



Station

Nunspeet

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Monumenten Advies Bureau



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

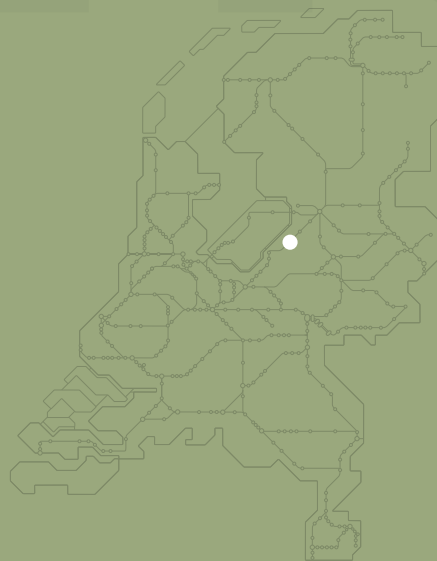
Nu

Station

Nunspeet

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Architecten

31 januari 2014



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

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK & WAARDESTELLING

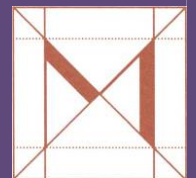
NS Station Nunspeet

Onderzoek i.o.v. NS Stations B.V. en Pro rail B.V.

31 januari 2014



MONUMENTEN ADVIES BUREAU





COLOFON

Projectgegevens

NS Station Nunspeet
Stationsplein 1.
8071CH NUNSPEET

Opdrachtgevers

NS Stations B.V. - Exploitatiebedrijf
Prorail B.V.

Rapportage

Ing. G. Korenberg
Drs. F.A.C. Haans
mw. V. Delmee BSc

**Dit is een uitgave van het Monumenten Advies Bureau, Nijmegen, januari 2014,
copyright MAB Nijmegen 2014**

MONUMENTEN ADVIES BUREAU

drs. C.J.B.P. Frank
drs. F.A.C. Haans
mw. drs. C.H.J.M. van den Broek
mw. V. Delmee BSc
drs. J.H.J. van Hest
ing. G. Korenberg
mw. drs. M. Lemmens
mw. drs. L. Valckx

Bredestraat 1
6542 SN NIJMEGEN
tel: 024-3786742
fax: 024-3792477

Info@monumentenadviesbureau.nl / www.monumentenadviesbureau.nl



CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK & WAARDESTELLING NS STATION NUNSPEET

INHOUD

o INLEIDING	5
1 HISTORISCHE CONTEXT: de bouw- en gebruiksgeschiedenis	7
1.1 De aanleg van een spoorwegennetwerk in Nederland	7
1.2 De Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij (NCS)	10
1.3 Nunspeet komt uit haar isolement	11
1.4 Station Nunspeet	12
1.5 Bouw van een nieuw station	15
2 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT: het grote verband	20
2.1 Oorspronkelijke situatie	20
2.2 Aanleg van een nieuw station	21
2.3 Veranderingen in de 20 ^{ste} eeuw	23
2.4 Huidige situatie	28
2.5 Nieuwe ontwikkelingen	32
3 EMPLACEMENT CONTEXT: opzet, routing en reizigersbeleving	36
3.1 Oorspronkelijke concept	36
3.2 Gewijzigd gebruik	40
3.3 Huidige Situatie	44
4 ARCHITECTONISCHE CONTEXT: de gebouwen tot in de details	49
4.1 Wijzigingen	49
4.2 Stationsgebouwen	51

5 WAARDESTELLING: de gebouwde erfenis	62
5.1 Waardering stationscomplex	62
5.2 Waardering stationsgebouwen perronoverkapping	65
5.3 Toelichting en omschrijving waarden	67
6 HOE NU VERDER	70
6.1 Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar	70
6.2 Aanbevelingen voor beheer	71
6.3 Aanbevelingen voor Architect en stedenbouwkundige	71
6.4 Aanbevelingen voor plantoetsers	72
6.5 Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie	72
6.6 Relevante ontwerpthema's	72
7 LITERATUUR EN ARCHIEFSTUKKEN	75
8 WOORDENLIJST	76
9 NOTEN	80





o INLEIDING

In 2012 werd door NS Stations het initiatief genomen tot het aanwijzen van “De Collectie”, een selectie van stationsgebouwen uit het rijke bestand van de Nederlandse Spoorwegen die in de toekomst het boegbeeld zullen vormen voor een zorgvuldige omgang met het cultureel erfgoed van het spoor.

Naast de publicatie van het boek “De Collectie – Bijzondere stationsgebouwen in Nederland” is de intentie om bij deze gebouwen het cultuurhistorische aspect leidend te laten zijn bij de planvorming voor toekomstige ingrepen.

Om echter de aanwezige waarden eenduidig vast te stellen is het van belang dat er voor de gebouwen uit “De Collectie” een op cultuurhistorisch onderzoek gebaseerde waardestelling beschikbaar is. Hiervoor heeft NS Stations BV diverse onderzoeksbureaus benaderd voor het uitvoeren van deze onderzoeken, waarbij de verschillende stations op basis van een uniforme rapportage worden beschreven en gewaardeerd.

Voor sommige stations van De Collectie werden al eerder waardestellende onderzoeken samengesteld, welke binnen het onderhavige project *Cultuurhistorisch onderzoek van stations van De Collectie* moesten worden geactualiseerd, zoals het rapport uit 2009 van BBA van het station te Deventer, welke in 2012 door het Monumenten Advies Bureau is geactualiseerd. Andere stations zoals het in deze rapportage behandelde NS station Nunspeet zijn voor de eerste keer in opdracht van de NS onderworpen aan een waardestellend Cultuurhistorisch onderzoek. De naar aanleiding van het onderzoek naar de stations van De Collectie per station verzamelde gegevens worden volgens een voorafgaand aan het onderzoek door de NS vastgestelde indeling weergegeven, zodat alle stations van een uniform opgezette rapportage worden voorzien.

Voor deze rapportage heeft op 25 maart 2013 veldwerk plaats gevonden.

Zoals al even is aangestipt is voor de rapportages binnen deze opdracht voor een vaste opbouw gekozen, waarbij na de weergave van de historische context vervolgens steeds verder wordt ingezoomd van de omgeving van het station naar de gebouwen op detailniveau.

Dit rapport vangt dan ook aan met de historische context van station Nunspeet. In hoofdstuk 2 wordt vervolgens ingegaan op de stedenbouwkundige context, waarna vervolgens op de emplacement context wordt ingegaan in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 gaat in op de architectonische context, waarbij naast het grote geheel ook de details aan de orde komen. Nadat tot op detailniveau is ingezoomd wordt in hoofdstuk 5 de waardestelling weergegeven. Hierbij wordt ook weer op de verschillende schaalniveaus naar het station gekeken. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de waardestelling vertaald naar de praktijk van een volop in bedrijf zijnd stedenbouwkundig- en vervoerstechnisch knooppunt. Daarbij dienen de sterke punten bewaard te blijven en inspiratie te bieden voor toekomstige ingrepen, terwijl de zwakke punten als mogelijkheden voor verbeteringen kunnen worden beschouwd.

Monumenten Advies Bureau, 31 januari 2014

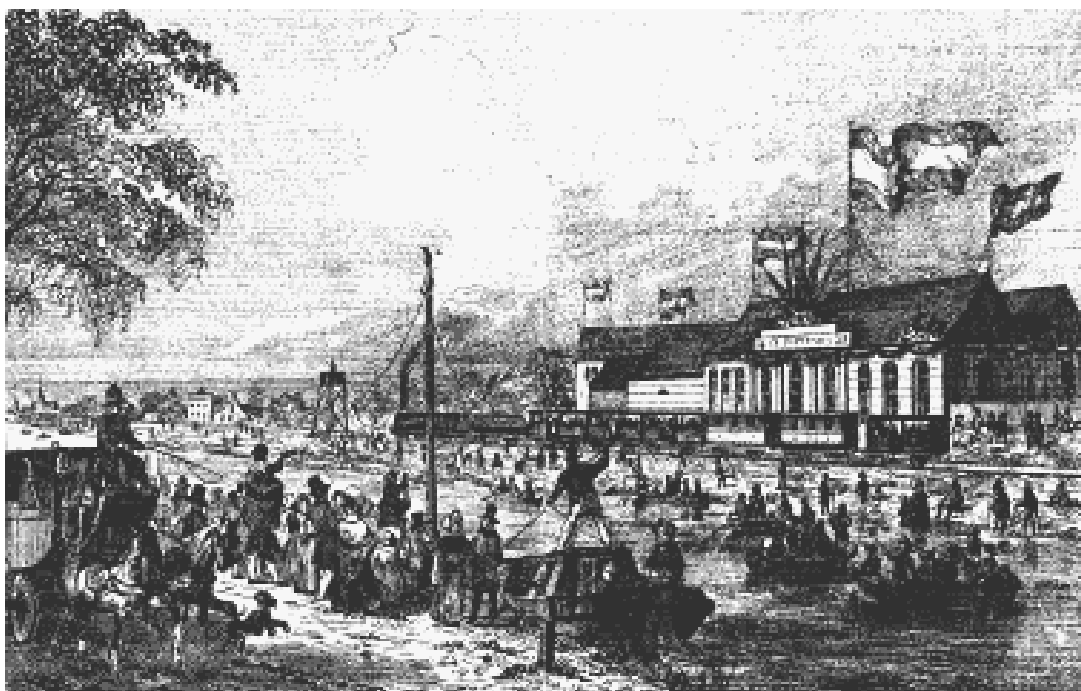




1 HISTORISCHE CONTEXT: de bouw- en gebruiksgeschiedenis

1.1 De aanleg van een spoorwegennetwerk in Nederland

Op 20 september 1839 werd tussen Amsterdam en Haarlem de eerste Nederlandse spoorlijn geopend. De lijn werd geëxploiteerd door de in 1837 opgerichte Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). De lijn werd tussen 1842 en 1847 doorgetrokken tot aan Rotterdam. Naast de aanzienlijke concurrentie van de bestaande vervoersmiddelen over het water en over de weg leverde ook de aankoop van de voor de spooraanleg benodigde gronden de nodige moeilijkheden op.



Opening van de eerste spoorlijn in Nederland (bron: wikimedia.org; origineel Spoorwegmuseum Utrecht)

Links: Zicht op het eerste station van Nunspeet omstreeks 1900. Bron: Streekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. 7025



Overzicht van het spoorwegennet rond 1860. Behalve enkele lijnen in Zuid-Holland en één oost-westverbinding is er nog nauwelijks sprake van een “netwerk” (bron: wikipedia.nl)

Het spoorwegennet breidde zich tot ca. 1860 dan ook slechts zeer langzaam uit. In 1843 werd de tweede Nederlandse spoorlijn geopend, de Rhijnspoorweg van Amsterdam naar Utrecht, die in 1845 werd verlengd naar Arnhem. Deze lijn werd aangelegd door de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS), die in 1855 ook nog een zijlijn opende van Utrecht naar Rotterdam.

In het zuiden van Nederland werden enkele buitenlandse lijnen tot over de Nederlandse grens doorgetrokken, maar van een aaneengesloten netwerk was tot ca. 1860 nog geen sprake. Nederland liep daarmee duidelijk achter ten opzichte van de ons omringende landen.



De spoorwegkaart van 1868, na de aanleg van de eerste staatslijnen, laat een spoorwegennet met vrijwel landelijke dekking zien (bron: wikimedia.org; Van den Heuvel & Van Santen's officieele reisgids 1868)

Staatsaanleg en particuliere initiatieven

In 1860 besloot de regering dan ook tot de uitbreiding van het spoorwegennet met de aanleg en exploitatie van de Noorder- en Zuiderspoorweg. Bij wet werd de aanleg van in totaal tien lijnen bepaald, die tussen 1863 en 1873 werden aangelegd (1e Staatsaanleg). Daarmee ontstond een grotendeels landelijke, zij het vrij grofmazige dekking. Door te werken met standaard bestekken en “standaard” stations in verschillende klassen kon de aanleg van de infrastructuur betrekkelijk snel plaats vinden.

Hoewel de lijnen door de staat werden aangelegd, werd de exploitatie voor een belangrijk deel neergelegd bij de in 1863 opgerichte particuliere Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS). Enkele andere lijnen werden door de HIJSM geëxploiteerd. Per lijn werd door de staat bepaald wie de concessie voor de exploitatie kreeg.

Met de aanleg, in 1872, van de lijn Lage Zwaluwe – Dordrecht werden voor het eerst de grote rivieren overbrugd en was er een volledige noord-zuidverbinding ontstaan.

Naast de van staatswege aangelegde lijnen ontstonden ook de nodige particuliere initiatieven. In 1860 werd de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij (NCS) opgericht. Deze legde tussen 1863 en 1865 de lijn Utrecht - Zwolle - Kampen aan (met daaraan de halte Nunspeet), die zij zelf tot 1919 exploiteerde.

In een periode van slechts 15 jaar ontstond zo een hoofdspoorwegennet met landelijke dekking. Hiermee maakte Nederland de eerder opgelopen achterstand weer ruimschoots goed.

Locale lijnen

In de hierop volgende jaren zouden door de verschillende particuliere maatschappijen nog diverse (locaalspoor) lijnen worden aangelegd.

Buiten het hoofdspoor netwerk ontstonden diverse plaatselijke initiatieven voor regionale tram- en smalspoorverbindingen, die als voordeel hadden dat de aanleg goedkoper was en de smallere sporen flexibeler in de bestaande infrastructuur waren in te passen. In 1873 en 1875 zouden echter alsnog van staatswege ook enkele spoorlijnen worden aangelegd in meer afgelegen gebieden (behorend tot de zogenaamde 2e en 3e Staatsaanleg).

Ook hierna werden nog diverse spoorlijnen aangelegd, waarmee een steeds fijnmaziger hoofdspoorwegennetwerk ontstond.



Reclameposter van de Nederlandsche Spoorwegen uit 1939 (bron: www.geheugenvannederland.nl)



1.2 De Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij (NCS)

De Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij (NCS) werd opgericht op 20/29 februari 1860, nadat op 14 juli 1859 een definitieve concessie was verkregen voor de aanleg en exploitatie van een spoorlijn tussen Utrecht en Zwolle. Deze was aangevraagd door de heren W.C. Brade, H.A.J. Baron van Lockhorst, A. Blondot en C. van der Elst. Direct na de oprichting van de NCS trokken zij zich echter terug door hun aandelen te gelde te maken. De aandelen kwamen hierdoor voor een belangrijk deel in buitenlandse handen.

Voor de aanleg van de spoorlijn en de levering van het materieel werd aanvankelijk een contract afgesloten met de firma Delettrez, Père et Cie uit Parijs, maar op de door dit bedrijf opgestelde plannen werd door de regering geen goedkeuring verleend, waarna door de NCS de eveneens uit Parijs afkomstige firma Vitali, Picard, Charles et Cie werd gecontracteerd. De firma kreeg hiervoor als vergoeding aandelen in de NCS.

Op 15 juli 1861 werd bij Soest begonnen met de aanleg van de spoorlijn Utrecht – Zwolle. In maart 1863 werd nog een concessie verkregen voor het doortrekken van de lijn naar de stad Kampen, die hiervoor een deel van de aanleg zelf bekostigde. Op 16 juli 1863 werd het gedeelte van de lijn tussen Utrecht en Hattemerbroek geopend. Pas na het gereedkomen van de IJsselbrug kon de lijn in juni 1864 worden doorgetrokken tot aan Zwolle en in mei 1865 werd ook de lijn naar Kampen geopend.

De exploitatie van de lijn Utrecht – Kampen werd door de NCS verzorgd. In de vroege 20ste eeuw nam de NCS ook nog de exploitatie van enkele stoomtramwegen voor haar rekening. Het betrof de lijn Nunspeet – Hattemerbroek, die werd aangelegd door dochtermaatschappij Nederlandsche Buurtspoorweg Maatschappij (NBM). Deze lijn werd gefaseerd in gebruik genomen tussen 1908 en 1914. Ook de door NBM aangelegde elektrische tramlijn Utrecht – Zeist en de door dochtermaatschappij Zwolle-Blokzijl (ZB) aangelegde lijn Zwolle – Zwartsluis – Blokzijl (1914) werden door de NCS geëxploiteerd.

In 1881 kreeg de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij (NRS) een meerderheidsbelang in de NCS. De NRS werd op haar beurt in 1890 overgenomen door de Staat der Nederlanden, die de exploitatie van de NRS-lijnen uitbesteede aan de Staats Spoorwegen (SS).



Het ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de NCS in 1913 versierde station Nunspeet. Bron: HUA, catalogusnr. 801276; De afbeelding bevindt zich in het jubileumboek "Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij - 1863 - 1913. (In particulier bezit)

Door diverse overnames en fusies bleven de HIJSM en de SS als grootste maatschappijen voor exploitatie van spoorwegen over. Zij gingen in 1917 samenwerken als Belangenmaatschap Nederlandsche Spoorwegen. Geleidelijk werd de exploitatie van andere maatschappijen overgenomen, waaronder ook de NCS in 1919. Hoewel de NCS eigenaar bleef van haar lijnen, bestond de maatschappij vanaf dat moment nog uitsluitend op papier. In 1934 werden de NCS-lijnen door de Nederlandsche Spoorwegen genaast en werd de NCS op 23 mei 1934 ontbonden.



Vanuit de samenwerking tussen de SS en de HIJSM werd in 1938 de N.V. Nederlandse Spoorwegen opgericht. In 1995 werd de N.V. gesplitst. Het beheer van de spoorlijnen werd ondergebracht bij ProRail. De exploitatie werd opgesplitst in een Reizigerstak (NS Reizigers) en een goederentak (NS Cargo). Sinds 1995 is het ook voor andere bedrijven mogelijk om diensten te verzorgen op de door ProRail beheerde spoorlijnen.

1.3 Nunspeet komt uit haar isolement

Tot in de 19^{de} eeuw lag Nunspeet sterk geïsoleerd. Het dorp had een voornamelijk agrarische bevolking en was met ca. 1.600 inwoners omstreeks 1832 de grootste woonkern van de in 1818 ontstane gemeente Ermelo, waarvan het bestuur in Nunspeet zetelde¹.

Belangrijk voor de groei van Nunspeet was allereerst de aanleg van de Zuiderzeestraatweg tussen Amersfoort en Zwolle in 1830. Binnen Nunspeet volgde deze belangrijke doorgaande route deels de historische hoofdweg (Dorpsstraat). Een tweede stap voor een betere ontsluiting was de aansluiting op het spoorweganet in 1863.² Deze verbetering van de bereikbaarheid van het dorp had een gunstige invloed op de plaatselijke economie.

Het landelijke en wat betreft het platteland arme Nunspeet met zijn fraaie vaak heuvelachtige heide- en bosgebieden trok vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw steeds meer toeristen. Door tijdelijke bewoning ontstond geleidelijk aan een permanente bewoning door een gemêleerd gezelschap van kunstenaars en welgestelde 'kapitalisten of renteniers'. Veel pensions werden geopend waardoor een nieuwe vorm van werkgelegenheid ontstond. Ook veel kampeerders vonden hun vaste plaats in Nunspeet en omgeving. Diverse vakantiekolonies ontstonden en zowel handel als middenstand floreerden hierbij.

De bevolking groeide in de negentiende eeuw dan ook sterk tot ca. 9.000 inwoners omstreeks 1900. Deze bevolkingsgroei had grote invloed op de vanouds sterk agrarische inrichting van de gemeente. Werkloosheid en armoede deden hun intrede. Een eerste echte aanzet om hier iets aan te

doen, was de oprichting van de katoenfabriek met bijbehorende ververij aan de Laan in Nunspeet. Velen vonden hier werk. Ook door uitgebreide bebossingsprojecten van zowel gemeentebestuur als particulieren kwamen velen aan werk. In 1895 richtte F.A. Moliijn de Maatschappij De Veluwe op en legde daarmee de grondslag voor de latere Veluvine Verffabriek.

In de loop van de twintigste eeuw vestigden veel bedrijven zich in de gemeente. Hierdoor en door het toegenomen toerisme groeide ook de middenstand. In 1952 werd ten zuiden van het dorp een grote kazerne gebouwd, de Generaal Winkelmankazerne. De Elspeetse heide werd in gebruik genomen als militair oefenterrein. In de jaren zestig van de twintigste eeuw werd Nunspeet flink uitgebreid naar het noordoosten met de woonwijk Oenenburg. In 1967 werd de Veluwesnelweg A28 tussen Amersfoort en Zwolle aangelegd waardoor de bereikbaarheid van Nunspeet aanzienlijk werd verbeterd. Het toerisme kreeg hierdoor opnieuw een impuls.



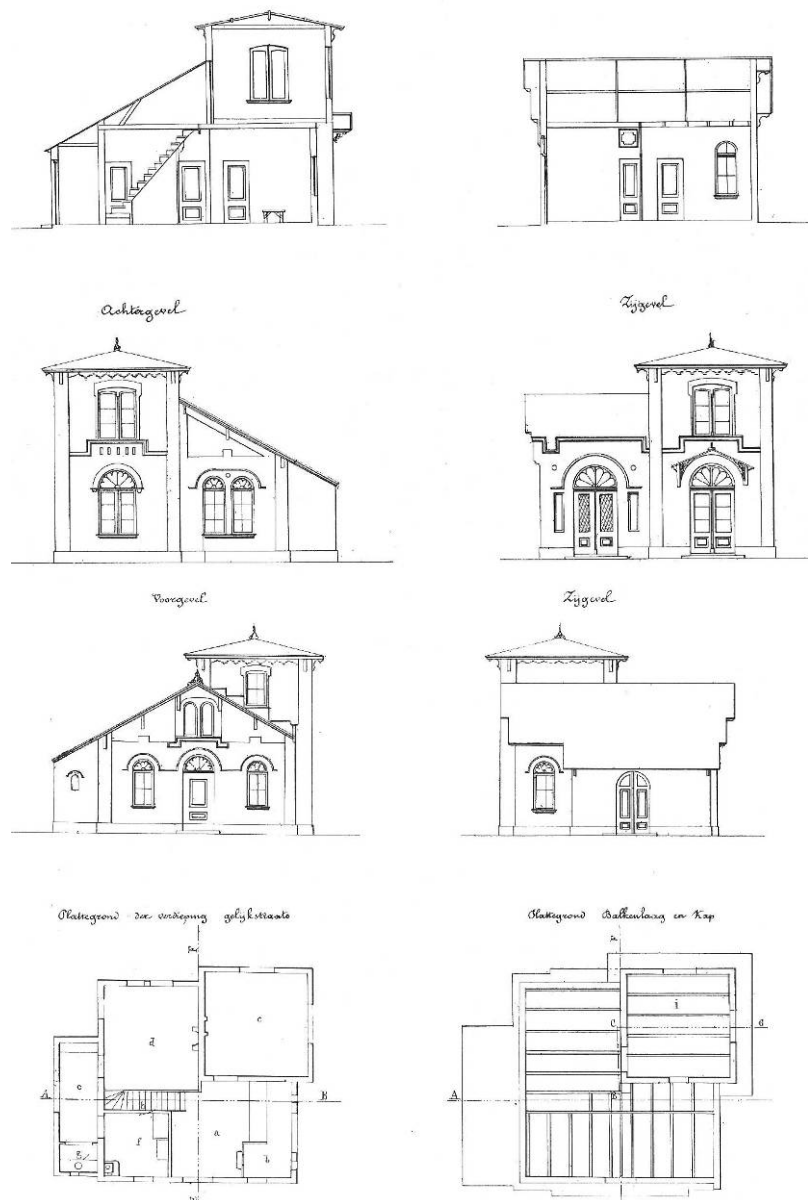
Uitsnede topografische militaire kaart 1830-1864, met de situatie voor de aanleg van de spoorlijn. De rode pijl markeert de plaats van het later aangelegde station. De in 1830 aangelegde Zuiderzeestraatweg (geel) volgde binnen Nunspeet deels de Dorpsstraat. De Elspeterweg is rood gemarkeerd. Bron: watwaswaar.nl



De chemische fabriek De Veluwe in Nunspeet in de vroege 20^{ste} eeuw. Bron: Beeldbank Stichting Groengraf Baarn.

1.4 Station Nunspeet

De aanleg van de spoorlijn Utrecht – Kampen werd uitbesteed aan de Franse firma Vitali, Picard, Charles et Cie. Om de aanleg zo goedkoop mogelijk te houden werd het tracé zoveel mogelijk over de weinig rendabele bos- en heidegronden gelegd. Dit had echter tot gevolg dat diverse stations aan de lijn, waaronder ook station Nunspeet, op ruime afstand van de dorpskern kwamen te liggen. In Nunspeet kwam de spoorlijn langs de zuidzijde van het dorp te liggen in een gebied dat tot dan toe nog onbebouwd was. Het station werd dicht bij de bestaande weg tussen Nunspeet en Elspeet gesitueerd en werd ook vanaf deze weg toegankelijk. Het station werd tezamen met het eerste deel van de spoorlijn (Utrecht – Hattemerbroek) in gebruik genomen op 16 juli 1863.



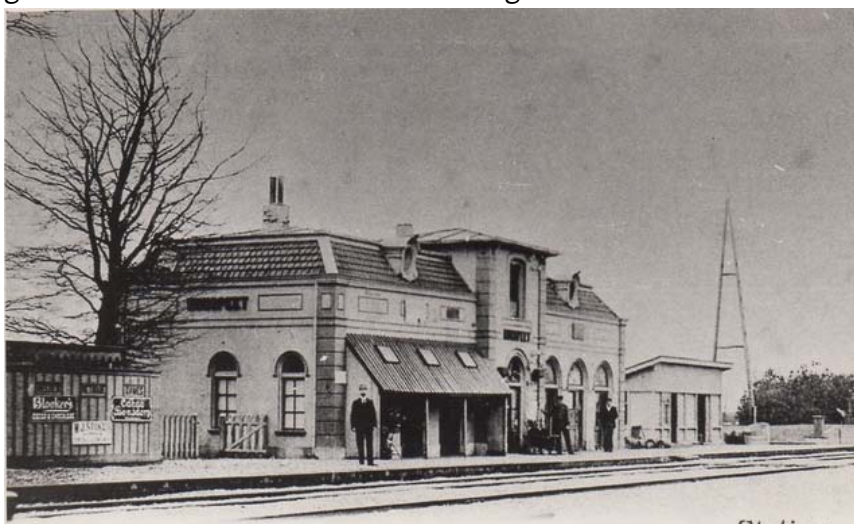
Tekeningen van Kamperdijk van het standaardtype NCS Derde Klasse in de oorspronkelijke opzet, zoals die ook in Nunspeet is gebouwd in 1863. Romers, pag. 137, 138



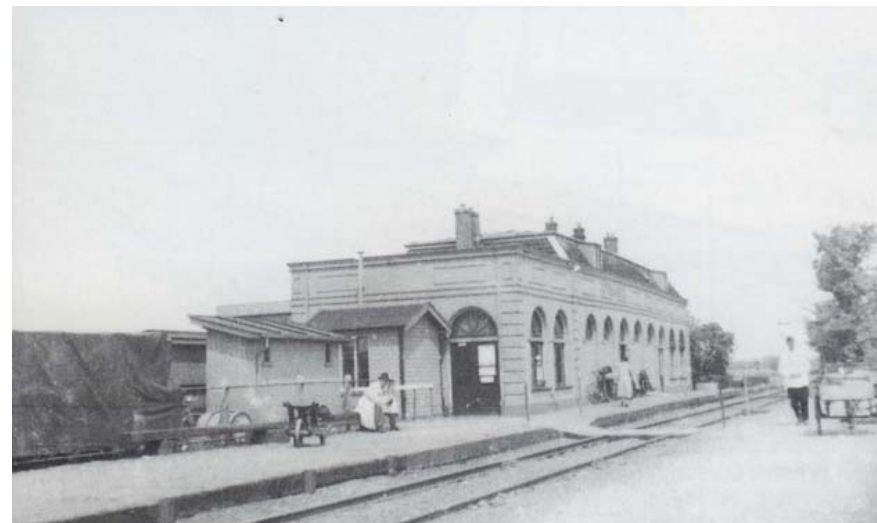
De NCS hanteerde voor haar stations een systeem met door architect Nicolaas J. Kamperdijk (1815-1887) ontworpen stationsgebouwen in vier klassen. Nunspeet werd bedeed met een station van de derde klasse, het op één na kleinste type. Dit zelfde type werd ook toegepast in Putten en Hattermerbroek, waar deze evenals in Nunspeet zijn gesloopt.

Stations van de 1^e klasse werden gebouwd in Amersfoort, Nijkerk, Harderwijk en Kampen. Stations van de 2^e klasse werden gebouwd in Soestduinen en 't Harde. Stations van de 4^e klasse werden gebouwd in Hulshorst en Bilthoven.

De stations van de derde klasse bestonden aanvankelijk uit een smal tweelaags gedeelte met aan één zijde een lage aanbouw. In het gebouw waren een woning en enkele dienstruimtes ondergebracht. In 1876 werden alle stations van de derde klasse uitgebreid tot een tweelaags middendeel met aan weerszijden een enkellaags vleugel. Door deze symmetrische opzet met een geprononceerde middenpartij kregen de gebouwen een veel klassiekere uitstraling.



Station Nunspeet omstreeks 1900. Het station is dan inmiddels behoorlijk uitgebreid. Bron: Streekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. 6553



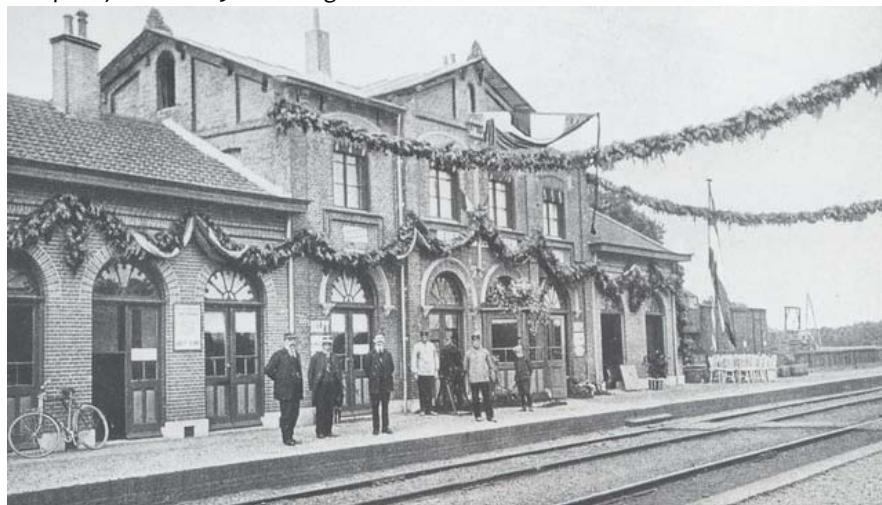
Het omstreeks 1975 gesloopte station Hattermerbroek behoorde evenals station Nunspeet tot de 3^e klasse. Bron: Stationsweb.nl.



Station NCS 3^e klasse Putten omstreeks 1900. Bron: Stationsweb.nl



Station Kampen, een NCS station van de Eerste Klasse uit 1865 naar ontwerp van N.J. Kamperdijk werd in 1912 vervangen door een nieuw station. Bron: Stationsweb.nl



Een station van de tweede klasse werd onder meer in 't Harde gebouwd. Ook dit station werd vervangen. Bron: Stationsweb.nl

De architectuur van de stations van Kamperdijk was conform de ontstaansperiode overwegend eclectisch te noemen. Wel speelden bij de eenvoudige typen (Derde Klasse stations) detailleringen in classicistische vormen de hoofdrol. De gebouwen van de 3^e en 4^e klasse hebben gepleisterde gevels met geblokte pilasters op de hoeken. De vensters en deuren van de begane grond waren gevat in rondboogopeningen. Dit in tegenstelling tot de stations van de 1^e en 2^e klasse die werden uitgevoerd met gevels in twee kleuren baksteen.

Voor de ontsluiting van het station werd vanaf de doorgaande weg tussen Nunspeet en Elspeet een doodlopende weg langs de noordzijde van het emplacement aangelegd. De aansluiting op de doorgaande weg werd vanaf het stationsgebouw dubbel uitgevoerd, zodat verkeer zonder te keren naar de doorgaande weg kon rijden. De beide rijbanen omsloten een driehoekig terreintje.



Uitsnede van de topografische kaart van 1890 van het gebied rond het station. Watwaswaar.nl



De NCS liet het station meerdere keren aanpassen en uitbreiden, waarschijnlijk om op adequate wijze te kunnen voldoen aan de geleidelijk groeiende stroom van reizigers van en naar Nunspeet.

Met een forse uitbreiding van het stationsgebouw in 1876 kreeg dit een symmetrische opzet met aan weerszijden van de smalle middenpartij drie traveeën brede zijvleugels met platte daken. Hierdoor ontstond een veel klassieker beeld. Later werd dit beeld echter verstoord doordat aan spoorzijde tegen de westvleugel een aanbouw onder een lessenaardak werd geplaatst. In 1892 werden de zijvleugels nog voorzien van omlopende schilddaken³. In 1906 vond er aanvullende nieuwbouw plaats.

1.5 **Bouw van een nieuw station**

Omstreeks 1900 was het inwoneraantal van Nunspeet gegroeid tot ca. 9.000. Daarnaast waren industrie en toerisme sinds de bouw van het eerste station steeds verder toegenomen. Als gevolg hiervan zal ook het aantal reizigers en goederentransporten aanmerkelijk zijn toegenomen. De NCS besloot dan ook tot de aanleg van een nieuw station met een eilandopzet. Bij deze compacte en efficiënte stationsvorm kon één breed perron treinen in twee richtingen tegelijkertijd bedienen. Daarbij lagen de gebouwen, met daarin ondergebrachte voorzieningen op een zeer centrale locatie. Deze stationsopzet was door de NCS eerder al met succes toegepast in Ermelo (1897), Bilthoven (1901) en Utrecht Buurtstation (1904). Ook het in 1914 vernieuwde station Den Dolder zou een eilandopzet krijgen. Van al deze stations is niet bekend wie de architect was.



Nunspeet I met bijgebouwen gezien in oostelijke richting omstreeks 1900. Ansichtkaart van uitgeverij Nauta Velsen. bron: Streekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. 7025.



N. C. S. N.

Station Nunspeet

Schaal 1:100.

Bestek N: 49.
Blad N: 1.

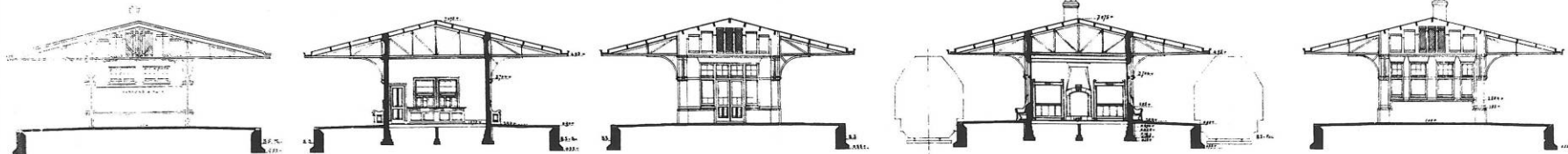
Sindgevel gebouw A

Doornede C. D.

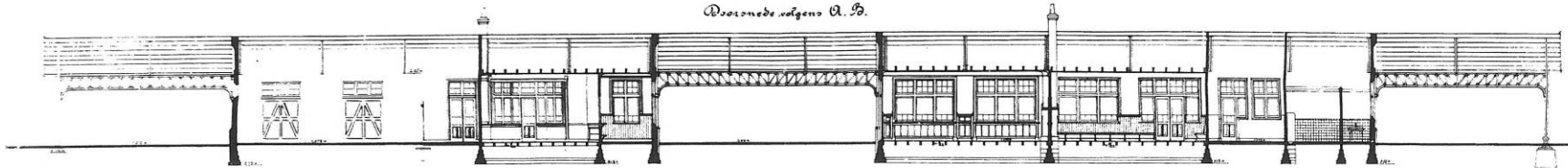
Sindgevel gebouw A m B.

Doornede E. F.

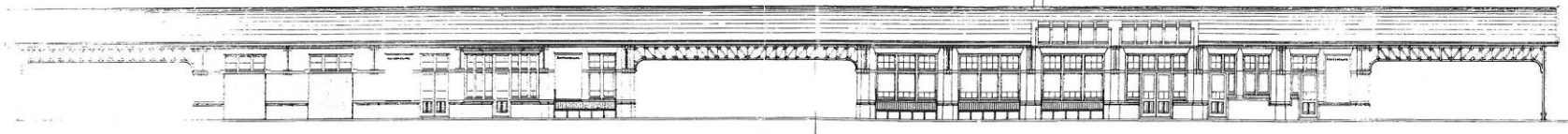
Sindgevel gebouw B.



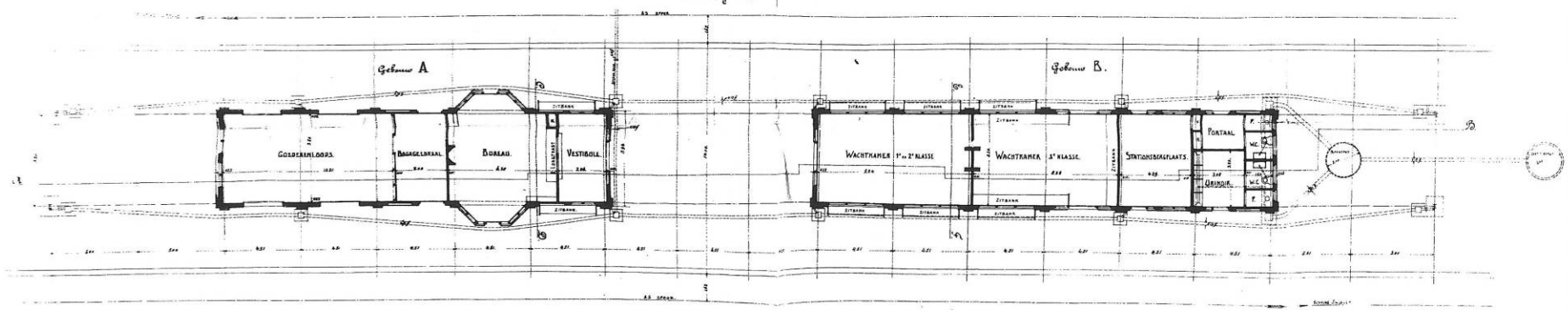
Doornede volgens A. B.



Ansicht.



Plattegrond.



Bouwtekening uit 1906, behorend bij bestek NCS nr. 49. Bron: HUA – 959-7199-1



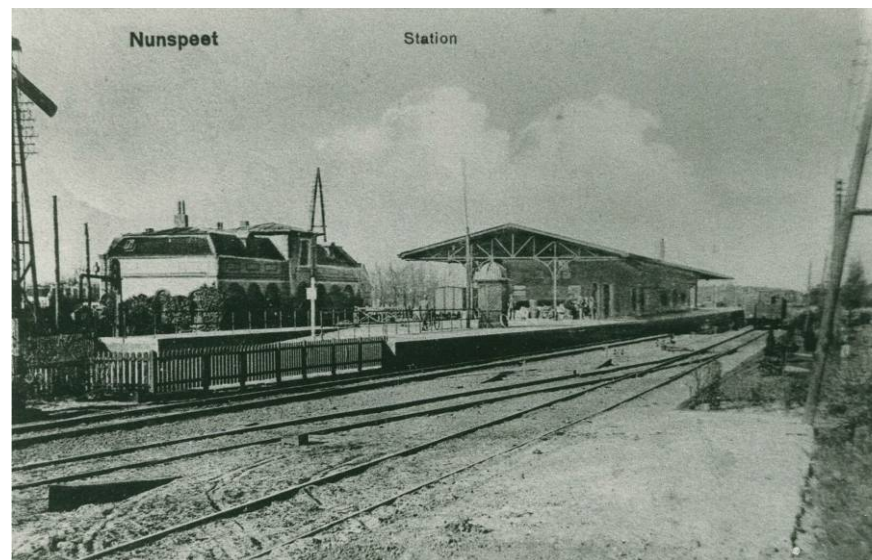
De architectuur omstreeks 1900 wordt aangeduid met de term overgangsarchitectuur. In deze periode spelen naast invloeden van Jugendstil en chaletstijl vaak ook invloeden van het rationalisme van H.P. Berlage een rol. De hoofdvorm van de gebouwen wordt plastischer en de gebouwen gaan zich meer aanpassen aan de omgeving waarin ze worden gebouwd. In de steden gaan de stations meer overeenkomst vertonen met de in dezelfde tijd gebouwde villa's. In de landelijke gebieden en vooral in gebieden met veel natuurschoon zoals Nunspeet wordt vaak voor paviljoenachtige bouw gekozen met chaletstijl kenmerken, architectuur die als passend in een natuurlijke omgeving werd ervaren.

Het station kreeg op het nieuw aangelegde eilandperron twee aparte gebouwen die met een tussenruimte onder één doorlopende perronoverkapping met stalen spanten werden geplaatst. De perronoverkapping stak aan beide zijden ruim voorbij de gebouwen. Het is niet bekend door wie dit station werd ontworpen.

Voor de gebouwen van het nieuwe station van Nunspeet werd naast gewone rood/bruine baksteen gebruik gemaakt van gladde baksteen in verschillende kleuren (zogenaamde verblendsteen), geglazuurde baksteen en geprofileerde baksteen voor water- en daklijsten, metselwerk rond venster- en deuropeningen en dergelijke. De toegepaste detailleringen en afwerkingen zijn hoogwaardig om het verblijf voor de reizigers zo aangenaam mogelijk te maken.

Bij de bouw van het nieuwe station werd het zuidelijke spoor verder in zuidelijke richting verplaatst en werd aan de zuidzijde nog een extra rangeerspoor aangelegd. Ook werd nog een goederenloods gebouwd. Het eilandperron was vanaf de westzijde, vanaf het oude stationsgebouw, bereikbaar via een overweg over het noordelijke spoor. Het oude stationsgebouw was nog geruime tijd in gebruik als woning en kantoor en werd pas omstreeks 1930 gesloopt⁴.

Hiermee had station Nunspeet in grote lijnen de tot op heden herkenbare opzet verkregen.



Het oude en nieuwe station in 1908. Bron: Streekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. 6554.



Op station Nunspeet arriverende vakantiegangers in 1946. Bron: Streekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. 5825



OVERZICHT HISTORISCHE CONTEXT

Station Nunspeet is van waarde als

- Goed bewaard gebleven, compacte stationsopzet met een eilandperron met daarop centraal geplaatste gebouwen onder één perronoverkapping
- Verzorgd gedetailleerde overgangsarchitectuur
- Nieuwe station speelde in op sterke ontwikkeling van Nunspeet en als gevolg hiervan toegenomen reizigers- en goederenstroom
- Oorspronkelijk vrij ver van dorpskern gesitueerd
- Station heeft mede bijgedragen aan ontwikkeling van Nunspeet en toerisme van westelijke Veluwe

Concept van Station Nunspeet

- Efficiënte compacte opzet met eilandperron met daarop gesitueerde gebouwen
- Aanvankelijk minimale aanpassingen aan stedenbouwkundige structuur rond station
- Reizigersfuncties ondergebracht in centraal geplaatste perrongebouwen, geen elementen buiten emplacement (na sloop van oude gebouwen)
- Aan noord- en zuidzijde van emplacement aparte, van reizigersgebied gescheiden zones voor goederenstroom met eigen ontsluitingswegen

Afbeelding rechts: Overzicht van het Stationsplein omstreeks 1970. Bron: www.marechasseenostalgie.nl





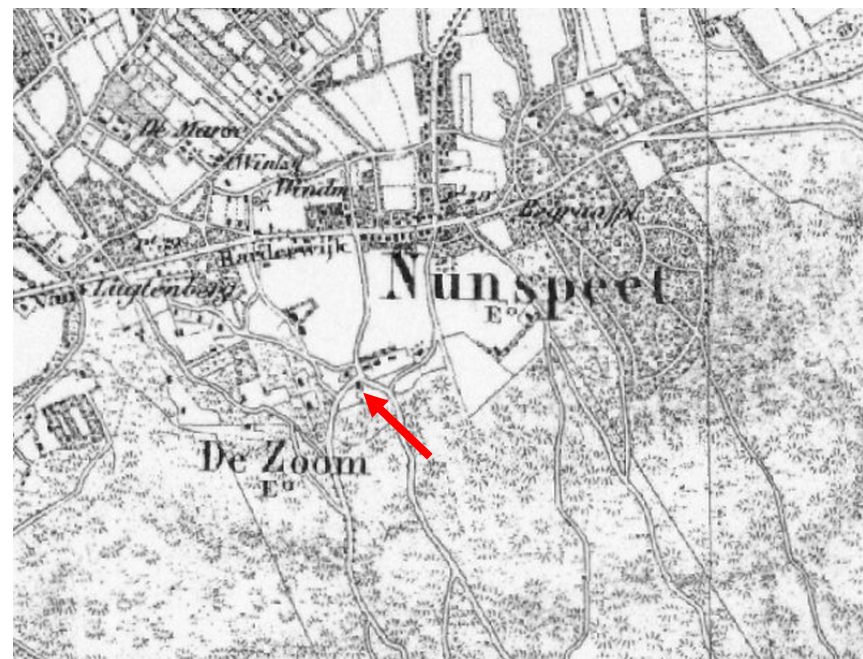
2 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT: het grote verband

2.1 Oorspronkelijke situatie

Rond het midden van de 19^{de} eeuw had Nunspeet een duidelijk herkenbare structuur met een dichter bebouwde oost-west georiënteerde hoofdas (Eperweg/Dorpsstraat/Harderwijkerweg) en zeer summiere bebouwing langs enkele kleinere wegen die in een vrij onregelmatige structuur, met name aan de noordzijde van de hoofdas aanwezig waren. Direct ten zuiden van het dorpslint bevonden zich tussen de uitvalswegen nog enkele akkers, maar hierop aansluitend lag een uitgebreid bos- en heidegebied. Vanaf de dorpskern liep de weg naar Elspeet in zuidelijke richting. Ook deze weg kende in het midden van de 19^{de} eeuw slechts spaarzame bebouwing.

Het tracé van de spoorlijn werd in de omgeving van Nunspeet langs de zuidrand van het dorp aangelegd door nog overwegend woeste gronden (heide- en bosgebied). Een belangrijk voordeel hiervan was dat deze gronden goedkoop konden worden aangekocht. Ter hoogte van de oude dorpskern verliep het spoor, zuidelijk van de kern, parallel aan de lintdorpstructuur. De oude uitvalsweg richting Elspeet kruiste daarbij het spoor. Het station werd direct ten oosten van deze uitvalsweg aangelegd en vanaf deze weg ontsloten. Het station stond daarmee aanvankelijk op ruime afstand van de dorpskern, deels omgeven door bos- en heidegebied.

Tussen de spoorlijn en de dorpskern bevond zich verspreid enige agrarische bebouwing. Westelijk van de weg stond dicht bij de spoorovergang een oude herberg, genaamd Het Vosje, dat als stationskoffiehuis fungeerde.



Uitsnede topografische militaire kaart 1830-1864. Hierop is de situatie voor de aanleg van de spoorlijn zichtbaar. De pijl markeert globaal de plaats van het later aangelegde station. Bron: watwaswaar.nl



Uitsnede uit de topografische kaart van 1872 met daarop de dorpskern (lintdorp) van Nunspeet en zuidelijk daarvan in nog grotendeels woeste heidegronden de spoorlijn met het station. Bron: Watwaswaar.nl



Uitsnede topografische militaire kaart 1890. De huidige F.A. Molijnlaan loopt dan nog alleen langs het stationsemplacement. De pijl markeert het stationsgebouw. Bron: watwaswaar.nl.



Herberg Het Vosje aan de Stationslaan fungeerde als Stations Koffiehuis. Op de achtergrond is de spoorwegovergang zichtbaar. Gelderlandinbeeld.nl, fotonr. 37359

Vanaf de doorgaande weg werd langs de noordzijde van het emplacement een doodlopende ontsluitingsweg aangelegd. Deze weg vertakte zich ter hoogte van het eveneens ten noorden van de spoorlijn gesitueerde stationsgebouw in westelijke richting, zodat bij de aansluiting op de Elspeterweg een driehoekige structuur ontstond. Belangrijk voordeel hiervan was dat bestemmingsverkeer zonder keren kon doorrijden naar de doorgaande weg. Bijkomend voordeel was dat deze structuur ook al het beeld van een stationsplein gaf. Of de structuur geheel nieuw werd aangelegd is niet duidelijk, aangezien de topografische kaart vóór de aanleg van de spoorlijn ongeveer op deze locatie al een diagonaal verlopend weggedeelte laat zien.

2.2 Aanleg van een nieuw station

In de periode van de aanleg van het nieuwe station in 1906 veranderde ook de stedenbouwkundige structuur rond het station. Vrijwel tegelijkertijd met de bouw van het nieuwe station werd vanaf de ontsluitingsweg ten noorden van het emplacement een, destijds nog als “nieuwe weg” aangeduide, weg in oostelijke richting aangelegd. Deze weg werd langs de oostzijde van Nunspeet doorgetrokken. Het initiatief hiertoe werd genomen door verffabrikant François Adriaan Molijn (1853-1912), die hiermee zijn, ten noordoosten van de dorpskern gelegen fabriek ‘Veluvine’ een directe verbinding met het station gaf. De aanleg van deze weg, welke zich later ontwikkelde tot een hoofdontsluitingsweg, heeft een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van, met name het oostelijke deel van Nunspeet. Ook binnen het stationsgebied werd de F.A. Molijnlaan bepalend voor de verdere stedenbouwkundige ontwikkeling.

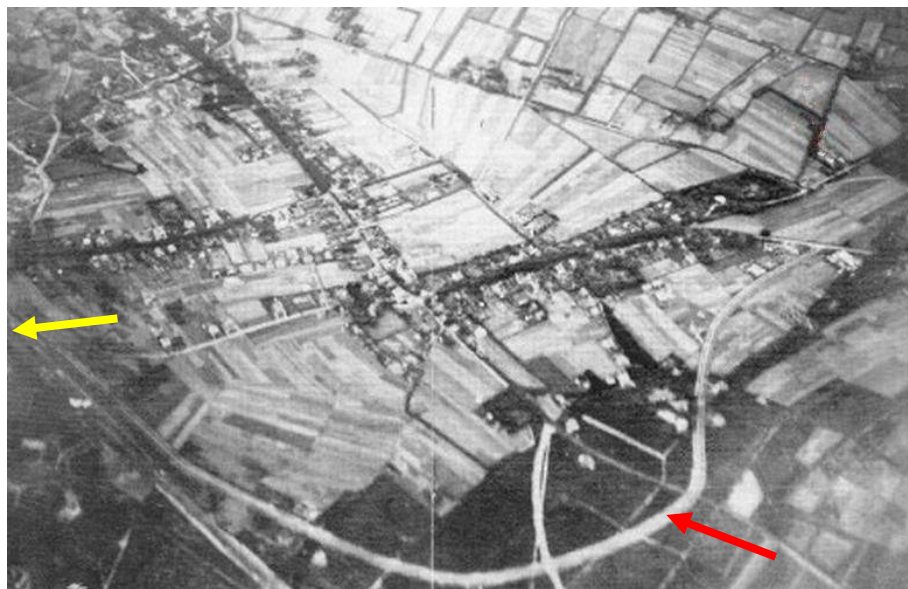
De nieuwe F.A. Molijnlaan werd aanvankelijk met een bocht aangesloten op de oude ontsluitingsweg. De weg werd van het emplacement gescheiden door een hekwerk.



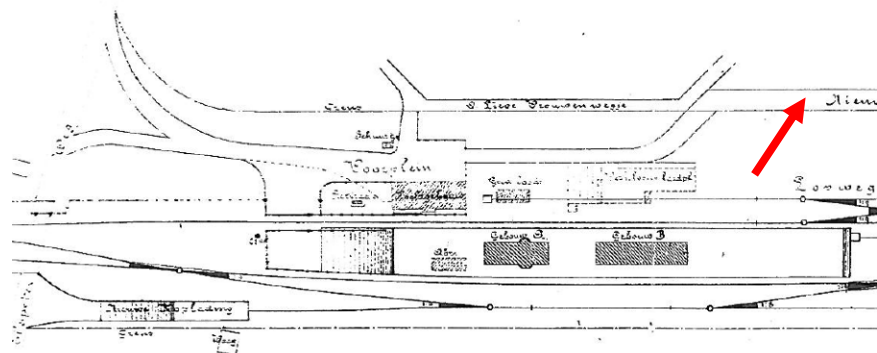
Uitsnede topografische militaire kaart 1910. Het nieuwe station is hierop nog niet herkenbaar. Wel is de F.A. Molijnweg nu duidelijk herkenbaar door de rode marking. Bron: watwaswaar.nl



Zicht vanaf de F.A. Molijnlaan, vanuit oostelijke richting op het station in 1906. De foto is gemaakt ter hoogte van de aansluiting op het Lieve Vrouwenwegje. Bron: Streekarchivariaat Noord-west Veluwe, fotonr. 6748.



Op deze luchtfoto, vanuit het oosten uit het begin van de 20ste eeuw is in de linker onderhoek de spoorlijn zichtbaar. Het station (gele pijl) valt juist buiten de foto. Aan de onderzijde tekent de kort daarvoor aangelegde F.A. Molijnlaan zich met haar gebogen verloop duidelijk af (rode pijl).



Overzicht stationsgebied in 1906. De F.A. Molijnlaan wordt aangeduid als "nieuwe weg"(pijl) In het verlengde van deze nieuwe weg loopt het Lieve Vrouwenwegje. Bron: HUA, 959-7199-2, NCS bestek 49 blad 2.



2.3 Veranderingen in de 20^{ste} eeuw

Na de aanleg van de F.A. Molijnweg en de bouw van het nieuwe stationsgebouw heeft een groot aantal, veelal kleinere wijzigingen geleid tot een sterk gewijzigde stationsomgeving. De opeenvolgende kaarten en foto's laten steeds weer nieuwe veranderingen zien die het gevolg zijn van de geleidelijke verdichting van het gebied tussen de dorpskern en het spoor, een toenemende verkeersintensiteit over de als hoofdontsluitingsweg fungerende F.A. Molijnweg en aanpassingen aan met name de noordzijde van het station. Dit heeft tot gevolg gehad dat de reeds aanwezige wegen steeds verder werden verbreed en nog resterende, of vrijkomende ruimte steeds verder werd ingevuld.

Na de opheffing van de Zuiderzee-stoomtramlijn in 1931 en de sloop van het eerste stationsgebouw in diezelfde periode, werd eerst de weg bij de aansluiting op de Elspeterweg meer richting de spoorbaan verlegd, waarbij direct ten oosten van het station een flauwe bocht in de F.A. Molijnlaan ontstond, die nog altijd herkenbaar is. De waarschijnlijk in de jaren '20 gebouwde houten rijwielstalling lag daarbij ingeklemd tussen het spoor en de weg, direct ten westen van de overweg naar het eilandperron. Ten noorden van de weg was hier een verbreding voor (tijdelijk) parkeren. Deels was hier sprake van gescheiden rijbanen met een tussenberm met een bomenrij. Mogelijk was dit nog een restant van de oorspronkelijke driehoekige ontsluitingsweg van het oude station.



Zicht vanaf de Stationslaan op het station in 1933. Het oude station is nu gesloopt en de weg is iets naar de spoorlijn opgeschoven. Geheel rechts is de rijwielstalling zichtbaar achter de dubbele bomenrij. Bron: Streekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. 2004554



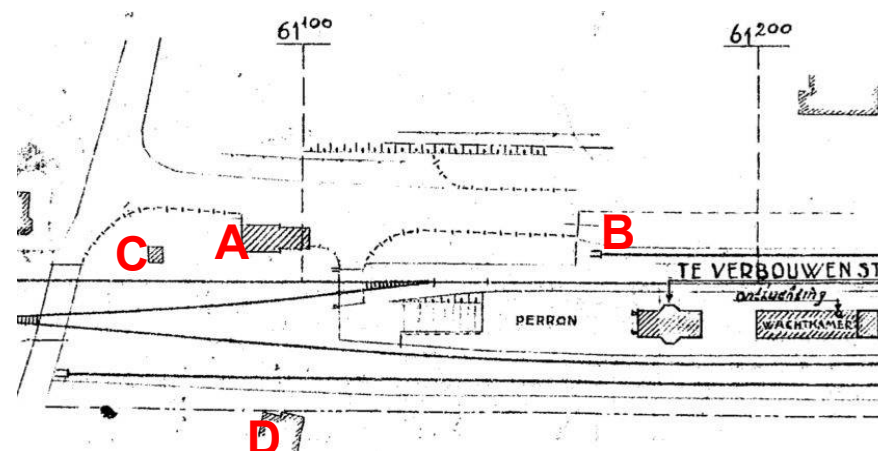
Overzicht van Nunspeet in 1939. Op de voorgrond de dorpskern. Geheel op de achtergrond langs de bosrand de spoorlijn (pijl). Het tussenliggende gebied is nog grotendeels onbebouwd. Bron: Streekarchivaat Noord-west Veluwe, fotonr. 2458 Klm aerocarta.



Zicht vanaf de Elspeterweg over de F.A. Molijnlaan in 1965. Links de strook die werd gebruikt voor parkeren. Bron: Steekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. N 7624



Zicht op het voorplein bij de toegang tot het eilandperron. De aanduiding "VVV" op de kolommen wijzen op een VVV-agentschap in het station. Bron: Streekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. N 2626



Op deze situatietekening uit 1959 zijn nog de oude houten rijwielstalling (A), het noordelijke kopspoor (B) en het seinhuis bij de Elspeterweg (C) aanwezig. Ten zuiden van het spoor is nog juist de dienstwoning zichtbaar (D). Bron: Archief Opdrachtgever.

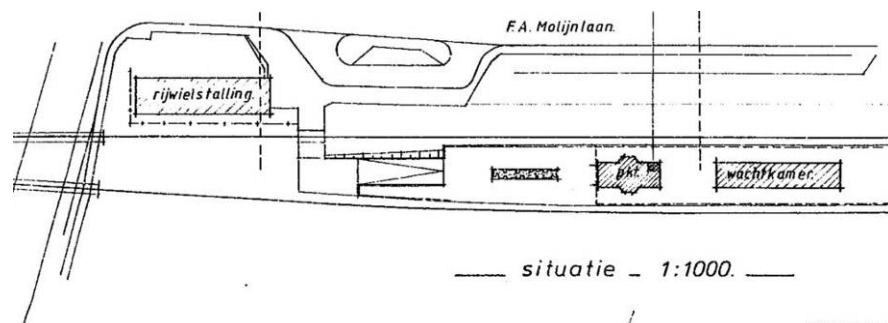
In het gebied tussen het station en de Dorpsstraat vond een zeer geleidelijke verdichting plaats. Aanvankelijk aan enkele noord-zuid georiënteerde wegen. Rond het midden van de 20^{ste} eeuw ontstonden hier echter ook meerdere oost-zuidverbindingen in een vrij onregelmatig patroon. Pas na de Tweede Wereldoorlog trad een zekere verstedelijking op van het gebied direct ten noorden van het station. Nadat begin jaren '60 de houten rijwielstalling was gesloopt werd de doorgaande weg iets verder zuidelijk gelegd. Een eerder tussen de rijbanen aanwezige bomenrij werd gekapt en het gebied ten noorden van deze bomenrij werd nu geheel voor parkeren bestemd. Hiermee was al een klein plein ontstaan bij het station.

In 1965 werd ten noorden van de F.A. Molijnlaan een veel groter plein aangelegd op een tot dan toe lager gelegen onbebouwd terrein, dat al wel deels verhard was en ook al voor parkeren werd gebruikt. Het gehele terrein werd nu opgehoogd en ingericht met parkeervakken. Ongeveer tegenover de stationstoegang werd een standplaats voor lijnbussen aangelegd. Ondanks de forse afmetingen bleef het plein aanvankelijk



omsloten door kleinschalige laagbouw. Direct naast de F.A. Molijnlaan werd een laag paviljoen t.b.v. de VVV geplaatst. Eerder waren er waarschijnlijk beperkte mogelijkheden voor het inwinnen van informatie op het station.⁵ Tegelijk met de aanleg van het grotere parkeerterrein werd de F.A. Molijnlaan ter hoogte van het station wat opgeschoven in noordelijke richting naar de huidige positie. Hiermee ontstond (opnieuw) ruimte tussen de doorgaande spoorlijn en de ontsluitende weg. Extra ruimte ontstond door het verwijderen van het noordelijke kopspoor. De beschikbare ruimte werd benut voor de bouw van een grotere fietsenstalling en aanleg van parkeerplaatsen. Ter hoogte van de overweg naar het eilandperron werd nu ook de nog aanwezige gelegenheid voor kort parkeren aangelegd. Het gebied behield voorsnog een open, dorps karakter met een vrij zicht op het station.

Met de aanleg van een bomenrij langs de F.A. Molijnlaan in de jaren '70 en met name door de plaatsing van de huidige overdekte fietsenstallingen in 2001 is het zicht op het station beperkt.



Op deze situatietekening uit 1980 is goed te zien dat de F.A. Molijnweg in noordelijke richting is verschoven. De vrijgekomen ruimte is ingevuld met een nieuwe rijwielstalling en een strook voor kort-parkeren. Bron: Tekeningenarchief Opdrachtgever



Zicht op het station vanaf het Stationsplein. Voor het station is nog het stootblok van het noordelijke kopspoor herkenbaar (pijl). Deze lag direct langs de nu als keermuur nog aanwezige gemetselde muur. Bron: Streekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. 254



Zicht vanaf het Stationsplein op de stationsgebouwen in jaren '70. Het gebied had toen nog een zeer open karakter. Bron: <http://albertymara.wordpress.com/category/spoorwegstations/>



Zicht vanaf het Stationsplein richting de overweg in de Elspeterweg in de jaren '70. Door de kleinschalige bebouwing heeft het gebied dan nog een 'dorpse' sfeer. bron: <http://albertymara.wordpress.com/category/spoorwegstations/>



Het centraal op het Stationsplein gesitueerde busstation omstreeks 1970. Bron: HUA, Collectie NS, catalogusnr. 154204



Voetgangers werden vanuit het station recht naar het VVV-gebouwtje geleid. Situatie in 1990. Bron: Streekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. 2492.

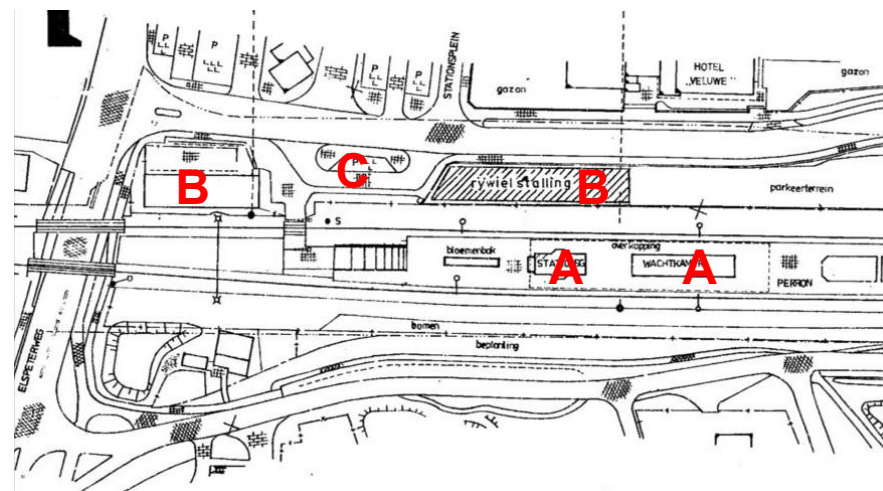
In 1967 werd ter hoogte van het station op de zuidoosthoek van het Stationsplein een betonnen beeld van een mannelijk wild zwijn geplaatst. Het beeld, genaamd "De Keiler" werd vervaardigd door de Kunstenaar Johan Hendrik Weggelaar (1908-2004), die sinds de jaren '60 in Elspeet woonde. Het betonnen beeld werd in 1998 in brons gegoten en verplaatst naar de zuidwesthoek van het Stationsplein.



Het beeld “De Keiler” stond van 1967 tot 1998 op de zuidoosthoek van het Stationsplein ter hoogte van de huidige kiosk. Sinds 1998 staat de bronzen variant op de zuidwesthoek van het plein. Bron: Streekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. 785 / Panoramia.com

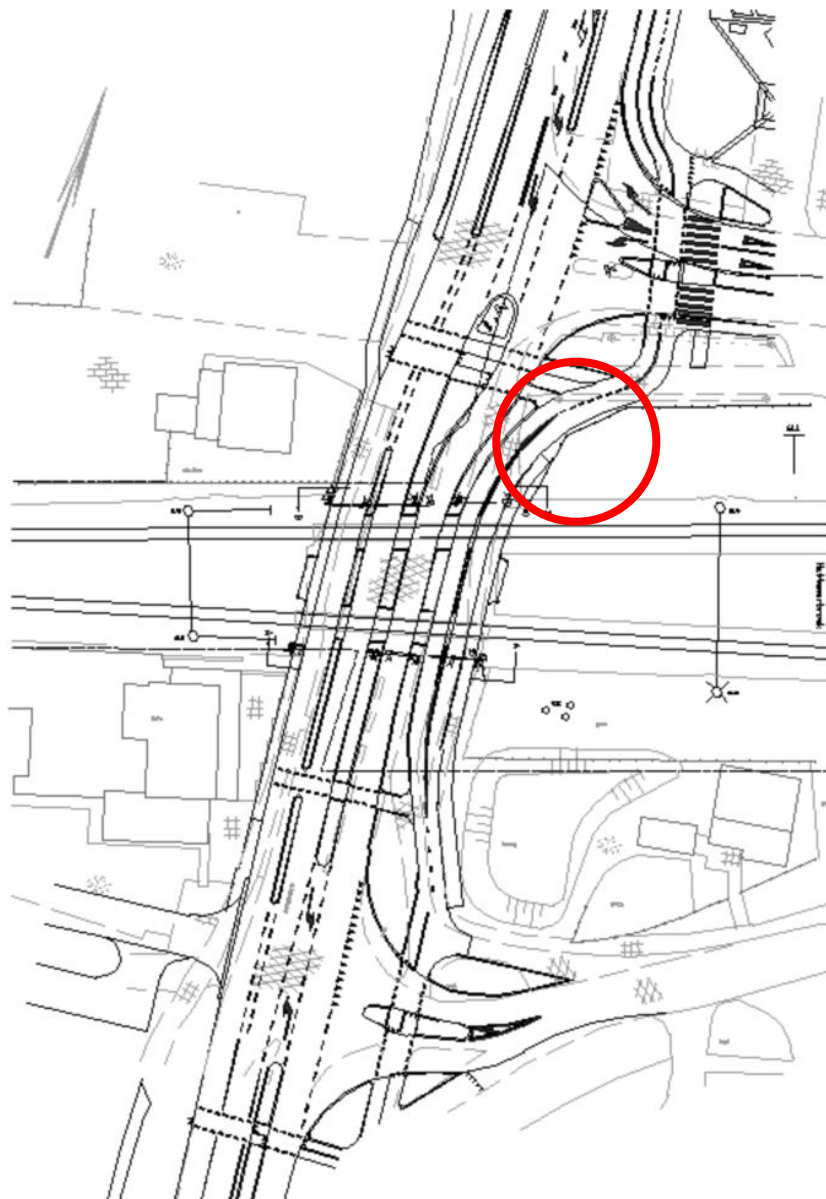
Met name vanaf de jaren '80 zijn rond het Stationsplein ook enkele wat grootschaliger, meerlaags complexen gebouwd. Het gebied ten westen van de Elspeterweg, aan de noordzijde van het spoor kreeg vanaf het midden van de jaren '80 een invulling met een parkeerterrein en twee supermarkten, waardoor het eerdere “dorpse” karakter hier sterk wijzigde. De gemeente Nunspeet heeft de wens om dit gebied verder te ontwikkelen.

In 2012 werd de aansluiting van de F.A. Molijnlaan op de Elspeterweg aangepast, waarbij de oversteek voor fietsers iets verder van de Elspeterweg kwam te liggen. Hierbij werd een hoekje van het stationsgebied benut voor de verlegging van het fietspad.



De situatie in 1989, zoals op deze tekening weergegeven, wijkt niet veel meer af van de huidige situatie. Alleen de aansluiting op de Elspeterweg zou nog gewijzigd worden. A = perrongebouwen, B= rijwielstalling, C=parkeerterrein (kort). Bron: Tekeningenarchief opdrachtgever.

Ten zuiden van de spoorlijn heeft tot op heden slechts beperkte bebouwing plaats gevonden. Belangrijkste verandering aan deze zijde van het spoor betreft de aanleg van het Veluwetransferium, als startplaats voor een recreatief bezoek aan de veluwe.



Kaart t.b.v de aanpassing van de overweg en de aansluitingen op de Elspeterweg in 2012. Hierbij kwam het fietspad over een hoekje van het stationsgebied te liggen (cirkel). Bron: tekeningenarchief opdrachtgever.

2.4 Huidige situatie

Ondanks een geleidelijke verdichting en verstedelijking heeft het gebied ook een groen karakter behouden. Het stationsplein op de hoek van de Stationslaan en de F.A. Molijnlaan heeft een invulling als parkeerterrein met hierop aanwezige bomen en een laag VVV-gebouwtje. Wel is het zicht op het station sinds de jaren '70 geleidelijk verminderd door de groter wordende bomen en de plaatsing van een overdekte rijwielstalling.

Langs de oostrand van het plein is thans het busstation gesitueerd. Vanaf hier zijn verbindingen richting Zwolle, Amersfoort en Stroe. Nadeel van deze locatie is dat voor een overstap de drukke F.A. Molijnlaan (N310) over moet worden gestoken. Bovendien liggen het busstation en de toegang tot het NS station enigszins versprongen ten opzichte van elkaar.

Het gebied rond het Stationsplein kent verder een wat onsamenhangende stedenbouwkundige structuur doordat dit gebied wordt doorkruist door enkele doorgaande wegverbindingen en een sterk gedifferentieerde bebouwing met ten oosten en noorden van het Stationsplein verschillende twee- en drielaags complexen met woningen en winkels. Ten westen van de langs de westzijde van het stationsplein lopende provinciale weg N310 (Elspeterweg) ligt een fors enkelaag horecacomplex (ontstaan uit de vroegere herberg "Het Vosje") met daarachter twee supermarkten en een parkeerterrein.

De F.A. Molijnlaan heeft ter hoogte van het stationsgebouw nog drielaags bebouwing. De ruimte tussen de laan en het spoor herbergt thans parkeerterreinen en fietsenstallingen. Deze onderdelen zijn op meerdere plaatsen vanaf de openbare weg toegankelijk. Even ten oosten van het station buigt de F.A. Molijnlaan van het spoor af in noordelijke richting en heeft vervolgens langs beide zijden verspreid staande woonhuizen in ruime, door bomen gedomineerde tuinen.



Zicht vanaf de rijwielstalling in westelijke richting.



Overzicht over de F.A. Molijnlaan in oostelijke richting, met links het Stationsplein en rechts het station. Bron: Google.streetview.



Uitsnede topografische kaart 1991. Hier goed te zien dat de spoorlijn nog altijd een duidelijke begrenzing vormt voor de bebouwing. De pijl geeft de perrongebouwen aan.

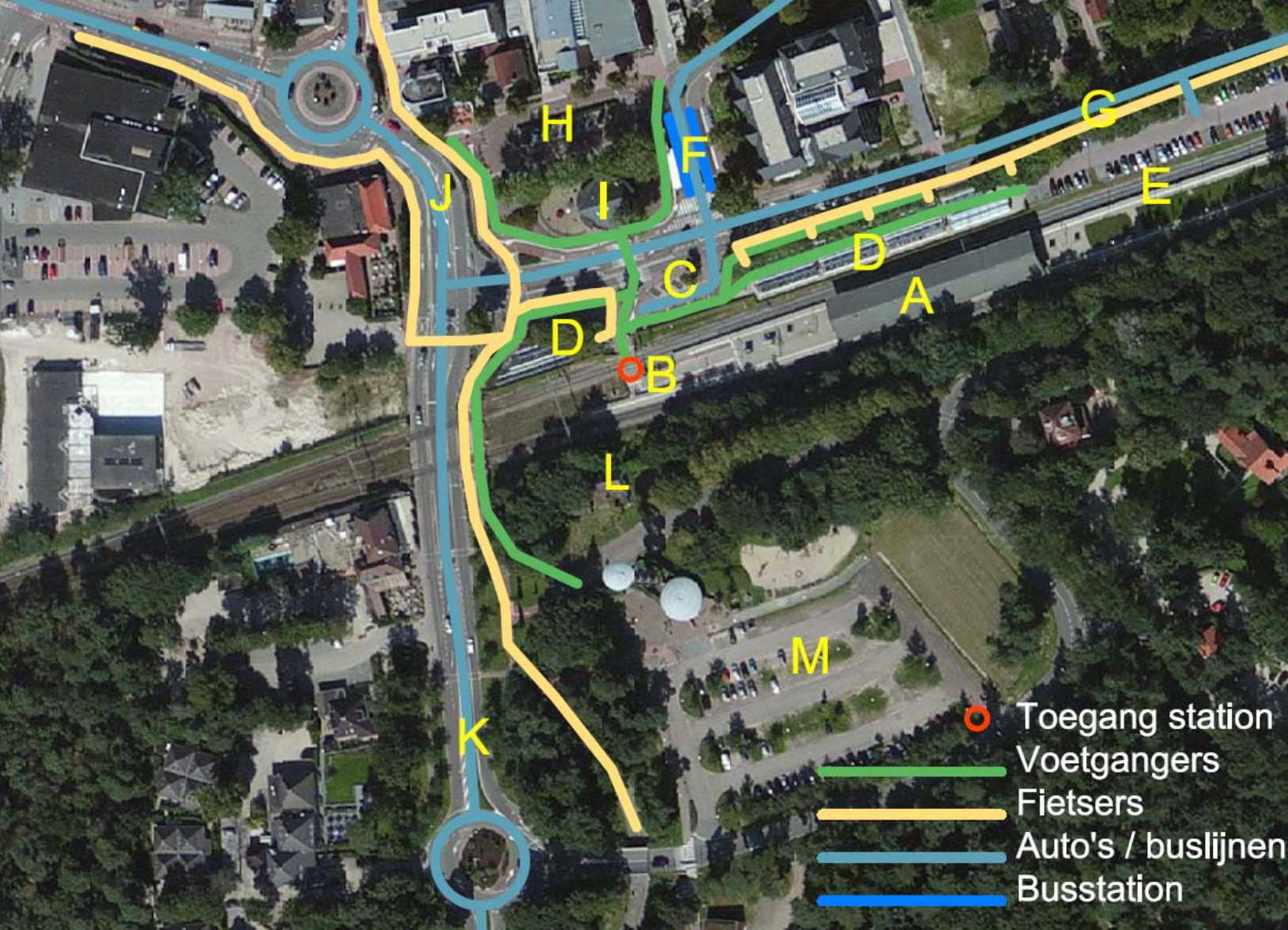
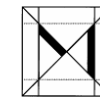


Overzicht station (pijl) en Veluwe Transferium vanuit het zuidwesten. Bron: www.nunspeetvillage.nl



Overzicht vanaf de uitkijktoren bij het Veluwe Transferium op het stationsplein, kort voor het ontstaan van de bebouwing ten oosten van dit plein. Bron: www.nlwandel.nl

Het gebied ten zuiden van de spoorlijn geeft een sterk afwijkend beeld te zien. Hier bevindt zich aan weerszijden van de provinciale weg uitsluitend verspreide bebouwing in het verder geheel beboste gebied. Hoewel op korte afstand ten zuiden van de spoorlijn de Plesmanlaan parallel aan het spoor loopt en hiernaast ook het grote parkeerterrein van het in 2002 opgerichte Veluwetransferium liggen, spelen deze voor het beeld van het stationsgebied geen rol. De aanwezigheid van het Veluwetransferium, een initiatief van de gemeente Nunspeet en de provincie Gelderland, is overigens wel van belang als recreatieve vervolgroute vanaf het station.



A = Perron met overkapping en perrongebouwen
B = Overweg naar eilandperron
C = Kort parkeren en taxistandplaatsen
D = Fietsenstallingen
E = P&R - terrein
F = Busstation
G = F.A. Molijnlaan

H = Stationsplein
I = VVV - gebouw
J = Stationslaan
K = Elspeterweg
L = Dienstwoning
M = Veluwe Transferium



2.5 Nieuwe ontwikkelingen

De aanvankelijk door de gemeente Nunspeet ontwikkelde plannen voor herinrichting van het Stationsplein zijn in 2010 in het kader van bezuinigingen uitgesteld. De verkeersveiligheid rond het plein en met name ook de oversteek vanaf het stationsgebied naar het Stationsplein over de F.A. Molijnweg zijn veelvuldig punt van discussie. Hoewel in 2012 een beperkte reconstructie van de oversteek plaats vond, waarbij de oversteek voor voetgangers en fietsers meer oostelijk kwam te liggen, lijkt er nog altijd sprake van een onvoldoende veilige situatie.⁶ Zo zorgen veelvuldig overstekende fietsers voor oponthoud en gevaarlijke situaties en is voor veel automobilisten niet duidelijk dat zij, om vanaf de F.A. Molijnlaan linksaf te slaan richting Elspeet (via de overweg) eerst rechtsaf moeten.

Inmiddels zijn al vanaf 2008 diverse plannen en adviezen ontwikkeld. Maatregelen die aan de orde zijn gekomen zijn onder anderen het plaatsen van diverse stoplichten, eenrichtingverkeer rond het Stationsplein, het (gedeeltelijk) afsluiten van de F.A. Molijnweg en de aanleg van nieuwe rondwegen om zo het verkeer buiten de dorpskern om te leiden. In afwachting van de aanleg van deze rondwegen lijkt een herinrichting van het Stationsplein en een herstructurering van de hier aanwezige verkeersstromen vooralsnog niet aan de orde.

OVERZICHT STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

Concept

- Station werd met beperkte aanpassingen aangesloten op de bestaande wegenstructuur
- Zone met stationsfuncties tussen toegangsweg en spoorbaan
- Alleen enige verbreding van toegangsweg ter hoogte van toegang station, maar geen plein
- Toegangsweg vormde tevens toegang tot goederengebied
- Aan zuidzijde van spoor nauwelijks onderdelen van emplacement
- Station aanvankelijk omgeven door 'woeste gronden'

Ruimtelijke uitvoering

- Bestaand tracé en aanwezigheid eerste stationsgebouw bepaalden locatie eilandperron
- Belangrijkste 'stedenbouwkundige structuur' aanvankelijk op eigen terrein
- Station sloot met 'korte zijde' aan op openbare weg

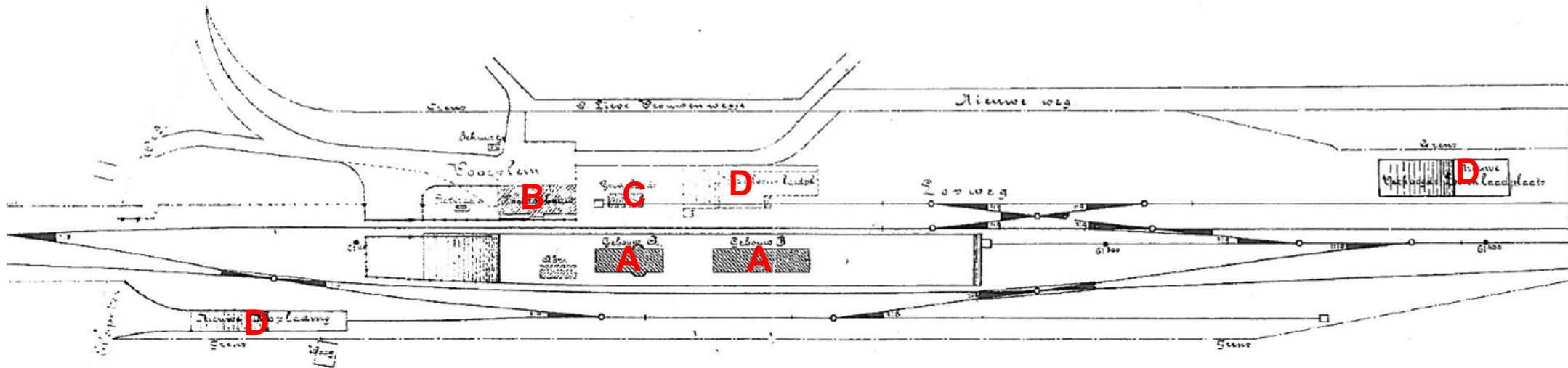
Belangrijke ingrepen

- Transformatie van gebied aan zuidzijde van spoorbaan van goederengebied tot parkeerterrein en fietsenstallingen.
- Eerst geleidelijke uitbreiding dorpsbebouwing richting stationsgebied en vervolgens sloop t.b.v. aanleg stationsplein
- F.A. Molijnlaan ontstaan als verbinding van verffabriek naar station en vervolgens getransformeerd tot oostelijke ringweg
- Geleidelijke verstedelijking gebied rond Stationsplein
- Aanleg busstation op Stationsplein
- Aanleg Veluwetransferium ten zuiden van station
- Opwaardering F.A. Molijnweg tot provinciale weg
- Door toenemende drukte ontstaat stedenbouwkundig knelpunt rond stationstoegang

Huidige situatie

- Station en spoorlijn vormen begrenzing voor uitbreidende dorpsstructuur
- Ligging aan twee belangrijke doorgaande routes
- Ten zuiden van spoorlijn nog altijd bosachtige omgeving
- Met aanleg Veluwetransferium ook verdere toeristische aansluiting op station
- Stedenbouwkundige situatie bij uitgang station niet optimaal
- Busstation op enige afstand van station





Overzicht emplacement tijdens bouw eilandperron. Naast de nieuwe gebouwen (A) worden hier ook het oude stationsgebouw (B) en enkele te verwijderen gebouwen (C) weergegeven. Aan weerszijden van het emplacement worden laad- en loopperrons (D) gebouwd. Bron: HUA, 959-7199-2, NCS bestek 49 blad 2.



3 EMPLACEMENT CONTEXT: opzet, routing en reizigersbeleving

3.1 Oorspronkelijke concept

Bij de bouw van het nieuwe eilandperron in 1906 bleef het stationsgebouw uit 1863 behouden. Het eilandperron werd daarom meer zuidelijk gelegd, waarbij op de plaats van het vroegere perron, één spoorlijn tussen het oude gebouw en het nieuwe perron kwam te liggen. Een tweede spoorlijn werd langs de zuidzijde van het nieuwe perron omgelegd. Aan deze zijde werd ook nog een kort parallelspoor aangelegd dat aan weerszijden eindigde als kopspoor. Het westelijke kopspoor sloot aan op een goederenperron.

Ten noorden van het nieuwe eiland perron lag naast de doorgaande spoorlijn één spoorlijn die direct ten oosten van het oude stationsgebouw als kopspoor eindigde. Dit spoor bleef nog tot begin jaren '70 gehandhaafd, waarna dit werd verwijderd om ruimte te maken voor parkeerplaatsen en fietsenstallingen.

Het nieuwe station kreeg een door de NCS vaker toegepaste opzet met een breed eilandperron, waarop twee stationsgebouwen onder de perronoverkapping werden ondergebracht. Eerder was deze opzet al toegepast in Ermelo (1897), Bilthoven (1901) en Utrecht Buurtstation (1904). Ook het in 1914 vernieuwde station Den Dolder zou een eilandopzet krijgen.

Door de combinatie van een station en een overkapping was er veel meer ruimte op het perron gecreëerd voor reizigers om droog op het perron onder de overkapping te verblijven. Bij het oude station was alleen voor de wachtkamer der Eerste klasse voor een veranda-achtige voorziening gezorgd waar een zeer beperkt aantal reizigers beschut tegen de weerselementen kon wachten op de trein.

Ook het eilandperron zelf was een aanzienlijke verbetering ten opzichte van het oude perron dat maar langs één spoor lag. Het nieuwe eilandperron kon tegelijkertijd twee sporen bedienen en het was tevens hoger dan het oude perron, wat het in en uitstappen van passagiers en het in- en uitladen van goederen vergemakkelijkte. Ook voor de treinen zelf was het eilandperron in combinatie met een herstructureerde railsverloop een verbetering, want de treinen in beide richtingen konden nu ter hoogte van het station op hun eigen baan blijven en bediend worden door het eilandperron.



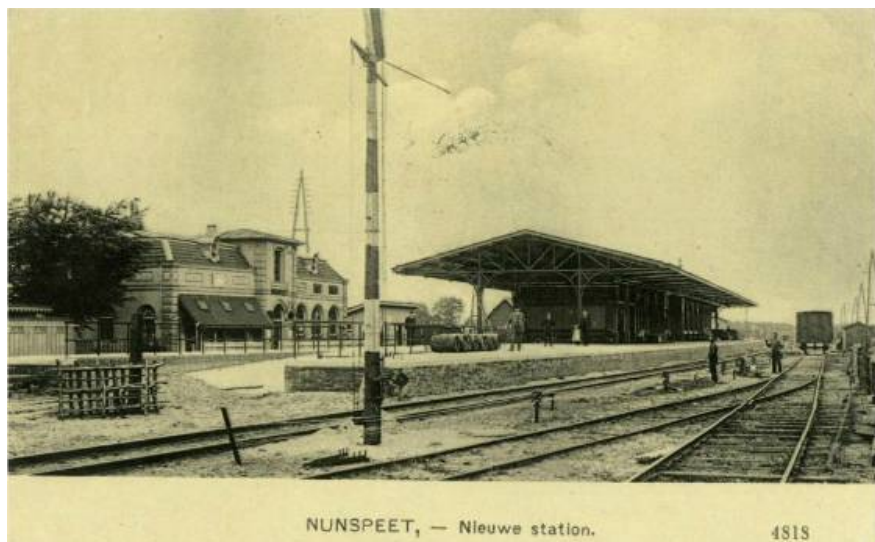
De trein richting Utrecht staat bij het station Nunspeet, omstreeks 1910. Links achter de boom is het oude stationsgebouw zichtbaar, met daarvoor de draibare vulkraan voor de stoomlocomotieven. Op de voorgrond de houten hekwerken die de oversteek naar het eilandperron afsluiten. Bron: Streekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. 6986.

Zoals gebruikelijk kreeg het nieuwe station gescheiden wachtkamers. Deze waren ondergebracht in het oostelijke gebouw. Er was een wachtkamer voor de derde klasse en een gecombineerde wachtkamer voor de eerste en tweede klasse. In het westelijke gebouw bevond zich een goederenruimte, een bagagelokaal, een bureauruimte en een hierop aansluitende vestibule van waaruit reizigers plaatskaarten kon verkrijgen



In dezelfde periode werden rond het station ook bijgebouwen opgetrokken ondermeer bestemd voor het functioneren van het spoor, zoals seinhuisjes, wisselwachterhuisjes, een watertoren en twee dienstwoningen. Eén woning bevond zich ten noorden van de spoorlijn aan de westzijde van de Elspeterweg. Een tweede woning is nog altijd aanwezig ten zuiden van de spoorlijn. Verder werden nog de nodige losse voorzieningen geplaatst t.b.v. het functioneren van- en onderhoud aan het spoor. Een nog bewaard gebleven element is de splitbak naast de overweg die de toegang vormt tot het eilandperron.

Ten noorden van het emplacement lagen een losweg en twee goederenperrons. Korte tijd later (1908) werd hier de Zuiderzeetram op het emplacement aangesloten. Het ook voor deze tramlijn benutte noordoostelijke laad- en losperron bleef nog tot 2008 herkenbaar ter plaatse van het huidige P+R-terrein.



Overzicht emplacement, kort na 1906. Bron: Het Utrechts Archief, Collectie De Pater, catalogusnr. 165106



Het oude (links) en nieuwe station (rechts) in 1908, gezien vanuit het zuidwesten. Bron: Streekarchivaat Noord-west Veluwe, fotonr. 6554



Het sein- & wisselwachtershuisje Esw (Elspeterweg) in de jaren '60. Rechts op de achtergrond de rijwielstalling. Collectie Utrechts Archief, Collectie NS, catalogusnr. 154730



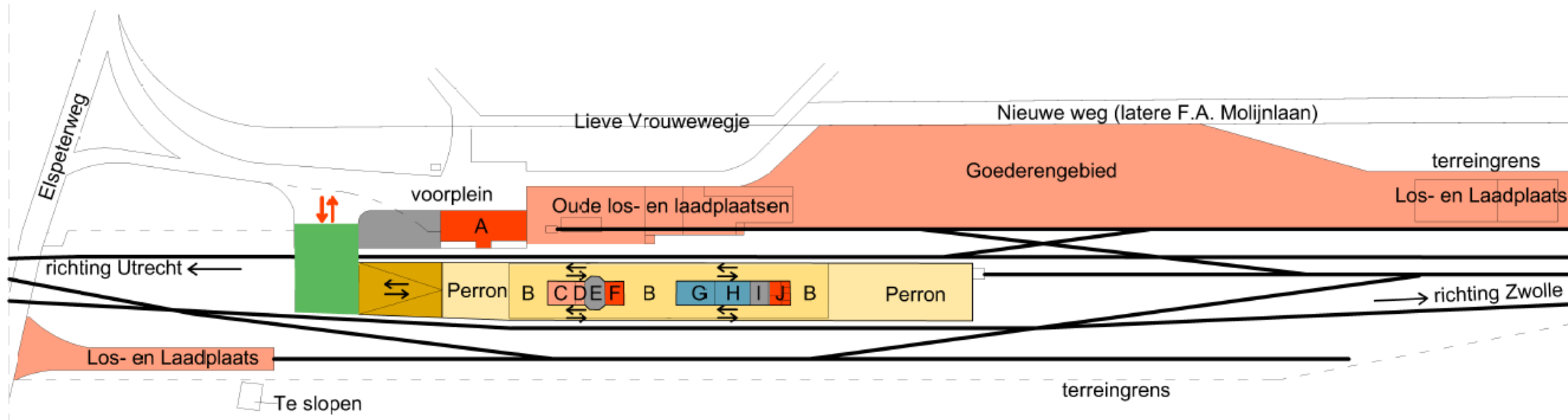
Dit seinhuis Post I stond bij station Nunspeet, waarschijnlijk direct ten oosten van het perron. Deze foto werd gemaakt in 1966. Bron: HUA, Collectie NS, catalogusnr. 154731



De ten noordoosten van de overweg naar het eilandperron bewaard gebleven splitbak, voor de opslag van fijne steenslag t.b.v. onderhoud aan het spoor. Bron: Flickr.com, foto Victor Lansink.

Station Nunspeet - Functies Perron en omgeving

- Toegang / Uitgang Publiek
 - Routing
 - Perron
 - Wachtkamers
 - Bagage en Goederen
 - Reizigersvoorzieningen
 - Dienstruimtes
 - Toegang / uitgang passagiers
 - Trappen/hellingen/bordessen
- A = Stationsgebouw 1863
 - B = Overdekt deel perron
 - C = Goederenloods
 - D = Bagagelokaal
 - E = Bureau
 - F = Vestibule
 - G = Wachtkamer 1e en 2e klasse
 - H = Wachtkamer 3e klasse
 - I = Stationsbergplaats
 - J = Sanitair

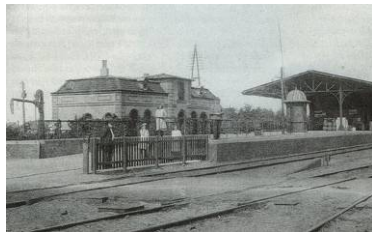


Onderlegger Situatie 1906

Beeld van de oorspronkelijke opzet



Evt. Rijwiel stallen



Toegang perron vanaf de westzijde



Over perron naar stationsgebouwen



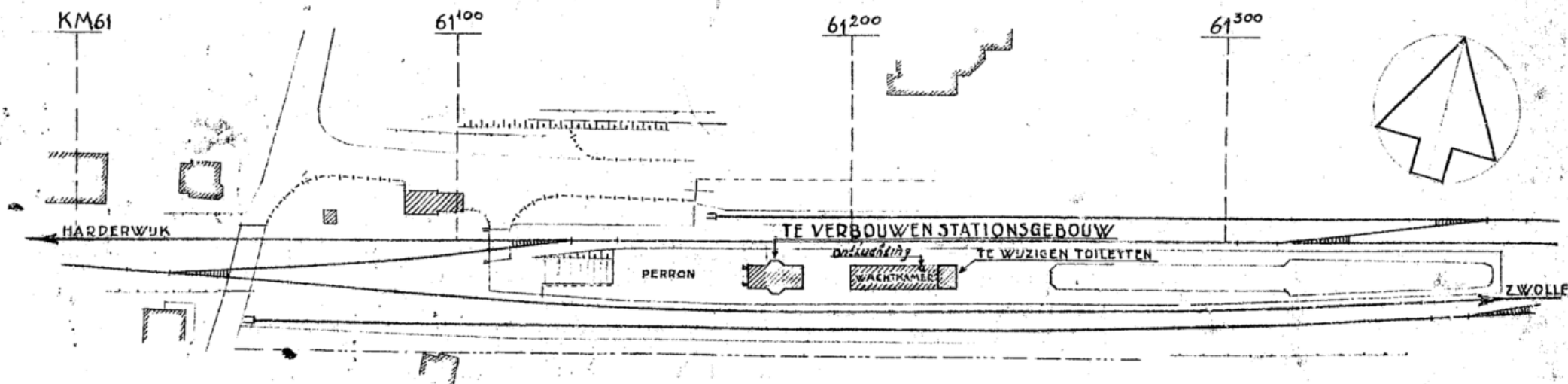
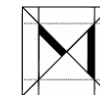
Afgifte bagage en goederen



Plaatsbewijs kopen in westelijk stationsgebouw



Wachten oostelijk stationsgebouw

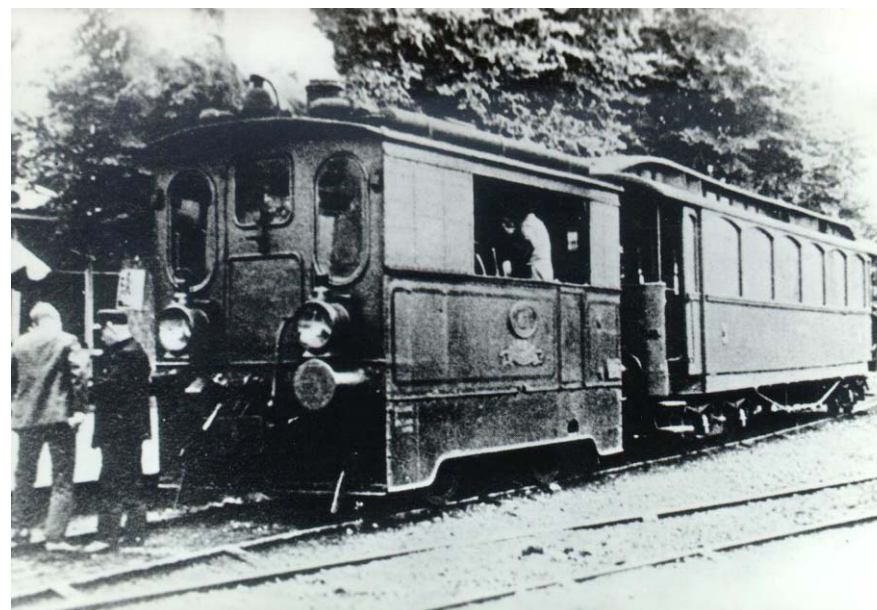


Overzicht emplacement in 1959 t.b.v. een verbouwing van het stationsgebouw. Het perron is inmiddels in oostelijke richting aanzienlijk verlengd. Het westelijke stationsgebouw werd in 1959 ingekort. Bron: archief opdrachtgever, nr. 001050596.

3.2 Gewijzigd gebruik

In 1908 werd de Zuiderzeetramlijn van Zwolle, via Elburg naar Nunspeet geopend. Deze tramlijn, die langs de Zuiderzeestraatweg en (binnen Nunspeet) de F.A. Molijnlaan liep, sloot aan op de noordoosthoek van het emplacement. De Zuiderzeetramlijn werd echter al in 1931 beëindigd, waarna grote delen van het tracé werden opgebroken om de Zuiderzeestraatweg te kunnen verbreden⁷.

Aan het einde van de jaren '20 werd het oude stationsgebouw gesloopt. Dit gebouw had na de bouw van het nieuwe station een woonbestemming gekregen.⁸ Na de sloop kon de F.A. Molijnlaan hier iets worden verlegd in zuidelijke richting, zodat de aanvankelijk aanwezige scherpe bocht (grotendeels) kwam te vervallen. De sloop van het gebouw bood ook de ruimte voor het huidige ontsluitingsgebied tussen het spoor en de F.A. Molijnlaan.



Ongedateerde foto van de Zuiderzeetram. Bron: Historisch Centrum Overijssel, catalogusnr. PBKR3955



Rond het midden van de 20ste eeuw werd het eilandperron aanzienlijk verlengd in oostelijke richting. Daarbij is ook de thans aanwezige groenstrook in het midden van het oostelijke deel van het perron ontstaan, waarmee dit deel van het perron een extra groen karakter kreeg. In 1952 werd de spoorlijn geëlektrificeerd en daarmee ging de hiervoor benodigde infrastructuur een belangrijke rol spelen in het beeld van het station. Geleidelijk zouden hierna ook verschillende in onbruik geraakte gebouwen voor de handmatige bediening verdwijnen.

Zoals bij veel stations nam in de loop van de 20^{ste} eeuw het belang van de goederenoverslag sterk af, maar kwam steeds meer vraag naar parkeerruimte. Bij station Nunspeet hebben beide functies min-of-meer van plaats gewisseld. Na het wegvallen van de goederenfunctie werd een groot deel van het langs de noordzijde van het emplacement gelegen goederengebied omgevormd tot een parkeerterrein. Dit terrein werd aan de noordzijde begrensd door een al eerder aanwezige lage gemetselde muur. De muur vormt thans de keermuur rond de iets hoger gelegen fietsenstalling en het westelijke deel van het huidige P+R-terrein. De eerste fietsenstalling werd hier in de jaren '80 aangelegd en in 1992 werden vernieuwde stallingen in gebruik genomen. Deze werden op hun beurt in 2001 vervangen door de huidige overdekte stallingen, die door hun hoogte ook een deel van het zicht op het station wegnemen. De plaats van de begin jaren '60 gesloopte houten rijwielstalling bleef altijd bestemd voor fietsen. De huidige overdekte stallingen op deze plaats dateren eveneens uit 2001.

Het parkeerterrein werd in 2008 in oostelijke richting uitgebreid. Hiervoor werden ook de laatste restanten van het vroegere goederengebied en de halte van de Zuiderzeetram verwijderd.

Aan het perron en de gebouwen vonden ook enkele wijzigingen plaats. De belangrijkste wijziging vond plaats in 1959. Hierbij werd het westelijke gebouw aanzienlijk verkort door de sloop van de in onbruik geraakte

goederenloods. Tegelijkertijd werd ook de perronoverkapping aan deze zijde tot aan het gebouw verwijderd. Hiermee kwam het gebouw beduidend meer in het zicht te liggen en kreeg de nieuwe stationshal veel licht via de nieuwe gevel met grote glasopeningen.

Omstreeks 2004 kreeg het perron nieuwe betonnen perronwanden, waarmee het historische uiterlijk deels kwam te vervallen. In 2005 werd de overwegwoning ten westen van de Elspeterweg gesloopt. Het aan het emplacement gerelateerde gebied eindigt daarmee thans ter hoogte van de Elspeterweg. Ter plaatse van de gesloopte woning is nog altijd een braakliggend terrein herkenbaar naast het spoor.



Foto van het emplacement in de jaren '50, gezien vanaf de Elspeterweg. Rechts is nog juist een hoek van een bij de Elspeterweg aanwezige watertoren zichtbaar. Bron: Streekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. 20093429444.



De overweg naar het perron in 1965, met rechts de aan de zuidzijde van het spoor gelegen dienstwoning. Bron: Streekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. 7625



Burgemeester Ing. C. de Kovel plaatst op 24 maart 1992 als eerste zijn fiets in de vernieuwde rijwielstalling. Bron: Streekarchief NW-Veluwe fotonr. 2001110



Overzicht van de rijwielstalling in 1966. HUA, Collectie NS, catalogusnr. 169274



Oude los- en laadperron aan de noordoostzijde van het emplacement, gezien in oostelijke richting. Deze delen werden in 2008 gesloopt om plaats te maken voor het P+R terrein. Bron: artikel over Zuiderzeetram op www.oldebroek.net



Belangrijkste veranderingen



Inkorten westelijk gebouw en perronoverkapping



Verlenging oostzijde perron



Samenvoegen wachtkamers tot slechts één wachtkamer



Sloop oude stationsgebouw



Aanleg Stationsplein



Beëindiging goederenfunctie



Bouw fietsenstallingen



Aanleg P+R terrein



Plaatsing kaartautomaten



Plaatsing OV Paaltjes



Aanleg busstation



Aanleg Veluwetransferium



Geleidelijk op stationsgebied aansluitende dorpsbebouwing



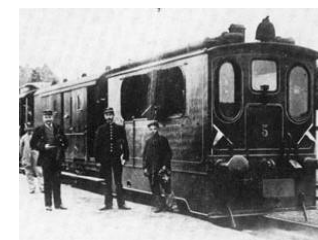
Toenemende verkeersintensiteit rond station



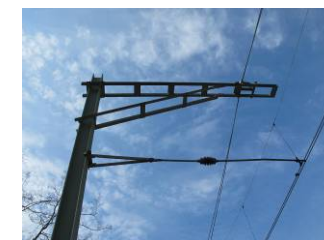
Herbestemming westelijk stationsgebouw



Vernieuwing perronwanden



Tijdelijke aansluiting Zuiderzeetramlijn



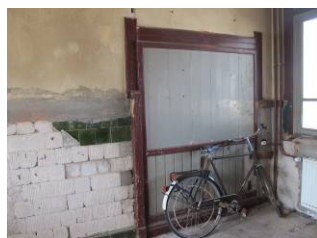
Elektrificatie spoortracé



VV-kantoor op stationsplein



Eigentijdse stationsoutillage



Gedeeltelijke leegstand stationsgebouwen



Aanleg keermuur en bomenrij langs F.A. Molijnlaan



Verlegging oversteekplaats bij stationstoegang



Vernieuwing en uitbreiding fietsenstallingen



3.3 Huidige Situatie

Het emplacement bestaat thans uit het eilandperron met een overkapping, waaronder zich de twee stationsgebouwen bevinden en een langgerekte strook tussen de spoorlijn en de hier aan de noordzijde vrijwel parallel aan lopende F.A. Molijnstraat. Binnen deze strook bevinden zich van oost naar west een P+R-terrein, een overdekte fietsenstalling, een kleine parkeerplaats voor kort parkeren en taxi's, een klein voorpleintje en een kleinere overdekte fietsenstalling. Dit utiliteitsgebied wordt van de spoorbaan gescheiden door, beukenhagen (westelijk deel) en moderne gaashekwerken (ter hoogte van fietsenstalling en P+R-terrein). Dit terrein ligt deels wat hoger dan de openbare weg en het hoogteverschil wordt al vanaf het midden van de 20^{ste} eeuw opgevangen door een gemetselde keermuur. De langs deze keermuur aanwezige bomenrij werd in de jaren '70 geplaatst en deze vormt een verbinding tussen de uit de vroege 20^{ste} eeuw daterende bomenrij nabij de Elspeterweg en de eveneens al oudere bomenrijen langs de verdere F.A. Molijnlaan.

Een spoorwegovergang aan de westzijde van het eilandperron vormt de enige toegang tot het perron. Deze overweg sluit aan op het pleintje tussen het parkeerterrein voor kort parkeren en de westelijke fietsenstalling. Vanaf dit pleintje kunnen voetgangers en fietsers de F.A. Molijnstraat oversteken richting het Stationsplein en het aan de noordzijde van dit plein gesitueerde busstation. Met name doordat de drukke F.A. Molijnlaan tussen het station en het Stationsplein doorloopt is er zowel visueel als functioneel een breuk ontstaan tussen het stationsgebied en het plein, dat geleidelijk steeds meer een stedelijk karakter krijgt. Enkele aan het station gerelateerde functionaliteiten, zoals parkeren, het busstation en het vvv-kantoor bevinden zich op het plein en hiervoor vormt de oversteek van de F.A. Molijnweg een duidelijke belemmering.

Ten opzichte van de oorspronkelijke situatie is het emplacement zelf steeds overzichtelijker geworden, doordat extra sporen, goederenterreinen en dienstgebouwtjes kwamen te vervallen. De

omgeving daarentegen is steeds drukker en onoverzichtelijker geworden. De strook met parkeerterreinen en fietsenstallingen langs de F.A. Molijnlaan fungeert als overgangsgebied tussen de omgeving en het station. Behoudens de verbinding via dit overgangsgebied ligt het station, mede ook door de opzet als eilandperron, enigszins geïsoleerd.

De oorspronkelijke stationsfunctionaliteiten zijn sterk beperkt. Er is nog slechts één, wat uit het zicht gelegen wachtkamer, en reisbewijzen kunnen nog uitsluitend via automaten (TVM) worden verkregen. Bij de perrontoeegang staan paaltjes t.b.v. in- en uitchecken van OV-chipkaarten. Ten oosten van de twee stationsgebouwen heeft het middendeel van het perron een brede groenstrook met enkele doorsteekmogelijkheden. Door de overwegend lage begroeiing in de groenstrook heeft dit deel van het perron een opvallend open en groen karakter.



Het open oostelijke deel van het perron, gezien in westelijke richting.



Het westelijke deel van het eiland perron, gezien in oostelijke richting. Links de overweg die de enige toegang tot het eilandperron vormt.



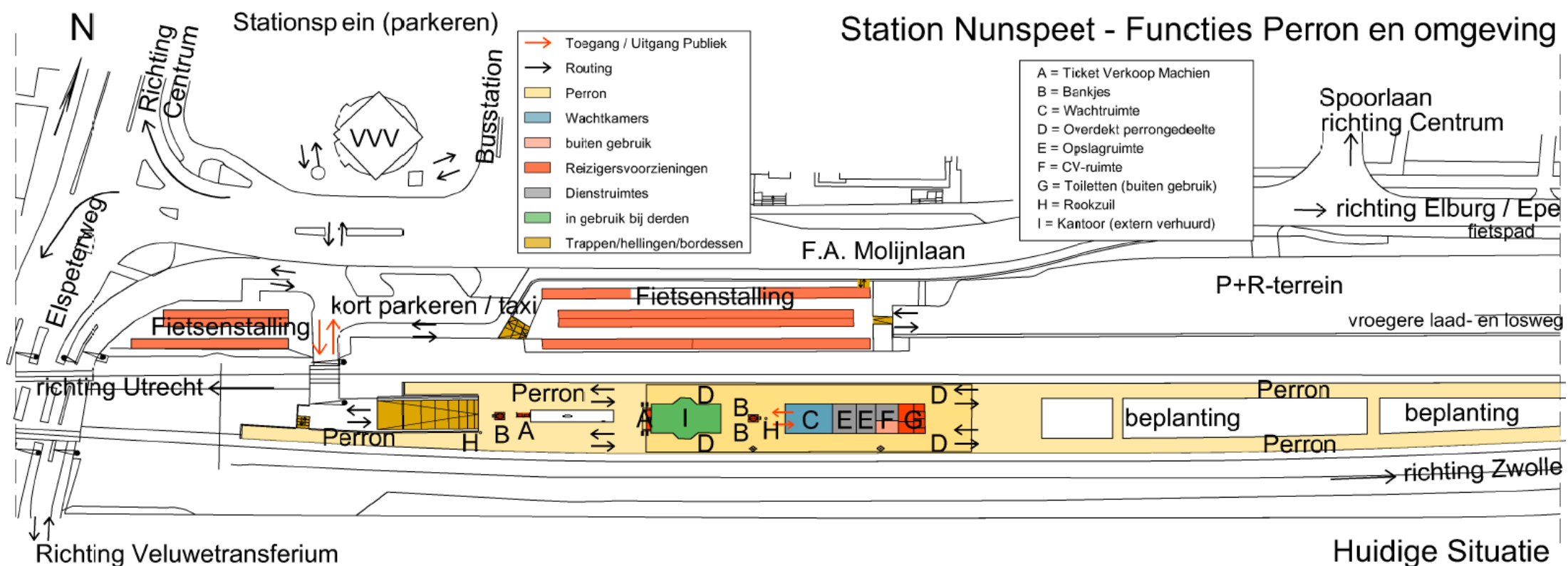
De strook met fietsenstallingen en parkeerterreinen vormt een overgangzone tussen het station en de F.A. Molijnlaan.



Zicht vanaf de perrontoeegang richting het stationsplein. Rechts van de overweg is nog de splitbak (pijl) bewaard gebleven, waar fijne steenslag voor onderhoudswerkzaamheden aan het spoor in werd bewaard.



Zicht vanaf het perron in westelijke richting. Hier is nog duidelijk zichtbaar dat het station zich aan de rand van het dorp bevindt.



Het huidige reizigersbeleving station Nunspeet



OVERZICHT EMPLACEMENT CONTEXT

Concept

- Zeer compacte efficiënte opzet met alle gebouwen onder de perronoverkapping
- Station zonder echte 'voorzijde'
- Door opeenvolging functies in perrongebouwen een 'logische' routing
- Personenvervoer en goederenstroom liepen op perron door elkaar
- Buiten eilandperron afzonderlijke voorzieningen voor goederenvervoer
- Strook tussen F.A. Molijnweg en spoorbaan door tijd steeds ingezet om functiewisselingen te faciliteren

Ruimtelijke uitvoering

Bij de bouw van het nieuwe station in 1906 werd voor een door de NCS vaker toegepast opzet met een eilandperron met daarop alle benodigde gebouwen onder één forse perronoverkapping gekozen. Daarmee ontstond een duidelijke breuk met de traditionele opzet die het emplacement tot dan toe had, en waarbij het stationsgebouw min-of-meer de entree tot het emplacement vormde. Door de efficiënte opzet was, ondanks een toenemend reizigersaantal niet meer ruimte nodig en vonden dan ook nauwelijks aanpassingen aan stedenbouwkundige structuur plaats. Het goederenvervoer vond plaats via het eilandperron, maar hiervoor waren ter weerszijden van de spoorlijn ook extra laad- en losplaatsen aanwezig. Met het wegvallen van de goederenfunctie kon met name de ruimte ten noorden van het spoor worden ingezet om nieuwe functies, zoals parkeren, fietsenstallingen en ruimte voor kort-parkeren te situeren.

Ruimtelijke erfenis

De historische hoogwaardige bebouwing is redelijk goed bewaard gebleven en is ook nog deels functioneel ten dienste van het reizigersvervoer. Deze goed gedetailleerde gebouwen en de historische perronoverkapping zorgen voor een aangename buitenruimte. De aan de oostzijde op het perron aanwezige groenstrook zorgt daarbij voor een natuurlijke overgang op het achterliggende bosgebied. De ontsluiting van het eilandperron vindt nog op nagenoeg dezelfde locatie plaats middels een spoorwegovergang. Buiten de spoorlijnen is de oorspronkelijke opzet geheel omgevormd en aangepast aan nieuwe ontwikkelingen. Met name de langs de F.A. Molijnlaan aanwezige bommenrij geeft dit gebied structuur en zorgt ook voor een natuurlijke aanblik van het emplacement.

Conclusie

Ondanks ingrijpende aanpassingen zijn de oorspronkelijke opzet en het 'open' karakter van het emplacement goed behouden gebleven. Ondanks de geleidelijke inkapseling in de zich uitbreidende dorpsstructuur heeft men vanaf de perrons nog in belangrijke mate zicht op het aangrenzende bos.





4 ARCHITECTONISCHE CONTEXT: de gebouwen tot in de details

In dit hoofdstuk volgt een beschrijving van Station Nunspeet. Hierbij wordt eerst een korte beschrijving van ligging van de gebouwen. Vervolgens wordt ingezoomd tot gebouwniveau, waarbij ook specifieke bijzonderheden en detail worden belicht. In de beschrijving worden tevens de belangrijkste wijzigingen vermeld.

4.1 Wijzigingen

Aan het perron en de gebouwen vonden ook enkele wijzigingen plaats. De belangrijkste wijziging vond plaats in 1959. Hierbij werd het westelijke gebouw aanzienlijk verkort door de sloop van de goederenloods. Het nu kortere gebouw kreeg een nieuwe westgevel. Tegelijkertijd werd ook de perronoverkapping aan deze zijde tot aan het gebouw verwijderd. Hiermee kreeg de nieuwe stationshal meer licht en kwam het gebouw beduidend meer in het zicht te liggen dan aanvankelijk het geval was. Achter de nieuwe westgevel werd een overdekte wachtruimte met aansluitende lokettenwand gerealiseerd. In 2004 werd de lokettenwand in dit gebouw gedicht en sinds 2006 wordt dit gebouw als kantoor verhuurd aan een externe partij. De enige wachtkamer bevindt zich in het oostelijke gebouw. Deze ligt door de benadering van het perron vanaf de westzijde wat uit de route.

Foto links: De westzijde van het station in 1910. De perronoverkapping steekt dan nog ruim door ten westen van de goederenloods. Bron: Streekarchivaat Noord-West Veluwe, fotonr. 6986.



Zicht op de westgevel in 1966. Bron: HUA, Collectie NS, catalogusnr. 150543



Zicht op de oostgevel in 1966. Het perron heeft dan nog een klinkerbestrating. Bron: HUA, Collectie NS, catalogusnr. 153192





4.2 Stationsgebouwen

Hoofdopzet

Het stationsgebouw bestaat uit een grote perronoverkapping met daaronder twee smallere, in baksteen opgetrokken gebouwen. Aan de oostzijde steekt de perronoverkapping ruim voorbij het oostelijke gebouw. Aan de westzijde werd de overkapping in 1959 ingekort tot aan de westgevel. Aan de noord- en zuidzijde overdekt de perronkap de langs de gebouwen lopende perrons.



Overzicht van het oostelijke stationsgebouw. Hier is duidelijk de samenhang tussen de perronoverkapping en het gebouw zichtbaar.

De perronoverkapping heeft een rechthoekig grondplan en een flauwhellend zadeldak met bitumendekking. De gebouwen onder de overkapping zijn tot aan dit dak opgetrokken. Het oostelijke gebouw heeft een langwerpige rechthoekige opzet. Het veel kortere westelijke

gebouw heeft ook een rechthoekige hoofdvorm, maar deze is aan de noord- en zuidzijde uitgebouwd met driezijdige erkers. Tegen de westgevel zit een eenvoudige luifel.

Constructie

De overkapping heeft een staalconstructie met zeventien dwars op de perronrichting geplaatste, driehoekige vakwerkspanten, die de houten gordingen dragen.

De vakwerkspanten zijn opgelegd in de gevels van de bakstenen gebouwen. Daarbij zijn tegen de gevels gebogen stalen schoren toegepast. In het gebied tussen beide gebouwen vormen twee op de gevelhoeken opgelegde horizontale vakwerkliggers de ondersteuning van de vakwerkspanten. Ten oosten van de gebouwen zijn overeenkomstige horizontale vakwerkliggers toegepast. Deze worden aan de oostzijde door stalen kolomen ondersteund. De oorspronkelijke stalen kolomvoeten zijn in beton gestort.

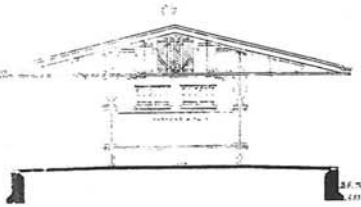
De kap heeft over de gordingen een houten beschot. De overkapping heeft rondom geprofileerde omlijstingen.

Hierna volgende tekening behoort bij NCS Bestek 49. Op deze tekening is de oorspronkelijke opzet van het station en de indeling van de gebouwen zichtbaar. Bij zowel de plattegrond als bij de langsdoorsnede en het gevelaanzicht wordt links het westelijke gebouw weergegeven. Binnen de gebouwen liggen de volgende ruimtes: A=goederenloods, B=bagagelokaal, C=bureau, D=vestibule, E=wachtkamer 1^e en 2^e klasse, F=wachtkamer 3^e klasse, G=stationsbergplaats, H=urinoir, I=portaal, J=w.c. Bron: HUA, 959

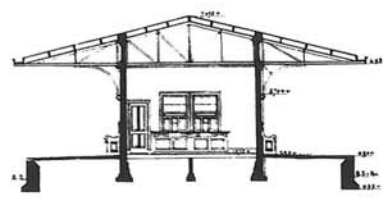
Station Nunspeet

Schaal 1:100.

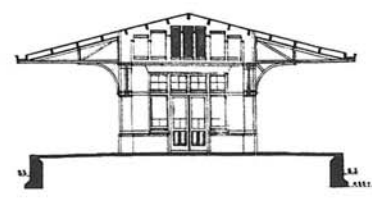
Indgevel gebouw A



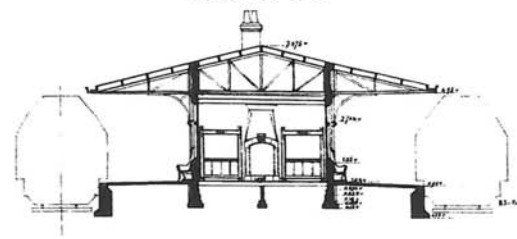
Doornede C. D.



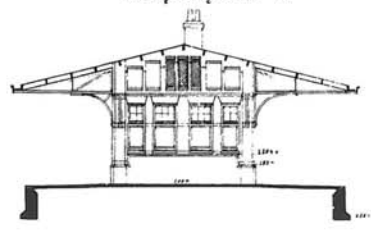
Indgevel gebouw A n B.



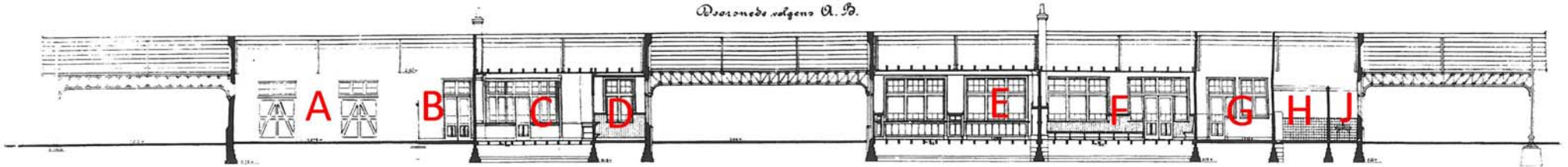
Doornede E. F.



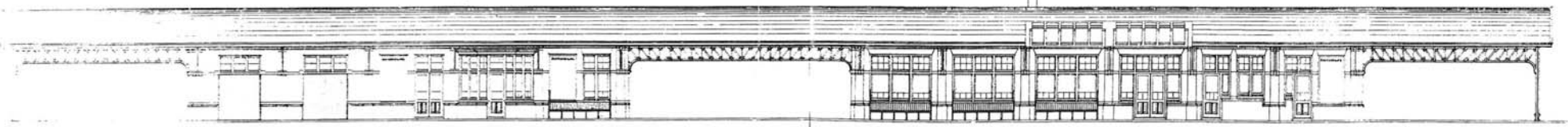
Indgevel gebouw B.



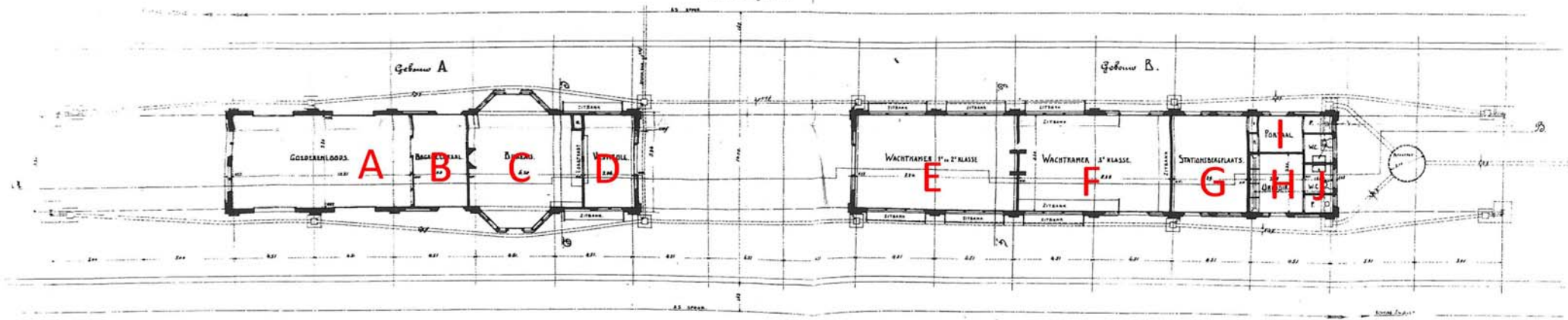
Doornede volgens A. B.



Aanzicht.

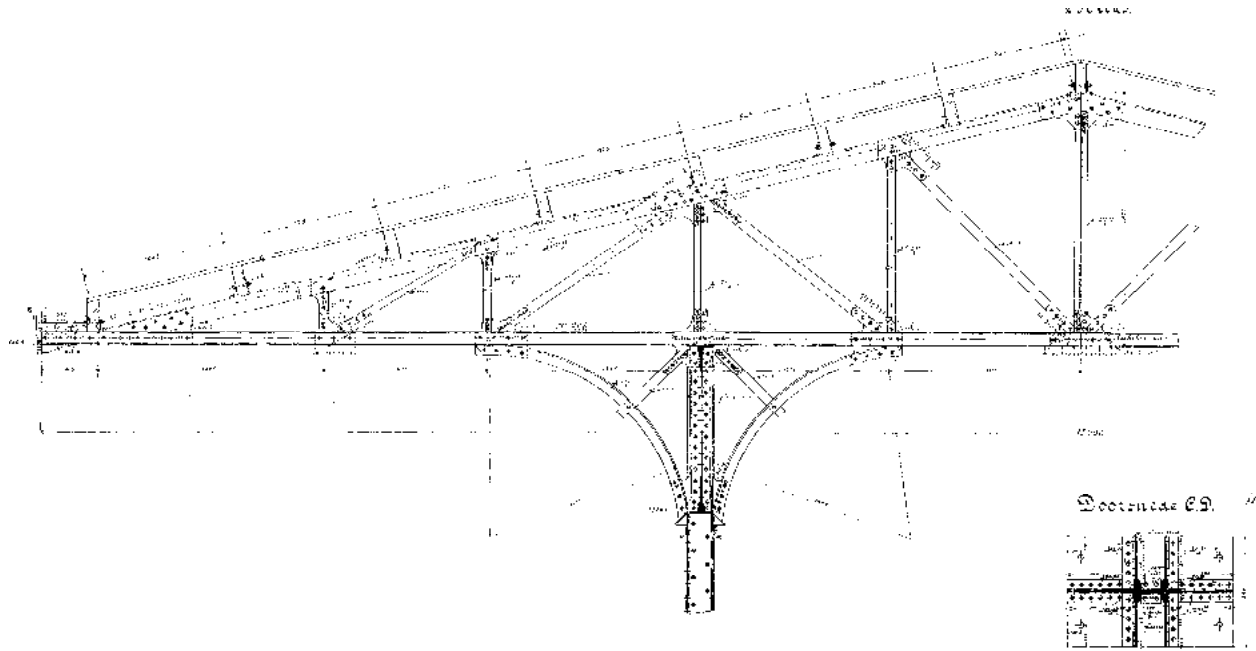


Plattegrond.





Overzicht van de constructie in het gebied tussen de twee stationsgebouwen.



Uitsnede uit de oorspronkelijke bouwtekening, NCS bestek 49 van de constructie van de perronoverkapping. Hier wordt een eindspant weergegeven. Bron: HUA 959



Aan de oostzijde steekt de perronoverkapping nog voorbij de gebouwen. Rond de onderzijde van de oorspronkelijke kolommen werd een betonnen voet gestort.



Detail van de verzorgd geprofileerde dakopbouw van de perronoverkapping.



Exterieur gebouwen

De gebouwen zijn opgetrokken in rode baksteen en voorzien van een uitspringende plint. Uitspringende penanten ter hoogte van de spanten verdelen de gevels. Tussen de penanten hebben de bovenste delen van de gevels een reeks verdiept liggende velden boven een profiellijst. Het nog grotendeels oorspronkelijke metselwerk is uitgevoerd in kruisverband met snijvoegen. Het metselwerk is voorzien van sierbanden in gele verblendsteen. Verder zijn aan plintafdekkingen, vensterstrekken en profiellijsten gele, groene en blauwe geglazuurde profielstenen toegepast.



Het oostelijke gebouw vanuit het noordoosten. Hierop is te zien, dat de plint onder hooggeplaatste vensters hoger is opgetrokken.

Op de buitenhoeken van de plintafdekking zijn hardstenen blokken toegepast. Onder de stalen consoles van de vakwerkspanten zijn kalkstenen consoles aanwezig.

De oorspronkelijke brede vensteropeningen sluiten aan de onderzijde aan op de plint met oranje-rood geglazuurde dorpelstenen. Aan de bovenzijde hebben de vensters anderhalfsteens strekken met een afwisseling van rode bakstenen en gele verblendstenen. In de openingen zitten samengestelde puien met geprofileerde kozijnen, die door middel van verdeelstijlen in vrij smalle openingen worden verdeeld. Ter hoogte van de bovenzijde van de deuren hebben alle openingen een overeenkomstig de stijlen geprofileerde tussendorpel, met daarboven vierruits bovenlichten. De onderliggende ramen en glasopeningen van de deuren hebben een enkelruits bovendeel en aan de onderzijde twee kleinere ruitjes.



Oorspronkelijke detaillering van de vensters en de lijst aan de bovenzijde.

Door de gevelopzet met penanten, gekleurde geglazuurde stenen en vensters met een kleinschalige verdeling hebben de gevels een zeer levendig en vrij kleurrijk karakter. Dit wordt nog versterkt door de opengewerkte spanten van de kapconstructie, die duidelijk een architectonische eenheid vormen met de gevels.



Van het oostelijke gebouw zijn de gevels nog in belangrijke mate authentiek. De noord- en zuidgevel zijn zes traveeën breed. De drie westelijke traveeën van beide gevels hebben brede vensters met driedelige kozijnen. De oorspronkelijk onder deze vensters aanwezige bankjes zijn vervangen door een vlakke invulling met metselwerk. Bij de drie oostelijke traveeën is een combinatie van venster- en deuropeningen aanwezig, waarbij in de twee oostelijke traveeën smallere openingen met daartussen een gemetselde tussendam zijn toegepast. De oostgevel heeft vier smalle vensters. De westgevel heeft een brede samengestelde pui met in het midden een vernieuwde deur.



Zicht op de zuidgevel van het oostelijke gebouw.



Zicht op het westelijke gebouw vanuit het zuidwesten.



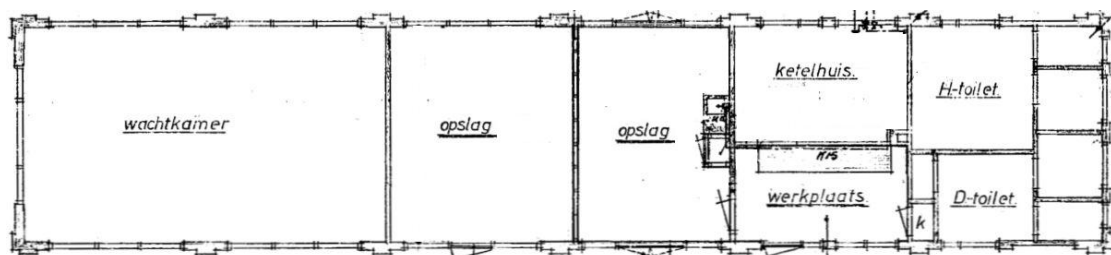
Zicht op de oostgevel van het westelijke gebouw met bovenin de oude ventilatieroosters.



Van het westelijke stationsgebouw hebben de langere noord- en zuidgevel drie traveeën. Hiervan heeft bij beide gevels de oostelijke travee en bij de zuidgevel ook de middelste travee nog de oorspronkelijke opzet, al zijn de vensters in de oostelijke traveeën met kraaldelen afgedicht en is hier de borstwering onder de vensters vernieuwd nadat de oorspronkelijke bankjes werden verwijderd. De middelste traveeën hebben oorspronkelijke, maar wat betreft het metselwerk vernieuwde, betrekkelijk lage driezijdige erkers met een platdak. Bij de noordgevel is het muurwerk boven de erker vernieuwd. Van beide gevels is de westelijke travee in 1959 vernieuwd en daarbij voorzien van sobere drielicht glaspuien tot op het vloerniveau.

De oostgevel heeft nog de oorspronkelijke opzet, al is hier het oorspronkelijke grote venster op verzorgde wijze dichtgemetseld, met in het midden een enkele deuropening.

De westgevel is evenals aansluitende traveeën van de zijgevels in 1959 vernieuwd. Op deze gevel sluit een uit dezelfde tijd daterende eenvoudige luifel op twee stalen kolommen aan. Onder deze kolommen bevinden zich lage muurtjes. Tussen de muurtjes heeft de gevel onder de luifel over de gehele breedte een drielicht glaspui tot op het vloerniveau. Boven de luifel bevindt zich een lichtbak met het NS-logo en daarboven zit in een ovaal stalen raam in een rechthoekige omkadering van metselwerk dat donkerder kleurt doordat dit deel jarenlang schuil ging achter het (nu lager geplaatste) NS-logo.



Plattegrond van het oostelijke stationsgebouw met van west (L) naar oost (R) achtereenvolgens een wachtkamer, twee opslagruimtes, een voormalige ketelruimte met naastgelegen werkplaats en sanitaire ruimtes.



De noordgevel van het westelijke gebouw. De erker en de aan de gekleurde glazuurstenen herkenbare delen van het metselwerk zijn hier nog oorspronkelijk.



Interieur oostelijk stationsgebouw

In het oostelijke stationsgebouw bevond zich oorspronkelijk in de twee westelijke traveeën de “Wachtkamer 1^e – en 2^{de} klasse”. In de middelste twee traveeën bevond zich de “Wachtkamer 3^{de} klasse”. In de travee ten oosten van deze wachtkamer bevond zich een “Stationsbergplaats” en in de meest oostelijke travee waren toiletruimtes ondergebracht.

Deze oorspronkelijke indeling is nog aanwezig, maar thans wordt alleen de voormalige “Wachtkamer 1^e- en 2^e klasse” als wachtkamer gebruikt. Zowel de naastgelegen voormalige “Wachtkamer 3^e klasse” als de vroegere “Stationsbergplaats zijn door latere wanden opgedeeld en worden nog slechts als bergruimte en fietsenstalling gebruikt. In deze ruimtes zijn nog wel diverse oorspronkelijke afwerkingen en elementen, zoals binnendeuren met omlijsting, vensters met omlijstingen en vensterbanken en geschilderde lambriseringen aanwezig. Ook een kastdeur in de voormalige bergplaats lijkt een hergebruikte oorspronkelijke deur te zijn. In de vroegere ketelruimte is nog een oorspronkelijke klinkervloer aanwezig.

De sanitaire ruimten aan de oostzijde van het gebouw hebben deels een moderne afwerking van grijze tegels op de vloeren en witte tegels op de wanden. Er is echter ook deels nog een oude granito vloer met een zwarte rand aanwezig. Ook zijn de lagere tussenwanden aan de bovenzijde met een oorspronkelijke, geprofileerde lijst afgewerkt. Deze ruimtes worden niet meer gebruikt.

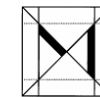
Het in de jaren '60 op zeer verzorgde wijze vernieuwde interieur van de wachtkamer aan de westzijde van het gebouw bleef nagenoeg ongewijzigd. De ruimte heeft een betegelde vloer. De wanden hebben een hoge lambrisering van transparant gelakte verticale houten delen. Het vlakke stucplafond heeft rondom een transparant gelakte houten omlijsting. Tegen de lambrisering zijn nog de bijbehorende banken aanwezig. Ze zijn gemaakt van transparant gelakte latten op een stalen onderstel. Rond de vensters zijn de omlijstingen uit de bouwtijd bewaard gebleven.



Oorspronkelijke deuren en granitovloer in de aan de oostzijde gesitueerde toiletruimtes. De kleurstelling van het schilderwerk in deze ruimtes is sterk gewijzigd.



Plafond met geprofileerde balken van de dakconstructie in de CV-ruimte



De voormalige werkplaats met een oorspronkelijke kastdeur en vensters.



Westelijke opslagruimte met een oorspronkelijk venster en paneel in de westwand.



Oorspronkelijk venster in de westelijke opslagruimte en een detail van de vensteromlijsting.



Westelijke opslagruimte met een oorspronkelijk paneel in de westwand en enkele groene tegels op de plek van de voormalige schouw.



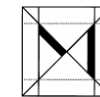
Westelijke wachtruimte met een verzorgd interieur uit de jaren '60.



Het interieur van de wachtkamer in 1966. Deze foto werd genomen, kort voordat het huidige interieur tot stand kwam. Bron: HUA, Collectie NS, catalogusnr. 153707

Interieur westelijk stationsgebouw

Het westelijke stationsgebouw heeft een geheel gemoderniseerd grotendeels ongedeelde interieur met eigentijdse afwerkingen.



Interieur westelijk gebouw, gezien in oostelijke richting.



Interieur westelijk gebouw. Dit deel fungeerde vanaf 1959 als stationshal.



Deze omstreeks 1959 in het westelijke gebouw geplaatste lokettenwand is inmiddels niet meer aanwezig. Bron: HUA, Collectie NS, catalogusnr. 152542





5 WAARDESTELLING: de gebouwde erfenis

5.1 Waardering stationscomplex

Bouw- en Architectuurhistorische waarden

Buiten het uit 1906 daterende stationsgebouw is op het emplacement slechts in zeer beperkte mate sprake van onderdelen met bouw- of architectuurhistorische waarde. Het enige onderdeel, waarvoor dit geldt betreft de lage gemetselde keermuur die zich uitstrekt langs een groot deel van de F.A. Molijnlaan. Deze muur vormt al sinds het midden van de 20^{ste} eeuw een duidelijk afbakening van het stationsgebied.

Stedenbouwkundig

Station Nunspeet onderging met de bouw van een nieuw station in 1906 een ingrijpende transformatie. Ook nadien hebben binnen het emplacement nog veel wijzigingen plaats gevonden. De plaats en globale omvang van het emplacement zijn echter nooit veel veranderd, ondanks een deels gewijzigde invulling.

Van de aanvankelijk zijdelingse aansluiting op de doorgaande Elspeterweg heeft de stedenbouwkundige structuur zich geleidelijk aangepast op het station. De aanwezigheid van het station is dan ook in belangrijke mate bepalend geweest voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied.

Daarbij vormen het station en de spoorlijn een duidelijk herkenbare fysieke zuidelijke begrenzing van de dorpskern van Nunspeet. Het station heeft voor het gebied rond het stationsplein ook een aantrekkende functie, waardoor hier een zekere mate van verstedelijking plaats vond.

Ensemble- en situeringswaarde

Station Nunspeet heeft situeringswaarde vanwege de prominente ligging aan de zuidrand van de dorpskern, waarbij de spoorlijn en het station fungeren als een visuele begrenzing van de dorpskern.

Hoewel het oorspronkelijke, uit 1863 daterende stationsgebouw is verdwenen, wordt de situering van het huidige, uit 1906 daterende station wel bepaald door de oorspronkelijke opzet. De aanwezigheid van een facilitaire strook tussen de spoorlijn en de F.A. Molijnlaan komt voort uit de locatie van het oorspronkelijke stationsgebouw. Met de aanleg van dit eerste station in 1863 kreeg Nunspeet een aansluiting op het spoornetwerk, wat tot een aanzienlijk betere ontsluiting leidde.

Belangrijke ensemblewaarde is gelegen in het eilandperron en de hierop gesitueerde gebouwen en de perronoverkapping. Daarnaast is enige ensemblewaarde aanwezig tussen deze onderdelen en het functionele gebied tussen de spoorbaan en de F.A. Molijnlaan als voorzetting van de oorspronkelijke, aan het station dienstbare functionaliteit. De oudere bomerij die de noordrand van dit gebied begrensd kan eveneens tot dit ensemble worden gerekend.

Cultuurhistorische waarde

Station Nunspeet markeert een belangrijke verbetering in de bereikbaarheid van Nunspeet. Met de aanleg van de spoorlijn Utrecht – Kampen in 1863 vond Nunspeet aansluiting bij een steeds verder uitbreidend spoornetwerk, dat dit tot dan toe vrij geïsoleerde gebied veel nieuwe mogelijkheden bood. Naast een industriële ontwikkeling heeft de komst van de spoorlijn tevens een belangrijke rol gespeeld in de recreatieve ontwikkeling van het gebied.

De in 1906 tot stand gekomen stationsopzet met een eilandperron laat goed zien hoe de spoorwegmaatschappijen, en vooral ook de NCS, naast



representativiteit in belangrijke mate oog hadden voor de efficiency van de stations. De zeer compacte stationsopzet heeft sinds de bouw onafgebroken gefunctioneerd. Hoewel thans delen van de gebouwen een functiewijziging hebben ondergaan is de functionaliteit van het station als geheel nog altijd goed.



WAARDERING EMPLACEMENT OP ONDERDELEN

Hoge Waarde

- Ligging op grens van bebouwing en bosgebied
- Behoud functionaliteit van station
- Hoofdvorm en karakteristiek eilandperron met hierop gesitueerde perrongebouwen en overkapping
- Behoud functionaliteit perrongebouwen voor stationsfunctie
- Doorgaande bomenrij als visuele noordelijke afsluiting van het emplacement
- Open zicht op emplacement vanaf de westzijde
- Open karakter rond spoorwegovergang naar perron
- Groene karakter langs de F.A. Molijnlaan

Positieve waarde

- Lage gemetselde keermuur langs noordrand fietsstallingen en parkeerterrein
- Aan station gerelateerde functionaliteit van gebied tussen de F.A. Molijnlaan en de spoorbaan.
- Ten noordoosten van de overweg naar het eilandperron bewaard gebleven splitbak

Indifferente waarde

- Hoofdvorm perrons, met uitzondering van gedeelte ter hoogte van stationsgebouw
- Materialisering perron
- Op de perrons aanwezige latere reizigersvoorzieningen
- Bestratingen
- Fietsstallingen
- Inrichtingselementen (m.u.v. lage keermuur en bomenrij) in gebied tussen spoorbaan en F.A. Molijnlaan.



5.2 Waardering stationsgebouwen perronoverkapping

Bouw- en architectuurhistorische waarde

De stationsgebouwen hebben architectuurhistorische waarde vanwege de verzorgde overgangsarchitectuur⁹. Daarbij hebben de gebouwen waarde als goed bewaard gebleven voorbeeld van de in die periode door de NCS vaker gehanteerde stationsopzet met een efficiënte compacte clustering van de gebouwen op een eilandperron. Hoewel aan de gebouwen verschillende wijzigingen hebben plaats gevonden en met name het westelijke gebouw ingrijpend werd gewijzigd, is de oorspronkelijke opzet nog zeer goed herkenbaar. Het inkorten van de westzijde van de perronoverkapping en het westelijke gebouw doet enigszins afbreuk aan de architectonische waarde.

In de nog ten dele herkenbare karakteristieke opzet met een reeks opeenvolgende dienruimtes en ruimtes met reizigersvoorzieningen is architectuurhistorische waarde gelegen. Van belang zijn met name de nog herkenbare hoofdstructuur, constructieve en ruimtelijke opbouw en in het interieur bewaard gebleven historische onderdelen.

In de goed bewaard gebleven perronoverkapping met stalen spanten en een houten dakconstructie, die deels ook deel uitmaakt van de constructie van de perrongebouwen is bouw- en architectuurhistorische waarde gelegen.

Situering- en ensemblewaarde

In de ligging, in het midden van het eilandperron, dat de kern van de stationsopzet vormt, is belangrijke situeringswaarde gelegen. Het eilandperron en de perrongebouwen vormen een onlosmakelijke eenheid waarin de volledige functionaliteit van het station is ondergebracht.

Door de langgerekte hoofdvorm en de ligging in het midden van het perron is er sprake van een alzijdige opzet waarbij beide perronzijde gelijkwaardig zijn.

Doordat het station vanaf de Westzijde een vrij open karakter heeft spelen de stationsgebouwen en perronoverkapping hier een duidelijke rol in het straatbeeld. De gebouwen zijn daarbij ook een markering van de zuidelijke begrenzing van de dorpskern en hebben daardoor situeringswaarde.

Cultuurhistorische waarde

Het stationsgebouwen en perronoverkapping hebben cultuurhistorische waarde vanwege de nog aan de indeling en opzet afleesbare oorspronkelijke functie als kern van het in 1906 vernieuwde station Nunspeet. De gebouwen geven daarbij nog deels een beeld van de efficiënte en verzorgde wijze waarop de NCS haar stations uitvoerde.

Hoewel Nunspeet al in 1863 een aansluiting op het spoornetwerk kreeg, betekende de vernieuwing van het station een belangrijke stap in de ontwikkeling van, niet alleen het station, maar ook het in die tijd zich sterk ontwikkelende Nunspeet.



WAARDERING STATIONSgebouw OP ONDERDELEN

Hoge Waarde

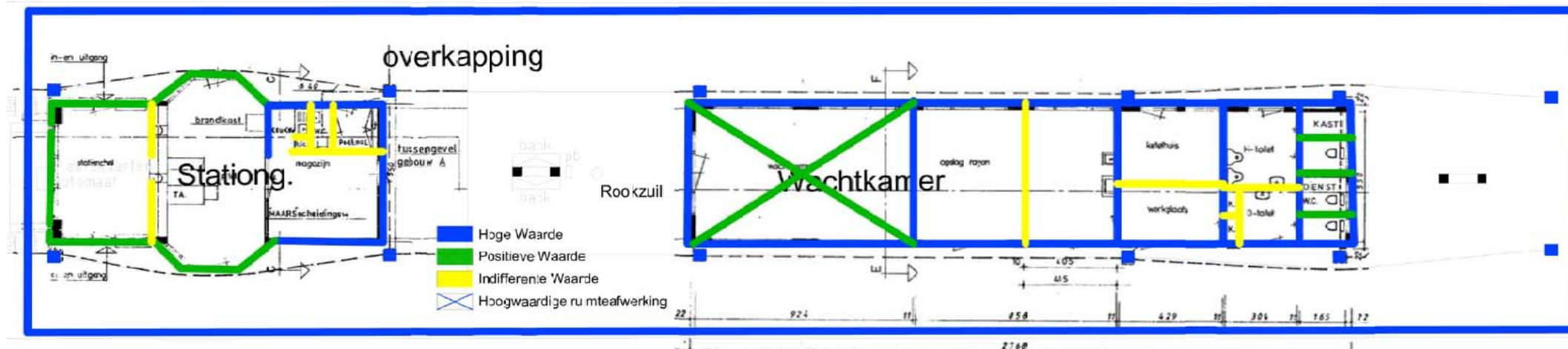
- Hoofdvorm met twee vrij smalle rechthoekige gebouwen met tussenruimte, samengevoegd onder één forse- en ook buiten de stationsgebouwen doorstekende perronoverkapping.
- Gevels, inclusief materiaal en detaillering en hierin opgenomen oorspronkelijke vensters en deuren (met uitzondering van rabatdelen goederengedeelte)
- Detaillering perronkap met geprofileerde dakranden en aan het zicht onttrokken dakbedekking
- Authentieke, in het zicht liggende constructie van de perronoverkapping, met uitzondering van betonnen kolomvoeten
- Plaats en beperkte afmetingen van de aanwezige dakkapellen
- Tot de hoofdstructuur behorende binnenwanden en daarin aanwezige binnendeuren, afwerkingen en omlijstingen

Positieve waarde

- In eenvoudige, maar verzorgde architectuur vernieuwd interieur van de huidige wachtkamer.
- Het in 1959 vernieuwde westelijke deel van het westelijke stationsgebouw met hieraan aanwezige luifel met ondersteuning en voetmuurtjes
- Niet tot de hoofdstructuur behorende binnenwanden met daarin aanwezige binnendeuren, afwerkingen en omlijstingen
- Sterk aangetaste restanten van oorspronkelijke interieurelementen, zoals fragmenten van betegelingen, beschadigde omlijstingen, granitovloer in voorportaal toiletten en klinkerbestrating in dienstruimte oostelijk gebouw.

Indifferente waarde

- De later aangebrachte indeling van het westelijke stationsgebouw
- Later vernieuwde afwerkingen, voorzetwanden en verlaagde plafonds
- T.b.v. de huidige kantoorbestemming aangebrachte indeling en afwerkingen in westelijk stationsgebouw
- Later rond oude kolomvoet gestorte betonnen kolomvoet



5.3 Toelichting en omschrijving waarden

De volgende waardengradatie (getrapte waardenstelling), toegesneden op het toegepast bouwhistorisch onderzoek, wordt in de waardenbepaling gehanteerd (de bijbehorende kleuren corresponderen met de gebruikte gradaties in de waardenkaarten). Achter iedere waarde volgt een korte toelichting, overeenkomstig de door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in 2009 uitgegeven “Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek” ten behoeve van het toegepast bouwhistorisch onderzoek, zoals dit in het herontwikkelingsproces kan worden ingezet.

■ Hoge monumentwaarde (blauw)

Deze onderdelen zijn van cruciaal belang voor de structuur en/of de betekenis van het object.

■ Positieve monumentwaarde (groen)

Deze onderdelen zijn van belang voor de structuur en/of de betekenis van het object.

■ Indiferente monumentwaarde (geel)

Deze onderdelen zijn van relatief weinig belang voor de structuur en/of de betekenis van het object.

KWALITEITEN



Fraai en vrij goed behouden historisch ensemble



Behouden functionaliteit, grotendeels conform oorspronkelijke opzet



Zone tussen spoorbaan en F.A. Molijnlaan ten dienste van reizigers



Open karakter westzijde station



Stedenbouwkundige afbakening noordzijde stationsgebied middels bomerij langs de F.A. Molijnlaan



Station markeert grens tussen dorpskern en bosgebied

VERBETERPUNTEN



Onoverzichtelijke aansluiting op aansluitend openbaar vervoer via gevaarlijke oversteek F.A. Molijnlaan



Buiten vakken gestalde fietsen belemmeren toegankelijkheid



De in 1959 als stationshal ontworpen westzijde weer opwaarderen tot een uitnodigende “entree” voor de reiziger.



Leegstand voorkomen en daarbij bij nog aanwezige historische elementen inzetten als “toegevoegde waarde”



Reizigersvoorzieningen onderbrengen in bestaande stationsgebouwen



Schade aan gebouwen doet afbreuk aan hoogwaardige architectuur van gebouwen



6 HOE NU VERDER

Met de vernieuwing van Station Nunspeet in 1906 kreeg het, toen inmiddels al ruim veertig jaar oude emplacement een voor die tijd moderne opzet met een eilandperron, waarop de belangrijkste stationsgebouwen onder de perronoverkapping waren ondergebracht.

Aanvankelijk lag het station enigszins buiten de dorpskern, maar geleidelijk zou het dorp zich naar het station uitbreiden. Nog altijd echter vormt de spoorbaan aan de zuidzijde een duidelijke begrenzing van de dorpskom.

Door de jaren heen heeft station Nunspeet diverse wijzigingen ondergaan, maar de kenmerkende opzet met een eilandperron met daarop gesitueerde stationsgebouwen is vrij goed behouden gebleven en geven dit station haar herkenbare aanzicht.

Door de functionaliteit van de tot het emplacement behorende strook tussen de spoorlijn en de F.A. Molijnlaan steeds op het wijzigende gebruik van het station aan te passen kon het station steeds op goede wijze blijven functioneren en raakte het station steeds meer ingebed in de omliggende stedenbouwkundige structuur.

6.1 Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar

In hoge mate bepalend voor station Nunspeet is de karakteristieke opzet als eilandstation, waarbij de stationsgebouwen en één forse perronoverkapping één bouwkundig geheel vormen.

Dit cluster van gebouwen en overkapping verdient dan ook de grootste aandacht. Inmiddels hebben de gebouwen grotendeels hun oorspronkelijke functie verloren en is deels sprake van een functiewijziging tot kantoorruimte.

Door het buiten gebruik raken van ruimtes en een herbestemming, waarbij door de toegepaste raamstoffering een zeer gesloten karakter is ontstaan dragen de gebouwen thans veel minder bij in de reizigersbeleving dan oorspronkelijk het geval was. De afgifte van bagage, het kopen van plaatsbewijzen en het wachten in één van de wachtruimtes vond oorspronkelijk allemaal hier plaats.

Daarbij heeft het inkorten van het westelijke gebouw en gedeeltelijke vernieuwing van gevels in een minder rijke detaillering de oorspronkelijke samenhang van de architectuur en het zeer gerekte karakter van de gebouwen aangetast. Belangrijkste beeldverandering is echter waarschijnlijk ontstaan door het inkorten van het westelijke einde van de perronoverkapping.

Het is van groot belang dat de stationsgebouwen een functie behouden. Wanneer zich echter een kans (of noodzaak) voordoet zou geprobeerd moeten worden om de gebouwen weer meer bij de functionaliteit van de perrons te betrekken. Dit zou enerzijds kunnen door direct aan het station gerelateerde functies in de gebouwen onder te brengen, maar ook een meer zijdelingse functie, zoals bijvoorbeeld kleinschalige horeca of een meer op het toerisme georiënteerde bestemming met een publieksfunctie zou mogelijk zijn.

Het gebied tussen de spoorbaan en de F.A. Molijnlaan heeft sinds de bouw van het huidige station steeds ten dienste van het station gefunctioneerd. Daarbij is de aanvankelijke goederenfunctie steeds meer verschoven in een ondersteunende functie voor het reizigersvervoer. Dit gebied biedt station Nunspeet de kans om zich op aandienende veranderingen aan te passen zonder grote wijzigingen aan het 'hart' van het emplacement, het eilandperron.

Hoewel dit gebied zich bij uitstek leent voor veranderingen en aanpassingen zouden hiervoor een paar randvoorwaarden gesteld



moeten worden. Zou zouden de langs de F.A. Molijnlaan aanwezige gemetselde keermuur en bomerij gehandhaafd moeten blijven en zou ook het gebied rond de overweg naar het eilandperron een zo open mogelijk karakter moeten behouden.

Een versterking van het monumentale karakter van het stationsgebouw is aan te bevelen. Deze zou met name gezocht kunnen worden aan de westzijde van het westelijke stationsgebouw. De huidige gevelopeningen zijn zeer sober en sterk bij de oorspronkelijke architectuur afstekend uitgevoerd. Naast reconstructie van de oorspronkelijke situatie zou daarbij ook gedacht kunnen worden aan een zeer eigentijdse uitvoering die aansluit bij de zorgvuldige detaillering van de oorspronkelijke architectuur.

Ondanks de vele fietsenstallingen worden rond de entree tot het perroneiland veel fietsen buiten de stallingen geplaatst. Deze fietsen belemmeren de toegang, zorgen voor onveilige situatie, maar verstoren ook in belangrijke mate het beeld van dit gebied. Hoewel dit probleem bij een groot deel van de stations speelt is het toch een probleem dat blijvende aandacht verdient.

6.2 Aanbevelingen voor beheer

Sinds de bouw van station Nunspeet is het emplacement telkens weer op de nieuwe behoeften van het vervoer aangepast. Dit heeft er toe geleid dat de oorspronkelijke opzet van, met name het gebied langs de F.A. Molijnlaan sterk is gewijzigd, maar het station wel goed kon blijven functioneren.

Voor alle nieuwe elementen is gekozen voor een eigentijdse vormgeving en toepassing van de gebruikelijke standaard elementen. Deze voegen zich goed bij de historische bebouwing en geven het station ook een eigentijds en efficiënt karakter. Deze koers kan dan ook voor alle later

toegevoegde en nog nieuw aan te brengen onderdelen worden aangehouden.

Voor wat betreft de stationsgebouwen dient een meer behoudende koers te worden aangehouden. Deze gebouwen hebben hun karakteristiek goed weten te behouden door de hoogwaardige architectuur en toepassing van deugdelijke materialen en detailleringen. Bij toekomstig onderhoud moet dan ook worden voorkomen dat tijdgebrek of het kostenaspect leiden tot de keuze voor minder duurzame materialen of slecht ontworpen detailleringen.

6.3 Aanbevelingen voor Architect en stedenbouwkundige

Het steeds intensievere gebruik van het stedenbouwkundige knooppunt rond het station en tegenoverliggende Stationsplein maakt dat de bestaande stedenbouwkundige structuur niet meer optimaal functioneert. Met beperkte aanpassingen is in het verleden getracht de verkeersveiligheid lokaal te verbeteren. Voorbeeld hiervan is de zeer recente verlegging van de oversteek van de Elspeterweg in oostelijke richting, waarbij deze werd gecombineerd met de oversteek bij de stationstoegang.

Vanuit het oogpunt van de toegankelijkheid van het station zouden toekomstige aanpassingen in de stedelijke structuur moeten worden uitgenut om de koppeling met het busstation te verbeteren. In de huidige situatie vormt de drukke F.A. Molijnlaan een belangrijke hindernis bij de overstap en kunnen haastige reizigers gevaarlijke situaties veroorzaken.

Door de F.A. Molijnlaan ter hoogte van het Stationsplein in noordelijke richting af te laten buigen zou mogelijk ruimte gecreëerd kunnen worden voor een op het stationsemplacement aansluitend busstation.



Bij eventuele aanpassingen aan de stationsgebouwen dient de bestaande architectuur voor zowel het exterieur en interieur leidend te zijn, zodat aanpassingen zich voegen binnen de bestaande karakteristiek. Uiteraard verdient behoud van bestaande elementen daarbij altijd de voorkeur boven vernieuwing of aanpassing.

6.4 Aanbevelingen voor plantoetsers

De belangrijkste aandachtspunten bij plantoetsing kunnen in principe onderling tegenstrijdig zijn maar sluiten ook aan bij de thans binnen de monumentenzorg heersende opvatting dat behoud soms alleen mogelijk is wanneer mogelijkheden worden geboden voor weloverwogen en zorgvuldig uitgevoerde vernieuwing.

De huidige stationsopzet werd ontworpen om het al bestaande emplacement aan te passen op het destijds al sterk toegenomen reizigers- en goederenvervoer. Om deze functionaliteiten door de jaren te behouden hebben voortdurend grotere en kleinere aanpassingen plaats gevonden. Ook in de toekomst kan het stationsgebied alleen blijven functioneren wanneer aanpassingen op zich aandienende veranderingen mogelijk blijven. Het zonder meer uitsluiten van elke wijziging zal tot gevolg hebben dat het station niet meer naar behoren zal functioneren en haar bestaansrecht verliest.

Anderzijds is in de verschillende onderdelen van het emplacement sprake van hoge architectonische kwaliteit en daarmee gepaard gaande cultuurhistorische waarde. Van toekomstige, vanuit functionaliteit gewenste ingrepen mag dan ook worden verwacht dat deze met oog voor de aanwezige cultuurhistorische waarden en hierop afgestemd worden ontwikkeld.

6.5 Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie

Ondanks de verschillende wijzigingen welke Station Nunspeet door de tijd heeft ondergaan is de hoofdopzet als eilandperron, met de op dit perron gesitueerde perronoverkapping en karakteristieke stationsgebouwen goed behouden gebleven, alsmede ook het betrekkelijk open en 'groene' karakter. Deze in de cultuurhistorie verankerde onderdelen bepalen, ondanks wijzigingen en latere toevoegingen in zeer hoge mate de karakteristiek van het complex.

Voor alle nieuwe ingrepen dient dan ook deze historische karakteristiek in acht te worden genomen. Nieuwe delen dienen hierop aan te sluiten, dan wel in een hierop afgestemde architectuur maar qua schaal ondergeschikt te zijn.

Aangezien de oorspronkelijke architectuur nog altijd sterk bepalend is, kan deze ook als uitgangspunt voor beeldversterking worden genomen. Door de oorspronkelijke architectuur, waar deze eerder verstoord werd te herstellen of opnieuw in beeld te brengen. Te denken valt hierbij aan reconstructie van de oorspronkelijke hoofdvorm van het westelijke stationsgebouw en de perronoverkapping, het terugbrengen van eerder verdwenen elementen of een nader onderzoek naar de oorspronkelijke kleurstelling en een eventueel hierop gebaseerde kleurreconstructie.

6.6 Relevante ontwerpthema's

In voorgaande paragrafen zijn al voor verschillende betrokkenen de diverse aandachts- en uitgangspunten behandeld. Hieronder volgt nog een kort overzicht met per thema de belangrijkste uitgangs- en/of aandachtspunten:



Behoud en versterking architectonische kwaliteiten

- Respect voor bestaande architectuur
- Nieuwe ontwikkelingen afstemmen en aansluiten op historische architectuur
- Waar mogelijk beeldversterking door herstel oorspronkelijke architectuur gebouwen

Behoud functionaliteit

- Stationsgebouw weer inzetten als 'voorziening' voor reiziger
- Verregaande verdichting van gebied rond stationstoegang voorkomen

Stedenbouwkundige structuur

- Behoud groene kaders langs stationsemplacement
- Verbetering aansluiting op busstation

Inrichting emplacement

- Verrommeling door veelheid aan losse elementen voorkomen
- Buiten stallingen geplaatste fietsen voorkomen
- Functies in bestaande gebouwen onderbrengen om deze gebouwen weer meer bij het station te betrekken

Gebruik gebouw

- Leegstand voorkomen
- Eventuele nieuwe functies bij voorkeur gerelateerd aan perrongebruik
- Voorkomen dat nieuwe functies de concurrentie aangaan met historische functionaliteit





7 LITERATUUR EN ARCHIEFSTUKKEN

- Leeuwen, drs. W.R.F. van, Romers, drs. H., *Een spoor van verbeelding. 150 jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen.*
- Paddenburgh, L. van, Meene, J.G.C. van de, *Spoorwegstations in Nederland, Van Outshoorn, tot Schelling en Van Ravesteyn,* Deventer 1981.
- Romers, drs. H., *De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938,* Zutphen 1981.
- Hurk-van Haagen, T. van den, K. van der Gaast (1923-1993). *Transparantie en onverhulde constructies,* Rotterdam 2004.
- Eibink, A. (red.), *Nieuwe stations te Amsterdam (Bouwkundig Weekblad Architectura),* Amsterdam 1938.
- Veenendaal, G., *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu,* Amsterdam 2008.
- Bakker, F., Bergstra, T., *De Zuiderzee-stoomtram,* Pirola, Schoorl 1987.
- Van Wijck Jurriaanse, N.J., *De Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij,* Rotterdam, 1973

Archieven en geraadpleegde externe bronnen:

- Het Utrechts Archief
- Beeldbank Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Streekarchivaat Noord-West Veluwe
- Tekeningenbestand NS, objectdossier Nunspeet
- www.stationsinfo.nl
- www.stationsweb.nl
- www.nunspeet.nl
- www.watwaswaar.nl
- www.geheugenvannederland.nl
- www.gelderlandinbeeld.nl
- www.oldebroek.net



8 WOORDENLIJST

Anker:

Ijzeren bouwonderdeel om constructiedelen (muren, balken, stijlen) aan elkaar te bevestigen en voor uitwijken te behoeden. De ankers bestaan uit een door de muur gestoken en op de balk bevestigde veer, die aan de buitenzijde een oog (knoop) heeft waardoor de tegen de gevel gelegen schieter (ankerstaaf) steekt. Deze schieters zijn soms fraai versierd.

Balustrade:

Borstwering of afzetting van een balkon, terras, trap, galerij, venster of brug, soms gesloten, soms opengewerkt met spijlen of balusters (middels draaiwerk of snijwerk versierde houten spijlen of gietijzeren sierspijlen).

Basement:

Basis of voet (vaak versierd met profielen) van een pijler, pilaster of zuil, in Europa toegepast vanaf de klassieke bouwkunst van de Grieken.

Beklampen:

Het herstellen of opdikken van een muur middels een dunne gemetselde laag (klamp) aan de buiten- of binnenzijde.

Beschot:

Houten bekleding van een wand of een dakvlak (*dakbeschot*)

Biljoen:

Schuine kant aan de hoek van een houten of stenen element.

Borstwering:

Dichte lage muur tot borsthoogte bij een verdedigingsmuur, gesloten of opengewerkt deel ter bescherming tegen vallen (balustrade) of een boven de zoldervloer doorgezet muurgedeelte waarop de *muurplaat* van de dakvoet rust.

Bovenlicht:

Lichtopening boven de voordeur, voorzien van een vulling van glas-in-lood of van een *roedenraam*.

Console:

Houten of stenen ondersteuning voor balken, kroonlijsten, bogen, enzovoort. Consoles (of "kraagstenen") zijn vaak versierd met profielen en soms met beeldhouwwerk.

Dakbedekking:

Materiaal en constructie waarmee het regenwater uit de constructie en zolder van het dak wordt geweerd (riet, stro, houten spanen, dakpannen, daktegels, leien, zink-lood- of koperplaten, bitumen)

Dakbeschot:

Betimmering van een dakvlak op *daksporen* of *gordingen* bestaande uit planken of houten delen (vroeger borden genoemd) die verticaal (van nok tot dakvoet) of horizontaal geplaatst kunnen worden. Bij leien is vrijwel altijd een meestal horizontaal dakbeschot aanwezig. Tegenwoordig werkt men vaak met dakplaten (geïsoleerd).

Dakspoor:

Betrekkelijk dun en lang stuk hout, rond of rechthoekig van doorsnede, dat van de

dakvoet tot aan de nok doorloopt. De sporen dragen de er haaks op gespijkerde panlatten of rietlatten of het *dakbeschot*. Daksporen worden gebouwd in sporenparen die in de nok tegen elkaar aansluiten en bovenin ook onderling worden verbonden door een liggende balk (*haanhout* of *hanebalk*) Een samenstel van twee sporen met haanhout noemen we een *gespan*.

Dakvlak:

Een hellend vlak (dakschild) in een dak.

Dekbalk:

Horizontale gebintbalk, aan beide einden opgelegd op de stijlen.

Dekplaat / dekstuk:

Horizontale afdekking, meestal van natuursteen, op een boven het dak uitstekende geveldeel.

Dorpel:

horizontaal houten of stenen vensterdeel (kozijn) of liggende deel van een deurkozijn. Onderscheiden worden de onderdorpel, tussendorpel, wisseldorpel (bij schuiframen) en bovendorpel.

Ezelsrug:

Muurafdekking van bakstenen die in een omgekeerde V-vorm zijn gemetseld, toegepast op tuinmuren, 'trappen' van trapgevels of de schouders, hals en schuin oplopende geveleinden van tuitgevels.

Fries:

Onderdeel van het klassieke *hoofdgesteel*; de horizontale band tussen *architraaf* en *kroonlijst*.

Fronton:

Bekroning van een gevel, venster of ingang door een driehoekig segment, vaak met een door geprofileerde lijsten omgeven verdiept vlak (*timpaan*). Bij de barok komen ook zogenaamde gebogen frontons en gebroken frontons voor.

Gebosseerd:

Een ruw behakte bewerking van natuursteen.

Gebouchardeerd:

Berwerking van natuursteen waarbij met een van rijen spitse punten voorziene bouchardeerhamer reeksen putjes zijn aangebracht in een vlakke zijde van een natuurstenen blok of plaat.

Gefrijnd:

Bewerking van natuurstenen blokken of platen met een beitel, waarbij reeksen smalle groefjes worden aangebracht, vaak op *neuten* en *dorpels* van venster- en deurkozijnen.

Getoogd:

Afsluiting van een deur- of vensteropening in de vorm van een segmentboog.

Gootlijst:

Geprofileerde, opstaande zijde van een houten dakgoot.

Gordelboog:

Boog die loodrecht staat op de lengteas van een langgerekt gewelfveld (bijvoorbeeld een *tongewelf*) of een opeenvolging van gewelfvakken (bijvoorbeeld kruis- en kruisribgewelven). De gordelboog accentueert in het gewelf de indeling in *traveeën*.

**Juk:**

(Kap)gebint van twee schuin geplaatste stijlen (rechte stijlen of gebogen stijlen ook wel krommers genoemd) met een ligger (bint) daaroverheen of –tussen, zoals bij de veel in Nijmegen voorkomende tussenbalkjukken. Het meest algemeen is het dekbalkjuk, waarbij de ligger op de stijlen is gepend. De stijlen en ligger worden bij de verbinding extra versterkt met schoren (*korbelen*).

Kalf:

Dwarsregel tussen een deur en haar bovenlicht, vaak versierd met snijwerk of profielen.

Korfboog:

Een uit vijf, zeven of meer cirkeldelen samengestelde boog, vaak toegepast in de renaissancearchitectuur en bij oudere openingen van deeldeuren van boerderijen.

Kopgevel:

Een korte gevel van een gebouw, vaak voorzien van een topgevel

Kraagsteen:

Zie console.

Kroonlijst:

Bovenste uitspringende geprofileerde deel van een *hoofdgestel*

Lekdorpel:

Uit de gevel uitstekende, afwaterende dorpel van natuursteen, hout of baksteen onder een venster, een gebruikelijk vensterelement vanaf de negentiende eeuw

Lessenaardak:

Dak bestaande uit één hellend dakschild.

Lichtbeuk:

Het van vensters voorziene bovenste gedeelte van een middenschip of koor van een meerbeukig gebouw (meestal kerken) dat boven de daken van de zijbeuken uitrijst.

Lijstgevel:

Door een *kroonlijst* of *compleet hoofdgestel* recht afgesloten gevel.

Neut:

Basis in natuursteen (vaak hardsteen) van een kozijnstijl van meestal een deurkozijn, soms een vensterkozijn. Neuten werden aanvankelijk vooral toegepast om inrotting van de stijl door optrekkend vocht te voorkomen. Later werden ze ook als sierend element en voortzetting van de plint op het kozijn gezien.

Ojief:

Profiel met s-vormige doorsnede. Een recht ojief is boven hol en onder bol van doorsnede.

Persienne:

Luik met schuin geplaatste dwarslatjes, waardoor gedempt licht nog kan binnentreden (*store*)

Pilaster:

Iets vooruitspringende vlakke muurpijler, voorzien van een basement, schacht en kapiteel in steen of hout. Houten pilasters zijn veel toegepast bij klassieke

deuromlijstingen in de periode tussen 1780 en 1850

Piron:

Loden versiering ter afdekking van de boven het dak uitstekende middenstijl of *makelaar* van een kapspant.

Puntgevel:

(Ook wel *tuitgevel*) gemetselde gevel met een driehoekige top, overeenkomstig de belijning van het achtergelegen zadeldak. De afdekking geschiedde door rollagen, vaak ook in het gevelvlak zichtbaar als vlechtingen of in de middeleeuwen door een ezelsrug.

Risalië:

Vooruitspringend gedeelte in een gevel.

Roeden:

Houten of metalen liggers en staanders die een onderverdeling van een raam in meerdere glasruiten bewerkstelligen.

Rollaag:

Afdekking van een muur of topgevel van op hun kant geplaatste bakstenen, meestal maar een halve steen hoog. Rollagen worden ook in plaats van bijvoorbeeld *strekken* gebruikt als afsluiting van gevelopeningen en bij vensters van voor 1800 ook onder het venster met daarboven een terugliggende normale liggende laag steen.

Schilddak:

Dak gevormd door twee trapeziumvormige schilden aan de lange zijde en een of twee driehoekige dakschilden aan de korte zijde. Bij een schilddak ligt de dakvoet van alle dakvlakken op gelijke hoogte, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de schilden van een *wolfdak*.

Schoor:

Diagonaal geplaatste balk die een rechte hoek tussen een verticale balk (stijl) en een ligger versterkt. Schoren bij gebinten en jukken worden ook wel *korbelen* genoemd.

Schouderstuk:

Uitkragende aanzet van een topgevel, bij een trapgevel ook wel de eerste geveltrap

Schuifraam:

Raam, bestaande uit een onderlicht en bovenlicht, waarvan het onderraam achter het bovenlicht omhoog kan worden geschoven. Soms kan ook het bovenlicht (alleen, of tezamen met het onderlicht) schuiven. In oorsprong bezaten de schuiframen nog een kalf in het kozijn waarachter het raam opschoof. Later ontstond de wisseldorpel, waarbij de onderdorpel van het bovenlicht en de bovendorpel van het onderlicht in gesloten toestand tegen elkaar rusten en het raam dus direct achter het bovenlicht kan opschuiven. Schuiframen worden in Gelderland gangbaar vanaf omstreeks 1730-1740.

Segmentboog:

Boog die minder dan een halve cirkel beslaat, dus in feite een segment van een boog.

Speklaag:

Horizontale sierband van natuursteen of pleisterwerk, als afwisseling in bakstenen metselwerk.

Stijl:

Tegen of in de zijmuur verticaal geplaatste houten balk als onderdeel van het



houtskelet, dienend ter ondersteuning van de (moer)balk. Bij vakwerkwanden zijn in deze stijlen regels (liggende balken) gepend. Bij gebinten betreffen stijlen de staanders waarin of op de gebintbalken (liggers) rusten.

Stolpraam:

Draairaam, bestaande uit twee raamvleugels, waarvan de sluiting tussen beide vleugels als een stolpsluiting (één vleugel heeft een bolle zijde, de andere een holle zijde) is uitgevoerd, afgedekt tegen tocht middels stolpnaald.

Store:

Luik met schuin geplaatste dwarslatjes, waardoor gedempt licht nog kan binnentreden (*persienne*)

Strek:

Gemetselde afsluiting ter ontlasting van het gewicht van het metselwerk boven een gevelopening, waarbij verticaal geplaatste bakstenen, vanuit het hart naar beide zijden iets uitwaaiëren, totdat op de hoeken de hoeksteen in schuine stand staat. .

Tongewelf:

Tunnelvormig gewelf met halfcirkelvormige of spitsbogige doorsnede.

Toog:

Boog in het metselwerk boven een gevelopening of gesloten vlak.

Topgevel:

Bovenste deel van een voor- of achtergevel van een langshuis, of zijgevel van een dwarshuis, bekroning van een gevel.

Traptoren:

Kleine uitgebouwde toren waarin de trap is ondergebracht.

Travee:

Geveldeel met één vensteras. Ook: Vak (ruimtelijke eenheid) in een gebouw dat wordt begrenst op de hoeken door een pijler en (bij gotische architectuur) wordt overdekt met een eigen gewelf dat door *gordelbogen* van de andere traveeën wordt gescheiden.

Tuitgevel:

Puntgevel waarvan de top eindigt in een smalle rechthoekige hals.

Tweelicht:

Venster dat door een middenstijl of *deelzuiltje* in tweeën is verdeeld.

Vakwerk:

In spanten: constructie waarbij balken en staven verbonden worden tot een geheel.

Verblendsteen:

Zeer gladde, egaal gekleurde met een strengpers vervaardigde baksteen. Vaak in heldere kleuren geel en rood, gebruikt in siermetselwerk rond ondermeer vensters en voor lijstwerk.

Wandstijl:

In een gemetselde buitengevel aan de binnenzijde deels ingelaten houten verticale balk, onderdeel van het houtskelet die en moerbalken ondersteund.

Waterlijst:

Uitgemetselde bakstenen of natuurstenen lijst in een gevel met een aflopende bovenzijde, die voorkomt dat regenwater langs het geveloppervlak stroomt.

Windveer:

Plank, bevestigd langs de kanten van een met pannen of riet gedekt dak ter afdekking van de voorrand boven de topgevel.

Wolfdak:

Zadeldak met één of twee kleinere dakschilden (*wolfeinden*) boven de in dat geval afgeplatte topgevels. De dakvoet van de wolfeinden ligt bij dit daktype hoger dan die van de hoofdschilden van het zadeldak.

Wolfeind:

Een klein dakschild, toegepast bij een *zadeldak* (dat dan een afgewolfd zadeldak of wolfdak wordt genoemd) boven de korte gevel van een pand. In tegenstelling tot een schilddak ligt bij een afgewolfd dak de dakvoet van het wolfeind aanmerkelijk hoger dan de dakvoet van de overige dakvlakken.

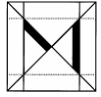
Zadeldak:

Dak dat bestaat uit twee rechthoekige, tegen elkaar geplaatste, hellende dakschilden, die aan beide zijden aansluiten op een topgevel.

Nunspeet

8





9 NOTEN

¹ Gegevens ontleend aan “korte geschiedenis van Nunspeet”, zoals opgesteld door het Streekarchivaat Noord-West Veluwe.

² Sommige bronnen spreken van 1863, terwijl Romers in zijn boek het jaartal 1865 hanteert

³ Verbouwingen worden genoemd op stationsweb.nl, maar tekeningen van deze verbouwingen zijn niet aangetroffen. Ook afbeeldingen uit de periode vóór 1900 zijn niet bekend.

⁴ De reden voor het aanvankelijke behoud van het oude stationsgebouw en de sloop omstreeks 1930 is niet bekend. Na de bouw van het nieuwe station had het oude gebouw in ieder geval nog een functie als woning en kantoor. Of het gebouw nog een reizigersfunctie vervulde kon niet worden achterhaald. Het is echter aannemelijk dat het gebouw (mede) een functie had t.b.v. de Zuiderzee-stoomtram. De sloop van het oude stationsgebouw vond in ieder geval in dezelfde periode plaats als de opheffing van de tramlijn in 1931.

⁵ De afdeling Nunspeet van de vvv werd in 1913 opgericht. Aanvankelijk werd informatie verstrekt vanuit twee boekhandels. In de vroege jaren '50 werd de vvv ondergebracht in het Veluws Diorama aan de Marktstraat. (Bron: Archief VVV (1913-1990) berustend bij Streekarchivaat Noord-West Veluwe). Hoewel hier verder geen concrete aanwijzingen voor zijn gevonden doet de aanduiding “VVV” op de gepleisterde kolommen aan weerszijden van de toegang tot het station vóór de bouw van het VVV-gebouw vermoeden dat er ook op het station (enige) mogelijkheid aanwezig was voor het inwinnen van toeristische informatie.

⁶ Zie ook diverse artikelen in plaatselijke media betreffende de verkeersveiligheid en de herontwikkeling van het Stationsplein

⁷ Gegevens over Zuiderzeetram ontleend aan artikel door Wim Rijkens op Oldebroek.net en de publicatie “De Zuiderzee-stoomtram” uit 1987.

⁸ Bron: stationsinfo.nl

⁹ Tot ca. 1900 werd de architectuur in belangrijke mate bepaald door het verleden, wat resulteerde in toepassing van een reeks neostijlen. Omstreeks 1900 ontstond echter meer behoefte aan een eigen, nieuwe stijl, passend bij een nieuwe eeuw. De architectuur in deze periode wordt wel aangeduid als “overgangsarchitectuur” omdat hierin naast oude vormen ook nieuwe elementen werden toegepast. Van een volledig toepassen van nieuwe vormtaal, zoals bij de Jugendstil het geval is, is bij deze ontwerpen nog geen sprake.

