



Station

Horst-Sevenum

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

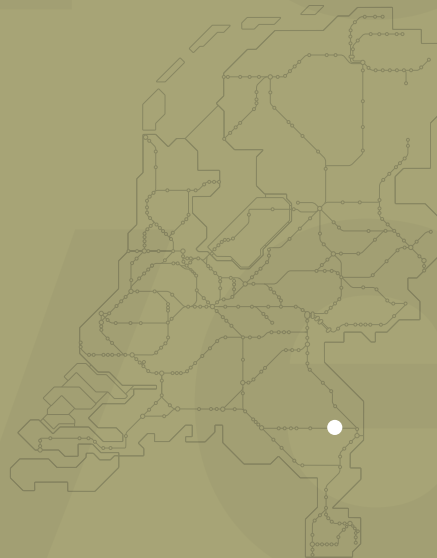
Ho
Sev

Station

Horst-Sevenum

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs 10 juni 2014



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION HORST SEVENUM

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING



STEEN
HUIS
MEURS

INHOUD

0.	INLEIDING	03
1.	HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS	06
1.1	het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	06
1.2	het station van het type vijfde klasse	08
1.3	gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen	10
1.4	overzicht, samenvatting en conclusies	12
2.	STEDENBOUWKUNDIGE & EMPLACEMENT CONTEXT	14
2.1	het station en de stedelijke ontwikkeling	14
2.2	geschiedenis inrichting openbare ruimte en emplacement	16
2.3	overzicht, samenvatting en conclusies	22
3.	ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS	24
3.1	hoofdgebouw	24
3.2	bijgebouwen	36
3.3	architectonische context conclusie	38
4.	WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS	40
4.1	kwaliteiten en knelpunten	40
4.2	cultuurhistorische waarden en essenties	42
5.	HOE NU VERDER?	44
BRONNEN		46
NOTEN		46
COLOFON		46
LUCHTFOTO MET STRAATNAMEN		47

VERKLARENDE WOORDENLIJST BOUWKUNDIGE TERMEN

BASTAARDTRAS

Tras is een verzamelnaam voor gemalen gesteenten van vulkanische oorsprong (tufsteen) of meteoriet. Tras wordt toegepast als vulstof bij beton. Bastardtrasmortel bestaat uit tras, kalk en zand.

BOEIBORD

Een afwerking van de rand van een kap, vaak met een houten plank of plaat.

BOERENGRAUW

Bakstenen gebakken bij temperaturen tussen 900 en 1080 graden. Dit noemt men een 'grauwere' steen, (boerengrauw of hardgrauw), geschikt voor buitenmuren.

PORTLANDCEMENT

Een cementsoort die zijn naam ontleent aan zijn grijze kleur die doet denken aan de kalksteen uit de groeven bij Portland (Engeland)

RISALIET

Een vooruitspringend geveldeel (over de hele hoogte).

TOPGEVELDECORATIE

Een in hout uitgevoerde versiering om de top van de gevel te verfraaien.

TRASRAAM

Een trasraam is een soort cementraam dat de muren moet beschermen tegen optrekkend grondvocht. Dit waterdichte metselwerk is ongeveer zes lagen hoog.¹

0. INLEIDING

Het station Horst-Sevenum ligt tussen de dorpen Horst (ten noorden) en Sevenum (ten zuiden) aan de lijn Venlo-Helmond. Ten tijde van de aanleg waren dit aparte kernen, sinds 2010 vormen zij een gemeente onder de naam Horst aan de Maas.

De ontginning van het hoogveen in de Peel speelde een belangrijke rol bij de bepaling en de aanleg van de lijn Venlo-Helmond. Er is veel te doen geweest over de precieze tracement van deze lijn. Om het station dicht bij het eigen centrum te krijgen, stelde de gemeente Horst in de negentiende eeuw de gronden kosteloos ter beschikking

aan de Commissie van de Staatsspoorwegen. Dit maakte het voor de Commissie aantrekkelijk de spoorlijn over deze gronden aan te leggen. Het station kwam zodoende niet terecht in een dorpskern, maar tussen twee kernen in, als een vrijstaand bak in het landschap.

Na de aanleg van het station is in de directe omgeving weinig gebouwd. Wel ontstond er een bescheiden bedrijventerrein aan de zuidzijde van het spoor.

In de jaren negentig van de vorige eeuw is het gebouw gerestaureerd. De bouwvorm van het gebouw is daarmee teruggebracht naar circa 1915. Sinds enkele jaren kent het

gebouw geen functies meer voor reizigers. Met de komst van een broodjeszaak op de begane grond kan het gebouw weer een actieve rol vervullen voor de reizigers op het station.

Het station heeft zijn vrijstaande ligging in het landschap grotendeels weten te behouden, en is ook vandaag de dag nog een bak op de weg tussen Horst en Sevenum. Dit is dan ook een van de belangrijkste kwaliteiten van het station.

SteenhuisMeurs, juni 2014.

GEGEVENS RIJKSMONUMENT

Monumentnummer: 22649
Monumentnaam : Station Horst - Sevenum
Status : Beschermd
Inschrijving register: 08-05-1980
Kadaster deel/nr : 4442/8
Int. Kenteken : N
Provincie : Limburg

Gemeente : Horst aan de Maas
Woonplaats : Hegelsom
X-Y coörd : 200488-382206

Stations N.S. Wit gepleisterd voormalig Staatsspoorstation, klasse V, met verhoogd middendeel uit 1867, gekenmerkt door een middenstuk van drie verdiepingen met de

dakrichting loodrecht op de sporen en zijvleugels, gedeeltelijk twee, gedeeltelijk een verdieping hoog, met de dakrichtingen evenwijdig aan de sporen. Aan de voorzijde een gekoppeld rondboogvenster op de verdieping. Overige deuren en vensters lichtgetoogd. Originele roede-verdeling verdwenen. Inwendig gemoderniseerd.

1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

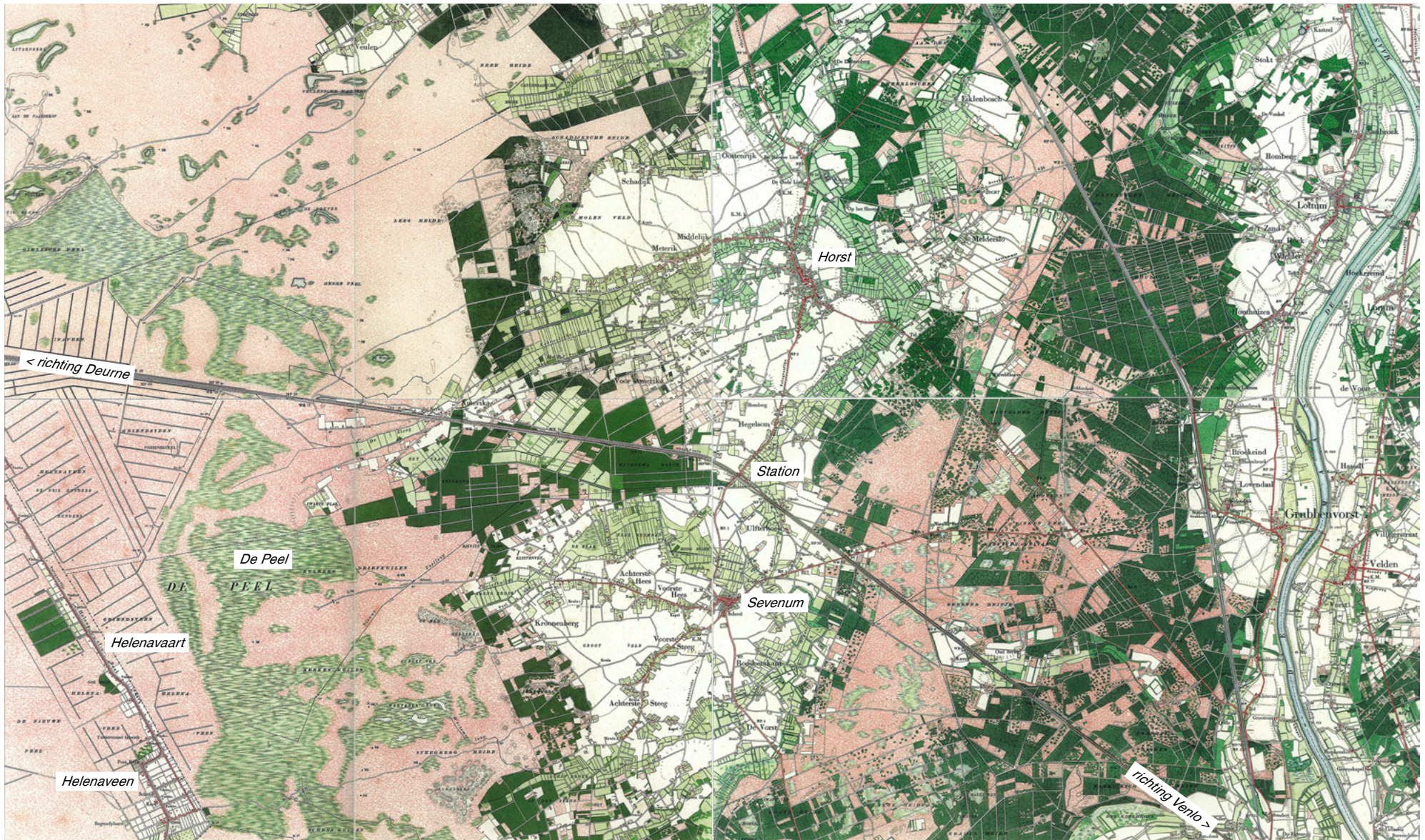
De landelijke politiek heeft zich sterk bemoeid met de aanleg van de lijn Eindhoven- Roermond, onderdeel van Staatslijn E (Breda naar Maastricht), waartoe in 1860 was besloten. De lijn kon via twee verschillende plaatsen lopen: via Venlo of via Weert. Bij de keuze speelden diverse belangen mee. De Peel, een nu grotendeels verdwenen hoogveengebied op de grens van Noord-Brabant en Limburg, werd sinds halverwege de negentiende eeuw ontgonnen. De gebroeders Nicolaas en Jan van der Griendt speelden hierbij een grote rol. Zij kochten in 1853 een groot veengebied, stichtten het dorp Helenaveen,

lieten de Helenavaart graven en richtten de Maatschappij Helenaveen op. De broers wisten te bedingen dat de nieuwe spoorlijn langs Helenaveen gelegd werd.² Dat de lijn door de Peel over het grondgebied tussen Horst en Sevenum aangelegd werd, had verder te maken met een slimme aanbieding van de gemeente Horst. De gemeente bood aan de Staatsspoorwegen kosteloos 10.000 el van haar gronden aan. Dit zou de lijn een kleine omweg geven, maar dit zou gecompenseerd worden doordat deze nadering van Horst 'ongetwijfeld in het belang der exploitatie' zou zijn. Verder werd opgemerkt dat de ligging nagenoeg tussen Horst en Sevenum, 'zonder eerstgenoemde gemeente te benadeelen, zeer in het voordeel van laatstgenoemde zal

zijn'. Een meer noordelijke ligging, dicht bij Horst, zou door onteigening en meer meters spoor tot hogere kosten leiden. Een ligging ten zuiden van Sevenum, zoals Sevenum aan de Commissie van Staatsspoorwegen voorgesteld had, zou vooral voordeel bieden aan Maasbree, omdat het station dan tussen Sevenum en Maasbree terecht kwam. Weliswaar zou het traject korter zijn, maar de Commissie nam de het belang van de hele regio in ogenschouw. Het station kwam zodoende niet direct bij een dorp te liggen, maar midden in de weidegebieden, vlakbij het kruispunt van de spoorlijn met de doorgaande weg tussen Sevenum en Horst, 'op ongeveer 2800 ellen van Horst en op ongeveer 1800 ellen van Sevenum'.³



01. Turfontginning in de Peel. De brandstof wordt per smalspoor afgevoerd naar trein en boot, jaartal onbekend. [Katholieke Illustraties]



02 Spoorwegkaart met in rood aangegeven de lijn Eindhoven - Roermond met daaraan Horst - Sevenum, 1888. [Grote Historische Atlas]

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

Het stationsgebouw van Horst-Sevenum opende in 1864. Het maakt deel uit van een familie van standaardtypen van stations, die de Nederlandse Staat tussen 1860 en 1873 door heel Nederland bouwde. De Spoorwegwet van 1860 voorzag in de aanleg van meer dan 800 kilometer spoor. Een belangrijke voorwaarde voor het op peil houden van een rap tempo en het binnen de perken houden van de uitgaven was standaardisatie. De ingenieurs van de Afdeling Spoorwegen van het ministerie van Binnenlandse Zaken ontwierpen niet alleen gestandaardiseerde typen wissels, draaischijven, waterkranen, waarschuwborden, maar ook gebouwen. Langs een spoorlijn waren er diverse nodig: voor goederenopslag, werkplaatsen, loodsen voor locomotieven, magazijnen, brugwachtershuizen en natuurlijk: stationsgebouwen. Het ontwerpen van zogenaamde 'standaardstations' van verschillend formaat, van de 'stations eerste klasse' voor grote steden tot de 'stations vijfde klasse' voor kleine halteplaatsen, maakte onderdeel uit van de onderneming. Overeenkomsten in architectonische vormgeving en de plaatsing van borden met een heldere, uniforme belettering zorgden ervoor dat de stationsgebouwen fungeerden als het uithangbord van het spoor. De ontwerper van de vijf typen was bouw- en werktuigkundige K.H. van Brederode. De standaardontwerpen werden echter vrijwel nooit een op een overgenomen, maar door een 'eerstaanwend ingenieur' per station aangepast aan de plaatselijke eisen.

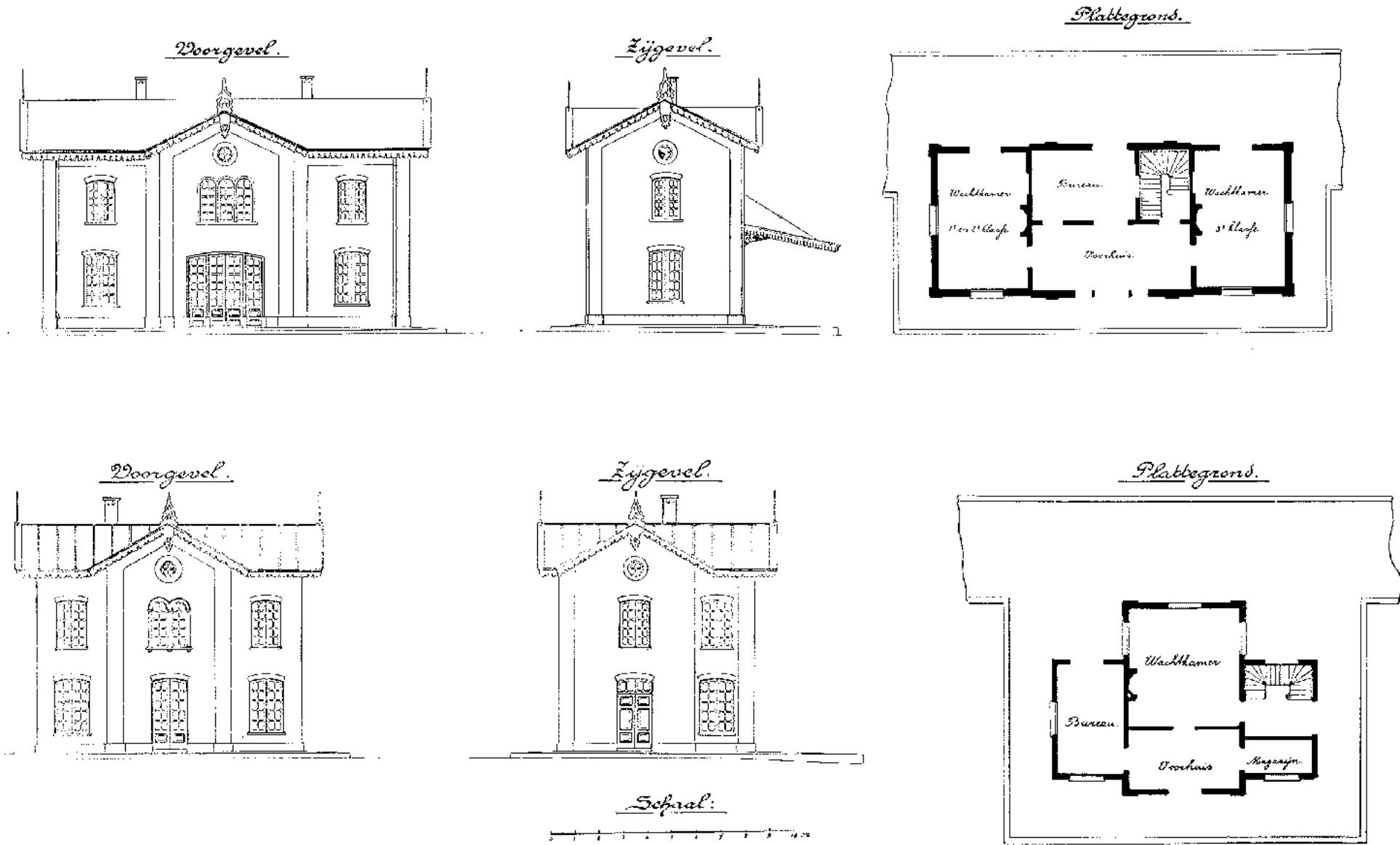
EEN TYPE VIJFDE KLASSE

Het vijfde klasse station was het kleinste type, ook wel 'halte' genoemd en was bedoeld voor plaatsen met een klein inwonertal of voor plekken waar de bevolking verspreid woonde. Plaatsen waar dit type gebouwd werd hadden geen noemenswaardig goederenvervoer (in het station waren hiervoor ook geen faciliteiten opgenomen). Functioneel bestond het station uit een centraal voorhuis (stationshal), met daarachter één door alle reizigersklassen gedeelde wachtkamer. Links was een kamer voor de stationschef en de kaartverkoop (het 'bureau'), rechts een ruimte met de trap naar de verdieping en een magazijn. Op de verdieping was de (bescheiden) woning van de stationschef. De architectonische uitwerking was sober en verschilde per station. De gevels waren opgetrokken uit baksteen en, afhankelijk van de kwaliteit baksteen die in de regio te verkrijgen was, in het zicht of gepleisterd. Dit type kende geen perronoverkapping of 'marquise' (luifel).

Er zijn in totaal 36 stations van dit type gebouwd. Hiervan bestaan nog negen: Echt, Reuver, Swalmen, Laren-Almen, Markelo, Kapelle-Biezelinge, Krabbendijke, Kruiningen-Yerseke en Horst-Sevenum. Station Echt en station Horst-Sevenum zijn beide rijksmonument. Snel na de oplevering van de eerste stations bleek dat het type vijfde klasse te krap bemeten was. Geen van de nog bestaande vijfde klasse stations heeft nog zijn oorspronkelijke vorm, ze zijn (op verschillende manieren) vergroot.

DE ARCHITECTUUR VAN DE STANDAARDSTATIONS VAN DE STAATSSPOORWEGEN

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

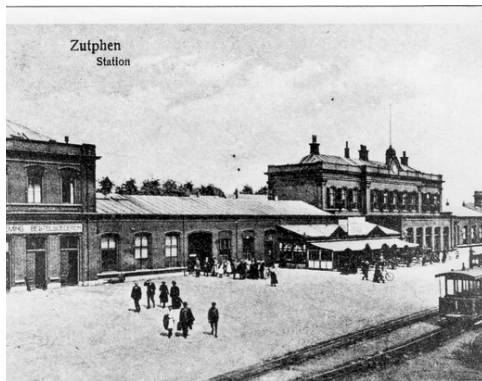
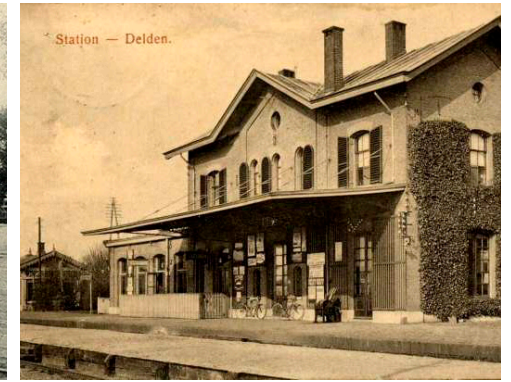


03. Plattegronden, gevelaanzichten en dwarsdoorsneden van het vierde (boven) en het vijfde klasse station, [Maatschappij tot exploitatie van de spoorwegen, 1986]

opzet, en een sobere vormtaal. Decoratie was tot een minimum beperkt en werd slechts ingezet om de ruimtelijke opbouw en de gevelopeningen te benadrukken. In Van Brederode's stations zijn de architectuurtheorieën van de Fransman Jean-Nicolas Durand herkenbaar, gecombineerd met de uitgangspunten van de destijds populaire rondboogstijl, een mengeling van neoclassicistische hoofdvormen en sobere romaanse ornamentiek. Durand ging uit van losse geometrisch basisvormen, die in een symmetrische compositie aaneen te schakelen waren. Van Brederode nam deze vormlogica over voor zijn ontwerpen voor de serie standaardstations: hoe meer functies, hoe meer geschakelde of verlengde modules het gebouw kende. Net als Durands theorieën sloten ook de uitgangspunten van de 'rondboogstijl' goed aan bij de voorkeuren van de Waterstaat. Het aantrekkelijke aan de rondboogstijl was dat deze overleefde in zowel een eenvoudige als een rijkere uitvoering. Van Brederode paste gekoppelde rondboogvensters, gladde muuroppervlakten en sierlijsten

langs dakranden toe. Het principe van eenvormigheid werd niet consequent doorgevoerd: in de architectuur is er een wonderlijk stijlverschil zichtbaar tussen de stations 1e t/m 3e klasse en 4e en 5e klasse. Blijkbaar hield Van Brederode er rekening mee dat de grotere klassestations een representatieve functie zouden verrichten door hun ligging dichtbij een stadskern, terwijl de kleine haltes in een landelijke omgeving kwamen te staan, soms zelfs als enige bouwwerk tussen twee dorpen in.

De verschillende eerstaanwezende ingenieurs die de typen aanpasten aan de specifieke eisen die elk stations stelden, namen in hun aanpassingen altijd de symmetrische opbouw en de architectuurstijl over. Voor verdere informatie over de standaardstations is bij NS Stations en ProRail een studie beschikbaar, genaamd 'De standaardstations van de Staatsspoorwegen'. Een gedetailleerde beschrijving van de indeling en de architectuur van het stationsgebouw van Horst-Sevenum is te vinden in hoofdstuk drie.



Bovenste rij: Middelburg, Alkmaar, Steenwijk, Delden. Middelste rij: Zutphen, Scheemda, Wollega, Anna Paulowna. Onderste rij: Zwolle, Beek Elsloo, Schagen, Velp. [Stationsweb]

1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

De standaardstations werden ontworpen en gebouwd door de staat, maar de exploitatie van de spoorlijnen geschiedde door particuliere maatschappijen. Horst-Sevenum kwam in gebruik bij de MESS (de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen). De MESS was in 1864 in de stationsgebouwen getrokken aan de eerste spoorsecties die in dat jaar gereed gekomen waren. Ze bemerkte dat de gebouwen in het dagelijks gebruik niet altijd optimaal functioneerden. Uit het eerste jaarverslag van de MESS (over 1863/1864) bleek dat minister Thorbecke zijn hand toch iets minder strak op de knip had moeten houden. De MESS schreef: 'Wat de stationsgebouwen betreft, zoo ware het zeer wenschelijk, dat de lokalen en bureaux ruimer waren ingericht'.³⁵ De stations waren overduidelijk te krap bemeten, vooral de kleinere typen. De regering erkende dit probleem. Ze bevestigde dat na de opening van de eerste spoorsecties was gebleken dat de indeling van de stations voor verbetering vatbaar was.³⁶ Spaarzaamheid bleef echter het devies. Beter een station bouwen dat precies voldeed, dan in een te ruime jas. Later zou het station altijd nog vergroot kunnen worden, was het idee.³⁸ Bij het ontwerpen van de types was daar zelfs op geanticipeerd: 'De inrigting is dus ontworpen, dat zij [...] bij behoefte aan meer ruimte uitbreiding der gebouwen toelaat'.³⁹ De

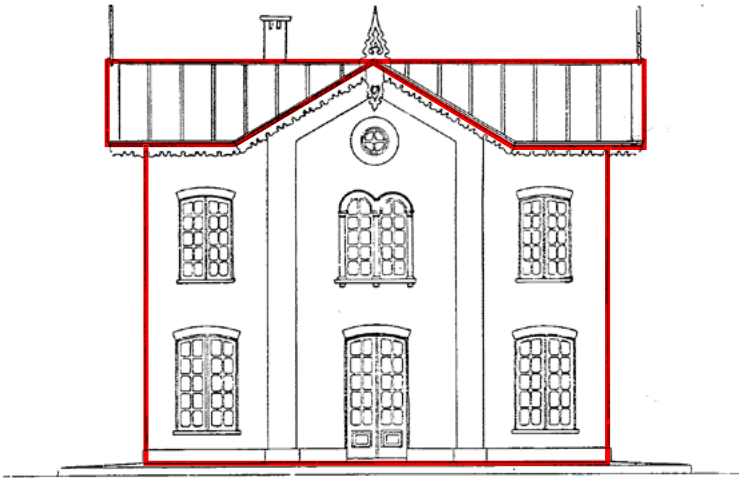
MESS maakte van deze mogelijkheid dankbaar gebruik en kreeg toestemming de stations die al gebouwd waren te vergroten. Het allereerste bestek van de meer dan 1700 die de MESS tijdens haar lange bestaan zou maken luidde: '1. uitbreiden hoofdgebouw op de stations Velp, De Steeg, Dieren en Brummen ten behoeve van de lijn Arnhem-Leeuwarden, 1865', en er zouden door de jaren nog veel meer uitbreidingswerkzaamheden volgen, zoals die van station Horst-Sevenum.⁴⁰

Vier jaar na de bouw van het station liet de MESS al een verbouwing uitvoeren, waarbij de zijvleugels werden verlengd. Het aantal van één wachtkamer werd uitgebreid tot twee: zo hadden de reizigers de beschikking over een gecombineerde eerste en tweede klasse wachtkamer en een derde klasse wachtkamer. Hoewel de MESS vergelijkbare veranderingen in veel stations van het type vijfde klasse doorvoerde, was het bestek specifiek voor Horst-Sevenum gemaakt.

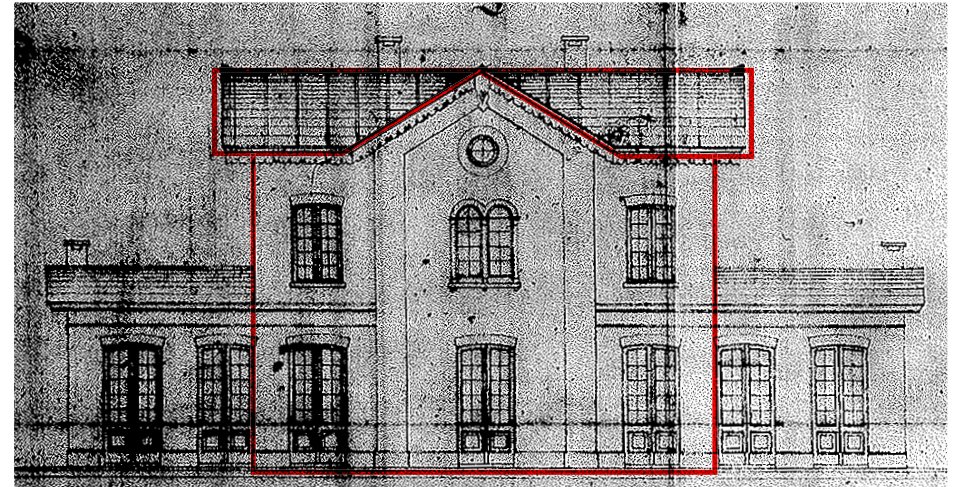
Bij een tweede ingrijpende verbouwing in 1915 werd de eerste verdieping vergroot. Hoewel de bronnen niets over de aanleiding van deze verbouwing prijsgeven, laat de reden zich raden: in het katholieke zuiden waren de

standaardwoningen te klein. Horst-Sevenum kreeg een extra verdieping met twee slaapkamers en daarmee was de unieke hoofdvorm (hoog en smal) van het stationsgebouw gereed. Overigens werd alleen de middelste travee verhoogd, de zijvleugels hielden hun oorspronkelijke hoogte. Sindsdien zijn alleen wel kleinere aanpassingen gepleegd. Zo werd in 1925 aan de spoorzijde een kantoor met erker voor de treindienstleider toegevoegd (zie foto uit 1929, p. 13), die inmiddels weer gesloopt is. Ook werd het gebouw gepleisterd. Het interieur werd in de jaren zestig grondig verbouwd. Ook de vensters en deuropeningen ondergingen veranderingen.

Eind jaren zeventig werd de hoofdvorm van het station, dat op de nominatie stond een rijksmonument te worden, teruggebracht naar de staat van ongeveer 1915. De erkers aan de spoorzijde verdwenen. Het interieur werd geheel vernieuwd. Begin twintigste eeuw verloor het gebouw zijn functie als stationsgebouw, en werd het aan andere partijen verhuurd. Zo heeft er onder andere een makelaarskantoor in gezeten. De meest recente ontwikkeling is dat het pand verbouwd wordt tot een lunchroom (op de begane grond) en bed and breakfast (op de eerste verdieping), uitgebaat door dezelfde exploitant.



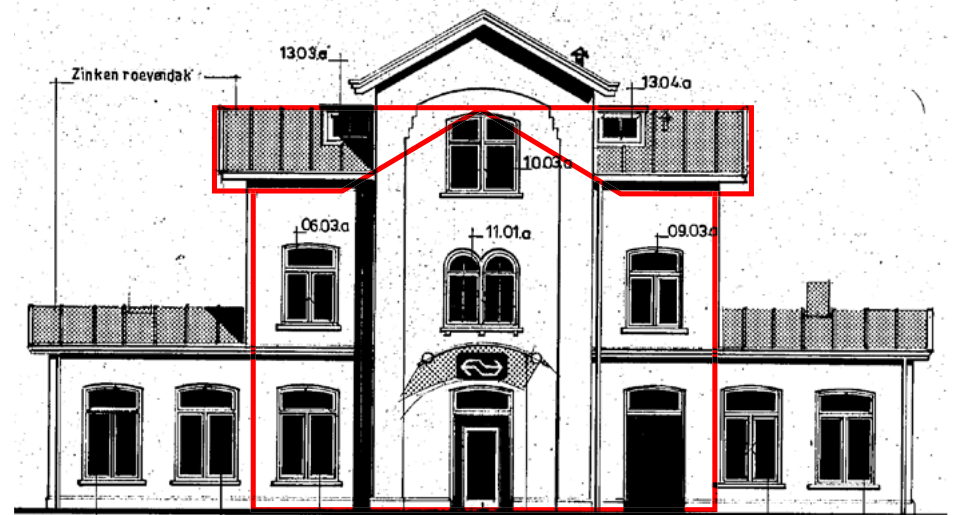
1868



1872



1960



1993

04. De voorgevel van Horst - Sevenum op vier verschillende momenten in de tijd, met in rood de oorspronkelijke, niet verlengde of verhoogde gevel. [HUA/ProRail]

1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Horst-Sevenum ligt aan de staatslijn E, de spoorlijn tussen Breda en Maastricht. Het station Horst-Sevenum is gesitueerd in een landelijk gebied, in de nabijheid van de twee dorpskernen Horst en Sevenum. Er werd gekozen voor een stationsgebouw van de vijfde klasse, dat net als de vierde klasse stilistisch afweek van de eerste, tweede en derde klasse station. Deze eerste drie klassen vormden meestal een representatieve entree van de stad. De vierde en vijfde klasse stations werden veelal in de buurt van dorpskernen geplaatst en vervulden daardoor vaker de rol van baken in het landschap. Het type vijfde klasse station was te krap ontworpen waardoor het vier jaar na oplevering al aan een uitbreiding toe was. In deze verbouwing werd het gebouw uitgebreid met extra zijvleugels.

In 1915 vond een tweede, ingrijpende verbouwing plaats: de eerste verdieping werd vergroot en er kwam een tweede verdieping op. Niet veel later werd het gebouw, dat oorspronkelijk in baksteen was uitgevoerd (zie foto hiernaast) wit gepleisterd. In de jaren zestig van de twintigste eeuw werd het interieur vernieuwd en in de jaren negentig werd het station weer teruggebracht naar de staat waarin het station zich rond 1915 bevond. In het eerste decennium van het twintigste eeuw verdween de stationsfunctie uit het gebouw, en werd het pand ingebruik genomen door andere huurders. De meest recente ontwikkeling is dat het pand verbouwd wordt tot een lunchroom (op de begane grond) en bed and breakfast (op de eerste verdieping).



05. Station Horst - Sevenum rond 1929, met verlengde vleugels, verhoogd middendeel maar nog ongestuct. [Oud Horst in het Nieuws]

2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT EN EMPLACEMENT

2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

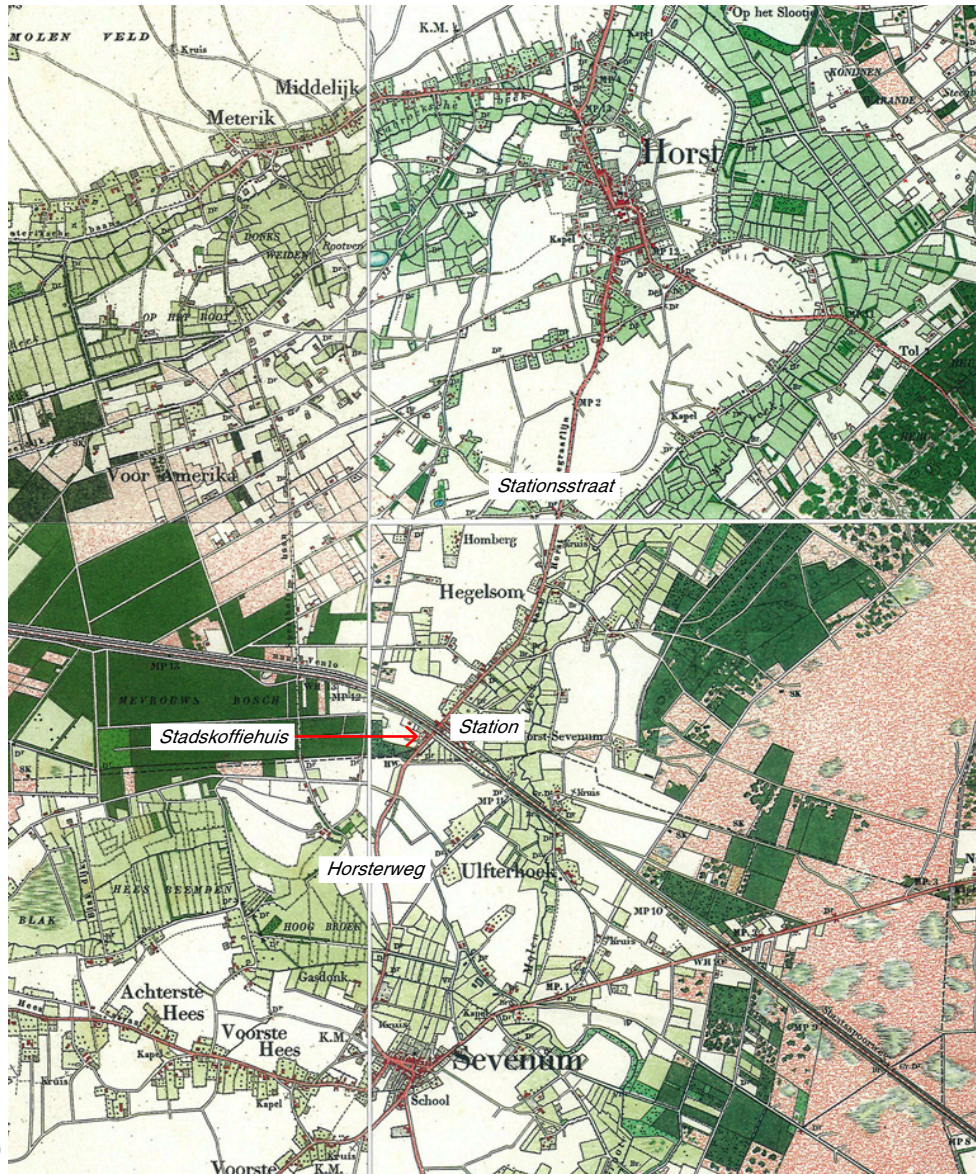
Het station van Horst-Sevenum ligt (zoals op de kaart hiernaast te zien) tussen Horst en Sevenum, vlakbij de doorgaande Horsterweg/Stationsweg. De noord-zuid lopende weg (vanaf Sevenum heet deze straat de Horsterweg en gaat ter hoogte van het station over in de Stationsstraat), bestond al voordat het station er kwam.

Het station ligt niet direct bij een stad of dorp, maar op enige afstand hiervan. Bij sommige van dit soort stations ontwikkelden zich een stationsbuurt met dienstwoningen, koffiehuis, stalhouderij of bedrijven. Deze ontwikkeling voltrok zich bijvoorbeeld bij het station van Ede-Wageningen, waar zich bij het station, op twee kilometer

van de stad, een belangrijk nevencentrum ontwikkelde met kazernes, fabrieken, hotels en winkels.⁴ In Horst-Sevenum vond op zeer bescheiden schaal een ontwikkeling plaats. Ten westen van het station, voor de spoorwegovergang, was een stationskoffiehuis van Lenssen-Joosten. Op het emplacement was ook een dienstwoning (van de opzichter) en er kwamen enkele kleine bedrijven, vooral gericht op het vervoeren van personen tussen station en dorpskernen.

De komst van het station heeft door de decennia heen niet veel bedrijvigheid in de omgeving weten aan te wakkeren. Ook voor wat betreft de ontginningen speelde Horst-Sevenum nauwelijks een rol, terwijl dat voor andere plaatsen aan de spoorlijn zoals Helenaveen wel gold. Het station was hoofdzakelijk bestemd voor personenvervoer.

In de jaren zestig van de twintigste eeuw werd door de Dienst Economische Zaken van de NS voorgesteld een spoorwegaf takking te maken naar het zuidelijk gelegen industrieterrein (Berghem) rondom het station. Zowel het ETI (Economisch Technisch Instituut van Limburg) als het gemeentebestuur van Sevenum waren niet erg happig: de kosten voor de aanleg van de lijn waren relatief hoog, en bovendien was onvoldoende aangetoond dat de bedrijven op dit industrieterrein behoefte aan deze lijn hadden. Hierdoor is het plan van de NS nooit doorgegaan. Kennelijk was de betekenis van het industrieterrein voor Horst, Sevenum en het station van geringe omvang.⁵ Tegenwoordig staat er een klein aantal bedrijven. Dit bescheiden industrieterrein is met financiële steun van de provincie Limburg in 2004 gerevitaliseerd.



06. Ligging van station Horst - Sevenum en positie stadskoffiehuis, 1888. [Grote Historische Atlas]



07. Emplacement met aanduiding van gebouwen, 1910. [Stationsweb]



08. Stationskoffiehuis Van Lenssen-Joosten, jaartal onbekend. [Gemeentearchief Horst aan de Maas]

2.2 GESCHIEDENIS INRICHTING OPENBARE RUIMTE EN EMPLACEMENT

In 1864 werd bij besluit van het Ministerie van Binnenlandse zaken bepaald dat Horst-Sevenum op de lijn Venlo-Helmond een stationsgebouw van de vijfde klasse kreeg en het emplacement ingericht moest worden met een dubbele verhoogde losplaats, een privaat (toiletgebouw) en bergplaats, en een bergplaats voor goederen.⁶ Het emplacement werd gesitueerd tussen de Stationsstraat en de spoorlijn. Het station stond op een eiland; aan beide zijden omgeven door spoorloten. Vanaf de Stationsstraat liep een doodlopende straat naar het station.

In 1881 bestond het emplacement uit het hoofdgebouw, privaatgebouw (west), opzichterswoning (oost), en een woning ten westen op het emplacement, nabij de spoorwegovergang. Aan de overkant van het emplacement stond een goederenloods waar een paar sporen naar toe leidden. Dit deel werd ontsloten vanaf de weg tussen Horst en Sevenum. Ten oosten van het stationsgebouw stond een

los- en ladingsplaats, met eveneens een spoor.⁷ Het perron werd aan de westzijde van het emplacement verlengd in 1882.⁸

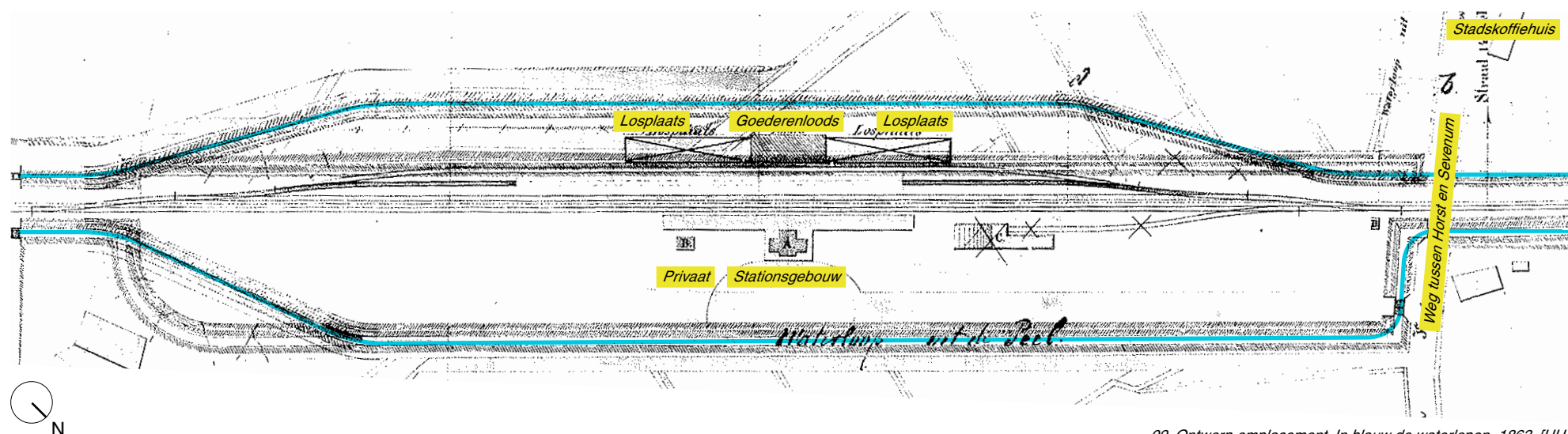
Het emplacement werd in 1916 uitgebreid met een houten bergplaats voor steenkolen en een washok, dat geplaatst werd tussen het station en het privaatgebouw.⁹ Hier konden mensen hun handen wassen.

DE NEGENTIENDE EEUW: EEN LEVENDIG AANBOD IN TRANSPORTDIENSTEN

Omdat Horst-Sevenum een station in landelijke gebied gelegen was, had men eigenlijk altijd aanvullend vervoer nodig om op de plaats van bestemming te komen.

Het station bediende de streek en dat gaf de nodige verkeersdruk. Er waren meerdere 'transportdiensten' in de negentiende eeuw: zo hadden de heren F. Meuws en P. Janssen rond 1900 een wagen dienst van het station

naar Boxmeer en Venray, en reed F. Grosfeld dagelijks met een ezelskar tussen het station en Horst. De heer Joseph Steegh verwierf in 1866 een concessie om goederen vanaf het station te vervoeren, en vanaf 1883 pendelde hij met een omnibus tussen het station en het hotel 'Du cornet d'Or', in Horst.¹⁰ Het verkeer noopte in 1876 tot het opstellen van een 'verordening ter in standhouding van de goede orde op het buitenplein van en de toegangen tot het spoorweg-station te Horst'. Deze verordening moest klaarblijkelijk de verkeerskundige situatie van allerlei rijtuigen op het voorplein van Horst-Sevenum in goede banen leiden. De politie was gemachtigd te bepalen in welke richting de rijtuigen en voertuigen zich bij aankomst moesten bewegen. Daarbij kreeg de politie de taak bijstand aan de stationschef te verlenen in het voorkomen of het stoppen van 'het gedrang bij het nemen van een plaatskaart' en bij het wegen en afgeven van bagage.¹¹



09. Ontwerp emplacement. In blauw de waterlopen, 1863. [HUA]

Staatspoorwegen.
Van Venlo - Nijmegen

Halte Horst.

Nijmegen

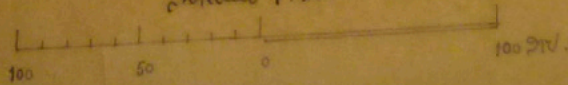
Gemeente Horst.

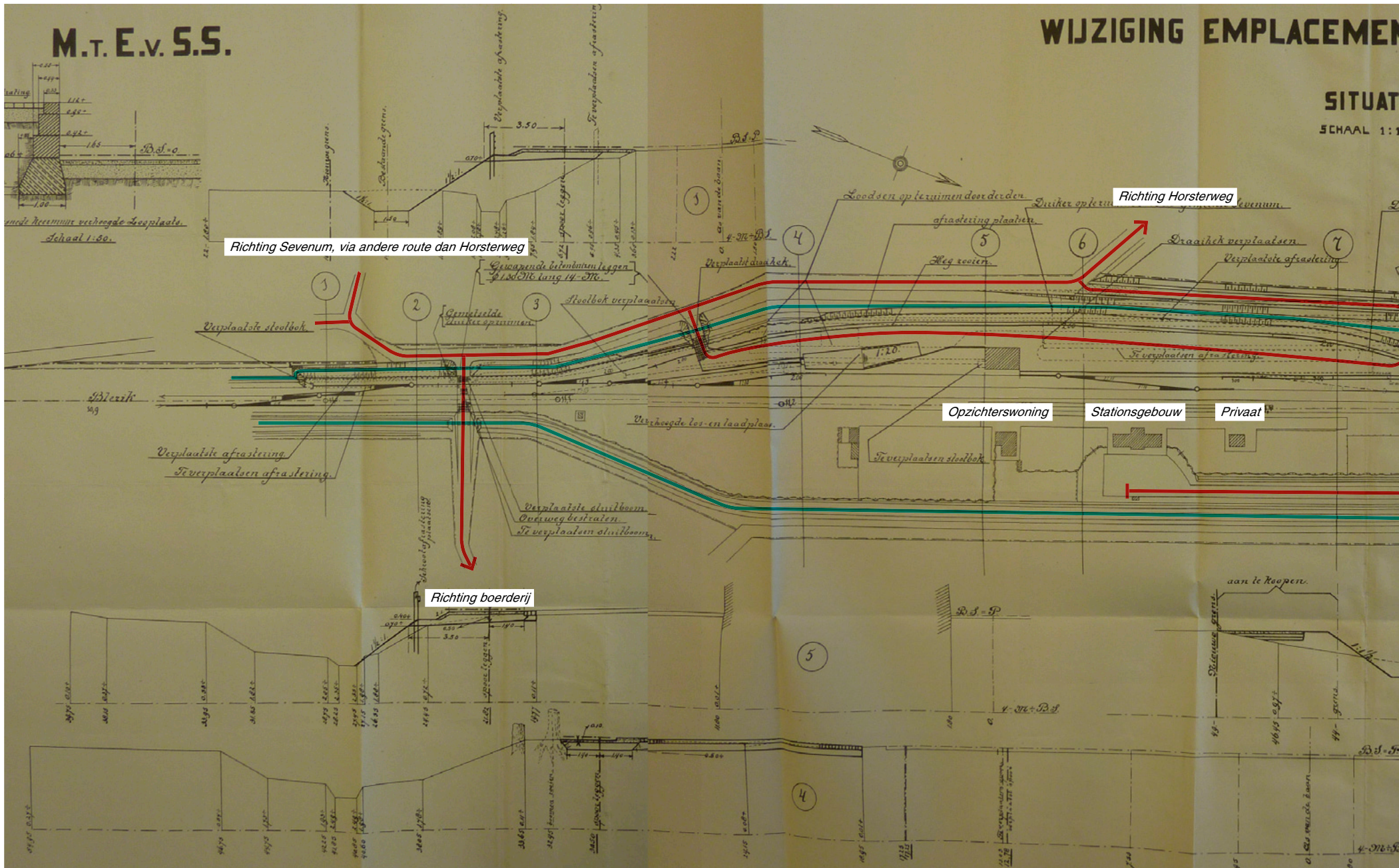
Stad C.

Gemeentehuis bij Station

De onderstaande tekening is een plan van de
Station in de Gemeente Horst, welke plan door de
Stad van Venlo is ingezonden, ten einde de
Plaats van den 23. April 1876 (Staatsblad 1.55)
te zien.
De Graven van Horst
Van de Rijksoverheid

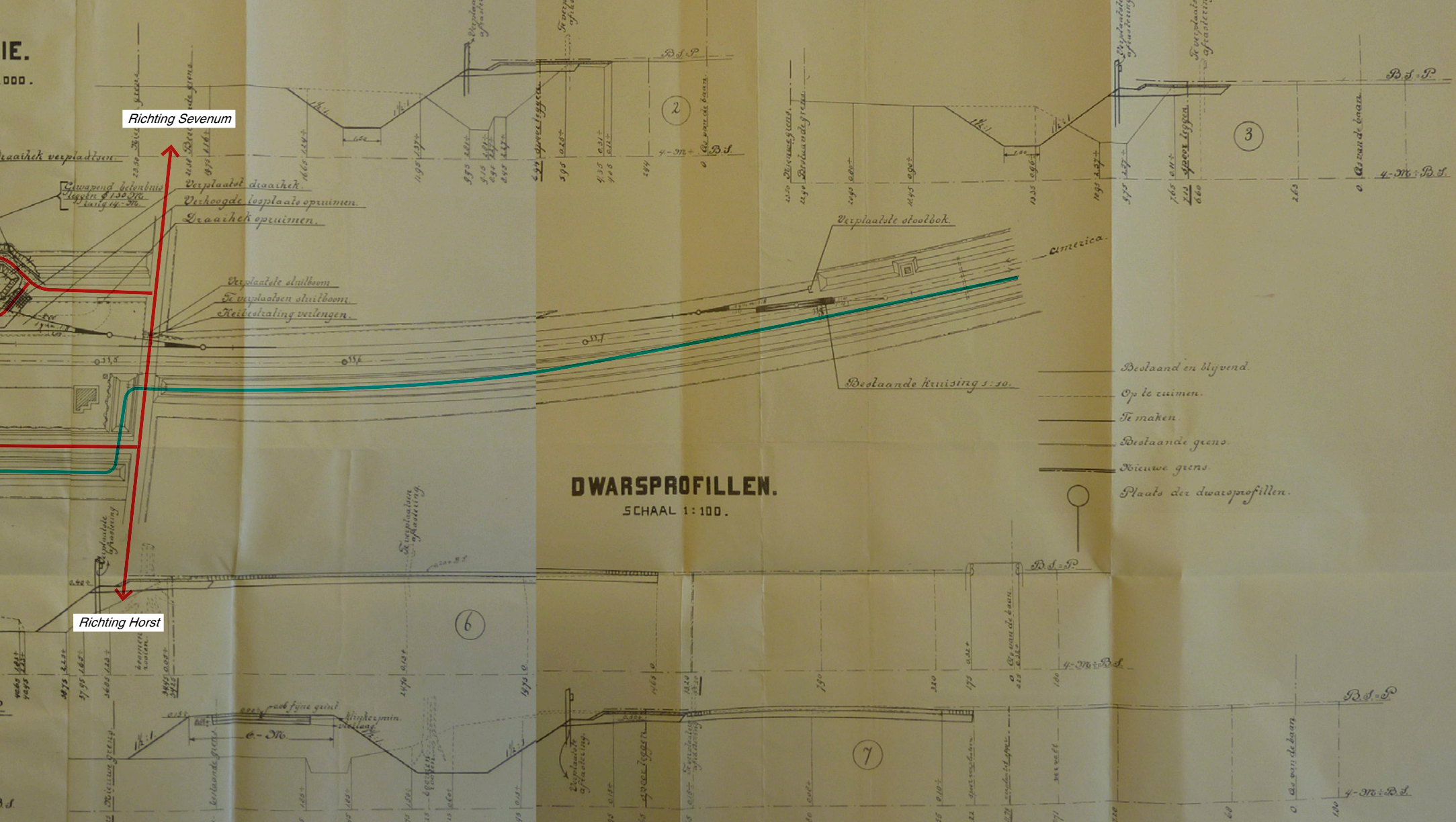
Schaal 1:2500





NT HORST-SEVENUM.

BESTEK N° 1372.



11. Bestekstekening met enkele wijzigingen in de losgelegenheden en de sporen. In blauw de waterstructuur, in rood de wegenstructuur, 1914 [HUA]

DE JAREN ZESTIG EN TACHTIG VAN DE TWINTIGSTE EEUW: EEN GUNSTIGE INDRUK

Omdat er weinig bronnen zijn, is het ongewis welke aanpassingen aan het stationsplein gepleegd zijn tot 1960. Een foto toont dat het Stationsplein voor 1960 nauwelijks ingericht was: bomen en een voorplein met grind, geen stoepen of geasfalteerde straten. Vanaf 1961 werden door de Burgemeester en Wethouders plannen gemaakt het stationsgebouw en de stationsomgeving op te knappen. De toegangsweg zou worden verbreed en het voorplein zou worden verruimd, geasfalteerd en begrensd met trottoirbanden en betegeling. Midden op het plein zou een cirkelvormig eilandje met een lichtmast komen. Wel was het noodzakelijk dat zes bomen het veld moest ruimen. De NS zou het stationsgebouw en de wachtkamer opknappen. B&W wilden hiermee bereiken dat de reizigers bij het uitstappen bij deze halte een gunstige indruk van de gemeentes Horst en Sevenum zouden krijgen. Het maken van een rijwielstalling zou meer orde in de chaos van wildgeparkeerde fietsen moeten scheppen. Bovendien was er ook nog geen geschikte parkeerplek voor auto's. Van deze plannen uit de jaren zestig zijn geen tekeningen gevonden.

In 1981 namen de NS het station en de stationsomgeving

wederom onder handen, waarbij met name de omgeving van het station vernieuwd zou worden. Dhr. C. Douma, toenmalig hoofd van de Dienst Infrastructuur van de NS, was voornemens de oude fietsenstalling (uit de jaren zestig) te vervangen door een nieuwe fietsenstalling (ten westen van het stationsgebouw), het parkeerterrein te vergroten (deze kwam aan de oostzijde van het station) en de omgeving te verfraaien met beplanting. Bovendien wilde de NS ook de verkeerssituatie van het voorplein verbeteren, al werd niet duidelijk gemaakt of de verkeerssituatie daar ter plekke gevaarlijk of onduidelijk was.

Al deze aanpassingen waren bedoeld ter verbetering van de stationsomgeving, maar ook om het station aantrekkelijker voor reizigers te maken.¹²

De gunstige indruk van de jaren tachtig wordt nog steeds nagestreefd. Recht tegenover het stations ligt een fraaie groenstrook met hoge bomen. Zowel aan de west- als aan de oostzijde van het station bevinden zich fietsenstallingen en parkeerplaatsen. Het voorpleintje voor het station bestaat uit een aantal parkeerhavens voor mindervalide personen, afgewisseld met kleine groenperken. De doodlopende straat die voor het station langsloopt, bestaat nog steeds en leidt naar een extra parkeerplaats. Aan de perronzijde van het station is een kaartjesautomaat met

over kapping dicht tegen de gevel aangezet.

Het station en het emplacement wordt nog steeds omgeven door spoorsloten, hoewel deze op lange stukken overkluisd is. Waar eerst losplekken en goedernopslag was, zijn nu parkeerplaatsen en fietsenstallingen. Zo bevinden alle voorzieningen die met het station te maken hebben binnen dit 'stationseiland' en het naastliggende bedrijventerein Berghem blijft buiten deze sloten.

DE ACHTERZIJDE

Het station van Horst-Sevenum is zowel vanaf de noordzijde als vanaf de zuidzijde bereikbaar. Wanneer het station aan de zuidzijde ontsloten werd, is onbekend. Emplacementstekeningen uit 1961 laten zien dat het middenperron en het station al vanaf de achterkant te betreden waren. Vanaf 1992 komen er ook parkeerplaatsen voor auto's en fietsenstallingen aan de zuidzijde van het emplacement. Aan de achterzijde bevindt zich ook een industrieterrein, waar de bedrijfsgebouwen zich min of meer willekeurig verspreid hebben, zonder dat de rooilijnen van deze terrein zich iets aantrekken van de lijnen in het landschap of zichtlijnen op en langs het station. De bedrijven ontstonden door de aanwezigheid van het station, maar van een ontworpen samenhang was geen sprake.



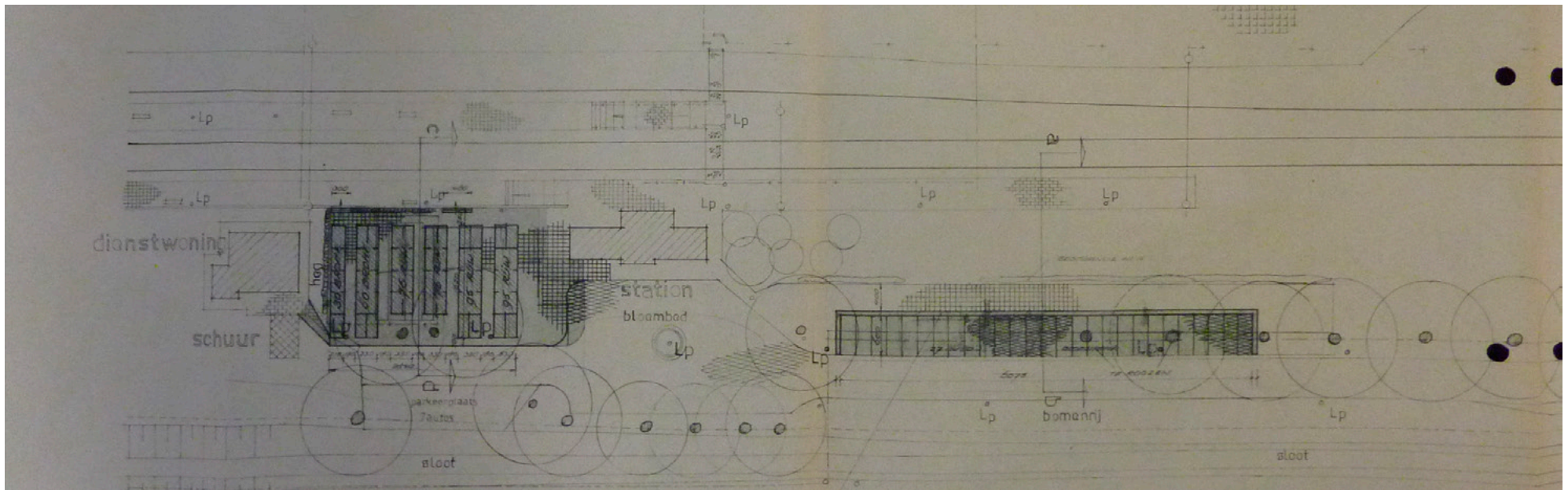
12. Wildgeparkeerde fietsen op het voorplein, 1970. [Stationsweb]



13. Foto uit een krantenbericht naar aanleiding van verrommeling stationsgebied, 1980. [Gemeentearchief Horst aan de Maas]



14. Huidige situatie voorplein (ontwerper onbekend), 2013.



15. Ontwerp herinrichting voorplein, 1978. [Gemeentearchief Horst aan de Maas]



2.3 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Station Horst-Sevenum werd niet gebouwd in een stad- of dorpskern, maar in de weilanden tussen twee plaatsen in. Rondom het station ontwikkelde zich een bescheiden stationsbuurt met bedrijven, een koffiehuis en dienstwoningen. Het had een streekfunctie, waardoor van enige verkeersdrukte sprake was. Aan de zuidzijde van het station ontwikkelde zich een klein bedrijventerrein. Het station heeft uiteindelijk nauwelijks een aanjagende werking op de directe omgeving gehad. Het emplacement werd ingericht met een dubbele verhoogde ladingsplaats, een privaat (toilet) en een bergplaats voor goederen en omgeven door sloten. Lange tijd zijn er weinig ingrijpende veranderingen geweest. Pas rond 1960 werd het

stationsplein ingericht met asfalt en trottoirbanden.

In de jaren tachtig van de twintigste eeuw werd het station en de stationsomgeving onder handen genomen om de indruk van het station te verbeteren. Hiertoe werden extra parkeerplaatsen en fietsenstallingen aangelegd, om plaats te bieden aan de vele fietsen en auto's.

Opvallend en kenmerkend is de vrije ligging van het station in het veld. Met zijn hoge, compacte uiterlijk en vrijstaande ligging aan een nog steeds doodlopende weg vormt het station een baken in het landschap. Ook nu nog kenmerkt het station zich door deze vrijstaande ligging, de

aanwezigheid van een bedrijventerrein aan de zuidzijde van het station daargelaten. Aan de noordzijde van het station is nog vrij zicht over de weilanden.



16. De vroegst gedateerde foto van station Horst - Sevenum, met reeds verlengde vleugels maar nog zonder extra verdieping, 1910. [Stationsweb]

3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

3.1.A OORSPRONKELIJKE OPZET VAN HET HOOFDGEBOUW

EXTERIEUR

Het stationsgebouw van Horst-Sevenum is een station van de vijfde klasse en in 1864 gebouwd. Het vijfde klasse station in Horst-Sevenum staat parallel aan het spoor en had een kruisvormige plattegrond, een verdieping en een tweede verdieping met daarboven twee kruisende zadeldaken. Een gedeelte van de kap loopt parallel aan het spoor, en een gedeelte staat dwars op het spoor. De gevel aan de stationspleinzijde bestond uit drie travéeën, waarbij de middentravee iets naar voren sprong. Op de begane grond zaten drie lichtgetoogde gevelopeningen, twee vensters en een deur, met een roedeverdeling. De roedeverdeling verdween in de twintigste eeuw. Op de eerste verdieping zaten links en rechts twee lichtgetoogde

vensters, en in het middendeel twee gekoppelde rondboogvensters. Onder de kap bevond zich een rond raam. Aan de spoorzijde sprong met middendeel een stuk meer uit de gevel. De zijkant van het middendeel had aan beide kanten een erker (een uitspringend venster), en in het midden een deur naar het spoor. De eerste etage had ook lichtgetoogde vensters met een roedeverdeling.

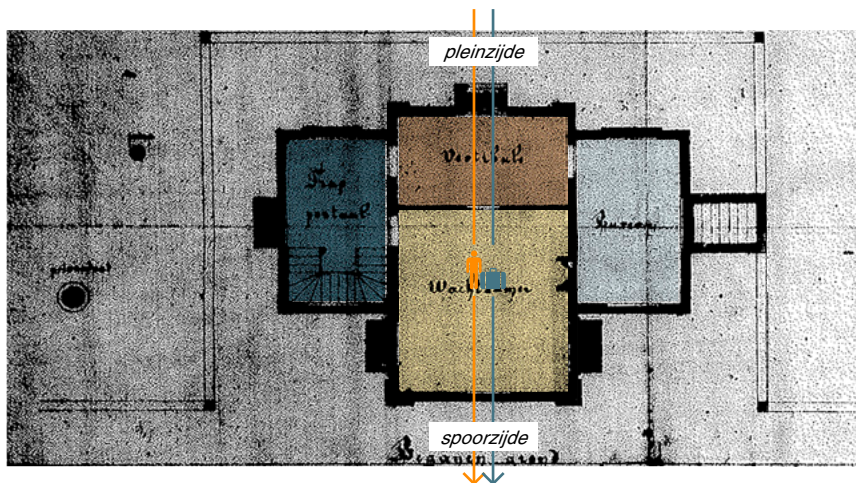
Over de materialisering van het stationsgebouw zijn geen bronnen gevonden. Het stationsgebouw was tot 1929 niet gepleisterd, maar volledig uit baksteen opgetrokken. Wanneer het pleister exact werd aangebracht, is niet bekend.

INTERIEUR

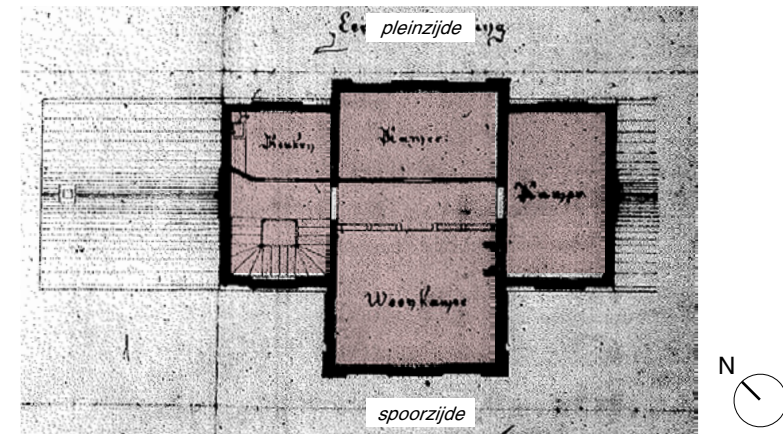
De oorspronkelijke plattegrond kenmerkte zich door een compacte opzet: de reiziger kwam vanaf het stationsplein binnen in de vestibule en kon doorlopen naar de

wachtkamer aan de spoorzijde. Links van het voorhuis bevond zich het 'bureau' (kantoorruimte) en rechts was de trap naar de eerste etage. Op de eerste verdieping bevond zich het bescheiden woonhuis van de stationschef. De trap gaf toegang enerzijds tot de keuken en anderzijds tot een gang die over de hele breedte van het stationsgebouw liep. Aan de linkerzijde van de gang (de stationspleinzijde) lag een slaapkamer, alsook aan het einde van de gang. Aan de rechterzijde van de gang (de spoorzijde) was de huiskamer. Vanaf de eerste verdieping was het ook mogelijk op de kapverdieping te komen.

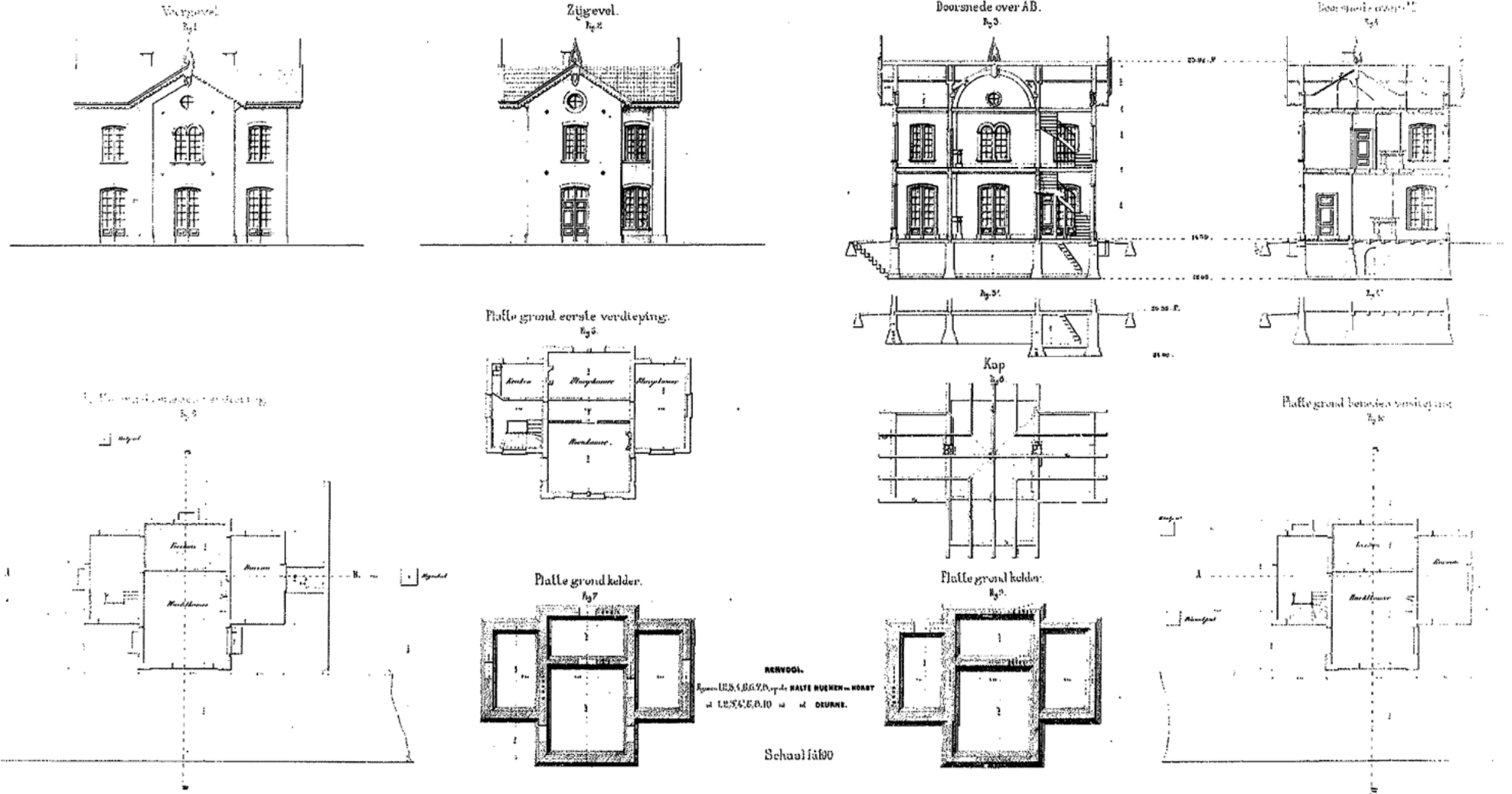
stationshal ('vestibule')	personeelsruimtes
reizigersvoorzieningen	woning stationschef
plaatskaartenkantoor	derden
bagageafhandeling	route reizigers / bagage



17. Bestektekening oorspronkelijke opzet begane grond, 1872. [HUA]



18. Bestektekening oorspronkelijke opzet verdieping, 1872. [HUA]



3.1.B VERANDERINGEN EN AANPASSINGEN IN LATERE FASEN

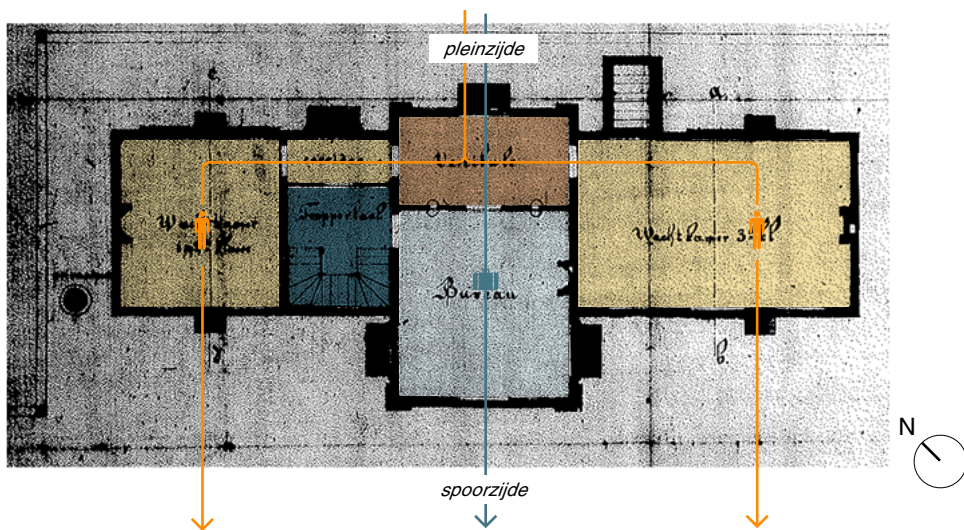
Zoals met veel vijfde klasse stations (zie p. 8-10) bleek al spoedig dat de stationsgebouwen te krap bemeten waren. Horst-Sevenum werd vier jaar na de opening vergroot met een verlenging van de zijvleugels. In deze vleugels werden twee wachtkamers gemaakt, volgens de klasse-indeling van de MESS. Het gebouw behield met deze verbouwing zijn symmetrie en de publieke ruimte werd vergroot. De loop van de reiziger veranderde door het gebouw: vanuit de vestibule liep hij nu niet meer rechtdoor naar de wachtkamer, maar kon kiezen tussen de wachtkamer 1ste en 2de klasse (rechtsaf) via een gangetje langs het trapportaal, of linksaf naar de wachtkamer 3de klasse. Beide wachtkamers kregen een schouw. In de oude wachtkamer, aan de spoorzijde, kwam het bureau.

Op de eerste verdieping veranderde in 1870 niets. Deze verdieping werd pas in 1915 vergroot, bij een tweede ingrijpende verbouwing van het station. In dit jaar werd een extra verdieping met twee extra slaapkamers op het gebouw gezet, een minder gebruikelijke aanpassing voor de stations vijfde klasse. Alleen de middelste travee werd verhoogd, de zijvleugels hielden hun hoogte. De top werd rondbogig in plaats van driehoekig afgesloten (zoals oorspronkelijk het geval was).

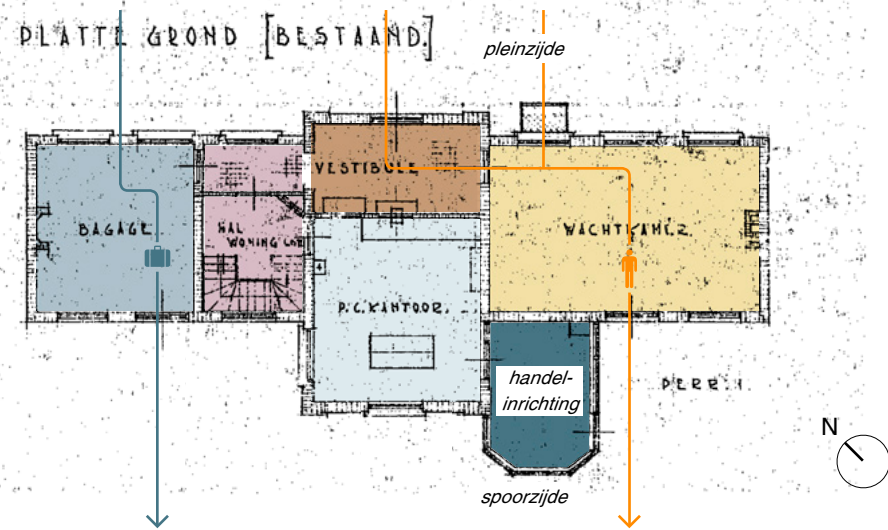
Op een foto uit 1929 valt op dat er ook een erker aan de oostelijke vleugel te zien is, gebouwd in 1925. Dit was een bescheiden aanbouw voor de wisselherziening, een zogenaamde Post-T genoemd, ook wel handelinrichting

genoemd (zie afbeelding 24). De Post-T was bedoeld voor de treindienstleider, iemand die de seinen en wissels op het station bediende. Deze erker werd rond 1925 aangelegd. Tussen 1872 en 1961 zijn geen plattegronden gevonden. Wel is er een plattegrond uit 1961 die de bestaande toestand laat zien, voordat de begane grond in 1961 werd verbouwd. Wat opvalt is dat de westelijke wachtkamer in de tussentijd was vervangen door een bagageruimte. De publieke ruimte werd hiermee weer verkleind, en beperkte zich tot de oostelijke wachtkamer. De vestibule en plaatskaartenkantoor waren gelijk gebleven.

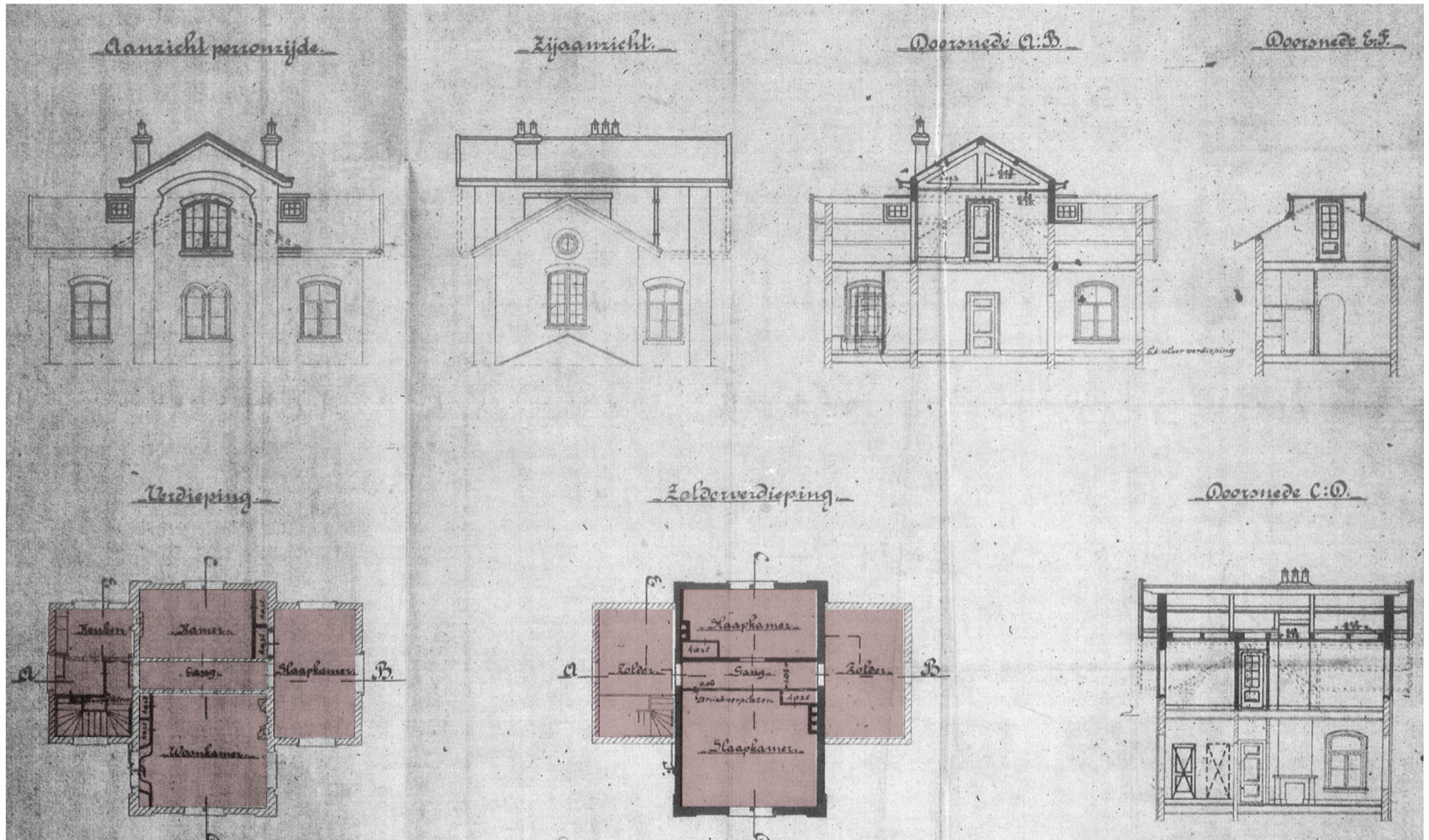
stationshal ('voorhuis')	personeelsruimtes
reizigersvoorzieningen	woning stationschef
plaatskaartenkantoor	derden
bagageafhandeling	route reizigers / bagage



20. Bestektekening verlenging vleugels, 1872. [HUA]



21. Bestektekening bestaande situatie met aangebouwde erker, 1961. [HUA]



22. Bestektekening verbeteren stationschefwoning, waarbij het station een extra verdieping kreeg, 1915. [HUA]

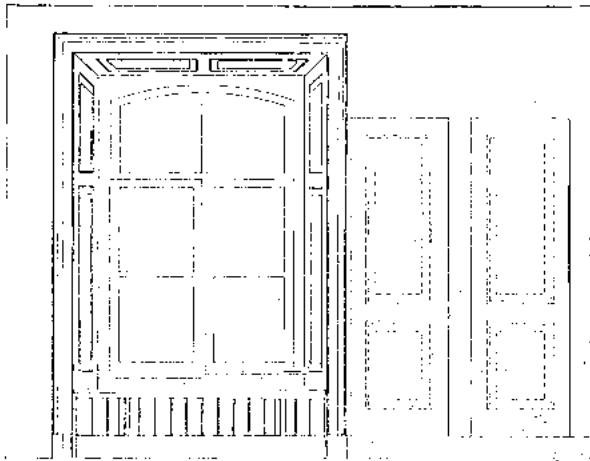
Net.B.v.S.S.

Station Horst - Sevenum

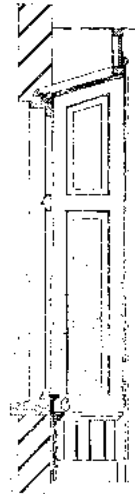
Dossier O.G. 14
Blad nr 2

Verbetere van de Stationschef's woning
Details betimmering met kasten en de voorramen

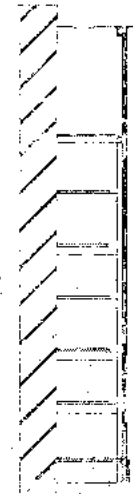
Detail A
Zicht 1, 10



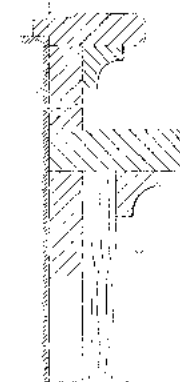
Detail B
Zicht 1, 10



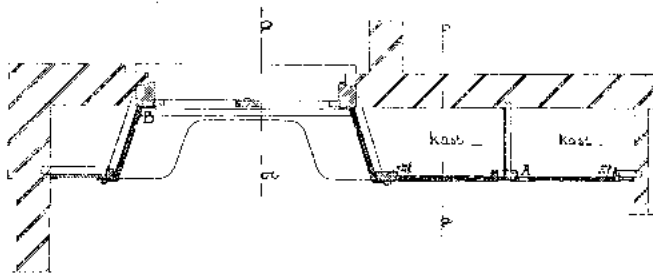
Detail C
Zicht 1, 10



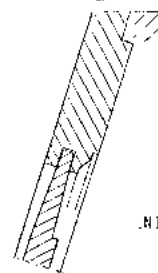
Detail D
Zicht 1, 10



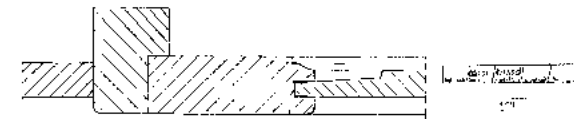
Detail E
Zicht 1, 10



Detail F
Zicht 1, 10



Detail G
Zicht 1, 10

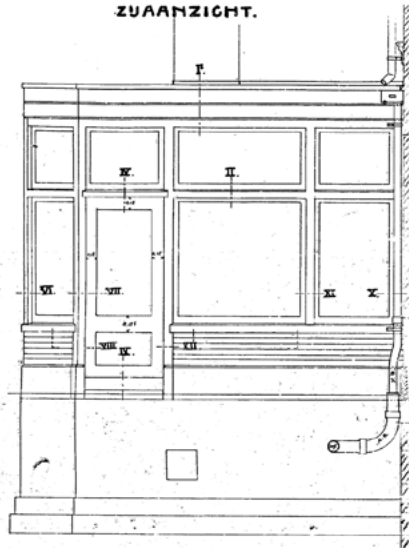


N.B. Deze betimmering is vervaardigd met den Grondstoffen
Bureau in den vorm van eenen bouwteek en afgegeven

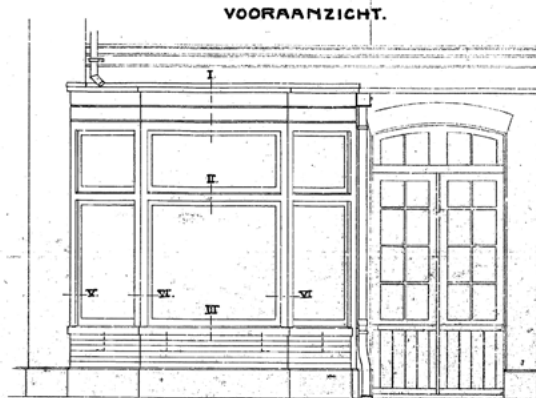
1914
G. J. van der
Kamp

23. Details behorend bij de verbetering van de chefswoning. De betimmering is nu nog aanwezig in het gebouw, 1914. [ProRail]

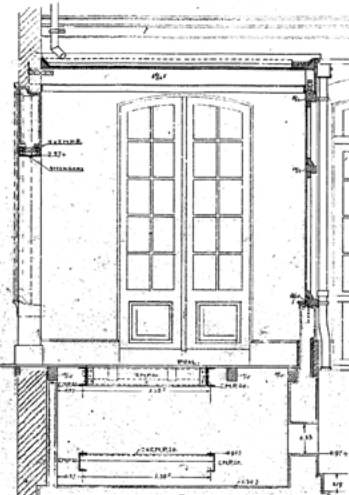
ZUAANZICHT.



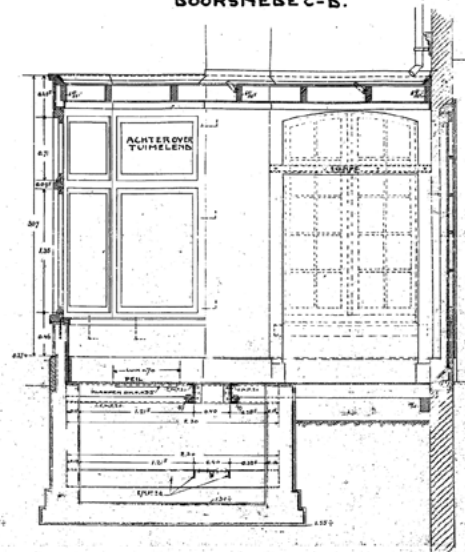
VOORAANZICHT.



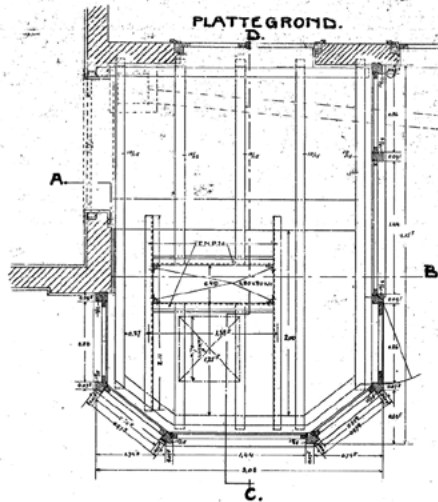
DOORSNEDE A-B.



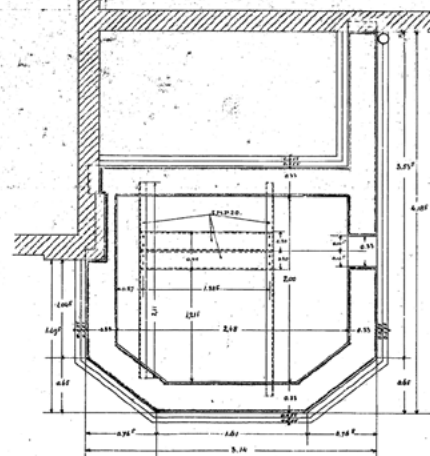
DOORSNEDE C-D.



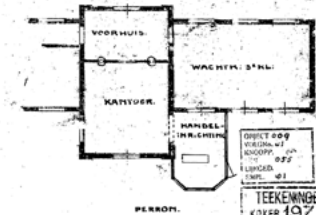
PLATTEGROND.



FUNDEERING.



SITUATIE
SCHAAL 1-100.



TEKENINGEN ARCHIEF W. H. W.
KONINKRIJK DER NEDERLANDEN
1917. Bl. 145

85501 BRASS
N. B. N. C. BLAD 145
D. 1917

Kolven 196
DD-SS

*Specie om te
bestellen
aan de handelaar*

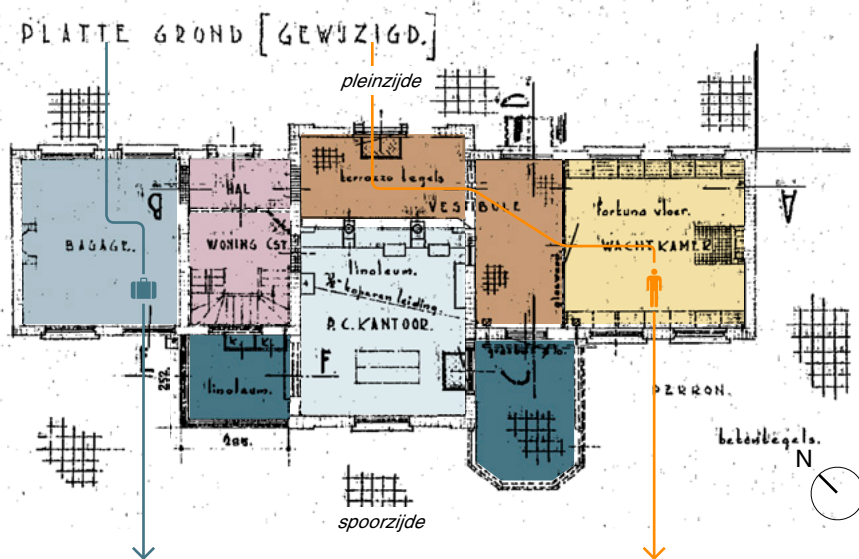
Na 1961 werd deze plattegrond veranderd. Aan de westelijke vleugel kwam in 1960 een extra erker voor een handelsinrichting.¹³ Niet alleen werd in de jaren zestig een extra erker gebouwd, ook de indeling van de begane grond werd gewijzigd. De vestibule ging een gedeelte van de wachtkamer beslaan. Een venster werd veranderd in een deuropening zodat de reiziger vanaf de voorkant van het station direct kon doorlopen naar het perron (op de plek waar eerst de oostelijke erker was, die is vermoedelijk in deze verbouwing verdwenen.) Dit was destijds de nieuwe toegang tot het perron.

Eveneens werd het interieur vernieuwd: hierbij is van de oorspronkelijke inrichting (betimmeringen, stucplafonds en open haarden) niets bewaard gebleven. De oude roedeverdeling in vensters en deuren werd vervangen in deze moderniseringsslag.¹⁴

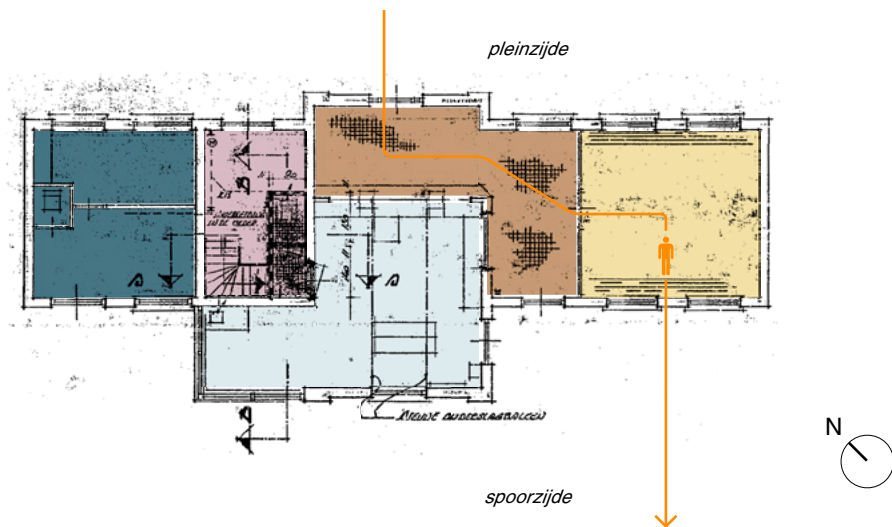
In de jaren zestig is het interieur grondig veranderd. In de vestibule werden terrazzo tegels gelegd en in het plaatskaartenkantoor lag een linoleumvloer, net als in de westelijke erker. De muren in de wachtkamer en de vestibule zijn voor een gedeelte betegeld.

In 1979 vond wederom een kleine wijziging plaats in de plattegrond van de begane grond: er kwam een diensttoilet in de westvleugel, en het plaatskaartenkantoor werd opgeknapt. De bagageruimte werd een dienstruimte. Bij deze verbouwing verdween de toegevoegde erker.

stationshal ('voorhuis')	personeelsruimtes
reizigersvoorzieningen	woning stationschef
plaatskaartenkantoor	derden
bagageafhandeling	route reizigers / bagage



25. Bestektekening met uitbouw, 1961. [HUA]



26. Bestektekening, 1979. [HUA]



27. Wachtkamer, 1966. [HUA]











28. Loket, 1966. [HUA]

In 1992 voerde de NS een casorestauratie uit, naar een ontwerp van Articon uit Amersfoort. Hoe de restauratieve keuzen werden onderbouwd is niet goed na te gaan. In grote lijn werd de hoofdvorm en raamindeling uit 1915 aangehouden. De uitbouw aan de westelijke vleugel verdween.¹⁵ Wel maakte het bitumendak plaats voor zink. Op oude foto's (zie p. 13) is te zien dat het dak oorspronkelijk met leien was gedekt en zink alleen op de verbouwde zijvleugels zat. De kleurstelling is nieuw gemaakt, mogelijk ingegeven door het feit dat het gebouw in 1915 nog niet was gepleisterd. Zo ontstond een combinatie van oorspronkelijke delen, latere toevoegingen en nieuwe interpretaties. Meest opvallend in de spoorgevel is de knalrode nieuw toegevoegde deur. De contour van een eerdere deur bleef zichtbaar.

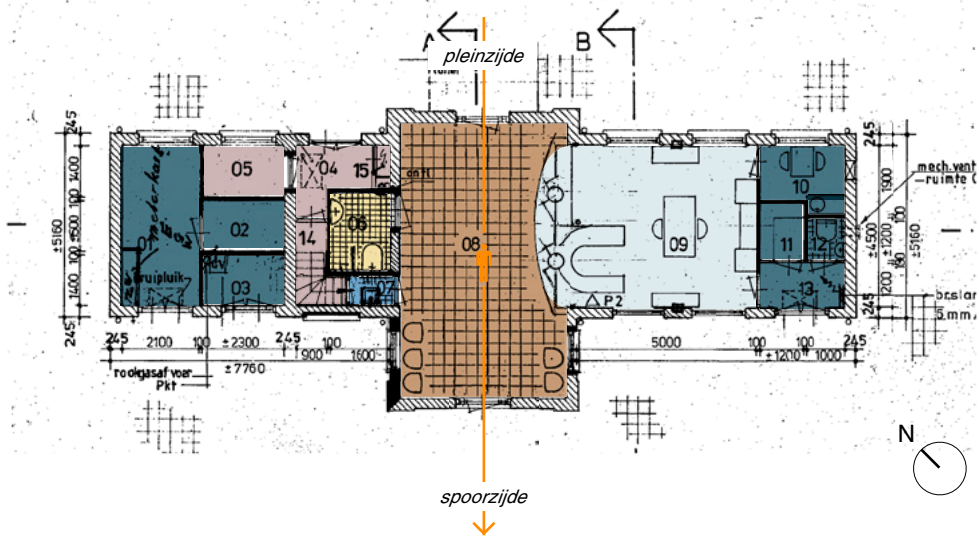
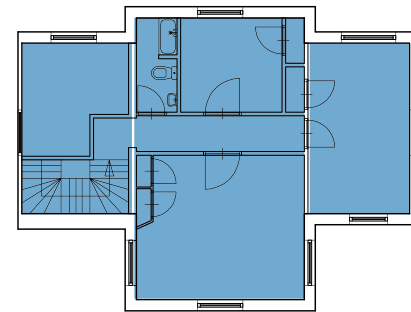
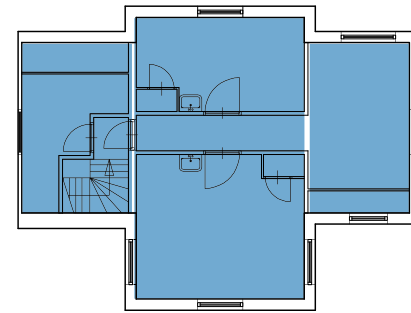
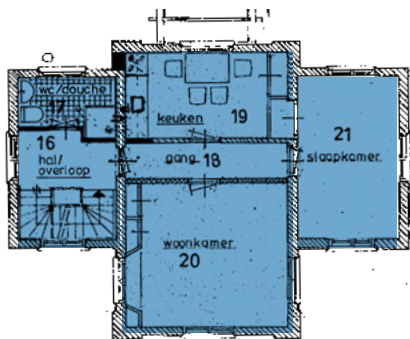
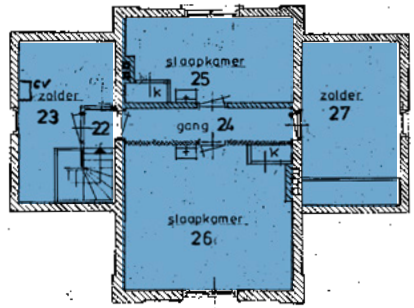
Het interieur werd geheel vernieuwd -in verband met het nieuwe plaatskaartenkantoor en een herindeling van de bovenwoning. Zowel aan de straatzijde als bij het perron is de entree in het middendeel geplaatst. De oostelijke vleugel, waar zich voorheen de wachtruimte bevond, werd ingericht voor het plaatskaartenkantoor en personeel. De westvleugel kreeg hoofdzakelijk dienstruimtes en een openbaar toilet. De woning op de eerste verdieping kreeg eveneens een andere inrichting: op de plaats van de keuken kwam een badkamer, op de plaats van de kamer aan de voorkant werd de keuken gesitueerd. De woonkamer en slaapkamer bleven op dezelfde plek. Op de zolderverdieping veranderde niets.

Vermoedelijk is eind jaren negentig het loket in de stationshal verdwenen. Het gebrek aan toezicht op de openbare ruimte maakte dat de hal ten prooi viel aan verloedering en vandalisme en een onveilige indruk maakte.¹⁶ In het eerste decennium van de twintigste eeuw verdween de functie van stationshal uit het station, en werd de begane grond van het pand in gebruik genomen door een makelaar. Hiermee was de publieke functie van het stationsgebouw verdwenen. In 2013 werd de restauratie onder de naam 'Staatsie 1866' opnieuw geopend, nu gerund door cliënten van het maatschappelijk activeringscentrum Horst. Op de verdieping komt een Bed and Breakfast.¹⁷

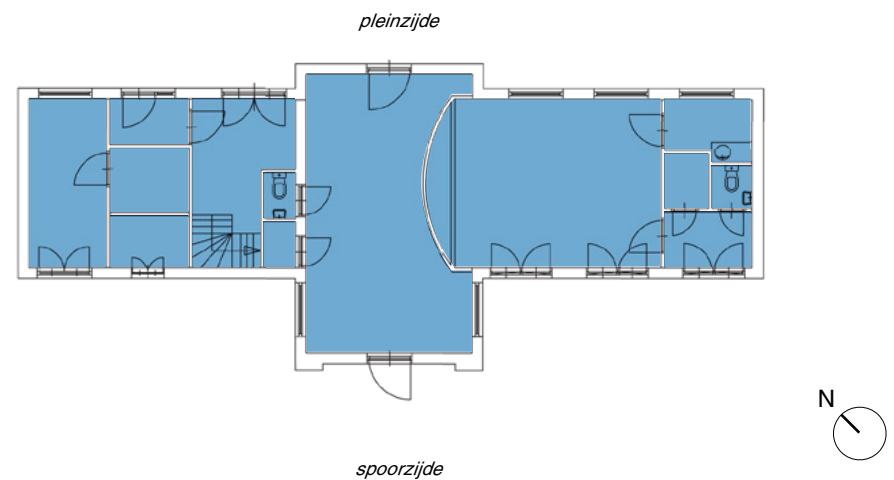
	stationshal ('voorhuis')		personeelsruimtes
	reizigersvoorzieningen		woning stationschef
	plaatskaartenkantoor		derden
	bagageafhandeling		route reizigers / bagage



29. Het stationsgebouw voor, tijdens en na de restauratie van 1993. [flickr.com]



30. Bestektekening van begane grond, eerste verdieping en zolder.
Op de begane grond zijn alle aanbouwen verwijderd, 1993. [HUA]



31. Situatie begane grond, eerste verdieping en zolder in 2011. [ProRail]



32. Originele trap voor raam langs.



33. Grote bomen markeren de weg naar het station en de parkeerplaats ten westen van het station.



34. Luifel aan de voorzijde van het station (toevoeging 1992).



35. De begane grond wordt verbouwd tot broodjeszaak.



36. Kaartautomaat met afdak te dicht op gebouwen op smalste deel perron.



37. Betimmering rond raam uit 1914.



38. Het voorpleintje voor het station bestaat uit een aantal parkeerhavens, afgewisseld met groenperken.



39. Bedrijfsloodsen aan zuidzijde ontnemen het open zicht op landschap.



40. Ruimte aan perron, met kaartautomaat voor deur.



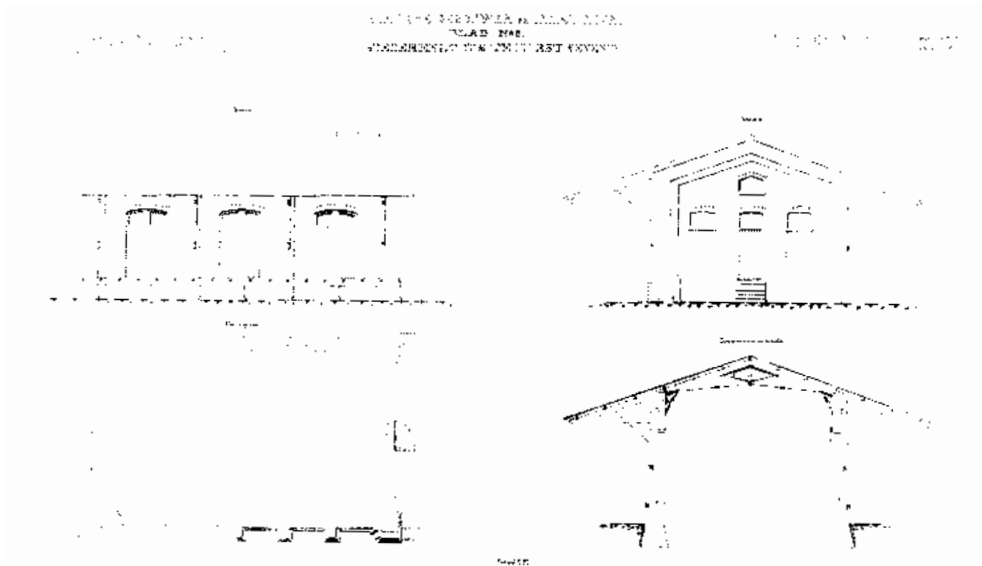
41. Station ligt deels nog in een open landschap.

3.2 BIJGEBOUWEN

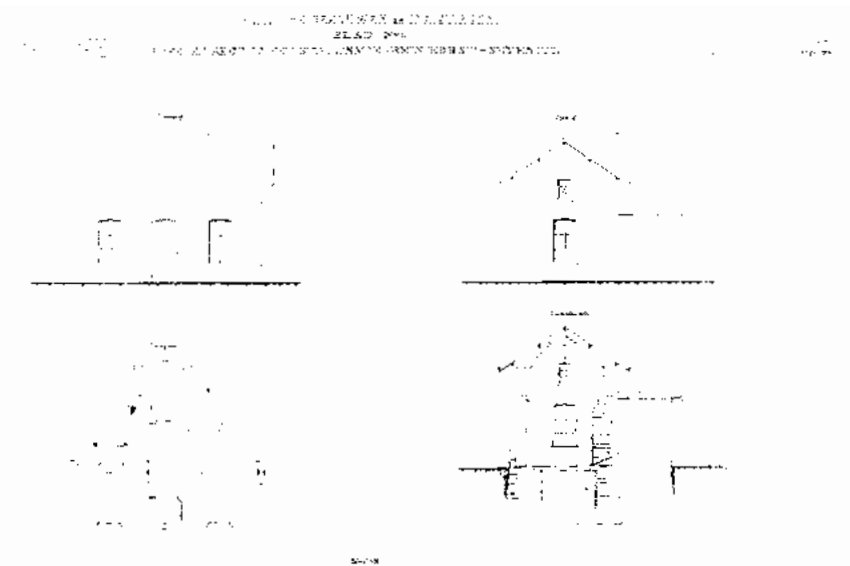
Alle bijgebouwen die in de loop van de jaren rondom het stationsgebouw werden gerealiseerd, zijn inmiddels verdwenen. Een kort overzicht: gelijk met het hoofdgebouw werd op de stationslocatie een bergplaats en privaten (toiletgebouw) gebouwd (de bestekken dateren uit 1864, zie p. 37). De fundamenten bestonden uit boerengrauw in bastaardtras, het trasraam werd gemaakt van klinkers in sterke tras. Ook de buitenmuren en de binnenmuren werden opgetrokken in boerengrauw in bastaardtras. De muren van de privaten werden betegeld met witverglasde tegeltjes en de wanden bepleisterd met Portland cement. De vloeren werden bestraat met klinkers. Aan de buitenzijde

was siermetselwerk aangebracht, de kap had gekartelde boeiboorden en kleine topgevelversiering. De goederenbergsplaats (aan de zuidzijde van het emplacement, goed te zien op de foto op pagina 13) had eveneens een fundament van boerengrauw in bastaardtras, en ook de buitenmuren werden in dit materiaal opgetrokken. Het pand bevatte getoogde deuren en ramen. De bestrating binnen bestond uit klinkers. De overstekende kap bestond uit verschillende soorten hout.¹⁸ Ongeveer in dezelfde tijd werd ook een stenen keet op het stationsterrein gebouwd. Tekeningen laten een pand op een vierhoekig grondplan zien met een verdieping onder

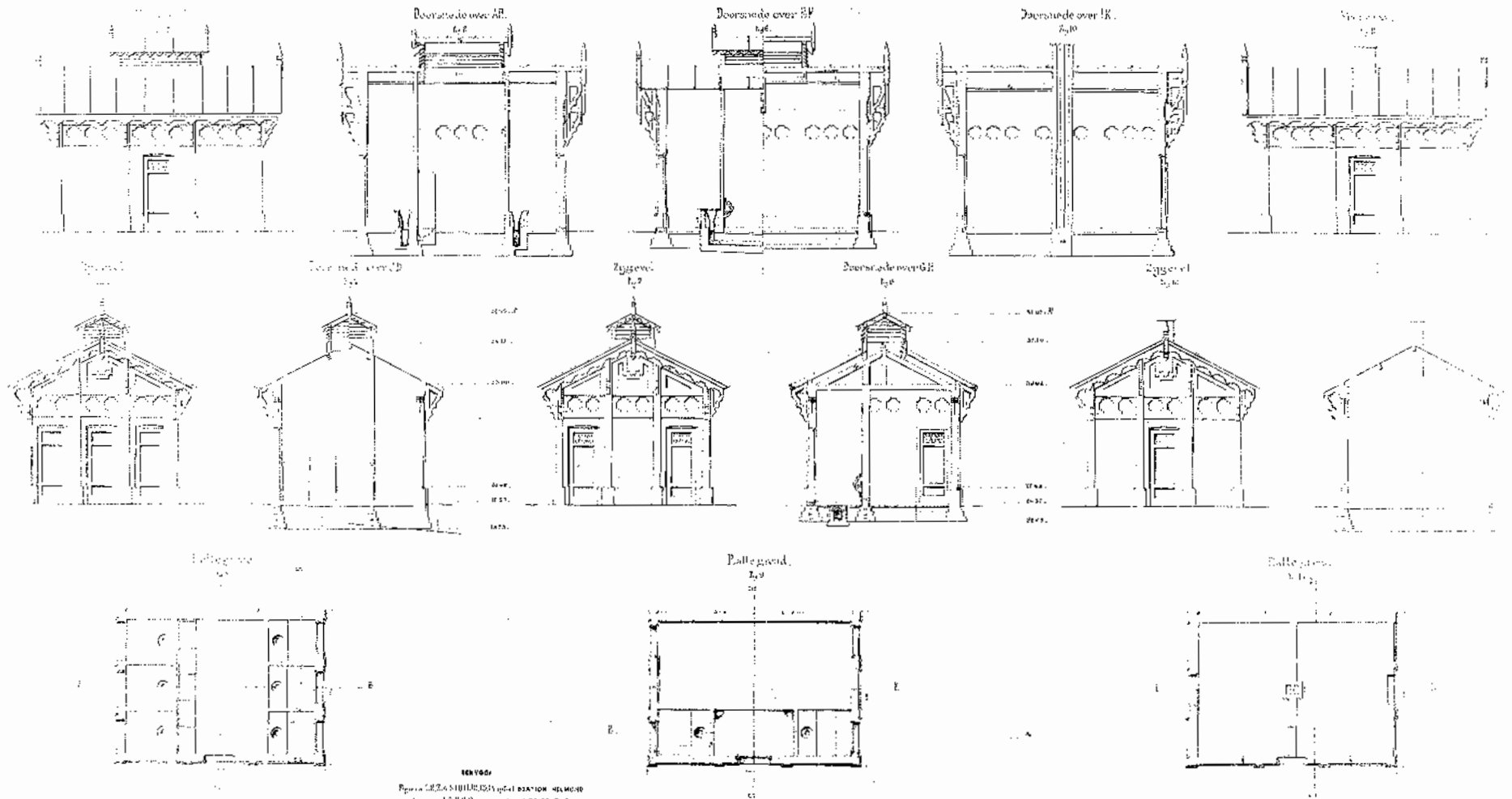
een kap. Aan de voorzijde had het pand een lage uitbouw met een kap, waarvan de nok dwars op het hoofdgebouw stond. Het pand had getoogde ramen en deuren. Aan de binnenzijde liep een trap naar de eerste verdieping. In 1917 werd tussen het hoofdgebouw en het toiletgebouw een extra bergplaats voor kolen gemaakt. Deze bergplaats, opgetrokken uit hout, bestond uit drie modules en had ook een washok. Op de kopse kanten van het pand was een raam, in het midden van de lange zijde bevond zich een brede deur.



42. Bestekstekening goederenloods, 1864. [HUA]



43. Bestekstekening stenen keet, jaartal onbekend. [HUA]



SEBAST.
SEBASTIANUS DE WAZION HELMERS
1870/8. HET HET GEBOUWEN.

Sebast. ABU.

3.3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT CONCLUSIE

Horst-Sevenum kreeg een station van de vijfde klasse. Vier jaar na oplevering werd het station vergroot met een verlenging van zijvleugels en in 1915 kreeg het pand een extra verdieping, waarmee het oorspronkelijke ontwerp grondig gewijzigd werd. De verbouwing betekende een vergroting van de dienstruimtes, een extra wachtruimte voor de reizigers en een ruimtere woning voor de stationschef. Rond 1960 werd het station gemoderniseerd. Er kwam een nieuwe erker aan de westelijke vleugel, en het interieur werd vernieuwd. Bij deze vernieuwing verdween de min of meer symmetrische indeling van het gebouw. In 1992 werd de stationshal nogmaals veranderd, met een nieuw

plaatskaartenkantoor. In deze periode verdwenen alle bijgebouwen die vanaf de bouwtijd rond het station waren toegevoegd.

In de loop van de jaren negentig verdween het kaartjesloket, en daarmee ook het toezicht op de openbare ruimte. Het station verloederde en kreeg een onveilige sfeer. Nadien kreeg het station in de loop van de eerste jaren van de twintigste eeuw andere bestemmingen, waaronder een makelaarskantoor. De meest recente ontwikkeling is dat de stationshal weer in ere hersteld wordt door de komst van een lunchroom en Bed and Breakfast.



45. Voorzijde station Horst - Sevenum in 1995. [Stationsweb]

4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

4.1 BOUWHISTORISCHE WAARDERING

Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijke analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarderen. Wat is het ruimtelijke concept en hoe is dat nog herkenbaar? Waar liggen de kwaliteiten en de knelpunten, is er mogelijk wat misgegaan? De waardering geeft aan wat de uitzonderlijke en essentiële kwaliteiten van het station zijn en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan.

Voor de waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed) gebruikt. Deze gaan uit van drie categorieën van waarden: hoge monumentwaarden (blauw), positieve monumentwaarden (groen) en indifferente monumentwaarden (geel). Omdat het station nog volledig in functie is, kon niet op alle plekken onderzocht worden uit welke tijdsperiode de bouwresten komen (bijvoorbeeld omdat iets verstopt zit achter nieuwere bouwdelen). Op sommige plekken is daarom sprake van een 'verwachtingswaarde'. Op deze plekken is het van belang tijdens verbouwingen, wanneer de bouwsubstantie blootgelegd wordt, nader onderzoek te doen. In de waardering worden detonerende onderdelen niet op kaart aan te geven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

Uitgangspunten bij het toekennen van de waardes zijn:

- geen onderscheid tussen bouwsubstantie uit de bouwtijd (1867) en toevoegingen van vóór 1960.

HOGE MONUMENTWAARDE

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd 1867 of uit verbouwingen vóór 1960 en die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde. Dit zijn:

- Alle gevels van het hoofdgebouw, inclusief de venster- en deuropeningen
- Bouwmassa en kap van het hoofdgebouw
- De houten trap
- De betimmering met kasten rond de het venster op de eerste verdieping uit 1914.
- De indeling en muren van de eerste en tweede verdieping
- De geprofileerde houten lijsten rondom de deuren en ramen

Een hoge monumentwaarde betekent dat:

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

POSITIEVE MONUMENTWAARDE

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

Dit is:

- Muur op de begane grond aan de westzijde van de hal.

Een positieve monumentwaarde betekent dat:

- in principe gestreefd wordt naar behoud
- aanpassingen mogelijk zijn, mits deze het bestaande karakter als uitgangspunt nemen en de monumentwaarde niet verstoren of liever versterken.




INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE

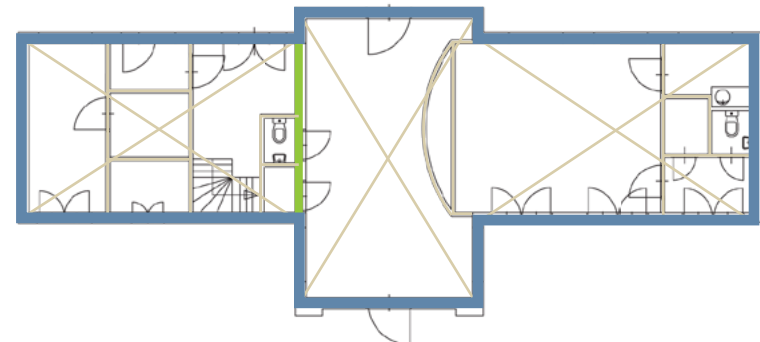
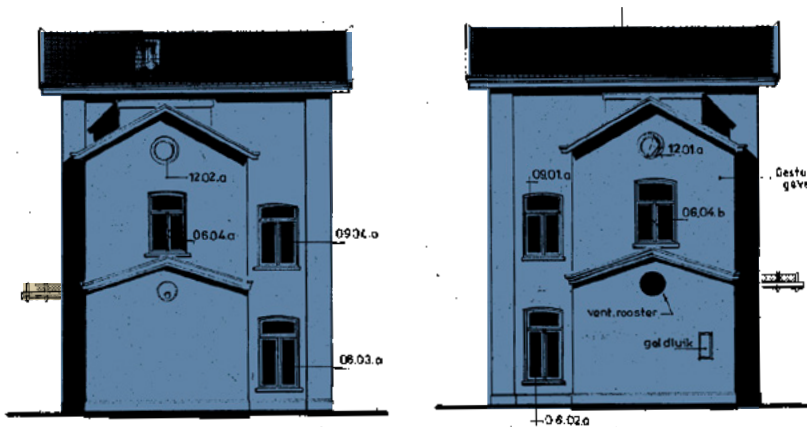
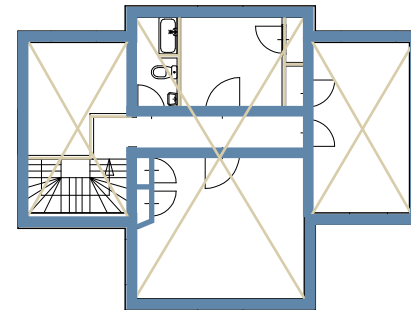
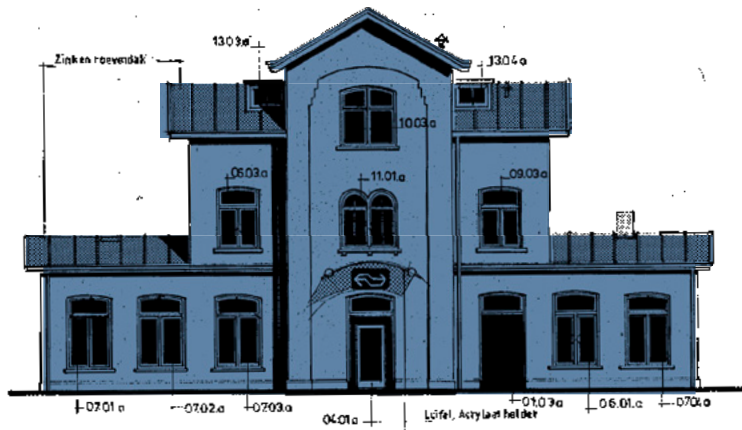
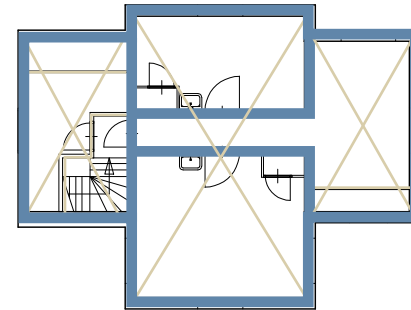
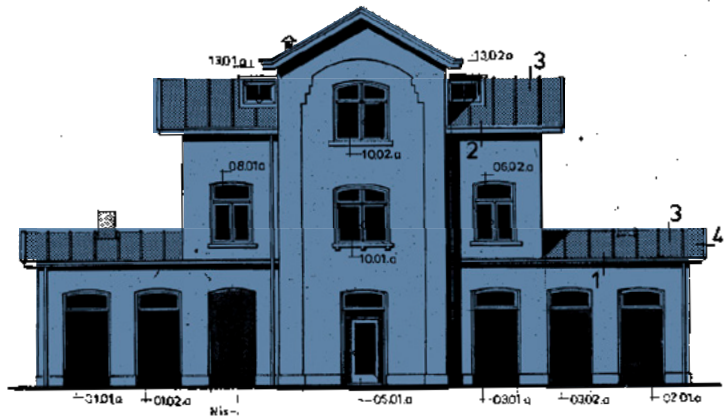
Onderdelen van het emplacement, die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Het gaat hierbij om:

- kozijnen en vensterbanken van vensters en de kozijnen van de deuropeningen aan het exterieur
- roedeverdeling in vensters en deuren
- het luifeltje boven de voormalige ingang van het station

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

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

-  hoge monumentwaarde
-  positieve monumentwaarde
-  indifferente monumentwaarde



4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

Station Horst-Sevenum, een rijksmonument, is van cultuurhistorische waarde als het (aangepaste) prototype van het station 5e klasse van de Staatsspoorwegen. Daarmee is het van grote cultuurhistorische waarde en een potentieel 'buitenmuseum' van het spoorwegmuseum. Doordat het stationsgebouw in de jaren negentig is gerenoveerd, verkeert het station in goede staat waardoor het ook van architectuurhistorische waarde is. Het station is van stedenbouwkundige waarde als baken in het landschap tussen de dorpen Horst en Sevenum.

STATIONSPLEIN EN EMPLACEMENT

Het station is van stedenbouwkundige waarde door zijn vrije ligging in het landschap zoals bij de bouw van het station in de negentiende eeuw ook het geval was. Rondom het station is maar weinig bijgebouwd waardoor het station nog steeds als een herkenbaar baken voor de omgeving fungeert. De omliggende ruimte, met name aan de noordzijde van het station is nog bijna helemaal vrij, waardoor er ver zicht voorbij het station mogelijk is. Het emplacement is nog steeds herkenbaar als een autonoom geheel in zijn omgeving, mede doordat het nog steeds door sloten is omgeven. Alle voorzieningen die met het spoor te maken hebben, zoals parkeerplaatsen en fietsenstallingen, liggen hierbinnen en behoren daarmee ruimtelijk tot het emplacement.

HOOFDGEBOUW EXTERIEUR

Afgezien van de sloop de twee erkers (die overigens pas in de twintigste eeuw verschenen) is de vorm van het exterieur nog intact. Er zijn na 1915 geen ingrijpende veranderingen meer geweest die nu nog zichtbaar zijn.

HOOFDGEBOUW INTERIEUR

Het interieur van Horst-Sevenum is een aantal keren aangepast ten behoeve van de modernisering van het plaatskaartenkantoor en de wachtruimtes. Er zijn nog slechts een paar elementen origineel: de houten wenteltrap, vermoedelijk de houten deurlijsten, de houten ombouw van het venster op de eerste etage in de westelijke vleugel en de indeling en muren van de eerste en tweede etage.



47. Gezicht op het emplacement in 1966. [HUA]

5. HOE NU VERDER

Het gebruik van het gebouw moet passen bij de identiteit van de NS en ProRail en zo mogelijk een relatie houden met het reizen (als station en/of voorzieningen voor wandelaars en fietsers).

5.1 AANBEVELINGEN VOOR EIGENAAR, OPDRACHTGEVER EN ONTWIKKELAAR

Het station werd in de jaren negentig gerestaureerd, maar dat gebeurde niet zo nauwkeurig. In de (verre) toekomst, wanneer zich een grote ingreep zal voordoen, is het aan te bevelen het monument recht te doen en detaillering en afwerking terug te brengen (op basis van dit en aan vullend onderzoek). Hierbij valt de denken aan de oorspronkelijke venster- en deuropeningen, de roedeverdeling van de vensters en de dakbedekking. Mogelijk is het dan (of bij eerdere functieverandering) ook mogelijk om de indeling van de begane grond (deels) terug te brengen.

Hoofdgebouw, gevels

- Behoud het volume, de dakvorm en de opzet van de gevels. Eventuele uitbreidingen van het station dienen los te staan van het hoofdgebouw.
- Zorg dat de vensters open en transparant blijven en behoud de indeling van de vensters in de gevel.
- Let bij eventuele wijzigingen aan de gevel op behoud van de nog aanwezige ritmiek en geleding.
- Behoud de samenhang en rust in het gevelbeeld, alsmede de alzijdige herkenbaarheid van het gebouw.
- Beperk het aantal relingen, bordjes en automaten. De kaartjesautomaat op het emplacement staat te dicht tegen de gevel aan. Plaats de automaat elders op het emplacement, los van de gevel.
- Behoud de toegang aan de perronzijde. Hiermee blijft de verbinding tussen gebouw en emplacement bestaan.



Hoofdgebouw, functionaliteit en interieur

- Ambieer een bestemming voor het station die zorgt voor dynamiek op het station en positief bijdraagt aan de reizigersbeleving. Hiermee wordt station Horst-Sevenum weer een bestemming en een levendige entree van Horst en Sevenum. De huidige ontwikkeling van een broodjeszaak en Bed and Breakfast past goed binnen deze ambitie.
- Van het originele interieur tot 1915 zijn vooral op de eerste verdieping en tweede verdieping nog elementen aanwezig: de houten wenteltrap, de houten deurlijsten, de houten ombouw van het venster en de indeling en muren. Koester deze elementen en benut ze om op de verdiepingen de ruimtelijke beleving van het station in 1915 te doen herleven.

Bijgebouwen

Alle bijgebouwen, zowel uit de bouwtijd als van later datum, zijn verdwenen. In de toekomst kan op het emplacement prima worden gebouwd, zolang het gaat om ondergeschikte volumes, die waar mogelijk worden gerelateerd aan de eerdere ruimtelijke opzet van het emplaement.

5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

- Voorkom plaatsing van objecten als kaartautomaten te dicht tegen het stationsgebouw aan.

5.3 AANBEVELINGEN VOOR STEDENBOUWKUNDIGE

- De vrije ligging in het landschap is een van de grootste kwaliteiten van het station. Behoud deze vrije ligging en voorkom dat het station uiteindelijk in een bedrijventerrein komt te liggen. Eventueel kunnen groene buffers aangelegd worden tussen de stationsomgeving en het bedrijventerrein.
- De buitenruimte van het station heeft door de vrije ligging, het uitzicht en de grote bomen een groene uitstraling. Behoud en versterk deze inrichting rond het station.
- Het station en alle voorzieningen die daarbij horen staan op een stationseiland, een gebied omgeven door spoorsloten. Door deze heldere ruimtelijke begrenzing is het domein van het station goed zichtbaar. Behoud deze heldere ruimtelijke opbouw. Plaats spoorse functies binnen de sloten, en niet spoorse functies buiten de sloten.

5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

- Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van station Horst-Sevenum als voorbeeld van station 5e klasse van de Staatsspoorwegen is het van essentieel belang om de integriteit en samenhang van het monument te versterken. De gevels zijn nog geheel intact. Voor de gevels wordt een restauratieve aanpak aanbevolen en een strenge toetsing op het versterken van de kwaliteit van het gevelbeeld en de precisie van de details.

5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

- Het station vormde en vormt nog steeds een belangrijk herkenningspunt in het landschap. Het is daarom van belang dat het gebouw zijn vrije positie behoudt, en niet ingekapseld wordt door een bedrijventerrein.

5.6 RELEVANTE ONTWERPTHEMA'S

- De vrije ligging van het station, tussen twee kernen in, als een baken in het landschap.
- De groene inrichting van de buitenruimte rond het station.

NOTEN

- 1 www.joostdevree.nl; geraadpleegd 3 mei 2013.
- 2 Zie ook: *Ontginningen in de Noordbrabantse Peel in de 19e eeuw* van P. Hollenberg en C. E. H. M. Peters.
- 3 Historisch krantenarchief van de Koninklijke Bibliotheek.
- 4 Dijksterhuis (1984), p. 215.
- 5 Gemeentelijk archief van Horst aan de Maas, Inventaris Horst 1947-1986 nr. 1323.
- 6 HUA, 915_155.
- 7 HUA, 916_315.
- 8 HUA, 619_315.
- 9 HUA, 916_1372.
- 10 Derix (1997), dl 2 (1900-1914), p. 20
- 11 Gemeentelijk archief van Horst aan de Maas Inventaris Horst 1579-1939 deel 1 nr. 3915.
- 12 Archief Horst aan de Maas, Inventaris Sevenum 1947-1986, 1301.
- 13 Archief Horst aan de Maas, Inventarisatie Horst Dossierlijst, 5257.
- 14 SteenhuisMeurs (2008), p. 88.
- 15 Archief Horst aan de Maas, Inventarisatie Horst Dossierlijst, 5257.
- 16 Archief Horst aan de Maas, Inventarisatie Horst Dossierlijst, 5257.
- 17 <http://www.hallohorstaandemaas.nl/Kiosk-in-stationsgebouw>, geraadpleegd op 22.04.2013.
- 18 HUA 915_155, bestekken van gebouwen en inrigtingen.
- 19 Romers (2000), p. 168.
- 20 Romers (2000), p. 172.

BRONNEN

R. Dijksterhuis, *Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland. Historische analyse van een wisselwerking de eerste eeuw: 1840-1940*, Delft 1984.

Loe Derix, *Oud Horst in het Nieuws*, delen 1 t/m 8, Horst 1997.

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

SteenhuisMeurs, *NS Vooroorlogse stations*, Schiedam 2008.

COLOFON

© SteenhuisMeurs BV, juni 2014.

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

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

SteenhuisMeurs
Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam
www.steenhuismeurs.nl

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



49. Luchtfoto met straatnamen van station Horst-Sevenum en omgeving. [Google Maps]



