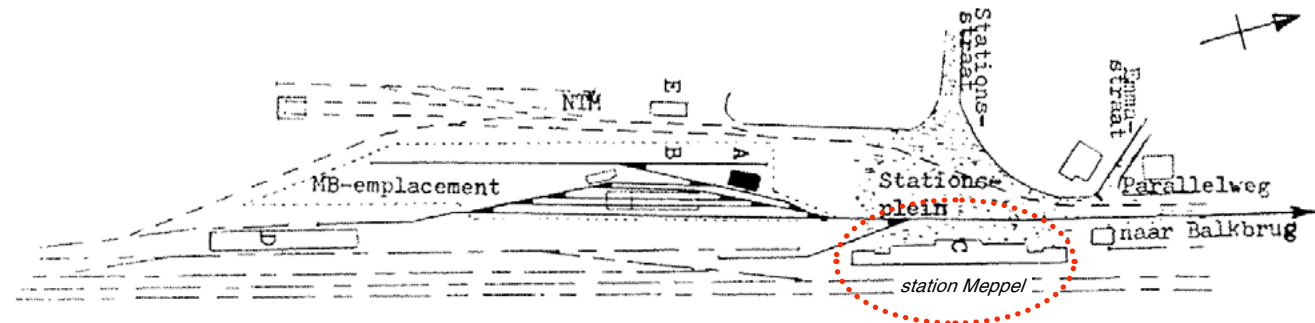
het personenvervoer per tram opgeheven, in 1939 reed de laatste goederenram door Meppel en werden niet lang daarna alle tramsporen opgebroken. Het tramstation dat ten zuiden van het treinstation stond werd later afgebroken (jaartal onbekend).<sup>17</sup>

### DE SPRONG OVER HET SPOOR

De gemeente Meppel boog zich in de jaren twintig van de twintigste eeuw over een omvangrijke stadsuitbreiding. De Woningwet schreef voor dat alle steden met meer dan 10.000 inwoners een uitbreidingsplan moesten formuleren. De grootste uitleggebieden die voor Meppel werden getekend, verschenen in eerste instantie ten



21. Stoomtram op emplacement (boven) en op Stationsplein (onder), omstreeks 1935. [Oud Meppel]

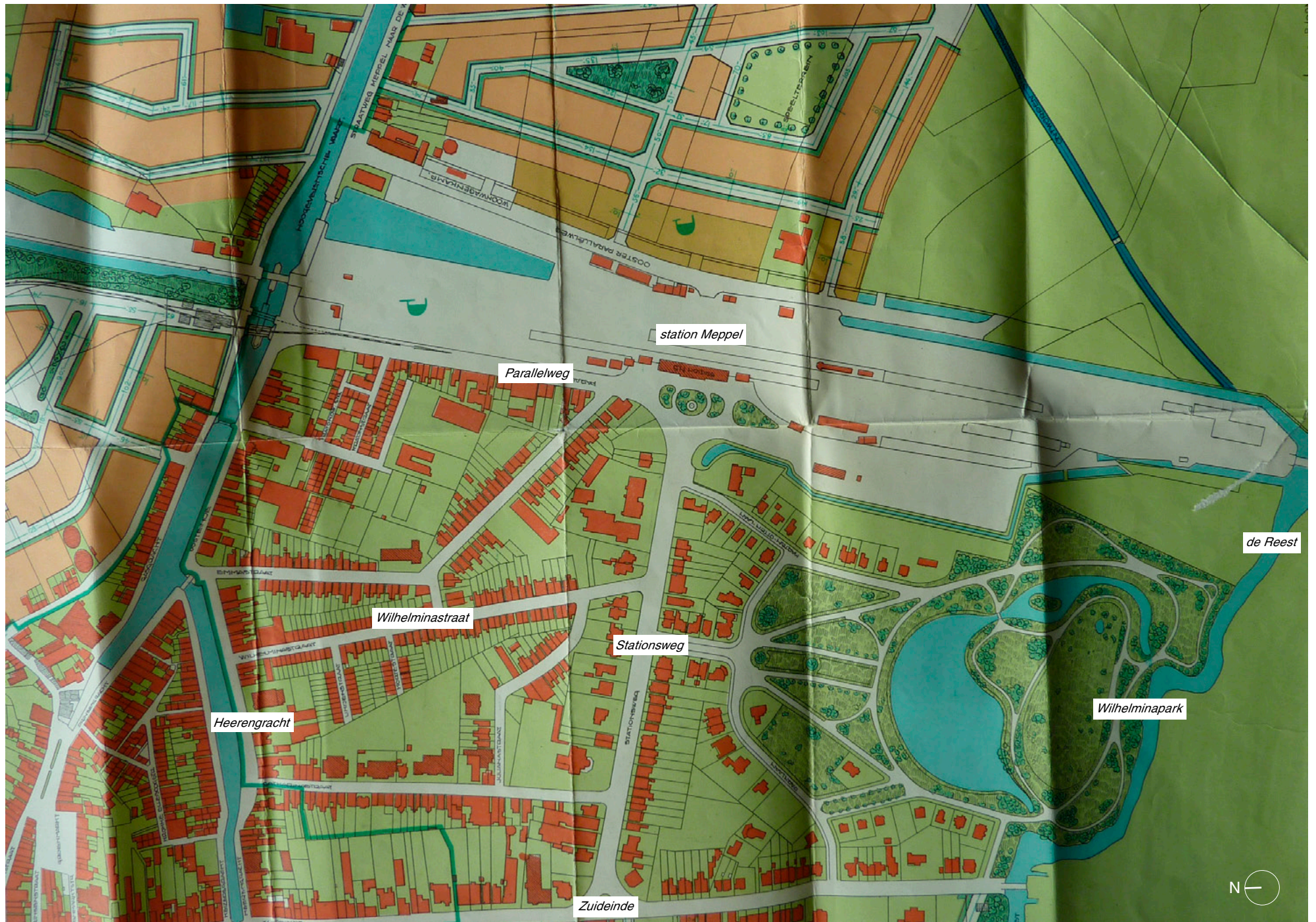


50 meter

- MEPPEL
- A. station MB,
  - B. loc. en rijtuigenremise MB,
  - C. station SS/NS,
  - D. goederenloods SS/NS,
  - E. station NTM.
- sporen MB,
  - - - - - sporen NTM,
  - ..... sporen SS/NS.

22. Emplacement Maatschappij Meppel - Balkbrug, omstreeks 1925. [Veen].





23. Uitsnede uit plattegrond van Meppel, met daarop het zuidoostelijke, chique deel van de stad, 1927. [Archief Meppel]



westen, ten noorden en ten zuiden van de bestaande stad. Hiertoe moest nauw overleg gepleegd worden met de aangrenzende gemeenten Ruinerwold, Nijeveen en Havelte over mogelijke bebouwing van hun gronden. De grootste uitbreiding werd voorgesteld ten noorden van de stad, op het grondgebied van Havelte.<sup>18</sup> De spoorlijn aan de oostzijde van de stad werd in de uitbreidingsplannen als een barrière ervaren en de sprong over het spoor werd niet gemakkelijk gemaakt. De stedenbouwkundig adviseur Dirk Roosenburg ontraadde in 1939 de gemeente Meppel met klem de oostkant van het station te bebouwen: 'De daaruit voorspruitende moeilijkheden zijn zoo groot, dat ik dan voorkeur zou geven aan alle moeilijkheden voorspruitende uit een annexatie of andere regeling op het gebied van Staphorst.'<sup>19</sup> Het grootste nadeel van bouwen aan de oostkant van de stad zou zijn dat de bewoners zich van de stad afgesneden zouden voelen doordat goede

toegangsroutes over het spoor lastig te realiseren waren. Bestemming van dit oostelijke stuk tot industrie was, gezien de nabijheid van het station en de (toenmalige) haven, een stuk logischer. Toch werd na de Tweede Wereldoorlog, ondanks de bezwaren, teruggekomen op de resolute afwijzing de oostzijde van het station te bebouwen omdat de gemeente Meppel de grond goed kon gebruiken.<sup>20</sup> Zodoende verrees na de oorlog daar, met enige terughoudendheid, toch de kleine woonbuurt Blankenstein met daarnaast een bedrijventerrein. De overgang in de Hoogeveenseweg, ten noorden van het station, bleef een ergerlijke oversteekplaats, de spoorbomen waren vaak dertig minuten per uur gesloten. Een oplossing was de C.F. Bekinkbaan, een viaduct over het spoor, aangelegd in 1976. Deze verbeterde route naar de oostkant van het spoor maakte de realisering van de nieuwe wijk Oosterboer (ten noordoosten van het station) mogelijk.<sup>21</sup> In 2004 werd een

(fiets)tunnel gegraven van Het Vledder naar industrieterrein Blankenstein en konden de onveilige overgangen bij de Hoogeveenseweg en de Gasgracht/Rumptigerkade opgeheven worden. Hiermee werd overigens de bereikbaarheid van het station vanuit de wijk Oosterboer niet verbeterd. Daarom werd in 2004 de achterzijde van het station ontsloten; de perrontunnel tussen voorzijde en het middenperron werd verlengd tot aan de achterzijde van het station. Dit betekende dat deze zijde van het station ontwikkeld werd tot parkeerplaats voor auto's en fietsen, en er ook een kaartjesautomaat kwam.<sup>22</sup> Er kwam zodoende een tweede toegang naar het station (zie afbeelding 28 voor een situatie).





24. Na de oorlog verrees aan de noordzijde van het station de woonbuurt Blankenstein met daarnaast een bedrijventerrein, 1977. [Oud Meppel]

## 2.2 GESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT

### GROEI VAN HET EMPLACEMENT

Het emplacement van Meppel was bij oplevering van het station al van niet geringe omvang. Volgens een bestek uit 1866 kwamen op het emplacement van Meppel een locomotievenloods (ten zuidoosten van het spoor), een bergplaats voor rijtuigen, een goederenloods (recht tegenover het station aan de oostzijde van het spoor), een bergplaats voor brandstoffen, een reservoirgebouw en een veelading.<sup>23</sup> Het station wilde ook handig gebruik maken van de watereconomie van Meppel. Met de aanleg van de spoorhaven in 1867 ten noordoosten van het emplacement, kon aangetakt worden op de Hoogeveense Vaart, een belangrijke aanvoerroute voor brandstof, grondstoffen voor de industrie van Meppel en de afvoer van producten. Er liep een doodlopend stuk spoor richting de haven alwaar de goederen werden overgeslagen. Zowel het personen-

als het goederen- en veevervoer per spoor was sinds 1866 fors toegenomen en noopte al snel tot aanpassingen aan het emplacement. Wegens de inzet van langere treinen werd het perron voor het hoofdgebouw al in 1872 verlengd. Maar ook voor het toenemende goederen- en veevervoer werden aanpassingen op het emplacement getroffen: in 1885 werd tussen de goederenloods en de spoorhaven een nieuwe (verhoogde) los- en laadplaats voor de veelading gemaakt en in 1886 kwamen extra sporen op het Meppelse emplacement.<sup>24</sup> Ten zuiden van de goederenloods en ten noorden van de brandstoffenloods, eveneens aan de oostzijde van het spoor, werd een steenkolenloods opgetrokken. Het vervoer per spoor bleef maar toenemen, net als het belang van station Meppel. Niet alleen werd Meppel rond 1900 een station waar treinen gekoppeld en gesplitst

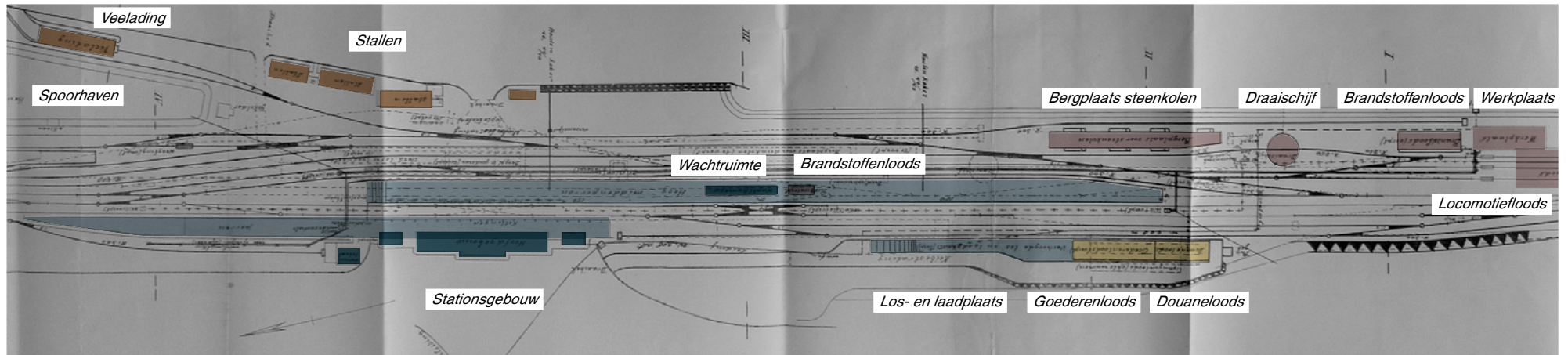
werden (wegens te weinig sporencapaciteit op Zwolle), ook kreeg Meppel de status van een douanestation. Dit was voor de internationale handel interessant: buitenlandse goederen hoefden niet op de grotere stations van Zwolle of Groningen te worden ingeklaard (het bij de douane aangifte doen van invoer van goederen), dit kon in Meppel geschieden. Overigens werd uit de bronnen niet duidelijk waarom juist Meppel werd aangewezen als douanestation.<sup>25</sup> Niettemin werd voor deze nieuwe bestemming in 1901 ook een speciale goederen- en douaneloods opgericht op de plek waar de oude rijtuigenloods stond.<sup>26</sup> Verder werd het aantal sporen uitgebreid en het middenperron kreeg een dienst/wachtgebouw en een royale overkapping om de reizigers te beschutten. Ten slotte kwamen in 1904 aan weerszijden van het station nog twee seinhuizen<sup>27</sup> en werd in 1906 een postgebouwtje op het middenperron opgericht.<sup>28</sup>



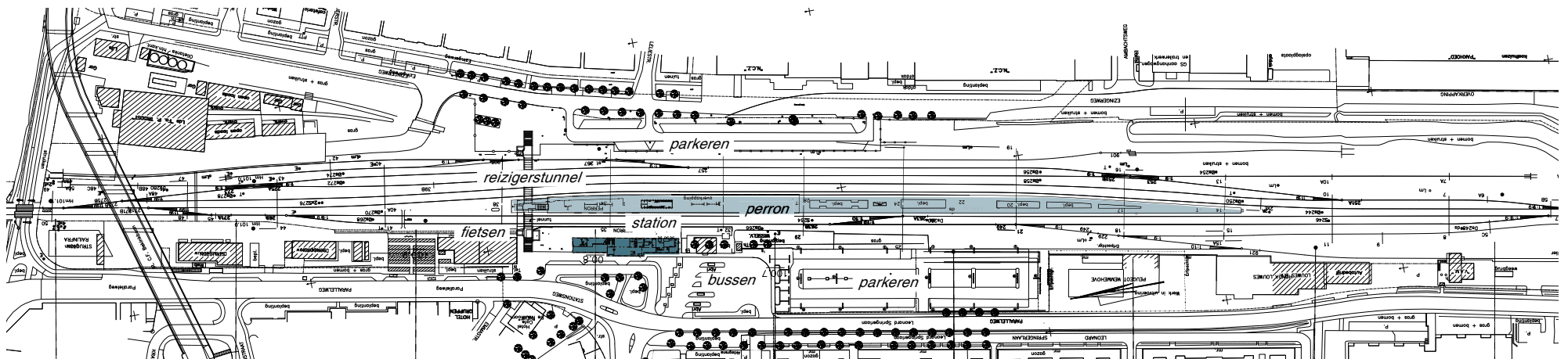
25. Met de groei van het goederenvervoer nam ook het aantal sporen toe, foto 1935. [Oud-Meppel]



26. Rond 1900 werd het aantal sporen uitgebreid en het middenperron kreeg een dienst/wachtgebouw en een royale overkapping om de reizigers te beschutten., foto 1910. [Oud-Meppel]



27. Emplacement Meppel in 1901. [HUA]



28. Overzicht van het emplacement in 2003. [Google Maps]



## TERUGGANG VAN HET GOEDERENVERVOER

Na de periode van groei, kende station Meppel aan het eind van de jaren twintig van de twintigste eeuw ook een teruggang. De oorzaak hiervan was tweeledig; de economische recessie uit die tijd veroorzaakte het faillissement van veel bedrijven waardoor het vervoer van goederen over het spoor terugliep. Bovendien was het goedkopere vervoer per vrachtwagen of de binnenscheepvaart een geduchte concurrent van het spoor. Ook het personenvervoer ging steeds vaker per bus dan per spoor. Op het personeel werd bezuinigd en overtollige gebouwen op het emplacement werden afgebroken, zoals de goederenloods in 1926. Na 1935 nam de binnenvaart af en ging veel vervoer steeds vaker per vrachtwagen. Dit maakte de spoorhaven minder relevant. In 1935 werden al plannen voor demping gemaakt maar pas na de oorlog, in 1945, werd de spoorhaven gedempt. Op het

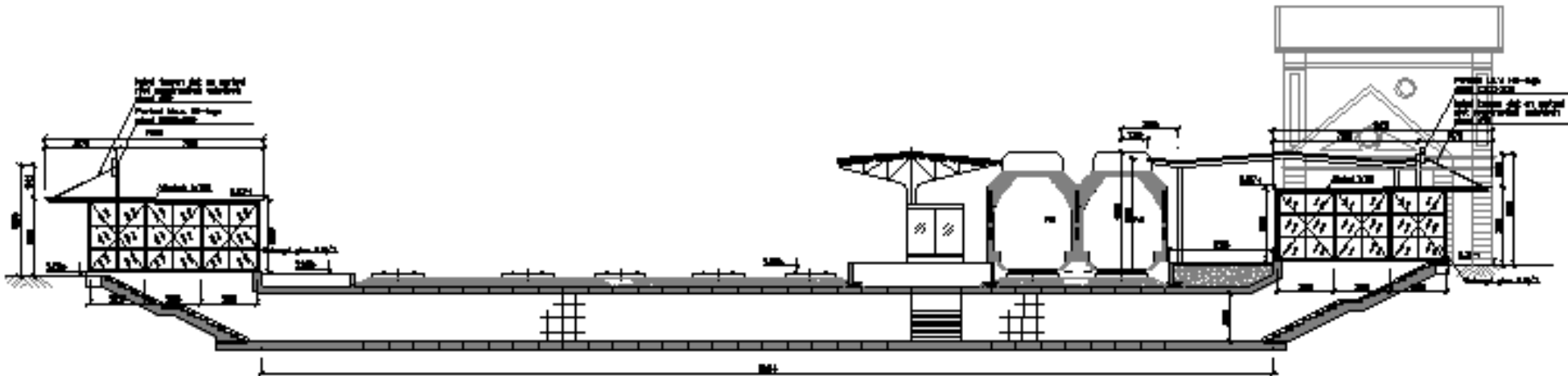
vrijgekomen terrein vond de kolenhandel Troost een nieuw onderkomen.<sup>29</sup>

Het goederenvervoer liep weliswaar terug, maar was nog niet geheel verdwenen. Zodoende bleven rondom het station diverse loodsen bestaan en in bedrijf. In de jaren tachtig werd ten behoeve van een nieuw bestemmingsplan geïnventariseerd welke spoorse gebouwen op het emplacement stonden. Aan de Parallelweg stonden zogenaamde 'beheers- en onderhoudsgebouwen', een NS dienstwoning en een benzinstation. Langs de Leonard Springerlaan stond nog een loods van Van Gend en Loos, een vuiloverlaadstation en de loods 'Brocacef'. Aan de oostzijde van de sporen stond ten noorden op het emplacement een kolen- en oliebedrijf (vermoedelijk van Troost). Het goederenvervoer per spoor was al flink teruggelopen, maar in 1990 werd dit definitief beëindigd door de NS. Dit had gevolgen voor station Meppel: de

loodsen werden stuk voor stuk afgebroken, en ook aan het kolenvervoer naar Troost kan een einde in de loop van de jaren negentig.<sup>30</sup> In 2005 werd de loods gesloopt.

## MEEST RECENTE ONTWIKKELINGEN

De achterkant van het stationsemplacement werd eind jaren negentig ontwikkeld. In 2004 was de perrontunnel doorgetrokken en werd de achterzijde van het station ook ontsloten. Op dit deel van het emplacement kwamen kaartautomaten, een fietsenstalling en een parkeerplaats. Met de uitbreiding van de bestaande tunnel kwamen zowel aan de voorkant als aan de achterkant nieuwe overkapte uitgangen en een nieuwe (glazen) lift op het middenperron. In 2010 werd de oude fietsenstalling afgebroken en vervangen door nieuwbouw.<sup>31</sup>



29. In 2004 was de perrontunnel doorgetrokken en werd de achterzijde van het station ontsloten. [ProRail]



30. Luchtfoto van het emplacement en het stationsplein, foto uit 1947. [Oud Meppel]

## 2.3 GESCHIEDENIS VAN DE INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE

### HET STATIONSPLEIN

Meer dan bij andere stations, droeg het Stationsplein van Meppel aanzienlijk bij aan de allure van het stationsgebouw en gaf het haast de uitstraling van een buitenplaats (een buitenplaats is een (zomer)verblijf voor rijke stedelingen in een buitengebied). Het was dan ook zorgvuldig aangelegd, vermoedelijk in 1885.<sup>32</sup> Historische foto's en tekeningen tonen een aantal kleine plantsoenen met bomen en sierbeplanting, waarlangs een onverhard pad slingert voor de aankomende of vertrekkende reizigers en paardenkoetsen. Wie het ontwerp van het Stationsplein destijds voor zijn rekening had genomen, is onbekend. In de loop der decennia heeft het Stationsplein zijn groene karakter grotendeels behouden. De vijf grote bomen die nu nog op het Stationsplein staan herinneren aan de vroegste

aanleg. Ze zijn als monumentale bomen aangemerkt en mogen niet gekapt worden.<sup>33</sup> De vier paardenkastanjes zijn 100 jaar oud. De beuk is ongeveer 150 jaar oud en dus geplant ten tijde van de bouw.

De kavel op de hoek van het Stationsplein, de Stationsweg en de Leonard Springerlaan maakt ook onderdeel uit van het Stationsplein. Hier stonden op het adres van de Stationsweg 64 en Stationsweg 66, houten gebouwen waar een dienstwoning en een kantoor van de afdeling Weg en Werken van de Spoorwegen in gevestigd waren. Luchtfoto's tonen dat op deze kavel veel groen en hoge bomen geplant waren (zie afbeelding 32). Wanneer deze woningen gebouwd zijn, is onbekend, maar vanaf 1903 verschijnen ze op de foto. Bij de bouw van een kantoorgebouw op deze

plek is het groene karakter verloren gegaan.

In 1897 werd op het middelste plantsoen een fontein geplaatst ter ere van burgemeester Borger die toen vijftienvijf jaar burgemeester van Meppel was. De fontein bleef tot 1954 staan. Na de reconstructie van het voorplein keerde de fontein niet meer terug, alleen het bijbehorende vrouwenbeeldje en de herdenkingsplaat kregen een plek op het plein.<sup>34</sup> Oude foto's suggereren verharding van de paden rond 1913, een luchtfoto uit 1938 toont het Stationsplein ingedeeld in drie naast elkaar gelegen plantsoenen met een paar grote bomen. Tevens in 1938 werden de rails van de trams uit het Stationsplein gehaald, omdat de tramlijn Meppel - Balkbrug was opgeheven en de trams in Meppel zijn langste tijd had gehad.

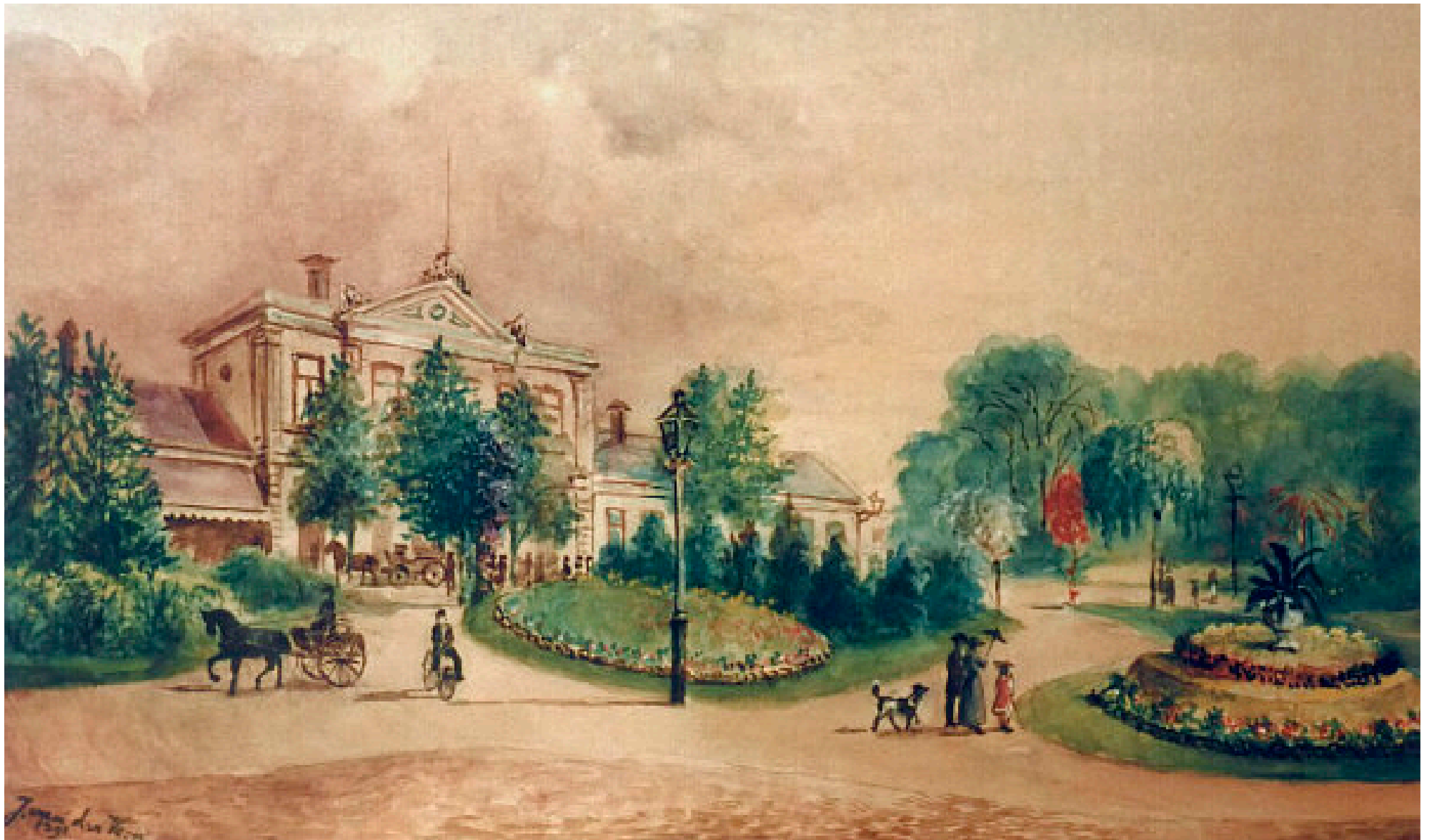


31. De groene inrichting van het voorplein gaf het station allure, omstreeks 1910. [Oud Meppel]



32. Links de in de tekst genoemde percelen Stationsweg 64 en 66, die door hun beplanting bijdroegen aan het groene karakter van het stationsplein, foto 1938. [Oud Meppel]





33. Parkachtige inrichting van het Stationsplein, omstreeks 1891. [Oud Meppel]

### **INRICHTING VAN HET STATIONSPLEIN DOOR G.R. HOLLEMA, 1953**

Vanaf 1953 werd gewerkt aan een herinrichting van het plein door tuinarchitect G.R. Hollema, die vanaf de jaren vijftig de vaste adviseur van de gemeente Meppel was.<sup>35</sup> Vermoedelijk was het Stationsplein aan een herinrichting toe om een plek te geven aan de bussen en geparkeerde auto's. Er zijn geen tekeningen van het plan gevonden, wel foto's. Hollema legde een geometrisch gevormde vijver aan en continueerde het groene karakter door de aanleg van gazons. Rondom het groen liep een klinkerweg, die pal voor het stationsgebouw aangelegd was. Aan weerszijden van de gazons waren twee bushaltes. Auto's konden voor het noordelijke kopgebouw parkeren, pal voor het station. Het

aanzien van het Stationsplein bleef overigens veranderen en langzaamaan werd het groen gereduceerd: op foto's uit de jaren tachtig is het gazon ingevuld als parkeerplek voor auto's waardoor het plein erg versteende.

Aan de noordzijde van het stationsgebouw werd halverwege de jaren vijftig een fietsenstalling gebouwd. Tussen de fietsenstalling en het noordelijke kopgebouw werd ook een perronafdeling gemaakt in de vorm van hekjes en een eenvoudig wachtgebouw. Voorbij deze perronafdeling kon men via een klinkerpad over de sporen naar het middenperron. De fietsenstalling van station Meppel staat nog steeds op deze plek, maar is inmiddels vervangen door een nieuw gebouw.

### **ENSEMBLE**

Eerder in het rapport werd geopperd dat het station, Stationsplein en de kavel waarop de dienstwoningen (houten woningen) gebouwd zijn, samen een ensemble vormen. Dit vermoeden wordt versterkt door een brief uit het archief van Hein Otto, waarin de toenmalige burgemeester in 1954 de NS verzocht ook de tuinen van de 'houten woningen' op korte termijn aan te leggen. 'De toestand waarin deze tuinen zich thans bevinden, betekent een ernstige en onnodige ontsiering van Meppels' entree'.<sup>36</sup> Ook het aanzien van dit hoekkavel tegenover het station droeg kennelijk in niet onbelangrijke mate bij aan het aanzien van de entree van Meppel.



34. Groen voorplein met bomen voor het station, 1955. [Oud Meppel]



35. In 1953 ontwierp Hollema een nieuw voorplein, foto uit 1955. [Oud Meppel]



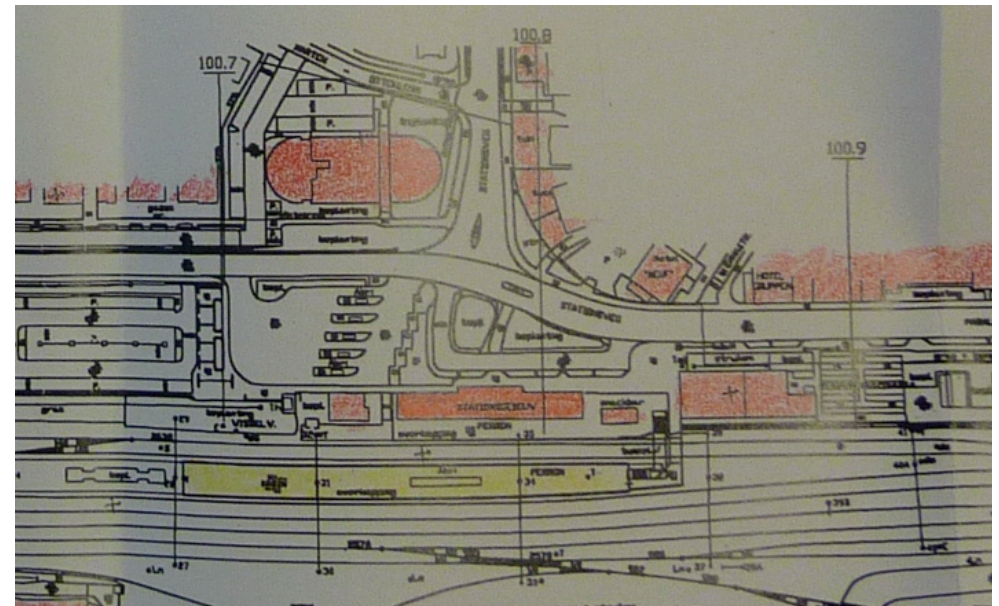
### HET STATIONSPLEIN NA DE JAREN TACHTIG

In de jaren tachtig werd opnieuw gesproken over een aanpassing van het stationsgebied, en het Stationsplein. Men voorzag een toenemende verkeersdruk rondom het station in verband met toekomstige ontwikkelingen van bedrijvigheid op het emplacement. Bovendien wilde het gemeentebestuur meer ruimte maken voor de bussen bij het voorplein op het station. Van de herinrichting van het stationsplein eind jaren tachtig, begin jaren negentig, zijn geen plannen gevonden. Wél een bestaande toestand uit

1996 waaruit blijkt dat op het stationsplein alleen midden voor het station een klein plantsoen met monumentale bomen gehouden is. Ten zuiden hiervan is het gehele plein ingericht als halteplaats voor stad-en streekbussen, waarbij het plan van Hollema uit de vijftiger jaren volledig verdwenen is.<sup>37</sup> Tegenwoordig zijn voor het station banken geplaatst in de vorm van witte schotsen.



36. Auto's konden pal voor het station parkeren. [Oud Meppel]



37. Toestand van het emplacement en stationsplein, 1996. [HUA]

## 2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

### STEDENBOUWKUNDIG

De komst van station Meppel fungeerde tussen 1866 en 1920 als stedenbouwkundige aanjager van de ontwikkeling van het zuidoostelijke deel van Meppel. Het station werd niet alleen in statige stijl opgetrokken, ook de stationsomgeving kreeg een fraaie uitstraling door de aanleg van een Stationsplein met een plantsoenachtig karakter. De verbinding met het oude stadscentrum werd indirect aangelegd: de Stationsweg takte haaks aan op Zuideinde en werd ingevuld met voorname villa's en beplant met bomen. Het station trok de upperclass van Meppel aan, met bijbehorende stedelijke voorzieningen zoals een chique koffiehuis en schouwburg (recht tegenover het station), een hotel/restaurant (pal tegen over het station) en ten zuiden van de Stationsweg kwam een door Leonard Springer aangelegd wandelpark.

De spoorlijn werd ervaren als beknellend in de uitbreiding van Meppel aan de oostzijde, en de sprong over het spoor werd, uit vrees voor slechte verbinding- en toegangswegen,

liever niet gemaakt. Toch werd na de oorlog de wijk Blankenstein aangelegd aan de oostzijde van het station. In 1976 kwam de C.F. Bekinkbaan, een viaduct over het spoor, die de wijk Oosterboer beter met de stad verbond.

De achterzijde van het station werd pas in 2004 ontsloten. Dit had te maken met het sluiten van een aantal onhandige en verkeersvertragende spoorwegovergangen. Om de bereikbaarheid van de oostzijde van het station te verbeteren, werd de perrontunnel doorgetrokken. Momenteel ligt aan de oostzijde van het station een royale parkeerplek en wordt het gebied ontwikkeld voor nieuwe functies zoals wonen, bedrijventerrein en recreatieparken.

### EMPLACEMENT EN STATIONSPLEIN

Het emplacement had in de loop der decennia voornamelijk ruimte om aan de oostzijde van het spoor uit te breiden. De uitbreidingen hielden verband met de verworven status van douane- en splitsingsstation rond 1900 waarvoor enkele loodsen bijgebouwd moesten worden. Na 1930

werd het vrachtverkeer een geduchte concurrent van zowel de Meppelse waterwegen als van het spoor. Het goederenvervoer liep gestaag terug, waardoor het emplacement kromp. De spoorhaven werd in deze periode gesloten, gedempt en later bestemd als bedrijventerrein.

Het ooit groene Stationsplein werd in de loop der decennia steeds meer verhard en kreeg een meer verkeerskundig karakter. Vanaf de jaren zeventig was het gebruikelijk pal voor het station te parkeren, en vanaf de jaren tachtig moest meer ruimte ingericht worden voor de bussen. Het groen werd gereduceerd tot een klein plantsoen met een aantal hoge bomen tegenover de oude ingang van het station. Ten zuiden van het station kwam een ruim platform voor de bussen en parkeerplek voor auto's. Kortom: het groene karakter is in de loop van de decennia slechts geraakt, waardoor ook het statige karakter van het station en de omgeving onder druk staat.



38. Het busstation is een grote verharde ruimte.

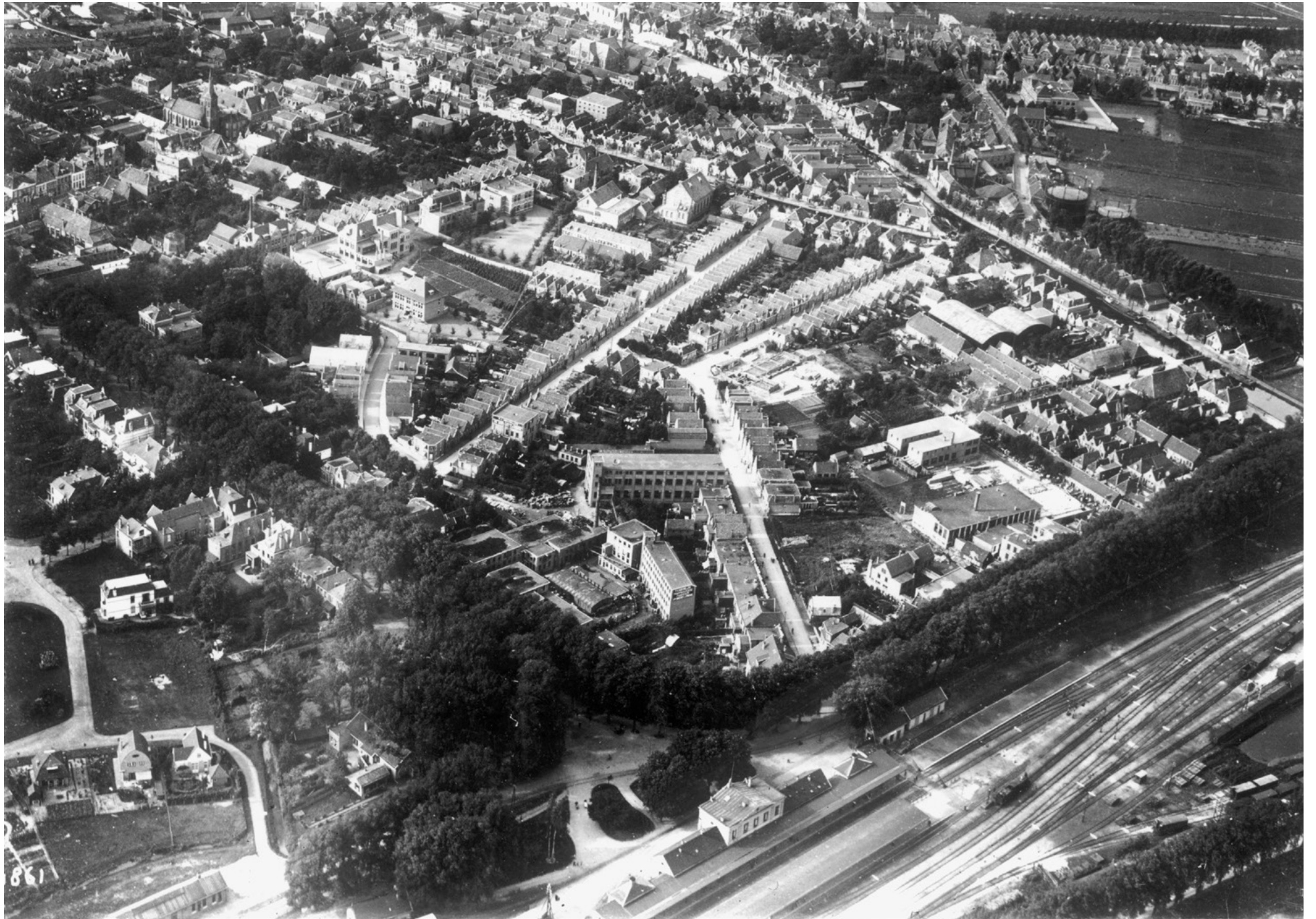


39. De verlengde spoortunnel die de achterzijde van het station ontsluit.



40. Recent opgeleverde fietsenstalling naast de reizigerstunnel.





41. Luchtfoto met op de voorgrond het station, Stationsweg en de Wilhelminastraat richting het centrum van Meppel, 1920. [Oud Meppel]

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

## 3.1 A OORSPRONKELIJKE OPZET ARCHITECTUUR, CONSTRUCTIE, MATERIALISATIE, ORNAMENTIEK

### EXTERIEUR

Het stationsgebouw van Meppel is een nieuw type tweede klasse standaardstation van de Staatsspoorwegen.

In de stations van de Staatsspoorwegen zijn de architectuurtheorieën van de Fransman Jean-Nicolas Durand herkenbaar - losse geometrisch basisvormen die in een symmetrische compositie aaneen geschakeld werden - gecombineerd met de uitgangspunten van de destijds populaire rondboogstijl, een mengeling van neoclassicistische hoofdvormen en sobere romaanse ornamentiek. Bovenstaande uitgangspunten werden vertaald in een reeks standaardgebouwen met een eenvoudige, langgerekte hoofdvorm, een symmetrische opzet, en een sobere vormtaal.

Ook het stationsgebouw van Meppel was symmetrisch opgezet op een langgerekt grondplan. Het bestond uit een middendeel van twee bouwlagen hoog met een fronton, twee zijvleugels onder een zadeldak en twee 'losse' kopgebouwen. Deze kopgebouwen waren verbonden door een soort scheidingsmuur met een deur, waar de uitgifte van bagage was geplaatst. Het risalerende middendeel was versierd met kroonlijsten en pilasters. Op de kopse kanten van het middendeel zat een rond raam. Boven het fronton zat een hoge, ranke versiering. De hoeken van de verschillende bouwdelen werden benadrukt door imitatie-rustica waarmee natuursteen werd gesuggereerd. Het exterieur werd volledig bepleisterd met Portlandcementspecie. In het originele bestek staat niet aangegeven of de gevel geverfd was, en zo ja in welke kleur. Ingekleurde foto's van het station rond 1900 laten zien dat het station een zandkleurige tint heeft. De rustica

is iets donkerder van kleur. De daken waren bedekt met leien. In tegenstelling tot de andere standaardstations (vergelijk Zwolle of Wolvega) waren in dit ontwerp geen rondbogen toegepast, maar werden boven alle deur- en vensteropeningen op zowel de begane grond als de eerste verdieping segmentbogen toegepast. Volgens het handboek van de rondbogenstijl 'Elemente des Rundbogenstiles für Schule' van Karl Möllinger uit 1854 liet deze stijl ook segmentbogen toe. Aan de spoorzijde was een marquise ontworpen over de hele breedte van de gevel. Deze marquise bestond uit een hellende houten kap, op ranke ijzeren geornamenteerde gietijzeren kolommen.

### INTERIEUR

Net als bij de meeste andere standaardstations van de Staatsspoorwegen bestond er ook in Meppel geen directe relatie tussen het exterieur en het interieur. Hoewel de voorgevel deed vermoeden dat er een directe doorgang naar de perrons zou zijn, werden de reizigers in werkelijkheid door de zijvleugels geleid. Zoals in paragraaf 1.2 al beschreven stond doelmatigheid en functionaliteit voorop.

Het station was intern verdeeld in drie delen: het middendeel, de zijvleugels en twee losse kopgebouwen. Het middendeel bestond uit een 'voorhuis' (stationshal) over de hele breedte, en bevatte de algemene reizigersvoorzieningen zoals het plaatskaarten- en telegraafkantoor, het ontvangstloket voor goederen en het kantoor voor de stationschef (zie ook afbeelding 8). Links in het middendeel was een trappartij naar de bovenwoning te vinden. De twee vleugels hadden elk een andere programmering. Een groot deel van de zuidvleugel was bestemd als derde klasse wachtkamer met buffet. Verder was er een klein kantoor, bergplaats

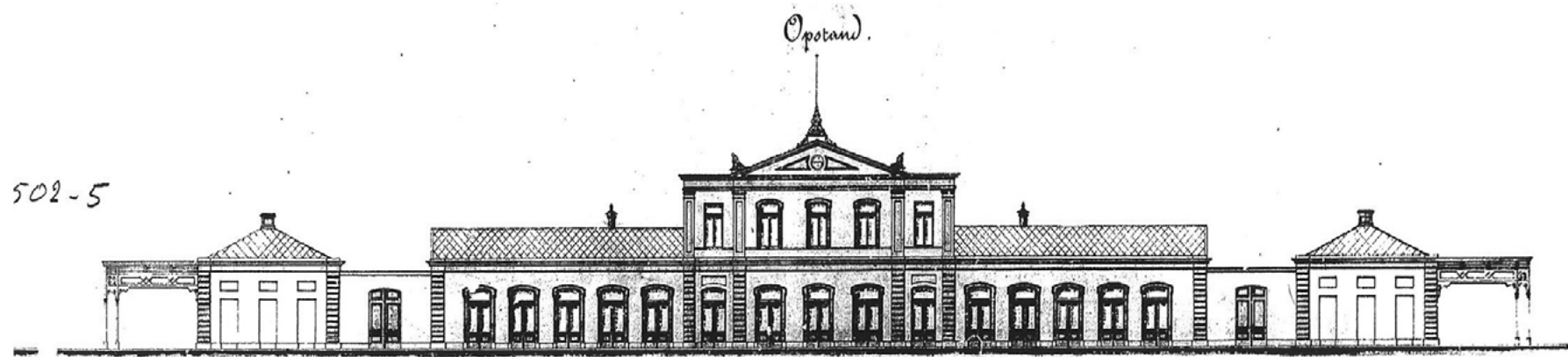
en bestelgoederenbureau. In de noordvleugel konden de eerste- en tweede klasse-reizigers zich verpozen in de wachtkamer. Het buffet was hier vermoedelijk gevarieerder doordat er ook een keuken bij hoorde. In het meest noordelijke deel van de vleugel was de woonkamer van de restaurateur, met gang en een trap naar de verdieping waar drie slaapkamers en een zolder waren.

De beide kopgebouwen stonden op een rechthoekig grondplan en waren alle twee in drie ruimtes verdeeld. Deze ruimtes waren als dienst- of werkruimtes bestemd (met o.a. arbeiderskamer, conducteurskamer en brievenposterij). Via een trap werd de woning op de eerste etage van het middendeel van het station ontsloten. Aan de stadzijde lagen respectievelijk de keuken, woonkamer (met schouw) en twee slaapkamers langs een gang. Tussen de woonkamer en slaapkamer bevond zich een trap richting de zolderetage. Aan de andere kant van de gang, aan de spoorzijde lagen twee grotere kamers: een slaapkamer en een directiekamer (met schouw).



42. Ingekleurde foto's van het station rond 1900 laten zien dat het station een zandkleurige tint heeft. [Oud Meppel]





43. voorgevel van station Meppel, 1866. [ProRail]



43a. De hoeken van de verschillende bouwdelen worden benadrukt door imitatie-rustica waarmee natuursteen wordt gesuggereerd.



43b. Het risalerende middendeel is versierd met kroonlijsten en pilasters en wordt bekroond door een fronton met een rond venster.



43c. Op de kopse kanten van het middendeel bevindt zich een rond raam.



43d. Boven alle deur- en vensteropeningen op zowel de begane grond als de eerste verdieping zijn segmentbogen toegepast.



43e. De kapconstructie met het ronde venster in de voorgevel.



43f. De 'marquise' met versierde kolommen.

### 3.1 B HOOFDGEBOUW: VERANDERINGEN EN AANPASSINGEN IN LATERE FASES

Het station is vanaf de oplevering tot op heden gepleisterd geweest. Wel lijkt bij een vergelijking van oude foto's meer contrast in de kleur van het pleisterwerk is zitten: dan gaat het met name om een iets donkerdere tint van de rustica-hoeken, de deur- en vensterlijsten en randen in het fronton. Tegenwoordig heeft het hele pand één kleur, en vormt alleen het basement dat grijzer dan de rest is, nog een contrast.

De vensters en deuren in het hoofdgebouw zijn niet meer origineel. Zo zijn op de oorspronkelijke tekening van het station zowel in de voorgevel als achtergevel veelal dubbele deuren te zien. In de jaren zestig zijn de deuren in de noordvleugel vervangen door vensters, en op tekeningen uit de jaren tachtig is het gebouw aan de voorzijde alleen nog maar te betreden via twee deuren op de hoeken van het middendeel. De rest van de gevelopeningen zijn ramen. Ook aan de spoorzijde zijn de huidige deuren en ramen niet meer origineel. Niettemin zijn de vorm en de geprofileerde deuren- en vensterlijsten nog steeds intact, waardoor het

historisch beeld overeind is gebleven.

De sloop van de kopgebouwen (het uiteinde van het zuidelijke kopgebouw tussen 1965 en 1980, het gehele noordelijke kopgebouw in 1981) betekende een ingrijpende wijziging van de oorspronkelijke verhoudingen en de hoofdvorm van het stationsgebouw. Niet alleen de verhoudingen, ook de monumentale uitstraling van het langgerekte bouwwerk werd aangetast. Daarnaast veranderde de interne logica drastisch. Met deze uitgebreide verbouwing werd in de noordvleugel een extra verdieping in de ruimte gehangen waardoor er boven de reizigershal een vide ontstond en op de nieuwe verdieping plaats kwam voor personeel, kleedruimte en magazijnen. Met de verplaatsing van de stationshal verschoof het programmatische zwaartepunt van het station definitief naar de noordzijde. Na de sluiting van de loketten in de noordvleugel in 2003 verdween de belangrijkste stationsfunctie uit het gebouw. Tegenwoordig huisvest het gebouw een bloemenwinkel en een Kiosk.

#### KUNSTTOEPASSINGEN

Het stationsgebouw is zonder al te veel opsmuk ontworpen, waardoor er geen kunstwerken in het ontwerp verwerkt zijn. Wel zijn in de ingang van het gebouw in de loop van de decennia vier plaquettes geplaatst die herinneren aan de eerste steen in 1867, een plaquette ter nagedachtenis van de slachtoffers van de Tweede Wereldoorlog, de elektrificatie van de Noorderspoorlijn in 1952 en de renovatie van het station in 1982. Tegenover het station, op het stationsplein, is in 1989 een beeld geplaatst van Vrouwe Fortuna, het zogenaamde K.E. Borgermonument. Dit monument werd in 1897 al voor het station als fontein in de vijver geplaatst ter ere van burgemeester Borger die toen vijftientig jaar burgemeester van Meppel was. Na de reconstructie van het Stationsplein in 1953 is het op die plek verdwenen en pas in 1989 weer teruggeplaatst voor het station.

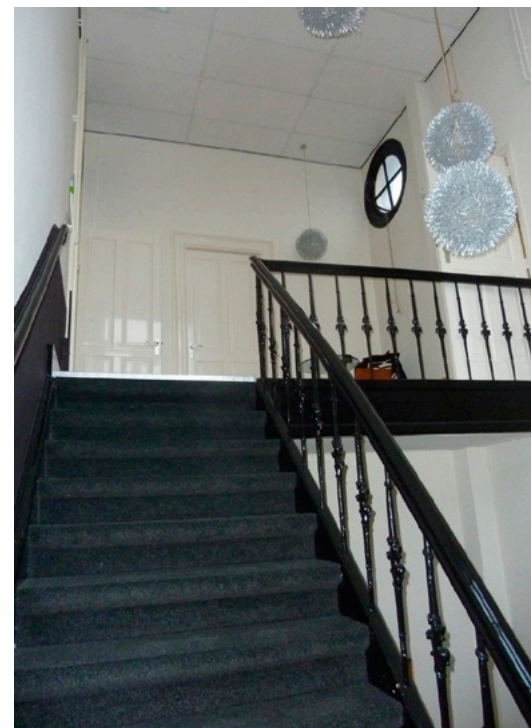




44. Deuren en ramen zijn vernieuwd, maar de vorm en de geprofileerde deuren- en vensterlijsten zijn intact, waardoor het historisch beeld overeind is gebleven.



45. Bloemenkiosk in de noordvleugel (voormalige stationshal en plaatskaartenkantor) met rechts de oorspronkelijke hoogte en links de ingehangen tussenverdieping.



46. Originele trappartij.



47. Wenteltrap naar tussenverdieping, geplaatst bij verbouwing in 1983.



### 3.2 BIJGEBOUWEN

#### DIENT- EN WACHTGEBOUW EN PRIVAATGEBOUW OP MIDDENPERRON (1901 - CA. 1980)

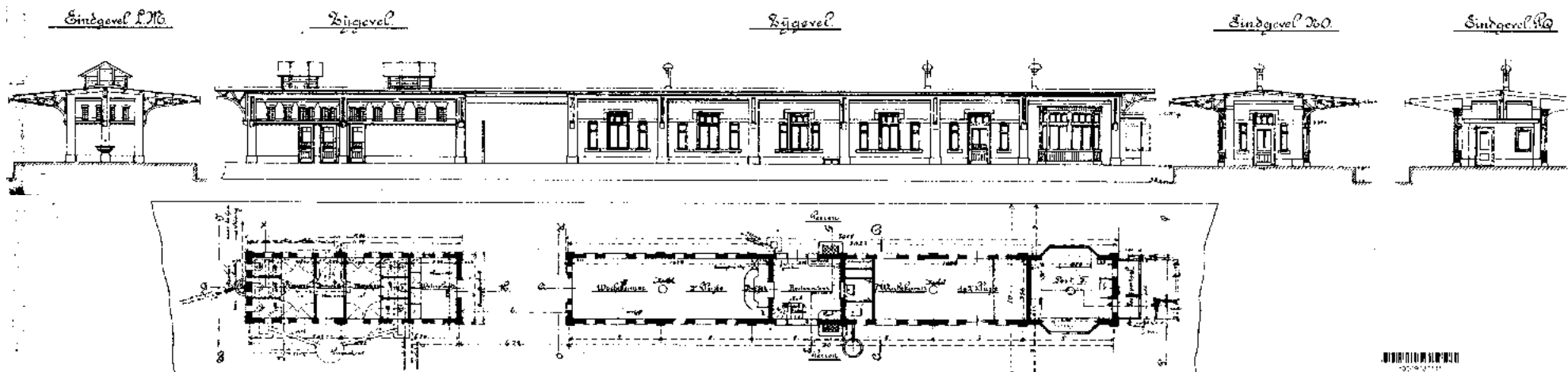
Toen rond 1901 het emplacement van Meppel uitbreidde, werden extra voorzieningen bijgebouwd. Op het middenperron kwam een 'perrongebouw voor wachtkamers en privaatgebouw'. Het dienstgebouw werd tussen 1970 en 1980 gesloopt en vervangen door een moderner wachtgebouw, dat er nog steeds staat.<sup>39</sup>

#### DOUANE- EN GOEDERENLOODS (GESLOOPT)

Ten zuiden van het stationsgebouw werd de douane- en goederenloods gesitueerd, dit in verband met de nieuwe status van station Meppel als douanestation. De tekeningen tonen twee (gescheiden) loodsen, op een langwerpige grondplan en onder een zadeldak. Op de kopse kanten zijn diverse bureaulokalen voor ambtenaren gemaakt. De nieuwe loods werd op de plek van de oude rytuigenloods opgetrokken. In 1970 werd de loods door Van Gend en Loos betrokken en in 2005 werd de loods gesloopt.



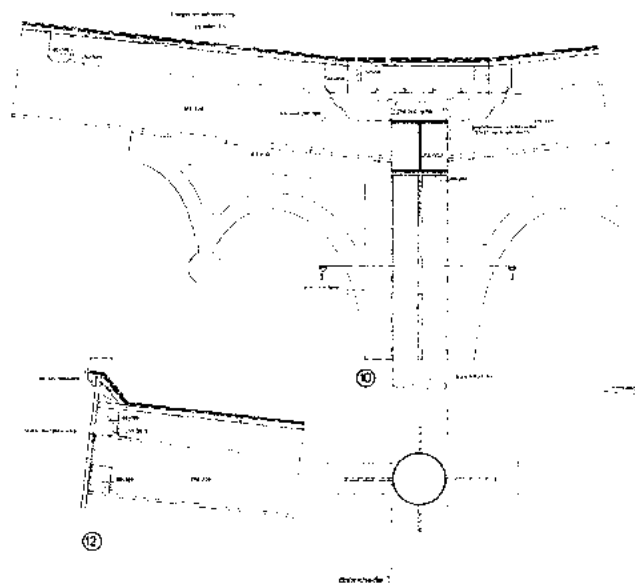
48. Sloop van het dienstgebouw op het middenperron, 1980. [Stationsweb]



49. Bestekstekening dienst- en wachtgebouw op middenperron. [ProRail]

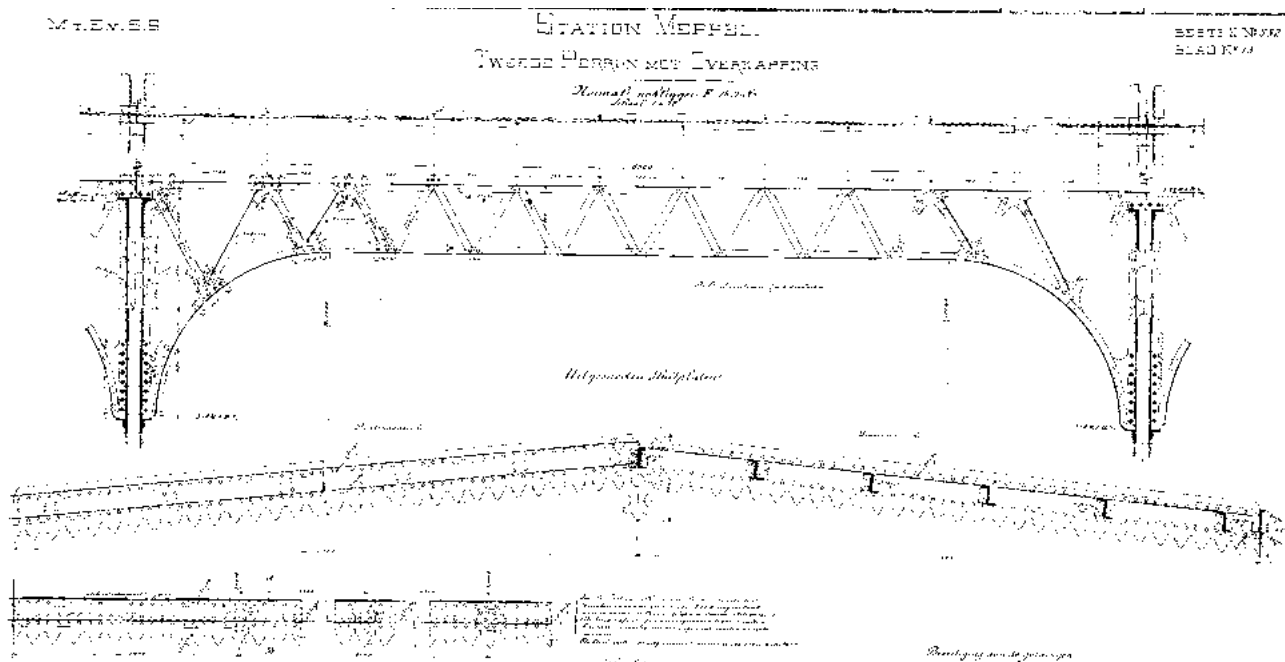
### 3.3 PERRONOVERKAPPING

Onderdeel van het oorspronkelijke ontwerp van het station is een 'marquise' over het eerste perron. Deze kap rust op ranke, achtkantige gietijzeren kolommen met aan de bovenzijde aangeklonken sierstukken. Bij het verdwijnen van de kopgebouwen in 1981 is deze kap aan de zuidzijde een klein stuk doorgetrokken en loopt nu langs de zuidelijke zijgevel. Ook aan de noordzijde van het station is de kap verlengd en naast het stationsgebouw tevens verbreed tot aan de ingang van de perrontunnel zodat deze kap nu als droogloop fungeert. Deze toevoeging refereert qua materialisatie en kleurstelling aan de historische marquise, het verschil is zichtbaar in de meer gestileerde vormgeving van de kolommen en de sierstukken.



50. Bestektekening, detail van een gestileerde console van de doorgetrokken kap aan de noordzijde van het station, gebaseerd op de oorspronkelijke sierstukken ca. 1980. [ProRail]

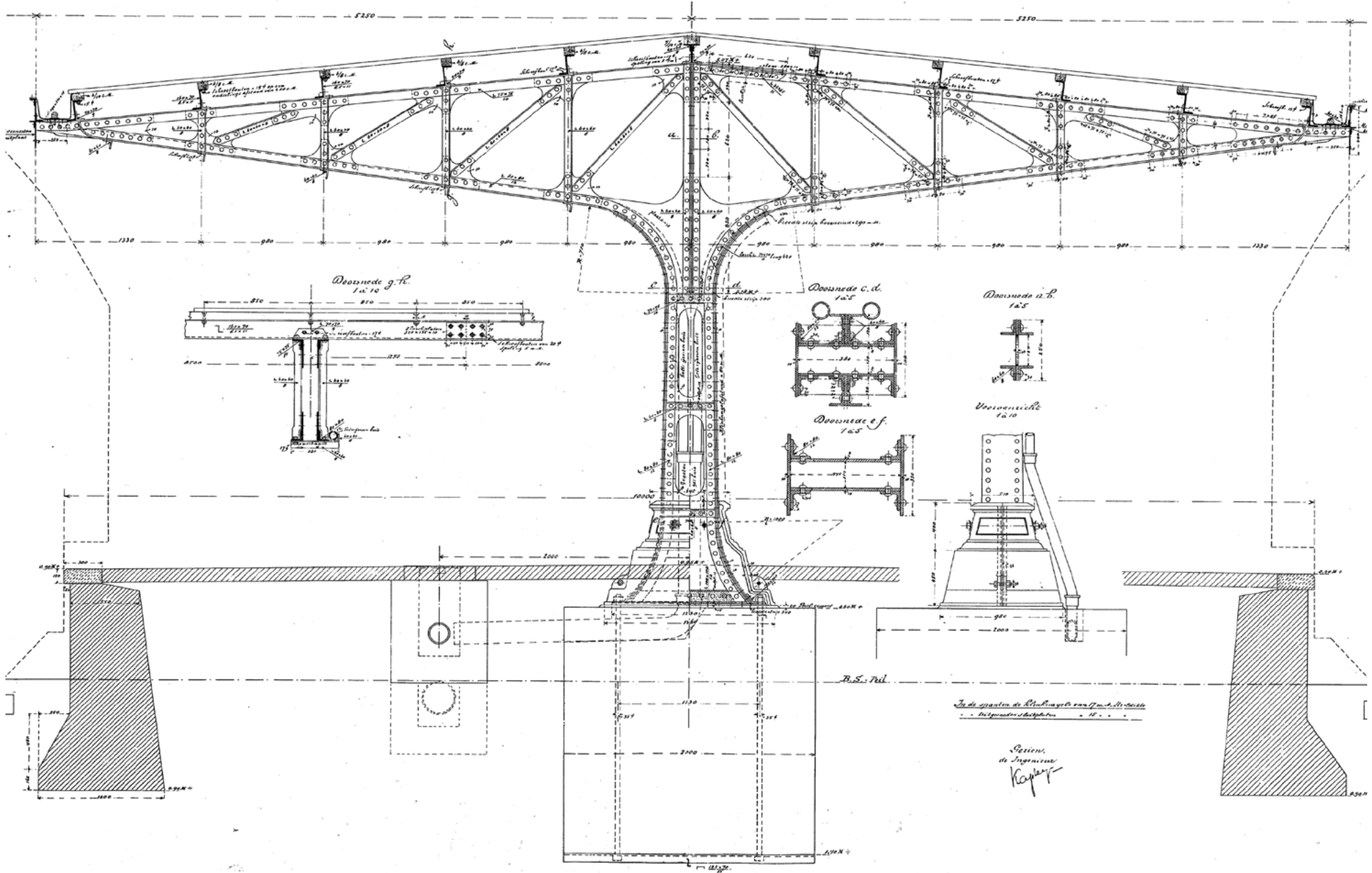
Het middenperron kreeg rond 1901 niet alleen een wacht- en privaatgebouw, maar ook een perronoverkapping die over de perrongebouwen heen getrokken werd. De kloeki overkapping is opgebouwd uit een gietijzeren kolom met aan weerszijden uitkragende vakwerkliggers waarop een houten zadeldak rust. De samengestelde staalprofielen zijn verbonden door klinknagels. Toen het dienstgebouw tussen 1970 en 1980 gesloopt werd en vervangen door een moderner wachtgebouw, werd ook het houten zadeldak vervangen.



51. Bestektekening perronoverkapping over het tweede perron ca. 1901. [ProRail]

TWEEDE PERRON MET OVERKAPPING.

Normaal Spant  
18 Stuks.



52. Bestektekening, perronoverkapping over het tweede perron ca. 1901. [ProRail]





53. De perronkap ('marquise') in 1974 . [Oud-Meppel]



54. Originele perronkap aan gebouw.



55. Originele perronkap op het middenperron, met geschulpte dakrand.



56. Geschulpte dakrand.



57. Consoles in het nieuwe deel van de perronkap, gebaseerd op de consoles van het oude deel.

### 3.4 CONCLUSIE

Het stationsgebouw van Meppel is een nieuw type tweede klasse standaardstation van de Staatsspoorwegen. Meppel is het enige station van dit type dat nog in Nederland te vinden is.

In de stations van de Staatsspoorwegen zijn de architectuurtheorieën van de Fransman Jean-Nicolas Durand herkenbaar - losse geometrisch basisvormen die in een symmetrische compositie aaneen geschakeld werden - gecombineerd met de uitgangspunten van de destijds populaire rondboogstijl, een mengeling van neoclassicistische hoofdvormen en sobere romaanse ornamentiek. Door de zorgvuldige restauratie van het gebouw in 1981 zijn de oorspronkelijke architectuurkenmerken van het gebouw nog herkenbaar.

Zowel fysiek als programmatisch is het gebouw aangetast. De sloop van beide kopgebouwen betekende een aantasting van de verhoudingen van het hoofdgebouw. Programmatisch werd het zwaartepunt ten noorden van het gebouw verlegd, door de komst van de perrontunnel in 1969, en het verleggen van de stationshal naar de noordvleugel van het stationsgebouw.

De perronoverkapping of 'marquise' is nog origineel. De toevoeging uit 1980 (aan beide zijden van de originele marquise) refereert qua materialisatie en kleurstelling aan de historische marquise, het verschil is enkel zichtbaar in de meer gestileerde vormgeving van de kolommen en de sierstukken.

De perronoverkapping met vakwerkliggers op het eerste perron uit 1901 is in goede staat.

De interne logica van de ruimtes op de begane grond is vrijwel volledig verdwenen. De trap en de indeling op de eerste etage is nog wel aanwezig. Het interieur op de begane grond is vanaf de jaren tachtig grondig gewijzigd en staat in schril contrast met het exterieur. Daar waar het exterieur nog oorspronkelijk en helder te lezen is, wordt het interieur minder helder leesbaar, onder andere door de extra verdieping in de noordvleugel. Bovendien zijn enkele oorspronkelijke functies van de begane grond volledig verdwenen: de oude wachtkamers zijn ingevuld met een bloemenwinkel, magazijn en keuken en in het middendeel is de hal verkleind en voor het grootste gedeelte nu in gebruik als Kiosk. Ook de oude indeling is niet meer herkenbaar in het huidige interieur.





59. Het middenperron, links het hoofgebouw.

# 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). Omdat het station nog volledig in functie is, kon niet op alle plekken onderzocht worden uit welke tijdsperiode de bouwresten komen (bijvoorbeeld omdat iets verstopt zit achter nieuwere bouwdelen). Op sommige plekken is daarom sprake van een 'verwachtingswaarde'. Op deze plekken is het van belang tijdens verbouwingen, wanneer de bouwsubstantie blootgelegd wordt, nader onderzoek te doen. In de waardering worden detonerende onderdelen niet op kaart aan te geven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

### Hoge monumentwaarde

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1866) of kleine aanpassingen van vóór 1965 die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde. Dit zijn:

- exterieur van het hoofdgebouw,
- kap aan de spoorzijde (uitgezonderd de nieuwe toevoeging van 1980),

- kap op het middenperron,
- de trap naar de eerste verdieping,
- de indeling van de ruimtes op de eerste verdieping, de deurstijlen en vensters.

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 verbouwingen van na 1965 die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, hebben een positieve monumentwaarde.

Dit zijn:

- de droogloop uit 1980-1982 die toegevoegd is aan de oude spoorkap,
- de getoogde openingen in de ruimte van de Kiosk (bij de verbouwing van 1966 gemaakt), die in de getoogde gevelopeningen van de voorgevel resoneren.

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

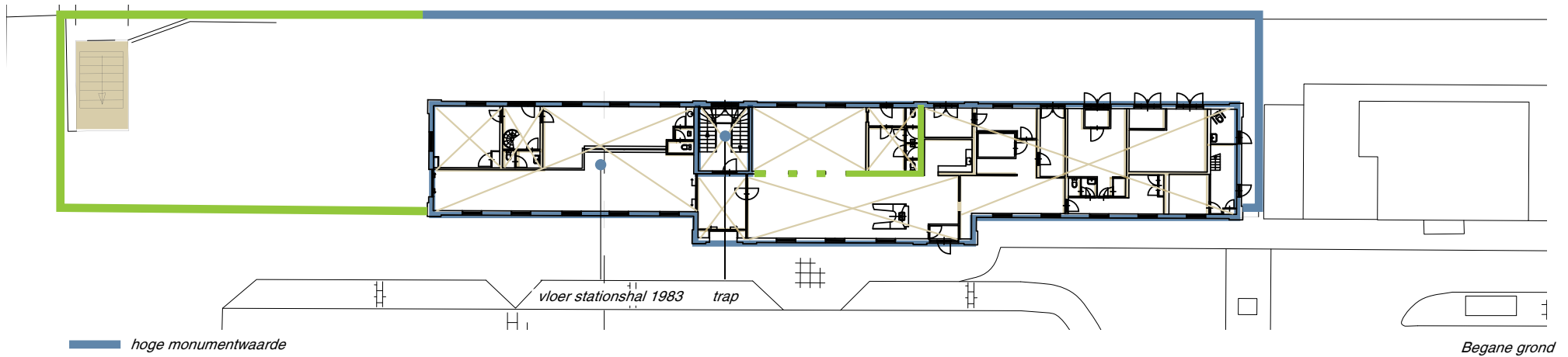
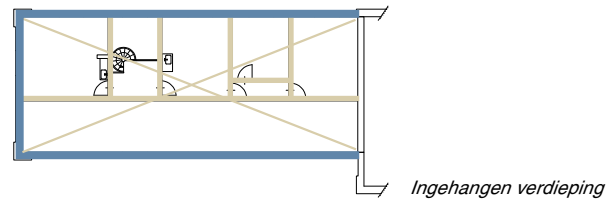
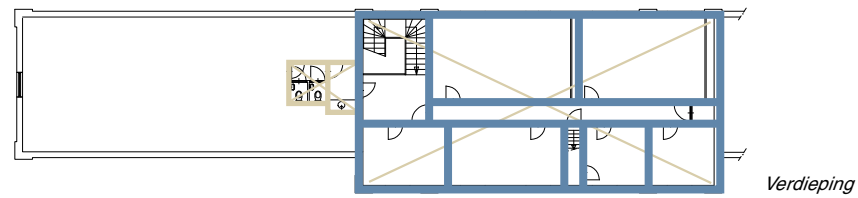
- de extra verdieping die bij de verbouwing van 1980-1982 in de noordvleugel is gehangen,

- de rode wenteltrap naar de extra verdieping in de noordvleugel (1980-1982),
- het interieur van de Kiosk (2004),
- het wachtgebouw op het middenperron,
- de voetgangerstunnel.

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

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





- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde



## 4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

### **Cultuurhistorische waarde**

- Het stationsgebouw is van waarde doordat het herinnert aan de vroegere rol van Meppel als handelscentrum van Drenthe.
- Het stationsgebouw van Meppel is een nieuw type tweede klasse standaardstation van de Staatsspoorwegen. Dit type werd gebouwd in Meppel, Hengelo en Enschede. Alleen station Meppel is nog intact, de stations van Hengelo en Enschede zijn gesloopt in respectievelijk 1899 en 1950.<sup>40</sup> Daarmee is station Meppel het enige nog bestaande station van dit type. Hieraan ontleent het station zijn cultuurhistorische waarde.
- Het stationsgebouw is van cultuurhistorische waarde door zijn functie als aanjager van de ontwikkeling van het zuidoostelijke deel van Meppel in de negentiende eeuw.

### **Stedenbouwkundige en ensemblewaarde**

- Het station is van stedenbouwkundige waarde als beginpunt en ankerpunt van de Stationsweg.
- Het stationsgebouw maakt grofweg deel uit van twee verschillende stedenbouwkundige ensembles te onderscheiden: het ene ensemble wordt gevormd door Hotel Neuf (schuin tegenover het station), het groen op het voorplein en de bebouwing op het kavel links tegenover het station. Het andere ensemble wordt gevormd door de as station-schouwburg, bestaande uit de statige bebouwing aan de Stationsweg en de schouwburg Ogterop (aan de andere kant van de Stationsweg).
- Het naastgelegen Wilhelminapark draagt bij aan een statige sfeer in dit zuidoostelijke deel van Meppel.
- De allure van het station werd luister bij gezet door het plantsoenachtige voorplein. Het groene karakter is in de loop van de decennia slechts geraakt, waardoor ook het statige karakter van het station en de omgeving onder druk staat.

### **Architectuurhistorische waarde**

- Het station is van architectuurhistorische waarde door de toepassing van de architectuurtheorieën van de Fransman Jean-Nicolas Durand - losse geometrisch basisvormen die in een symmetrische compositie aaneen geschakeld werden - gecombineerd met de uitgangspunten van de destijds populaire rondboogstijl, een mengeling van neoclassicistische hoofdvormen en sobere romaanse ornamentiek. Door de zorgvuldige restauratie van het gebouw in 1981 zijn de oorspronkelijke architectuurkenmerken in de gevels van het gebouw nog zeer herkenbaar. Waardevol zijn: de symmetrische opzet van het gebouw, de ritmiek van de vensters, de geveldecoratie en de gestuukte gevel, de originele marquise (perronoverkapping),
- De sloop van beide kopgebouwen doet afbreuk aan de oorspronkelijke monumentaliteit en grandeur.
- Van waarde zijn de plaquettes in het station en het zogenaamde K.E. Borgermonument voor het station.



61. Uitzicht op de Stationsweg vanuit het ronde zolderraam in het timpaan in de voorgevel.



# 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

### Hoofdgebouw, gevels

- Behoud het volume, de dakvorm en de bestaande openingen in de gevel.
- Mocht uitbreiding van het station aan de orde komen, overweeg dan de twee kopgebouwen terug te brengen om de verhoudingen van het gebouw te herstellen en het monumentale karakter te versterken.
- Behoud de perronkap ('marquise') aan de gevel van het stationsgebouw, en de kap op het eilandperron.
- Behoud de samenhang en rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het gebouw.
- Zorg dat de vensters open en transparant blijven.

- Let bij eventuele wijzigingen aan de gevel op behoud van de nog aanwezige ritmiek (van de identieke gevelopeningen en decoratie) en de geleiding. De gevel wordt horizontaal geleed door de pilasters en verticaal door de gevelbanden en lijsten.
- Let bij het plaatsen van relingen, bordjes en automaten op dat deze het monumentale karakter van het gebouw zo min mogelijk verstoren.
- Herstel de kleurstelling of maak een nieuw kleurontwerp, gericht op de oorspronkelijke architectonische rijkdom en samenhang (monochrome gevel, met enkele accenten). Hiervoor is aanvullend kleuronderzoek op het gebouw en oude afbeeldingen aanbevolen.

### Hoofdgebouw, functionaliteit en interieur

- De grandeur van het exterieur van het gebouw is niet meer terug te zien in het interieur. De ruime hal bestaat niet meer, maar is voor het grootste gedeelte bij de Kiosk getrokken. De Kiosk domineert in het middendeel, maar doet wat betreft het interieur geen recht aan de allure van het exterieur. Het verdient de aanbeveling een centrale ruimte in te richten, waarbij de Kiosk een bescheidener ruimte krijgt en er ruimte komt voor een nieuwe

voorziening met een publiek karakter (dit is bijvoorbeeld in te richten met het concept 'Prettig wachten').

- Geef het stationsgebouw haar functie als wachtruimte terug en probeer de kaartautomaten in het gebouw te plaatsen. Een functie die geïnspireerd is op de oorspronkelijke stationsrestaurant (met de vermaarde koffie) zou het gebouw op kunnen laden met een nieuwe betekenis.
- Zet in op behoud van de indeling van de bovenwoning en het behoud van de trap.
- Ruim verrommelde ruimtes op in de zuidvleugel en geef deze een functie, bijvoorbeeld als dienstruimte.
- Verwijder de extra verdieping in de noordvleugel.

## 5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Houd bij het plaatsen van prullenbakken, ov-chipkaartpalen, banken en borden op de perrons en aan de voorzijde van het station rekening met het monumentale karakter van het gebouw. Een verkeerde plaatsing kan afbreuk doen aan de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het station.

### **5.3 AANBEVELINGEN VOOR DE STEDENBOUWKUNDIGE**

- Het station maakt deel uit van twee ensembles: de directe omgeving rond het station - met het voorplein en Hotel Neuf - en daarnaast het ensemble van station, Stationsweg en Schouwburg. Behoud deze compositie.
- Een kwaliteit van het voorplein was het uitdrukkelijke plantsoenachtige karakter dat doorgetrokken werd in de lommerrijke Stationsweg. In de loop der decennia is het Stationsplein meer en meer verhard en ingericht als parkeerplaats en busstation. Breng daarom zoveel mogelijk groen op het voorplein weer terug.

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

- Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van station Meppel als voorbeeld van nieuw type tweede klasse van de Staatsspoorwegen is het van essentieel belang om de integriteit en samenhang van het monument te versterken. Afgezien van de gesloopte kopgebouwen zijn de gevels nog geheel intact. Voor de gevels wordt een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de

details. Wat betreft de interieur zijn met name op de eerste etage en in het trappenhuis nog originele details te vinden. Behoud van deze details staat voorop.

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

- De buitenkant laat een bijna gaaf nieuw type tweede klasse zien, dat versterkt door het groene voorplein een zekere grandeur uitstraalde. Het is de uitdaging de grandeur in het voorplein weer te herstellen en ook weer in het interieur in te brengen (met historische of eigentijdse architectuur).

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

Een van de meest belangrijke ontwerptheema's is het weer herstellen van de oorspronkelijke grandeur van het stationsgebouw en Stationsplein dat afstraalde op de omgeving. De grandeur is terug te vinden op drie niveaus: het interieur, exterieur en de stedenbouwkundige context. Herstel van deze allure kan gezocht worden in het vergroenen van het ooit zo plantsoenachtige voorplein. Het terugbrengen van de twee kopgebouwen herstel de verhouding van het gebouw en het monumentale karakter.

Lange tijd werd de grandeur van het station ondersteund door een vermaarde stationsrestauratie. Voor de toekomst is het een uitdaging om zowel in de openbare ruimte, als in het functionaliteit van het gebouw de grandeur van het station weer te herstellen.



# NOTEN & BRONNEN

- 1 Hierover is meer te lezen in M.A.W. Gerding e.a. (red) Geschiedenis van Meppel, Meppel/Amsterdam 1991.
- 2 Veen (2010), p. 17.
- 3 Gemeentearchief Meppel, jaarverslag gemeente Meppel over 1868.
- 4 Veen (2010) p. 32.
- 5 Nationaal Archief, toegang 2.04.22, inv. nr. 1275.
- 6 Nationaal Archief, toegang 2.04.22, inv. nr. 1275.
- 7 Van der Woud (1997), pp. 27-28.
- 8 Van der Woud (1997), p. 28.
- 9 Van der Woud (1997), p. 28.
- 10 Staten Generaal. Tweede Kamer. In: Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant, 30-10-1865.
- 11 Gemeentearchief Meppel, toegang 1.777.811.22, nr. 699.
- 12 Fotoarchief van Oud Meppel, foto 1341. Ook: Veen (2010), p. 7.
- 13 Ontworpen door Meppeler architect J. Janzen, zie het monumentenregister onder nr. 508720.
- 14 Oldenburg-Ebbers (1995), p. 133.
- 15 Veen (2010), p. 39.
- 16 Veen (2010), p. 41.
- 17 Fotoarchief Oud-Meppel, bijv. foto 11408.
- 18 Gemeentearchief Meppel, 1.777.811.22, nr. 699.
- 19 Gemeentearchief Meppel, 1.777.811.22, nr. 699.
- 20 Gemeentearchief Meppel, 1.777.811.22, nr. 699.
- 21 Veen (2010) p. 78.
- 22 Veen (2010) p. 85.
- 23 Veen (2010) p. 93., zie ook HUA 915\_271.
- 24 Het Utrechts Archief, toegang 916, inv. nr. 485.
- 25 Veen (2010) p.32.
- 26 Het Utrechts Archief, toegang 916, inv. nr. 852.
- 27 Het Utrechts Archief, toegang 916, inv. nr. 955.
- 28 Het Utrechts Archief, toegang 916, inv. nr. 1049.

- 29 Veen (2010) pp. 89-90.
- 30 Veen (2010) pp. 82-83.
- 31 Veen (2010), p. 87.
- 32 Volgens het gemeenteverslag uit 1913 (Gemeentearchief Meppel).
- 33 [www.meppel.nl](http://www.meppel.nl) en de monumentale bomenkaart.
- 34 Oud Meppel, zie foto 1014 uit het fotoarchief van Oud Meppel.
- 35 <http://www.encyclopediedrenthe.nl/Hollema,%20Geke%20R.> (geraadpleegd op 01-02-2013).
- 36 WUR 39.222, Hein Otto /Meppel.
- 37 Gemeentearchief Meppel, zie 12212 1994-1998.
- 38 Veen (2010), p. 85.
- 39 Fotoarchief Stichting Oud-Meppel, zie ook Het Utrechts Archief, toegang 916, inv. nr. 852.
- 40 [www.stationsweb.nl](http://www.stationsweb.nl), geraadpleegd 19-02-2013.

## Literatuur

- M.A.W. Gerding (red.), Geschiedenis van Meppel, Meppel 1991.
- J.H.S.M. Veen, Sporen langs de Meppeler toren, Meppel 2010.
- C.S. Oldenburg-Ebbers, Gids voor de Nederlandse Tuin- en Landschapsarchitectuur, deel Noord, Rotterdam 1995.
- A. van der Woud, Waarheid en karakter. Het debat over de bouwkunst 1840-1900, Rotterdam 1997.

## Archieven

- Gemeentearchief van Meppel
- Het Utrechts Archief [HUA]
- ProRail, bedrijfsarchief
- Wageningen Universiteit [WUR], speciale collecties
- Nationaal Archief

# COLOFON

© SteenhuisMeurs BV, oktober 2013.

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

Projectteam: prof.dr.ir. Paul Meurs, Henriëtte Sanders MA, ir. Joost Emmerik, drs. Lara Voerman.

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

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









