

De Collectie

Cultuurhistorische visie
naoorlogse stationsgebouwen



Geacht Bureau Spoorbouwmeester, leden van de klankbordgroep,

betreft: leeswijzer

Voor u ligt de conceptversie van de cultuurhistorische waardestelling voor naoorlogse stations, uitgevoerd door Crimson Architectural Historians in opdracht van het Bureau Spoorbouwmeester.

Deze studie valt uiteen in vier delen. Het eerste is een essay waarin wij de argumenten voor deze waardestelling beschrijven, enige algemene observaties wijden aan de rol van architectonische ambitie bij de Nederlandse Spoorwegen in de naoorlogse periode en een voorstel doen hoe naast deze architectonische ambitie – die de spoorsector nog steeds bezit en uitdraagt – een cultuurhistorische ambitie gelegd kan worden. Dit essay is geschreven vanuit de stelling dat cultuurhistorische waarden een positieve en economisch belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de belevingswaarde van stationsgebieden. Daarom eindigt het essay met een voorstel in drie stappen voor hoe de spoorsector deze waarden kan uitwerken, uitdragen en uitbuiten.

Vervolgens hebben wij gekozen voor een strikte scheiding tussen een benadering voor het gehele naoorlogse bestand van de Nederlandse Spoorwegen, en de 27 stations die wij eruit lichten als bijzondere objecten, het behouden en presenteren waard.

Voor het gehele oeuvre hebben wij de honderden stations verdeeld over 11 clusters, ieder met hun eigen architectonische en cultuurhistorische karakteristieken, en dus ieder met hun eigen criteria waaraan een behoedzame omgang met de cultuurgeschiedenis zou beantwoorden.

Het tweede deel van het rapport beschrijft deze 11 clusters, hun karakteristieken en criteria. Het gaat hier om een zeer brede en bovendien reactieve methodiek. Door deze lijst kan het Bureau Spoorbouwmeester snel reageren op de vraag van een exploitant over wat een cultuurhistorische omgang zou betekenen voor de vernieuwing van een object. Het gaat hier duidelijk niet om een toepasbaar handboek, maar om het prilste begin van een denk- en ontwerpproces.

Het derde deel van het rapport staat daar diametraal tegenover. Na bestudering van het gehele bestand, vanaf de oorspronkelijke conceptie tot en met de huidige staat, vanuit de architectonische ambitie van de huidige spoorsector en vanuit de dagelijkse pragmatische eisen van een station, zijn wij gekomen tot een top 27. Deze noemen wij De Collectie; hij bestaat uit stations die in een redelijk tot goede staat verkeren, waarvan het ontwerp een zo goed en sterk mogelijk voorbeeld geeft van één van de vele gedaantes die de Nederlandse Spoorwegen architectuur de afgelopen zestig jaar heeft aangenomen, die zoveel mogelijk provincies raken,

en die voor zover wij weten niet acuut worden bedreigd door ingrijpende verbouwing- of sloopplannen. Dit is de collectie waarvan we in het essay beschrijven hoe het in drie stappen door de organisatie van de spoorsector c.s., door de lokale stakeholders en door de klant omarmd kunnen gaan worden en ingezet voor een positieve ontwikkeling van de belevingswaarden van de stationsgebieden. Van ieder staton hebben wij de stedenbouwkundige en architectonische concepten, ambities en karakteristieken beschreven, aangevuld met oud en nieuw beeldmateriaal, een notenapparaat en een waardestelling.

Het rapport wordt afgesloten met drie visuele 'case studies' die onderzoeken, welke maatregelen getroffen zouden kunnen of moeten worden om een station uit de collectie op een zo pragmatisch mogelijke wijze haar oorspronkelijke architectonische waarde terug te geven en te laten behouden, temidden van de complexiteit van het hedendaagse spoorwegvervoer.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben ingelicht en wensen u een aangename leeservaring toe,

Crimson Architectural Historians

Rotterdam, Maart 2007



Inhoud

Cultuurhistorische verkenning naoorlogse stationsgebouwen	<i>007</i>
Clusters	<i>013</i>
De collectie	<i>025</i>
Visuele case studies	<i>107</i>



Cultuurhistorische verkenning naoorlogse stationsgebouwen

De Nederlandse Spoorwegen is sinds de Tweede Wereldoorlog één van de meest vooruitstrevende en productieve opdrachtgevers van architectuur geweest die Nederland heeft gekend. De meer dan 150 stations die sinds 1945 zijn gebouwd vormen een egaal over Nederland verspreide architectuurcollectie waarin niet alleen de ontwikkeling van het personenvervoer zijn weerslag heeft gekregen, maar ook de ontwikkeling van de visie van de Nederlandse Spoorwegen op haar taak als vervoerder en als opdrachtgever, maar vooral de ontwikkeling van de publieke bouwkunst. Uiteraard is deze verzameling gebouwen in eerste instantie divers: sommigen nieuwe stations vervingen verwoeste of verouderde stations, anderen waren nieuwe stations voor nieuwe wijken, groeikernen en steden, sommigen pretendeerden een net zo monumentale aanwezigheid in de stad te hebben als voor de oorlog het Centraal Station van Amsterdam of dat van Groningen, met anderen is gezocht naar de meest efficiënte standaardoplossing om reizigers beschutting tegen weer en wind te geven bij het wachten op de trein. Sommige stations leggen de nadruk op de functionele schoonheid van het vervoer en van de constructie; anderen halen alles uit de kast om het gebouw haar rol als een representatie van publieke waarden in de stad te laten spelen, met ornament en monumentaliteit. Bovendien zijn sommige gebouwen buitengewoon populair, terwijl van anderen niemand behalve de meest doorgewinterde specialist of architectuurfreak, begrijpt wat de waarde van dit gebouw zou kunnen zijn.

Maar behalve al deze diversiteit, is deze verzameling gebouwen toch vooral bijzonder consistent: zij is in te delen in enkele periodes met ieder hun ruimtelijke karakteristieken en wordt overheerst door enkele dominante ontwerpers waarvan de afzonderlijke herkenbaarheid zich zeer sterk aandient, van ver en voor iedereen herkenbaar. Bovendien is er een beperkt aantal typologieën die we steeds weer zien terugkeren en die ieder zijn ontstaan op het kruispunt van een functionele ontwikkeling binnen de vervoerstechnologie en economie, en een ontwikkeling op het gebied van de architectuurinzichten en de rol die het gebouw in de maatschappij verwacht werd te spelen. Dát is de architectuurgeschiedenis van het naoorlogse station in Nederland. Deze is tot 1998 op een vrij complete en definitieve wijze in kaart gebracht, beschreven en geduid door één van de voormalige spoorbouwmeesters Ir. C. Douma, in zijn hoofdwerk: Stationsarchitectuur in Nederland 1938 – 1998 (1998).

Het hier voorliggende rapport is dan ook geen architectuurhistorische studie; het zoekt niet naar overzicht, duiding of zelfs historische inzichten in de stationsarchitectuur van Nederland. In dit rapport zien we het brede en grote oeuvre van de Nederlandse Spoorwegen als een reeks vastgoedobjecten, proberen we vast te stellen welke meerwaarde hun cultuurhistorische eigenschappen zouden kunnen vertegenwoordigen voor het cluster van bedrijven tot wiens verantwoordelijkheid zij behoren en doen we een voorstel om deze meerwaarde op

een zo realistisch mogelijke wijze uit te baten binnen de huidige context van het spoorwegvervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen in onze steden en dorpen.

Geschiedenis is geld waard

Zijn cultuurhistorische of architectonische waarden in economische termen uit te drukken? Dat is een kwestie die de laatste vijf jaar in kringen van onderzoeksbureaus en universiteiten tot hevige debatten leidt, maar in de praktijk al breed is geaccepteerd en waarop we het positieve antwoord zien uitgedrukt in beleid en investeringen. Stadsgeografen hebben aangetoond dat hoger opgeleiden de voorkeur geven aan oude huizen om in te wonen, en dat de aanwezigheid van karaktervolle, authentieke gebouwen met een historische waarde in binnensteden een vestigingsfactor van belang zijn voor bedrijven in het hogere segment van kenniswerkers en creatieve industrieën. Er zijn zelfs cijfers bekend die dit illustreren: een huis met een historisch karakter, is tot 15% meer waard dan een huis op dezelfde locatie met precies dezelfde vierkante meters en bouwtechnische kwaliteiten. Dat het hier al lang niet meer alleen gaat om pittoreske premoderne architectuur, monumentale 19e-eeuwse architectuur of zelfs elegante jaren dertig gebouwen, wordt bewezen door het feit dat het Groothandelsgebouw van de architect Hugh Maaskant uit 1953, naast het Centraal Station van Rotterdam, sinds zijn behoudzame en liefdevolle restauratie, de huurprijzen heeft zien vermenigvuldigen en nu tot één van de meest gewilde locaties behoort voor architectenbureaus, advocaten, makelaars etcetera. De specifieke geschiedenis van het gebouw, haar grote symbolische betekenis voor de wederopbouw van Rotterdam, de zeer duidelijk tot de fifties te dateren details in het interieur, dragen allemaal bij aan een historische ervaring in gebouwde vorm waar de huurders graag voor willen betalen.

Onderzoekers van het Ruimtelijk Planbureau zijn bezig met het ontwikkelen van een instrumentarium waarmee belevingswaarden gekwantificeerd kunnen worden en deel worden gemaakt van de MKBA's (Maatschappelijke Kosten Baten Analyses) die verplicht zijn gesteld voor het uitvoeren van grote infrastructurele projecten. Interessant voor de Nederlandse Spoorwegen is dat het Ruimtelijke Planbureau stationsgebieden gebruikt als case study materiaal. De onderzoekers beschouwen een stationsgebied als een district, grenzend aan andere onderdelen van de stad, waarvan de belevingswaarde wordt bepaald door de paden en routes er naar toe en er doorheen, door de randen van het gebied en door de aanwezigheid van landmarks; landmarks kunnen zijn bepaalde gebouwen, kunstwerken en uiteraard het station zelf. Om de belevingswaarde van een stationsgebied – en dus ook het functioneren van het station als een landmark met een positief effect – moet breder worden gekeken dan normaal het geval is bij een MKBA. Ten eerste kan een mooi stationsgebied, dat een prettige verblijfskwaliteit heeft onder meer doordat er een mooi, authentiek stationsgebouw staat dat aantrekkelijk is gerestaureerd, een economisch effect hebben dat veel breder is dan alleen op de pachtprizen voor de winkels en horeca gelegenheden in het gebouw en haar onmiddellijke omgeving; een mooie landmark kan effect hebben op de belevingswaarde van de stadswijk er omheen, en dus op de huizenprijzen en dus op de OZB waardes etcetera. Dit zijn uiteraard moeilijk te meten en te fixeren waarden.

lets anders wat de onderzoekers vaststellen is dat de effecten niet alleen ruimtelijk breed moeten worden gezocht, maar ook in de tijd. Als men immers de economische effecten van een extra mooi station - dat altijd duurder is – afzet tegenover de kosten op de gebruikelijke (afschrijvings)termijn van enkele decennia, valt dit altijd ongunstig uit voor de extra kwaliteiten. Als men deze extra kosten verdisconteert op een veel langere termijn, ziet men niet alleen een gunstiger effect, maar ook een steeds gunstiger wordend effect, omdat een echt mooi en authentiek gebouw, met monumentale waarden, in waarde en dus in effect op haar omgeving steeds sterker wordt. Dat dit soort effecten moeilijk te meten zijn wordt geïllustreerd door het voorbeeld van de Erasmusbrug in Rotterdam; het besluit van de gemeente om te kiezen voor een brugvariant die € 40.000.000,- duurder was dan noodzakelijk heeft zich niet terugbetaald in de vestiging van nieuwe headquarters op de Kop van Zuid, maar de brug werd wel onmiddellijk een symbool en een logo voor een 21e eeuwse Rotterdam, en had dus effecten die oneindig veel groter zijn, zowel in tijd als in geld. Een MKBA voor de Erasmusbrug, zou dus in deze tijd ook projecties vergen van de hoeveelheid toeristen die de komende decennia extra naar de stad komen en daar geld uitgeven, van de toenemende aantrekkelijkheid op kenniswerkers van de stad en dus ook van hun bestedingspatronen en de spin off van hun aanwezigheid. Misschien is het streven om 'zachte' waarden zoals belevingswaarde van mooie, monumentale architectuur in economische termen uit te drukken een discutabele en wellicht uiteindelijk vruchteloze onderneming. Het is in ieder geval een bron van lange en wetenschappelijke discussies tussen economen, met ontwerpers dikwijls in de rol van romantici, ongelovig over zoveel banaliteit. Maar dat deze effecten er zijn, dat is zeker, waar de grens ligt van hun inwerking op de economische waarde van hun omgeving, dat is veel minder zeker. En wat eveneens zeker is, is de bijdrage aan de belevingswaarde van gebouwen met een historisch karakter. 'Schoonheid is uit te drukken in geld' zo schrijven de RPB onderzoekers (waarin?); wij voegen daar aan toe: "Geschiedenis betekent schoonheid en is dus geld waard".

Bouwen voor de tijd uit

De eerste Spoorbouwmeester die heel het Nederlandse netwerk onder zijn hoede had, was Koenraad van der Gaast (1923–1993). Voordat hij aantrad als hoofd van het architectenbureau in 1953 stond het noorden van het netwerk onder architectonische leiding van H. Schelling en het zuidelijke deel onder S. Van Ravesteyn. Dit was een gevolg van het feit dat tot 1937 Nederland twee verschillende spoorwegmaatschappijen had, ieder met hun eigen spoorbouwmeester; pas toen dezen met pensioen gingen werd het bedrijf ook architectonisch samengevoegd.

Van der Gaast: technisch, grootschalig en zijn tijd vooruit

Van der Gaast had een uitgesproken opvatting over de rol van de architectuur van het stationsgebouw voor de maatschappelijke positie van het bedrijf Nederlandse Spoorwegen. In zijn 'overpeinzingen van een stationsarchitect' uit 1964, stelt hij dat het niet genoeg is voor de stationsarchitect om gebouwen te maken die bij de tijd zijn, om de concurrentie met het personenvervoer aan te kunnen. Ieder jaar komen er immers nieuwe automodellen op de markt, en het is onmogelijk met hetzelfde

tempo het Nederlandse Spoorwegen materieel te vernieuwen. "Het beeld van het openbaar vervoer zal daarom altijd ouderwetsser ogen dan dat van het particuliere vervoer. De architect zal moeten trachten zijn tijd vooruit te zijn ten einde op de lange duur de achterstand zo gering mogelijk te doen worden. Hij zal moeten behoren tot de avant-garde die met fijne neus speurt naar ideeën die nog gaan komen, en anderzijds moeten trachten modieuze vormen te voorkomen die snel verouderen." In onze postmoderne, cultuurrelativistische ogen is dit streven bijna aandoenlijk in zijn onmogelijkheid. Alles is immers 'van zijn tijd' en de toekomst is niet te voorspellen. Van der Gaast, een leerling van de rationalistische architect en hoogleraar J.H. van den Broek (1898 – 1978), geloofde echter dat een meedogenloos rationele vertaling van de eisen van het station zou leiden tot een architectuur die altijd modern zal zijn, want niet besmet door stilistische overwegingen maar gebaseerd op fundamentele en onveranderbare eigenschappen en eisen van het spoorwegvervoer. Dit was de achtergrond van Van der Gaasts nadruk op de stationsoverkapping als een technisch element dat gebruik maakte van de allernieuwste constructieprincipes en dat de perronoverkappingen overbodig zou maken; het bracht hem ook tot het gebruik maken van materialen en details die niet aan slijtage of vervuiling onderhevig zijn: hard hout, roestvrij staal, geglazuurde baksteen en tegels en glazen puien. Het gebouw moest verder een eenvoudige en flexibele opzet hebben zodat de, minieme, veranderingen in gebruik, zoals de plek van de kaartverkoop of van andere voorzieningen nog veranderd kan worden zonder zware ingrepen. In het midden van de jaren zestig, de tijd van zijn essay en van zijn stations in Tilburg en Schiedam, had Van der Gaast het architectonische probleem van het station opgelost en had hij, zijns inziens, gebouwen gecreëerd die de grilligheden van hun tijd voorbij waren en zolang als er spoorwegvervoer zou bestaan, modern zijn.

Schelling: principiële, rationalistisch en van beton

Ook Van der Gaasts voorgangers, Schelling en van Ravesteyn, wilden hun stations aan hun eigen tijd laten ontstijgen; ook zij wilden tijdloze architectuur maken. Zij beargumenteerden dit echter anders en voerden het ook anders uit. Schelling, de noordelijke spoorbouwmeester, had via zijn grote Franse voorbeeld, de betonbouwmeester Auguste Perret, een aan de Beaux Arts ontleende opvatting over architectuur als een technische en esthetische wetenschap, die beantwoordt aan tijdloze wetten en principes, maar die in zijn uitvoering steeds de meest pure en moderne technologie moet hanteren. De uiterst principiële bouwkunst van Schelling hanteert classicistische thema's en figuren zoals de kolom, de claustra (een opengewerkt betonelement), de toren, symmetrie en monumentaliteit, en combineert dit met een uiterst gesofisticeerde industriële uitvoering. De materiaalschaarste van het einde van de jaren veertig en begin van de jaren vijftig gaf aanleiding tot een uiterst doelmatig gebruik van architectonische elementen; maar juist in deze generationaliseerde, logische wijze van ontwerpen, vond Schelling ook de tijdloze waarde van zijn architectuur. De stations van Enschede, Zutphen, Hengelo en Arnhem konden vanuit de wetmatigheden van de architectuur, de functionele eisen van het spoorwegvervoer en het technische kunnen alleen maar zó zijn; zij zijn ontdaan van iedere willekeur en iedere mode.

Van Ravesteyn: teatraal, Italiaans en stedelijk

Sybold van Ravesteyn had een opvatting over architectuur die bijna diametraal stond tegenover die van Schelling; waar zijn noordelijke collega tijdloze gebouwen maakte door ze een zo groot mogelijke innerlijke logica te geven, ontwierp van Ravesteyn vanuit de visuele indruk die de gebouwen maakten op hun stedelijke omgeving. Daarbij liet hij zich geenszins beperken door de innerlijke logica of functionaliteit van zijn stations. Als de gevel van een gebouw niet breed genoeg is om als pleinwand te werken, rekt hij het kunstmatig op door middel van poorten en kunstwerken, zoals in Rotterdam en Roosendaal; als een gevel dan ook nog te laag lijkt te zijn, verdubbelt hij het optisch door per verdieping twee raamstroken te plaatsen. Bovendien ontwikkelde van Ravesteyn een uiterst persoonlijk en onmiddellijk herkenbaar repertoire van ornamenten en beeldhouwkunst, met geen enkel ander argument dan dat van een door vele Italiaanse reizen geïnspireerde kunstenaar-architect.

Door ornamenten te gebruiken en archetypische vormen en ruimtes te maken, wilde Van Ravesteyn ieder stationsplein tot een echt plein maken, herkenbaar voor iedereen als een belangrijke stedelijke plek want beantwoordend aan – alweer – tijdloze verwachtingen: pleinwanden, poorten, een toren en een monumentale ingang. De stationspleinen van Roosendaal, Rotterdam, Nijmegen en Vlissingen moesten voor altijd herkenbaar zijn als belangrijke stedelijke ruimtes, herkenbaar met hun liefdevolle ornamentiek en duidelijke contouren.

De opvolgers: postmodern, divers, monumentaal en spectaculair

De opvolgers van Van der Gaast, die actief waren tot ver in de jaren zeventig, hadden het moeilijker met het ontwerpen vanuit de ambitie om de grillen van de tijd te weerstaan. Dat was niet omdat zij mindere architecten waren, maar omdat de opvattingen over architectuur en over moderniteit in het algemeen vanaf het begin van de jaren zeventig uit elkaar waren gespat in tientallen stijlen en stijltjes die in een periode van cultuurrelativisme als even zovele opties naast elkaar werden gepresenteerd. De filosofische zekerheid, van waaruit niet alleen Van der Gaast maar ook Schelling en zelfs van Ravesteyn ontwierpen, stond niet meer ter beschikking van architecten als P. Kilsdonk, M. Markenhof, R. Steenhuis, J. Bak en H. Reijnders, al bouwden zij in de periode die door Douma werd aangeduid als een tweede naoorlogse opleving in de stationsarchitectuur na de magere jaren zeventig: de jaren tachtig en negentig. Ir. c. Douma zelf was een cruciaal figuur in deze periode van de stationsarchitectuur. Als architect heeft hij de optimistische periode van de jaren zestig en de periode van soberheid van de jaren zeventig overbrugd; maar stond aan het begin van de opleving van de stationsarchitectuur in de jaren tachtig en negentig. Met hem veranderde de stationsbouwmeester ook van de architect van de stations in iemand die we meer als choreograaf of regisseur van de architectuur kunnen noemen. Douma gaf de kans aan vele dikwijls jongere architecten om te experimenteren en daarmee aan de Nederlandse Spoorwegen om zich met een ongehoord divers aanbod van gebouwen te profileren. Met Douma verdween dan ook de eenduidigheid van uitdrukking en werd de Nederlandse Spoorwegen als opdrachtgever 'postmodern'. Daarbij ontstond onder Douma

voor het eerst interesse in de cultuurhistorische waarden van oudere stations en ontstonden er beeldbepalende restauratieprojecten van meestens vooroorlogse stations. In die zin staat Douma aan de basis van deze studie naar de inzet van de cultuurhistorische waarden van de naoorlogse stations; al is het opnemen van gebouwen uit de periode Douma in De Collectie, voor hem misschien een brug te ver. Tenslotte is Douma de grote kroniekschrijver gebleken van de Nederlandse Spoorwegen als architecturale opdrachtgever in de naoorlogse periode, met zijn monumentale overzichtsboek: Stationsarchitectuur in Nederland, 1938/1998, zonder dewelke dit onderzoek onnoemelijk veel meer tijd en speurwerk had gekost.

De stationsarchitectuur vanaf 1980 kenmerkt zich door een enorme diversiteit en een grote mate van expressiviteit; deze kwam voor een deel voort uit het 'trauma' van de periode vanaf 1965, toen de Nederlandse Spoorwegen in zware financiële problemen kwam vanwege de concurrentie van het autoverkeer. Er was nauwelijks geld voor stations en ze moesten gebouwd worden op een sobere en gestandaardiseerde manier. Van der Gaasts ambitie om door middel van het bouwen van de meest vooruitstrevende architectuur mensen uit de auto en naar de treinen te lokken, was kennelijk niet gelukt. De stations uit deze jaren waren echter, ondanks hun later beklagde soberheid, gebouwd volgens een uiterst consequente, serieuze en vakkundige ontwerpmatrix, wat hun nog steeds een understated charme geeft. Consequent, serieus en understated, waren na 1980 echter geen positieve kwalificaties meer. De Nederlandse Spoorwegen had vanaf dat moment immers weer een heel andere verwachting voor haar architectuur: deze moest spectaculair, monumentaal, herkenbaar Nederlandse Spoorwegen en vooral zeer divers zijn. Het bedrijf kwam er achter dat de bouwkosten van een mooi station altijd slechts een fractie zijn van de totale investeringen in een nieuwe lijn of het vernieuwen van een aansluiting. Bovendien ging het bedrijf zich steeds minder als een publieke voorziening en steeds meer als een onderneming zien, die zich moest verkopen, die aan marketing deed en aan klantenwerving. Precies in deze tijd dat in Nederland de architectuur werd herontdekt als een culturele discipline en dit aspect van het bouwen alle andere ging domineren, zoals het functionele of het maatschappelijke, werd de Nederlandse Spoorwegen een opdrachtgever van een zeer postmodern oeuvre.

Van de witte high-tech constructies van Reijnders tot en met de flinterdunne stedelijke kappen van Kilsdonk, en van de neoklassieke bogen van Markenhof tot en met de verwijzingen naar intellectualistische architecten als John Hejduk of Aldo Rossi in het werk van Steenhuis; er opende zich een doos van Pandora van architectuurstijlen langs het spoor. We zouden zelfs kunnen spreken van een lichte vorm van architectonische hysterie, relatief voor Nederland uiteraard, die enerzijds te verklaren is uit de jarenlange opsluiting in een functionalistisch keurslijf en anderzijds de totaal andere financiële redenering achter deze gebouwen dan achter 'gewone' opgaven in Nederland. Wat echter ook opvalt is dat twee tendensen deze golf van gebouwen in een continuïteit plaatsten met het werk van de eerste drie decennia na de oorlog. Ten eerste heeft men Van der Gaasts voorkeur voor het parapluconcept waar mogelijk overgenomen, zodat de nieuwe stations, met al hun winkels en andere commerciële functies onder één dikwijls spectaculair dak

worden geplaatst, onder het spoor, zodat de stad gewoon door kan gaan van de ene kant van het spoor naar de andere. Het tweede is dat men nog steeds de lange termijn in het vizier heeft bij het ontwerpen van het station, de allerlangste termijn zelfs. Nog steeds ontwerpt men voor het wereldpubliek en voor de eeuwigheid, voor ongrijpbare doelstellingen als cultuur, aantrekkelijkheid, en voor de ontelbare komende generaties.

De ambitie om te ontstijgen aan de eisen en normen van alledag verbindt deze bouwmeesters aan hun voorgangers Schelling, Van Ravesteyn en Van der Gaast. Maar hun architectonische ethiek is totaal anders. Men werkt niet meer vanuit een diepe en tijdloze reflectie op architectuur en haar materiele ontwikkeling zoals Schelling, en men werkt ook niet toe naar een definitieve, technische oplossing van een ontwerpprobleem zoals Van der Gaast. Evenmin werkt men vanuit een persoonlijk, handschrift aan voor iedereen herkenbare ruimtes die verwijzen naar duizenden jaren van stedelijke traditie zoals Van Ravesteyn: nee, men maakt architectuur als een pot pourri van ingenieurskunst, wereldwijd bekende stijlen, en zoekt daarbij schaamteloos naar spectaculaire en monumentale effecten. Opvallend is de zelfbewuste manier waarop men bouwt voor de toekomst: men wil op de toekomstige generaties de indruk maken van een diverse, open en cultureel ambitieuze opdrachtgever.

De Collectie: een voorstel in drie stappen

Terug naar de opgave: hoe kan de spoorsector gebruik maken van haar architectonisch erfgoed? Uit het voorgaande kunnen we een eenvoudige conclusie trekken. Er is sinds de Tweede Wereldoorlog door de bouwmeesters van de Nederlandse Spoorwegen doelbewust gewerkt aan een grote collectie gebouwen met de hoogst mogelijke architectonische bedoelingen: eeuwigheidswaarde, vernieuwing, monumentaliteit en representativiteit. Tegelijkertijd zien we dat de eisen aan stations en hun omgevingen aan sterke veranderingen onderhevig zijn, met name door de enorme groei in eisen aan deze gebieden ten opzichte van de zuinige wijze waarop deze soms in de jaren vijftig werden vormgegeven. Dit heeft geleid tot gebouwen met eeuwigheidswaarde die soms al na enkele decennia weer werden afgebroken, zoals het mooie station Leiden van Schelling dat werd vervangen door het immense en monumentale station Leiden van Reijnders in de jaren negentig.

Inmiddels zijn we ook in de architectuuropvattingen een paar stappen verder. De tegenstelling tot behoud van cultureel erfgoed en vernieuwing ten gunste van economische ontwikkeling is grotendeels verdwenen. We worden steeds slauer en beter in het bewust strategisch inzetten van cultureel erfgoed als vliegwiel voor gebiedsontwikkeling. Terwijl in Douma's boek hier al de eerste voorzichtige schreden worden gezet met voorbeelden van de restauratie van vooroorlogse en meestal 19e-eeuwse stations; ligt er nu de mogelijkheid om de volgende stap te zetten. Een ander fenomeen dat we zien is immers dat ook het naoorlogse erfgoed niet alleen de officiële monumentwaardige leeftijd van vijftig begint te naderen, maar dat het ook de emotionele verbintenis begint op te wekken die hoort bij een monument. De emotionele verbintenis met naoorlogse architectuur is echter nog lang niet zo vanzelfsprekend als die voor oudere gebouwen. Als we deze ge-



bouwen willen inzetten voor het verhogen van de belevingswaarde van de stationsgebieden en van het reizen per spoor in het algemeen, zal dat als een methodische campagne moeten worden aangepakt. Ten eerste moeten we antwoord bieden op de eerste vraag die Bureau Spoorbouwmeester ons stelde: ontwikkel criteria en methodes voor de omgang met de cultuurhistorische waarden van de naoorlogse stations in Nederland. Door deze enorme verzameling zeer diverse gebouwen in te delen in clusters, en ieder cluster een aantal architectonische en functionele eigenaardigheden toe te dichten, is het redelijk eenvoudig om aan te geven welk type ingrepen wèl en welk type ingrepen niet bijdraagt aan de typische kwaliteiten

van dit gebouw. Met deze criteria in de hand, kan het Bureau Spoorbouwmeester vragen van plaatselijke partijen ten eerste pareren met de wedervraag: wilt u of wilt u uw ingreep doen vanuit de cultuurhistorische waarde die het gebouw vertegenwoordigt. Wil men dat wel, dan kan het Bureau Spoorbouwmeester aanwijzingen en waarschuwingen meegeven, bij het begin van het ontwerpproces. Dit is de allereerste en meest open manier van benaderen van deze kwestie. Maar het is een voorzichtig begin met het op een systematische manier aan de orde stellen van het meewegen van de cultuurhistorische waarden, uitgedrukt in architectonische kwaliteiten, van de bestaande gebouwen. Cruciaal is wel dat beseft wordt dat deze criteria zeer breed zijn geformuleerd en als containerbegrip fungeren voor dikwijls uiteenlopende gebouwen die passen in één cluster. Het is dus niet genoeg om zich aan deze criteria te houden om een behoedzame aanpak te garanderen: het vormt het begin van een zorgvuldig ontwerpproces. Een van de redenen om dit te doen, is om de bestaande gebouwen van de Nederlandse Spoorwegen stapsgewijs te bevrijden van de generieke top-down benadering die onder meer door middel van de spoorwegwaaier op alle stations wordt neergelaten.

Uiteraard is dit niet genoeg om de spoorsector te laten profiteren van de erfenis die haar bouwmeesters haar hebben nagelaten. Daarvoor stellen wij hier voor het zorgvuldig aanleggen van De Collectie: een verzameling van de beste, meest markante, meest typische en vooral mooiste gebouwen die de Nederlandse Spoorwegen sinds 1945 heeft laten bouwen. Deze gebouwen, we stellen er hier 27 voor, dienen als monumenten te worden behandeld, realistische monumenten. Als ieder van deze gebouwen als een belangrijk, individueel bouwwerk wordt behandeld, met herstel van de oorspronkelijke details, van de oorspronkelijke ruimtelijkheid en transparantie, maar dan aangepast aan de nieuwste functionele eisen, dan kan dat de belevingswaarde niet alleen van deze gebouwen maar ook van het omliggende gebied drastisch verhogen. Men stapt dan niet langer de wereld van de Nederlandse Spoorwegen binnen, maar een mooi en historisch waardevol gebouw: een monument met een authentieke uitstraling, een gebouw met herinneringen, waar men zich even in de jaren vijftig, zestig of zelfs tachtig voelt.

De 27 gebouwen die wij hebben geselecteerd zijn overgebleven uit een lang en uitputtend onderzoek waarbij we een veelvoud van dit aantal hebben bezocht. Van een eerste selectie hebben wij precies onderzocht welke veranderingen zij in hun interieur en in hun omgeving hebben doorgemaakt en welk effect dat heeft gehad op hun ruimtelijke en andere kwaliteiten. Ook hebben we zoveel mogelijk proberen vast te stellen of deze gebouwen voor de toekomst bewaard kunnen blijven, of dat er reeds grote plannen zijn gemaakt om hun te vervangen. Het belangrijkste criterium was echter dat we een selectie op inhoud konden maken. Dat wil zeggen een lijst van gebouwen die niet alleen mooi en bijzonder zijn, maar die als collectie een rijk geschakeerd verhaal vertellen over de vele opvattingen binnen de Nederlandse Spoorwegen over architectuur en over de ontwikkelingen van het vervoer in Nederland. Tenslotte moest deze collectie ook geografisch representatief zijn, en zich dus over heel Nederland verspreiden.

Het simpelweg vaststellen van deze lijst en het tot monument verklaren van een reeks gebouwen, maakt hen echter nog niet geliefd bij het publiek. En het geliefd zijn bij een publiek is één van de belangrijkste voorwaarden voor de belangrijkste taak die wij hen willen toebedelen: het verhogen van de belevingswaarde van de stationsgebieden, en daarmee een factor van belang vormen in het economisch denken van NS Poort en Prorail. Een andere voorwaarde voor het slagen van deze strategie, is dat deze collectie, ook gedeeld en omarmd wordt door het complex van aan de spoorsector gelieerde bedrijven voor wie zij relevant zijn.

Eerste Stap: de spoorsector zelf

Om aan beide voorwaarden te voldoen stellen wij een proces in drie stappen voor. De eerste stap is het in de organisatie van spoorsector c.s. brengen van deze beredeneerde lijst van gebouwen. Gebaseerd op de kennis, de technische know-how, het staande en aanstaande beleid en uiteraard de voorkeuren en specifieke wensen van de vele mensen die iets met deze stations te maken hebben zal deze lijst geamendeerd, uitgebreid, ingekort en op vele wijzen bijgesteld worden. Het is aan het Bureau Spoorbouwmeester om dit proces te begeleiden. Het resultaat zal moeten zijn een lijst met gebouwen die tot in de poriën van de organisatie wordt gedragen. Het hogere doel van deze exercitie is echter het stap voor stap winnen van draagvlak voor een trotse omgang met het architectonische erfgoed van de spoorsector. Het gaat daarbij niet in de eerste plaats om een beschavingsoffensief van deze nogal zakelijk ingestelde organisatie; maar om het enthousiasmeren van de betrokken partijen voor het idee van het inzetten van de cultuurhistorische waarden van deze objecten voor een toekomstgerichte benadering van het vastgoed en de activiteiten daarin en daaromheen.

Tweede Stap: Lokale Stakeholders

De tweede stap is het naar buiten treden met deze lijst naar een bredere kring van stakeholders. Hier zal het met name gaan om gemeentelijke instanties en plaatselijke projectontwikkelaars en andere betrokkenen bij gebiedsontwikkeling. Een niet te onderschatten partij is die van de plaatselijke diensten monumentenzorg. Op het moment dat de spoorsector zelf komt met een zelfbewust en binnen de organisatie breed gedragen visie over de omgang met de cultuurhistorische aarden van het vastgoed, zal zij zich in een veel sterkere positie bevinden tegenover de monumentenambtenaren, zowel de gemeentelijke als de rijksambtenaren in Zeist. Dat is ook de reden dat in de beschrijving van de gebouwen veelvuldig gebruik is gemaakt van de criteria en het jargon van de waardestellende omschrijvingen die men vereist bij de dienst monumentenzorg. Door zelf het initiatief te nemen om een hiërarchie aan te brengen tussen een meerderheid van gebouwen waarvan plaatselijk kan worden vastgesteld hoe er mee om te gaan, en een minderheid die als collectie wordt bewaard, kan men veel processtijd besparen. Maar bij het naar buiten brengen van deze lijst zal men ook hen bereiken die betrokken zijn bij het maken van plannen voor stationsgebieden. Het naar voren schuiven van een gebouw waarvan de spoorsector vindt dat het als kostbaar kleinood of als monumentaal kader kan dienen voor een ontwikkeling kan alleen maar bijdragen aan de kwaliteit.

Derde stap: De Klant

De derde stap is echter de belangrijkste en de meest plezierige. Op het moment dat zowel de spoorsector als de plaatselijke stakeholders achter deze lijst staan, zijn deze gebouwen niet automatisch monumentaal geworden, in de meest oorspronkelijke zin van het woord: als gebouwde objecten die voor massa's mensen bepaalde waarden en herinneringen symboliseren en oproepen. Wij stellen daarom voor om, zodra deze lijst vastgesteld is door de spoorsector, hem door middel van een brede en populaire campagne onder de aandacht te brengen van het publiek. Daarbij beschikt de spoorsector over een aantal unieke instrumenten. Uiteraard moet er een speciale spoorwegkaart van Nederland komen met daarop aangegeven de 27 gebouwen van De Collectie. Naast deze kaart moet er een publicatie voor een breed publiek komen over deze stations, die eveneens kan dienen als een reisgids door Nederland, per trein. De spoorsector kan speciale arrangementen aanbieden om langs alle stations te gaan, waarbij op ieder station op een uniforme manier het verhaal achter het station wordt verteld door middel van een installatie of stand. De jaarlijkse open monumentendag eind september moet natuurlijk door de spoorsector worden aangegrepen om deze stations als collectie onder de aandacht te brengen. Verder kunnen we ook denken aan een serie afbeeldingen van deze historisch stations in de interieurs van de treinen.

Zo zijn er nog veel meer instrumenten en events te bedenken om een complex doel te bereiken: het door voorlichting, entertainment, recreatie en culturele activiteiten kweken van respect en liefde voor deze gebouwen bij een zo groot mogelijk publiek. Het is immers niet alleen mogelijk om nieuwe gebouwen bewust in te zetten om symbolische en andere emotionele waarden te creëren; historische gebouwen zijn daar bij uitstek geschikt voor. Zo zal het onder de brede culturele en recreatieve aandacht brengen van De Collectie, één van de belangrijkste wapens zijn voor het verhogen van de belevingswaarde van deze gebouwen en hun omgeving.

Investeren!

Maar een cultuurhistorische marketingcampagne is uiteraard nooit genoeg. Tegenover de marketing moet ook echte investering en fysiek ingrepen en behoudsstrategieën staan. Als de spoorsector voor De Collectie kiest, zal zij ook deze gebouwen op een totaal andere manier moeten gaan behandelen dan tot nu toe, en dan de gebouwen die buiten de collectie vallen. Er zal gekozen moeten worden voor het behoud en ook dikwijls het restaureren van de belangrijkste en mooiste architectonische kwaliteiten van deze gebouwen. Willen deze gebouwen de emotionele effecten hebben die hen waardevol maakt, dan zal men ze zoveel mogelijk de uitstraling van de tijd waarin ze werden gebouwd moeten teruggeven, en ze tegelijkertijd als stations moeten laten functioneren. Dat zal dikwijls betekenen dat niet alle onderdelen van het moderne station in het gebouw ondergebracht kunnen worden, zeker niet op de manier zoals dat overal gaat. Er zullen keuzes moeten worden gemaakt om bepaalde functies in de omgeving onder te brengen, om de huisstijl van de spoorsector en die van haar vele huurders en pachters te doorbreken. Er zal vooral een keuze gemaakt moeten worden om in deze gebouwen te investeren, als cultuurhistorische plekken. Dat zal, zoals de onderzoekers van het

RPB hebben aangetoond, niet rendabel zijn met de huidige verdisconteringmethodes. De winsten zullen in de bredere omgeving en op langere termijn gezocht moeten worden. Een dergelijke aanpak levert warmere, menselijkere stationsgebieden op, met waarden die het onmiddellijke consumptisme en mobiliteit overstijgen en die daardoor zullen leiden tot duurzamere en leefbaardere omgevingen.

Clusters

- **S. van Ravesteyn**
- **H.G.J. Schelling**
- **Parapludak**
- **Standaardstations**
- **Modernistisch**
- **Samenbouw**
- **Infrarchitecturbanisme**
- **Minimal Art / Late Modern**
- **NS-Tech**
- **Postmodern**
- **Landschap**

Cluster S. van Ravesteyn

Gouda (1948, gesloopt 1983)

Roosendaal (1949)

Hoek van Holland Haven (1950)

Lage Zwaluwe (1950)

Rilland Bath (1951)

Vlissingen (1950)

Den Bosch (1952, gesloopt 1996)

Rotterdam Noord (1953)

Rotterdam Blaak (1953, gesloopt 1972)

Nijmegen (1954)

Rotterdam Hofplein (1956, gesloopt 1990)

Rotterdam Centraal (1957, gesloopt 2006)

Rotterdam Zuid (1958, gesloopt 1988)

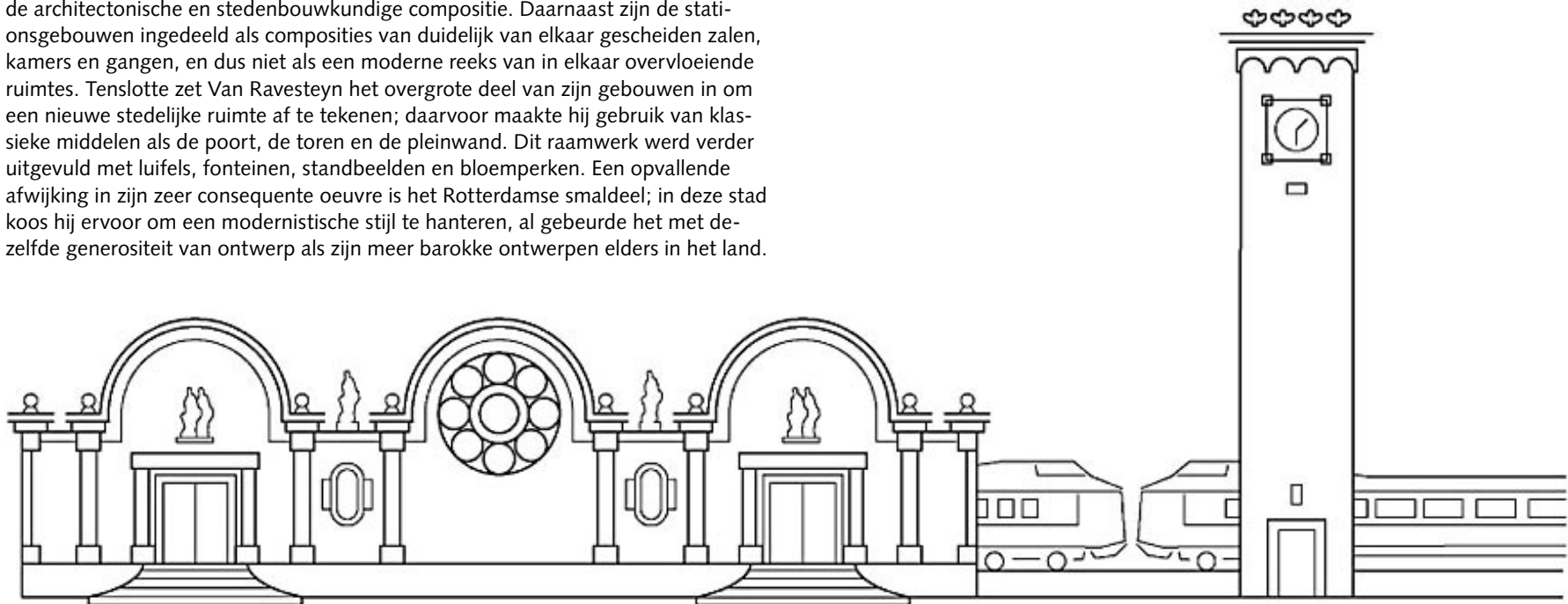
Rotterdam Bergweg (1960)

Karakteristieke architectonische kenmerken:

De architectuur van Sybold van Ravesteyn is zodanig herkenbaar en karakteristiek, dat zijn stations samen als één cluster kunnen worden beschouwd, met zijn eigen zeer consequent doorgevoerde kenmerken en vereisten voor een behoedzame omgang. Het gebruik van Italianiserende ornamenten en decoraties valt daarbij het meest op; alsmede het gebruik van het figuratieve sculptuur ter accentuering van de architectonische en stedenbouwkundige compositie. Daarnaast zijn de stationsgebouwen ingedeeld als composities van duidelijk van elkaar gescheiden zalen, kamers en gangen, en dus niet als een moderne reeks van in elkaar overvloeiende ruimtes. Tenslotte zet Van Ravesteyn het overgrote deel van zijn gebouwen in om een nieuwe stedelijke ruimte af te tekenen; daarvoor maakte hij gebruik van klassieke middelen als de poort, de toren en de pleinwand. Dit raamwerk werd verder uitgevuld met luifels, fonteinen, standbeelden en bloemperken. Een opvallende afwijking in zijn zeer consequente oeuvre is het Rotterdamse smaldeel; in deze stad koos hij ervoor om een modernistische stijl te hanteren, al gebeurde het met dezelfde generositeit van ontwerp als zijn meer barokke ontwerpen elders in het land.

Een behoedzame omgang met de stations van Van Ravesteyn betekent:

- handhaaf en verstoort niet met andersoortige elementen de onlosmakelijke verbinding tussen gebouw, ornament en sculptuur
- besteed veel aandacht aan de oorspronkelijke stedenbouwkundige ruimte die wordt gecreëerd door de gebouwen en de inrichtingselementen; zie dit als integraal onderdeel
- handhaaf de hiërarchische en heldere ruimtelijke indeling: vermijd het doorbreken van wanden



Cluster H.G.J. Schelling

Enschede (1950)

Hengelo (1951)

Zutphen (1952)

Leiden Centraal (1953, gesloopt 1993)

Arnhem (1954, gesloopt)

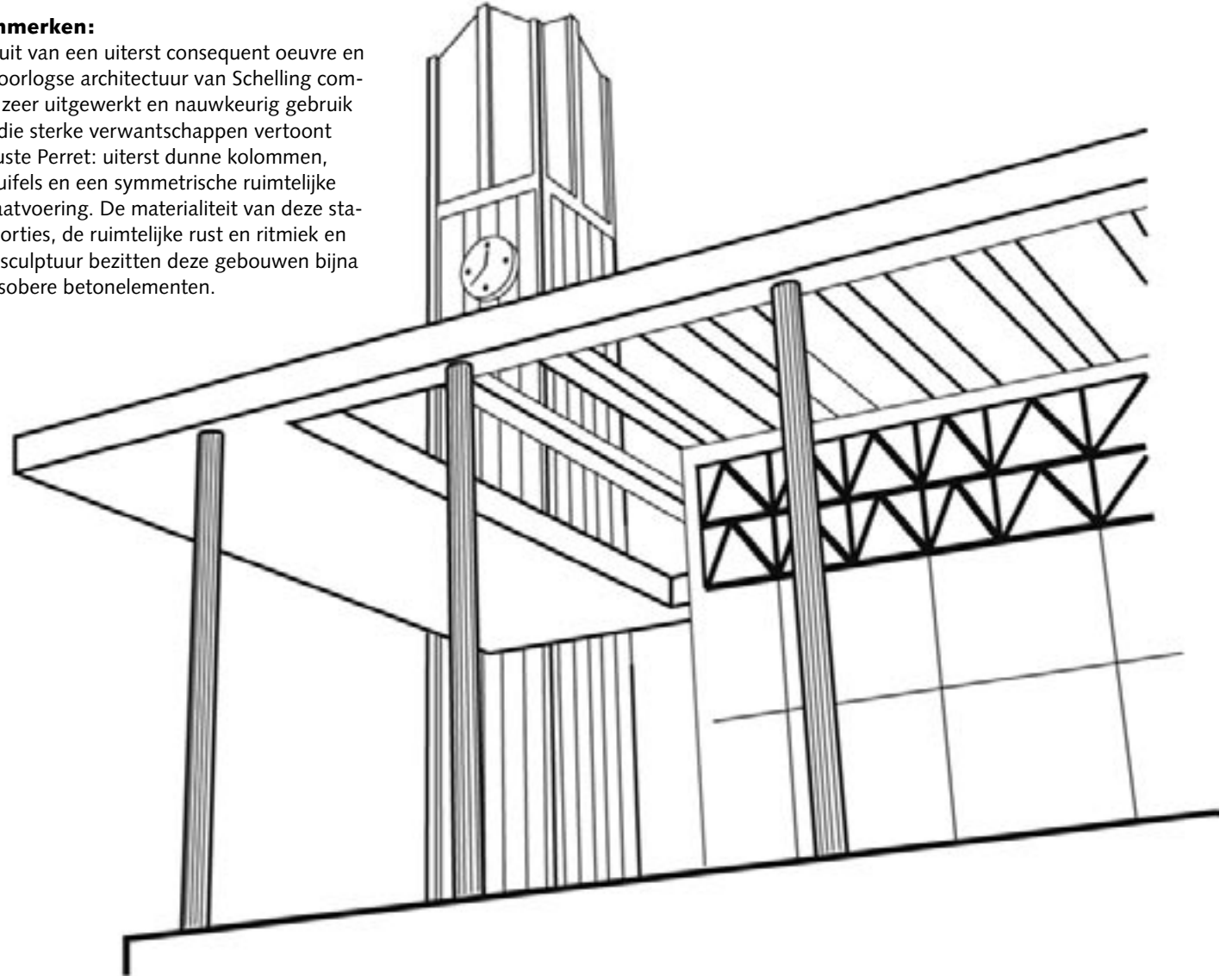
Arnhem, zeskantig paviljoen noordzijde spoor (1954)

Karakteristieke architectonische kenmerken:

Ook de stations van Schelling maken deel uit van een uiterst consequent oeuvre en vormen daardoor hun eigen cluster. De naoorlogse architectuur van Schelling combineert een sober klassiek idioom met een zeer uitgewerkt en nauwkeurig gebruik van prefab betonelementen, op een wijze die sterke verwantschappen vertoont met het werk van de Franse architect Auguste Perret: uiterst dunne kolommen, opengewerkte elementen als de claustra, luifels en een symmetrische ruimtelijke indeling, dit alles binnen een modulaire maatvoering. De materialiteit van deze stations wordt bepaald door de precieze proporties, de ruimtelijke rust en ritmiek en het onbehandelde beton. Ornamentiek of sculptuur bezitten deze gebouwen bijna niet, alle esthetiek zit in de elegante maar sobere betonelementen.

Een behoedzame omgang met de stations van Schelling betekent:

- laat het beton onbehandeld en verwijder waar mogelijk toegevoegde lagen
- bewaak en herstel de openheid en transparantie van de bouwkundige elementen zoals de luifels en de claustra
- houd de inrichting sober, zo mogelijk symmetrisch, en bewaar afstand tot de oorspronkelijke architectonische elementen



Cluster Parapludak

Almelo (1962), K. van der Gaast

Schiedam (1963), K. van der Gaast, J.H. Baas en G.J. van der Grinten

Tilburg (1963-1965), K. Van der Gaast

Emmen (1965) C. Douma

Amsterdam Sloterdijk (1956, gesloopt), K. van der Gaast

Gorinchem (1971), C. Douma

Coevorden (1976), C. Douma

Heiloo (1978), C. Douma

Maarssen (1979), C. Douma

Hoogeveen (1984), C. Douma

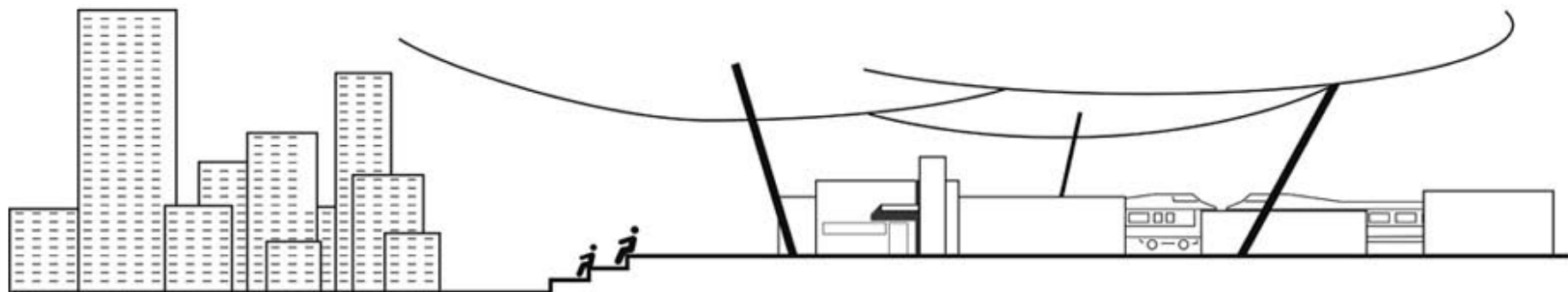
Maassluis (1980), K. van der Gaast

Karakteristieke architectonische kenmerken:

Vanaf het aantreden van Koenraad van der Gaast als spoorbouwmeester deed het station met parapludak zijn intrede. Dit cluster bestaat uit gebouwen waarin de architectonische ambitie zich hoofdzakelijk manifesteert in een groot en zo licht mogelijk gedragen dak dat boven de perrons en de voorzieningen uitsteekt. Het dak moest als stedelijk teken de aandacht op het station vestigen en nam daarmee de rol van de monumentale gevel over. De verdere stationsfuncties staan als een verzameling losse en lichte volumes onder dit dak. Het effect is er een van grote openheid en transparantie, zowel binnen het station als in de relatie tot de stad. Het dak is meestal een constructief en architectonisch hoogstandje.

Een behoedzame omgang met parapludak stations betekent:

- het goed verzorgen dan wel restaureren van het dak in zijn oorspronkelijke vorm
- het bewaren van de openheid en transparantie tussen de volumes van de voorzieningen onderling, ten opzichte van het dak (geen lagen toevoegen) en ten opzichte van de stad (niet dichtbouwen)
- Het niet concurreren met het dak door al te opvallende volumes toe te voegen, maar deze sober houden



Cluster Standaardstations

Vierlingsbeek (1956), W. Kloos
(Vierlingsbeek, **Almelo de Riet**, Wezep, Koudum-Molkwerum, Velsen Zeeweg, Doetinchem West, Wylre, Klarenbeek, Koog Bloemwijk, Zwolle Veerallee, Blerick, Kerkrade Centrum, Soest Zuid, Hardegarijp, Bovenkarspel-Grootebroek, Hoogkarspel)

Bunde (1964)
Geleen Oost (1964)
Wierden (1965)

Etten Leur (1965), C. Douma
(Rotterdam-Wilgenplas (1965), Heerhugowaard (1967), Schagen (1968), Anna Paulowna (1971), Nijverdal (1971), Deurne (1976))

Haren, C. Douma (1968-1979)
(Rotterdam Alexander, Utrecht Overvecht, Tilburg West, Vlaardingen West, Voorschoten, Bussum Zuid, Delft Zuid, Maassluis West, Eindhoven Beukenlaan, Dordrecht Zuid, **Beek-Elsloo**, Susteren, Geleen-Lutterade, Diemen, Nijmegen Heyendaal)

Delfzijl-west
en vele andere stations

Duiven, C. Douma
Elst
Velp (1980-82)

Oss west (1981), J. Bak (Articon)
en 9 andere plaatsen
Variatie: viaductstation Schiedam Nieuwland (1985)

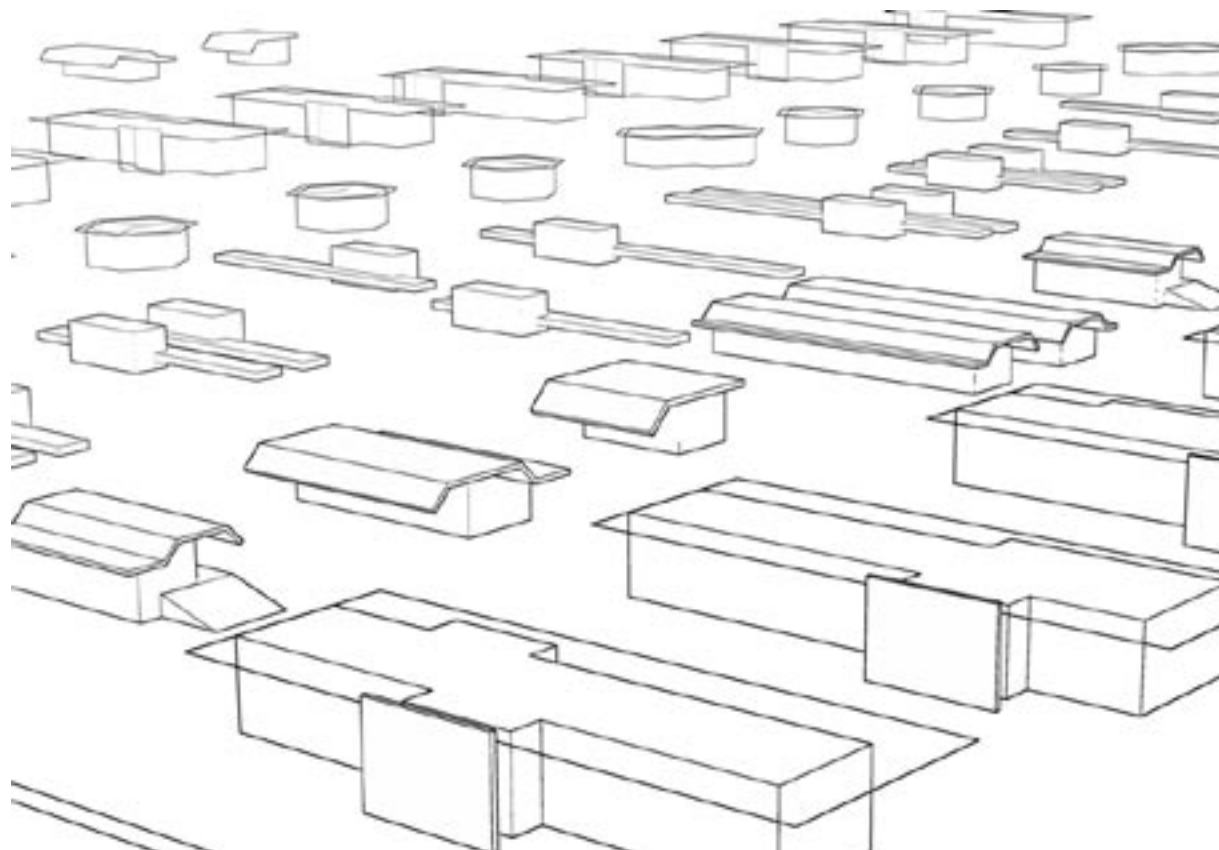
Karakteristieke architectonische kenmerken:

De standaardstations vormen een cluster van clusters. De meeste kleine stations die na de oorlog zijn gebouwd maken deel uit van een reeks standaard stationsontwerpen. Deze tientallen stations zijn ofwel als letterlijke kopie ofwel met minimale aanpassingen op het basisontwerp uitgevoerd, en staan door het hele land verspreid. De standaardstations hebben een sobere maar nauwkeurige vormgeving volgens een meestal modernistisch idioom. Er wordt veel gebruik gemaakt van de combinatie van een gesloten (NS beambten) met een transparant

volume (publieksruimte), van een opvallend element zoals een in het gebouw verwerkt kunstwerk, een klok, het logo van de NS en een luifel. De vormgeving is strak en sober. Een bijzondere uitdaging is dat vrijwel al deze stations hun loketfunctie hebben verloren en hun heldere indeling dus op andere manieren zal moeten worden geïnterpreteerd.

Een behoedzame omgang met standaardstations betekent:

- behoud het vrijstaande, paviljoenachtige karakter van deze gebouwtjes
- behoud de integriteit van het materiaalgebruik: vermijd behandeling met platen, verf, stucwerk etcetera
- werk verder met het contrast tussen open en gesloten
- extra: zoek naar nieuwe functies die op een creatieve manier gebruik maken van de ligging aan het spoor en de kwaliteit van het gebouw



Cluster Modernistische stations

Hilversum Soestdijkerstraatweg (1952), K. van der Gaast
Rheden (1952), K. van der Gaast

Arnhem Velperpoort (1953), K. van der Gaast

Hilversum Oostzijde (1954), K. van der Gaast
Zwaagwesteinde (1955), K. van der Gaast

Eindhoven (1956), K. van der Gaast

Vlaardingen-Oost (1956), K. van der Gaast

Driehuis (1957), K. van der Gaast
Oldenzaal (1957), K. van der Gaast
Purmerend (1958), K.F.G. Spruit
Santpoort Noord (1958), K. van der Gaast

Venlo (1958), K. van der Gaast

Den Helder (1958), G.J. van der Grinten

Hardinxveld-Giessendam (1958), K. van der Gaast

Heemstede Aerdenhout (1958), K. van der Gaast

Beverwijk (1960), G.J. van der Grinten
Leiden Lammerschans (1961), K. van der Gaast
Veenendaal de Klomp (1962), C. Douma
Zevenaar (1962), K. van der Gaast en S.H. Krudde
Driebergen Zeist (1962), M.W. Markenhof
Rijswijk (1965, gesloopt 1994), C. Douma
Zwijndrecht (1965), C. Douma en M.W. Markenhof
Den Haag Mariahoeve (1966, gesloopt 1984), C. Douma
Zoetermeer-Oost (1966), J. Bak
Rotterdam Lombardijen (1968, gesloopt 1995), C. Douma
Weesp (1967, verbouwd 1985), C. Douma
Vlaardingen Centrum (1969), C. Douma
Castricum (1969), C. Douma
Uitgeest (1969), C. Douma
Purmerend Overwhere (1971), C. Douma
Bergen op Zoom (1971), C. Douma
Hilversum Noord (1974), C. Douma
Krommenie-Assendelft (1975), C. Douma
Amsterdam-Bijlmer (1976), B. Spångberg
Heeze (1976), C. Douma
Abcoude (1977), C. Douma
Zoetermeer Meerzicht (1977), C. Douma
Zoetermeer Dorp en Delftsewallen (1977), C. Douma
Zoetermeer Palenstein (1977), C. Douma
Zoetermeer Buytenweg (1978), C. Douma
Amsterdam Zuid WTC (1978), B. Spångberg en K. van der Gaast
Heiloo (1978), C. Douma

Den Haag Laan van NOI (1978), C. Douma
Amsterdam RAI (1981, gesloopt 1991), K. van der Gaast
Rhenen (1981), C. Douma

Karakteristieke architectonische kenmerken:

Dit cluster is een containercluster voor een zeer grote groep, vrij diverse stations, die een trouwe en vakkundige toepassing van de ontwerpprincipes van het functionalisme gemeen hebben, zoals dat in de jaren vijftig en zestig een sterke consensus vormde bij de toenmalige dominante generatie van architecten. Deze stations zijn ontworpen vanuit het functioneren van de stations; hiertoe zijn alle ontwerpbeslissingen te herleiden. Er is veelvuldig gebruik gemaakt van glazen oppervlaktes, met veel licht en een groot gevoel van ruimtelijkheid als resultaat. De ruimtes zelf zijn niet duidelijk gescheiden maar lopen in elkaar over. De compositie van zowel de gevels als de plattegrond is orthogonaal en bestaat uit vlakken en lijnen. Dikwijls zijn de stations lage, rechthoekige stand alone volumes.

Een behoedzame omgang met modernistische stations betekent:

- het los laten staan van het autonome volume, in plaats van er direct tegenaan te bouwen
- het niet dichtbouwen van het interieur met wanden of nieuwe ruimtes
- het niet met frivole of sculpturale elementen 'verlevendigen' van de architectuur, maar door strippen en wegnemen, van toevoegen en terugvinden van de oorspronkelijke helderheid



Cluster Samenbouw

Heemskerk (1969), D.J. Wagenaar

Steenwijk (1972), C. Douma

Veenendaal centrum (1981), C. Douma

Goes (1982), K. van der Gaast

Den Haag-Mariahoeve (1984), bureau Kraayvanger

Zoetermeer stadhuis (1990), H. Reijnders

Eindhoven Noordzijde (1991), J. Bak

Hilversum (1992), J.A. van Belkum

Amersfoort (1997), J.A. van Belkum

Den Bosch (1998), R. Steenhuis

Karakteristieke architectonische kenmerken:

Er is een kleine groep van stationsgebouwen die samen met een andere functie zijn ontworpen. Soms zijn de twee functies gelijkwaardig, zoals het postkantoor en het station van Steenwijk; soms is het station een kleine maar cruciale toevoeging aan een veel grotere functie, zoals het station van Den Haag-Mariahoeve dat gecombineerd is met een kantoorgebouw. Kenmerkend aan deze samenbouw stations is de integratie van het station met een andere functie, en daarmee de diepere verwevenheid van het station in de stad. De architectuur kenmerkt zich door een dikwijls complex spel tussen het delen van één gebouwconcept en het precies en helder scheiden van de twee functies en daarmee ook de organisatie van de gebruikersstromen. Deze gebouwen missen de helderheid van het normale station maar geven een gebouw met een innerlijke complexiteit terug.

Een behoedzame omgang met deze gebouwen betekent:

- het bewaren ofwel opnieuw versterken van de helderheid van de plattegrond en de looplijnen door het gebouw
- het goed zorg dragen voor een integrale behandeling van die elementen die gedeeld worden door beide functies: zoals het dak
- het creatief zoeken naar een nieuwe magic mix tussen station en toegevoegde functie, mocht deze veranderd worden



Cluster Infrarchitecturbanisme

Schiedam Centrum (1963), K. van der Gaast, J.H. Baas en G.J. van der Grinten

Den Haag Centraal (1970-1975), K. van der Gaast en J. Bak

Utrecht CS (1970-1974), K. van der Gaast en M. van Schijndel

Amsterdam RAI (1991), R. Steenhuis

Zoetermeer (1992), J. Bak

Duivendrecht (1993), P.A.M. Kilsdonk

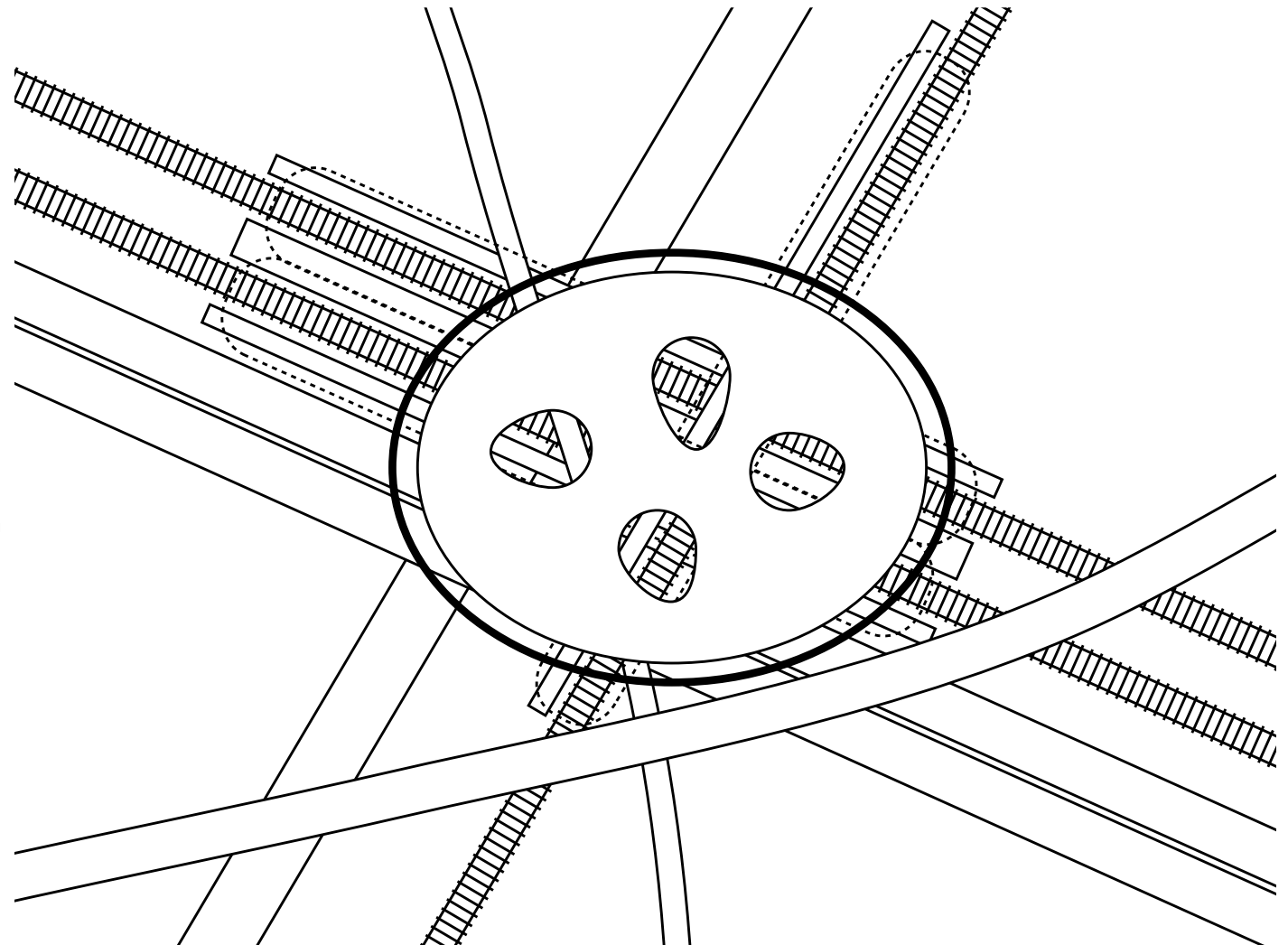
Schiphol (1995), Benthem en Crouwel

Karakteristieke architectonische kenmerken:

Verwant aan het cluster samenbouwstations is het cluster stations, waarin het gebouw is gecombineerd, niet met een andere functie, maar met één of meerdere vormen van infrastructuur voor andere vervoersmedia. Wij noemen dit infrarchitecturbanisme, in een poging de complexiteit van het concept in de naamgeving te laten terugkeren. Net als in het samenbouw cluster verwachtte men van deze integratie een positieve en prikkelende complexiteit. De architectuur van deze stations wordt dan ook geheel gedomineerd door de infrastructuur zelf, door de tunnels, bruggen, platforms en wegen die over, onder, naast en door elkaar heen zijn geplaatst. Het station wordt hierdoor niet de plek waar de stad het spoor ontmoet, maar de plek waar het spoor allerlei andere stromen ontmoet. Toch streefde men er naar deze knopen zo goed mogelijk in het stedelijk weefsel te integreren, dan wel deze als aanjager voor het ontstaan van nieuw stedelijk weefsel te gebruiken.

Een behoedzame omgang met dergelijke gebouwen betekent:

- het openhouden van de zichtlijnen en de functionele verbindingen tussen de verschillende vervoersmedia
- het bewaren van de stoere en ongenaakbare ingenieursethiek van de inrichting; het niet gezellig en kleinschalig maken
- bij de gebiedsontwikkeling het gebouw een dominante, monumentale positie gunnen, juist met zijn afwijkende, futuristische esthetiek



Cluster Minimal Art / Late Modern

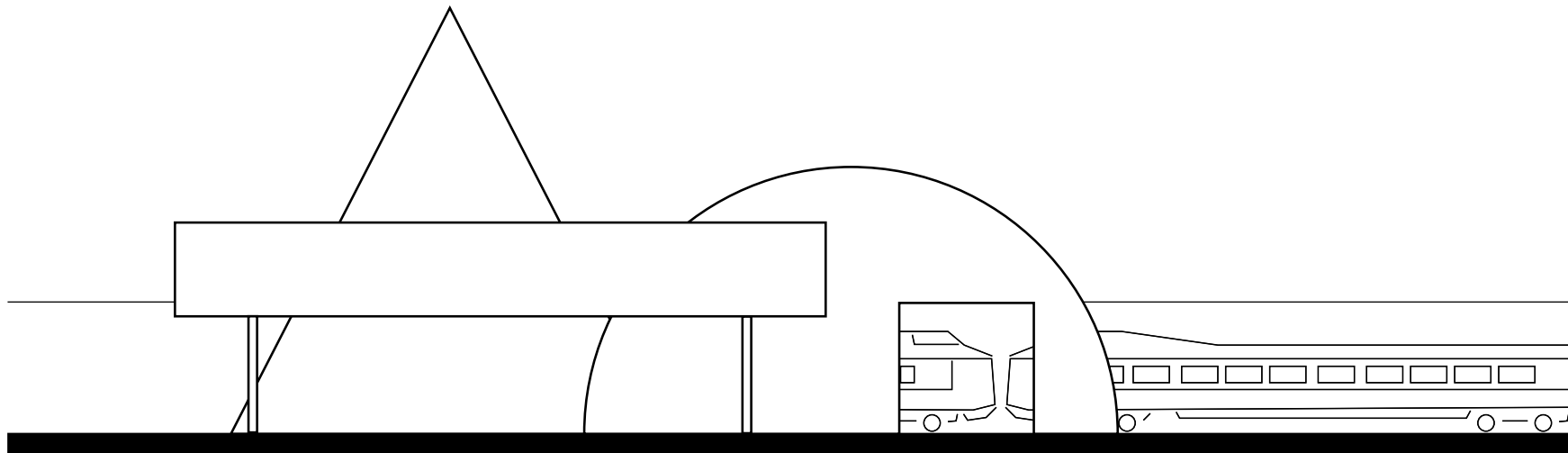
Barendrecht (1973, gesloopt), C. Douma
Culemborg (1974), C. Douma
Groningen Noord (1974), C. Douma
Breda (1975), J. Bak
Zoetermeer Voorweg (1977), C. Douma
Zoetermeer Seghwaert (1978), C. Douma
Schiphol (1978, gesloopt), K. van der Gaast en S.H. Krudde
Zoetermeer de Leyens en Leidsewallen (1979-1980), C. Douma
Capelle Schollebaar (1981), C. Douma
Oss (1982), P.A.M. Kilsdonk
Doetinchem (1983), P.A.M. Kilsdonk
Harderwijk (1983), K. van der Gaast
Rotterdam Alexander (1983), J. Bak en W. Trabsky
Zaltbommel (1984), K. van der Gaast
Sliedrecht (1985), R. Steenhuis
Helmond Brouwhuis (1987), R. Steenhuis

Karakteristieke architectonische kenmerken:

Dit cluster bestaat uit gebouwen die in hun ontwerp zijn beïnvloed door wat internationaal Late Modern werd genoemd, een opvatting over moderne architectuur als een bepaalde stijl, in plaats van de direct aan de functie ontleende vorm. Het zijn stations met sterke, geometrische vormen die dikwijls als een autonome sculptuur zijn ontworpen. Daarbij zijn deze gebouwen veelal beïnvloed door de minimalistische beeldhouw- en schilderkunst uit de jaren zestig. Ze zijn uitgesproken monumentaal, de materialen zijn zwaar en vaak onbehandeld, 'brutalistisch'. Deze architectuur kent bovendien weinig tot geen decoratie of ornament, omdat de architectuur een autonome zware esthetiek heeft meegekregen.

Een behoedzame omgang met dit cluster betekent:

- het gebouw als een autonoom volume respecteren, er dus niets tegenaan bouwen
- de samenhang tussen exterieur en interieur niet verbreken; vaak zijn deze onlosmakelijk met elkaar verbonden
- de oorspronkelijke materiaalluitdrukking en de contrastwerking zwaar – licht, massief – transparant herstellen, dan wel zichtbaar laten



Cluster NS-Tech

Zoetermeer Dubbelstation/Driemanspolder (1973/1977, gesloopt), C. Douma
Maassluis (1980), K. van der Gaast
Zaandam (1983), P.A.M. Kilsdonk
Amsterdam Sloterdijk (1983-1986), H. Reijnders
Amsterdam Lelylaan (1986), R. Steenhuis
Hoofddorp en Nieuw Vennep (1986), P.A.M. Corbey
Nijmegen Dukenburg (1986, buiten gebruik gesteld 1996), P.A.M. Corbey
Helmond (1986-87), P.A.M. Corbey

Almere centrum (1987), P.A.M. Kilsdonk

Lelystad Centrum (1988), P.A.M. Kilsdonk
Dordrecht Stadspolders (1990), J.A. van Belkum
Uitgeest (1990), J. Bak
Leeuwarden Cammingaburen (1991), J. Bak
Voorschoten (1992-1995), J. Bak
Diemen Zuid (1993), R. Steenhuis
Rotterdam Zuid (1993), H. Reijnders
Rotterdam Blaak (1993), H. Reijnders

Leiden Centraal (1996), H. Reijnders

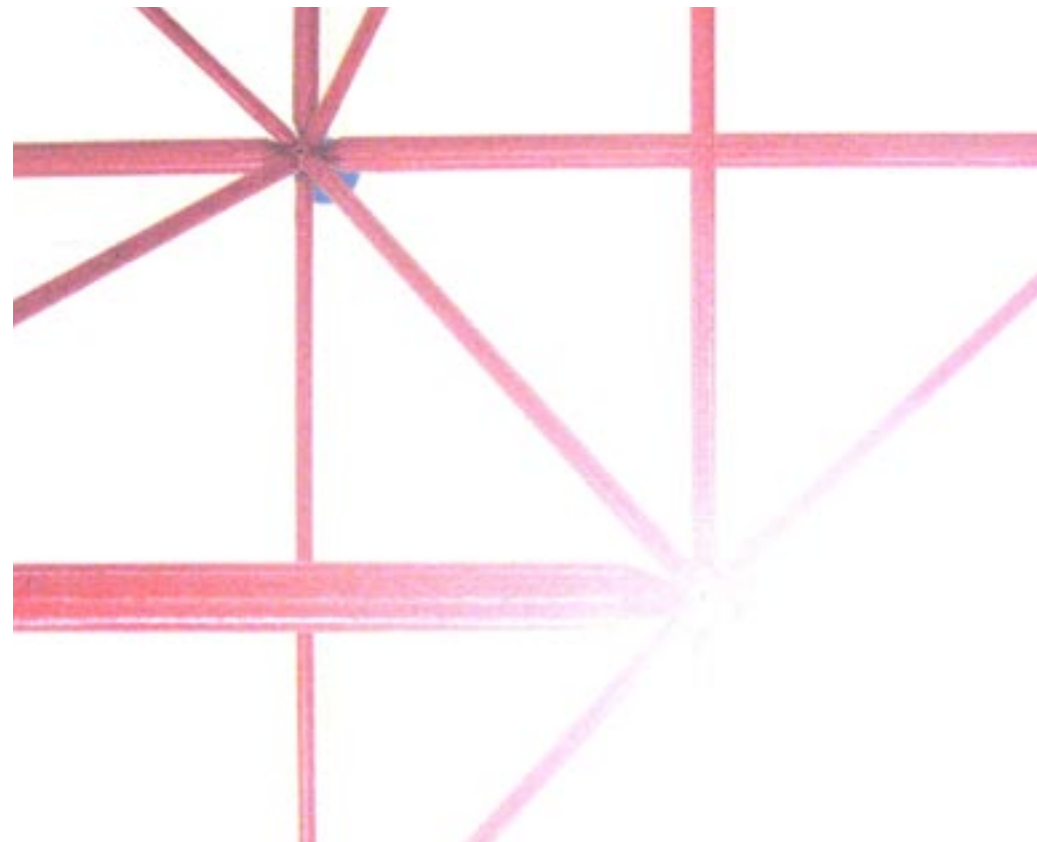
Almere Parkwijk (1996), H. Reijnders
Rotterdam Lombardijen (1996), P.H. van der Ree
Amsterdam Arena (1997), J. van der Steeg
Den Haag randstadrail (2006), Zwarts & Jansma
Amsterdam Bijlmer (2006), Grimshaw

Karakteristieke architectonische kenmerken:

Dit cluster heeft een paar van de meest bekende en opvallende stationsgebouwen opgeleverd die Nederland rijk is, gebouwen die erin zijn geslaagd als beeldmerk voor een stad of een stadsdeel te fungeren. De NS versie van de High Tech architectuur uit de jaren zeventig en tachtig kenmerkt zich door een allesoverheersende constructie-esthetiek, met immense liggers, bogen en vakwerkconstructies van geleverd staal. Binnen de stations is dikwijls gebruik gemaakt van gladde materialen en primaire kleuren zodat een fris en jaren tachtig-modern beeld ontstaat. De stations zelf zijn door hun schaal, hun openheid en hun positionering toegevoegd aan de stad als grootse, overdekte openbare ruimtes, geïnspireerd door de passages en stationsgebouwen uit de 19e eeuw. Zij zijn niet zuiver vanuit functionele overwegingen ontworpen, maar vooral vanuit overwegingen van representatie en herkenbaarheid.

Een behoedzame omgang met dit soort gebouwen betekent:

- het vasthouden aan de kleurcodes en de gladde materialiteit van het oorspronkelijk ontwerp
- het behouden en goed verzorgen van de openheid en transparantie
- het blijven garanderen van de openbare doorgankelijkheid van het gebouw, ook voor niet-treinreizigers



Cluster Postmodern

't Harde (1979), C. Douma

Alkmaar Noord (1980), C. Douma

Houten (1982), J. Bak

Heerenveen (1983), J.A. van Belkum

Gouda (1984), M.W. Markenhof

Ede Wageningen (1984), P.A.M. Corbey

Heerlen (1985), J. Bak

Koog Bloemenwijk (1986), C. Douma

Amsterdam de Vlugtlaan (1986, gedeeltelijk gesloopt), R. Steenhuis

Leerdam (1987), C. Douma

Amersfoort Schothorst (1987), J. Bak

Almere Muziekwijk (1987), P.A.M. Kilsdonk

Almere Buiten (1987), P.A.M. Kilsdonk

Hollandsche Rading (1987, buiten gebruik sinds 1995), P.A.M. Corbey

Voorburg (1988), J. Bak en C. Weeber

Arnhem Velperpoort (1988), R. Steenhuis

Assen (1989), R. Steenhuis

Heerhugowaard (1989), R. Steenhuis

Nieuwerkerk a/d IJssel (1989), Th. Fikkers

Hoogezand Sappemeer (1989), R. Steenhuis

Utrecht CS verbouw (1989), M.W. Markenhof

Nuth (1991), J. Bak

De Vink (1991-1995), Th. Fikkers

Helmond 't Hout (1992), C.M. Laboyrie

Gouda Goverwelle (1993), C.M. Laboyrie

Nijmegen Dukenburg (1996), Th. Fikkers

Rijswijk (1996), J. Bak en Th. Fikkers

Enschede Drienerlo (1996), E.G. Scheltens

Den Haag Moerwijk (1996), J. Bak

Tegelen (1997), Th. Fikkers

Sittard (1993), J.A. van Belkum

Utrecht Overvecht (1995), C.M. Laboyrie

Karakteristieke architectonische kenmerken:

De stations in dit cluster laten zien dat de NS de enige plek was waar het postmodernisme zich in Nederland systematisch deed gelden. Deze groep gebouwen is architectonisch beïnvloed door een school van intellectuele architecten uit Engeland en Amerika, die na het sobere en dogmatische modernisme, de complexiteit, ironie en het vertellende van de 19e eeuwse bouwkunst wilde teruggeven aan de architectuur. Dat gebeurde door het inzetten van classicistische en traditionele elementen, maar ook door het gebruiken

van zeer complexe, sculpturale en grafische effecten, in een neo-modern idioom. Deze architectuur is bewust onfunctionalistisch, expres tegenstrijdig en schaamteloos fake.

Behoedzaam omgaan met postmoderne stations betekent:

- het niet versoberen of doen harmoniëren van de bewust gezochte contrasten in kleur en vorm
- het behandelen van deze architectuur als een losstaand object, niet integreren in de omgeving
- zeer bewust omgaan met kleur en vorm in nieuwe inrichtingen; geen aanpassing, maar een helder contrast: sober



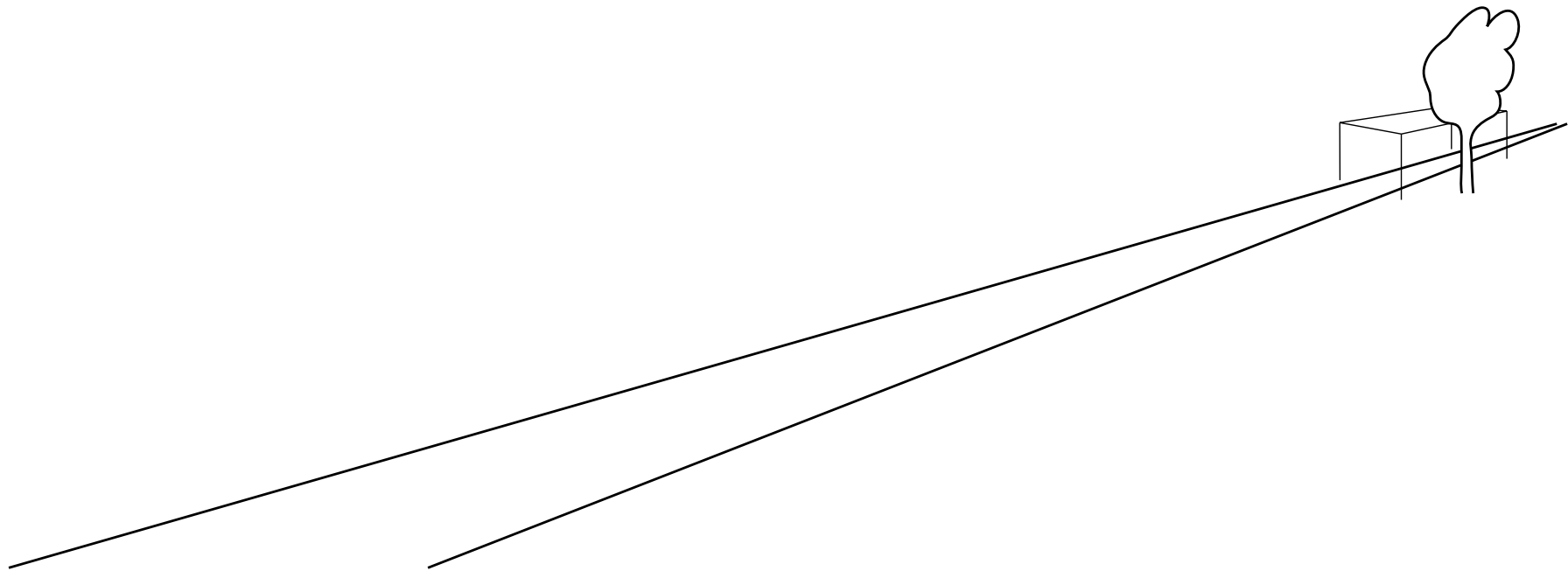
Cluster Landschap

Barendrecht (2001), W. Scheltens en H. Woltjer

Voorlopig is dit een cluster van één gebouw. Maar het is voorstelbaar dat het nieuwe station Barendrecht een trend inzet voor nieuwe stations in nieuw te ontwikkelen stedelijke gebieden. Deze architectuur is grootschalig, glazig, neutraal en modern en lijkt zich in haar schaal, vorm en materialiteit te meten met het landschap om haar heen. Het landschap is immers het meest dominante ontwerpthema: het gebouw is erin geïntegreerd zoals oudere stations in de stad zijn geïntegreerd. De opvatting van het landschap is zeer Nederlands: grootschalig, man-made, plat en modern. Ook in dit gebouw en haar mogelijke opvolgers zien we de ambitie van de NS spoorbouwmeesters om tijdloze gebouwen te maken, die een sterk geloof in de moderniteit en de toekomst uitstralen.

Dit type architectuur tot een succes maken betekent:

- deze stations en hun omgevingen zo te programmeren dat hun effect niet alleen ruimtelijk en visueel blijft, maar dat zij ook een sociale en economische betekenis krijgen



De collectie

Roosendaal, 1949, S. van Ravesteyn

Enschede, 1950, H.G.J. Schelling

Vlissingen, 1950, S. van Ravesteyn

Hengelo, 1951, H.G.J. Schelling

Zutphen, 1952, H.G.J. Schelling

Arnhem Velperpoort, 1953, K. van der Gaast / 1988, R.M.J.A. Steenhuis

Rotterdam Noord, 1953, S. van Ravesteyn

Nijmegen, 1954, S. van Ravesteyn

Arnhem Sonsbeekzijde, 1954, H.G.J. Schelling

Eindhoven, 1956, K. van der Gaast

Vlaardingen Oost, 1956, K. van der Gaast

Standaardstation, 1956-1965, W. Kloos

Heemstede Aerdenhout, 1958, K. van der Gaast

Den Helder, 1958, G.J. van der Grinten

Venlo, 1958, K. van der Gaast

Almelo, 1962, K. van der Gaast en J.H. Baas

Tilburg, 1965, K. van der Gaast

Standaardstation, 1965-1976, C. Douma

Standaardstation, 1968-1979, C. Douma

Steenwijk, 1972, C. Douma

Doetinchem, 1983, P.A.M. Kilsdonk

Gouda, 1984, M.W. Markenhof

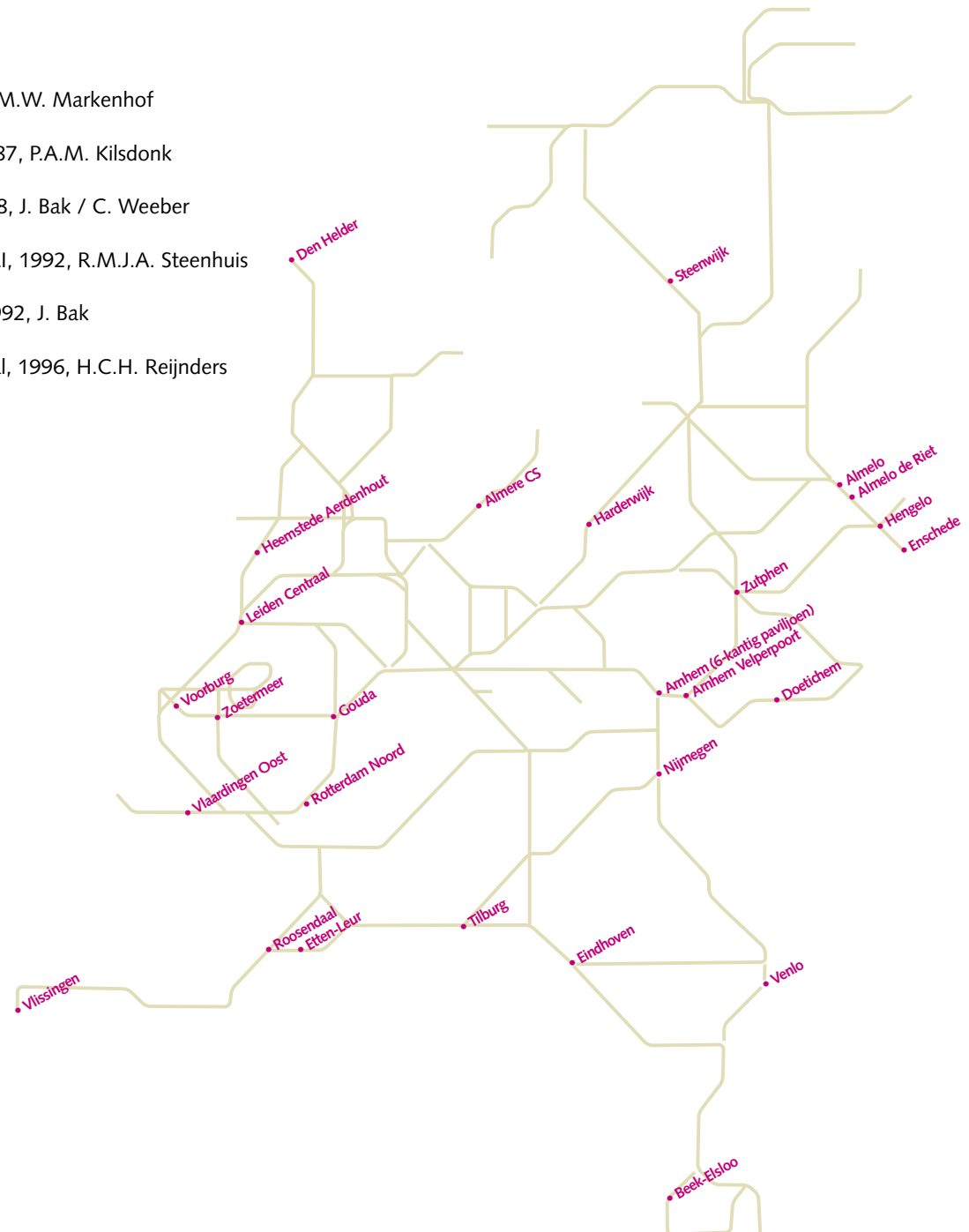
Almere CS, 1987, P.A.M. Kilsdonk

Voorburg, 1988, J. Bak / C. Weeber

Amsterdam RAI, 1992, R.M.J.A. Steenhuis

Zoetermeer, 1992, J. Bak

Leiden Centraal, 1996, H.C.H. Reijnders



Station Roosendaal

S. van Ravesteyn, 1949

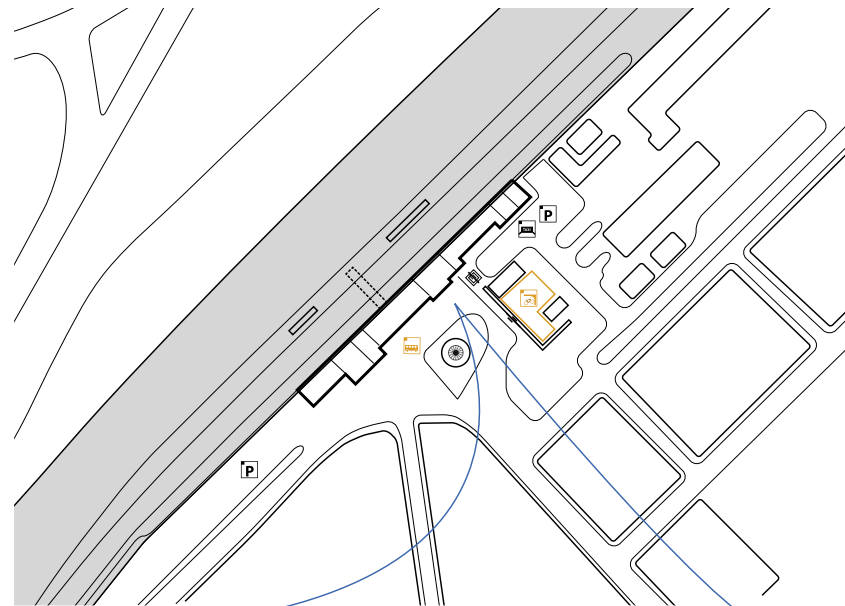
Achtergrondinformatie

Station Roosendaal neemt van oudsher, vanwege haar ligging aan de Belgische grens, een belangrijke positie in binnen het Nederlandse spoornetwerk. In 1854 werd door een Belgische maatschappij de spoorlijn van Antwerpen richting het zuiden van Nederland aangelegd. Dit betekende een impuls voor Roosendaal. Aansluitingen vanuit verschillende hoeken van het land maakten van het grensstation Roosendaal een belangrijk spoor-knooppunt. Om de reizigersgroei van Roosendaal op te vangen, werd in 1907 een groot stationscomplex in gebruik genomen. Inmiddels komen er bij dit grensstation drie treintrajecten samen, namelijk het traject vanuit Amsterdam richting Antwerpen en Brussel, het traject vanuit Vlissingen en het traject vanuit Zwolle. De status van Roosendaal als spoor-knooppunt wankelt echter. Sinds 1996 stopt de internationale trein richting België en Frankrijk niet meer in Roosendaal en wanneer de HSL - Zuid in 2007 in gebruik wordt genomen zal Roosendaal als grensstation opnieuw aan belang inboeten.

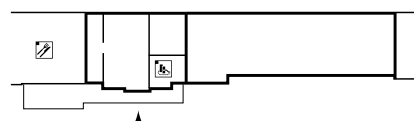


Oorspronkelijk ontwerp

In 1907 ontwierp spoorwegarchitect G.W. van Heukelom een omvangrijk stationscomplex voor Roosendaal. Toenmalige Rijksbouwmeester G.W. Knuttel was verantwoordelijk voor het gevelontwerp. Het ontwerp van het grensstation was gebaseerd op de traditionele kloostertypologie en kan beschreven worden als een asymmetrisch langgerekt gebouw met twee lagen op een rechthoekige plattegrond onder een zadeldak. Aan de linkerzijde van het centrale deel was een duidelijk in hoogte afwijkend en verspringend volume gekoppeld en aan de rechterzijde een laag en kort volume met aansluitend een lage vleugel, die afweek van de rest van het gebouw door de sobere gevelindeling. Parallel achter het langgerekte stationsgebouw lagen de perrons. Naast het hoofdgebouw ontwierp van Heukelom ook een locomotievenloods, een serie dienstgebouwtjes (onder andere op het perron), een stationspostkantoor (gesloopt in 1984) en een seinhuis en –brug. Ook was van Heukelom verantwoordelijk voor het ontwerp van de perronoverkappingen en de bijgebouwen op de perrons. Doordat station Roosendaal als grensstation fungeerde waren er veel specialistische voorzieningen ondergebracht in het gebouw, onder andere voor het personen- en goederenverkeer en een douanepost.



1949



2006



In 1944 werd de rechtervleugel van het station ernstig beschadigd als gevolg van een reeks bombardementen. Daarbij werd onder meer het rechterdeel van de hoge middenpartij met hoofdentree zwaar beschadigd en de aansluitende lage rechtervleugel compleet verwoest. Architect Sybold van Ravesteyn werd gevraagd een nieuwe aansluitende vleugel te ontwerpen die de oorspronkelijke hoofdentree zou vervangen. Het gebouw werd in 1949 in gebruik genomen. Van Ravesteyn nam het oorspronkelijke façadeconcept van Van Heukelom over maar voegde een extra stedenbouwkundig element toe. Naast een uitbreiding van het langgerekte stationsgebouw zelf voegde de architect een reeks andere losstaande bijgebouwen toe die zo positioneerd werden dat er een stationsplein ontstond.

Het sobere bakstenen entreegebouw van Van Ravesteyn sluit direct aan het op oorspronkelijke hoofdgebouw maar is afwijkend van het oude gebouw omdat het slechts een verdieping heeft. Een bordes met een zestal traptreden markeert

de entree van de stationshal. De stationshal bood toegang tot de achterliggende perrons en in de hal zelf was ruimte voor de loketten van de kaartverkoop. Naast het openbare gedeelte van het stationsgebouw lag aansluitend een langgerekt laag bouwvolume dat ruimte bood aan onder andere een goederenkantoor. Dit deel van het gebouw sloot aan op een restant van het oorspronkelijke station. Momenteel zijn in het oude en het nieuwe deel de kantoren van de NS gevestigd. Ook de noord-oostelijke pleinwand werd in 1949 heringericht door Van Ravesteyn. Om de pleinwerking te benadrukken ontwierp hij een fietsenstalling met aansluitend een hoge massief bakstenen muur, die onderbroken werd door een poort die toegang bood tot de achterliggende gebouwen en aansluitend een plantsoen en een toren. Daarnaast ontwierp van Ravesteyn twee wachtlokalen op de middenperrons. Om de architectuur te benadrukken of te markeren werden her en der beelden van kunstenaar Jo Uiterwaal geplaatst, onder andere bij de hoofdentree van het station. Van Ravesteyn ontwierp zelf een herdenkingspyloon op het stationsplein.



Huidige staat

Over het algemeen heeft het station Roosendaal de tand des tijds goed doorstaan en bevindt het gehele stationscomplex zich in een goede staat. Op enkele uitzonderingen na (een aantal seinhuizen, locomotievenloodsen zijn gesloopt) zijn alle gebouwen bewaard gebleven, net zoals de bijhorende beeldhouwwerken. Ook de gevels van het stationscomplex zijn vrijwel hetzelfde gebleven waardoor het zijn originele uitstraling heeft behouden. Doordat de gelaagdheid van het complex herkenbaar is, is de historische ontwikkeling van het gebouw zeer leesbaar gebleven. Binnen in het gebouw zelf zijn echter wel een reeks aanpassingen gedaan en hebben een aantal functiewijzigingen plaatsgevonden. In het oude gedeelte is onder andere de douanefunctie komen te vervallen. Het linkervolume biedt nu ruimte aan een bank (grenswisselkantoor) en kantoren (van de NS). In het hoofdgedeelte van de oudbouw dat oorspronkelijk ruimte bood aan het goederenverkeer is momenteel de stationsrestaurant gehuisvest. In 1990 is het restaurant gerenoveerd en zijn enkele oorspronkelijke interieuronderdelen teruggebracht. De plattegrond is min of meer ongewijzigd gebleven. Bij de entree van de stationsrestaurant is ruimte gecreëerd voor een terras en een voorziening voor rolstoelen. Daarnaast kan

ook gesteld worden dat alle uitbreidingsgebouwen van Van Ravesteyn behoorlijk onaangetast zijn gebleven. Dit geldt ook voor de gevels van alle objecten, met uitzondering van de hoofdentree waarboven een onbegrijpelijk glazen paneel is geplaatst achter een beeldhouwwerk.



Intern zijn nog een aantal noemenswaardige wijzigingen aangebracht. De plattegrond van de stationshal is in de loop der tijd grondig aangepast. De originele elementen als deuren, bankjes, de mozaïekvloer en de loketten hebben plaatsgemaakt voor modernere varianten hiervan. Daarnaast vind men in de huidige stationshal een NS kiosk, snackbar en een reeks kaartjesautomaten. De muren zijn in een later stadium wit gestuukt en in de nieuwe architectuur van het interieur is geprobeerd te refereren aan een historische stijl door de toevoeging van rondbogen boven de entrees. Aan de perronzijde van de stationshal is een betonnen volume aangebouwd dat contrasteert met de oorspronkelijke perronarchitectuur. Tenslotte, een weinig subtiele toevoeging op het geheel is gedaan in de oorspronkelijke fietsenstalling en in het verlengde hiervan de bakstenen muur. Achter de bakstenen muur is een hightech fietsenstalling met groene spiegelglas en parkeergarage toegevoegd. Het wekt de indruk een UFO te zijn die per ongeluk is geland op een veel te klein binnenplaatsje. De nieuwe fietsenstalling is eind 2006 geopend voor publiek.

Waardstelling

Architectuurhistorisch: Het maakt deel uit van het stations-oeuvre van architect Sybold van Ravesteyn.

Daarbij is de historische gelaagdheid zichtbaar in de gevel

Gaafheid: Het complex bevindt zich in gave toestand.

Stedenbouwkundig ensemble: Door de zorgvuldig positionering van de stations- en bijgebouwen in relatie tot het plein bestaat er een bijzonder stedenbouwkundig ensemble.

Toekomst

In de zomer van 1996 heeft gemeente Roosendaal het gehele stationscomplex en de perrons,





de fietsenstalling de locomotievenloods en het seinhuis, seinpalen en seinbrug op de gemeentelijke monumentenlijst geplaatst in afwachting van rijksbescherming. NS spande hierop een rechtzaak aan en werd in het gelijk gesteld. Als gevolg hiervan is het gebouw van de monumentenlijst gehaald.

Literatuur

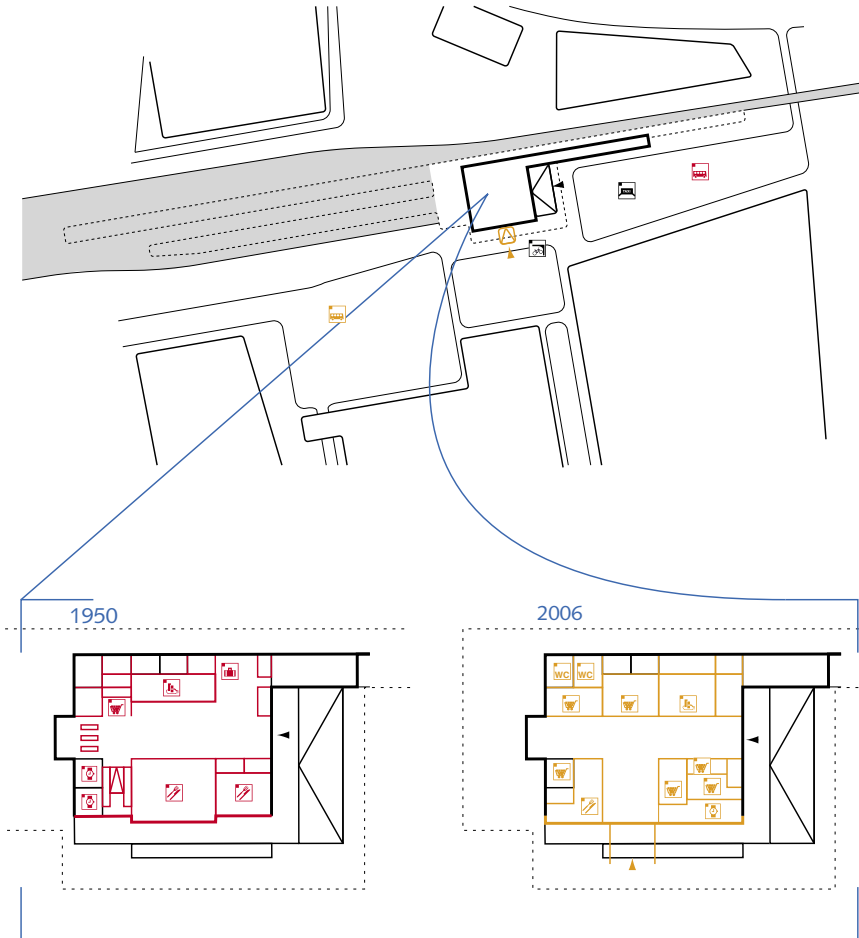
- M. Bakker, J. Roding, George Willem Heukelom (1870-1952) Innovatieve constructies en sobere monumentaliteit, Rotterdam, 2000.
- H. Blotkamp, H. De Jong (e.a.), Nederlandse architectuur: S. Van Ravesteyn, Amsterdam/Utrecht, 1977.
- Johannes W. van Dal, Architectuur langs de rails. Overzicht van stationsarchitectuur in Nederland, Deventer/Antwerpen, 1981, p. 64.
- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, 36-38.
- Het huidige station te Roosendaal, in: NRC Handelsblad, 19-6-1954.
- Ieder station monument, dat kan echt niet, in: de Volkskrant, 14-6-1996.
- W. van Leeuwen, H. Romers, Een spoor van verbeelding –150 jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen, Amsterdam/Oosterbeek, 1988.
- D. H. Romers, De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1939, Zutpen, 1981, p. 249.
- Meike Scharleman, Jan-Derk Koudijs, S. Van Ravesteyn (1889-1983). De meester van de gebogen lijn, Rotterdam: Stichting BONAS, 2005.
- Stationsgebouw Roosendaal nog geen monument, in: de Volkskrant, 2-8-1996.
- Station Roosendaal van monumentenlijst, in: Monumenten, 1996, nr. 10/11, p. 57.

Station Enschede

H.G.J. Schelling, 1950

Achtergrondinformatie

Niet zozeer oorlogschade maar emplacementswijziging voor elektrificatie was de reden dat het oude station uit 1865 van K.H. van Brederode in 1950 werd vervangen. Voor de nieuwbouw tekende H.G.J. Schelling, die in de naoorlogse periode vijf stations bouwde (Enschede, Hengelo, Zutphen, Leiden en Arnhem) waarvoor hij in navolging van Auguste Perret en Denis Honegger een gestandaardiseerd bouwsysteem ontwikkelde in prefab betonelementen. De keuze voor beton werd ingegeven door de schaarste van materialen als metaal, hout en bakstenen maar Schelling was bovendien een groot bewonderaar van Perret en Honegger. Schelling was een strenge purist als het ging om de helderheid van de architectuur en het materiaalgebruik. Een station diende de reiziger als vanzelf langs de verschillende functies te leiden naar zijn ultieme doel: de trein. Hij wees beeldende kunsttoepassingen dan ook af als afleidingen in deze beweging die zo vloeiend mogelijk moest zijn. Hij was van mening dat het beton in zijn pure vorm gebruikt moest worden en niet verder afgewerkt diende te worden. Wel werden verschillende elementen geschuurd of gezandstraald om subtiele contrasteffecten te bewerkstelligen tussen glad en beton en ruw beton waar de toeslagstoffen (stukjes



grind, kwartsiet, graniet, gekleurd glas, spiegelglas, gres, vermalen baksteen en dakpannen etc.) tevoorschijn komen. Hoewel dit al snel niet meer zichtbaar was door de aanslag van uitlaatgassen en slijpsel moeten deze betongebouwen net na oplevering een subtiel spel van verschillende kleuren beton vertoond hebben. In Station Enschede gebruikte Schelling beton met een rode, gele en witte gloed. In totaal zijn 3500 prefab betonnen claustra-elementen, d.w.z. open betonnen vierkanten voorzien van geometrisch ornamenten (hier kruizen, cirkels en driehoeken), in het station gebruikt om de wanden op te bouwen. In de omsluitende buitenwanden zijn deze beglaasd en in de afscherpende vulwanden open gelaten. Daarnaast zijn nog allerlei andere onderdelen geprefabriceerd, zoals traptreden, muurvlakken, plafonddelen en de meest opvallende onderdelen, de ranke gecanneluurde zuilen. Station Enschede is een combinatie van kopstation en parallelstation met langsporen. Het stationsgebouw is in de oksel van deze verschillende sporen gebouwd op een bijna vierkante plattegrond, met aan de westzijde de kopsporen van de

Nederlandse lijn uit Deventer en aan de noordkant de langssporen richting Duitsland. Met de hoofdentree aan de oostzijde is het gebouw sterk oost-west gericht op de kopsporen. Aan de oostzijde bevindt zich het voorplein met voorrijmogelijkheid, taxistandplaatsen en parkeerplaatsen, ten zuidwesten van het stationsgebouw is het busstation ingericht. Parallel aan de langssporen is het gebouw verlengd met een smalle, rechthoekig volume waarin een snelgoederenloods is ondergebracht, onderbroken door een open colonnade een kapperszaak, dienstruimten, leslokaal, posterijen en een ruimte voor de telefooncentrale. Op deze wijze wordt het langsperron afgeschermd van het voorplein. Juist op de hoek tussen het hoofdgebouw en het smalle volume bevindt zich een hoge, opengewerkte klokkentoren die een verticaal accent geeft aan het verder éénlaagse gebouw met halfverdiepte kelder.



Oorspronkelijk ontwerp

In het gehele complex is een modulaire maatvoering van 5,25 x 5,25 meter toegepast ten behoeve van de standaardisatie van de betonelementen. Het bijna vierkante gebouw is een doos waarvan het dak boven de hal is opgelicht om extra licht toe te laten. In de open klokkentoren die tegelijk de schoorsteen omkleedt is opnieuw gebruik gemaakt van claustra-elementen. Rondom is het gebouw verlengd met colonnades die brede luifels dragen en aan de zuidzijde deels is opengelaten om een pergola te vormen. Vanaf het voorplein leidt een monumentale trap over de hele breedte van het gebouw naar de hoofdentree die wordt verbijzonderd door de concave wand waar de deuren in zijn gevat. Dit waren de eerste automatisch openende en sluitende deuren die in een station zijn toegepast. De monumentaliteit wordt hier nog eens benadrukt door de drie rijen zuilen die op drie niveau's (straat, bordes en ingangsniveau) de reiziger als het ware voorgaan de trap op. Grote bovenlichten brengen licht onder de luifel, of liever het dak. Eenmaal binnengekomen vond men rechts het plaatskaartenkantoor



met de verkoopbalies en een boekhandel en links de restauratie en eetzaal. Links bevindt zich ook een trapje dat toegang verschaft tot de rijwielstalling die in de kelder gelegen is. Het beeld in de ruime hal wordt bepaald door gecanneluurde zuilen en de ajour patronen die worden gemaakt door de claustra-elementen van de dakopbouw en de bovenlichten waar het zonlicht door naar binnen stroomt. Aan de westzijde bevond zich de kaartcontrole en de toegang naar het kopperron, opnieuw onder een diepe luifel of dak op een dubbele colonnade met bovenlichten. Aan deze zijde van het gebouw bevinden zich twee wachtkamers en ruimtes voor de stationschef en het stationsbureau. Rechtsom komt men bij het langsperron waaraan enkele andere dienstruimten, de toiletten, bagageruimte en snelgoederenloods liggen en verderop het leslokaal en de ruimte van de PTT ontsloten worden. Aan de zuidzijde van het gebouw bevindt zich opnieuw een dubbele colonnade dat boven het terras bij de restauratie een luifel vormt maar dan overgaat in een open pergolaconstructie. Aan deze zijde bevinden zich op straatniveau hellingbanen naar de rijwielstalling en een extra ingang die direct naar de hal leidt. Vanaf de hoek van het terras kan men aan deze zijde ook nog via een trap naar beneden om het busstation ten westen van het station te bereiken. In de kelder bevinden zich naast de rijwielstalling een ruimte voor het buspersoneel, de keukens voor het restaurant en aan de noordzijde de centrale-verwarmingsruimte en de kolenberging.

Huidige staat

Ook Station Enschede is niet ontkomen aan de vercommercialisering en veranderingen in gebruik maar heeft de aanpassingen die hiervoor zijn gemaakt goed doorstaan. De belangrijkste verandering betreft de toevoeging van een nieuwe ingang aan de zuidzijde. De restauratie is opgeheven en in plaats daarvan is in de



zuidwesthoek een café T en Kiosk gekomen waar zich eerst de wachtkamers aan het kopperron en de zuidelijke ingang onder het terras bevonden (deze is daarmee komen te vervallen). Op deze wijze is een nieuwe hal gecreëerd naar de zuidkant alwaar een nieuwe trap vanaf het terras en over de fietseningang op de begane grond heen, naar een nieuw ingericht plein leidt. Hiervoor is bovendien het terras bij het gebouw getrokken door middel van glazen wanden en boven de nieuwe trap is een extra glazen luifel toegevoegd. Tegenover het café is zo een wachtruimte gecreëerd. Naast deze wachtruimte is de AKO gekomen. Aan de noordkant van de oorspronkelijke hal is het plaatskaartenbureau gekrompen tot één loket en verder vervangen door automaten. Hier is een Burger King gekomen en op de plek waar vroeger de boekhandel was een Free Record Shop. Links van de voormalige hoofdingang is tegenover de ticketservice het GWK-kantoor gekomen en een geldautomaat. Ondanks de toevoeging van al deze nieuwe winkels is het station niet volgebouwd, in feite is de hal vergroot door de nieuwe poot naar de zuidkant. De nogal royale restauratie bood met de bijtrekking van het terras genoeg ruimte en de dwingende heldere architectuur heeft voorkomen dat er ingrepen zijn gedaan die de structuur van het gebouw aantasten. Over het geheel genomen zijn de ingrepen zorgvuldig en met smaak gedaan en heeft het gebouw zijn oorspronkelijke karakter en waardigheid behouden. Het is jammer dat ook hier weer de felgekleurde en schreeuwerige logo's en borden de aandacht proberen op te slokken maar in vergelijking met andere stations houdt de architectuur zich wondergoed staande. De stedenbouwkundige situering heeft de tijd ook goed doorstaan en is wellicht verbeterd. De weg langs de zuidzijde van het gebouw is verdwenen en vervangen door een ruim plein. Het busstation en het oorspronkelijke voorplein zijn opgeknapt maar functioneren nog als weleer. Hoewel de nieuwe ingang een deel van de reizigersstroom van de oorspronkelijke wegneemt zijn hier de Kiss+Ride en taxistandplaatsen waardoor het nog steeds een plek en route van belang is.

Waardstelling

Architectonisch: Hoge architectonische waarde als mooiste exemplaar in de serie van vijf betonstations die Schelling na de oorlog bouwde.

Gaafheid: Het gebouw is redelijk gaaf gebleven en heeft ondanks aanpassingen in de plattegrond en toevoegingen aan de zuidgevel zijn oorspronkelijke helderheid en monumentaliteit behouden.

Toekomst

Voor zover bekend zijn er geen plannen voor het station en omgeving die van invloed zullen zijn op de architectuur.

Literatuur

- H.G.J. Schelling, Enschede's nieuwe station, in: *Bouw*, 1950, p. 726-727.
- H.G.J. Schelling, Het nieuwe stationsgebouw te Enschede, in: *Bouwkundig Weekblad*, 1950, nr. 47, p. 725-745.
- C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998*, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 39-42.
- H.G.J. Schelling, Nieuwere spoorwegstations, in: *De Ingenieur*, 1953, nr. 12, p. 53-66.



Station Vlissingen

S. van Ravesteyn, 1950

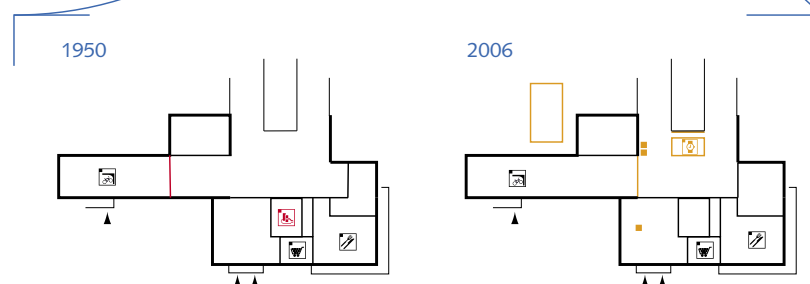
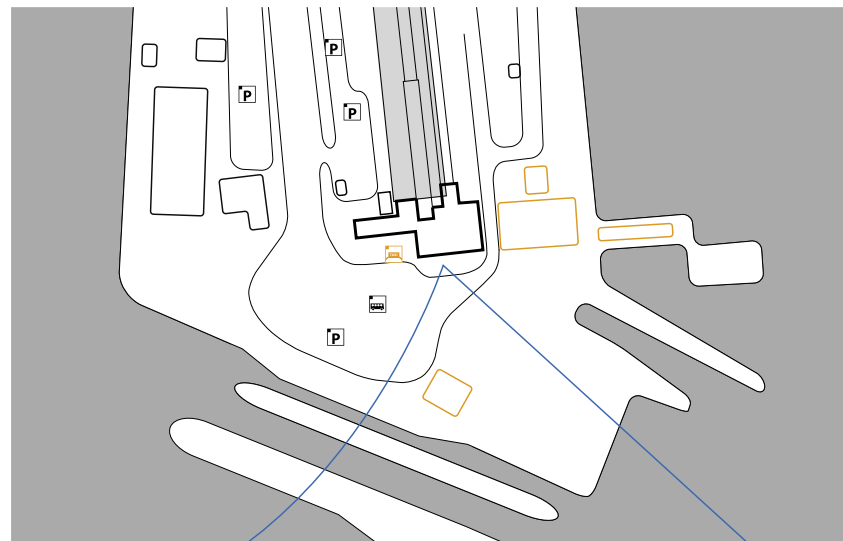
Achtergrondinformatie

Vlissingen is het eindstation van de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen en ligt ten oosten van het stadscentrum van Vlissingen, bij de veerhaven aan de Westerschelde. Het station vervult een belangrijke functie in de ontsluiting van zowel de stad Vlissingen als West-Zeeuws-Vlaanderen, dat door middel van een voetgangersveerdienst naar Breskens te bereiken is. Bovendien vertrekt uit Vlissingen elk uur een intercity naar Amsterdam Centraal en een stoptrein tot Roosendaal. Station Vlissingen werd in 1873 geopend als Vlissingen Haven en speelde een belangrijke rol in de waterverbinding met Engeland. In 1892 maakte het oorspronkelijke gebouw plaats voor een nieuw, uitgebreider gebouw van architect D. Haverkamp. In 1944 werd dit station gebombardeerd. Herbouw van het oude station bleek niet wenselijk omdat de plattegrond te gedateerd bleek en niet aansloot op de toenmalige behoefte.



Oorspronkelijk ontwerp

In 1950 kwam het nieuwe station naar een ontwerp van Sybold van Ravesteyn gereed. Belangrijkste eis bij het ontwerp van het nieuwe stationsgebouw was dat het een betere verbinding zou krijgen met de aanlegsteiger van het veer Vlissingen-Breskens. Hier kwamen de meeste reizigers vandaan in plaats vanuit de stad. Het nieuwe station zou zowel station Vlissingen Haven als het dichterbij het stadscentrum gelegen station Vlissingen Stad vervangen. De ontvangsthuis met de in- en uitgangen werd daarom meer oostelijk geprojecteerd dan voorheen. Door de verschuiving van het station kwam de gevel meer naar het noorden te liggen en was er meer ruimte voor het stationsplein. De perronoverkapping en de perrongevel van



het oude station uit 1892 werd overigens behouden en geïntegreerd in het nieuwe ontwerp. Doordat station Vlissingen een kopstation is, is het gebouw dwars op de sporen gepositioneerd. Het stationsgebouw is als volgt ingedeeld. De hoofdreeks van het station en biedt toegang tot de ontvangsthal met aan de rechterzijde een klein plaatskaartenkantoor, de bagageafhandeling en daarachter de wachtruimtes in de rechtereuleg. De ontvangsthal biedt direct toegang tot de twee perrons. De rechtereuleg omvat een ruime stationsrestaurant die tevens dienst doet als wachtruimte voor de tweede klasse. Aansluitend vindt men ook de wachtruimte voor de derde klasse. Deze kant van het gebouw biedt tevens een directe toegang tot het station voor reizigers die per veerboot aankwamen. Aan de westzijde van het stationsgebouw vindt men, aan het einde van het dwarsperron een losstaande fietsenstalling, gebruikmakend van een muur van het oorspronkelijke stationsgebouw en een dienstgebouw. Het stationsgebouw zelf is duidelijk herkenbaar als een Van Ravesteyn en is uitgevoerd in de typische barokke traditionalistische stijl, met veel nadruk op decoratieve elementen en afgesloten ruimtes. Boven op de hal zijn gebogen dakdelen geplaatst om het geheel een monumentaler aanzien te geven, net zoals de toevoeging van raamomlijstingen en schijngelven aan de zijanten van het gebouw. Vergelijkbaar met zijn eerder stationsgebouwen in Gouda (gesloopt) en Roosendaal werden in Vlissingen op belangrijke punten (polychrome) beeldhouwwerken van Jo Uiterwaal geplaatst om de architectuur nog meer kracht bij te zetten.

Huidige staat

Over het algemeen bevindt station Vlissingen zich in een goede staat. In het exterieur is weinig veranderd. Wel is het gebouw in loop der tijd 'aangekleed'

met de NS huistijl, is er een terrasvoorziening gecreëerd bij het restaurant en een rolstoelvriendelijke hellingbaan toegevoegd naast hoofdreeks. Maar deze doen geen afbreuk aan de oorspronkelijke constructie. Binnen in het station zijn in de loop der tijd de gebruikelijke wijzigingen doorgevoerd. Het oorspronkelijke plaatskaartenkantoor is verdwenen, de loketten zijn vervangen door kaartjesautomaten en de originele deuren zijn vervangen door nieuwe exemplaren. De wachtruimte is ingericht als kiosk dat uitgerust wordt door een restauranthouder.

Waardstelling

Architectuurhistorisch: Het gebouw maakt een deel uit van het oeuvre van architect Sybold van Ravesteyn is mede daarom van architectuurhistorisch belang.

Zeldzaamheid: Station Vlissingen is nog een van de weinige stationsgebouwen van Sybold van Ravesteyn die nog niet is gesloopt.

Gaafheid: Met name in de detaillering (chamottebeelden en ornamenten) en constructie is het stationsgebouw gaaf.

Toekomst

De beslissing in de jaren vijftig om het station te projecteren op de haven had wel een grotere afstand tot het stadscentrum als gevolg. Recentelijk wordt de gedachte geuit om het station in noordelijke richting te verplaatsen. Hiermee zou het huidige station gesloopt worden. Het nieuw te bouwen station zou dan bij de Hogeschool Zeeland komen te liggen, in de buurt waarvan de gemeente Vlissingen een kennis- en innovatiecentrum wil ontwikkelen. Dit is ongeveer dezelfde locatie als waar het vroegere station Vlissingen Stad lag. De plannen tot verplaatsing



van het station stuiten echter op grote weerstand in Zeeuws-Vlaanderen, omdat de directe overstap tussen veerdienst en trein hierdoor verloren zou gaan.

Literatuur

- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 53-54.
- Naoorlogse Stationsgebouwen in Nederland, in: Bouwwereld, 1957, p. 986-1023.
- S. van Ravesteyn, Het nieuwe station te Vlissingen, in: Bouwkundig Weekblad, 1951, nr. 27-28, p. 257-263.
- Vlissingen heeft 'n nieuw station, in: Nieuw Spoor, 1951, nr. 2, p. 42-43.



Station Hengelo

H.G.J. Schelling, 1951

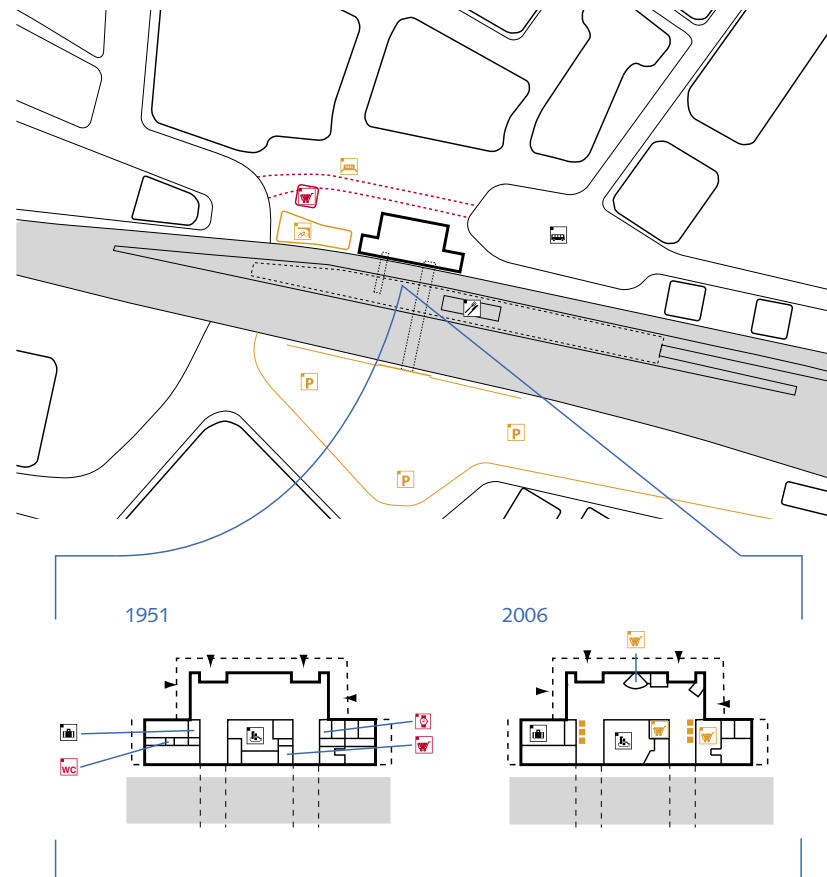
Achtergrondinformatie

Station Hengelo is gelegen aan het traject Zutphen-Oldenzaal en Almelo-Enschede. Ook stopt de internationale trein van Amsterdam richting Berlijn in Hengelo. Van oudsher heeft Hengelo een belangrijke positie in het oosten van het land door de ligging aan een knooppunt van autosnelwegen en spoorwegen. Daarnaast vond in Hengelo een groot deel van de Nederlandse staal- en textielproductie plaats, in de fabrieken van Stork en Dijkers. Dit betekende tevens een belangrijke motor in de verdere ontwikkeling van Hengelo. Op de locatie van het huidige station stonden oorspronkelijk drie oudere stationsgebouwen.

Het voorlaatste station van stationsarchitect G.W. Heukelom was gebouwd in 1901. Op de perronoverkapping, een perrongebouw en een pand aan de stadszijde na werd Van Heukeloms station tijdens de Tweede Wereldoorlog verwoest waardoor een nieuw station gebouwd moest worden. Dit nieuwe station, dat werd ontworpen door H.G.J. Schelling, en het bijbehorende voorplein maakten deel uit van een groter wederopbouwplan (o.a. plan-Zuid) voor Hengelo. Naast het station waren ook grote delen van het centrum getroffen. Door het station en het voorplein als één geheel op te vatten kon er een duidelijke verbinding met het nieuwe stadscentrum van Hengelo worden gecreëerd. Overigens werden de oorspronkelijke perronkappen van Van Heukelom hergebruikt in het nieuwe station.

Oorspronkelijk ontwerp

In 1951 werd het nieuwe station naar een ontwerp van H.G.J. Schelling in gebruik genomen. Qua opzet is het station vergelijkbaar met station Enschede van Schelling dat slechts een jaar eerder in ge-



bruik genomen werd. Door de vernielingen in de omgeving van het station was het mogelijk een ruim voorplein aan te leggen. Schelling wilde met de architectuur van het station een breuk maken met de vooroorlogse traditionele en monumentale stations. Hij deed dit door het nieuwe gebouw op te vatten als een bescheiden, transparante en heldere ontvangsthuis, waar de reiziger direct zijn weg zou weten te vinden. De zuilenrijen die hij plaatste op het bordes en aan de kopse kanten van het gebouw moesten dit effect benadrukken. Belangrijker nog was dat Schelling zijn naoorlogse stations zag als doorgangstations, waarbij het niveau van het voorplein, de hal en de reizigers en goederentunnels op gelijke hoogte lagen. Dit zou de doorgang en de helderheid van het station bevorderen. Ook dit is toegepast in station Hengelo. Qua architectuur is het gebouw duidelijk herkenbaar als een Schelling-station doordat het net zoals zijn andere stationsgebouwen opgetrokken is uit een skelet van gewapend beton, bekleed met prefab (vaak met geometrische vormen gedecoreerde) platen.

Het gebouw wordt door middel van twee tunnels (een reizigerstunnel en een goederentunnel) met de sporen verbonden. Het station zelf bestaat uit een volume van twee verdiepingen met hiervoor gelegen een lager volume waarin een ruime stationshal is gesitueerd. Het plaatskaartenkantoor met vijf loketten bevond zich in het midden van de hal met aan de rechterzijde de bagageafhandeling en de toegang tot de goederentunnel. Aan de linkerkant van het plaatskaartenkantoor lag de reizigerstunnel. De wanden in de hal bestaan uit glas zodat een maximale lichtinval wordt bewerkstelligd. In de rechtervleugel van het gebouw bevond



zich oorspronkelijk een snelgoederenloods, een bagage depot en een vergader-ruimte. Deze was bestemd voor de kantoren die gesitueerd waren op de eerste verdieping. In de linkervleugel was ruimte voor de telefooncellen, die bereikbaar waren uit de centrale hal, en de dienstruimten van de Nederlandse spoorwegen. Ook was er ruimte voor een boekenkiosk aan de rechterzijde van de reizigerstunnel. De fietsenstalling bevond zich onder de ontvangsthal en was door middel van een trap aan de voorgevel te bereiken. De kantoren (administratie en archieven) op de tweede verdieping waren voor het personeel bereikbaar vanuit de rechtervleugel. Op de linkervleugel is een hoge smalle klokkentoren geplaatst. In de noordelijke gevel bevinden zich twee open portieken met (oorspronkelijk) draaideuren en er waren tevens toegangen in de zijgevels van het gebouw.

Huidige staat

Station Hengelo heeft in de loop der tijd nauwelijks noemenswaardige veranderingen ondergaan. De belangrijkste wijzigingen vonden plaats in de centrale hal. Zo is het plaatskaartenkantoor verdwenen, en in plaats hiervan vindt men nu een AKO boekshop. De servicebalie is weggestopt bij de goederentunnel. In de linkervleugel waar zich oorspronkelijk de technische ruimtes bevonden is inmiddels een grenswis-selkantoor gevestigd. De meest ingrijpende wijziging is de toevoeging van een kiosk en een snackmuur in de voorgevel van het gebouw. Hierdoor is het open en lichte effect (oorspronkelijk was hier een grote glazen wand) aangetast. Echter, over het algemeen heeft station Hengelo de tand des tijds goed doorstaan, en hebben de gebruikelijke commerciële voorzieningen weinig druk uitgeoefend op het gebouw. Dit heeft er waarschijnlijk mee te maken dat een groot deel van de faciliteiten, zoals de wc's en de stationsrestaurant gesitueerd zijn in de ruime perrongebouwen op het perron. In deze perrongebouwen waren eerder de wachtkamers, toiletten, buffet, een seinhuis en kantoren voor stationschef, perronopzichters en spoorweg-recherche gevestigd. Een groot deel van deze functies zijn in de loop der tijd komen te vervallen waardoor er veel mogelijkheden voor ontwikkeling zijn. Doordat de perrongebouwen nieuwe functies hebben gekregen en bovendien de druk op het stationsgebouw opvangen spelen de perrons een belangrijke rol in station Hengelo. Deze ontwikkeling vindt nog steeds plaats. Enkele leegstaande gebouwen op het perron kunnen gehuurd worden door ondernemers. Het stationsplein is tenslotte aangepast. Oorspronkelijk waren er twee verkeersstromen voor het station en nu is het autovrij. Parkeervoorzieningen zijn te vinden aan de achterzijde van het station.

Waardestelling

Architectonisch: Het gebouw is één van de vijf naoorlogse stations uit het oeuvre van Schelling. De stationsgebouwen van Schelling zijn stilistisch uniek, onder andere doordat ze zijn opgetrokken uit een skelet van gewapend beton die vervolgens bekleed zijn met prefab-platen. Deze platen zijn vaak met geometrische vormen gedecoreerd en maken de gebouwen herkenbaar. Kenmerkend voor de architectuur van Schelling zijn bovendien de bescheiden en transparante ontvangsthallen met veel lichtinval, en de zuilenrijen bij de hoofdentrees van de gebouwen. *Gaafheid:* Het gebouw bevindt zich in een gave toestand. Intern hebben een aantal wijzigingen plaatsgevonden maar het gebouw als geheel is in zijn waarde gebleven.



Toekomst

Een belangrijke kans voor station Hengelo is de locatie binnen het Hart van Zuid-terrein. Hart van Zuid is een grote, binnenstedelijke herstructureringslocatie waar de voormalige industrieterreinen van Stork en Dikkers zijn gesitueerd. Belangrijkste uitgangspunt van Hart van Zuid is de herbestemming van de oorspronkelijke industriële complexen, een van de weinige monumenten die Hengelo als gevolg van de Tweede Wereldoorlog nog rijk is. Het doel is om van dit gebied een nieuw aantrekkelijk stadsdeel van Hengelo te maken. Een van de voorstellen van gemeente Hengelo is om de verbinding tussen noord en zuid Hengelo te verbeteren. Er wordt gedacht aan verbreding van de voetgangerstunnel van het station. De gemeente wil de tunnel, die ongeveer zes meter breed is, verbreden tot ruim twintig meter. Als dit gebeurt door de passagiers- en bagagetunnel en de ruimte tussen de twee tunnels tot één ruimte te smeden hoeft dit de architectuur verder niet teveel aan te tasten.

Literatuur

- Bouwwereld, 1957, p. 1002-1003.
- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 43-44.
- Het nieuwe station te Hengelo, in: Nieuw Spoor, 1951, p. 4-5.
- Naoorlogse stationsgebouwen in Nederland, in: Bouwwereld, 1951, p. 991-1023.
- Nieuw station te Hengelo, Bouw, 1952, p. 69-83.
- M. Prins, Hengelo en Enschede tot knooppunt aangewezen, in: Bouw, 1991, nr. 6, p. 11-15.
- H.G.J. Schelling, Nieuw station te Hengelo, in: Bouwkundig Weekblad, 1952, nr. 9-10, p. 69-83.



Station Zutphen

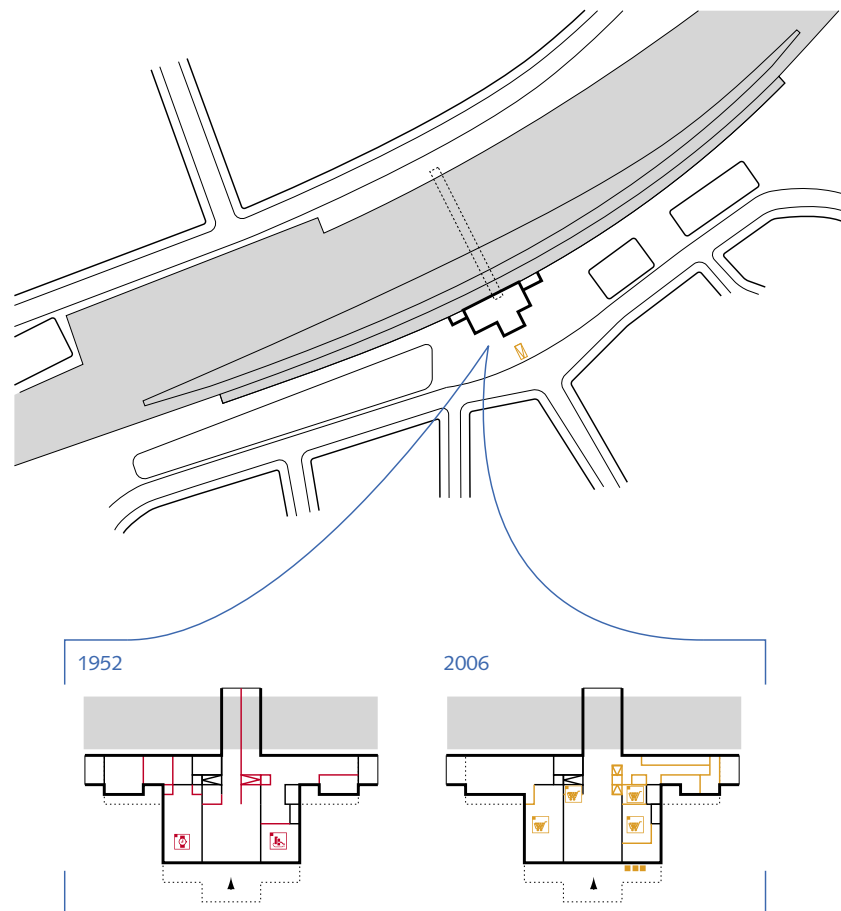
H.G.J. Schelling, 1952

Achtergrondinformatie

Station Zutphen werd geopend in 1865 en sindsdien vertrekken er treinen naar Apeldoorn, Arnhem, Hengelo-Oldenzaal, Winterswijk en Deventer-Zwolle. Het oorspronkelijke stationsgebouw (1863-1948) van K.H. van Brederode werd in 1944 geheel verwoest toen een Duitse munitietrein ontplofte als gevolg van een Engels luchtbombardement. Direct daarna kreeg architect H.G. J. Schelling de opdracht voor het ontwerp van een nieuw station, dat in 1952 gereed kwam.

Oorspronkelijk ontwerp

Schelling zag het type station dat hij na de oorlog ontwikkelde als een van de meest aantrekkelijke oplossingen voor de stationstypologie. Hij zag het zogenaamde doorgangsstation, waarbij het voorplein, het stationsgebouw en de tunnels op gelijk niveau werden ge-



bracht, als dé manier waarop een station moest functioneren. Door het gelijkstellen van de peilhoogtes werd het de reiziger zo gemakkelijk mogelijk gemaakt de perrons te bereiken, omdat hij geen hinderlijke trappen hoefde te nemen vanuit de hal zelf. De hoeveelheid trappen moest op de route tot een minimum beperkt worden. Om dit gelijke niveau te behalen in Zutphen werd het niveau van het voorplein verlaagd. Doordat een groot deel van het voorplein verwoest was tijdens de oorlog, kon dit vrij gemakkelijk tot stand gebracht worden. Net zoals Schelling's andere stations is het gebouw opgetrokken uit een gewapend beton constructie die opgevuld is met geprefabriceerde betonnen onderdelen. Voor de plattegrond van het gebouw is een raster van 4.50 x 4.50 meter als systeem gekozen waarbinnen de verschillende elementen zijn ondergebracht. Kenmerkend voor de stijl van Schelling zijn bovendien de opvallende en geometrische entreepartijen en voorgevels, die worden benadrukt door luifels en slanke zuilenpartijen. In Zutphen wordt de entree benadrukt door een luifel met twee rijen uitermate



slanke zuilenrijen en geflankeerd door twee naar achter gelegen open pergola's en nog eens geaccentueerd door een betonnen kunstwerk van beeldhouwer B. Guntenaar. De gevel aan de pleinzijde bestaat vrijwel geheel uit een glazen wand. In tegenstelling tot andere stations van Schelling heeft station Zutphen geen klokkentoren gekregen. De klok bevindt zich boven de entree.

Het gebouw zelf bestaat uit een ontvangstgebouw met aan weerszijden twee smalle zijvleugels (die tevens gelegen zijn op het eerste perron). In de hal was ruimte voor publieksvoorzieningen zoals het plaatskaartenkantoor, de bagageafhandeling, de krantenkiosk en restaurant. Het restaurant was iets verhoogd ten behoeve van een terras. De kantoren en de dienstvertrekken bevonden zich op de eerste verdieping op het niveau van het perron maar bleven zichtbaar vanuit de ontvangsthal. De reizigerstunnel sloot in het midden van de hal op het gebouw aan en de trappartijen in de tunnel leidden naar de twee perrons. Aansluitend aan de passagierstunnel was de goederentunnel gesitueerd. De fietsstallingen werden ondergebracht in een doosvormige ruimte onder het eerste perron.

Huidige staat

Zoals bij vrijwel alle naoorlogse stationsgebouwen het geval is heeft ook het oorspronkelijke plaatskaartenkantoor en de bijbehorende bagageafhandeling plaats gemaakt voor nieuwe functies. Hiervoor in de plaats vindt men tegenwoordig een kiosk en een bloemenwinkel (en een servicedesk van de NS). Op de plek van de oorspronkelijke krantenkiosk is momenteel een snackketen gevestigd. Zeer recentelijk is het deel waar oorspronkelijk het restaurant was gesitueerd, en in een later stadium een overdekte terras daarbij, er in zijn geheel uitgesloopt. Op het moment van bezoek was de gehele zijwand van het station opengebrouwen.

Toekomst

In 2006 is een begin gemaakt met een grootscheepse gemeentelijke herinrichting van de stationsomgeving. Het doel van deze operatie is om de omgeving van het station haar vooroorlogse uitstraling terug te geven, waarin het groen een belangrijke rol speelde. Een de van de recent afgeronde onderdelen van deze herinrichting is de bouw van een (gratis bewaakte) ondergrondse fietsstalling, die enkele maanden geleden is gereedgekomen. Overige onderdelen van het plan zijn onder andere de ontwikkeling van een parkeerplaats voor auto's aan de achterzijde van het station, met het doel het stationsplein autovrij te maken. Aan de voorzijde van het station wordt verder ruimte vrijgemaakt voor een nieuwe rijbaan, met aan weerszijden voetgangers- en fietspaden, taxistandplaatsen en tenslotte aan de linkerzijde van het station een groot busstation. In 2008 moet de herinrichting van de stationsomgeving afgerond zijn.



Ook voor het gebouw zelf heeft de herinrichting van het stationsgebied grote gevolgen. De fietsenstalling is vanuit de ontvangsthal met een trappartij bereikbaar gemaakt en een verdere herindeling van het stationsgebouw staat op de agenda. De kant waar oorspronkelijk de stationsrestaurant was gesitueerd, zal ingericht worden met een bloemenkiosk en een uitgebreidere snackbar. Aan de overzijde wordt ruimte gemaakt voor een zogenaamde 'inloopwinkel', waar de reiziger terecht kan voor tijdschriften, kaartverkoop en koffie.

Waardstelling

Architectonisch: Station Zutphen maakt deel uit van het oeuvre van H.G.J. Schelling en is een van de vijf betonstations die hij na de oorlog ontwierp.

Literatuur

- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 45-47.
- Het nieuwe stationsgebouw te Zutphen, in: Spoor- en Tramwegen, 1952, p. 307-310.
- Nieuwe stations, in: Katholiek Bouwblad, 1957-1958, nr. 11, p. 161-169.
- H.G.J. Schelling, Het nieuwe Stationsgebouw te Zutphen, in: Bouwkundig Weekblad, 1952, nr. 43-44, p. 329-335.
- Zutphen heeft een nieuw station, in: Nieuw Spoor, 1952, nr. 8, p. 10.



Station Arnhem Velperpoort

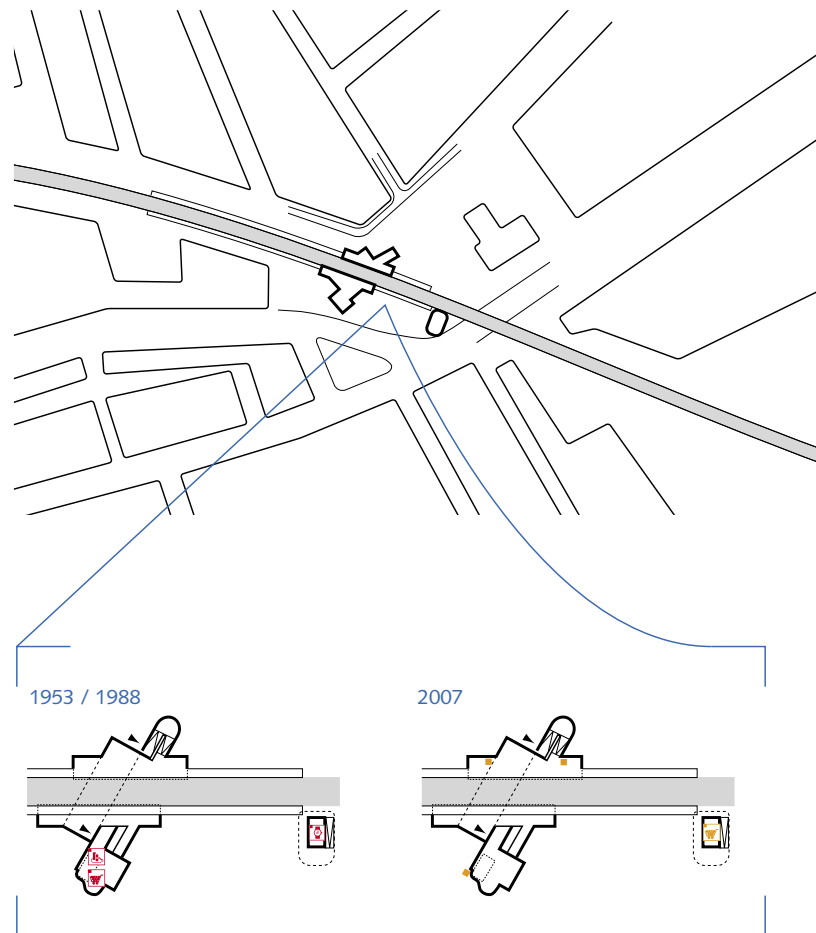
Halte uit 1953
K. van der Gaast

Achtergrondinformatie

Station Arnhem Velperpoort werd gebouwd toen de lijn van Arnhem richting Zutphen in 1953 geëlectriceerd werd. De halte bevindt zich bij de Velperpoort, een doorgang onder het spoor van een belangrijke verkeersader die over de Steenstraat en de Velperweg voert. Het belangrijkste gegeven in dit project is het hoogteverschil van vijf meter tussen straat- en perronniveau dat overbrugd moet worden. In eerste instantie werd gedacht aan een haltegebouw op perronniveau met een trap en de nodige bordessen op een verbreed talud tussen het groen. Men besloot na overleg met de gemeente echter naar een meer stedelijke oplossing te zoeken, waarop de nog maar kort als hoofdarchitect fungerende Van der Gaast een modernistisch en elegant zwevend gebouwtje ontwierp.

Oorspronkelijk ontwerp

Het stationnetje werd als het ware aan de bestaande keermuur, die voor een eerdere maar in 1917 opgeheven halte was aangelegd, gehangen en steunt verder op twee ranke kolommen. De ruimte die plaats biedt aan het plaatskaartenkantoor en een wachtruimte is een rechthoekig volume dat haaks op het spoor is gezet. Een gedeeltelijk vrij zwevende trap slingert tussen de kolommen van straatniveau omhoog en eindigt op het balkon dat rond het hele gebouwtje loopt. Het bouwwerk is geconstrueerd uit een gewapend betonskelet: een eenvoudige constructie van vier kruisende balken op de kolommen. Dit wordt herhaald in de bovenbouw voor het dak dat de zelfde vorm (rechthoekig met afgeronde hoeken) en maat heeft als de vloer. De balies en wachtkamer zijn tussen deze twee platen gesandwichd. De puien van het gebouwtje zijn van hout en beglaasd. Aan de perronzijde bevinden zich in een met gele verblendsteen bemetseld deel een toilet en kast voor het personeel.



Van der Gaast neemt hier het materiaal van de keermuur over die in een siervand met een rasterpatroon is bekleed. Aan de keermuur zijn ter hoogte van het trapbordes, dat net als de trappen en het balkon is afgewerkt met kristallit, een vitrine en de dienstregeling bevestigd. Veel zorg is door Van der Gaast besteed aan de afwerking van het gebouw. De in het gezicht blijvende betonvlakken zijn drie-maal behandeld met chloorrubberverf en er is een uitgebalanceerd kleurengamma uitgekozen voor de verschillende materialen. Het kristallit is lichtgroen, de kolommen zwart, de onderkanten van het balkon en de luifels wit, de houten puien lichtgeel met witte glaslatten en steenrode panelen, de deuren zijn van blank eiken met beslag van geelkoper, de hekwerken lichtgeel en de leuning van naturel geanodiseerd aluminium.

Huidige staat

Iets verderop is in 1988 een groter vervangend station gebouwd maar het oorspronkelijke gebouwtje is door de gemeente aangemerkt als 'beeldbepalend pand'

en behouden. Men wilde het de monumentenstatus geven maar dit werd tegengehouden door de NS in verband met de mogelijk noodzakelijke verbreding van de lijn voor de hogesnelheidslijn naar Duitsland. De vernieuwde perrons zijn wat verhoogd waardoor men een trapje heeft moeten aanleggen om het balkon met het perron te verbinden. Het gebouwtje is nog in redelijk originele staat en wordt momenteel als kantoorruimte verhuurd. Alleen de balie is er uitgesloopt en de kleurstelling is niet helemaal meer als vroeger.

Waardstelling

Architectonisch: Mooi en monumentwaardig modernistisch gebouwtje door zijn originele architectonische vorm (zwevend aan de spoordijk).

Gaafheid: In zeer gave staat en gemakkelijk te restaureren en in de originele kleurstelling terug te brengen.

Toekomst

Het voortbestaan van het station is in gevaar als de hoge snelheidslijn naar Duitsland wordt aangelegd. Verder zijn er geen plannen bekend die van invloed zouden zijn op het gebouw.





*Halte uit 1988
R.M.J.A. Steenhuis*

Achtergrondinformatie

In de jaren tachtig was het verkeer op de Velperweg en door de Velperpoort zo groot geworden dat de gemeente besloot een nieuwe tunnel voor langzaam verkeer aan te leggen onder de spoorbaan. Deze gelegenheid werd door de NS aangegrepen om een nieuwe entree naar de perrons te maken om de halte beter bereikbaar te maken voor de grote groep passagiers die onder forenzen, scholieren en winkelend publiek getrokken werd. Dit betekende dat zeventig meter ten westen van het gebouwtje van Van der Gaast een nieuw entreegebouw gerealiseerd werd naar ontwerp van R.M.J.A. Steenhuis. Ondanks eenzelfde soort opgave leveren de twee gebouwtjes een interessant contrast op tussen de modernistische stijl van Van der Gaast en de postmodernistische stijl die Steenhuis hier toepaste. De gebouwtjes vertonen echter ook overeenkomsten; het zijn beide folie-achtige bouwwerken waarbij de bijzondere opgave uitgangspunt was voor een ongewone vorm en architectuur.

Oorspronkelijk ontwerp

De uitdaging in dit ontwerp was om met een bescheiden programma en in een klein volume toch een beeldbepalend gebouw neer te zetten. Terwijl Van der Gaast zijn halte aan de spoordijk hing als een soort zwaluwnest werd er hier voor gekozen om het entreegebouw naast het talud te plaatsen en deze via een glazen luchtbrug te verbinden met het perron. Het gebouw bestaat uit een betonnen tafelconstructie waarin de verschillende functies in afzonderlijke volumes zijn gehangen. Op de begane grond herbergt een half rond volume het plaatskaartenkantoor, daarboven bevindt zich het open bordes van de trap in een amorf vloeiend volume tegen een losse achterwand waarop een rasterpatroon is vervaardigd met zwarte en turkooise tegels van verschillend formaat. Beide ronde volumes zijn bekleed met blauwgrijze mozaïeksteentjes. Boven het geelomrande afdak van het bordes loopt deze wand door. Bovenin de structuur hangen twee felrode metalen dozen waarin het ketelhuis en de schakelkasten zijn ondergebracht. De voetbrug bestaat uit beglazen gele vakwerkliggers. Aan de andere zijde van het spoor leidt een trap van het staatsniveau naar het tweede perron. Deze trap is in een betonnen kader gevat en wordt gedomineerd door de gele lichtarmaturen die als één doorlopende slang de trap naar boven volgt. Op de perrons zijn markante luifels geprojecteerd die boven de tunnelmonden uitstulpen in driehoekige wachtkamers. De luifels zijn rondom voorzien van platen die schuin omhoog steken waardoor ze optisch een groter volume verkrijgen. Ze worden gedragen door opvallende zwartgeverfde ronde kolommen van metaal die aan de voet voorzien

zijn van twee losse turkooise profielen of ribbels. De bebouwing op de perrons is zeer luchtig door het gebruik van glas dat gevat is in lichtgrijs geveerde sponningen.

Huidige staat

Het station en de perronbebouwing bevinden zich nog in goede en originele staat. Zoals overal elders is ook hier de plaatskaartenverkoop vervangen door automaten. De ruimte die hierdoor vrij kwam wordt verhuurd, tot voor kort aan Wizzle, maar staat momenteel leeg. Een nieuwe functie voor deze ruimte zou welkom zijn en haalbaar gezien het aantal passagiers dat gebruik maakt van het station en de mogelijke clientèle in de vorm van passanten die van de tunnel gebruik maken.

Toekomst

Plannen voor de verbreding van het spoor richting Duitsland voor de komst van een HSL zijn tot op heden nog niet uitgewerkt. Er zijn geen plannen voor het station of de omgeving bekend die invloed zouden hebben op de architectuur van dit station.

Literatuur

- K. van der Gaast, Haltegebouwen Rheden, Soestdijkerstraatweg te Hilversum en Arnhem-Velperpoort van de Nederlandse Spoorwegen, in: Bouwkundig Weekblad, 19 jan. 1954, jg. 72, nrs. 3-4, p. 21-26.
- Bouwwereld, special over stations, 1957, p. 1004-1010.
- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 58-59 en p. 242.
- T. Tummers, De nieuwe stations, in: Items, no. 38, 1991, p. 26-33.



Station Rotterdam Noord

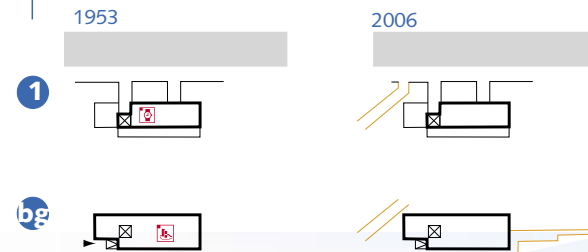
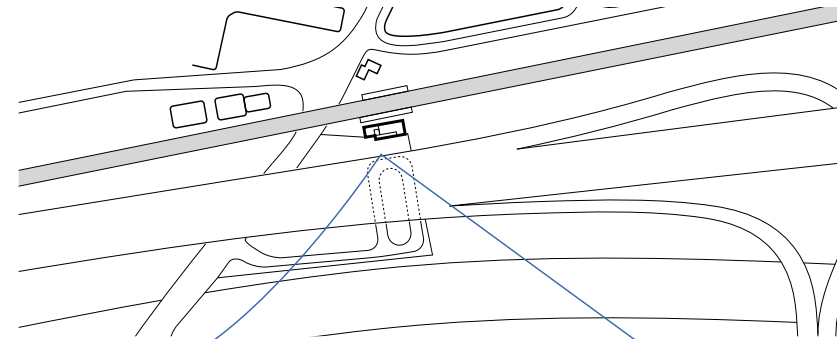
S. van Ravesteyn, 1953

Achtergrond

Het station Rotterdam Noord is gelegen aan het traject Rotterdam-Gouda. Dit is het eerste in een serie stations dat Sybold van Ravesteyn na de Tweede Wereldoorlog in Rotterdam realiseerde. Het ging om een nieuw station (geen herstel of wederopbouw) die de wijk Hillelegersberg op het spoor moest aansluiten. In Rotterdam gaf men de voorkeur aan het modernisme en het was duidelijk dat de naar Italië verwijzende, barokke stijl die Van Ravesteyn in zijn gebouwen tentoon spreidde het gemeentelijk welstandstoezicht niet welgevallig zou zijn. De stations die hij voor Rotterdam ontwierp vormen in deze periode dan ook een uitzondering in zijn oeuvre. In dit eerste station greep hij terug naar de Nieuwe Zakelijkheid en het vooroorlogse deel van zijn oeuvre en ontwierp een bijna kubistische compositie.

Oorspronkelijk ontwerp

De compositie van rechthoekige volumes bestaat achtereenvolgens uit een bijna kubusvormige bagageruimte, met daarachter geplaatst een hoge (goederen)liftschacht die een sterk verticaal element in het geheel vormt, weer daarachter is de rechthoekige hal geplaatst, daarbovenop een smallere rechthoek met een wachruimte aan



het perron. Het geheel wordt afgesloten door een laatste staande rechtehoek die het trappenhuis vormt en de reiziger naar het hoger gelegen perron brengt. Het gebouwtje is opgetrokken uit een betonskelet dat is bekleed met gladde, gele bakstenen. De grote glasvlakken in de hal en de daarboven gelegen wachtruimte (van glas gevat in ranke metalen sponningen) doorbreken de baksteenmuren. In het trappenhuis zijn van alle kant de voor



Van Ravesteyn kenmerkende ronde ramen (met diepliggende, smalle kozijnen) in de gevel gestanst. Ook het bagagedeel heeft naast de ingang een rond raam. Met een paar treden bereikte de reiziger de entree die werd gemarkeerd met de tekst Station R'DAM NOORD in lossen (neon)letters op de gevel gebracht. Op het dak is deze tekst ook markant gespeld in grote, losstaande neonletters. Aan de zijkant van de ingang bevindt zich een rond tegeltableau met een rastermotief gevat in een ronde lijst van metselwerk. Via de entree betreedt men de plaatskaartenhal met links de balie en rechts de grote glaswand waardoor het licht naar binnen stroomt. Men loopt rechtdoor om het trappenhuis te bereiken dat een eikenhouten lambrizing heeft en kan boven aangekomen kiezen de wachtruimte te betreden of direct door naar buiten te gaan om via een korte loopbrug het perron op te lopen. Deze en eenzelfde brug bij de lift, overbruggen de ruimte tussen het stationsgebouw



en het spoortalud en zijn beveiligd met een metalen spijlenwerk. Het andere spoor is via een hoge trap bereikbaar vanaf de straat. Hier is voorzien in een extra wachtruimte. Een eenvoudig rechthoekig glazen gebouwtje met een plat dak die aan de lange zijden oversteekt en omhoog wipt. Ook op dit dak prijkte de stationsnaam in losstaande neonletters.

Huidige staat

Het gebouw is nog in redelijke staat. Op een gegeven moment is het trapje naar de entree vervangen door een *ramp* die het gebouw niet ontsiert. Helaas zijn in de loop der decennia wel de fraai vormgegeven teksten van de gebouwen verdwenen en vervangen door minder mooie lichtbakken en metalen/kunststoffen letters die op de gevel zijn geschroefd. Op de liftoren is aan de voorzijde een klok bevestigd. In het begin van het tweede millennium is het stationsgebouwtje buiten dienst gesteld en is een trap geplaatst die vanaf de straat directe toegang tot het perron verschaft. De trap steekt wat ongemakkelijk schuin omhoog. Momenteel wordt het als atelierruimte verhuurd. Beneden in de hal zijn de loketten eruit gesloopt en is een tijdelijk wandje geplaatst. Andere details, zoals een marmeren deurstijl bij de ingang naar de trappen, zijn nog origineel. Boven bij de wachtruimte zijn de toiletten (inclusief tegelwanden) gesloopt. Station Rotterdam Noord is een mooi gebouwtje dat het zou verdienen om opgeknapt te worden en een meer definitieve nieuwe functie te krijgen voor het een ruïne wordt.

Waardstelling

Architectonisch: Interessante uitzondering in het naoorlogse oeuvre van Van Ravesteyn. Nu Rotterdam CS wordt afgebroken is dit het enige stationsgebouw van enige betekenis dat uit





de serie modernistische naoorlogse werken van deze architect overblijft.
Gaafheid: Het gebouw is in nog redelijk gave staat en gemakkelijk terug te restaureren.

Toekomst

Er zijn geen plannen bekend die de architectuur en de ontwikkeling van het station in de nabije toekomst zullen beïnvloeden.

Literatuur

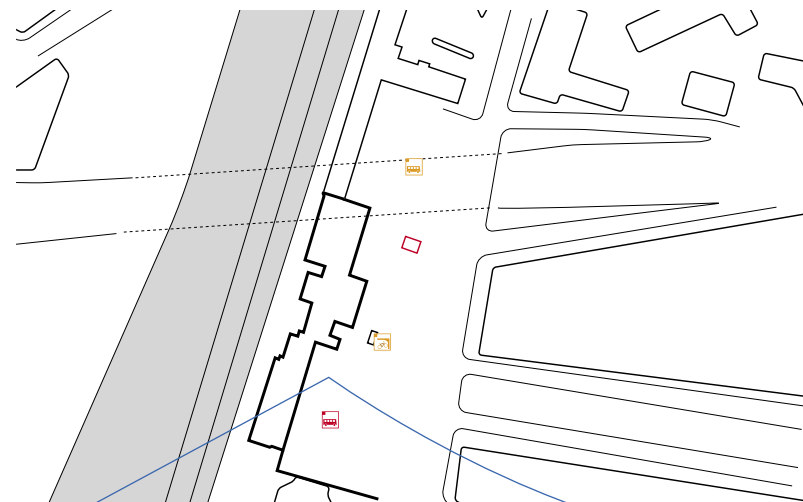
- C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998*, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 60.
- S. van Ravesteyn, *De spoorwegwerken te Rotterdam. III bouwkundige aspecten der werken*, in: *De Ingenieur*, 1956, nr. 47, p. 67-74.
- J.F.A.M. Entken, *Nieuwe stations voor Rotterdam*, in: *Spoor- en Tramwegen*, 1954, nr. 4, p. 57-61.
- *Nieuwe Stations*, in: *Katholiek Bouwblad*, 1957-1958, nr. 11, p. 161-169.
- Arthur Staal, *Nieuwe stationsbouwwerken in Nederland*, in: *Forum*, 1953, nr. 12, p. 439-445.
- W. van Tijen, *Rotterdam en het bouwen*, in: *De 8 & Opbouw*, 1936, nr. 9, p. 97-99.
- E. de Jong en H. Blotkamp, *Nederlandse Architectuur: S. van Ravesteyn, tentoonstellingscatalogus*, Amsterdam, 1977.
- Meike Scharlemann en Jan-Derk Koudijs, *S. van Ravesteyn (1889-1983). De meester van de gebogen lijn*, Rotterdam: BONAS, 2005.

Station Nijmegen

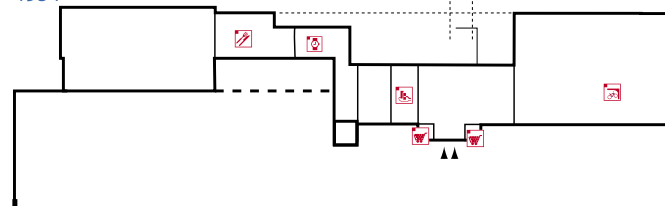
S. van Ravesteyn, 1954

Achtergrondinformatie

Na de verwoesting van het stationsgebouw van Nijmegen in 1944, een ontwerp van C.H. Peters in neogotische stijl (1892), werd een nieuw stationsgebouw gerealiseerd van de hand van Sybold van Ravesteyn. Delen van het oude gebouw zoals de hal, het restaurant, perronkappen en gebouwen en de achtergevel zijn behouden gebleven en door Ravesteyn gerestaureerd en opgenomen in de nieuwbouw. Van Ravesteyn creëerde een laag en langgerekt bouwwerk (180 meter lang) om de westelijke wand te vormen van twee naast elkaar gelegen pleinen; het stationsplein voor het entreegebouw en het busstation ten zuiden daarvan. Vlak na het gereedkomen van het station werd begonnen met de aanleg van een verkeerstunnel die aan de noordkant van het stationsplein schuin vanuit het oosten onder de noordhoek van het station en de sporen doorsteekt. In verband met deze werkzaamheden kreeg Van Ravesteyn de opdracht om in het verlengde van het station bovenop de tunnel een nieuw districtsbureau voor de NS en ten noorden van het stationsplein een stationspostkantoor te ontwerpen voor de PTT. Op deze wijze kon hij de omgeving van het station completeren en de open ruimte van drie kanten omsluiten. Ondanks het feit dat hij voor deze nieuwe gebouwen een andere stijl gebruikte dan het station ontstond zo een mooi ensemble. Het districtsbureau is een zeer eenvoudig gestuct blokje dat terugspringt van de rooilijn van het station zodat eenzelfde soort pleinruimte ontstaat als bij het zuidelijk gelegen busstation. Het gebouwtje zet het ritme van de stationsgevel door. Het postkantoor is een modernistisch vormgegeven gebouw van zes lagen op een haakvormige plattegrond waarvan één vleugel de noordzijde van het plein afsluit en de andere vleugel langs het spoor, in het verlengde van het districtskantoor loopt. Het gebouw markeert een niveauverschil van zo'n negen meter tussen het plein en het voormalige gasfabrieksterrein. Omdat de gemeente dit terrein wilde behouden voor opslag werd een groot expeditiebordes op negen meter hoge palen ontworpen achter het postkan-



1954



2006



toor om de tegen het spoor gelegen pakketloods voor de postauto's te ontsluiten. Tien jaar na de opening van het station was het plein op deze manier uitgebreid tot een lengte van 250 meter en had het een mooie noordelijke afsluiting gekregen.

Oorspronkelijk ontwerp

Het stationsgebouw vormt de westelijke afsluiting van twee pleinen waarvan het noordelijke plein voor de ontvangsthal gebruikt wordt door het bestemmingsverkeer dat om een rotonde wordt geleid. Ten zuiden van dit plein is een busstation ingericht.



De geleding van de nieuwe pleinwand, die aan de zuidkant doorgetrokken is met een voor Van Ravesteyn zo typerende coulissenwand, refereert naar de Italiaanse renaissancearchitectuur. De rode bakstenen gevel wordt geleed door pilasters aan de noordzijde en door Romaanse bogen op dubbele pilaartjes aan het busplein. De pilasters, zuilen en raamomlijstingen zijn van Frans kalksteen. Vooral door de 30 meter hoge campanile, die de overgang tussen de twee pleinen en de twee delen van het gebouw (trein- en busstation) markeert, waant men zich in Florence of Siena. De toren draagt aan vier zijden een klok en heeft op de begane grond aan de voor- en zijkanten doorgangen. In deze doorgang is een bronzen plastiek te bewonderen van de Nijmeegse kunstenaar Charles Hammes waarin een zich oprichtend manspersoon de wederopbouw van de stad en het station symboliseert. De klokkentoren markeert niet alleen de overgang tussen de twee pleinen maar vormt ook een architectonische overgang tussen de gevel van de ontvangstruimte die 8 meter hoog is en die aan het busstation die 6 meter hoog is en een paar meter terugspringt. De hoofdentree wordt gemarkeerd door een kleine uitbouw met op de daklijst een beeldhouwwerk met drie figuren die Snelheid, Veiligheid en Dienstbetoon belichamen. Daarachter staan op de daklijst van het hoofdgebouw nog Geloof en Wetenschap. Links naast de ingang was een apart vorm-



gegeven en gemarkeerde uitgang waarboven het wapen van Nijmegen was ingemetseld. De gevel wordt verder bepaald door de strakke ritmering door de pilasters en de hoge smalle ramen die daartussen voor lichttoetreding zorgen. Binnen was de originele ontvangsthal nog redelijk intact. Van Ravesteyn heeft de ruimte opnieuw ingedeeld, oude wanden gerestaureerd, de twee middelste van zes steunpilaren uit de hal verwijderd en de resterende opnieuw bekleed. Ten noorden van de ontvangsthal herbergt het gebouw de rijwielstalling. Ten zuiden van de klokkentoren vormt de gevel eerst een loze arcade waarachter een terras is gecreëerd vóór de oorspronkelijke restauratie uit 1892 die aan het eerste perron ligt. Naast de restauratie en het terras bevinden zich de douanelokalen. Vervolgens is onder een van de bogen een straatje dat toegang biedt tot het eerste perron en de linkervleugel eindigt met een kantine. De arcade loopt echter naadloos door aan de zuidzijde om een opengewerkte wand te vormen aan het plein en de expeditiestraat daarachter af te schermen. Deze wand heeft een vrij hoge borstwering waarvoor bosjes waren geplant. De wand eindigt in een hoge pyloon waarop een ruitersstandbeeld staat. Een losse pyloon markeert de andere kant van de toegang tot de expeditiestraat. Op de hoek tussen west- en zuidwand staan nog twee laatste beelden die de water- en bosrijke omgeving van Nijmegen symboliseren: een knielende vrouw met een bos loof en een jongeling, eveneens geknield, die een vis draagt. Alle beeldhouwwerken zijn van de hand van Jo Uiterwaal die ook voor andere stations en gebouwen van Van Ravesteyn de beeldhouwwerken en reliëfs ontwierp.

Huidige staat

Al in de jaren zeventig heeft men de uitbouw met de entree vervangen door een grotere uitbouw die de entreehal vergrootte. Deze is op haar beurt weer begin 2000 vervangen. Het beeld dat boven de entree stond heeft een plaats gevonden op een sokkel in de ruimte tussen de nieuwe hal en de klokkentoren. De hal bestaat uit een grote opkrullend luifeldak boven glazen gevels. Het plafond is bekleed met hout. Deze bekleding loopt door naar de hal binnen in het gebouw die opnieuw is ingericht met de vele winkels die stations vandaag de dag herbergen. Het voorplein is opnieuw ingericht en onder het plein is de fietsenstalling uitgebreid. Voor de klokkentoren is de helling gemaakt waarmee fietsers de stalling kunnen bereiken. Het plein is bestraat met betonplaten waarin drie glazen banen zijn gelegd die daglicht in de kelder brengen. Richting de openbare weg gaat het plein over in een brede luie trap. Het busstation is verhuisd naar het meest noordelijke plein voor het stationspostkantoor en tussen het voorplein en het busstation is onlangs een grote glazen afdak gebouwd voor de wachtende busreizigers. Een nieuwe metalen arcade opgebouwd uit zwartgeverfde H-balken markeert de overgang tussen het voorplein en het meest zuidelijke plein. Hiet wordt het voormalige busstation momenteel heringericht voor taxistandplaatsen en de Kiss+Ride. Het terras bij de restauratie is opgevolgd en biedt plaats aan een herenmodezaak en een Albert Heijn en in de voormalige douanelokalen is een kapper gevestigd aan de doorgang naar het eerste perron. Ook de zuidwand is deels opgevolgd; in de zuidwesthoek is een restaurant gebouwd waardoor de expeditiestraat op deze plek is komen te vervallen. Achter het restaurant is een hoteltoeren verzeen.



Waardestelling

Architectonisch: Interessant gebouw in het oeuvre van Van Ravesteyn, dat voor het grootste deel is afgebroken. In dit ontwerp is de toepassing van zijn beroemde en verguisde coulissewanden goed geslaagd. Station Nijmegen is een overtuigend ontwerp in de serie naoorlogse stationsgebouwen die Ravesteyn ontwierp.

Stedenbouwkundig: Het station vormt met de open ruimte van de pleinen en het stationspostkantoor een stedenbouwkundig ensemble. Vooral de architectuur van de lange voorgevel, de coulissewand en de plaatsing van de klokkentoren die de ruimte structureert en markeert bepalen de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebouw.

Gaafheid: Het gebouw is aan de buitenzijde nog in redelijk originele staat, op de nieuwe ontvangsthal na.

Toekomst

Er zijn grootse toekomstplannen voor de Spoorzone in Nijmegen. Naast het hotel is een nieuw gebouw voor de ROC gepland en aan het stationsplein zal een groot poortgebouw over de weg gebouwd worden met woningen, winkels en kantoren. Verder bestaan er plannen om de oostzijde van de stad beter aan te sluiten op de wijken aan de westzijde van het spoor en wil men rond het spoor meer woon- en kantoorgebouwen realiseren en rond het stationsplein nieuwe functies in een plint van vier à zes bouwlagen ontwikkelen. Het stationspostkantoor en het station worden genoemd als mogelijke ontwikkelingslocaties. Ook zijn er plannen voor een gebouwtje voor een onbewaakte fietsenstalling midden op het meest zuidelijke plein (oorspronkelijke busstation). Vooralsnog lijken de plannen het stationsgebouw niet te zullen bedreigen maar er bestaat wel gevaar dat de ruimtelijkheid van het plein wordt aangetast.

Literatuur

- S. van Ravesteyn, Station Nijmegen, in: Spoor Nieuwsdienst, 1954, p. 81.
- S. van Ravesteyn, Stationspostkantoor te Nijmegen, in: Bouw, 1965, nr. 28, p. 1033-1041.
- J.F.A.M Entken, Nijmegens station groeit naar zijn voltooiing, in: Spoor- en Tramwegen, 1953, nr. 22, p. 418-420.
- Nijmegens station wordt verbouwd, in: Nieuw Spoor, 1953, nr. 7/8, p. 16-17.
- Grote werken die in uitvoering zijn, in: Nieuw Spoor, 1953, nr. 12, p. 6-8
- S. van Ravesteyn, Nijmegens vernieuwd station, in: Bouw, 1954, nr. 28, p. 570-571.
- J. de Gruyter, Ir. S. van Ravesteyn zeventig jaar, in: Bouwkundig Weekblad, 1959, nr. 39, p. 459-466.
- Bouw van tunnel, stationsgebouwen en postkantoor ter hand genomen, in: Algemeen Handelsblad, 10-8-1961.
- Postale hart van Nijmegen verplaatst naar Station, in: Gelders Dagblad, 6-1-1964.
- Het station in onze tijd, in: Baksteen, 1965, in: 5, p. 1-9.
- Walter Segal, Sybold van Ravesteyn, in: The Architects Journal, 1972, nr. 24, p. 1302-1304.
- J.M. Mohrmann, Het tunnelproject te Nijmegen, in: Publieke werken, 1958, p. 25-29.
- Naoorlogse Stationsgebouwen in Nederland, in: Bouwwereld, 1957, p. 986-1023.
- Kees Volkers, De meest gesloopte architect van Nederland, in: De Ingenieur, 1996, nr. 6, p. 34-36.
- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 61-63.
- M. Scharleman, J.-D. Koudijs, S. Van Ravesteyn (1889-1983). De meester van de gebogen lijn, Rotterdam: Stichting BONAS, 2005.
- Reizigerstunnel onderstation breder, in: De Gelderlander, 13-11-2001.
- Talis bouwt nieuwe stadsentree bij station (Nijmegen), in: De Gelderlander, 3-4-2006.
- Spoorboekje Nijmegen. Schetsboek voor een nieuw masterplan Spoorzone, gemeente Nijmegen, december 2003.



Station Arnhem-Sonsbeekzijde

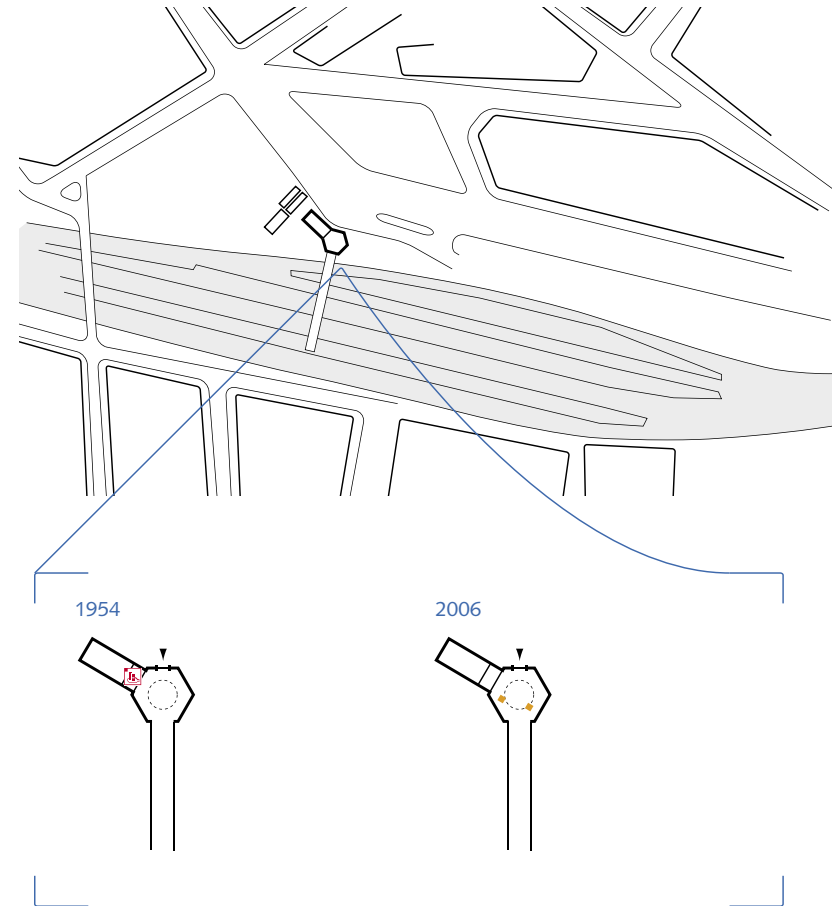
H.G.J. Schelling, 1954

Achtergrondinformatie

Station Arnhem-Sonsbeek vormt de noordingang van het oorspronkelijk wederopbouwplan voor Arnhem Centraal van ir. Schelling. Dit station vormde de laatste in een serie stations die hij na de oorlog ontwierp waarin hij een gestandaardiseerd bouwsysteem ontwikkelde met prefab betonelementen. Stedenbouwkundig was dit station wegens omstandigheden niet overtuigend, met het hoofdgebouw in de hoek tussen twee pleinen. Momenteel wordt het hoofdgebouw vervangen door een nieuw bouwwerk en is het stationsplein heringericht. Het nieuwe station vormt een onderdeel in een groot project met kantoorstorens, woningen en retail. Dit alles naar het ontwerp van Ben van Berkel. Behouden blijft gelukkig het stationspaviljoen aan de noordzijde dat door de zuivere en transparante vormgeving een bijna sacrale folie vormt, al wordt het inmiddels bijna letterlijk overschaduwd door een nieuwe toren die aan de zuidzijde is verrezen.

Oorspronkelijk ontwerp

Het zeskantige stationspaviljoen van Station Arnhem-Sonsbeek ligt aan de Amsterdamse Straatweg die zo'n tien meter boven het niveau van het hoofdgebouw ligt ten noorden van de spoorbanen. Het paviljoen met de ontvangsthal is op palen boven het talud gebouwd en sluit aan op een T-vormige uitbouw bovenop het talud met het plaatskaartenkantoor, de rijwielstalling en technische ruimtes. De ontvangsthal vormt de toegang tot een overdekte voetgan-



gersbrug met trappen die aanlanden op het midden van de drie eilandperrons. Zo zijn op elegante wijze de noordelijke wijken aangesloten op het spoor en is de barrièrewerking van het spoor en het niveauverschil op deze plek opgelost. Het paviljoen werd uitgevoerd in de kenmerkende betonelementen van Schelling. Alle in het zicht blijvende betononderdelen zijn gezandstraald. De centraalbouw is opgebouwd uit een zeskantige, glazen onderbouw met daarbovenop een ronde koepel die boven het verder platte dak wordt opgetild door twee lagen open claustra-elementen die met een overhoeks geplaatst kruis zijn gevuld. De koepel rust op zes ronde zuilen (gezandstraald beton) zonder basement of kapiteel. Zes lagere zuilen ondersteunen het aansluitende dak zodat dubbelzuilen ontstaan. Nog zes ronde zuilen staan buiten de glazen gevel op de hoeken van de zeskant. De koepel is radiaalsgewijs opgebouwd uit fusées céramique; van klei gebakken kruiken zonder bodem die in elkaar geschoven kunnen worden om buizen te vormen. De fusees zijn daarna met lagen metsel-specie afgestreeken. Binnen zijn in het proces dunne ribben gevormd die wit zijn



geschilderd tegen de blauwe achtergrond van de 48 tussenliggende segmenten. Midden op de koepel is nog een perspex lichtkoepeltje geplaatst (doorsnede 90 cm). Buiten werd de koepel afgewerkt met een laag koperpoeder. De entree wordt gevormd door een eenvoudig, diep betonnen portiek waarin de deuren zijn gevat. De wand rechts naast de ingang wordt opgevuld door het plaatskaartenkantoor met drie balies. Deze vormen het uiteinde van de T-

vormige aanbouw. Recht tegenover de ingang bevindt zich de brug waar ook de kaartcontrole plaatsvond. De brug is direct op de glazen gevel aangesloten en is zelf ook aan beide zijden beglaasd zodat het ruimtelijke effect en de lichttoetreding maximaal is. De andere wanden van het paviljoen zijn ook van glas dat in stalen sponningen is gevat. Bij alle elementen die aan de glazen wanden gekoppeld zijn (tunnel, ingang, balies) is rondom een glastrook open gela-

ten zodat de architectonische helderheid van het gebouw wordt benadrukt. De vloer is bedekt met onregelmatige stukken grijze Noorse kwartsiet.

Huidige staat

Het stationspaviljoen bevindt zich nog grotendeels in originele staat. Het plaatskaartenkantoor is met een glazen wand (in lelijke brede sponningen) afgesloten en de balies zijn inmiddels gesloten. Verder staan in de hal de onvermijdelijke ticketmachines e.d. maar de ruimte en de glazen gevels zijn verder open gelaten zodat de kwaliteit van het gebouwtje niet wordt aangetast.

Waardstelling

Architectonisch: Prachtig en bijzonder stationsgebouwtje, het laatste werk dat Schelling voor de NS ontwierp. Bijzonder door zijn ligging en 'zwevende' positie boven het talud en door de bijzondere aansluiting op de perrons. Het gebouw zou in zijn geheel, met de bijbehorende voetbrug, behouden moet blijven en tot monument verklaard moeten worden.

Restaureren waar nodig en mooiere oplossing bij de balie (details).

Literatuur

- H.G.J. Schelling, Stationsgebouwtje Arnhem-Sonsbeekzijde, in: Bouwkundig Weekblad, 1954, nr. 33-34, p. 302-306.
- De stations te Arnhem, in: Bouwwereld, 1957, p. 1004-1010, (special over stations).
- H.G.J. Schelling, Nieuwere spoorwegstations, in: De Ingenieur, 1953, nr. 12, p. 53-66.
- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 50-51.

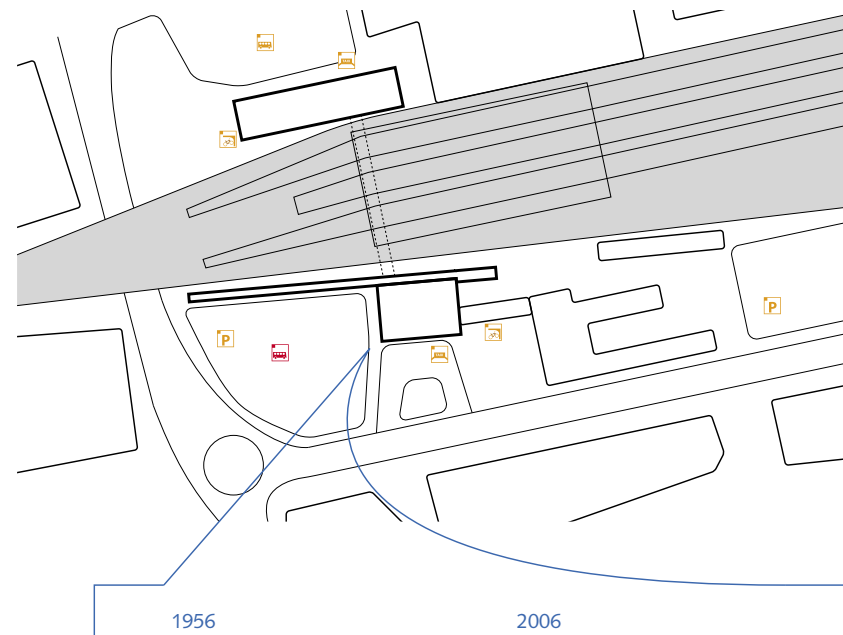


Station Eindhoven

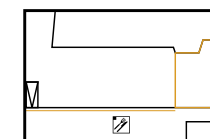
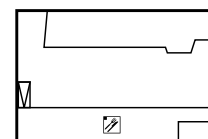
K. van der Gaast, 1956

Achtergrondinformatie

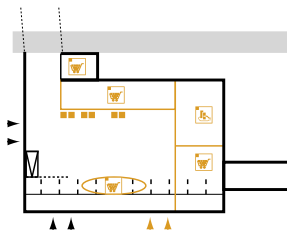
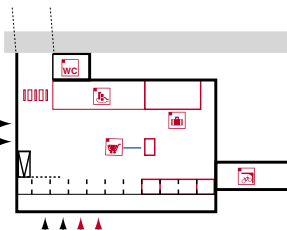
Het station Eindhoven ligt op een knooppunt van drie trajecten: Venlo-Eindhoven, Breda/s Hertogenbosch-Eindhoven en Eindhoven-Weert en is het grootste van de twee Eindhovense stations (Eindhoven-Beukenlaan). Het huidige station stamt uit 1956. In 1942 werden tijdens de Tweede Wereldoorlog als gevolg van luchtbombardementen 250 panden verwoest in de stad Eindhoven. Ook het toenmalige station werd hierbij licht geraakt. In plaats van een grootschalige hersteloperatie greep de gemeente Eindhoven de veroorzaakte schade aan om een uitgebreid wederopbouwplan te introduceren die alle problemen waar de stad voor de oorlog mee kampte, zou oplossen en tegelijkertijd een nieuwe start voor de stad zou betekenen. Het wederopbouwplan (1946) beoogde een verregaande reconstructie van het stadscentrum dat in 2000 225.000 inwoners zou moeten kunnen bedienen. In de ogen van de bestuurders moest Eindhoven een echte stad worden met een nieuw stadhuis, een cultureel centrum, winkelstraten, brede verkeersstraten en monumentale verkeerspleinen. Ook het spoorwegtracé werd aangepast in het nieuwe stedenbouwkundige plan. Er werd een nieuwe verhoogde spoorbaan ontworpen op een naar het noorden verlegd tracé. Met het verhogen van de spoorbaan en de sloop van de omliggende woningen werd een oorspronkelijke barrière in de stad opgeheven en grote ruimte gecreëerd voor de uitbreiding van het stadscentrum. De bouw van een nieuw station paste binnen deze planologische reconstructie. Het oude station van G.W. Heukelom werd in 1956 afgebroken ten behoeve van een nieuw station door ir. K. van der Gaast (chef afdeling Gebouwen NS). Het nieuwe stationsgebouw werd aangesloten op de bestaande passagiers- en bagagetunnels maar op afstand van het oorspronkelijke gebouw gepositioneerd. Onderdeel van het



1



bg



station was een groot plein waar alle vervoersmiddelen uit de stad zouden samenkomen. Tegelijkertijd werd door het verschuiven en verhogen van de spoorbaan ruimte geboden aan andere stedelijke functies. Aan weerszijden van het stationsplein zijn de Bijenkorf (1965-1970) en een PTT-gebouw gebouwd die de ruimte van het stati-



onplein markeerden en de grootsheid van het stadscentrum versterkten.

Oorspronkelijk ontwerp

Bij voorgangers Van Ravesteyn en Schelling lag de nadruk hoofdzakelijk op het verblijf in de stations. Opvolger Van der Gaast speelde in op een nieuwe naoorlogse tendens waarbij de trein moest concurreren met het groeiende autoverkeer.

Om de slag van forenzenverkeer te kunnen winnen moest de NS een modernisering bewerkstelligen in haar stations. De nadruk in de gebouwen kwam vanaf de jaren vijftig te liggen op efficiënter gebruik en kortere wachttijden. In het verlengde hiervan, werd het architectonische concept van Van der Gaast voor het station van Eindhoven volledig gedicteerd door verkeerstechnische overwegingen. Dit concept paste hij overigens ook toe bij stations als Tilburg, Breda, Schiedam, Utrecht en Den Haag. Zijn ontwerp voor het Eindhovense stationsgebouw bestaat uit twee onderdelen: een hoofdgebouw en een 140 meter lange perronoverkapping. De voorgevel van het station bestaat uit een monumentale glaswand met een verticale geleiding en is net als het interieur van het gebouw in een sobere, modernistisch stijl ontworpen, met nadruk op gladde en moderne materialen. De pui rust op een colonnade van zwart gepolijst hardsteen, waaronder zich de entrees bevinden. Van der Gaasts ideeën over verkeersstromen komen tot uiting in de grote hal die dienst doet als ontvangst- en entreehal. Het hoofdgebouw bestaat uit een grote hal waaromheen verschillende faciliteiten voor het reizende verkeer zijn gegroepeerd. De routing binnen het stationsgebouw lag in het verlengde van persontunnel en de voetgangerstracés buiten. Hierdoor kon de reiziger van vervoersmiddel wisselen zonder het wegverkeer te kruisen. Aan de zuidzijde van de hal zijn de verschillende entrees gesitueerd en aan de noordzijde het plaatskaartenkantoor met de loketten. Het open karakter van het gebouw moest de dynamiek van de verkeersstromen zichtbaar maken. Ook had Van der Gaast een duidelijke opvatting over het scheiden van functies. Het westelijke deel van het gebouw dat uitloopt in een reizigerstunnel richting de achterliggende perrons was bestemd voor passagiers, terwijl het oostelijke deel bestemd was voor het goederenverkeer. Deze verschillende stromen werden gescheiden door een kiosk. Het restaurant situeerde Van der Gaast aan de voorzijde van het gebouw, onafhankelijk van de verkeersstromen, boven de entrees. De glazen voorgevel en het bijbehorende terras boden de restaurantbezoekers uitzicht



over het moderne stadscentrum van Eindhoven. De kantoorruimtes voor het NS personeel werden ondergebracht in de verdiepingen boven de loketten, langs twee balkonpartijen die uitzicht boden op de grote hal.

Huidige situatie

In 1991 werd aan de andere zijde van de passagierstunnel een tweede volwaardig stationsgebouw gebouwd naar een ontwerp van architect J. Bak. Hierdoor is het station ook van de andere stadszijde bereikbaar. Aanleiding voor de bouw van een tweede stationscomplex is de aanwezigheid van de, in 1956 gestichte, Technische Universiteit Eindhoven en bijbehorende campus die aan de noordkant van het stadscentrum zijn gelegen. Ook het busstation is met de komst van het tweede gebouw naar de noordkant verhuisd waardoor de TU optimaal bereikbaar is vanaf het station. De aanwezigheid van dit tweede station heeft als gevolg gehad dat het stationgebouw van Van der Gaast in de plattegrond slechts op enkele punten is gewijzigd. Nieuwe programma's die vaak ruimtelijke druk veroorzaken in bestaande gebouwen zoals winkels, foodcourts, dienstverlening, politiebureau en de supermarkt zijn hier ondergebracht in de nieuwe uitbreiding. Hierdoor heeft het oude gedeelte haar lichte en rustige karakter kunnen behouden. Noemenswaardige aanpassingen in de hal zijn de sloop van de loketten, en de verhuizing van de ticketoffice naar de oostzijde van de hal, waar oorspronkelijk de bagageafhandeling plaatsvond. Daarnaast is aan de voorgevel een ellipsvormige ruimte gecreëerd waar de Free Record Shop momenteel is gevestigd. Ook in de spoortunnel zijn een drietal winkels ondergebracht, het effect van deze aanpassingen is dat het gebouw zijn oorspronkelijk routing min of meer heeft verloren maar de ruimtelijke kwaliteit van het gebouw is nog altijd dezelfde. Dit geldt ook voor vrijwel alle details zowel in het interieur als exterieur, die nog allemaal origineel zijn.

Waardstelling

Architectuurhistorisch:

Station Eindhoven is een goed voorbeeld van de modernistische stations die in de periode '50-'70



zijn gebouwd volgens een stijl met veel transparantie, grote glazen oppervlaktes, rechthoekige volumes en natuurlijke materialen. *Stedenbouwkundig*: Het stationsgebouw is ontworpen met de stedenbouwkundige schaal van het Eindhovense stadscentrum in het achterhoofd en op het gebied van verkeersstromen passend in het wederopbouwplan van Eindhoven. De monumentale entreepui is bovendien ontworpen als een venster op de binnenstad. Het gebouw gaat een relatie aan met de bebouwing aan weerszijden (Bijenkorf en TPG-gebouw) waardoor een zeker ensemblewaarde is ontstaan en het stationsplein wordt benadrukt. *Gaafheid*: Het gebouw bevindt zich in een zeer gave toestand. Dat geldt zowel voor de ruimtelijke opzet als de architectonische details



Toekomst

De Visie Centrumgebied Eindhoven (2002) vormt uitgangspunt voor de plannen in het centrum van Eindhoven. Binnen deze visie krijgt het stationsdistrict het karakter van Down Town waarmee Eindhoven zich nadrukkelijk wil gaan onderscheiden van historische binnensteden als Maastricht of 's-Hertogenbosch en zich eerder zal spiegelen aan Rotterdam. Om het Down Town karakter te benadrukken wordt de verblijfskwaliteit in het gebied aangepakt en vormt het station het icoon van het nieuwe Eindhoven. Er wordt een herontwikkeling van het station voorgesteld. Er wordt niet aangegeven hoe deze herontwikkeling plaats gaat vinden.



Literatuur

- Adrie Barnhard, Stations van Van der Gaast, in: Forum, 1983, nr. 4, p. 152-157.
- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 68-70.
- Een nieuw station de lichtstad waardig, in: Nieuw Spoor, 1956, nr. 8, p. 11-13.
- K. Van der Gaast, Eindhovens nieuwe stationsgebouw, in: Bouw, 1956, p. 1030-1035.
- Eindhovens nieuwe station, in: Bouw, 1954, p. 99 en 133.
- Het nieuwe stationsgebouw te Eindhoven, in: Spoor- en Tramwegen, 1956, p. 284-286.
- Het nieuwe stationsgebouw te Eindhoven, in: Bouwkundig Weekblad, 1956, p. 509-516.
- Het nieuwe spoorwegplan voor Eindhoven in verband met de stedelijke ontwikkeling, in: De Ingenieur, deel V, 28-9-1956, p. 47-58.
- Victor Lansink, Spoorwegstations in Nederland 1955-1980. Variatie in standaardisatie (doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis Universiteit van Utrecht), Utrecht, 1998, p. 67-72.
- Station Eindhoven, in: Katholiek Bouwblad, 1964, p. 611-612.

Station Vlaardingen-Oost

K. van der Gaast, 1956

Achtergrond informatie:

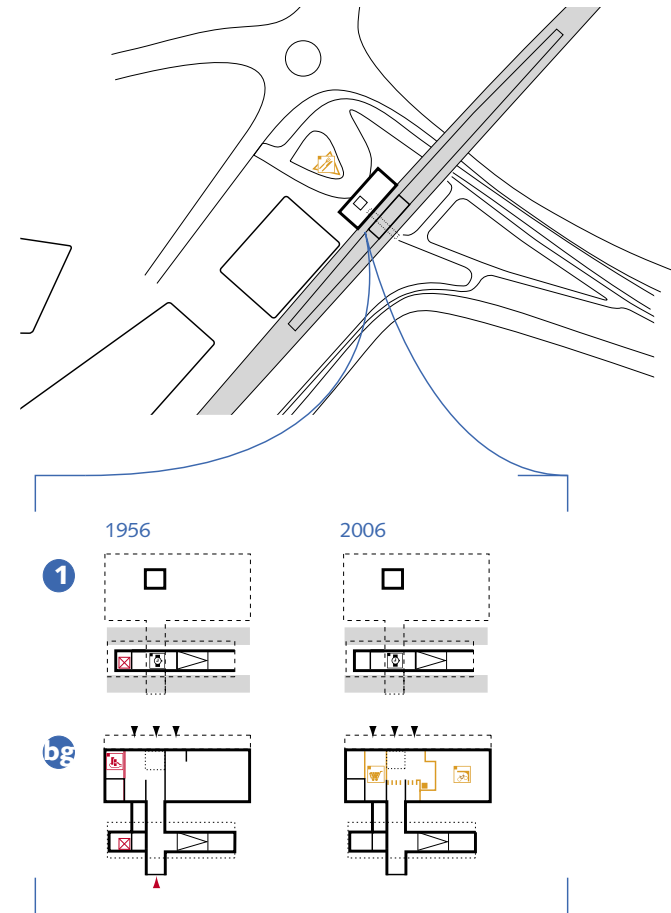
Station Vlaardingen Oost is gelegen aan het spoortraject Schiedam-Hoek van Holland (de Hoekse Lijn). Vlaardingen beschikt langs dezelfde spoorlijn, die parallel aan de Nieuwe Maas loopt, over nog twee andere stations: Vlaardingen Centrum en Vlaardingen West. Het eerste stationsgebouw van Vlaardingen-Oost dateert van 1907, het tweede en huidige station werd in 1956 opgetrokken. Aan de zuidzijde van de spoorlijn ligt een havengerelateerde industrieterrein. Het is mede daarom het drukste station van Vlaardingen.



Oorspronkelijk ontwerp

Station Vlaardingen-Oost werd in 1957 opgeleverd naar een ontwerp van K. van der Gaast. Het bestaat uit twee gebouwen. Enerzijds is er een perrongebouw op het verhoogde spoor en anderzijds (aan de noordzijde) een bescheiden stationsgebouw op maaiveld, tegen de spoordijk aan. De perrons en de hal zijn met elkaar verbonden door een reizigers- en een goederentunnel. Het stationsgebouw bestaat uit een langgerekt volume, dat parallel aan de sporen is gelegen. In het oorspronkelijke ontwerp van het gebouw was ruimte voor een stationshal, die overging in de reizigerstunnel. Aan de westzijde van deze tunnel was de bagageafhandeling die uitkwam op de goederentunnel en in het verlengde hiervan de goederenlift, en het plaatskaartenkantoor met de loketten. De oostzijde werd grotendeels ingenomen door een inpandige fietsenstalling. Het perrongebouw had tevens een belangrijke functie. Het bestond uit een overkapping boven de trap (hier vond de kaartcontrole plaats in plaats van in het ontvangstgebouw) met aansluitend een wachtruimte en tenslotte een liftgebouwtje. Beide gebouwen vormden een visuele eenheid door de verticale accenten in het ontwerp. Het liftgedeelte werd gemarkeerd door een verticaal volume en in het stationsgebouw was boven de hoofdentree een verticale, deels glazen, kubus gepositioneerd. Ook ontwierp Van der Gaast de sierlijsten langs het naastgelegen spoorviaduct.

Het ontwerp is modern en functionalistisch door de positionering van de volumes en het materiaalgebruik, namelijk een betonskelet gevuld met okerachtige verblendstenen (een van de handelsmerken van Van Der Gaast). Ondanks de standaardisatie is er toch aandacht voor detaillering en de individuele uitstraling door de toepassing van glazen bouwstenen, geglazuurde tegels en (geprefabriceerde) sierlijsten.



Huidige staat

Het perrongebouw is zowel aan de binnen als de buitenkant nog helemaal in tact (wel zijn er nieuwe banken geplaatst in de wachtkamer). De lift is overigens niet meer in gebruik. Wat betreft het stationsgebouw hebben er hoofdzakelijk in het interieur drastischere ontwikkelingen plaatsgevonden. Het exterieur daarentegen is nog helemaal oorspronkelijk.

In het stationsgebouw hebben de typische NS functies als het plaatskaartenkantoor en de bagageafhandeling plaatsgemaakt voor de bekende kaartjesautomaten en de stationskiosk. Vandalisme op de Hoekse Lijn heeft er deels toe geleid dat het niet meer mogelijk is om zonder geldig toegangsbewijs de perrons te betreden. Hiervoor is een intimiderende rij controlepoorten opgesteld in de stationshal. Uit veiligheidsoverwegingen is de entree aan de zuidzijde afgesloten voor de reiziger. De kiosk is bovendien vanwege vergelijkbare redenen niet toegankelijk vanuit de



stationshal, men dient hiervoor buitenom te lopen. De fietsenstalling wordt ten slotte niet bemand maar bewaakt door een computersysteem. De maatregelen hebben geleid tot een verregaande onpersoonlijking op het station. Dit wordt versterkt door de toevoeging van 'badkamer' tegels die langs alle wanden (ook in de tunnel) over de originele wandbekleding is gelegd. Hierdoor zijn een aantal originele details verloren gegaan, zoals een kunstwerk van een lokale kunstenaar in de tunnel. Het interieur oogt steriel en onaantrekkelijk. Dit in tegenstelling tot het exterieur van het gebouw dat nog vrijwel volledig in originele staat is.

In 2004 is het stationsplein van Vlaardingen-Oost heringericht. Doordat Vlaardingen-Oost het belangrijkste station van Vlaardingen is geworden kwamen daar met name veel verkeersstromen samen zoals bussen, auto's en taxi's, iets waar het oorspronkelijke plein niet op ingericht was. Ook is er ruimte gecreëerd voor openbare fietsenstallingen, grenzend aan de bewaakte stallingen.

Waardstelling

Architectuurhistorisch: Station Vlaardingen-Oost maakt deel uit van een periode waarin het ontwerp voor stationsgebouwen werd gestandaardiseerd. Kenmerkend voor het stationsgebouwenoeuvre van Van der Gaast is de individualiteit van de gebouwen en het materiaalgebruik.

Ensemblewaarde: Interessant samenspel tussen twee bouwvolumes, namelijk het perrongebouw en de ontvangsthal. De gebouwen vormen zowel qua stationsprogramma als architectuur een eenheid. Daarnaast maakt de detaillering van het spoorviaduct ook deel uit van het totaalontwerp.

Gaafheid: Zowel het interieur als het exterieur van het perrongebouw is nog in tact. Dit geldt ook voor het exterieur van het stationsgebouw. De wijzigingen in de plattegrond zijn ongedaan te maken en het moet mogelijk zijn om de originele wandbetegeling terug te halen onder de nieuw toegevoegde betegeling. De ronde vensterramen aan weerszijden van het stationsgebouw zijn tevens dichtgemaakt maar kunnen eenvoudig teruggebracht worden. Het nog drastischer doorvoeren van efficiëntie en veiligheidsmaatregelen (op bijvoorbeeld de perrons, in het perrongebouw) zou een groot negatief effect hebben op de gaafheid van het station.

Toekomst

Voor zover bekend zijn er in de nabije toekomst geen plannen voor verbouwing van station Vlaardingen-Oost of bouwprojecten in de directe omgeving die relevant zijn voor de ontwikkeling van het station.

Literatuur

- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 72.
- K. van der Gaast, Stationsgebouw Vlaardingen-Oost, in: Bouwkundig Weekblad 1957, nr. 20, p. 236-238.
- K. van der Gaast, Overpeinzingen van een stationsarchitect, in: Bouw, 1964, nr. 18, p. 622-624.
- Victor Lansink, Spoorwegstations in Nederland 1955-1980. Variatie in standaardisatie (doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis Universiteit van Utrecht), Utrecht, 1998, p. 49-51.
- Nieuwe stations, in: Katholiek Bouwblad, Tijdschrift voor Architectuur en Beelden, 1957, nr. 11, p. 161-169.
- W. van Tijen, Die les van Vlaardingen, in: Forum, 1957, nr. 1, p. 376-386.
- Vlaardingen Oost, in: Nieuw Spoor, 1957, 10, p. 2-3.



Standaardstation Almelo de Riet

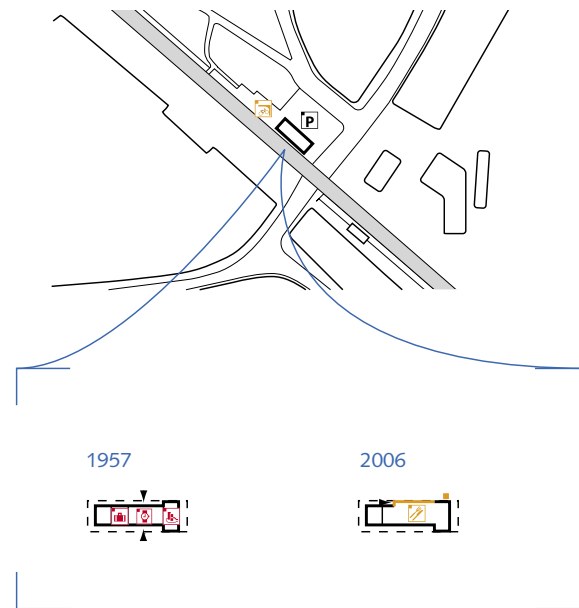
W.B. Kloos, 1957

Achtergrondinformatie

Station Almelo de Riet is een klein station op het traject Almelo – Hengelo. Het is vernoemd naar de Almelse uitbreidingswijk de Riet. Oorspronkelijk stond er op dit traject een traditioneel station uit 1926. Het werd uiteindelijk in 1957 vervangen door een moderner exemplaar. Het paste binnen de strategie van de Nederlandse Spoorwegen om kleine tussenstations volgens één type te standaardiseren. Hiermee werd de herkenbaarheid van de Nederlandse Spoorwegen benadrukt.

Oorspronkelijk ontwerp

Station Almelo de Riet is een kleinere en aangepaste variant van het (inmiddels gesloopte) stationtype Vierlingsbeek. Dit type standaardstation werd in 1956 ontworpen door W.B. Kloos en was specifiek bedoeld voor kleine tussenhaltes. Belangrijkste kenmerken van dit prototype was dat de hal en de wachtkamer in één open ruimte werden ondergebracht met een aantal vaste zitbanken. Grenzend aan de wachtruimte bevond zich het plaatskaartenkantoor dat van de wachtruimte werd afgescheiden door een glazen wand. Achter het plaatskaartenkantoor was een ruimte voor de bagage-afhandeling, en daarachter bevond zich tenslotte het magazijn en de wc's. Kloos ontwierp dit stationtype op zo'n flexibele manier dat de plattegrond van het gebouw steeds aan de plaatselijke situatie aangepast kon worden



en de onderlinge opeenvolging van de ruimtes met verschillende functies kon worden gewijzigd. Het skelet van het gebouw bestond daarom uit een reeks betonnen portalen die naar behoefte konden worden ingevuld met verschillende functies. Het gebouwtje stond op het perron, dat in enkele gevallen ook als zeer bescheiden stationsplein diende. Vierlingsbeek was de meest uitgebreide versie van het type, daarnaast was er een middelgrote versie waartoe Almelo de Riet behoorde, en tenslotte een kleinste versie (o.a. Koudum-Molkwerum, Zwolle Veerallee en Velsen Zeeweg).

Het materiaalgebruik en de constructie zijn in Almelo de Riet gelijk gebleven maar in de plattegrond wijkt Almelo de Riet af van het model Vierlingsbeek. Het station is ten eerste kleiner van opzet en bovendien zijn de wachtkamer en plaatskaartenruimte verwisseld ten opzichte van Vierlingsbeek. Door deze draaiing had men vanuit het kantoor beter overzicht op de spoorwegovergang en het schuin tegenovergelegen tweede spoor richting Almelo. Op het tweede perron is nog een extra wachtruimte gebouwd, geheel in de stijl van het stationsgebouwtje: gele verblendsteen, betonportalen en een Kwaaitaaldak. Deze wachtruimte beschikte over een eigen verwarmingsinstallatie. Identiek aan Almelo de Riet zijn Wezep (1957), Doetinchem-West (1959) en Kerkrade Centrum (1960, gesloopt).

Huidige staat

Sinds een aantal jaren heeft Almelo de Riet de stationsfunctie verloren en wordt het door de NS verhuurd aan een lokale uitbater. Die heeft het voormalige stationsgebouw ingericht als een snackbar en een bruin café. Hiervoor is de plattegrond van het plaatskaartenkantoor en de wachtruimte behoorlijk aangepast door er extra wanden in te zetten, en er een bar en een grote keuken in te bouwen. Het

exterieur is daarentegen behoorlijk gaaf gebleven, ondanks dat de uithangborden van de cafetaria en de gordijnen voor de ramen de oorspronkelijke visuele kwaliteit verstoren. De extra wachtruimte op het tegenovergelegen perron is zowel intern als extern nog helemaal gaaf. De NS voorzieningen in Almelo de Riet zijn beperkt tot één kaartjesautomaat die aan de voorzijde van het gebouw is geplaatst onder een kleine luifel.

Waardebepaling

Architectuurhistorisch: Almelo de Riet maakt deel uit van een uitgesproken standaardvariant die eind jaren vijftig werd ontworpen door Kloos.

Gaafheid: Ondanks verbouwingen aan interieur, is het exterieur nog behoorlijk intact. Dit geldt ook voor het wachtgebouwtje op het perron.

Zeldzaamheid: Het oorspronkelijke prototype van deze standaardvariant is inmiddels gesloopt en vele andere vergelijkbare stations zijn inmiddels ofwel gesloopt ofwel staan leeg.

Toekomst

Mogelijke toekomstige verbouwingsplannen van de huidige gebruiker zouden permanente schade kunnen leveren aan het exterieur van het gebouw. Daarnaast wordt het spoor tussen Almelo de Riet en Almelo verdiept, hetgeen mogelijk effect op het voortbestaan van het stationsgebouw kan hebben.



Literatuur

- De Halte De Riet in nieuwe gedaante, in: Nieuw Spoor, september 1959, p. 11.
- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 121-122.
- W.B. Kloos, Het moderne kleine station, in: Bouw, 1960, p. 698-700.
- W.B. Kloos, Het nieuwe stationsgebouw Vierlingsbeek, in: Spoor- en Tramwegen, 1956, nr. 15, p. 229-232.
- Victor Lansink, Spoorwegstations in Nederland 1955-1980. Variatie in standaardisatie (doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis Universiteit van Utrecht), Utrecht 1998, p. 67-72.
- V.M. Lansink, NS wil van het Kloosje af, in: Heemschut, juni 2003, nr. 3, p. 2-5.



Doetinchem West

Hardegarijp



Station Heemstede-Aerdenhout

K. van der Gaast, 1965

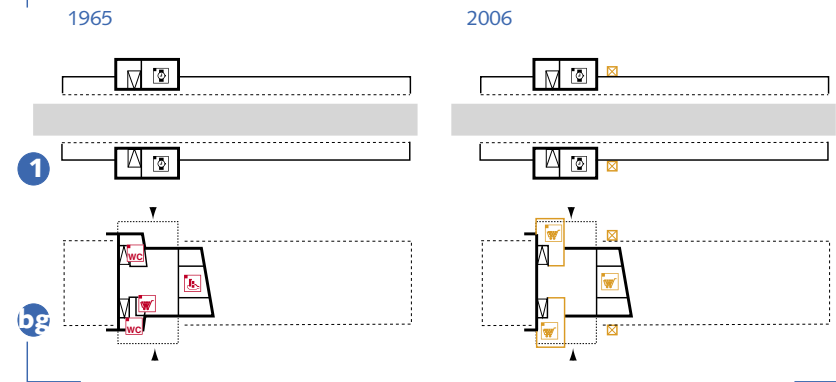
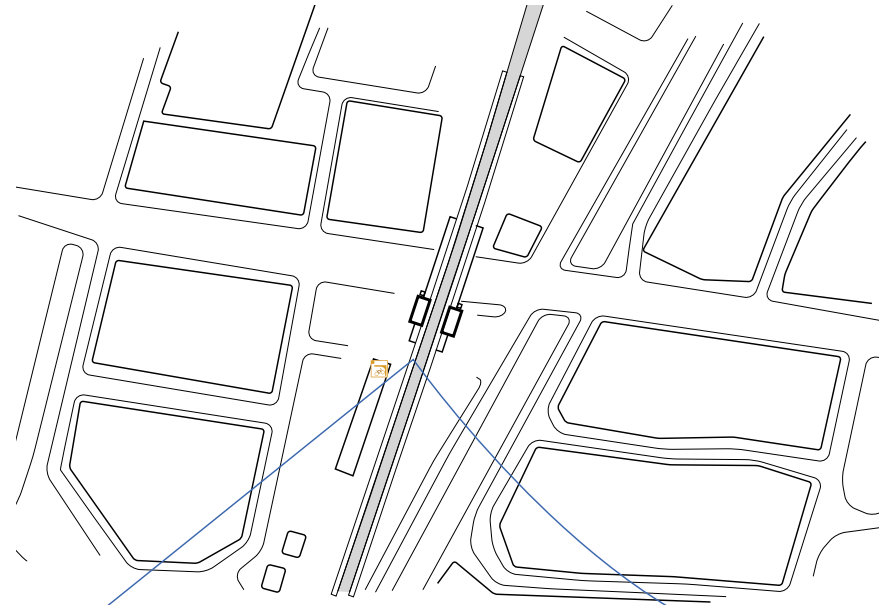
Achtergrondinformatie

Station Heemstede-Aerdenhout ligt aan het spoortraject Haarlem – Leiden en is op de grens van de afzonderlijke dorpen Heemstede en Aerdenhout gesitueerd. Oorspronkelijk bestond het station, daterend uit 1928, uit twee afzonderlijke gebouwen aan weerszijden van de sporen (station Heemstede en station Aerdenhout) maar deze werden in 1965 vervangen door een nieuw station naar een ontwerp van stationsarchitect K. van der Gaast. Aanleiding voor vervanging was de complexe situatie die in de jaren vijftig was ontstaan door de kruising van de spoorbaan en het wegverkeer. Door de spoorbaan te verhogen werd vrij wegverkeer gerealiseerd.



Oorspronkelijk ontwerp

Het ontwerp voor het station van Heemstede-Aerdenhout werd hoofdzakelijk bepaald door het stedenbouwkundige vraagstuk. Door het verhogen van de spoorbaan kwamen de rails (en perrons) loodrecht over de weg te liggen waardoor de sporen als viaduct dienden. Van der Gaast had sterke opvattingen over hoe een eigentijds station er uit zou moeten zien. Overzicht en helderheid waren voor hem toverwoorden die hij onder andere toepaste in zijn ontwerpen voor grote stations als Eindhoven en Tilburg. Maar deze ontwerpprincipes golden ook voor zijn kleinere stations. In Van der Gaasts ogen zou een modern station een concurrent moeten vormen voor het autoverkeer. Waar monumentaliteit door zijn voorgangers Schelling en Van Ravesteyn werd gebruikt om reizigers te verleiden tot een treinreis moest in zijn tijd een station voor zo min mogelijk oponthoud zorgen en zo efficiënt mogelijk ingericht worden. Een station hoefde niet meer te zijn dan een grote overkap-



ping waar de belangrijkste functies als de loketten, controle en toegang tot de perrons ondergebracht zouden worden. Volgens deze opvatting ontwierp Van der Gaast in 1965 een nieuw gebouw voor station Heemstede-Aerdenhout.

Bij Heemstede-Aerdenhout diende de verhoogde spoorbaan als overkapping van het gebouw zelf. De langgerekte overdekte perrons werden boven de Zandvoortselaan gesitueerd. De belangrijkste voorzieningen zoals de ontvangsthal, de kaartverkoop, de controle en een cafetaria werden geheel onder de spoorbaan geplaatst. De perrons waren toegankelijk vanuit de ontvangsthal. Twee tegenover elkaar gelegen trappenhuizen leidden enerzijds naar het perron richting Haarlem,



anderzijds naar het perron richting Leiden. Zowel de trappenhuizen als de wachtkamers waren aan weerszijden van de sporen ondergebracht in twee rechthoekige volumes, die als het ware half in het viaduct werden geschoven. Deze uitstekende volumes die gedecoreerd waren met gevelstrips bepalen hoofdzakelijk het architectonische karakter van het gebouw en geven het ondanks alles toch enige vorm van monumentaliteit. Het viaductstation kreeg zowel aan de oost- als aan de westzijde een identieke behandeling. Het geheel vormt een strakke, evenwichtige compositie.



Huidige staat

De oorspronkelijke constructie van station Heemstede-Aerdenhout is deels bewaard gebleven. Onherstelbaar is de vervanging van de natuurstenen onderbouw voor een transparantere gevel. Hierdoor is het nodig geweest om een pilaren toe te voegen die de daarboven gelegen uitstekende volumes dragen. Daarnaast zijn aan beide zijden, direct onder de glasgevels van de trappenhuizen extra volumes toegevoegd voor commerciële doeleinden. Tenslotte worden de façades van het gebouw verstoord door de toevoeging van transparant blauwe liftschachten aan weerszijden van het gebouw. Hierdoor is de oorspronkelijke soberheid en eenvoud van het gebouw te niet gedaan, maar niet onherroepelijk gemaakt. Intern hebben tevens een aantal terugkerende wijzigingen plaatsgevonden. Zo is het plaatskaartenkantoor met de loketten vervangen door de Wizzle en ticketautomaten en is in de voormalige stationsrestauratie onder andere een bloemenwinkel gevestigd.



Waardstelling

Architectonisch: Ondanks de versturende wijzigingen die in de loop der tijd in het exterieur zijn aangebracht is het stationsgebouw in essentie nog zeer gaaf. Daarnaast maakt het deel uit van het modernistische oeuvre van stationsarchitect Van der Gaast. Dit gebouw is een duidelijke illustratie van het stilistische groeiproces dat de architect doormaakte. Hij zocht voor stationsgebouwen naar een functionalistische eenvoud, waarbij de overkapping een steeds belangrijkere rol zou spelen. Het ontwerp voor Heemstede-Aerdenhout vormt een fase binnen deze zoektocht, waarbij in dit geval de spoorbaan als overkapping functioneerde. *Stedenbouwkundig:* Het ontwerp van het stationsgebouw is onlosmakelijk verbonden met de stedenbouwkun-



dige situatie. Het oorspronkelijke ontwerp voor het stationsgebouw maakte deel uit van een grotere stedenbouwkundige opgave. Deze opgave leverde het eerste viaductstation van Nederland op.

Toekomst

Het stationsplein aan de westzijde van het station wordt heringericht. Het plan voor het stationsplein bestaat hoofdzakelijk uit het realiseren van parkeervoorzieningen voor zowel auto als fiets.

Literatuur

- A. Barnhard, Stations van Van der Gaast, in: Forum, 1984, nr. 4, p. 152-157.
- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 78-79.
- K. van der Gaast, Overpeinzingen van een stationsarchitect, in: Bouw, 1964, nr. 18, p. 622-624.
- Onderdoorgang en nieuw station voor Heemstede-Aerdenhout, in: Spoor- en Tramwegen, 22-5-1958, p. 173-176.
- H.G.J. Schelling, Vijf nieuwe stationsgebouwen, in: Bouwkundig Weekblad 1959, nr 1, p. 3-13.
- Spoorwegen Heemstede naderen hun voltooiing, in: Spoor- en Tramwegen, 1958, nr. 8, p. 129.
- A.H.Th. Vercruyse, Nieuwe stations van de Nederlandse Spoorwegen, in: Katholiek Bouwblad, 1964, nr. 26, p. 606-619.



Station Den Helder

G.J. van der Grinten, 1958-1960

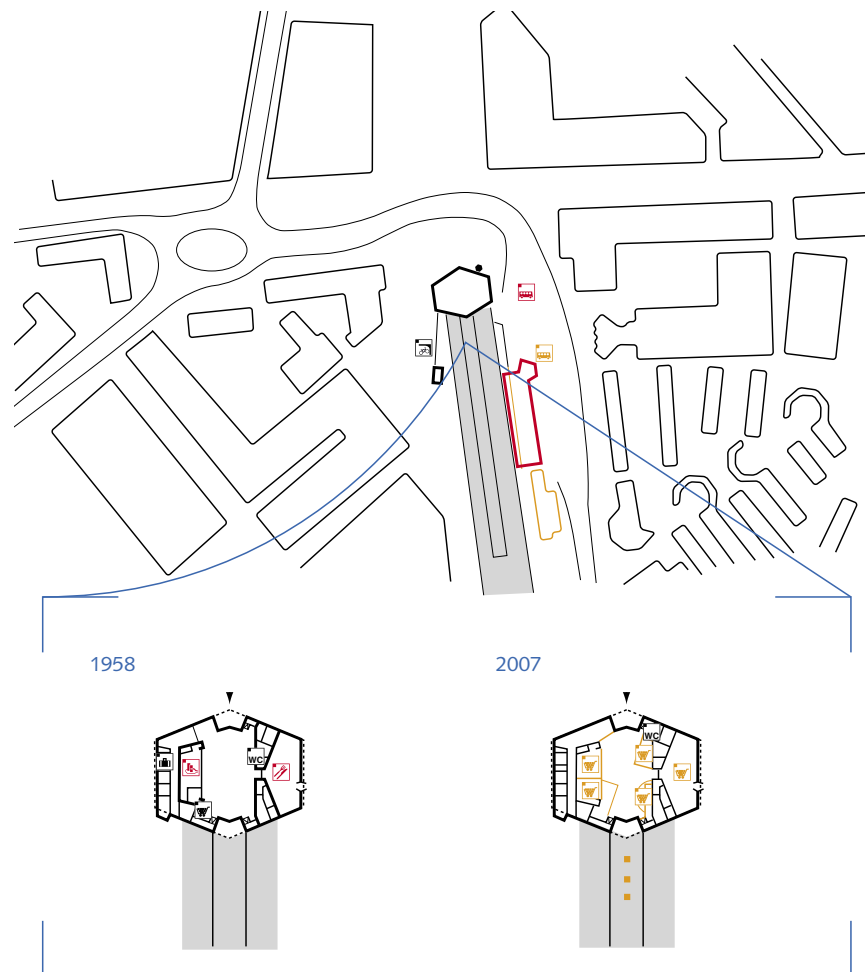
Achtergrondinformatie

Station Den Helder is het eindpunt van het treintraject Den Helder – Alkmaar. In 1958 werd het oorspronkelijke stationsgebouw (1862) van architect K.H. van Brederode afgebroken en vervangen door een nieuw stationsgebouw van architect G. J. van der Grinten. Dit nieuwe station werd zuidelijker van de oorspronkelijke locatie geprojecteerd omdat het eerdere stationsemplacement een behoorlijke barrière vormde in de stad Den Helder. Voor het nieuwe station werd het spoor 600 meter ingekort. Ir. G. J. van der Grinten was kortstondig in dienst bij de afdeling Gebouwen van de NS. Hij ontwierp in de periode 1958-1960 onder andere het station van Beverwijk, en de perronkap van station Schiedam-West.



Oorspronkelijk ontwerp

Het kopstation Den Helder is ondergebracht in een langgerekt zeshoekige volume dat haaks op de perrons is geprojecteerd. De korte as wijst in de richting van de perrons. Het stationsgebouw valt op vanwege de licht hellende overkapping die als een wafelijzer is gevouwen. Het dak rust op een aantal betonnen pilaren die vrij in de ruimte staan. Ronde vensters in het dak zorgen voor lichtinval in de centraal gesitueerde ontvangthal. Aan weerszijden van deze ontvangthal vindt men een ruime stationsrestaurant en bijbehorende faciliteiten en het plaatskaartenkantoor met loketten, de kiosk en de douanefaciliteiten. Onder de centrale hal bevindt zich een ruime fietsstalling. Het stationsgebouw is opgetrokken uit donker baksteen. Een klokkentoren die tevens dienst doet als schoorsteen zorgt voor een verticaal element naast het opvallend lage volume. Naast het station zelf ontwierp Van der Grinten ook een goederenloods en een dienstgebouw die aan beide zijden van de perrons zijn geplaatst en een vergelijkbare geometrische stijl hebben. De bakstenen ommuring die het stationscomplex afbakt zorgt voor eenheid. Op enkele plaatsen is de muur uitgevoerd in de karakteristieke zigzag vorm.



Huidige staat

Het exterieur van station Den Helder is vrijwel onveranderd gebleven ten opzichte van het originele ontwerp, dit geldt ook voor de perrons, enkele bijgebouwen en de bakstenen afscheidingen die de verschillende volumes ruimtelijk bij elkaar houden. De goederenloods is gesloopt. De belangrijkste en meest in het oogspringende architectonische details zoals het wafelijzerdak, de talrijke ronde lichtvensters in het dak en de klokkentoren bevinden zich tevens in originele staat. In het interieur zijn in de loop der tijd enkele wijzigingen aangebracht die de oorspronkelijke open ruimte van de stationshal ernstig verstoren, zo zijn er langs de muren kleine volumes toegevoegd waarin zich momenteel een bloemenwinkeltje en een kiosk bevinden. Hiermee is de oorspronkelijke ruimtelijkheid van de stationshal verloren gegaan. Daarnaast heeft de stati-

onsrestauratie plaatsgemaakt voor een groot makelaarskantoor. Kaartjes kan men kopen bij een van de drie kaartjesautomaten die op het perron staan.

Waardestelling

Architectonisch: Station Den Helder is een uniek gebouw omdat het stilistisch afwijkt van het type stationsgebouwen die in diezelfde periode is gebouwd. Er is veel aandacht voor details in het volume, zoals het wafelijzer dak dat met name in de oostelijke glasevel waar het terras is gesitueerd een bijzonder effect geeft. Ook de met zorg vormgegeven klokkentoren en de ronde lichtvensters in het dak zijn van bijzondere waarde.

Stedenbouwkundig: Het station maakt deel uit van een uitgebreidere reeks gebouwen die G.J. van Grinten ontwierp voor Den Helder, namelijk een goederenloods (inmiddels gesloopt) en een afzonderlijk dienstgebouw. Deze afzonderlijke gebouwen vormen een zichtbare eenheid, onder andere door de vergelijkbare architectonische stijl en de lage bakstenen afscheiding die de gebouwen aan elkaar verbindt en het stations-terrein afsluit. Ook het voorplein heeft een vergelijkbare 'hoekige' behandeling gekregen en gaat daarmee een zichtbare relatie aan met de gebouwen.



Toekomst

Voor zover bekend zijn er in de nabije toekomst geen plannen voor verbouwing van station Den Helder of bouwprojecten in de directe omgeving die relevant zijn voor de ontwikkeling van het station.

Literatuur

- Den Helder's nieuwe station, in: Nieuw Spoor, juni 1958, p. 10-11
- Druppel aan het einde van de lijn, Het nieuwe station van Den Helder, in: Spoor- en Tramwegen, 1958, p. 206-207.
- Vijf nieuwe stationsgebouwen, in: Bouwkundig Weekblad, 1959, p. 3-18
- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 84-85.





Station Venlo

K. van der Gaast, 1957

Achtergrondinformatie

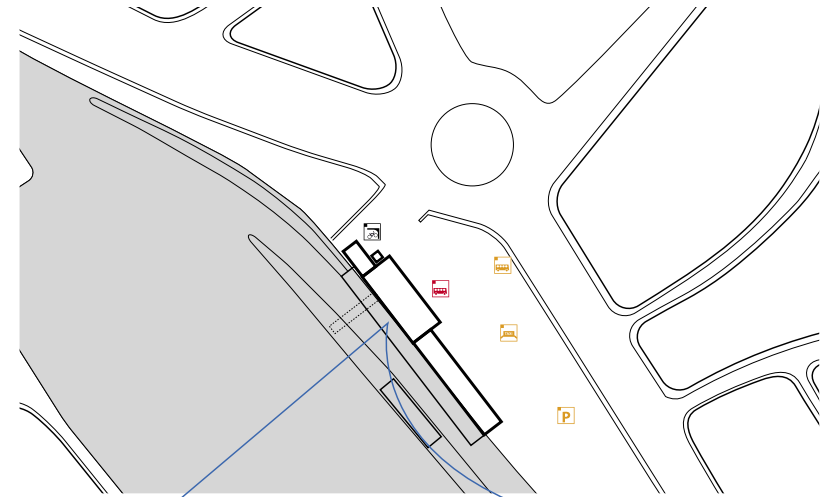
Het stationsgebouw van Venlo stamt uit 1957 en heeft treinverbindingen naar Maastricht, Eindhoven en Nijmegen. Door de directe ligging aan de Duitse grens diende het oorspronkelijk ook als grensstation. Deze douanefunctie is inmiddels komen te vervallen maar nog altijd is



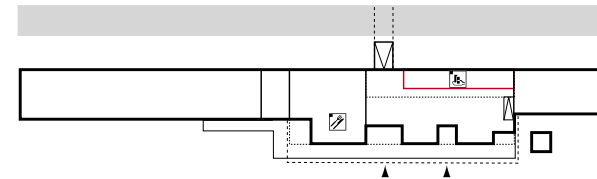
Venlo de eerste Nederlandse stationsstop vanuit Duitsland. Het station is gebouwd als onderdeel van een groter naoorlogs stedenbouwkundig plan voor het centrum van Venlo. In het najaar van 1944 werd het centrum van Venlo tijdens de Tweede Wereldoorlog getroffen door 13 bombardementen en enkele jaren daarna werd het Wederopbouwplan voor de Binnenstad goedgekeurd. Als gevolg van het Wederopbouwplan werd de binnenstad in oude staat hersteld door een restauratiearchitect en nam een stedenbouwkundige de verkeersstructuren onder handen, met de projectie van verschillende brede verkeersassen, bruggen en rotondes. Onderdeel van het verkeersplan was aanpassing van de spoortracés die in de periode voor de oorlog zorgden voor een knellende barrière dwars door de stad heen waardoor Venlo zich ruimtelijk moeizaam ontwikkelde. In het verlengde hiervan werd ook het oude stationsgebouw uit 1865 vervangen door een nieuw station dat paste in het moderne Venlo. Het station, als belofte van de moderne tijd, werd dichterbij het stadscentrum gepositioneerd, op de plek van een voormalige locomotiefloods. Tot de spoorwerken in Venlo behoorden onder andere ook de bouw van een spoorviaduct (Roermondse Poort) aan de westzijde van het station en een aan de zuidzijde gelegen seinhuis met dienstgebouw (1954). Door opheffing van de spoorlijn richting het dorpje Straelen werd er bovendien ruimte gecreëerd voor een grote verkeersrotonde voor het station, met wegen die naar Duitsland en Nijmegen leiden. Doordat het wederopbouwplan op twee verschillende gedachtes hinkte (behoud én toekomstige ontwikkeling) was de schaal van verkeersplan vele malen groter dan die van de binnenstad, waarvan het 19e eeuwse karakter was gehandhaafd. Hierdoor werd het nieuwe stationsgebouw alsnog van de binnenstad afgesneden door een reusachtig brede verkeersader.

Oorspronkelijk ontwerp

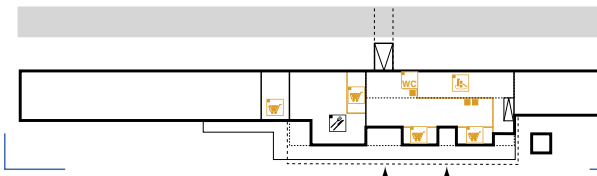
Het stationsgebouw is in zijn verschijning (de entreepartij) en ruimtelijk concept (de indeling van de hal) verwant aan station Eindhoven, ook naar een ontwerp van K. Van der Gaast (in samenwerking met W.J. Drees). Net zoals in Eindhoven spelen verkeersstromen in station Venlo de belangrijkste rol. Van der Gaast speelde met een groot deel van zijn stationsontwerpen in op een nieuwe naoorlogse tendens waarbij de trein moest concurreren met het groeiende autoverkeer. Om de slag van forenzenverkeer te kunnen winnen moest de NS een modernisering bewerkstelligen in haar stations. De nadruk in de gebouwen kwam vanaf de jaren vijftig te liggen



1957



2006



op efficiënter gebruik en kortere wachttijden. In het verlengde hiervan, werd het architectonische concept van Van der Gaast voor het station van Venlo volledig gedictieerd door verkeerstechnische overwegingen. Van der Gaasts ideeën over verkeersstromen komen tot uiting in de grote hal die dienst doet als ontvangst- en entreehal. Het hoofdgebouw bestaat uit een hal waaromheen verschillende faciliteiten voor het reizende verkeer zijn gegroepeerd. Aan de voorzijde van de hal zijn de verschillende entrees gesitueerd en aan de achterzijde het plaatskaartenkantoor met de loketten. Hierboven waren de kantoren gesitueerd die bereikbaar waren via een balkon dat in de hal uitstak. Het open karakter van het gebouw moest de dynamiek van de verkeersstromen benadrukken. Ook had Van der Gaast een duidelijke opvatting over het scheiden van functies. Het westelijke deel van de hal was bestemd voor passagiers en liep uit in de passagierstunnel, terwijl het ooste-



lijke deel bestemd was voor het goederenverkeer. Het restaurant situeerde Van der Gaast net zoals in Eindhoven aan de voorzijde aan het gebouw, onafhankelijk van de verkeersstromen. Deze keer aan de zijkant van de hal naast de reizigertunnel en niet boven de entrees. Hierdoor is de grote entreegevel nog opener en vormt de gevel slechts een glazen vlies tussen de hal en de buitenliggende stad. De glazen gevel van het restaurant en het bijbehorende terras ervoor boden de restaurantbezoekers een wijds uitzicht over het stadscentrum van Venlo. De kantoorruimtes voor het NS personeel werden ook weer ondergebracht in de verdiepingen boven de loketten, langs twee balkonpartijen die uitzicht boden op de grote hal. Station Venlo wijkt in een enkel opzicht af van Eindhoven door de douanefunctie die het van het oorsprong had. Dit douaneprogramma was ondergebracht in een gesloten zijvleugel, direct toegankelijk vanaf het station. Ook de bagage-afhandeling werd aan de andere zijde in een zijvleugel ondergebracht en niet in de grote hal. Van der Gaast wilde het grensstation Venlo om twee redenen opvallend maken, enerzijds was het het visitekaartje van het nieuwe, moderne Venlo voor de reizigers en anderzijds was het het eerste station dat de buitenlandse reiziger vanuit Duitsland in Nederland aandeed. Om de zichtbaarheid vanuit de stad en de monumentaliteit van het stationsgebouw te benadrukken tilde hij het gebouw op

tot het niveau van de spoorbaan. Bovendien ontwierp hij een opvallende entreepui die misschien nog meer dan in Eindhoven de aandacht vraagt door de grote, ver uitstekende luifel boven de glaswand. De grote luifel wordt gedragen door een reeks kolommen, waartussen de entrees naar de hal liggen. De wand is geheel transparant uitgevoerd om de hal zo open mogelijk te houden met doorzicht naar de stad. Voor de entrees ontwierp hij een breed bordes dat een vrij uitzicht geeft op de lager liggende stad met brede trappen die naar het stationsplein leiden. Naast het station plaatste hij bovendien een klokkentoren van bijna 24 meter hoog. Architectonisch gezien kan de constructie gezien worden als voorloper op het paraplu-model dat Van der Gaast voor Tilburg zou ontwikkelen. Ook hier zijn de perronkap, entreeuilifel en het stationsdak opgevat als één geheel.

Huidige staat

In tegenstelling tot Eindhoven is het interieur van de variant uit Venlo minder goed bewaard gebleven. Intern hebben er een aantal wijzigingen plaatsgevonden maar die kunnen vrij gemakkelijk ongedaan gemaakt worden. Wel zijn veel van de oorspronkelijke details verloren gegaan. De glazen wanden in de hal zijn deels dichtgemaakt waardoor er minder licht de hal binnenvalt. Dit geldt onder andere voor het

restaurant dat door de glazen wanden visueel een geheel vormde met de open en lichte hal. Dit effect is met het dichtzetten van de wand verloren gegaan. Ook is de trap die naar de bovengelegen kantoren leidt door de plaatsing van een wand niet meer bereikbaar vanuit de hal. Verder is het duidelijk dat de groei van (commerciële) voorzieningen een forse druk uitoefent op de openheid en transpartheid van de grote hal. Zo is bij de entree van het gebouw een bloemeshop ingebouwd, en hebben de loketten van het plaatskaartenkantoor aan de achterwand plaatsgemaakt voor commerciële functies. Ook staan er Duitse en Nederlandse kaartjesautomaten opgesteld in de ruimte en is de servicebalie verschoven naar de zijwand. De ruimtes in de douanevleugel hebben hun functie verloren en worden door NS personeel gebruikt of staan leeg. Over het geheel is de constructie van het gebouw nog erg gaaf en met name de entreelufigheid is nog zeer uitnodigend en opvallend.

Waardestelling

Architectuurhistorisch: Station Venlo is een goed voorbeeld van de modernistische stations die in de periode '50-'70 zijn gebouwd volgens een modernistische stijl met veel transparantie, grote glazen oppervlaktes, rechthoekige volumes en natuurlijke materialen. Daarnaast kan het gezien worden als voorloper van het paraplumodel.

Gaafheid: Ondanks de interne wijzigingen, die overigens relatief eenvoudig ongedaan gemaakt kunnen worden, en het verlies van een groot deel van de details is het gebouw zowel in de constructie als het exterieur (en dan met name de entreepartij) ongeschonden gebleven.



Toekomst

Voor zover bekend zijn er in de nabije toekomst geen plannen voor verbouwing van Venlo of bouwprojecten in de directe omgeving die relevant zijn voor de ontwikkeling van het station.

Literatuur

- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 87-88.
- Nieuwe Spoorwegentree voor Venlo, in: Nieuw Spoor, 1958, p. 3-5.
- Nieuw Stationsgebouw te Venlo, in: Bouw, 1958, p. 698-702.
- Omvangrijke spoorwerken in Venlo, in: Spoor- en Tramwegen, 1956, p. 237-239.
- Seinhuis met dienstgebouw te Venlo, in: Bouw, 1956, p. 1038-1039.
- Venlo's nieuwe station, in: Nieuw Spoor, 1957, nr. 7/8, p. 3-5.
- Venlo heeft zijn nieuwe station, in: Spoor- en Tramwegen, 1958, p. 73-75.
- Venlo der toekomst. Maken Ned. Spoorwegen dit jaar een begin?, in: Dagblad voor Noord-Limburg, 1-6-1948.

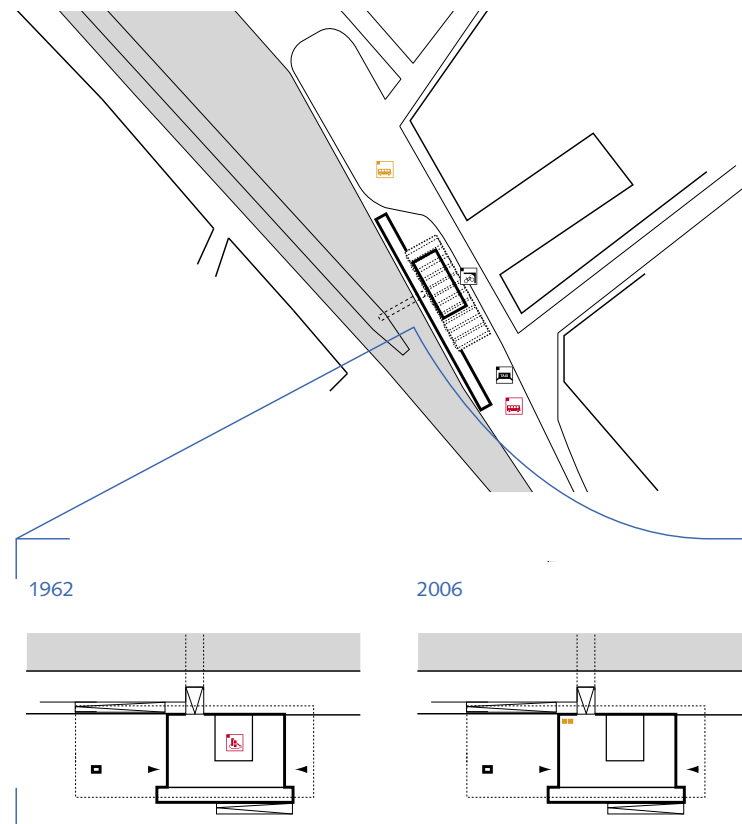


Station Almelo

K. van der Gaast en J.H. Baas, 1962

Achtergrondinformatie

Rond 1959 werd door de NS en het gemeentebestuur van Almelo besloten om voor het station een groot plein te creëren om ruimte te bieden aan een busstation. Om dit te kunnen doen moest het oude en gehavende stationsgebouw uit 1883 worden afgebroken en een nieuw ontvangstgebouw enkele tientallen meters meer naar het noorden (richting goederenemplacement) gerealiseerd worden. Het eilandperron uit 1907 dat voorzien was van een elegante gietijzeren kap en waarop in verschillende bakstenen gebouwtjes functies als wachtruimten, restauratie en dienstruimten ondergebracht waren functioneerde nog prima en werd daarom behouden. De nieuwbouw (1962), die werd ontworpen door K. van der Gaast en J.H. Baas, bestond daarom alleen uit een nieuw ontvangstgebouw met loketten voor de kaartverkoop en een bagage- en snelgoedafdeling. Doordat het stationsgebouw verplaatst werd zou de Egbert Gorterstraat echter haar visuele eindpunt verliezen. Om dit te compenseren werd tegen de spoordijk ook nog een laag wandgebouw ontworpen waarin het buskantoor met wachtkamer en buffet voor de busreiziger werd ondergebracht. Op deze wijze werd het nieuwe plein aan twee zijden omsloten. Ten zuiden van het plein, deels voor het wandgebouw bevindt zich in een rij de bushaltes. Het lage wandgebouw loopt aan de andere kant van het ontvangstgebouw door en herbergt nog een aantal dienstruimten.



Oorspronkelijk ontwerp

In station Almelo zet Van der Gaast weer een stap verder in de ontwikkeling van het stationsgebouw dat als kap geconcipeerd is. Het gebouw bestaat uit een aantal losse elementen: een grote luifel waardoorheen een hoge klokkentoren steekt waaronder een glazen doos is geschoven met tegen de dijk het lagere wandgebouwtje dat als het ware de hal insteekt. Het effect van deze opzet met de los 'zwevende' luifel is dat men overal doorzichten heeft naar de omliggende stad en het verhoogde perron met de treinen. De luifel strekt royaal uit om ook een deel van het plein te overkappen zodat men droog vanaf de voorrijbaan de ontvangsthal kan binnenlopen. De witte luifel bestaat uit brede metalen platen die dwars op een enorme metalen 'H-balk' rusten die zelf weer door twee grote V-vormige pylonen, aan weerszijden van de ontvangsthal, wordt getorst. De luifelplaten worden afgewisseld door glasstroken waardoor in de ruime hal ook van boven direct zonlicht naar binnenvalt en de nogal forse constructie toch luchtig blijft. De hal bestaat uit een metalen skelet dat is opgevuld met glas. In het midden van de glazen hal vormt een los volume dat tegen de spoordijk is aangeschoven en aan één zijde de loketten herbergt het middelpunt. Aan deze zijde is het volume onder

de glazen loketwand en de ramen aan de zijkant bekleed met natuursteen. Aan de andere (achter)kant heeft het volume een gesloten wand van rode baksteen. Aan deze zijde van het ontvangstgebouw is nu de treintaxistandplaats. Tegen de voorzijde van de ontvangsthall (aan de straatkant) is een lager smal volume geschoven dat is opgetrokken uit dezelfde rode bakstenen. Aan de kopse kanten vertoont deze een bandmotief door eenvoudige reliëfbanden in de baksteen. In dit lagere volume, waarlangs aan de buitenzijde een ramp naar de fietsenstalling onder de hal loopt, wordt de stalling met een trap direct vanuit de hal ontsloten. De reiziger liep na een kaartje te hebben gekocht vervolgens via een trap naar de reizigerstunnel onder het spoor. Boven de trap heeft Willem Heesen een glasraam ontworpen in blauwe en groene tinten die zwaaiende reizigers verbeeldt. Onder het spoor blijkt het om een 'dubbeloostunnel' te gaan; door betonnen peilers met hekwerk ertussen van de reizigerstunnel gescheiden, loopt een fietsers- en voetgangerstunnel naar de andere kant van spoor, waar zich boven de uitgang slechts een eenvoudig luifeltje met een glazen wand bevindt dat de fietstrap overdekt. Deze tunnel is altijd open en vormt een vaste verbinding tussen de twee stadsdelen aan weerszijden van het spoor. Op de trap vanuit de hal geeft een raam uitzicht op de ingang van de tweede tunnel. De scheidingwand waarin zich dit raam bevindt is in feite een van de poten van de klokkentoren. Deze klokkentoren ontspruit tussen de twee tunnels 25 meter omhoog om een rechthoekig kader te maken en met het andere smalle been tegen het spoor aan te landen. Het gat in de met zwart verglaasde bakstenen bekleedde toren is geaccentueerd met wit betonnen randen. Het uurwerk op de brede poot heeft neon wijzers en uurtekens. De ingang van de tweede tunnel bevindt zich naast de ontvangsthall en aan het plein in het lagere wandgebouw van het buskantoor. De voorgevel van dit wandgebouw is opgebouwd uit een betonnen pijlerconstructie die het V-motief van de grote pijlers herhaalt. De constructie is opgevuld met glas en baksteen. Bij de tunnelingang is de constructie opengelaten en voeren luie trappen



met fietsgoten naar beneden. Ter hoogte van de trappen naar de perrons bevindt zich een ondergrondse 'kruising' waar men vanuit de tweede tunnel over kan steken richting de perrons en andersom. Dit punt is gemarkeerd met een ronde en door tl-buizen verlichte verdieping in het plafond. Het tunnelgebied is ruim en door de lichte, zandkleurige tegels die de wanden bekleeden een prettige ruimte om doorheen te gaan. Later is een hek geplaatst zodat 's nachts de reizigerstunnel van de openbare route afgesloten kan worden.



Huidige staat

Het nieuwe stationsgebouw is vrijwel in de originele staat gebleven. De meeste originele details zijn behouden, alleen de klokkentoren heeft een renovatie ondergaan en is gestuct en lichtgrijs geschilderd. De hal geeft een wat verlaten indruk omdat de kaartverkoop hier is verdwenen en vervangen door automaten. In de kiosk op het perron is nog een kaartje te kopen en informatie te verkrijgen. Alle nieuwe winkeltjes zijn in de gebouwtjes op het perron ondergebracht waardoor de hal zijn ruimtelijkheid en doorzichtigheid heeft kunnen behouden. Momenteel worden er liften gebouwd in het station.

Waardestelling

Architectonisch: Een belangrijk werk in het oeuvre van Van der Gaast. Met name als stap in een ontwikkeling waarin de kap zich steeds meer als organiserend en beeldbepalend architectonisch onderdeel manifesteert.

Gaafheid: Het gebouw is nog zeer gaaf, inclusief details.

Toekomst

In april 2007 wordt gestart met de bouw van een verdiept spoor dat loopt van het viaduct iets ten zuiden van Station Almelo tot aan Station Almelo De Riet. Het treinverkeer wordt tot de oplevering in december 2008 over een hulspoor geleid dat vanaf maart 2007 gereed is. Deze operatie heeft tot doel twee gelijkvloerse overwegen waar regelmatig ongevallen gebeuren te omzeilen,



daarmee de veiligheid te vergroten, de barrièrewerking op te heffen en de geluidsoverlast van de treinen te verkleinen. In de directe omgeving worden nog drie overwegen opgeheven. Voor zover bekend heeft dit geen vergaande gevolgen voor het stationsgebouw. Wel zijn een aantal verbeterende acties ondernomen in en om het station. Aan de voorzijde zal de steile voetgangerstrap naar de tunnel verdwijnen om plaats te maken voor een lift. Het voetverkeer zal dan via de luie fietstrap gaan lopen. Aan de achterkant wordt eveneens een lift geplaatst en wordt in het kader van de nieuwbouwplannen op het Almelineterrein een plein aangelegd dat schuin afloopt naar de tunnel. Voorts is onlangs een nieuwe fietsenstalling gereed gekomen aan de achterzijde (Parallelweg). Ook deze ingrepen zullen het gebouw niet wezenlijk aantasten. Al in 2004 werd de verlichting in het gebouw verbeterd.

In het buskantoor is momenteel Stadstoezicht gevestigd. Een kans voor de hal ligt in het verlaten lokettenvolume; hier zou een winkel gevestigd kunnen worden die de ruimte wat zou verlevendigen. De voormalige bagage- en snelgoedafdeling ziet er ook verlaten uit. Deze leent zich minder goed voor een winkelfunctie door haar meer gesloten karakter.

Literatuur

- A. Barnhard, Stations van Van der Gaast, in: Forum, 1983, nr. 4, p. 152-157.
- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 98-100.
- Victor Lansink, Spoorwegstations in Nederland 1955-1980. Variatie in standaardisatie (doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis Universiteit van Utrecht), Utrecht, 1998, p. 44
- Almelo krijgt verdiept spoor, in: De Twentse Courant/Tubantia, 10-8-2005.
- Andere opzet en risicoverdeling bij nieuwe aanbesteding Almelo Verdiept, Persbericht ProRail, 25-1-2005.
- Station Almelo nu veel beter in het licht, in: De Twentse Courant/Tubantia, 30-12-2004.



Station Tilburg

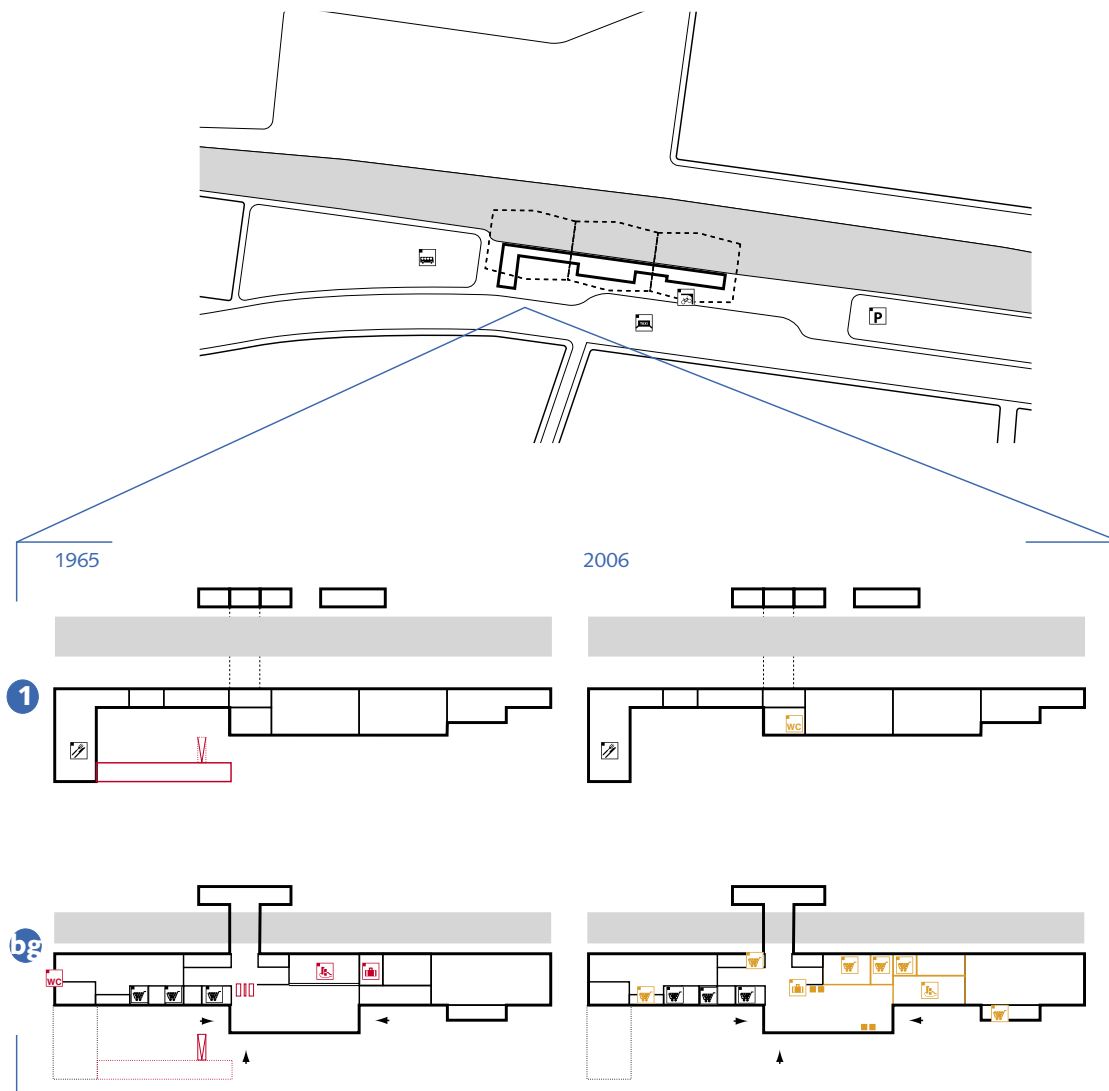
K. van der Gaast, 1965

Achtergrondinformatie

In Tilburg komen drie spoorlijnen samen: de lijn van Breda naar Eindhoven, van Tilburg naar Nijmegen en van Tilburg naar Turnhout. Al voor de Tweede Wereldoorlog werd in Tilburg nagedacht over hoe de barrièrewerking van het spoor in het centrum van de stad zou kunnen worden opgelost. Door de oorlog zijn de plannen voor een tunnel niet tot uitvoering gekomen. De spoorlijn loopt midden door de stad en de situatie van het station wordt bepaald door een parallelweg, de Spoorlaan, die dicht langs het station loopt en de smalle Stationsweg die vanuit het centrum loodrecht op het station uitkomt. Het probleem met de gelijkvloerse spoorovergangen die het noorden en zuiden van de stad verbonden werd na de oorlog door de groei van de stad en de sterke toename van het wegverkeer echter steeds nijpender. Men heeft toen het oude plan voor ondertunneling weer opgevat en uitgebreid tot een oplossing met drie tunnels. Vanaf 1957 is daarop begonnen met een grootscheepse aanpassing van het stationsgebied. De eerste stap was de omlegging van de lijn van Tilburg naar Turnhout naar de noordkant van het station, de aanleg van een nieuw goederen-emplacement aldaar en de verbreding van de Spoorlaan aan de zuidkant van het station waarvoor door deze operatie ruimte was vrijgekomen. Vervolgens werd de spoorlijn opgetild en werden op drie plaatsen tunnels gemaakt in het talud waardoor het verkeer zich voortaan ongestremd tussen noord en zuid kan bewegen. De verhoogde spoorlijn vroeg om een nieuw stationsgebouw waarin het niveauverschil tussen straat en perron zou worden opgelost.

Oorspronkelijk ontwerp

Een groter probleem voor het nieuwe stationsgebouw vormde de beperkte ruimte die beschikbaar was tussen de Spoorlaan en de spoorlijn. Ir. Koenraad van der Gaast vond een oplossing door het stationsgebouw zover mogelijk tegen en deels onder de spoorbaan te schuiven. Het gebouwde volume is tot een minimum teruggebracht en geleed tot een complex van min of meer losstaande gebouwen. Zo ontstond er nog net ruimte voor een voorrijstrook. Deze volumebeperkende oplossing bracht wel weer met zich mee dat het stationsgebouw geheel dreigde weg te smelten in zijn omgeving terwijl de gemeente Tilburg (verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de financiering) een toonaangevende architectuur wenste. Van der Gaast loste dit probleem op door alle aandacht voor het alles-overkoepelende en spectaculair vormgegeven dak op te eisen. Het los zwevende dak, dat is opgebouwd uit grote Hypparschalen, overwelft de perrons, het stationsgebouw en het voorplein in één genereus gebaar. Tussen de losse bouwvolumes door kan men de treinen van veraf zien staan. Dit stations-



gebouw vormt daarmee het meest rigoreus uitgevoerde voorbeeld van het 'alles-onder-één-kap' of 'paraplu-concept' dat Van der Gaast al eerder toepaste in de stations van o.a. Schiedam, Almelo en Amsterdam Sloterdijk. Hier wordt het dak werkelijk één langgerekte paraplu die alle elementen overkoepelt. Het dak is opgebouwd uit twee rijen van zes hypparschalen, dat zijn dubbelgekromde gewelfvormen, die zo één groot ondularend vlak vormen. De dubbelgewelfde schaaldaken worden gevormd door een ruimtevakwerk van stalen balkjes die afgedekt zijn met donker gebeitst hout, zodanig dat het witgeschilderde stalen vakwerk zichtbaar



blijft. Ze steunen in het midden (op het eerste perron) op stevige betonnen kolommen, maar aan de randen wordt het dak afgetuid aan slanke stalen pylonen. Deze pylonen prikken door de brede glasstroken heen die de schaaldaken onderling verbinden maar visueel van elkaar scheiden en voor daglicht zorgen op de perrons. Het uiterlijk van de min of meer losstaande bouwvolumes waarin zich de ontvangstruimten en andere stationsfuncties bevinden wordt bepaald door een transparante uitvoering in staal en glas. De lange, smalle aaneenschakeling van volumes is opgetrokken binnen een frame van H-balken die diep donkerblauw zijn geschilderd. Het frame vormt als het ware een tunnel van H-balken die elke twee meter met twee verticale en een horizontale balk daarbovenop een 'boog' maken. De balken omvatten glazen dozen zodat een luchtige en transparante bebouwing is ontstaan waarin verschillende doorzichten gegeven worden naar het spoor en van het perron naar de stad. Centraal in deze bebouwing ligt een entreehal van twee verdiepingen hoog. De glazen gevel van het entreegebouw wordt hoog door een loze wand van blauwgeverfd latwerk doorgezet om deze met de gevel van het naastliggende volume met kantoorruimtes boven en de snelgoedloods beneden te verbinden. Op dit latwerk is groot de tekst 'Nederlandse Spoorwegen' met het logo bevestigd. Op de andere hoek van de hal is de gevel ook met dit latwerk bekleed en biedt plaats aan een grote klok. De hal is van alle kanten goed zichtbaar en wordt aan drie zijden door dubbele deuren ontsloten. Aan weerszijden van de deuren zijn kleurrijke glasmozaïeken van de hand van Piet Buys aangebracht. De mozaïeken lopen van binnen naar buiten (en andersom) door en tonen het komen en gaan van gehaaste passagiers. Tegen de achterwand bevonden zich de loketten en half

onder het spoor het bijbehorende kantoor. Boven de loketten geeft een raam over de gehele lengte uitzicht op het eerste perron en het schalendak erboven. Opvallende armaturen verlichten de hal: zwart-witte ringvormige kronen waarin aan de buitenkant gloeilampen ingedraaid zijn. De vloer is van licht natuursteen waarin donkere natuurstenen strepen het vlak ritmeren. Rechts van de loketten was een ruimte voor de aanname van bagage en een expres- en snelgoedloods. Links van de loketten bevindt zich de ingang van de reizigerstunnel die wordt geaccentueerd door een lichtbak over de gehele breedte van melkglas gevat in metalen sponningen. Gelijk links van de tunnel bevindt zich nog een winkelruimte die vanuit de hal te bereiken is. Daarnaast zijn andere winkelruimten opgenomen aan het voorplein. De reizigerstunnel verschaft via trappen en roltrappen toegang tot het eerste perron dat langs het stationsgebouw loopt en tot een eilandperron. Het was de eerste keer dat roltrappen meteen in het ontwerp voor een station werden opgenomen. Vlak na de ingang van de tunnel zijn aan weerszijden twee kleine ruimten voor kiosken en in de wanden van de tunnel, die met zwarte en witte glasmozaïeksteentjes bekleed is, bevinden zich glazen vitrines. De wand achter het eerste perron wordt gevormd door de verdieping van het stationsgebouw en wordt geleed door de donkerblauwe verticale H-balken. Hierin bevinden zich links dienstruimten en rechts een wachtruimte (waarvanuit men uitzicht heeft op de hal beneden) en een personeelskantine. In het midden, boven de loketten, is de wand geheel transparant zodat men uitzicht heeft op de hal en nog verder op de stad. Op het tweede perron herbergen twee gebouwtjes wachtruimten. De gebouwtjes zijn in eenzelfde frame opgetrokken als de andere bebouwing. Het kleinste gebouwtje is midden over de trappen gebouwd, het tweede

gebouwtje behuist een grotere wachtruimte met een keukentje. Het restaurant is verhoogd op een rij brede, gecanneleerde grindbetonnen kolommen links van het entreegebouw en de winkeltjes geplaatst, haaks op het eerste perron. Met het langgerekte verhoogde terras dat weer haaks op het rechthoekige restaurantvolume stond (inmiddels afgebroken) werd zo ruimtelijk het stationsplein omarmd, maar bleef de omringende stad op grondniveau zichtbaar en direct bereikbaar. Vanaf het pleintje waren terras en restaurant met trappen te bereiken. Onder het restaurant door lopend bereikt de reiziger het busstation. Rechts van het entreegebouw loopt een trap naar beneden waar de ingang tot de fietsenstalling onder de expres- en snelgoedloods ligt. open ruimte die hier tussen de gebouwen bestaat Van de andere zijde is deze ingang met een *ramp* die langs het gebouw loopt voor de fietsers bereikbaar. Waar de de hoek omgaat naar de ingang bevindt zich de enige ronde vorm in het gebouw; de hoek is hier afgerond tot een kwart cirkel en bevat een wenteltrap die vanuit de fietsenkelder toegang geeft tot het eerste perron. Een bijna frivol accent in een verder strenge functionalistisch-modernistische vormtaal. Ten westen van het station is de klokkentoren in de vorm van een reuzenknijper nog een beeldbepalend element.



Huidige staat

Het stationsgebouw is redelijk intact gebleven door de jaren heen. De grootste verandering betreft het terras van het restaurant dat is afgebroken om het voorplein nog vrijer te maken. Het restaurant is tegenwoordig wel vanaf het eerste perron bereikbaar zodat de kritiek op het originele ontwerp dat het restaurant teveel buiten de routing viel is gepareerd. Het programma in het station is zoals overal elders veranderd. Het plaatskaartenkantoor is verplaatst naar de oostzijde van de hal waar vroeger de bagage werd aangenomen en biedt nu plaats aan een Bruna, Pizza Hut en broodjeszaak. De originele lichtarmaturen zijn verdwenen. De oorspronkelijke winkelruimte aan de hal, links van de tunnel, biedt nu plaats aan een grenswisselkantoor en aan het stationsplein zijn nu een Smullers en Albert Heijn gevestigd. De snelgoedloods staat grotendeels leeg. De ruimte is opgedeeld en in de hoek bij de ingang van de fietsenstalling is een bloemenzaakje gekomen. De reizigerstunnel is nog redelijk origineel, de vitrines en de bekleding van de wanden zijn nog zoals ze waren. Ook de vloeren in de tunnel en de hal zijn nog origineel. Op het perron is niet veel veranderd. In de voorhal van de wachtruimte zijn nu automatische toilet-

ten geïnstalleerd. Deze ruimte is opnieuw aangekleed en een nogal sfeerloze en onbepaalde ruimte geworden. Naast de wachtruimte is een automatiek te vinden en is een ingang naar het restaurant gemaakt dat modern is ingericht en een hippe loungesfeer heeft gekregen. Buiten zijn de gevels grotendeels intact gebleven, alleen de bakstenen vlakken (gevels aan het talud en de klokkentoren) hebben helaas een laag gele verf gekregen.

Waardestelling

Architectonisch: Het station is architectonisch van groot belang wegens het paraplu-concept dat hier een hoogtepunt bereikte. De kap van hypparschalen is uniek binnen de Nederlandse stationsbouw, ook vanwege de schaal waarop ze zijn toegepast. Het enige andere station met deze schalen (Schiedam) is inmiddels vervangen door nieuwbouw. De grote luchtigheid en transparantie van het gebouw met de losse elementen onder één zwevend dak is nergens anders zo goed te vinden. Ook de doorzichten tussen perron, hal en omgeving zijn van groot belang voor het lichte karakter van het gebouw.

Gaafheid: Het station is in nog redelijk gave staat. Het nieuwe programma dat is toegevoegd heeft nauwelijks geleid tot aanpassingen in de plattegrond of de architectuur.

Toekomst

Na meer dan vier jaar onderhandelen hebben in januari 2007 de gemeente Tilburg en Nedtrain een overeenkomst getekend waardoor de weg eindelijk vrij komt voor de verplaatsing van de NS werkplaats ten noorden van het station naar industrieterrein Loven Noord. Vanaf eind 2010 kan dan op die plek gestart worden met de grootscheepse herontwikkeling die gepland is voor het gebied tot een hoogwaardig centrumstedelijke locatie met woningen, kantoren, onderwijs-, culturele en leisuurvoorzieningen. Een deel van de bouwopgave is of wordt al gerealiseerd (woningen in het Westpointgebouw en de Stadsheer, op het Holland-terrein, Pieter Vreedeplein en een verzorgingshuis), maar



het kloppend hart van de ontwikkeling moet wachten op de verhuizing van de werkplaats. De werkplaatsgebouwen op het complex dat gesticht werd in 1868 zijn architectuur- en industrieelhistorisch interessant (o.a. een booghal en een stoomketelfabriek) en in de overeenkomst is afgesproken deze te behouden. De Provincie heeft in maart 2007 een bijdrage van vijf ton toegezegd voor de restauratie van waardevolle gebouwen. Het project Spoorzone vormt een onderdeel van een grotere operatie die het centrum van Tilburg moet opwaarderen. Voor het station hebben de ontwikkelingen in de Spoorzone grote gevolgen. De reizigerstunnel zal worden verbreed en er zal een nieuwe tunnel bijkomen om de verbinding van de verschillende stadsdelen te versterken. Er wordt over gediscussieerd de nieuwe passage semi-toegankelijk te maken door een pasjessysteem te introduceren, maar er is zoals valt te verwachten groot verzet tegen dit plan. ProRail die de passage zal beheren wil op deze manier de veiligheid garanderen. Wat de aanleg van de tunnel precies voor het gebouw zal betekenen is nog niet duidelijk. De gemeente spreekt over nieuwe stationsgebouwen en voorpleinen maar niet of deze de bestaande gebouwen vervangen. Extra gebouwen erbij zou in principe geen afbreuk doen aan het parapluconcept. De hele organisatie en plattegrond zal in ieder geval veranderen. Verdere veranderingen zijn dat het aantal perrons zal worden uitgebreid en het busstation verplaatst zal worden naar de noordzijde.

Literatuur

- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 105-109.
- A. Barnhard, Stations van Van der Gaast, in: Forum, 1984, nr. 4, p. 152-157.
- K. van der Gaast, Ontwerp stationsgebouw Tilburg, in: Bouw, 1963, nr. 28, p. 914-915.
- K. van der Gaast, Stationsoverkapping te Tilburg, in: Bouw, 1964, nr. 10, p. 311-312.

- K. van der Gaast, Het nieuwe stationsgebouw te Tilburg, Bouw, 1966, nr. 18, p. 648-652.
- P. Wilhelm, Stationsoverkapping te Tilburg, TABK, 1964, p. 619-624.
- Stationsoverkapping te Tilburg, Katholiek Bouwblad, 1964, p. 620-624.
- H. Ibelings, Nederlandse architectuur van de twintigste eeuw, 1995, p. 92-95; 110.
- J. van Dal, Architectuur langs de rails. Overzicht van stationsarchitectuur in Nederland, 1981, p. 85-110.
- Doorbraak in herontwikkeling Spoorzone. Tilburg en Nedtrain bereiken overeenkomst over verplaatsing NS werkplaats, persbericht gemeente Tilburg, 30-1-2007.
- Vijf ton voor industrieel erfgoed Spoorzone. Restauratiesubsidie van provincie Noord-Brabant, persbericht gemeente Tilburg, 2-3-2007.
- Toltunnel onder NS-station Tilburg, in: Brabants Dagblad, 18-4-2005.
- Verbouwing station start komende week, in: Brabants Dagblad, 12-9-2001.



Standaardstation Etten Leur

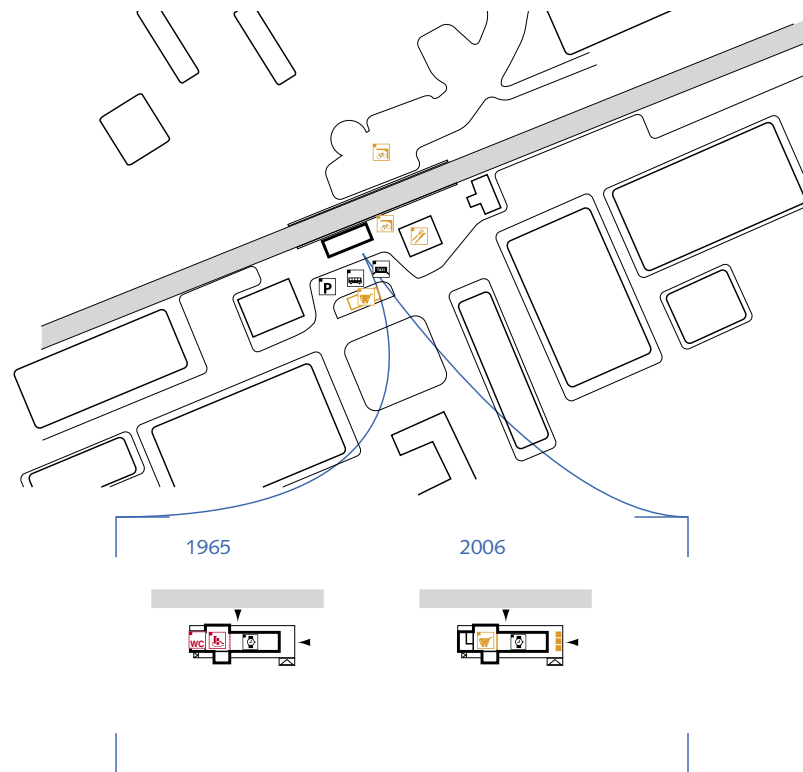
C. Douma, 1965

Achtergrondinformatie

Het station Etten Leur ligt aan de 14 kilometer lange spoorlijn tussen Roosendaal en Breda en is in 1965 gebouwd naar een ontwerp van architect C. Douma. Tot 1945 beschikte plattelandsgemeente Etten alleen over een laad- en losplaats voor goederen en moesten reizigers voor het treinverkeer uitwijken naar naastgelegen gemeenten. Het oorspronkelijke (inmiddels gesloopte) stationsgebouwtje dateerde uit 1885 en was eigenlijk niets meer dan een dienstwoning met een extra verdieping voor het laden en lossen. Halverwege de jaren zestig van de vorige eeuw werd besloten tot de bouw van een nieuw station in Etten Leur. In die periode zou Etten Leur van twee aaneengesmolten lintdorpen Etten en Leur uitgroeien tot een groeikern in dienst van het door de Nederlandse overheid ingestelde industrialisatiebeleid, met 12 nieuwe woonwijken rondom een centrum. Een nieuw station voor passagierstreinverkeer paste binnen deze nieuwe status.

Oorspronkelijk ontwerp

Het station Etten Leur betreft een standaardtype uit het oeuvre van de architect Douma en dezelfde type stations zijn in de periode 1964-1976 gebouwd in Bunde (gesloopt), Anna Paulowna, Geleen Oost, Rotterdam Wilgenplas (wordt gesloopt), Wierden, Heerhugowaard, Schagen, Nijverdal en Deurne. Dit stationsmodel wordt door de architect zelf getypeerd als het 'plinttype', vanwege het hoogteverschil tussen het stationsplein en het stations- en perronniveau. Dit niveauverschil wordt opgelost door een onderbouw met brede trapreden. Het standaardstation werd in verschillende afmetingen uitgevoerd, maar bestond in hoofdzaak uit een langgerekt volume met een gevellengte variërend van 20 tot ongeveer 35 meter, met aan de voorzijde een voorplein en aan de achterzijde de perrons. De horizontale gevelwand wordt in het plinttype onderbroken door een losstaand bakstenen geveldeel, vaak in een sierverband gemetseld, die de monotonie van de gevel doorbreekt. De platte-



grond van het plinttype is opgedeeld in twee verschillende gebruikszones. In het gesloten gedeelte bevinden zich de privé-vertrekken zoals berg- en bagageruimtes en de wc's, terwijl in het open gedeelte juist de publieke ruimtes zijn ondergebracht, zoals een glazen hal met wachtgelegenheid en het kantoor met twee loketten voor de kaartverkoop. Aansluitend aan de wachtruimte is een royale, overdekte in- en uitgang die toegang biedt tot de perrons en de wachtruimte. Het materiaalgebruik in deze serie standaardgebouwtjes is vergelijkbaar en bestaat hoofdzakelijk uit verschillende soorten geëmailleerde baksteen, stalen puien met borstweringen van geëmailleerd glas en een aluminium daklijst. Bijzonder aan deze vroege serie standaardstations is dat er in het ontwerp nog ruimte is voor architectonische expressie. Het ontwerp werd zodanig bepaald dat er op eenvoudige wijze veel te variëren in afmeting en kleur- en materiaalgebruik. Voor elk station werd bovendien een lokale kunstenaar aangetrokken om het gebouw, zij het met minimale middelen, zijn eigen karakter te geven. Ook in Etten Leur was ruimte voor een (inmiddels gesloopt) veelkleurig glasmozaïek onder de loketbalie in de wachtkamer.

Huidige situatie

Het station is centraal gesitueerd in Etten Leur (ruim 40.000 inwoners), op loopafstand van het centrum. Het station zelf ligt aan groot voorplein, met een busstation, parkeergelegenheden en een taxistandplaats. Rondom het stationsplein

zijn diverse voorzieningen aanwezig die de pleinvorming versterken en waardoor een nieuw klein centrum is ontstaan. Het plein wordt onder meer omgeven door een tankstation, een postkantoor, een politiebureau, een Rabobank, een afhaalchinees, en een bloemist. Parallel aan de achterzijde van het stationsgebouw liggen de twee zijperrons met een lengte van 275 meter, richting Roosendaal en Breda. De perrons zijn onderling verbonden met een door slagbomen beveiligde oversteekplaats. Aan het gebouw zelf zijn sinds de oplevering in 1965 nauwelijks veranderingen aangebracht en de plattegrond is hetzelfde gebleven ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp. De meest ingrijpende verandering is de vervanging van oorspronkelijke loketten in de wachtruimte en het bijbehorende glasmozaïek. De verdere veranderingen beperken zich tot kleine ingrepen zoals de vervanging van de oorspronkelijke deuren en bankjes op de perrons en in de wachtruimte. Ook qua functie is het station onveranderd gebleven. Het station Etten Leur is bestemd als overstaphalte en niet als verblijfshalte. Het ontbreken van wc's of een koffi corner versterkt dit karakter. Het afsluiten van de wc's op dit station (die er oorspronkelijk wel waren) past in het NS stationsbeleid waarbij openbare toiletten op kleine stations niet meer aangebracht worden en aanwezige toiletten gesloten worden of gesloten blijven. Deze ingreep moet vandalisme tegen gaan.



Recentelijk is de eigendomssituatie van het gebouw veranderd, het is verkocht aan een particuliere exploitant die een deel van het station uitbaat als kiosk. Hierdoor is een merkwaardige situatie ontstaan waarbij het stationsgebouw zelf niet meer in eigendom is van de NS, maar wel de uitstraling heeft van een NS station en als zodanig gebruikt wordt. De NS is te gast in zijn eigen huis. Met de verkoop van het gebouw zijn een aantal minimale functie-wijzigingen doorgevoerd. De kaartverkoop gebeurt nu buiten, bij een drietal treinkaartjesautomaten die geplaatst zijn in de overdekte entree. Het oorspronkelijke plaatskaartenkantoor is nu ingericht als kiosk. De overige ruimtes zoals de bagage- en bergruimtes in het gebouw zijn in privé-gebruik.

Waardstelling

Architectuurhistorisch: De waarde van station Etten Leur kan toegekend worden aan de plek die het in de bouwhistorische ontwikkeling van NS-stations in Nederland inneemt. Etten Leur maakt deel uit van een serie standaardstations die

architect C. Douma tot aan 1975 voor de NS heeft ontworpen. De bouw van het plinttype station markeerde een nieuwe richting in stationsarchitectuur, namelijk de periode van verregaande standaardisatie en versoering van de gebouwen. Etten Leur is een goed bewaard gebleven voorbeeld van het plinttype station en bovendien een van de grootste en meest uitgebreide uit de serie. *Gaafheid:* De uitzonderlijke gaafheid van het station geeft het zijn specifieke waarde. Het is zowel gaaf in de oorspronkelijkheid van gevel- en plattegrondindeling als in de detaillering en het materiaalgebruik. Dit geldt zowel voor het interieur (met uitzondering van de vervanging van de loketten en het glasmozaïek) als het exterieur. Zelfs de deurklinken, de vloertegels, de klok en de belettering van de Nederlandse Spoorwegen op het dak zijn nog origineel.



Schagen

Deurne



Toekomst

Voor zover bekend zijn er in de nabije toekomst geen plannen voor verbouwing van station Etten-Leur of bouwprojecten in de directe omgeving die relevant zijn voor de ontwikkeling van het station.

Literatuur

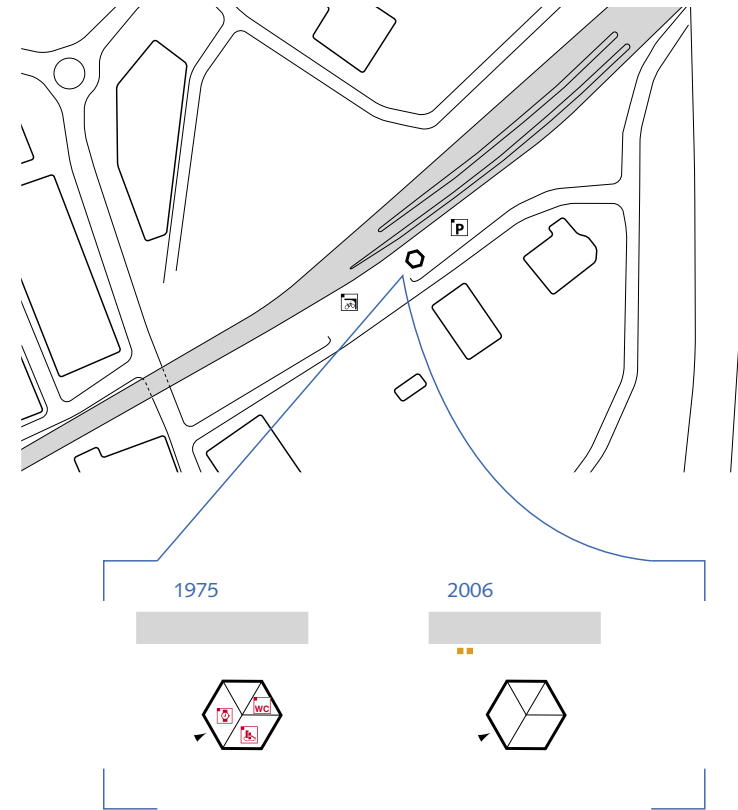
- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 121-122.
- C. Douma, Station voor Etten-Leur, in: Bouw, nr. 25, 20 juni 1964, p. 897.
- Victor Lansink, Spoorwegstations in Nederland 1955-1980. Variatie in standaardisatie (doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis Universiteit van Utrecht), Utrecht 1998, p. 67-72.

Standaardstation Beek-Elsloo

C. Douma, 1975

Achtergrondinformatie

Station Beek-Elsloo is een spoorwegstation dat gelegen is tussen de twee Zuid-Limburgse plaatsen Beek en Elsloo. Het station bestaat uit twee sporen en ligt langs het traject Roermond - Maastricht-Randwyck. Vanuit Beek-Elsloo vertrekt tweemaal per uur een stoptrein in beide richtingen. Het eerste stationsgebouw op diezelfde plek stamt uit 1865 en was een traditioneel bakstenen gebouwtje van de architect K.H. Brederode. In 1975 werd het oude station gesloopt en vervangen door een nieuw klein stationsgebouw, naar een ontwerp van stationarchitect C. Douma. Het oude stationsgebouw representeerde niet langer het nieuwe moderne imago van de NS. Douma was samen met zijn collega W.B. Kloos verantwoordelijk voor de verregaande versobering die halverwege de jaren vijftig plaatsvond in de stationsarchitectuur. Deze versobering was het directe gevolg van een bezuinigingsdrang die destijds plaatsvond bij de NS. Er was behoefte aan een reeks standaardstations die op verschillende plekken in Nederland zonder enige moeite herhaald konden worden. Douma en Kloos ontwierpen als reactie hierop verschillende reeksen standaardstations, waaronder het 'plinttype' en prototype Vierlingsbeek. Deze stations werden in verschillende varianten op diverse plekken in Nederland gebouwd. Ondanks dat het standaardtypes waren, functioneerden deze nog wel als volwaardige stations, en werd het door de flexibele plattegronden nog mogelijk gemaakt om een relatie aan te gaan met de directe omgeving van de uiteindelijke locatie. Bovendien was er nog ruimte, hetzij minimaal, voor architectonische details en kunstwerken die de stations nog enige aantrekkelijkheid gaven. De versobering in de stationsarchitectuur werd enkele jaren later echter nog drastischer doorgezet en leidde tot een serie standaardstations met een minimum aan programma en een minimum aan details. Station Beek-Elsloo behoort tot deze laatste generatie standaardstations.



Oorspronkelijk ontwerp

Het station Beek-Elsloo betreft een standaardtype uit het oeuvre van de architect Douma. In de periode 1968-1975 is dit type standaardstation door het hele land herhaald, meestal bij zogenaamde voorstadstations. In totaal werden er zestien identieke stations gebouwd in, onder andere in Utrecht Overvecht, Rotterdam Alexander, Maassluis West, Vlaardingen West, Delft Zuid, Dordrecht Zuid, Tilburg West, Eindhoven Beukenlaan, Haren, Susteren, Geleen Lutterade en Beek-Elsloo. Een groot aantal van deze stationnetjes zijn inmiddels vervangen en gesloopt, slechts enkelen functioneren nog als station, de overigen staan leeg. Dit stationtype kreeg in NS-kringen de naam 'zeskant', vernoemd naar de zeshoekige plattegrond maar in de volksmond stond het station bekend als sekstant. Douma koos bewust voor een zeshoekige plattegrond omdat het gebouwtje daarmee, naar eigen zeggen, richtingloos was, wat een voordeel was gezien het feit dat het gebouwtje in elke willekeurige omgeving geplaatst moest kunnen worden. De plattegrond van het stationnetje was uiterst eenvoudig en bestond uit drie aparte zones. Het ene deel van het gebouw was bestemd voor het publiek en diende slechts als een beschutte wachtruimte met enkele kuipstoeltjes. In het andere deel was het plaats-

kaartenkantoor met daaraan twee loketten waar de reiziger treinkaartjes kon kopen. Daarachter lag de voor het publiek afgesloten dienstruimte voor het personeel die door middel van een toegangsdeur in de publieke wachtkamer betreden kon worden. De constructie en de materialisering van het gebouwtje was logischerwijs eenvoudig, het gebouw werd vrijwel geheel omgeven door glazen puien, waardoor er veel licht de ruimte inviel. Enige opsmuk kan gevonden worden in de vloer, die uitgevoerd werd in een tegelmotief met zeshoekige tegeltjes. De brede dakranden van het gebouwtje lieten toe dat er een klok of vignet aangebracht kon worden.

Huidige situatie

Vandaag de dag is station Beek-Elstloo een onbewaakt station, en doet enkel nog dienst als wachtruimte. Het loket is niet meer in gebruik en is vervangen door kaartjesautomaten die bij het overpad zijn geplaatst. Een luifel biedt bescherming tegen wind en regen. In de loop der tijd zijn rondom het station fietskluizen en een onbewaakte fietsenstalling toegevoegd, net zoals een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen en een taxistandplaats.

Waardstelling

Architectuurhistorisch: De waarde van station Beek-Elstloo kan toegekend worden aan de plek die het in de bouwhistorische ontwikkeling van NS-stations in Nederland inneemt. Beek Elstloo maakt deel uit van een serie standaardstations die architect C. Douma tot aan 1975 voor de NS heeft ontworpen. Het ontwerp voor de sekstant markeerde een nieuwe generatie in de standaardstationsarchitectuur, die eerder ingezet werd met een drastische standaardisatie en versoering van de gebouwen. De sekstant is niet meer dan een kiosk waar men kaartje kon kopen en beschut kon wachten op de trein. Beek Elstloo is een van de weinig goed bewaard gebleven voorbeelden van dit standaardtype (in onder andere Haren is er nog een in goede staat maar deze wordt niet meer gebruikt). *Gaafheid:* De gaafheid van het station geeft het zijn specifieke waarde.

Het is zowel gaaf in de oorspronkelijkheid van gevel- en plattegrondindeling als het materiaalgebruik en bovendien nog in gebruik als wachtruimte.

Toekomst

Voor zover bekend zijn er in de nabije toekomst geen plannen voor verbouwing van station Beek Elstloo of bouwprojecten in de directe omgeving die relevant zijn voor de ontwikkeling van het station. Maar gezien het feit dat een groot deel van de zeskanten inmiddels zijn gesloopt of langdurig leegstaan is voorzichtigheid geboden.

Literatuur

- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998, Zutphen: Walburg Pers 1998, p. 121-122.
- Victor Lansink, Spoorwegstations in Nederland 1955-1980. Variatie in standaardisatie (doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis Universiteit van Utrecht), Utrecht, 1998, p. 67-72.



Haren

Maassluis West



Station Steenwijk

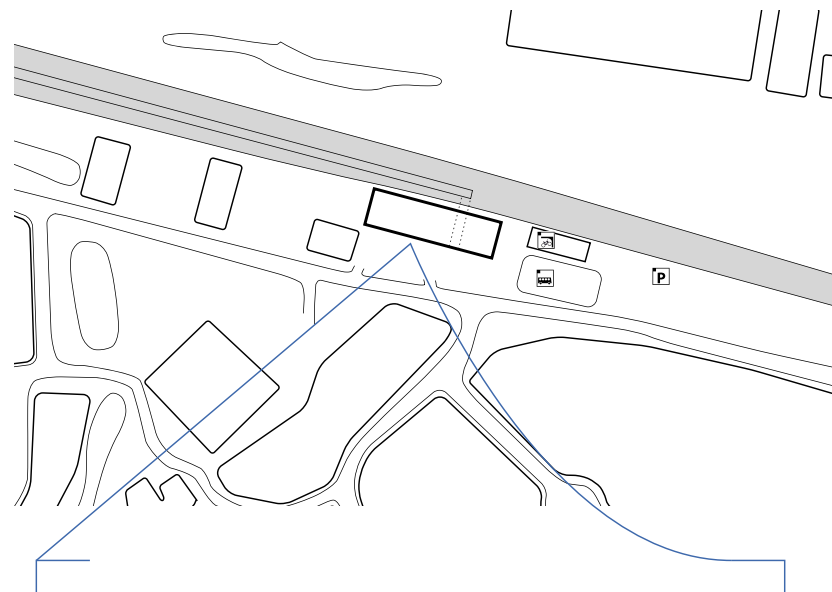
C. Douma, 1972

Achtergrondinformatie

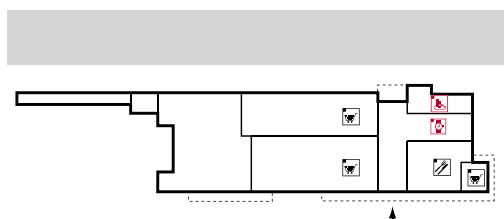
Het net buiten de stadswallen gelegen station van Steenwijk vormt een interessant voorbeeld van een combistation. In 1972 besloten de PTT en de NS hun bouwplannen voor een streekpostkantoor en een nieuw station te combineren. De open vlakte waar het combistation het oude standaardstation uit 1865 verving bood ook plaats aan een ruim voorplein, een busstation en een parkeerterrein. Enig volume was op deze plek dus wel vereist om overtuigend kenbaar te kunnen maken dat hier een station was. Een combinatie met de PTT bleek een goede oplossing van dit probleem. Wat deze combinatie ook met name geslaagd maakte was het feit dat het om twee semi-overheidsbedrijven ging die beiden loketfunctie hadden en daarmee dezelfde mate van openbaarheid. Door de vrijwel identieke materiaalkeuze voor hun nieuwbouw en door het feit dat hun bedrijfspresentaties uit dezelfde 'vormgevingsfamilie' kwamen was de samenvoeging in materiele zin een succes. De combinatie van station en postkantoor is hier voor het eerst en met het meeste succes toegepast. In 1982 heeft men dit opnieuw gedaan in Goes maar verdere navolging heeft het niet gekregen.

Oorspronkelijk ontwerp

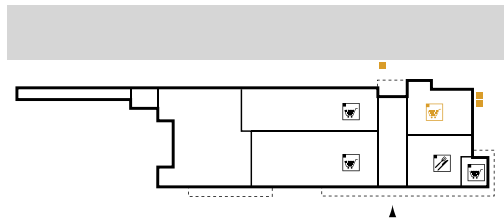
Het complex bestond in feite uit drie delen: streekpostkantoor, NS-gebouw en een cafe-restaurant, die aan elkaar zijn gesmeed door middel van een overdekte corridor of passage die naar het perron leidt. Het dak van de corridor loopt door naar buiten om een brede luifel te vormen die langs de voorzijde van het gebouw doorloopt. De witte verdiepingen/dakopbouw van de gebouwen steken als het ware vierkant door



1972



2007



dit doorlopende dak heen. Deze zijn bekleed met witte kunststofpanelen die een gerasterd reliëf hebben. De gefaceteerde blokken van dit reliëf doen denken aan de Op-art van Jan Schoonhoven. De opbouw van het NS- en het café-deel is met een glasstrook van het dak gescheiden waarmee de ruimte een royaal bovenlicht heeft gekregen en het witte 'blok' van het dak lijkt te zweven. Bij het postkantoor heeft de verdieping gesloten façades op één horizontaal strookraam na dat vanaf halverwege de voorkant de hoek ombuigt en verder loopt in de westelijke gevel.



Op de begane grond bestaan de gevels grotendeels uit glazen puien die naar binnen doorlopen in de passage. Het terras van het café werd gemarkeerd door een lange L-vormige gemetselde plantenbak waarin buitenverlichting is geïntegreerd. De ingang van de passage wordt gemarkeerd door een vierkante stationsklok. Rechts vond de reiziger eerst de binnenentree van het café met aansluitend een wachtruimte en dan de plaatskaartenverkoop. Links was het postkantoor gelegen. Het plafond van de passage die doorloopt in de luifel is bekleed met witgeschilderde houten latten. Vijf bovenlichten in het midden van de passage voorkomen dat het een donkere gang is geworden. Aan de achterkant (peronzijde) is de gevel van het NS-deel op de begane grond van baksteen afgewisseld met glaspuien. De facade van het PTT-deel is hier bekleed met platen van grindbeton en wordt gearticuleerd door zwarte, verticale I-balkjes à la Mies van der Rohe. Een horizontale strook ramen zorgt hier binnen voor licht. Ten oosten van het complex is langs het spoor een eenvoudige fietsstalling ontworpen. Het simpele rechthoekige blokje is opgetrokken uit licht-



bruine baksteen. Aan de kopse kant, de entreegevel, is het gebouwtje bekleed met bruinrode en witte tegels in een rood-met-witte-stippen-patroon. Vrijwel recht voor de ingang van de passage stond het beeld dat uit het gemeenschappelijke kunstbudget van de PTT en de NS is betaald en door de kunstenaar Gerard van Iersel is ontworpen. Het monumentale, roestvrijstalen plastiek verbeeld op abstracte wijze de complexe samenwerking tussen de partijen.

Huidige staat

Het combi-station is nog grotendeels intact. Er zijn in latere jaren toevoegingen gemaakt aan het postkantoor die heel neutraal zijn en functionalistisch geen afbreuk doen aan de bestaande bouw. De grootste verandering betreft de inrichting van het voorplein. Het plein heeft een nieuwe verharding gekregen in modernere materialen. Ook is de gemetselde plantenbak verdwenen en is het kunstwerk in meer oostelijke richting verplaatst en in plaats van zoals eerder het geval was direct op de ondergrond, in een verhoogde cirkel met opstaande rand gezet, wat



afbreuk doet aan het beeld. Het lijkt in een lege vijver te staan. Ten westen van de ingang is een nieuw beeld geplaatst; een drietal metalen 'palmboomen' in de primaire kleuren. Een andere grote verandering is de functieverandering van verschillende ruimtes. Het café zit nog op zijn vertrouwde plek, maar de wachtruimte is nu een bloemenzaak geworden. Zoals bij alle kleine stations zijn ook hier de plaatskaartenloketten opgeheven en vervangen door verschillende kaartautomaten op het perron en aan de buitenzijde. In deze ruimte is nu een fietsenverhuurbedrijf gevestigd. In het PTT-deel is het postkantoor nog steeds gevestigd maar in kleinere vorm aan de perronzijde in de latere aanbouw. Een groot deel van het gebouw, het deel aan de voorzijde, is verhuurd aan Poly Plasticum, een kunststof kenniscentrum. Deze nieuwe functies hebben een iets minder openbaar karakter maar hebben de sfeer van het gebouw niet wezenlijk veranderd.



Waardstelling

Architectonisch: Architectonisch interessant als voorbeeld van typische jaren zeventig architectuur door de paviljoenachtige lay-out met passage en het gebruik van moderne materialen, met name de kunststof gevelplaten die een naar Op-art verwijzend reliëf vertonen. Het kunstwerk van Van Iersel past qua stijl perfect bij het gebouw.

Stedenbouwkundig: Interessante oplossing van het probleem van een klein station op een lege vlakte door de combinatie met een streekpostkantoor waardoor het gebouw toch enig volume en aanwezigheid heeft gekregen.

Programmatisch: Geslaagde combinatie van twee semi-overheidsbedrijven.

Gaafheid: In goede en vrijwel oorspronkelijke staat. Latere toevoegingen en nieuw programma doen geen wezenlijke afbreuk aan de architectuur.

Uniciteit: Samen met Goes het enige voorbeeld van de combinatie van station en postkantoor. Steenwijk is hiervan de meest geslaagde.

Toekomst

Er zijn verschillende plannen in ontwikkeling en uitvoering rond station Steenwijk. De plannen willen de nieuwe wijk Woldmeenthe ten noorden van het station beter aansluiten op het oude centrum door middel van een loopbrug over het spoor (eerst werd aan een tunnel gedacht) en een fietspad langs de Noordzijde van het spoor. Ook wil de gemeente en de Provincie de streekcentrumfunctie van Steenwijk versterken en de werkgelegenheid en draagkracht voor voorzieningen en winkels vergroten door een kantoren- of bedrijvengebied aan de noordzijde van het station te realiseren rondom een nieuw bedrijfsverzamelgebouw aldaar (waarin onder meer het CWI zou moeten komen). De NS investeert in een nieuw P+R-terrein met circa 225 plaatsen. Al deze projecten zijn onderdeel van het plan

Stationspoort dat een integrale aanpak op het gebied van wonen, werken, infrastructuur, voorzieningen en recreatie van heel Steenwijk inhoudt. Eerdere plannen voor de vervanging van het stationsgebouw en de toevoeging van een toeristische functie (VVV) in het nieuwe gebouw ter versteviging van de relatie met het landschap in de omgeving lijken van de baan. De plannen die nu op tafel liggen lijken vooralsnog geen bedreiging te vormen voor het bestaande stationsgebouw.

Literatuur

- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 138-139.
- Politiek wil garanties NS-station Steenwijk, in: De Stentor, 15-9-2004.
- Convenant Steenwijk, Provincie Overijssel en gemeente Steenwijk, 21-5-2003.
- Ambitieuze plannen bij NS-station Steenwijk, in: Zwolse Courant, 19-2-2003.
- Meerderheid raad akkoord. Miljoenen voor plan bij station Steenwijk, in: De Stentor, 20-10-2005.



Station Doetinchem

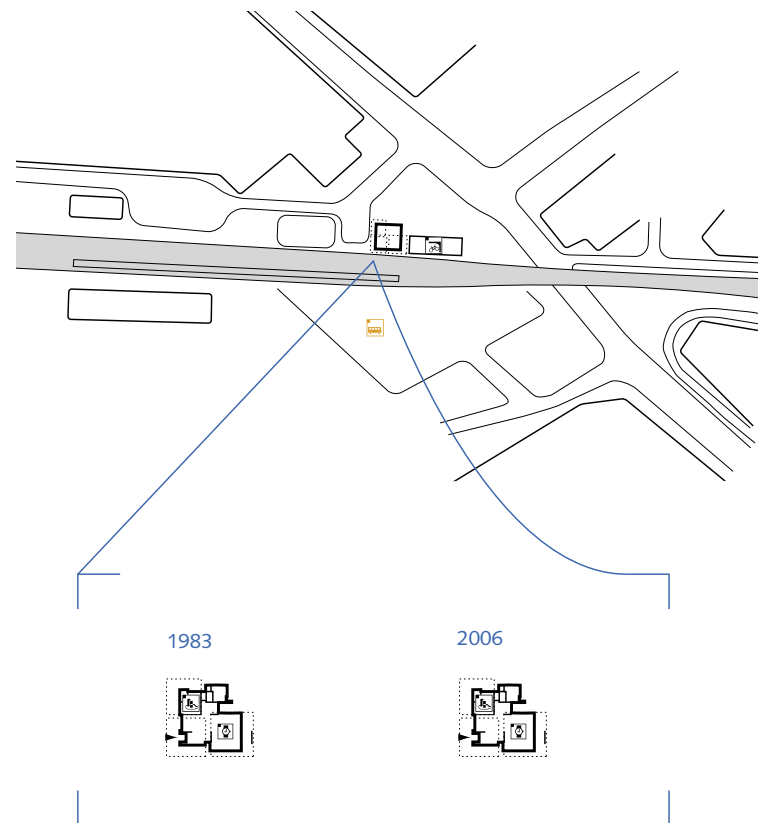
P.A.M. Kilsdonk, 1983

Achtergrondinformatie

Station Doetinchem ligt aan het traject Winterswijk-Zevenaar en is een van de drie stations in gemeente Doetinchem. Het nieuwe station voor Doetinchem werd in 1983 opgeleverd en verving het oorspronkelijke station uit 1885. Gedurende de stadsvernieuwing uit die periode werd besloten dat het oorspronkelijke typisch eind 19e eeuwse station niet voldoende representatief was mede door de afmeting, het gesloten karakter en de bouwtechnische kwaliteit. Het station ligt ten zuiden van het stadscentrum.

Oorspronkelijk ontwerp

Het ontwerp van station Doetinchem is van architect P.A.M. Kilsdonk. Kilsdonk ontwierp in de periode 1982 tot en met 1993 een aantal stations voor de NS. Samen met onder andere H.C.H. Reijnders, en J. Bak maakte Kilsdonk deel uit van een generatie die de stations een geheel nieuw gezicht gaf. Na een periode waarin stations vooral functioneel, sober en goedkoop moesten zijn, ontwierp deze groep, mede als gevolg van stijgende budgetten, stations die de NS weer een uitgesproken gezicht gaf. Het ontwerp voor Doetinchem bevindt zich nog duidelijk in het beginstadium van deze stilistische transformatie. In de architectuur, die hoofdzakelijk geometrisch is, vindt men nog overblijfselen van de eerdere modernistische periode. Er zijn veel geometrische vormen, nauwelijks decoraties en er is een duidelijk spel tussen de open en gesloten ruimtes. Tegelijkertijd is de stijlomslag wel heel duidelijk merkbaar in de complexe plattegrond, de plasticiteit van de materialen en de keuze voor verschillende volumes. Het station is opgezet in drie verschillende afzonderlijke beton-



nen paddestoel-achtige volumes en een gesloten bouwblokje. Deze zijn via glazen lichtstraten met elkaar verbonden. De 'hoeden' van de paddestoelen zijn uitgevoerd in beton brut zodat de afdrukken van de latten bekisting nog zichtbaar is. Door de verschillende objecten heeft het station bewust geen duidelijke voor- of achterkant. Om dit concept te benadrukken wordt het station omgeven door de fietsenstalling, het plein, parkeerplaatsen en de perrons. In de verschillende paviljoens bevinden zich de stationshal met het plaatskaartenkantoor en de loketten, een wachtruimte en een dienstruimte. Op een van de paddestoelen is een daktuin ingericht, met het doel om een zachte overgang met de groene omgeving te bewerkstelligen.

Huidige staat

Station Doetinchem bevindt zich in een gave staat, zowel het interieur als het exterieur is in de loop der tijd vrijwel niet veranderd. Het plaatskaartenkantoor is nog steeds in gebruik, en ook de wachtkamer bevindt zich in de originele staat. Bijzondere details als het opvallende plafond, dat bestaat uit een ritmisch spel van smalle houten balken waarin de verlichting op een subtiel manier is ondergebracht maar ook de overige verlichtingsbollen zijn origineel. Veranderingen hebben vooral plaatsgevonden op het stationsterrein waar het busstation is uitgebreid.

Waardstelling

Architectonisch: Station Doetinchem is een bijzonder voorbeeld van de stilistische omslag die in de jaren tachtig plaatsvond in de stationsarchitectuur, waarbij de stationsontwerpen weer meer uitgesproken werden. Met name de architectuur van dit station is bijzonder waardevol, onder andere door compositie van de geometrische en plastische volumes in combinatie met de glazen lichtwanden.

Gaafheid: Het stationgebouw bevindt zich in een uitzonderlijke gave toestand. Veel van de details zijn nog origineel.

**Toekomst**

Voor zover bekend zijn er in de nabije toekomst geen plannen voor verbouwing van station Doetinchem of bouwprojecten in de directe omgeving die relevant zijn voor de ontwikkeling van het station. Wel zullen op stationsterrein nieuwe fietsvoorzieningen worden toegevoegd.

Literatuur

- Stationsgebouw te Doetinchem, in: *Bouw*, 1984, nr. 19, p. 34-35.
- C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998*, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 190-191.



Station Gouda

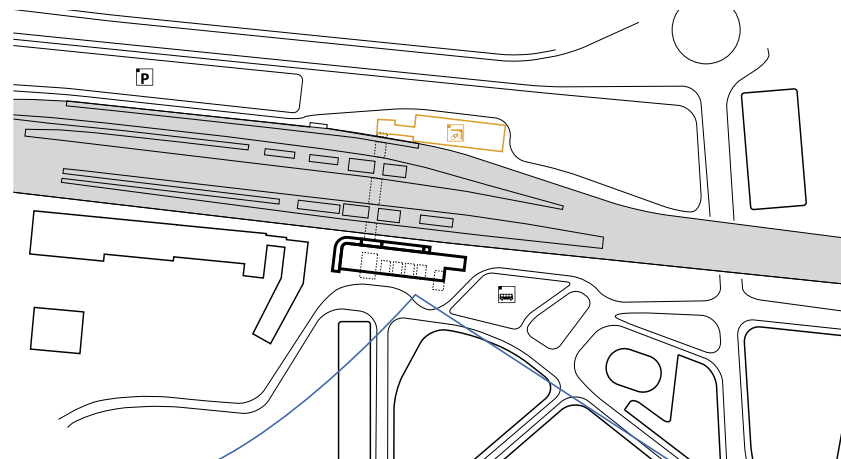
M.W. Markenhof, 1984

Achtergrondinformatie

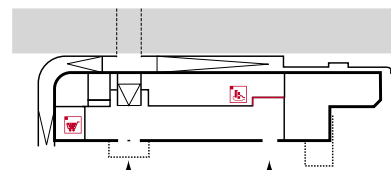
Ondanks de verguizing van het renaissancistische naoorlogse werk van Sybold van Ravesteyn kon men zo'n veertig jaar later niet eenvoudigweg zijn station voor Gouda afbreken en vervangen. Bouwfysisch was het station - het ontwerp van Van Ravesteyn betrof een herontwerp van het in de oorlog zwaar getroffen oorspronkelijke station uit 1869 - in slechte staat. Scheurvorming en slechte funderingen op een lastige ondergrond waren een groot probleem en bovendien voldeed de plattegrond van het station in het geheel niet meer aan haar functie. Tegen de nieuwe plannen bestond vanuit de bevolking groot verzet maar uiteindelijk stemde de gemeente toch onder voorwaarden met de afbraak van het gebouw in. Een eerste voorwaarde was dat alle chamottebeelden die Jo Uiterwaal voor het wederopbouwstation had gemaakt in de nieuwbouw een plaats zouden krijgen. Ten tweede eiste men dat het gebouw in laagbouw zou worden uitgevoerd en geen kantoorlagen toegevoegd zouden worden zoals in andere plaatsen gebeurde. Het station moest zich met andere woorden voegen in de historische omgeving van Gouda.

Oorspronkelijk ontwerp

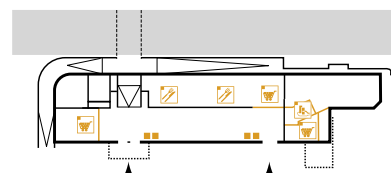
M.W. Markenhof, die zelf betrokken was geweest bij de vervaardiging van de beelden, bedacht een originele manier om de traditionalistische beelden in een moderne architectuur te vatten. Dwars op de éénlaagse rechthoekige doos van het hoofdgebouw ontwierp hij een zestal grote tongewelven die aan de façade boog-



1984



2006



nissen vormen en zo op een vanzelfsprekende wijze mooie plekken vormen voor de herplaatste beelden. Het gevelbeeld dat dit oplevert herinnert in vorm aan de stationsarchitectuur van Van Ravesteyn die regelmatig gebruik maakte van halfronde gevelstukken met daarop beeldhouwwerk (bijv. Vlissingen). De beelden kunnen in de nieuwe nissen van achteren worden aangelicht zodat ze zelfs 's avonds een bepalend element vormen in de façade. Geheel links wordt de reizigerstunnel duidelijk gemarkeerd met het gewelf met de grootste diameter die tegelijk naar voren springt uit de rooilijn om een luifel te vormen. Dit gewelf bevat het grootste beeld dat de stad Gouda symboliseert (een centrale figuur met een weegschaal, de markt en de rivier met een schip). Geheel rechts is boven de restauratie een iets smaller maar langer en nog meer naar voren springend gewelf geplaatst. Dit gewelf heeft geen



beeld, maar de pijlers zijn hier breder gemaakt. De meest rechter pijler biedt aan de voor- en zijkant plaats aan een eenvoudige stationsklok. Tussen deze twee accenten bevinden zich vier kleinere gewelven van gelijke afmeting. De tongewelven zijn van buiten bekleed met witte metalen platen en van binnen afgetimmerd met houten schroten. Het eenvoudige draagskelet is gemaakt van prefab beton. In de eenvoudige decoratie van de betonnen pijlers in de gevel wordt het boogmotief voortgezet; ze zijn uit één stuk gegoten en gedecoreerd met smalle hoge bogen in dieprelief. Het grootste deel van de gevel bestaat uit een lange glaswand die zich om de gevelpijlers beweegt om een soort erkens te vormen. Het geheel is op een lage plint van grindbeton gezet die steeds half rond uitstulpt rond de pijlervoeten. De gesloten gevelvlakken zijn zowel binnen als buiten bekleed met kleine witte structuurtegels. Ondanks het bescheiden volume is het station goed geoutilleerd. De langgerekte hal biedt naast het plaatskaartenkantoor met balies plaats aan verschillende winkels en een ruime restauratie die tegelijk als buswachtkamer fungeert. Ook binnen overheerst de kleur wit met accenten in zwart (op de perrons) en rood. De gebogen houten binten van de gewelven zijn rood geverfd en steken samen met de platte binten in de tussenliggende plafonds duidelijk af tegen de witte achtergrond. Buiten zijn deze binten zwart geverfd. Door de grote glaswand en de tongewelven stroomt rijkkelijk licht naar binnen. In de grote gewelven (bij de tunnel en boven de restauratie) zijn de grote halfronde ramen opgedeeld door concentrische kozijnen en gevuld met transparant glas. In de tussenliggende kleinere gewelven zitten verticale, matte glasplaten die zonder kozijnen zijn gezet. Vanuit de hal kan men de silhouetten van de beelden door het matte glas ontwaren. Wanneer men de reizigers tunnel uitkomt richting stationshal wordt de reiziger verrast door het kleurige glas-ap-

pliqué in het boograam boven de hoofdentree. Het is een abstractie voorstelling in briljante kleuren (geel, goud, rood, paars en blauw) van de hand van Louis La Rooy. De reizigerstunnel is weer met de witte tegeltjes bekleed. Direct beneden aan de trap kan men de ondergrondse fietsenstalling betreden en, zo men wil, via de fietsramp naar buiten lopen om rond het gebouw weer op het stationsplein uit te komen. De tunnel ontsluit twee eilandperrons die al eerder van eenvoudige perronkappen en wachtruimtes voorzien was. Via de tunnel kan men helemaal doorlopen naar de noordzijde waar enige jaren eerder door dezelfde architect een nieuwe ingang was ontworpen met een bescheiden loketverkoop voor de vele reizigers uit de nieuwe noordelijke wijken. De eenvoudige opzet bestaat uit een groot tafelmodel afdak (zwart) boven de tunneluitgang met half daaronder geschoven een rechthoekig glazen gebouwje. De gevels zijn opgebouwd uit horizontale witte banden en zwarte verticale kozijnen, opgevuld met donkerblauwe (beneden) en doorzichtige glasplaten.

Huidige staat

Het station verkeert nog in goede en originele staat en krijgt een opknapbeurt in het kader van de gehele ontwikkelingen in de spoorzone van Gouda. Voor de noordkant van het station zijn grootse plannen: een nieuw stadhuis, een multiplex bioscoop, woningbouw, kantoren en parkeren. Wat het station betreft betekent dit dat er hier een nieuw gebouw zal komen dat vooral het busstation, dat van de zuidkant hiernaartoe verhuisd zal worden, bedient. Ook zal hier een nieuwe fietsenstalling gerealiseerd worden, iets dat duidelijk geen luxe is. In de huidige situatie is het beslist geen sinecure om door het woud van fietsen, aan de noordkant net zo goed als



aan de zuidkant, de entree te benaderen. Men heeft op de stoepen zelfs met gele verf looppaden uitgezet met de tekst 'NP voor fietsers'. De fietsenstalling van 1984 voor 1500 fietsen en 100 brommers was duidelijk veel te conservatief ingeschat. Door de hele ontwikkeling aan de noordkant zal het oorspronkelijke station van binnen weinig aanpassing behoeven; extra benodigde commerciële functies kunnen daar een plaats krijgen. Er zijn plannen om de restauratie te vergoten door de buswachtruimte (het busstation verplaatst immers naar de noordkant) erbij te trekken. Ook buiten bieden de ontwikkelingen aan de noordkant hopelijk soelaas voor de inrichting van het stationsplein, door bijvoorbeeld op de plaats van het busstation fietsenrekken plaatsen.

Waardestelling

Architectonisch: Het gebouw vormt een illustratie van de omslag bij de NS vanaf de jaren 80 van een sobere doelmatigheid en hoge mate van standaardisatie naar een 'strategy of desire' om de reiziger te verleiden. Daarbij hoorde ook een zorgvuldiger monumentenbeleid na een periode van veel afbraak in de jaren zestig en zeventig. Station Gouda is eigenlijk een voorbeeld van de samenvoeging van deze twee nieuwe trends bij de NS: een individualistisch ontwerp dat onmiskenbaar modern is maar met veel gevoel de geschiedenis in zich opneemt. *Gaafheid:* Het gebouw uit 1984 is nog in goede en originele staat. Ontwikkelingen aan de noordzijde van het station maken het mogelijk nieuwe programma's daar te ontwikkelen en dit gebouw te sparen. De nieuwe ontwikkelingen zijn naar verwachting positief voor de inrichting en het gebruik van het voorplein (overdaad aan geparkeerde fietsen) wat de architectuur goed zal doen.

Toekomst

Aan de noordzijde van het station staan grote nieuwbouwplannen op stapel voor de omgeving. Vanaf 1997 toen Pi de Bruijn een Masterplan (niet uitgevoerd) maakte voor de gehele spoorzone, discussieert men over de ontwikkeling van een nieuw woon-, werk- en verblijfsgebied gekoppeld aan het station en een nieuw te bouwen station, Goudse Poort. Een aanleiding vormt de lightrailverbinding die Gouda beter met de zuidvleugel van de Randstad moet gaan verbinden. Gouda zou 'het hart van de Randstad' moeten gaan worden. KCAP werkt aan het stedenbouwkundige plan voor het gebied waar naast nieuwe woningen en kantoren o.a. het nieuwe stadhuis, een leisurecentrum, een nieuw stationsgebouw en busstation zullen komen. Afgelopen jaar heeft het hele project een nieuwe naam gekregen: NeXity Gouda (er bleken al veel 'spoorzones' te bestaan). Voor zover bekend hebben deze nieuwe ontwikkelingen geen invloed op de architectuur van het oude station aan de zuidzijde, behalve het positief effect op de programmadruck in het gebouw en op het voorplein.

Literatuur

- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 207-210.
- Gerda ten Cate, De face-lift van nieuwe stationsgebouwen, in: Bouw, 1986, nr. 10, p. 11-15.
- Nieuwsbrief Spoorzone Gouda, nr. 9, december 2006.



Station Almere

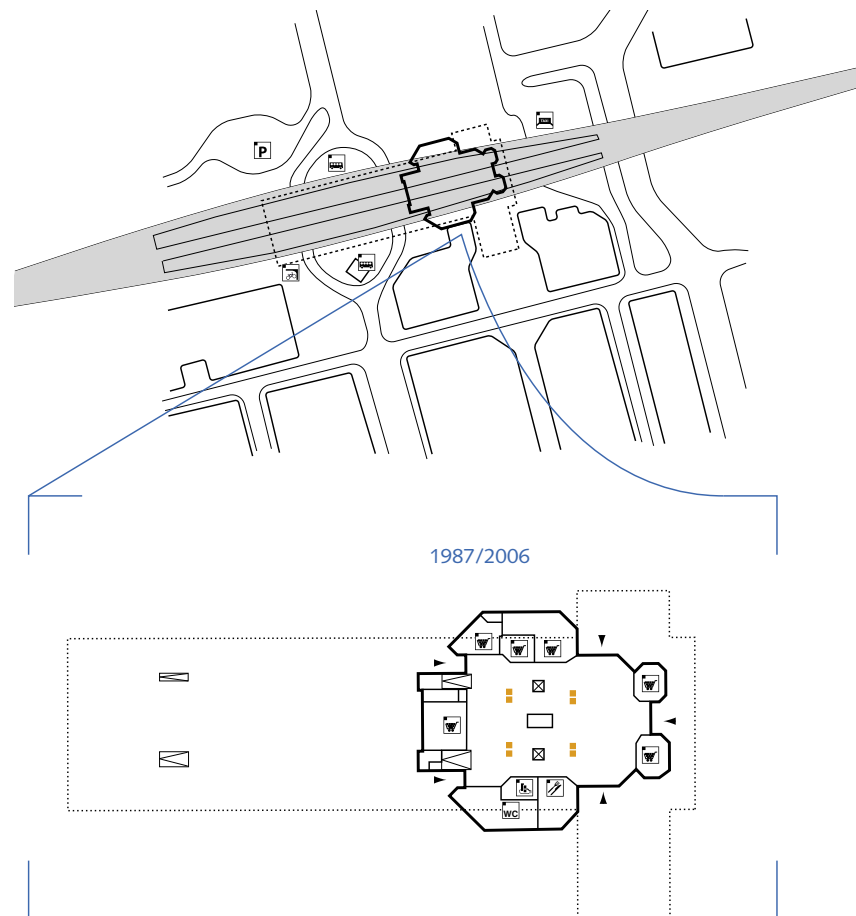
P. A.M. Kilsdonk, 1987

Achtergrondinformatie

Station Almere Centrum is het belangrijkste spoorwegstation in Almere, in het stadsdeel Almere Stad. Het ligt aan het traject Weesp - Lelystad (Flevolijn), dat in 1982 werd aangelegd om de twee nieuwe steden Almere en Lelystad in de Flevopolder te verbinden met de randstad. Het station werd in 1987 geopend en werd ontworpen door stationsarchitect Peter Kilsdonk. Kilsdonk maakte deel uit van een nieuwe generatie architecten die zorgde voor een stilistische omslag in stationontwerp, waarbij de nadruk meer kwam te liggen op de architectonische kwaliteit van het stationsgebouw. De opdracht voor het station luidde 'een nieuwe spoorlijn in een nieuwe stad', met het doel het openbaar vervoer en de nieuwe stad Almere maximaal op elkaar af te stemmen. Doordat het een nieuwe stad betrof kon er ongehinderd door bestaande bebouwing of uitbreidingsplannen een nieuw station ontworpen worden dat nauwsluitend in de directe omgeving werd geïntegreerd. Kilsdonk ontwierp ook drie andere stations aan de Flevolijn, namelijk Almere Muziekwijk, Almere Buiten en Lelystad Centrum.

Oorspronkelijk ontwerp

De belangrijkste opdracht voor station Almere Centrum was om het station stedenbouwkundig te integreren met het nieuwe stadscentrum. Het station vormde daarbij het centrale punt in de stad, en werd dwars op het startpunt van de hoofdwinkelroute in het stadscentrum gepositioneerd. De spoorbaan van de



Flevolijn werd bewust zes meter boven het maaiveld opgetild waardoor er geen onnodige kruisingen met andere verkeersvormen nodig waren en er bovendien een zo groot mogelijke bebouwingsdichtheid rondom het station mogelijk werd. Aan weerszijden van het station bevinden zich direct aansluitend kantoor- en winkelgebouwen van architect Jan Brouwer. Doordat de spoorbaan op een verhoogd maaiveld lag koos Kilsdonk er voor om de stationsvoorzieningen in een volume onder de sporen te schuiven en het gebouw vanuit elke richting toegankelijk te maken voor de reiziger. Door te kiezen voor een viaductstation werd bovendien de barrièrewerking van de spoorbaan in de stad verdrongen. Om de relatie met de omgeving verder te benadrukken zette Kilsdonk de winkelroute in de stad door in een voetgangerspassage die dwars door het station heenloopt. Langs de voetgangerspassage creëerde hij tevens winkelvoorzieningen.



Om te voorkomen dat het station teveel weggestopt raakte onder de spoorbaan en niet als een NS station herkenbaar zou zijn werd door de architect veel aandacht besteed aan de opvallende kapconstructie, die in totaal 152 bij 42 meter groot is en uitgevoerd is in een opvallende felrode high tech vakwerkconstructie. Het spectaculaire dak hangt als een paraplu over de perrons, het station en deels over het stationsplein heen en bindt daarmee de verschillende elementen samen. Door zijn transparantie laat de kap bovendien veel licht toe op de perrons zelf. Het



stationsgebouw zelf is vanwege de ligging onder de spoorbaan relatief donker en laag maar doordat er vides zijn uitgesneden in de perrons valt er ook voldoende daglicht de stationsruimte in. De kapconstructie heeft niet het enkele doel om het station te overkappen maar het legt tevens een verbinding met de omringende omgeving. De kap wordt namelijk verdoorgezet tot over het stationsplein waardoor de stad subtiel verweven raakt met het station en het stationsplein. De voor- en achterentrees van Almere Centraal zijn imposant vanwege de gevel, die is uitgevoerd in een transparante luifel die als een wafelijzervorm om de vakwerkconstructie is gevouwen en wordt afgewisseld door scherpe uitkragingen. Vooral aan de aan de stadzijde is de entree al van verre zichtbaar.



De plattegrond van het stationsgebouw kreeg in tegenstelling tot de uitbundige kap een eenvoudige behandeling en indeling. Langs de zijden van de stationshal zijn voorzieningen als een stationsrestaurant, diverse winkels langs de voetgangerspassage en de kaartverkoop. Centraal in de stationshal leiden trappen, roltrappen en liften vervolgens naar de erboven gelegen sporen, waar de wachtruimtes zich bevinden. Deze zijn uitgevoerd als volledig transparante dozen op de perrons. Aan weerszijden van het stationsgebouw (onder de spoorbaan) vindt men enerzijds de taxistandplaats en de kort parkeren voorzieningen en anderzijds een groot busstation dat in een aparte opdracht werd ontworpen door architect Sjoerd Soeters. Als een soort interieurarchitect verzorgde hij het ontwerp voor de plafonds, de bestratingen, de verlichting en de kleurstelling in de overdekte buitenruimte.

Huidige staat

Het station bevindt zich door zijn relatief jonge leeftijd in een goede staat. Er hebben zich nauwelijks zichtbare wijzigingen in het exterieur of in het interieur voorgedaan.

Waardestelling

Stedenbouwkundig: Met name de zorgvuldige inpassing van station in het nieuwe stedelijk weefsel van Almere stad is erg waardevol. Op verschillende manieren wordt in het gebouw de relatie met de omgeving benadrukt, onder andere in de kapconstructie die tot ver over het stadsplein uitsteekt en de voetgangerspassages die in het verlengde van de winkelroute ligt. C. Douma roemt station Almere Centraal als Nederlands fraaiste schoolvoorbeeld van een station dat ingebed is in een stedenbouwkundige omgeving.

Architectonisch: Het station is met name vanwege de kap waardevol. Deze is uitgevoerd in een ruimte-vakwerkconstructie die als een paraplu over de perrons en stationsplein hangt. De opvallende kleurstelling gecombineerd met de transparantie van de kap maakt het tevens bijzonder.

Toekomst

Voor zover bekend zijn er in de nabije toekomst geen plannen voor verbouwing van station Almere Centraal of bouwprojecten in de directe omgeving die relevant zijn voor de ontwikkeling van het station.

Literatuur

- Busstation te Almere-Stad, Bouw 24 (1988), p. 29-31
- Centraal station te Almere en Lelystad, Bouw 13 (1989), p. 17-20, 22
- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998, Zutphen 1998, p. 232-237
- Dutch railway station design, Architectural Design 3 /4 (1991), p. 82-89



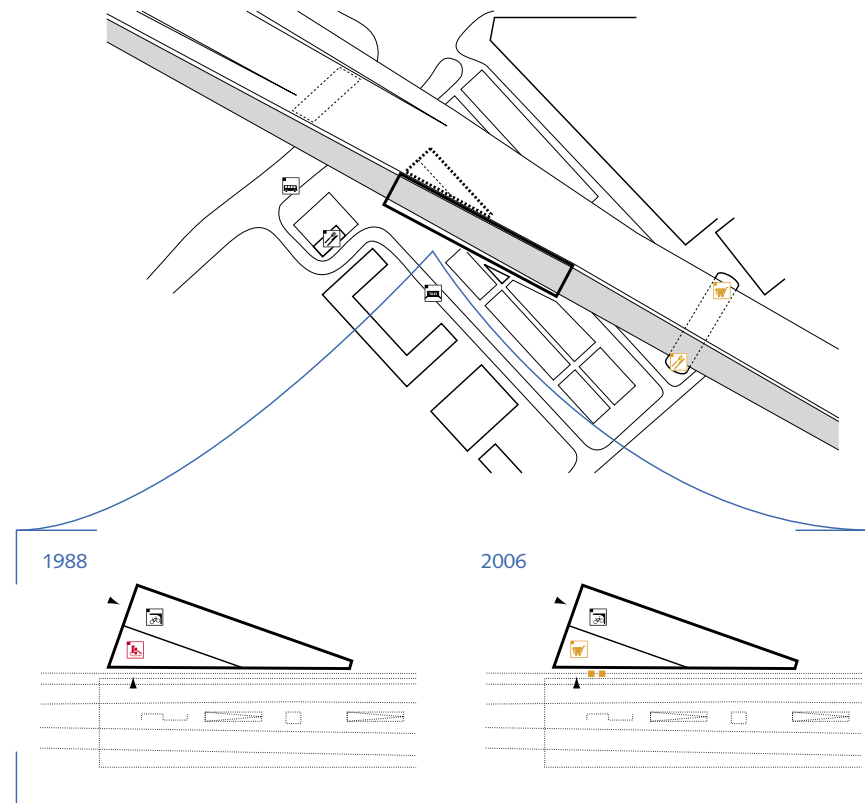
Station Voorburg

J. Bak, 1980-1988

Stedenbouwkundig ontwerp: C. Weeber

Achtergrondinformatie

Station Voorburg is gelegen aan het traject Utrecht – Den Haag. Het station zelf heeft een belangrijke regionale functie door de ligging aan het belangrijke treintraject en de Intercitystatus. Lange tijd beschikte Voorburg over een traditioneel klein stationsgebouw naar een ontwerp van architect A.W. van Erkel (1868 – 1985), dat tevens dienst deed als woning. In 1979 werd besloten om het spoortracé en de snelweg op te tillen. Architect Carel Weeber werd in 1980 door gemeente Voorburg en Rijkswaterstaat gevraagd om een stedenbouwkundig plan te ontwerpen waarin het 300 meter lange en 70 meter brede viaduct waarop de spoorbaan en de snelweg kwamen te rusten, werd ingepast in de stedelijke omgeving. Tegelijkertijd werd hem gevraagd een plan voor het maaiveld te bedenken waar het stationsplein in werd opgenomen en dat de landelijke fragmentatie (door het optillen van de spoorbaan en de snelweg zou Voorburg op de plek van de historische buitenplaats Constantijn Huygens in twee delen uiteenvallen) moest oplossen. Als gevolg van de beslissing om de spoorbaan te verhogen werd het oude stationsgebouw van Van Erkel in 1985 gesloopt. Belangrijkste kenmerk van Weebers plan (1980-1988) was de handhaving van de naastgelegen buitenplaats Hofwijck, waar het viaduct deels overheen kwam te liggen. Weeber nam de centrale as van deze historische tuin als uitgangspunt voor de richting van de onderbouw van de viaducten. Hij deed dit door de centrale as te herstellen als zichtas en de



oriëntatie ervan door te zetten, waardoor de tuin visueel zou doorlopen onder het viaduct. Hiermee werd de ruimtelijke continuïteit voortgezet in plaats van gefragmenteerd. Daarnaast voegde Weeber een nieuw plattegrondbepalend element toe, namelijk een langgerekte vijver op het stationsplein, die hij in het verlengde van het poortgebouwtje van het Hofwijckpark positioneerde. Hiermee werd het vraagstuk rond het beschermde stadsgezicht Hofwijck opgelost. Het nieuw te ontwerpen stationsgebouw maakte deel uit van dit stedenbouwkundige plan.

Oorspronkelijk ontwerp

Het station Voorburg is geïntegreerd in het stedenbouwkundige plan van C. Weeber en daar min of meer ondergeschikt aan. Interessant aan station Voorburg is dat de ontvangsthal met bijbehorende voorzieningen losgekoppeld is van de perrons zelf. Het stationsplein, dat tot ver doorloopt onder het viaduct biedt in tegenstelling tot de stationshal toegang tot de treinen, door middel van een roltrap, lift en verschillende trappen. Deze ontsluitingsroutes zijn zorgvuldig gepositioneerd tussen de reeks reusachtige kolommen waar het viaduct op rust. Vanaf de perrons zelf heeft de reiziger uitzicht op de snelweg en de omgeving. De twee perrons



functioneren door het ontbreken van een aangrenzende stationsruimte louter als opstaphalte. Dit effect wordt versterkt door de half geopende kapconstructie, die als een paraplu over de perrons heen reikt en daarmee het op het maaiveld gelegen stationsplein benadrukt. De ontvangsthal is in het oorspronkelijke ontwerp gesitueerd in een driehoekige volume dat onder het viaduct is geschoven, hiermee de regels van het stedenbouwkundig plan volgend. De hal was bestemd als wachtruimte en daar waren oorspronkelijk de loketten voor de kaartverkoop gesitueerd. Aansluitend in het gebouw was de fietsenstalling. De stationsrestaurant was tevens losgekoppeld van de stationsruimte en gevestigd in een driehoekig volume, gelegen op het stationsplein. De resterende open ruimte onder het viaduct deed dienst als parkeerplaats, taxistandplaats en busstation.

Huidige staat

Station Voorburg is door haar jonge leeftijd in constructief opzicht vrijwel hetzelfde. Er zijn echter een aantal veranderingen doorgevoerd op programmatisch gebied. Het station is sinds een aantal jaren ingericht op efficiëntie. De fietsenstalling is geautomatiseerd en het oorspronkelijke ontvangstgebouw van de NS doet tegenwoordig dienst als Wizzle kiosk. De wachtfunctie is hiermee komen te vervallen. Kaartjes kopen doet men bij de twee kaartjesautomaten die bij de ingang van de Wizzle opgesteld staan. Hiermee is het menselijk contact tot een absoluut minimum gebracht. Verder is er aan de noordzijde van het station een Park en Ride voorziening (P+R) toegevoegd. Aan de westzijde van het viaduct is ruimte gecreëerd voor een com-

merciële voorziening (een fitnesscentrum). Onder de uiterste zijde van het viaduct, grenzend aan de historische buitenplaats is in de jaren negentig een extra volume geschoven waarin een restaurant is gevestigd met een terras dat uitzicht biedt op het park en aansluitend op het achterliggende centrum een kledingzaak (Le Village).

Waardstelling

Stedenbouwkundig: De waarde van het station Voorburg ligt hoofdzakelijk in de ingenieuze manier waarop er op stedenbouwkundig niveau is omgegaan met de opgetilde viaductconstructie van het spoor en de snelweg, en in het verlengde hiervan het station. Het station heeft een ondergeschikte rol binnen die constructie doordat ontvangsthal en perrons niet aan elkaar grenzen. Het station wordt gekarakteriseerd door de grote open kapconstructie, die doordat het uitsteekt boven het door Weeber ingerichte stationsplein, een maximale relatie aangaat met de omgeving. De kapconstructie is vrijwel het enige architectonische element dat refereert aan stationsarchitectuur en is daarmee van belangrijke visuele waarde voor station Voorburg. De kapconstructie bevindt zich overigens in goede staat.

Toekomst

Er zijn een aantal factoren die het bestaan van het station (en dan hoofdzakelijk de kapconstructie en de driehoekige volumes) in gevaar brengen. Ten eerste dreigt Voorburg zijn regionale verkeersstatus te verliezen. Volgens de nieuwe dienstregeling van de NS verliest Voorburg eind 2006 de Intercity status en is er vanaf dat

moment geen directe verbinding met Utrecht meer. Daarnaast denkt de NS na over het openen van stations in de aangrenzende omgeving, namelijk bij industrieterrein de Binckhorst en in de Vinexwijk Ypenburg. Vanaf dat moment zullen slechts een klein aantal stoptreinen Voorburg aandoen en daarvoor is het station eigenlijk te groot.

Liteteratuur

- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 239-241.
- W.J. van Heuvel, Een stedelijke knoop ontward. Carel Weeber gaf stations omgeving in Voorburg helder vorm, in: Architectuur/ Bouwen, 1989, nr. 12, p. 13-17.
- Victor Lansink, Spoorwegstations in Nederland 1955-1980. Variatie in standaardisatie (doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis Universiteit van Utrecht), Utrecht, 1998, p. 67-72.
- Nieuw pkt in Voorburg geopend, in: De Koppeling, 1987, p. 5.
- W. Nijenhuis, Stedenbouw in gefragmenteerde context. Stationsgebied Voorburg, in: De Architect, 1989, nr.12 , p. 68-73.
- Perronoverkapping NS-station Voorburg. Ontwerp uitnodigend naar reizigers, in: Bouwen met Staal, 1986, 78, p. 79.
- Ed Taverne, Carel Weeber, architect, Rotterdam: Uitgeverij 010, 1989, p. 70-75.
- Utrechtsebaan-Voorburg-Hoog: project bijna af, in: Haagsche Courant, 27-8-1988.



Station Amsterdam RAI

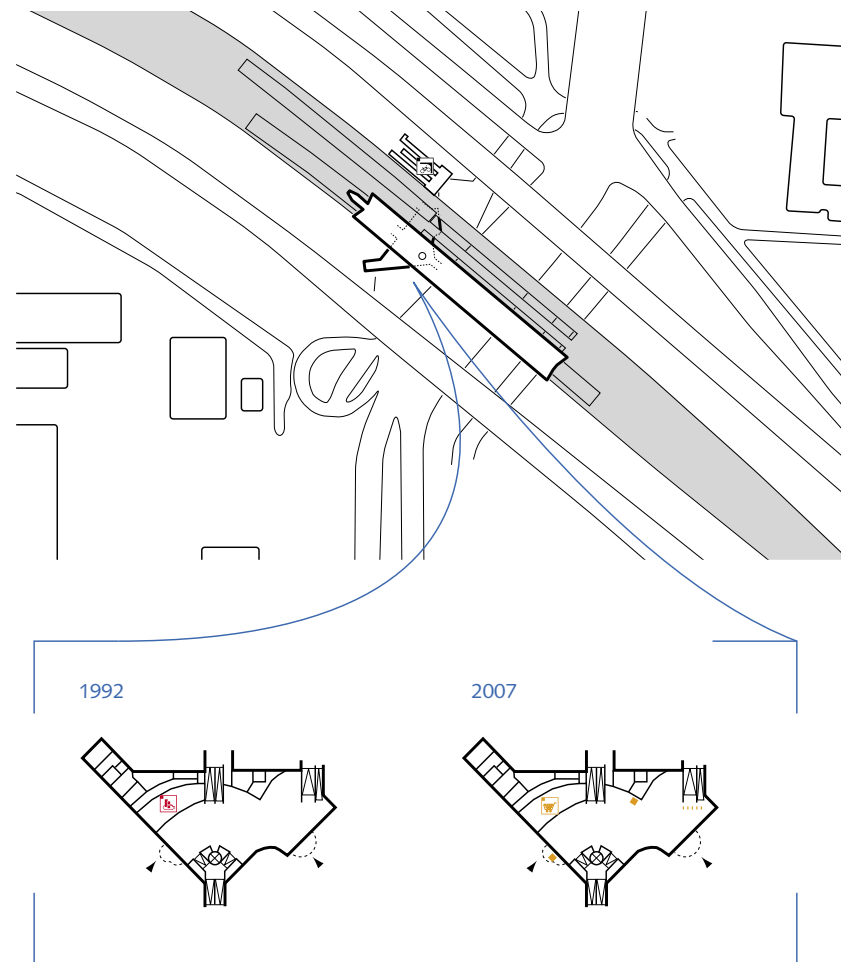
R.M.J.A. Steenhuis, 1991

Achtergrondinformatie

Het station Amsterdam RAI is gelegen aan de zuidelijke tak van de Amsterdamse ringspoorbaan (1986-1992), tussen de stations Station Amsterdam Zuid/WTC en Duivendrecht in. Het station ligt bovendien in de directe nabijheid van het tentoonstelling- en congrescentrum RAI. Oorspronkelijk lag er op de huidige plek een ander station van K. Van Der Gaast. Dit station werd in 1981 gebouwd om Amsterdam RAI aan te sluiten op de Schiphollijn die de luchthaven met Amsterdam verbond. Amsterdam RAI was daarmee het tweede Amsterdamse station op dit traject. Het werd destijds bewust als een tijdelijk demontabel kopstation ontworpen omdat de ringspoorlijn uiteindelijk als tweesporig traject doorgetrokken zou worden richting Duivendrecht. In 1992 werd, met de voltooiing van de ringspoorbaan, het stationsgebouw van Van der Gaast vervangen door het huidige in hightech-architectuur uitgevoerde station van stationsarchitect R.M.J.A. Steenhuis. Steenhuis maakte begin jaren negentig samen met zijn collega's Kilsdonk en Reijnders deel uit van een nieuwe generatie stationsarchitecten die met de ontwerpen voor hun stations afscheid namen van de modernistische en sobere stationsarchitectuur van hun voorgangers C. Douma en K. Van der Gaast, en ruimte gaven aan uitbundige en vooral zichtbare constructies, uitgevoerd in opvallende kleuren. Steenhuis ontwierp onder andere ook station Duimen Zuid, Amsterdam Lelylaan en Amsterdam Vlugtlaan in vergelijkbare stijl.

Oorspronkelijk ontwerp

Station Amsterdam RAI is een typisch voorbeeld van een station waarin het gebouw wordt opgevat als een vervoersknoop, waarbij verschillende vervoerstromen efficiënt met elkaar geïntegreerd zijn (infrachitecturbarnisme). In station Amsterdam RAI wordt naast het treinverkeer ook het sneltram/metroverkeer van het Gemeentelijk Vervoersbedrijf aangeboden op een speciaal hiervoor aangelegd verhoogd viaduct. Het reguliere tram- en busverkeer is gesitueerd langs het stationsplein. Het idee van koppeling van vervoersstromen wordt visueel en gevoelsmatig benadrukt door de dominante aanwezigheid van de rijksweg A10. Het stationsgebouw ligt direct aan snelweg en de perrons bevinden zich op gelijke hoogte met het autoverkeer.



De ligging van de spoorlijn, de A10 en het nieuwe viaduct voor de sneltram/metro vormden logischerwijs het belangrijkste uitgangspunt voor het stationsontwerp.

Steenhuis koos met het ontwerp voor RAI voor een viaductstation, waardoor het station werd geïntegreerd met de directe omgeving en waarmee verdere barrièrewerking werd voorkomen. Belangrijk nadeel van een viaductstation is echter dat de herkenbaarheid van de NS verloren dreigt te gaan. Vooral bij RAI lag dit gevaar op de loer vanwege het geweld aan betonnen viaducten, autowegen en busbanen die op die plek samenkwamen en onder andere tot gevolg had dat het stationsplein in verhouding tot het station erg klein is gebleven. Bepalend nadeel voor het stationsontwerp was bovendien de verminderde lichtinval in de stationshal en de beperkte ruimte als gevolg van de hoogte van de spoorbaan en de viaducten. In zijn ontwerp voor Station Amsterdam RAI loste Steenhuis het probleem van de



herkenbaarheid op door veel aandacht te besteden aan de kap van het gebouw en de constructie. Zijn collega Kilsdonk deed dit enkele jaren eerder op vergelijkbare wijze bij station Almere Centraal en Lelystad. Ook in Amsterdam RAI is de juist overkapping van de perrons benut om de herkenbaarheid van het station te vergroten. Hij ontwierp een opvallende transparante vliedervormige kap over de spoorbaan van 150 meter lang. De dakoverspanning bestaat uit twee lange rijen boomerangvormige stalen boogspanten gekoppeld door deltaliggers en vakwerk-liggers, die samen het V-vormige dak dragen. Door deze luchtige V-vorm lijkt de kap, ook vanaf de A10, haast gewichtloos boven de zware viaducten te zweven.

Het stationsgebouw zelf is ondergebracht in een driehoekig volume dat onder de spoorbanen is geschoven, dit volume is vanuit meerdere zijden bereikbaar voor de reiziger. In de hal zijn de gebruikelijke stationsvoorzieningen gesitueerd zoals een boekwinkeltje, een kiosk en de kaartverkoop, de wachtruimtes bevinden zich op de perrons. Om het perron van de sneltram/metro te bereiken dient men langs toegangspoortjes te gaan die opgesteld staan bij de trap richting het desbetreffende platform. Vides zorgen voor natuurlijk daglicht in de vrij donkere stationshal, waarmee Steenhuis het probleem van de donkere viaductstations deels



oplost. Het belangrijkste in het interieur van het stationsgebouw is de aandacht voor het verkeer. Met name het leiden van de stroom reizigers en de relatie tussen de vervoerstromen wordt in vrijwel alle facetten van de constructie en de details benadrukt. Doorkijkjes op de sporen, de transparantie van de materialen en gloeiende lijnen onderstrepen de verkeersfunctie. Beeldbepalend in de stationshal zijn de toegangspartijen (lange roltrappen en trappen) die de reiziger haast moeiteloos leiden naar de daarboven gelegen perrons. Eyecatcher in de stationsruimte is bovendien de volledig transparante liftkoker. Deze is zeer prominent in de hal geplaatst en steekt dwars door het vleugeldak. Maar het hoogtepunt van het ontwerp bevindt zich op de perrons in de vorm van de spectaculaire kapconstructie. Om de bekapping te benadrukken is de constructie bovendien in felrode kleuren uitgevoerd. Ook op de perrons heeft de reiziger het gevoel deel uit te maken van een groter infrastructureel netwerk. Doordat de wanden van de kapconstructie volledig transparant zijn uitgevoerd heeft de reiziger vanaf de perrons optimaal uitzicht op de voorbijrazende auto's op de A10 en vice versa.

Huidige staat

Door de jonge leeftijd van het station hebben zich in de loop der tijd nauwelijks zichtbare veranderingen voorgedaan. Een van de wachtruimtes op de perrons wordt nu gebruikt als atelier.

Waardstelling

Stedenbouwkundig: Met name de zorgvuldige inpassing van station in het bestaande stedelijk infrastructurele weefsel van Amsterdam Zuid is erg waardevol.

De relatie met de omgeving wordt benadrukt door de kapconstructie van de perrons, die parallel lopen aan de A10 en door de transparantie zicht bieden op beide verkeersstromen.

Architectonisch: Het station is met name vanwege de kap waardevol. Deze is uitgevoerd in een high-tech constructie die als gegoten over de perrons heen is gevouwen. De opvallende kleurstelling gecombineerd met de transparantie van de kap maakt het tevens bijzonder.

Toekomst

In de periode 2004-2011 wordt station Amsterdam RAI aangesloten op de Noord/Zuidlijn, een 9,5 km lange metrolijn die Amsterdam Noord met Amsterdam Zuid verbindt. Amsterdam RAI zal tevens aangesloten worden op dit metrotraject. Hiervoor wordt een nieuw metrostation gebouwd aan het Europaplein, tegenover de hoofdentree van de RAI en in de onmiddellijke nabijheid van station Amsterdam RAI. Door de komst van deze metrolijn zal het openbaar verkeersknooppunt RAI nog completer zijn en aan belang winnen.

Literatuur

- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers 1998, p. 267-268
- NS-station Amsterdam RAI; zorgvuldig ontworpen constructie kan wachtende reiziger boeien, in: Bouwen met staal, 1992, nr: 108, p.12.
- Frans den Houter, Zuidtak-lijn NS; drie nieuwe stations w.o. één op drie niveaus, in: Stedenbouw, 1993, nr. 503, p. 19, 21, 22.



Station Zoetermeer

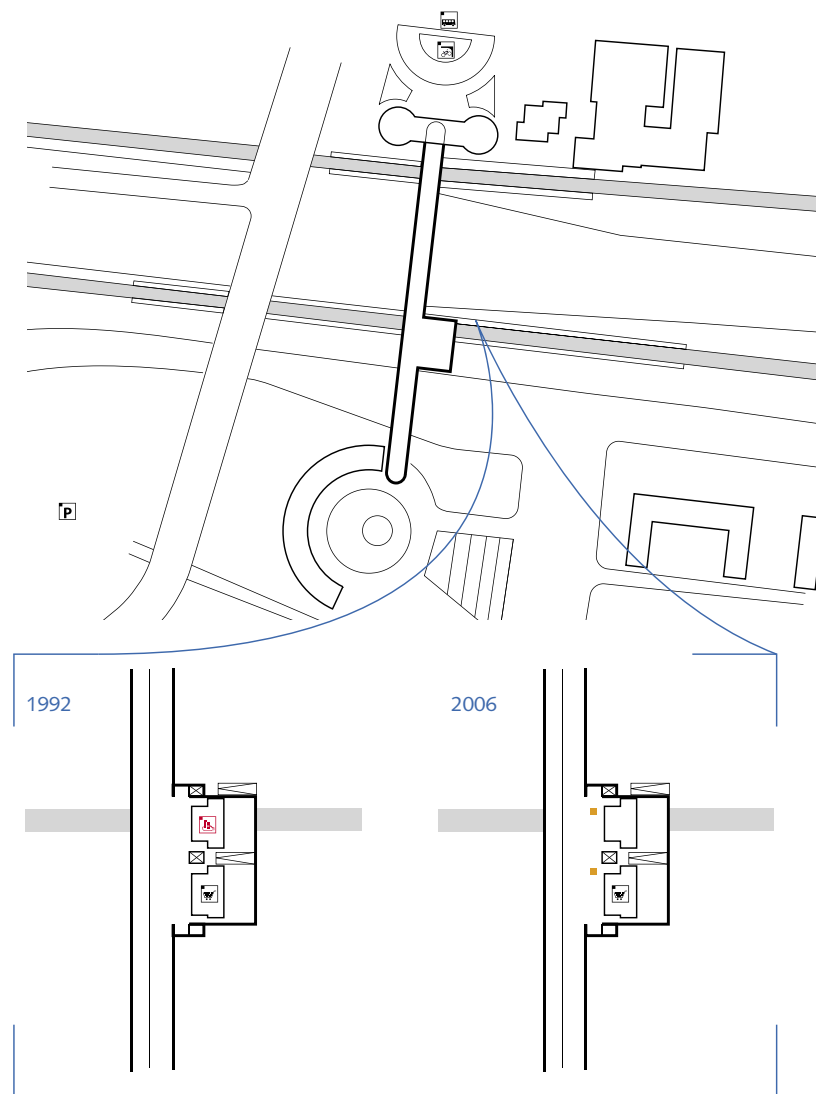
J. Bak, 1993

Achtergrondinformatie

Zoetermeer is gelegen aan de spoorlijn Utrecht-Den Haag met de stations Zoetermeer en Zoetermeer Oost. Zoetermeer werd in 1962 aangewezen tot groeikern voor Den Haag met een geplande inwoneraantal van 100.000. Onderdeel van het masterplan voor de nieuwe groeikern was de aansluiting ervan op het landelijke spoorwegennet. Van oudsher werd het dorpje Zoetermeer ontsloten met een traditioneel stationsgebouw op de locatie van het huidige station Zoetermeer Oost (1965). Omdat dit station te ver verwijderd was van de nieuw geplande stadswijken werd in 1973 een hoofdstation ontworpen door stationsarchitect C. Douma met het doel Zoetermeer Oost te vervangen. Enkele jaren later werd het nieuwe station Zoetermeer getransformeerd tot een dubbelstation met station Zoetermeer Driemanspolder (een halte langs de in 1977 aangelegde Stadslijn Zoetermeer) door middel van een tuibrug. Al na 16 jaar werd het station en de bijbehorende luchtbrug gesloopt en vervangen door een nieuw station. De oorspronkelijke tuibrug uit 1977 kon het groeiende voetgangersverkeer vanuit de nieuwe wijk Rokkeveen, ten zuiden van de spoorlijn niet meer aan. Daarnaast was Zoetermeer en in het bijzonder de wijk Rokkeveen in 1992 aangewezen als locatie voor de Floriade expositie, waardoor het voetgangersverkeer opnieuw fors zou toenemen. Als gevolg van deze ontwikkelingen werd er op korte afstand van het station, maar aansluitend op de oorspronkelijke perrons, ruimte gemaakt voor een nieuwe stationsaccommodatie.

Oorspronkelijk ontwerp:

Station Zoetermeer is in 1993 gebouwd naar een ontwerp van ir. J. Bak. Het station is geïntegreerd in een reusachtige luchtbrug (Nelson Mandelabrug) die loodrecht op de sporen is gepositioneerd en de autosnelweg A12, het treintraject Utrecht Den Haag en de Stadslijn Zoetermeer overbrugt. Bij dit station is er door de aansluiting op de luchtbrug geen sprake van een



traditionele stationsaccommodatie. De reiziger wordt vanaf de perrons via trappen en liften naar de overdekte luchtbrug geleid, waar een beperkt aantal stationsvoorzieningen zijn gevestigd. Ondanks de incorporatie ervan in een grotere constructie is het station als zodanig herkenbaar. Het stationsdeel is gesitueerd op een verbreed gedeelte van de brug en wordt bovendien gemarkeerd door een lessenaardak dat hoog boven de perrons uitsteekt en die afwijkt van de rest van de brugoverkapping. De stationsvoorzieningen bestaan uit een klein plaatskaartenkantoorje en een kiosk die aan weerszijden van de perrontoeegangen zijn gesitueerd. De luchtbrug zelf heeft naast de genoemde stationsfunctie een nog belangrijkere



stedenbouwkundige functie. De brug verbindt de wijk Rokkeveen die in de tweede fase van de aanleg van de groeikern is gebouwd aan de zuidzijde van de A12 en de spoorbaan en daardoor afgesneden was van de rest van Zoetermeer. De luchtbrug is daardoor veel meer dan een station, het is tevens een onmisbare infrastructurele schakel in Zoetermeer zelf. De brug is daarom opgevat als een openbare langzaam verkeersroute. In de 180 meter lange route is een voetgangers- en fietspad ondergebracht onder een 9 meter hoge glazen overkapping. Aan weerszijden is de brug bereikbaar door hoge roltrappen onder de monumentale transparante ronde dakconstructie. De entrees van de Nelson Mandela brug worden bovendien benadrukt door een tweetal voorpleinen met rondom kantoorgebouwen en andere stedelijke functies. Langs deze voorpleinen zijn ook parkeervoorzieningen en fietsenstallingen gevestigd. De constructie van de brug wordt enerzijds geaccentueerd door de transparantie van het geheel en anderzijds door typische NS huisstijl kleuren blauw en geel.

Huidige staat

In het station zelf hebben slechts een klein aantal wijzigen plaatsgevonden die hoofdzakelijk zijn bepaald door programmawijzigingen van de NS. Het oorspronkelijke loket is zoals bij vrijwel alle stations verdwenen en omgebouwd tot een kiosk, die uitgebaat wordt door een particulier. Wel is het mogelijk om bij de kiosk kaartjes te kopen. Aan weerszijden van de trappen richting de perrons staan als toevoeging de bekende kaartjesautomaten opgesteld.

Waardestelling

Stedenbouwkundig: De waarde van station Zoetermeer ligt hoofdzakelijk in de integratie van het station in de luchtbrug die twee verschillende stadsdelen van de groeikern met elkaar verbindt. In Zoetermeer wordt gebroken met het traditionele idee dat een station gelegen is aan een groot voorplein met hierom heen verschillende typische stationsvoorzieningen zoals fietsenstalling, parkeerplaatsen en eventueel een stationsrestaurant. In plaats hiervan is het station onderdeel geworden van een veel groter stedenbouwkundig geheel en hier ondergeschikt aan geworden. *Architectonisch:* Ondanks het feit dat het station zelf qua omvang niet dominant is, is het type architectuur van de luchtbrug exemplarisch voor de stilistische omslag die bij de NS vanaf de jaren tachtig van de 20e eeuw plaatsvond. Na een lange periode van standaardisatie in stationsaccommodaties was er vanaf dat moment weer ruimte voor architectonische expressie en een herwaardering van de vormgeving van het spoor en de bijbehorende gebouwen. De toepassing van een moderne, lichte constructie en het opvallende kleurgebruik, zoals ook het geval is in Zoetermeer, past binnen deze periode.



Toekomst

De NS schrapt vanaf december 2006 de sneltrein. Voortaan rijden er twee type treinen door Nederland: stoptreinen (sprinters) en intercity's. De stations Zoetermeer en Zoetermeer-Oost worden vanaf dat moment alleen door stoptreinen bediend. Als gevolg van dit besluit heeft Zoetermeer met haar 115.000 inwoners geen directe verbinding meer met Utrecht.

Literatuur

- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 270-272.
- Elegant gebaar brengt dynamische wijk Rokkeveen tot Zoetermeer-stad; Nelson Mandela-brug: kunstwerk van allure alleen voor langzaam verkeer, in: Stedenbouw, 1992, nr. 491, p. 21-24.
- Nelson Mandelabrug, Zoetermeer; ronde vormen lijken een vanzelfsprekende keuze en zijn bovendien onderhoudsvriendelijk, in: Bouwen met staal, 1992, nr. 108, p. 144-145.
- Nominaties Belton Prefab Betonprijs 1993, in: Belton magazine, 1993, nr. 2, p. 5-8.
- J.C. de Pagter, Overbrugging spoor- en autosnelweg in Zoetermeer, in: Cement, 1991, nr. 11, p. 14-22.



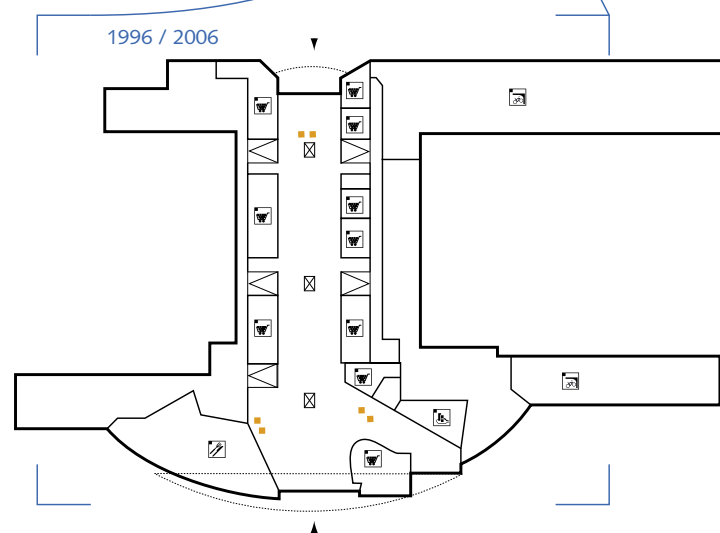
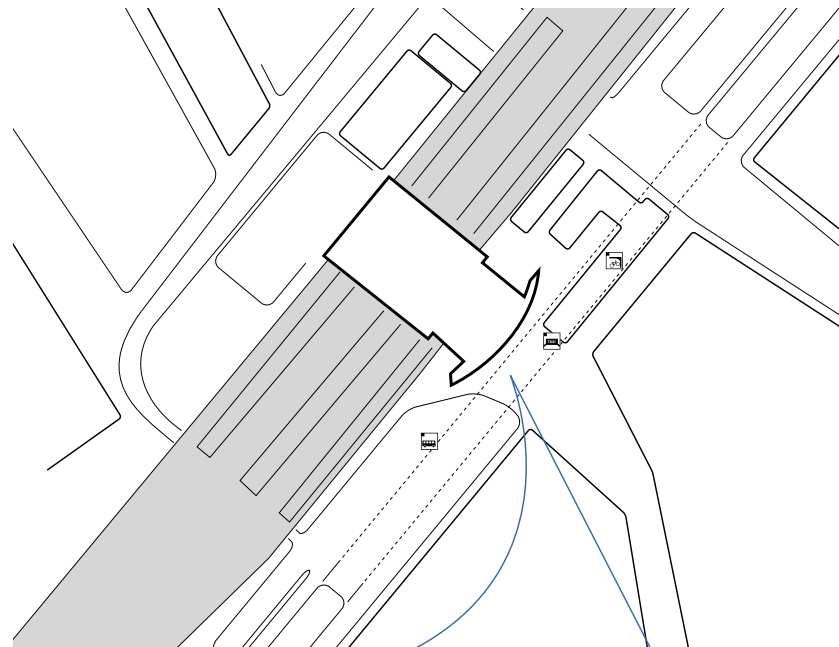
Station Leiden

H.C.H. Reijnders, 1996

Achtergrondinformatie

Leiden Centraal is een knooppunt van de treindiensten vanuit Amsterdam langs verschillende routes richting Rotterdam en Den Haag, en richting Utrecht. Het is het vijfde grote station van Nederland. Leiden beschikte voorafgaand aan het huidige station, over een aantal andere stationsgebouwen. Het eerste station Leiden werd geopend op 17 augustus 1842 aan de Oude Lijn, de eerste spoorlijn van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM). Dit gebouw werd vervolgens in 1879 vervangen door een nieuw gebouw van architect D.A.N. Margandant. In 1955 kwam hiervoor het derde (hooggelegen) station van Leiden in de plaats, ontworpen door H.G.J. Schelling met een herkenbare stationsarchitectuur (vergelijkbaar met de stations Hengelo en Enschede) maar het gebouw bleek al gauw het aantal reizigers niet aan te kunnen. Bovendien bleek de passagierstunnel te krap en het stationsgebouw slecht bereikbaar. Waar de exemplaren in Zutphen, Hengelo en Enschede bewaard zijn gebleven, is station Leiden in 1989 gesloopt. Leiden zou als gevolg van Rail 21: Sporen naar een nieuwe eeuw een drastische uitbreiding van perrons en sporen krijgen en daarmee een forse stijging van het aantal reizigers. Daarnaast bood het oude station van Schelling nauwelijks ruimte voor een uitbreiding van commerciële voorzieningen.

Het nieuwe stationsgebouw Leiden Centraal is in 1996 opgeleverd naar een ontwerp van H.C.H. Reijnders. Reijnders behoorde tot een nieuwe generatie architecten (met o.a. P.A.M. Kilsdonk en M. Steenhuis) die in de jaren tachtig



opstond om het stokje over te nemen van stationsarchitecten K. Van der Gaast en C. Douma. De periode waarin de nieuwe groep architecten actief werd kent een stilistische omslag, waarbij architectonische expressie in een stationsgebouw weer een voorwaarde was, na een lange periode van standaardisatie. Reijnders ontwierp



een groot aantal stations in opdracht van NS waarvan Amsterdam Sloterdijk en Rotterdam Blaak de bekendste zijn.

Oorspronkelijk ontwerp / Huidige staat

Het meest in het oog springende aan het ontwerp van Station Leiden is de imposante architectuur. De gebogen overkapping van het station wordt afgewisseld door transparante vakwerkconstructies en door het gebruik van materialen als staal, glas en beton valt er buitengewoon veel natuurlijk licht binnen en oogt het station licht en modern. Deze transparantie wordt op alle vlakken doorgezet, ook in de voor- en achtergevels van het stationsgebouw die geheel zijn opengewerkt waardoor alleen de constructie nog zichtbaar is. De gebogen stationsoverkapping is loodrecht op de sporen gepositioneerd, die tegelijk met de vernieuwing van het stationsgebouw zijn verdubbeld. Onder deze overkapping bevindt zich tevens de reizigerstunnel die de perrons ontsluit. Aan de zuidzijde van het station (Stadzijde) bevindt zich de hoofdentree van het gebouw. Deze wordt benadrukt door een uit de gevel springend gebogen vlak uitgevoerd in een lege vakwerkconstructie, die bovendien hoog boven het stationsdak uitsteekt. Het station zelf is gelegen aan een stationsplein dat is opgedeeld in een groot busstation, een (voetgangers)plein, een taxistandplaats en een fietsstalling (het glazen dak van de fietsstalling is bestemd als taxistandplaats). Het station ligt in het verlengde van het oude centrum van Leiden. De reizigerstunnel komt aan de achterzijde (Zeezijde) van het station uit op een kleiner stationsplein dat tevens toegankelijk is voor autoverkeer en vormt zo een verbinding met het noordoostelijke deel van Leiden. Aan deze zijde is het Leids Universitair Medisch Centrum gevestigd.



Het programma van dit stationsgebouw is duidelijk aangepast aan de nieuwe bedrijfsfilosofie van de NS. Daarbij gaan het stationsprogramma en commerciële functies hand in hand met elkaar. Het station Leiden en dan met name de reizigerstunnel is binnen deze filosofie opgevat als een brede overdekte winkelstraat (met winkels als Albert Heijn, AKO, Etos en de Free Record Shop) die in de grote overkapping is geschoven met aan weerszijden, tussen de winkels, de entrees naar de verschillende perrons. Midden in de ruimte bevinden zich twee liftkokers die tevens toegang bieden tot de perrons. De stationsvoorzieningen zijn duidelijk ondergeschikt binnen dit stationsprogramma. De servicebalie is verscholen in een resthoek van de stationshal, aan de rechterzijde van de hoofdentree. Ticketmachines staan opgesteld in de buurt van de entrees. Kleine tv-schermen met daarop reizigers- en treininformatie hangen midden in de winkelstraat, waardoor men tijdens het lezen vaak onder de voet wordt gelopen door het reizende en shoppende publiek. Over het algemeen wordt het station gedomineerd door commercie en zijn het slechts de ticketmachines en de schermen die refereren aan de daadwerkelijke functie.

Waardestelling

Architectonisch: De waarde van station Leiden ligt enerzijds in de bijzondere en opvallende architectuur en anderzijds in de typologische ontwikkeling. Het gebouw is exemplarisch voor de stilistische omslag in stationsarchitectuur die in jaren tachtig plaatsvond waarbij de nadruk veel meer dan in de jaren hiervoor kwam te liggen op architectonische grandeur en er daardoor meer budgetten beschikbaar kwamen voor de stationsbouw. Daarnaast is er ook een programmatische omslag zichtbaar. Stationsvoorzieningen zijn niet langer dominant in stationsgebouwen. Dit past in de nieuwe filosofie van NS waarbij het station een totaalpakket moet kunnen bieden voor de reiziger. Vanuit het werk boodschappen doen en vervolgens de weggebrachte kleding ophalen bij de stomerij en exclusieve bagelbroodjes eten. *Stedenbouwkundig:* Het station kan gezien worden als een semi-openbare winkelpassage en vormt een schakel tussen het zuidwestelijke, historische deel van Leiden en het noordwestelijke deel aan de achterzijde van het station.

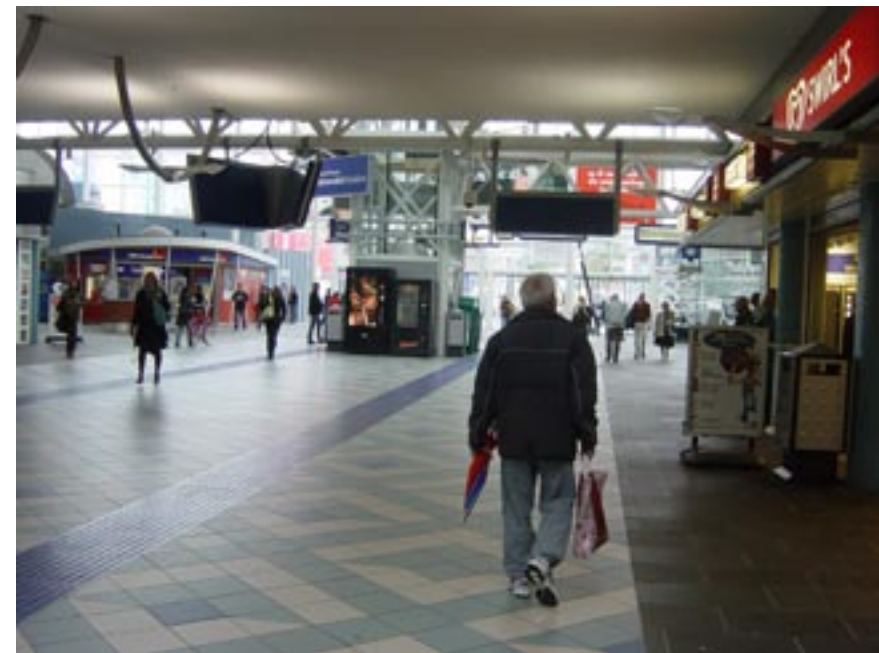
Toekomst

Rondom het stationsplein zal de komende jaren een transformatie plaatsvinden onder de naam Leiden Centraal Project met het doel het stationsgebied dichter bij de stad te trekken en er een aantrekkelijk klimaat te creëren. Er zijn in de directe omgeving plannen voor een bioscoop met acht zalen, een discotheek, een ROC en nieuwe woningen en kantoren. Daarnaast heeft de NS onlangs besloten het station af te sluiten met chipkaart-poortjes. Hiermee verliest station Leiden zijn openbare karakter en wordt het oorspronkelijke 'winkelstraat'-concept ernstig verstoord.



Literatuur

- Mark Bakker, 'Omgekeerd' dak boven station; constructie perronoverkapping maakt dakdekken niet eenvoudiger, in: Bouwwereld, 1995, nr.10, p. 50-51.
- H.M.F. Beertsen en H.C.H. Reijnders, Station NS Leiden; tijdens verbouwing normaal geopend, in: Bouwen met Staal, 1995, nr. 124, p. 47-53.
- René Biesenbeek, Station Leiden verrijst langzaam uit de rommel, in: Agora, 1998, nr. 4, p. 17
- Jaap Dawson en Hans Hammink, Leiden op het juiste spoor, in: Plan; maandblad voor ontwerp en omgeving, 1989, nr. 5, p. 97-98.
- C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998, Zutphen: Walburg Pers, 1998, p. 296-299.
- A.B. J. de Koning, Leiden centraal project, in: Stadswerk, 1996, nr. 11, p. 29-30.
- Ron van Nood en Eveline Idema, Leiden Centraal in volle gang; gezamenlijke inzet beloond door rijk, in: Bouw, 1995, nr. 1, p. 46-48.
- Paleis voor rijwiel; fietsenstalling te Leiden, in: Bouw, 1998, nr. 5, p. 38-40.
- Voorbeeldplannen Vierde Nota: stationsplein Leiden; het Leiden Centraal Project, in: Bouw, 1995, nr. 6/7, p. 17.





Legenda situatietekeningen en plattegronden stations

bestaand	nieuw	verdwenen	
			WC
			Wachtruimte
			Kaartverkoop
			Commerciële bestemming
			Fietsenstalling
			Bagage-depot
			Drink-/Eetgelegenheid
			Busstation
			Parkeerplaats
			Taxi
			Entree
			Ticket-automaat



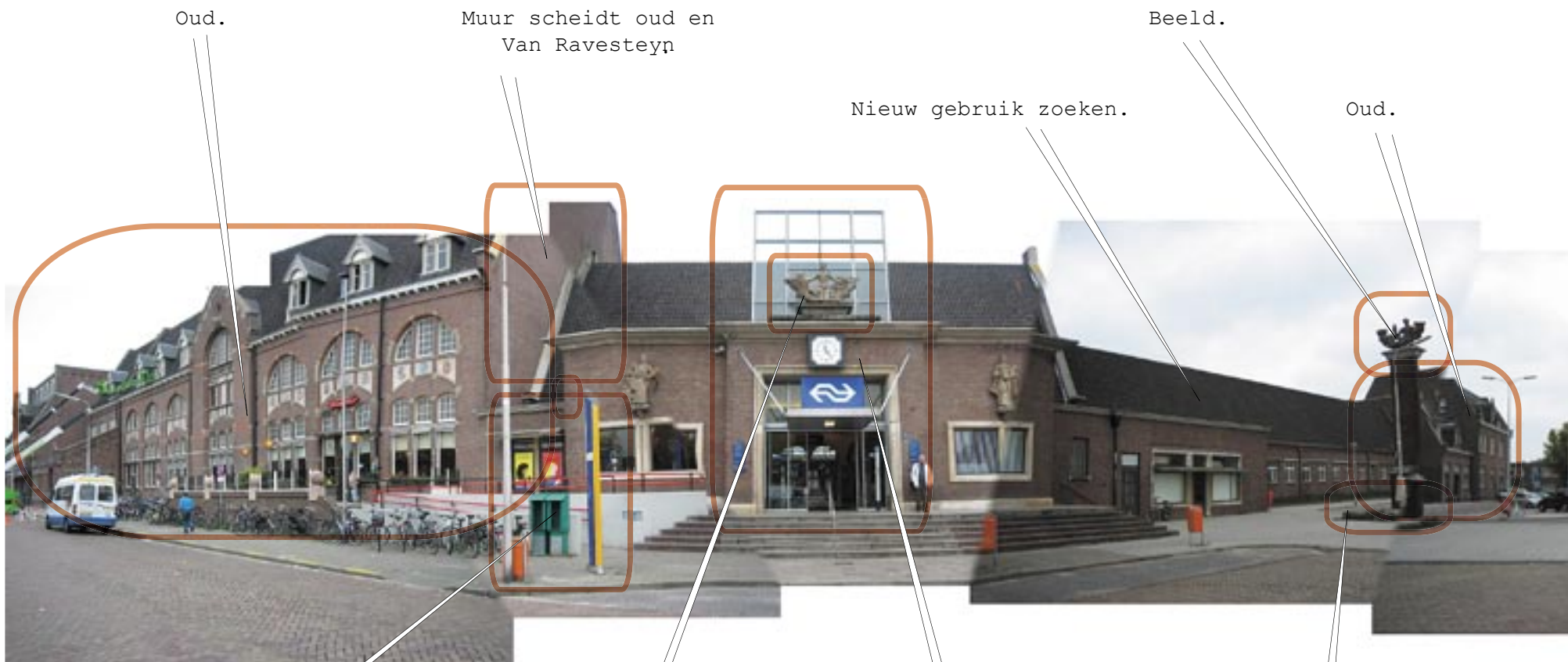
Visuele case studies

Roosendaal

Eindhoven

Vlaardingen Oost

Oud en nieuw



Oud.

Muur scheidt oud en Van Ravesteyn

Beeld.

Nieuw gebruik zoeken.

Oud.

Elegantere oplossing mogelijk?

Nadruk op beeldje.

Zooitje!
4 x andere taal.

Bloemperk.

Samen vormen alle losse stukken een plein!

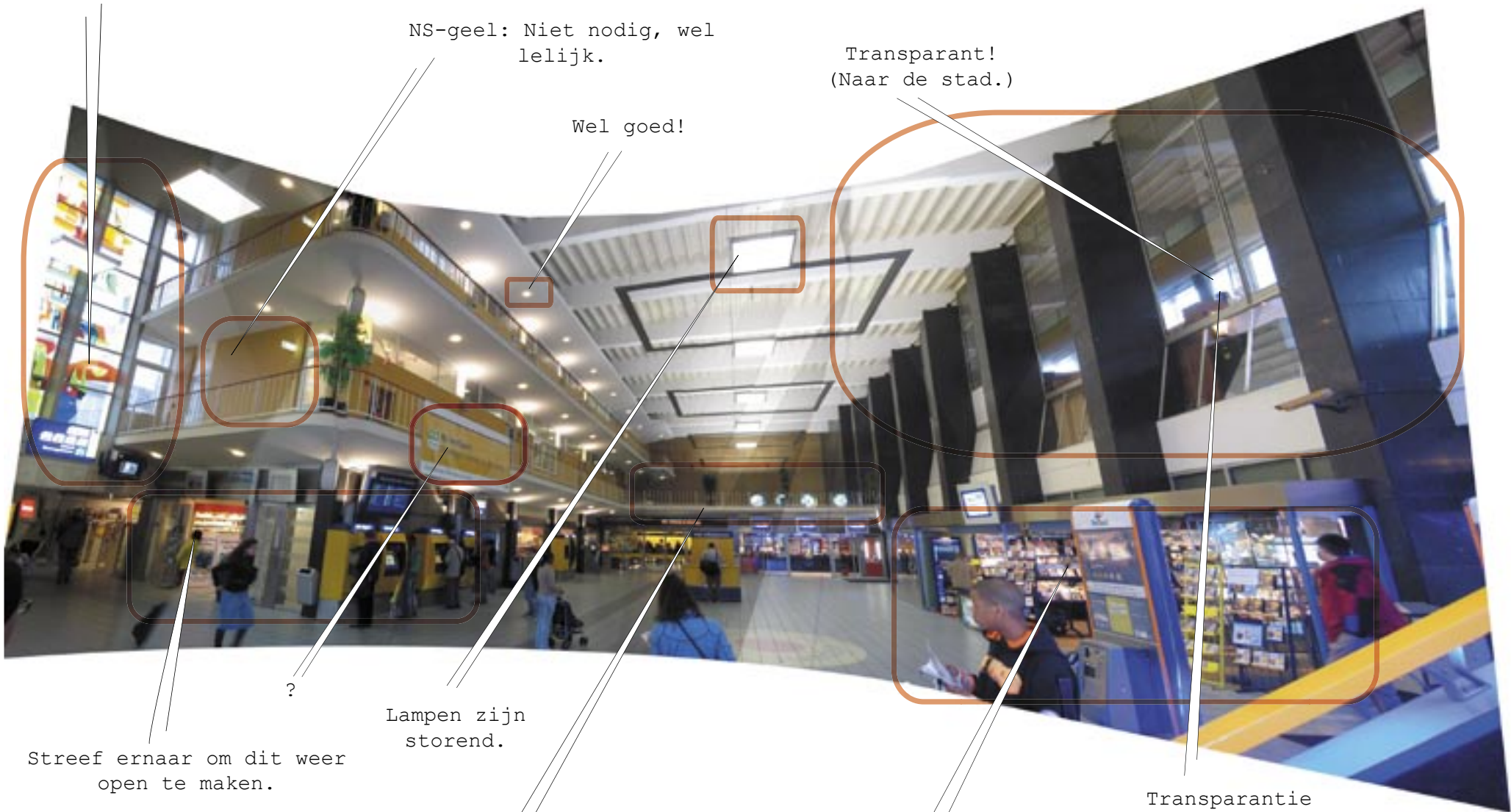
Fietsenstalling.

Toren.



Fontein.

Werkt als een stadsplein: helder!



Mooi!
(Naar de treinen.)

NS-geel: Niet nodig, wel lelijk.

Wel goed!

Transparant!
(Naar de stad.)

?

Lampen zijn storend.

Streef ernaar om dit weer open te maken.

Zoek naar passend gebruik.

Streef ernaar om dit weer open te maken.

Transparantie is belangrijk; licht komt via het restaurant naar binnen. (Andere oplossing mogelijk?)

So many details

Toren.

Ronde ramen.

Detaillering van de gevel
is belangrijk.

Decoraties.

Klok.

Terras met betondetails.



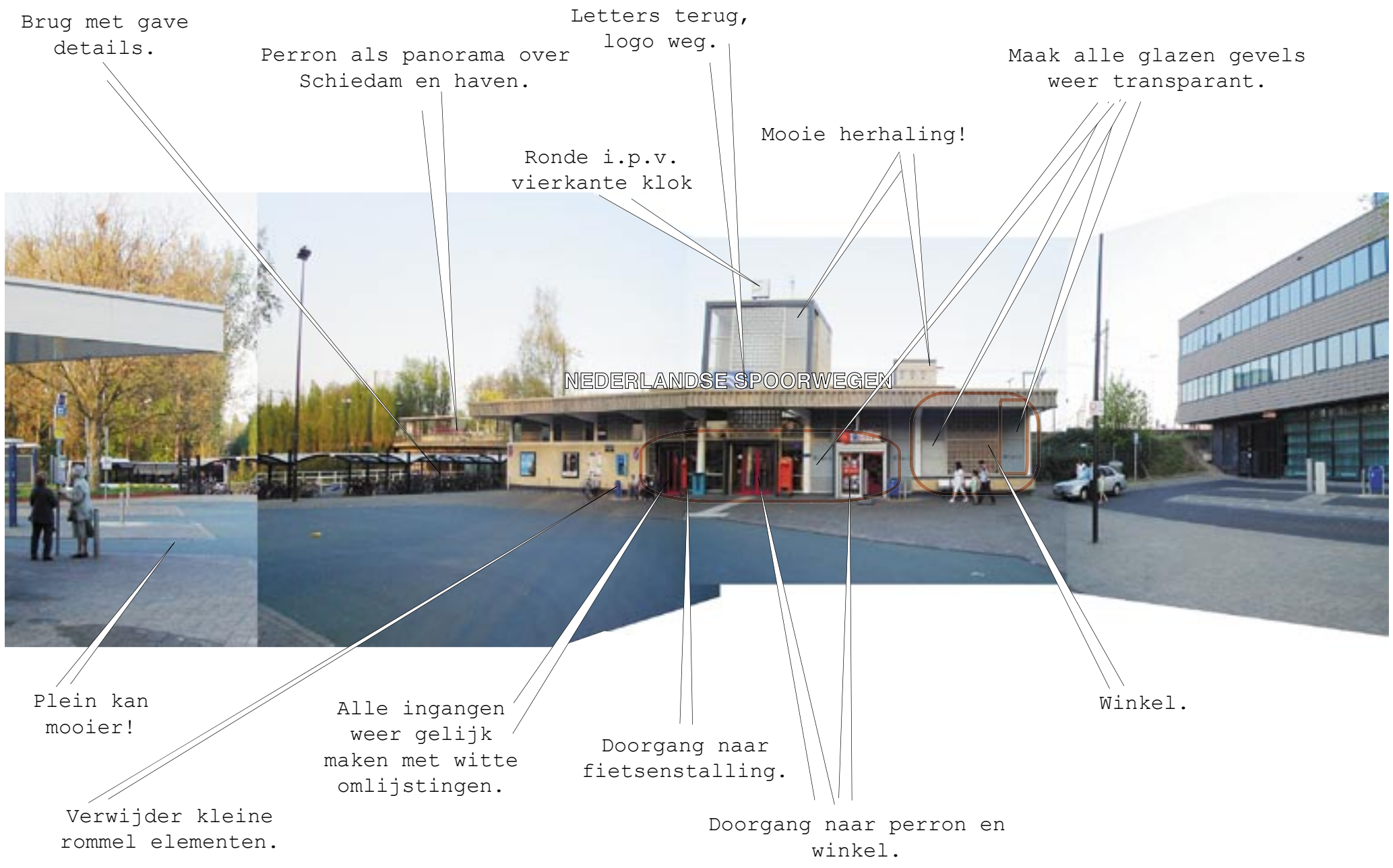
Volledig transparante
gevel.

Kolommen + TL-verlichting
benadrukken het zwevende
effect.

Venster op Eindhoven.

Gebouw ligt mooi met grote
ruimte ervoor, vrij in de
ruimte!

Opruimen en herstellen



Brug met gave details.

Perron als panorama over Schiedam en haven.

Letters terug, logo weg.

Maak alle glazen gevels weer transparant.

Mooie herhaling!

Ronde i.p.v. vierkante klok

NEDERLANDSE SPOORWEGEN

Plein kan mooier!

Verwijder kleine rommel elementen.

Alle ingangen weer gelijk maken met witte omlijstingen.

Doorgang naar fietsenstalling.

Doorgang naar perron en winkel.

Winkel.



Lichtarmaturen weg.
Spots?

Hang een kroonluchter
in de lichtkoepel.

Doorgang
herstellen!

Waar is het
kunstwerk?.

Muur verplaatsen en door-
gang naar fietsenstalling
maken.

Verwijder overall de
badkamertegels en trespa-platen.

Poortjes weg of anders doen.

Deze muur weg en de
winkel een travee
opschuiven.

De Collectie
Cultuurhistorische visie
naoorlogse stationsgebouwen

in opdracht van Bureau Spoorbouwmeester.

Rotterdam, 2006-2007

Crimson
ARCHITECTURAL HISTORIANS