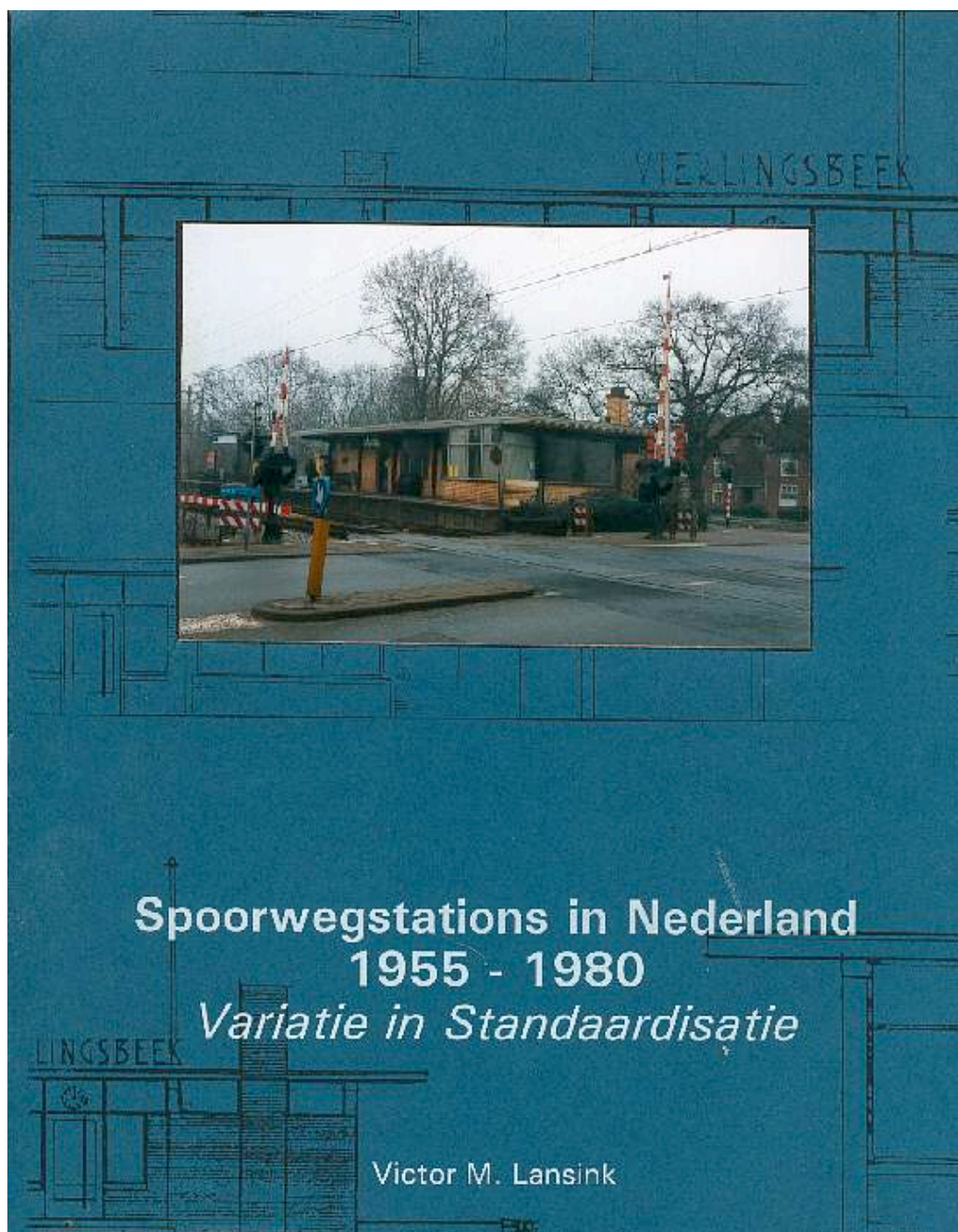




Spoorwegstations in Nederland 1955-1980

Variatie in Standaardisatie

Doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis *Victor M. Lansink* - april 1998

Universiteit Utrecht

Scriptiebegeleider: Dr. Rob Dettingmeijer

Inhoudsopgave:

3 - Voorwoord

7 - Inleiding

11 - Hoofdstuk 1 - Standaardisatie in Stationsbouw tot 1945

- 1.1 Een nieuw gebouwtype doet zijn intrede: het station
- 1.2 De eerste spoorwegmaatschappijen
- 1.3 Staatsaanleg
- 1.4 Standaardstations van het Waterstaatstype: 1e aanleg
- 1.5 Standaardstations van het Waterstaatstype: 2e en 3e aanleg
- 1.6 Standaardstations van de NCS
- 1.7 Standaardstations van de lokaalspoorwegen

29 - Hoofdstuk 2 - Architecten van de Nederlandse Spoorwegen

- 2.1 Architecten tot 1955
- 2.2 NS-architecten 1955-1980
 - 2.2.1 Ir. K. van der Gaast
 - 2.2.2 Dr. Ir. W. B. Kloos
 - 2.2.3 Ir. C. Douma
 - 2.2.4 Ir. J. Bak

37 - Hoofdstuk 3 - Stationsbouw 1945-1955

- 3.1 Wederopbouw
- 3.2 Stations van Ir. H.G.J. Schelling
- 3.3 Stations van Ir. S. van Ravesteyn

48 - Hoofdstuk 4 - Stations van Van der Gaast

- 4.1 De terugkeer van de stationskap
- 4.2 Enkele stations van Van der Gaast
- 4.3 Standaardisatie bij Van der Gaast

59 - Hoofdstuk 5 - De eerste serie naoorlogse standaardstations

- 5.1 Standaardstations van Dr. Ir. W. B. Kloos
- 5.2 Prototype Vierlingsbeek
- 5.3 Variaties op Vierlingsbeek

69 - Hoofdstuk 6 - De 'plinten' van Douma en verwante types

- 6.1 Het eerste standaardstation van Ir. C. Douma
- 6.2 Standaardstations van het 'plint'-type
- 6.3 Standaardstations van de jaren zeventig

81 - Hoofdstuk 7 - De zeer kleine haltes in seriebouw

- 7.1 Het kleine standaardgebouw van Kloos
- 7.2 Veranderde bedrijfsvoering en 'Spoorslaf 70'
- 7.3 De 'sekstanten'
- 7.4 De 'Leidseabri's'
- 7.5 'Standaarduitrusting kleine stations'

94 - Hoofdstuk 8 - Overige stations uit de periode 1955-1980

8.1 Unica uit de jaren vijftig, zestig en zeventig

8.2 Samenbouw en Projectontwikkeling

8.3 Purmerend Overwhere

104 - Hoofdstuk 9 - Standaardstations van Bak

9.1 De laatste standaardstations

9.2 Overige variaties op het standaardstation

109 - Hoofdstuk 10 - Samenvatting en Conclusies

Epiloog - stationsbouw na 1980

117 - Chronologische lijst van stations

122 - Literatuurlijst

Voorwoord bij de internet-versie (2003)

Anno 2003 staat de naoorlogse architectuur meer in de belangstelling dan ooit. Het beste bewijs is de reizende tentoonstelling "Lelijk is geen Argument. Toonbeelden van Wederopbouw in Nederland 1940-1965" die onlangs van start ging. Ook de niet aflatende stroom van publicaties over wederopbouwarchitectuur onderstrepen deze tendens, om maar te zwijgen over al die gemeentes die met hun handen in het haar schijnen te zitten omdat ze niet weten welke naoorlogse wijk of schoolgebouw ze nu wel of niet moeten slopen. Het wachten is nu nog op een "Jaar van de Wederopbouwarchitectuur", zoals we ook een Jaar van het Industrieel Erfgoed en een Jaar van de Boerderij hadden. Toen ik eind 1997 met mijn scriptie over de naoorlogse spoorwegarchitectuur begon had ik slechts een flauw vermoeden van deze ontwikkeling. Bij mij was het meer een nieuwsgierigheid naar het verhaal achter al die schijnbaar anonieme en argeloze standaardgebouwtjes langs het spoor, waar overigens werkelijke pareltjes tussen zitten, geheel in de traditie van Gerrit Rietveld en consorten.

Nu we in de hausse van de wederopbouwarchitectuur zitten betekent dat echter nog steeds niet dat alle in deze doctoraalscriptie beschreven gebouwen zich op onverdeelde belangstelling mogen verheugen. Weliswaar krijgen grote stationsgebouwen als Rotterdam CS en Eindhoven (terecht) de aandacht die ze verdienen, maar de kleinere broertjes en zusjes blijven vooralsnog ondergeschoven kindjes en ook bij NS is de liefde voor hun destijds zo zorgvuldig (maar vaak met zeer beperkte bouwbudgetten) gerealiseerde haltegebouwen nog steeds niet aangewakkerd. De enige liefde die telt is vooralsnog die van het economisch gewin. "Kunnen we een gebouw op eenvoudige wijze financieel exploiteren, dan mag-ie blijven" luidt ook hier het alom tegenwoordige credo. Ach, ik heb ook makkelijk praten. Ik ben slechts een eenvoudige, dromerige idealist, maar ik betreur de liefdeloosheid en het gebrek aan historisch besef die bij veruit de meeste beleidsmakers heersen. En mijn zorgen zijn voorlopig ook nog niet voorbij! Door de loketsluitingen, het verdwijnen van stationsrestauraties en koffieshops en vele andere voorzieningen op de stations is de leegstand de afgelopen jaren explosief toegenomen en in heel veel gevallen is herbestemming niet 1-2-3 gevonden. Leegstand = vandalisme = sloop en omdat NS (of wie tegenwoordig dan ook) dat ook weet, ligt het in de verwachting dat de formule verkort zal worden tot "leegstand = sloop". Begrijp me niet verkeerd: lang niet elk gebouw hoeft behouden te blijven, maar toch doet het telkens een beetje pijn als er weer een stationsgebouw platgegooid wordt. Moge daarom deze scriptie, meezeilend met de wind van "Lelijk is geen Argument", getuigen van een bepaald stukje unieke bouwkunst, opdat zij niet geheel roemloos ten einde zal komen.

De scriptie zoals U hier op internet aantreft is een licht bewerkte versie van het papieren origineel dat een uitgebreider beeld-supplement heeft. Wie de papieren versie wil inzien kan zich o.a. wenden tot de openbare collecties van de Letterenbibliotheek van de Universiteit Utrecht, Het Spoorwegmuseum te Utrecht,

de Rijksdienst voor de Monumentenzorg te Zeist en Het Utrechts Archief te Utrecht. Voor opmerkingen, vragen of documentatie over (Nederlandse) spoorwegarchitectuur in de meest brede zin kunt U zich per email (v.lansink.apenstaart@gmail.com) tot mij richten.

Utrecht, oktober 2003

Victor Lansink

Voorwoord (1998)

Het zal in 1985 zijn geweest dat mijn interesse voor spoorwegstations gewekt werd. In het boek *Spoorwegstations in Nederland* van J. G. C. van de Meene en L. van Paddenburgh*, dat ik toevallig in handen kreeg, zag ik een foto van het stationsgebouw van Ter Apel: een groot en donker gebouw uit de jaren twintig dat vervallen en dichtgetimmerd een dreigende indruk maakte. Het station leek mij onwaarschijnlijk groot voor een klein dorp als Ter Apel, maar bij nader onderzoek bleek dat het gebouw eigenlijk als grensstation gebouwd was, maar de Duitse spoorwegmaatschappij had het al voor de spooraanleg in Duitsland laten afweten. Station Ter Apel was bij zijn opening al zinloos en werd na krap een decennium buiten dienstgesteld. Vele jaren heeft het gebouw voor verschillende doeleinden nog dienstgedaan (kantoor van het Groene Kruis, jeugdsoos Perron 15), maar toen ik het medio jaren tachtig wilde bezoeken, trof ik op de plek een splinternieuw bejaardentehuis aan: het station was toen twee jaar geleden afgebroken.

Niet ontmoedigd door deze vergeefse excursie heb ik daarna vaker stationsgebouwen bezicht, bij voorkeur in de meest onwaarschijnlijke en onherbergzame uithoeken van het land. Juist de kleine, onopvallende stationnetjes boeiden me, vooral als ze identiek waren, maar ook subtiele verschillen bleken te vertonen. Ik had echter doorgaans uitsluitend oog voor de vooroorlogse exemplaren. Toenik vorig jaar op een zomeravond op het station Santpoort Noord (bouwjaar 1958) ronddoolde, trof mij de heldere, lucide architectuur van architect Van der Gaast en besloot ik meer 'moderne' stationsgebouwen te bezoeken. Het bleek dat deze mij net zo konden boeien als de 19e eeuwse exemplaren.

Uiteindelijk is het onderzoek naar naoorlogse standaardstations en verwante exemplaren mijn afstudeerproject geworden. Het resultaat van maandenlang afreizen en vergelijken van stations in Bunde, Wierden, Hardegarijp, Bovenkarspel en vele andere plaatsen in vrijwel alle hoeken van het land, ligt thans voor U en het is veel 'lijviger' geworden dan ik zelf aanvankelijk vermoedde...

Om alle benodigde informatie te verzamelen is een groot aantal personen en instellingen mij behulpzaam geweest. Speciaal wilde ik bij deze nog bedanken Ir. C. Douma, mw. S. van der Gaast-Bakker Schut, de heer en mevrouw Bak, het Nederlands Spoorwegmuseum, het NS-documentatiecentrum, NS-

Concerncommunicatie, het Historisch Archief NS, NS Geodesie en Infradocumentatie, mijn vader die mij van alles over bouwmaterialen heeft kunnen vertellen en natuurlijk Michiel ten Broek ('Guru') voor de spoortechnische adviezen en begeleiding van vele excursies in den lande.

Utrecht, april 1998

Victor Lansink

*De titel van mijn scriptie is een kleine hommage aan dit onvolprezen prachtboek

Inleiding

Over spoorwegstations is al veel geschreven. Het is een aansprekend en herkenbaar onderwerp en vrijwel iedereen reist wel eens per spoor of weet een stationsgebouw in de buurt. Ook het openbare karakter van het gebouw draagt bij aan de betrokkenheid tot het gebouw. In historisch perspectief betekende het spoor, en daarmee ook het station, de aansluiting op 'de rest van de wereld' en de bringer van welvaart en werkgelegenheid. Een plaats telde pas mee als het op het spoor was aangesloten. We zijn ons er nu misschien minder van bewust (de trein is immers 'tot het behang' gaan behoren), maar nieuwe woonplaatsen als Almere en Lelystad moesten toch ook echt een spoorverbinding krijgen om als volwaardige steden te kunnen meetellen, los van de zuiver praktische betekenis voor het woon-/werkverkeer richting Randstad.

Tegelijkertijd wordt het ook nog steeds vreemd gevonden dat een internationaal aangeschreven universiteitsplaats als Wageningen geen spoorverbinding heeft. Deze ommissie wordt ten dele gecompenseerd door het station te Ede met de naam Wageningen te verbinden, maar tussen station Ede-Wageningen en centrum Wageningen liggen nog zeven lange kilometers en het forse dorp Bennekom.

Rond 1980 mocht de architectuur van stations zich voor het eerst in een grote publieke belangstelling verheugen. De sloop van tientallen 19e eeuwse stations leidde tot veel protest en een herwaardering van het oude station. Dit uitte zich onder andere in een internationale, reizende tentoonstelling (*1*), een groot aantal publicaties en allerlei actiegroepen 'tot behoud van'. Mede door de opkomst van de 'industriële archeologie' inventariseerden vele enthousiastelingen alle vormen van industriële bouwkunst en daar hoorden, behalve stations, ook alle andere spoorgebouwen toe. De aandacht beperkte zich echter hoofdzakelijk tot de vooroorlogse spoor- en stationsgebouwen. De moderne gebouwen waren 'slechts functioneel, en dus lelijk', enkele grote en technisch bijzondere gebouwen daargelaten. In de loop van de jaren tachtig groeide echter ook de belangstelling voor de moderne gebouwen, maar dan uitsluitend de allermooiste: deze waren immers vanuit een veranderde architectonische visie gebouwd, meestal met spectaculaire constructies in felle kleuren (Zaandam, Amsterdam Sloterdijk, Almere, Lelystad en vele andere). Ze konden ook uitstekend worden gebruikt om de vermeende grauwe lelijkheid van de voorgaande periode nog eens extra te onderstrepen. Tot een serieus onderzoek van de stations tot 1980 kwam het evenwel niet.

De dichter Ted Vierhout liet zich als volgt uit over station

Driebergen Zeist

Dit oord,
van verre al herkenbaar
aan de geur van koffie,
door snelle scholieren
of getrainde lopers
langs de trein gebracht,
bestaat uitsluitend
bij de gratie
van de restauratie
want het
stationsgebouw
is modern en
functioneel, dus
niet bepaald
een oponthoud waard. (2)

Deze doctoraalscriptie probeert echter minder apert negatief tegenover dit soort stations te staan, waarbij opgemerkt wordt dat Driebergen-Zeist slechts zeer zijdelings aan bod zal komen.

In het licht van de recente herwaardering van de architectuur van de jaren vijftig en zestig (3), ligt het in de lijn der verwachting dat ook de stations uit deze periode meer aandacht gaan krijgen. Het eerste resultaat mogen we binnenkort verwachten: in de loop van dit jaar zal van de hand van spoorwegarchitect Ir. C. Douma een lijvig boek verschijnen dat de gehele spoorwegarchitectuur vanaf 1938 behandelt. De publicatie is in feite een vervolg op het boek van drs. H. Romers uit 1981 dat alle voorgaande stations beschrijft (4). Voor beide boeken geldt dat het accent ligt op de grote, in het oog springende gebouwen die sowieso al de aandacht vingen en deze zullen blijven krijgen. De kleine, eenvoudige en veelal in serie gebouwde stationnetjes worden, oneerbiedig gezegd, op een hoop geveegd en met zeer beknopte beschrijving en een enkel voorbeeld geïllustreerd. Vanuit de wens om een helder en hanteerbaar overzicht te geven is deze opzet wellicht vereist, maar het is tegelijkertijd jammer dat de eigenaardigheden en subtiele verschillen binnen ogenschijnlijk homogene reeksen onbelicht blijven. Het blijkt namelijk bij nadere beschouwing dat zogenaamde 'standaardstations' maar zelden echt gelijk aan elkaar zijn. Het zijn beslist geen 'klonen', zoals wel eens verondersteld wordt. Veeleer zijn het leden van dezelfde familie met grote onderlinge gelijkenis, maar ook ieder et zijn eigen, individuele karaktertrekken en afwijkingen. Dit kan met negatieve bewoordingen als 'trek-uit-de-lade-ontwerpen' afgedaan worden, maar kan ook interessante materie zijn om te onderzoeken hoe en waarom voor al dan niet gestandaardiseerde oplossingen gekozen werd. De vergelijking van verschillen geeft ons een dieper inzicht in de precieze functie van het station, de achtergronden van het uiteindelijke ontwerp en materiaalkeuze en de steeds weer subtiel veranderende opvattingen over bouwstijlen op micro-niveau. Daarnaast vertelt het kleine station, evengoed als de grotere high-lights, de sociaal-economische, technische en culturele geschiedenis van de spoorwegen alsook van de bouwkunst in het algemeen. Een andere reden om voor een 'bottom-up'-benadering te kiezen, is het feit dat de reeksen min of meer gestandaardiseerde

stations zich uitstekend lenen voor een typologische behandeling en dat is een bij kunsthistorici altijd populaire benadering geweest.

Om een en ander duidelijke referentiekaders te geven, zullen de naoorlogse standaardstations ook tegen het licht van de unieke tijdgenoten en de vooroorlogse reeksen geplaatst worden. Als tijdsafbakening is gekozen voor e periode 1955-1980. Bij een eerste oriëntatie bleek dat dit globaal de naoorlogse periode is waarin veel stations in min of meer identieke series ontstaan zijn. De wederopbouwperiode (1945-1955) voorziet voornamelijk in de bouw van grote projecten die volgens unieke, afzonderlijke ontwerpen uitgevoerd zijn. In de periode na 1980 zien we een veranderd bouwbeleid bij NS ontstaan waarbij 'eenheidsworst' wordt afgezworen ten gunste van individuele ontwerpen van grote architectonische allure. De indeling in voornoemde periodes blijkt ook min of meer samen te vallen met de activiteiten van de verschillende NS-architecten. In dit onderzoek naar de kleinere stations uit de periode 1955-1980 zijn de volgende vragen gesteld:

- Waar en waarom werden standaardstations gebouwd?
- Wanneer werden welke standaardstations gebouwd en door wie? Is er sprake van verschillende reeksen in verschillende sub-perioden?
- Welke gevolgen hebben normalisatie en afzonderlijke stations en gehele spoorlijnen voor de visuele waarde van het verschijnsel 'station'?
- Zijn er duidelijke overeenkomsten of verschillen aan te wijzen tussen stations van de verschillende architecten?
- Wie waren de architecten en wat hebben ze precies gebouwd?

Om een en ander een kader te geven, wordt de vooroorlogse seriebouw van stations in Nederland globaal behandeld in hoofdstuk 1. De wederopbouwperiode wordt eveneens globaal behandeld (hoofdstuk 2). Vergelijkingen met stationsbouw in het buitenland komt nauwelijks aan de orde. Dit zou het onderwerp dermate complex maken dat het overzicht verdwijnt. Een oppervlakkige blik over de grens lijkt echter wel de voorzichtige conclusie te rechtvaardigen dat de Nederlandse naoorlogse stations tot de best verzorgde van Europa behoren.

Onbelicht in dit onderzoek blijven ook grote stedenbouwkundige projecten als Utrecht CS/ Hoog Catharijne en Dan Haag CS. Deze projecten zijn niet alleen buitengewoon omvangrijk en complex, ze zijn ook van een geheel andere orde en vergen daarom een onderzoek op zichzelf. Weinig aandacht is hier ook voor grote stations als Eindhoven, Venlo, Almelo, Tilburg en Breda. Deze gebouwen zijn in een enkel geval slechts zijdelings relevant voor het verhaal over standaardstations. Voorts zijn niet alle middelgrote 'unicaten' in deze scriptie beschreven, maar wat betreft de stations in seriebouw en verwante exemplaren is wel naar compleetheid gestreefd.

Hopelijk levert deze verhandeling een wezenlijke bijdrage tot de geschiedschrijving van de spoorwegarchitectuur. Het is voor het onderwerp nog te vroeg om aanbevelingen op gebied van monumentenzorg te doen, daarvoor zijn er ook nog te veel gebouwen aanwezig. Behoudzucht treedt pas op in geval van schaarste. Ondanks de bij het veldwerk gebleken leegstand van veel gebouwen, lijkt sloop op grote schaal nog niet aanstaande. Het NS-beleid van tegenwoordig is er op gericht overtollige stations te verhuren aan derden. Gevolg is vaak wel dat aanpassingen en verbouwingen vereist zijn, waardoor het uiterlijk van het station

totaal kan veranderen, zoals onlangs te Grouw-Irsum is gebeurd. De vele infrastructurele werken zijn wellicht een grotere bedreiging voor het voortbestaan van een aantal NS-stations. Zo is tijdens het schrijven van deze scriptie het station Schiedam-Rotterdam West, op de perronkap na, gesloopt ten behoeve van de nieuwe metrolijn naar Schiedam. Ook de sloop van het station Best is aanstaande vanwege de spoorverdubbeling aldaar.

Hoewel een scriptie als deze een zekere objectiviteit moet beogen, zal het de lezer ongetwijfeld duidelijk worden waar de voorkeuren van de auteur liggen. Belangrijk doel van dit onderzoek is de belangstelling te wekken voor het kleine, onopvallende stationsgebouw uit de jaren 1955-1980, dat dreigt te verdrinken tussen de grote *spektakelstations* en de onevenredige aandacht voor de gebouwen van ná 1980.

Noten bij de Inleiding:

- (1) - 'Le Temps des Gares' was in 1979 te zien in Frankrijk, België, Groot-Brittannië, Nederland en Italië.
- (2) - © Ted Vierhout, Oponthoud, Stations- en Treingedichten, Amsterdam, 1985, p. 17.
- (3) - Een voorbeeld hiervan is de tentoonstelling 'De moderne jaren vijftig en zestig' in het Nederlands Architectuur Instituut in 1996.
- (4) - In de literatuurlijst opgenomen als Romers 1981.

Hoofdstuk 1

Standaardisatie in stationsbouw tot 1945

"Toen de Nederlandsche Spoorwegen, zo tussen de jaren 1925 - 1930, overgingen tot een betere architectonische verzorging van de stationsgebouwen en utiliteitswerken, had men daar inderdaad wel een schuld af te lossen. Zelden zijn er immers droefgeestiger bouwwerken tot stand gekomen dan die welke in de 19e eeuw door de Spoorwegen, en evenzeer Waterstaat, tot stand kwamen." (Uit: J. J. Vriend, *Reflexen, Nederlands bouwen na 1945*, Amsterdam, 1959, p. 155.)

1.1 Een nieuw gebouwtype doet zijn intrede: het station

Toen rond 1840 de eerste spoorlijnen in Nederland gebouwd werden, zagen de spoorwegingenieurs zich, net als hun buitenlandse collega's, voor het probleem gesteld: hoe bouwen we een station? Om tot een oplossing te komen, moest eerst worden nagegaan welke functies en welke voorzieningen het station moet hebben. Deze waren in die dagen in principe niet veel anders dan tegenwoordig: een perron, een wachtkamer, een voorziening voor bagage- en goederenafhandeling en een aantal ruimtes voor de directie van alle handelingen. Vervolgens was de vraag hoe deze functies in één gebouw te bundelen en hoe moest dat gebouw er dan uit zien? Voor de vormgeving werd aansluiting gezocht bij gebouwen uit die tijd met een soortgelijke functie: tolhuizen en poortgebouwen. Ook dit zijn gebouwen met een bepaalde doorgangsfunctie, waarbij voor personen en goederen een geldbedrag geheven wordt. Deze gebouwen, veelal van staatswege geëxploiteerd, werden naar de mode van die tijd in een neo-classicistische stijl vormgegeven. Het werden meestal pompeuze, streng symmetrische gebouwen die het gezag en de betrouwbaarheid van de spoorwegmaatschappij moest weerspiegelen. Het in- en uitgangsgedeelte bevond zich doorgaans in het middendeel dat voorzien was van zuilen, bekroond met een timpaan. (6) Een van de eerste stations die in Nederland gebouwd werd was Amsterdam Willemspoort (1842) en niet alleen in zijn naam, maar ook in zijn vormgeving voldeed het helemaal aan het beeld van een statig poortgebouw. (7)

Het bleek echter niet mogelijk om alle plaatsen die de eerste spoorlijnen aandeden, van een dergelijk representatief stationsgebouw te voorzien. In veel gevallen moesten de kleine kernen het met een eenvoudig haltegebouwtje doen, veelal ook eerst met een simpele noodvoorziening, omdat bij de aanleg van de spoorweg het baanvak en het rollend materieel op de eerste plaats kwamen. De Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij NRS), die tussen 1843 en 1856 in gedeelten de spoorlijn Amsterdam Weesperpoort - Arnhem opende, promoveerde in een aantal tussenliggende plaatsen voor de aanleg en directie bestemde 'keten' tot stations, onder andere in Abcoude, Maarssen, Veenendaal en Ede. Deze 'Rhijnspoorketen' waren gebouwen van een verdieping en feitelijk niet veel anders dan een gewoon woonhuis uit die tijd. Er waren twee versies: met gemetselde of met betimmerde gevels. Enkele van

deze keten hebben nog tot in de 20e eeuw als station dienst gedaan. Deze gebouwen waren in feite de eerste in seriebouw vervaardigde stations, ook al waren ze aanvankelijk niet als zodanig gebouwd. (8).

1.2 De eerste spoorwegmaatschappijen: particulier en buitenlands initiatief

In de eerste twintig jaar van de Nederlandse spoorweggeschiedenis worden er slechts enkele lijnen door particuliere maatschappijen geëxploiteerd: de HSM rijdt tussen Amsterdam Willemspoort en Rotterdam via Haarlem en Den Haag (aanleg 1839-1847) en de NRS heeft een lijn van Amsterdam Weesperpoort naar Arnhem en het Duitse achterland, met een zijtak van Utrecht naar Rotterdam Maas (1843-1856). Voorts is er nog een drietal buitenlandse maatschappijen actief: de AM heeft in Zuid-Limburg de verbinding Aachen-Maastricht-Hasselt (1853-1856). Eveneens in Zuid-Limburg heeft de LM de verbinding Maastricht-Luik en tenslotte rijdt de AR tussen Antwerpen en Moerdijk met een aansluitende bootverbinding naar Rotterdam en een zijverbinding van Roosendaal naar Breda (1854-1855) (9)

1.3 Staatsaanleg

Het Nederlandse spoorwegnet stak schril af tegen dat van de omringende landen. In het qua omvang vergelijkbare België lag bijvoorbeeld in 1844 al ruim 900 kilometer spoorweg, terwijl in 1860 in Nederland nog maar 335 kilometer in gebruik was (10). De stagnering van de ontwikkeling van het spoorwegnet had onder andere te maken met de hoge aanlegkosten die geheel uit particuliere investeringen betaald moesten worden. De staat zag aanvankelijk niet veel brood in de 'ijzeren weg' in een land dat al zo rijk bedeed was met vaarwegen. Pas rond 1860 drong het besef pas goed door dat Nederland zijn internationale concurrentiepositie op het spel zette als het niet meeging in de 'vaart der volkeren'. In 1860 werd daarom een wet aangenomen die voorzag in de aanleg van een groot aantal spoorwegen door de staat, welke vervolgens door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) zouden worden beheerd. In de jaren zestig van de 19e eeuw werd in een hoog tempo een spoorwegnet aangelegd dat in grote lijnen overeenkomt met ons huidige net van hoofdspoorwegen. In totaal werden tussen 1863 en 1869 zo'n 900 kilometer spoor aangelegd. Dit net van staatsspoorwegen viel in een noorder- en zuidernet uiteen, daar de grote rivieren voorlopig nog als onoverbrugbaar werden beschouwd.

Het zuidernet ontwikkelde zich als volgt:

Tussen Breda en Maastricht werd in gedeeltes tussen 1863 en 1866 de spoorlijn geopend die over Tilburg, Boxtel Eindhoven, Venlo en Roermond liep. In Venlo werd bovendien een aftakking naar het Duitse Kaldenkirchen aangelegd.

Voorts breidde het zuider staatsspoornet zich uit van Roosendaal naar Vlissingen (1863-1872) (11).

Het noordernet der staatsspoorwegen werd als volgt gebouwd:

In eerste instantie werd veel belang gehecht aan de aansluiting van de haven van Harlingen op het Duitse achterland. Tussen 1865 en 1868 werden de spoorlijnen Harlingen-Nieuwesches (-grens, met aansluiting op de spoorlijn richting Oldenburg) en de afbuiging vanaf Leeuwarden naar Zwolle en Arnhem (met aansluiting op de NRS-lijn naar het Ruhrgebied en Keulen) gebouwd. Om de opkomende Twentse (textiel-)industrie te ontsluiten werd in 1865/1866 Zutphen-Hengelo-Glanerbrug (-grens) geopend (12), waarbij aansluiting werd gemaakt op de spoorlijn van de MEE (Münster-Enscheder Eisenbahn Gesellschaft) en de DGEE (Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn Gesellschaft) (13)

Tenslotte werd besloten om de haven van Nieuwe Diep (Den Helder) per spoor via Alkmaar met Amsterdam te verbinden. Omdat het IJ voorlopig nog onoverbrugbaar was, was het voorlopige eindpunt van deze lijn Zaandam (1865-1869). Om toch per trein in Amsterdam te komen takte vanaf Uitgeest een lijn af richting Haarlem (1867), waar aansluiting kwam op de HSM-lijn naar Amsterdam (14).

Al snel zag men in dat een splitsing van het spoorweganet geen houdbare situatie was. Besloten werd om verbindende spoorlijnen aan te leggen, mede mogelijk gemaakt door ontwikkelingen binnen de bruggenbouwtechniek. Tussen 1868 en 1870 werd de lijn Utrecht-Boxtel aangelegd waarvoor o.a. een 154 meter lange vakwerkbrug bij Kuilenburg (Culemborg) gebouwd werd., destijds de langste overspanning van Europa. Voorts werd een lange spoorbrug over het Hollands Diep gebouwd als schakel tussen de spoorlijn Breda-Moerdijk en Willemsdorp-Dordrecht-Rotterdam (1872) (15).

1.4 Standaardstations van het Waterstaat-type: eerste aanleg

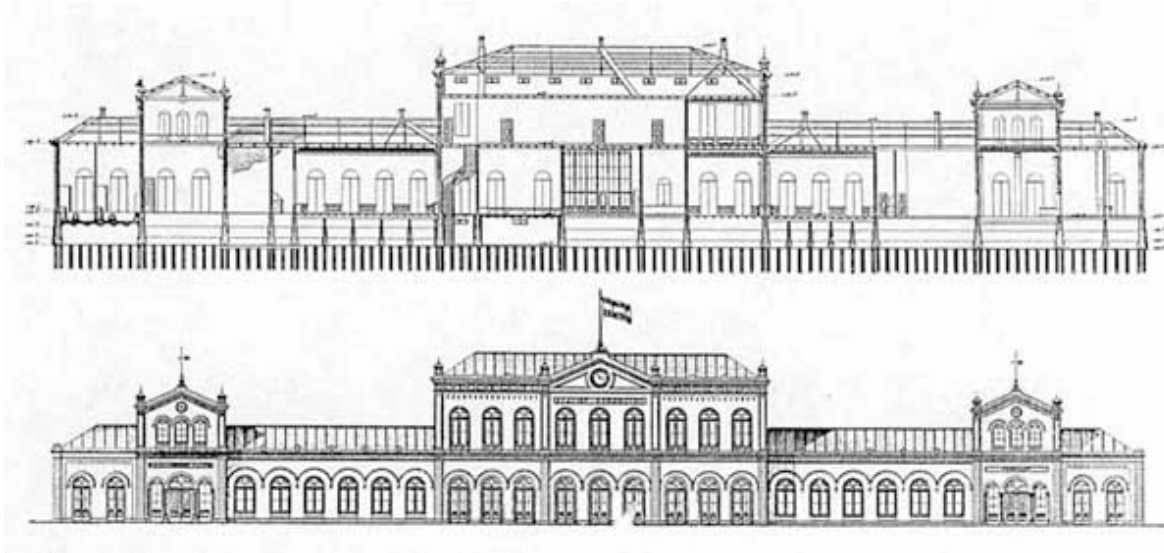
Omdat er in een korte periode een groot aantal stations nodig was, werd besloten om tot een aantal standaardstations over te gaan die variëren van zeer grote gebouwen met vele voorzieningen in de grote steden tot allereenvoudigste gebouwtjes voor de kleine dorpen: de bekende Waterstaatsstations (16). Een standaardontwerp werkt besparend in tijd en kosten voor ontwerp, aanbesteding en bouw. In het buitenland werden dergelijke oplossingen ook al toegepast. In Frankrijk bijvoorbeeld werd onder het bewind van keizer Napoleon III een groot deel van het spoorweganet gebouwd, waarvoor ook gebruik gemaakt werd van spoorwegstations volgens standaardontwerpen. De ontwerper van de eerste generatie Waterstaatsstations is vermoedelijk de (werktuig)bouwkundige K. H. van Brederode (17); geen hoog aangeschreven architect, maar dat werd voor de staat niet van belang geacht. Men bouwde eenvoudigweg naar de smaak van de tijd en voor de rest ging het er vooral om dat de gebouwen 'economisch, deugdelijk en functioneel' waren (18).

De stijl waarin Van Brederode de stations ontwierp is schatplichtig aan het neoclassicisme zoals dat door de Fransman J. N. L. Durand was ontwikkeld (19). Durand gaat uit van geometrische basisvormen die, in een symmetrische compositie, tijdens het ontwerpen samen te voegen zijn. Deze 'elemententheorie' leende zich goed voor standaardisatie en bouw van reeksen utiliteitsgebouwen, waar in de 19e eeuw een grote behoefte aan bestond. Aan de hand van Durands theorieën schreef W. C. Brade in 1827 het 'Bouwkundig Handboek' dat vooral door technisch geschoolde ingenieurs van Waterstaat en de Genie gebruikt werd (20). Een andere invloed die Van Brederode in zijn standaardstations verwerkte is de uit Duitsland overgewaaid 'Rundbogenstil', die rond 1860 als de meest geschikte stijl voor openbare en utiliteitsgebouwen werd geacht (21).

In Nederland werden vijf verschillende ontwerpen voor stations ontwikkeld door Van Brederode, of beter gezegd: vijf 'klasse', geheel in stijl met de 19e eeuwse rangen- en standenmaatschappij. De toekenning van een bepaalde klasse werd gerelateerd aan het aantal inwoners van een plaats (22).

Het station eerste klasse zou echter worden voorbehouden aan de grote knooppunten en grensstations en hier deed zich meteen het probleem voor dat een dergelijk station zoveel voorzieningen nodig heeft dat nauwelijks met een standaardontwerp kan worden volstaan. Ook was er gedurende het ontwerpproces nogal wat onenigheid over de precieze invulling van het station. Uiteindelijk is het niet tot een definitief ontwerp gekomen, maar de stations Zwolle (1868) en Dordrecht (1872) voldoen in grootte en comfort aan het idee van wat

ongeveer een 1e klasse-station zou moeten zijn. Bij Dordrecht is het echter nogal twijfelachtig, want dit station heeft niet de voorgeschreven perronkap over meerdere sporen, maar slechts een luifel over het eerste perron.

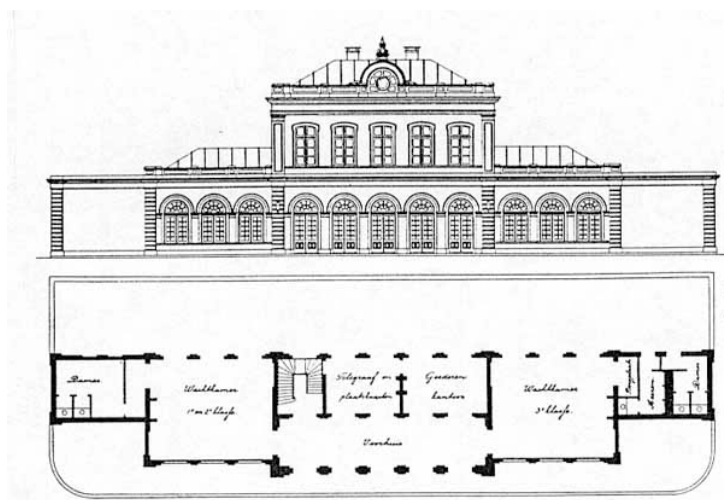


Type Waterstaat 1e klasse: Station Dordrecht (1872)

Het type tweede klasse werd alleen te Zutphen (1865) uitgevoerd (23). Het gebouw werd na de Tweede Wereldoorlog vervangen.

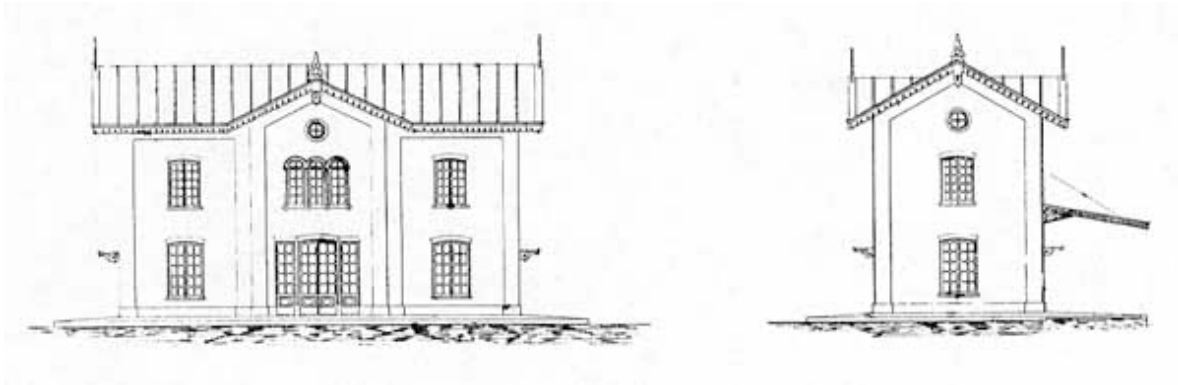
Van het type derde klasse werden tussen 1865 en 1868 acht stuks gebouwd waarin onderling

trouwens nogal wat verschillen zaten in detaillering. Tegenwoordig zijn de stations Harlingen (1864, rijksmonument) en Winschoten (1868) nog herkenbare voorbeelden. Dit zijn middelgrote stations met een hoog middengedeelte en twee lage zijvleugels. Kenmerkend zijn de rondboogvensters op de begane grond (24).



Station 3e klasse: Harlingen

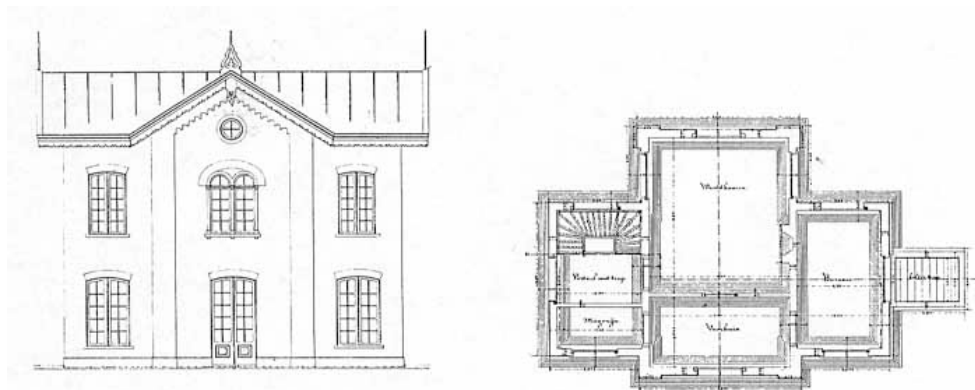
Het type vierde klasse is aanzienlijk kleiner dan zijn voorganger. Het stationsgebouw heeft nog het meest weg van een flink woonhuis of villa. Deze gebouwen werden veelal ook in een landelijke inscenering gesitueerd aan de rand van het dorp met een statige toegangsweg. Het



Waterstaatsstation Vierde klasse

gebouw heeft in het middendeel een vestibule met kantoortje. Aan weerszijden hiervan is een wachtkamer eerste/tweede klasse en een wachtkamer derde klasse. De bovenverdieping doet dienst als woning voor de stationschef. Van dit type werden tussen 1865 en 1868 vijftien stuks gebouwd, waarvan tegenwoordig Oisterwijk (1865) en Wolvega (1868) nog gave exemplaren zijn (25).

Van het type vijfde klasse werden verreweg de meeste gebouwd; in de eerste staatsaanleg maar liefst 38 stuks. Het station bestaat uit een smal, hoogopgaand middengedeelte, met aan weerszijden twee korte, even hoge zijvleugels. De plattegrond is als het ware T-vormig. Het middendeel heeft een kleine vestibule aan de straatzijde, gevolgd door een wachtkamer zonder onderscheid in klassen. In de linkervleugel bevindt zich het kantoor van de stationschef met plaatskaartenverkoop en in de rechtervleugel is een magazijn en het trappenhuis naar de bovengelegen stationschefswoning (26). Evenals het type derde en vierde klasse is het merendeel van dit type al weer gesloopt. Door talloze uitbreidingen en verbouwingen is geen enkel Waterstaatsstation vijfde klasse uiterlijk nog in min of meer originele staat, maar een fraai en recent gerestaureerd exemplaar (waar de toevoegingen niet ongedaan zijn gemaakt) staat in Echt (1865).



Waterstaatsstation 5e klasse

Op de massale seriebouw van met name de types vierde en vijfde klasse werd in de 19e eeuw regelmatig kritisch gereageerd: "Het is Waterstaat wat-er-staat" (27) klonk het schamperend. Ook (brug)wachterswoningen en openbare gebouwen werden wel volgens standaardontwerpen gebouwd. Toch traden er binnen de standaardontwerpen van de staat onderling nogal wat verschillen op en werden er ook aangepaste varianten ontworpen. De rondbogenstijl werd bijvoorbeeld voor de tweede generatie stations grotendeels verlaten. Een nieuw ontwerp derde klasse werd in 1868 gebouwd in Meppel (thans nog aanwezig, rijksmonument), Hengelo en Enschede, waarbij de toepassing van een timpaan opmerkelijk is. Een andere variant op het type werd tussen 1868 en 1870 in een serie negen stuks in Noord-Holland en de noordelijke provincies gebouwd. Deze gebouwen kenmerken zich door afgeschuinde hoeken in het middendeel (28). Tot twintig jaar geleden waren bijna al deze gebouwen nog aanwezig, maar tegenwoordig resteert alleen station Zuidbroek nog, dat overigens zwaar verminkt is door een verbouwing in 1958.

Bij de bouw van de verbindingslijnen tussen het zuider- en noorder staatsspoornet doen nieuwe types vierde en vijfde klasse hun intrede. Het nieuwe type vierde klasse, waarvan er zes gebouwd werden, bestaat uit een breed en hoog middendeel met aan weerszijden een lage vleugel (29). Het enige, overigens zeer gave exemplaar staat nog in Vught (1868, rijksmonument). Dit type kan men overigens ook langs de spoorlijnen op het Franse platteland veelvuldig aantreffen. Ook andere Waterstaatsstations laten zich vergelijken met Franse voorbeelden (30). Een verkleinde variant op het type Vught werd in 1872 in Arnemuiden (thans rijksmonument) gebouwd. Het is overigens niet bekend wie de architect was van deze nieuwe generatie stations. Wellicht was het wederom Van Brederode of een andere overheidsingenieur. Wat wel veel voorkwam was dat de Waterstaat opdrachten uitbesteedde aan lokale architecten en zelf nog slechts de eindcontrole over het ontwerp voerde (31).

Het nieuwe ontwerp voor het type vijfde klasse is een langgerekt, eenverdiepingsgebouw, waarvan het middendeel een topgevel heeft. Het gebouw is vooral een stationschefswoning met een beperkte stationsvoorziening (32). Van dit type (oorspronkelijk zes stuks) resteert

alleen nog station Houten (1868, gemeentelijk monument, in 2007 verplaatst in verband met spooruitbreidingen).



Station Houten in 1970, hier in gebruik als woning annex dienstgebouw van NS en nog op zijn oorspronkelijke plaats. (prentbriefkaart, collectie auteur)

1.5 Standaardstations van het Waterstaat-type: tweede en derde aanleg

In 1873 en 1875 werden opnieuw wetten aangenomen die voorzien in de aanleg van nieuwe spoorlijnen. In de eerste plaats werd de zeer gewenste verbinding Arnhem-Nijmegen (1879) aangelegd. Particuliere ondernemers lieten het voor deze lijn stevast afweten vanwege de hoge kosten van enkele bruggen. Vervolgens werd deze lijn doorgetrokken naar Venlo.

Een Betuwe-route realiseerde de staat ook al tussen 1882 en 1885 met de lijn Dordrecht-Elst. De MESS-lijn Utrecht-Boxtel werd te Geldermalsen gekruist, waardoor deze onbeduidende halte opeens uitgroeide tot een belangrijk splitsing- en overstapstation, waarbij het vijfde klasse-station dan ook door het huidige, veel ruimere exemplaar (1886) vervangen werd. Vervolgens realiseerde de staat een met de NRS concurrerende verbinding Amsterdam-Duitsland door het gedeelte Amersfoort-Kesteren aan te leggen (opening 1886). Deze lijn zou door de HSM geëxploiteerd worden die vanaf Amsterdam Oosterdok over haar eigen Oosterspoorweg richting Amersfoort kon rijden, vervolgens dus het nieuwe deel tot Kesteren kon gebruiken, alwaar aansluiting was op de nog nieuwe Betuwelijn. Vanuit Nijmegen kon dan Kleve bereikt worden via de verbinding die al in 1865 gerealiseerd was. Ook op initiatief van de overheid werd de verbinding Den Bosch-Lage Zwaluwe aangelegd (1886-1891), alsook Zwolle-Almelo (1881). Tenslotte werd nog een aantal havens door spoorlijnen ontsloten: Schiedam-Hoek van Holland (1890-1893), Groningen-Delfzijl (1884) en Zaandam-Enkhuizen (1884-1888). Vanuit Enkhuizen werd Friesland aangedaan middels een door de MESS geëxploiteerde bootdienst naar Stavoren, van waaruit een spoorlijn naar Leeuwarden werd aangelegd (1883-1885) (33).

Bij deze zogeheten tweede en derde staatsaanleg werd een strikte indeling van stations in klassen weliswaar verlaten, toch werden wederom hele series van min of meer identieke

stations gebouwd. Nu werd echter per lijn voor een eigen ontwerp gekozen. Zo verrees er tussen Nijmegen en Venlo een vijftal vrijwel identieke stations van de architect M. A. van Wadenoyen (34), werkzaam bij de Rijksgebouwendienst. De Rijksgebouwendienst was het overkoepelende orgaan voor een aantal Rijksbouw bureaus die elk een bepaalde specialisatie kenden. Deze overheidsdiensten werden na 1870 opgericht en namen onder andere het bouwbeleid van de Waterstaat over. Reden hiervoor was vooral gelegen in het feit dat de overheid tot het inzicht was gekomen dat het overheidsbouwen deugdelijke architectuur moest zijn van de hand van volwaardige architecten (35). Het sobere classicisme van de Waterstaat werd nu daarom vervangen door een meer vriendelijke en speelse vorm van de Hollandse neo-rennaissance met trapgevels, korbogen en sierbandwerk. Waarschijnlijk eveneens van Van Wadenoyen zijn de meeste overige stations van de tweede en derde staatsaanleg. De kleinere types zijn langgerekte gebouwen van een verdieping, waarbij het woningdeel meestal bekroond werd met een topgevel, voorzien van veel sierlijk hangend lat- en ander houtwerk. Het eigenlijke stationsgedeelte bevond zich in een zijvleugel (zoals bijvoorbeeld het nog aanwezige station Heino, 1881). Op deze regel werden weer enkele uitzonderingen gemaakt, zoals het type dat óók een topgevel voor het dienstgedeelte heeft (Loppersum, 1884) of een type waarbij de topgevel in het midden geplaatst werd, zoals in Raalte (1881, afgebroken). Het grotere type bestaat uit een hoog middengedeelte met asymmetrische zijvleugels en een rijk versierde toegang naast het middendeel (nog bestaande voorbeelden zijn Oosterbeek Laag, 1879 en Hemmen-Dodewaard, 1882). Een ongeveer even groot type, witgepleisterd en voorzien van rijk versierde trapgevels werd in Noord-Holland gebouwd (vanaf 1884, alle afgebroken), met varianten in Avenhorn en Kwadijk-Edam (1884, beide nog aanwezig). Het grootste type uit deze staatsaanleg is sterk verwant aan vele buitenlandse standaardtypes. Het bestaat uit een hoog, bijna vierkant middengedeelte met twee lage zijvleugels. Het gebouw is versierd met gemetselde banden en ruitvormen. Dit type treffen we tegenwoordig nog aan in Tiel (1882), Sneek (1883) en Delfzijl (1884). (36)



Station Tiel, januari 1991 - foto V. Lansink

Het is duidelijk dat de staat nu geen 'eenheidsworst' meer wil, maar juist haar best doet voor een grote verscheidenheid aan representatieve stationsgebouwen. De grote nadruk op decoratie is niet alleen volgens de smaak van die tijd, maar ook om zich te kunnen meten met stationsgebouwen van andere, particuliere, spoorwegmaatschappijen. De staatsaanleg had

namelijk in haar kielzog maatschappijen als de HSM, die eveneens hun spoornetten uitbreidden. In deze sfeer van wedijver werden overdadige pronkstations als concurrentiemiddel ingeschakeld. Zo kreeg bijvoorbeeld het middelgrote SS-station Hoorn (1884, rijksmonument) rijk gedecoreerde gevels vol frontons, pinakels, timpanen en veel sierwerk in natuursteen. In feite is het gebouw qua opzet, silhouet en plattegrond niet anders dan het standaardtype derde klasse uit 1865.

De grotere nadruk op architectuur met een individueel karakter blijkt ook uit het feit dat voor het ontwerp van de grote stations nu gerenommeerde architecten als P. J. H. Cuypers (Amsterdam CS, 1889, in samenwerking met A. L. van Gendt-), E. Cuypers ('s-Hertogenbosch, 1892, verwoest in 1944) en J. Gosschalk (Groningen, 1896) gevraagd werden. Het was zelfs rijksbouwmeester C. H. Peters (37) die voor Nijmegen een station ontwierp (1892). Dit gebouw werd wel als 'een der fraaiste stations van Nederland' beschouwd. Het overleefde helaas de Tweede Wereldoorlog niet. (38)

Na 1890 werden er van staatswege nog maar incidenteel spoorlijnen aangelegd. Dit betekende ook dat er geen grote aantallen stations meer door de staat gebouwd werden. Niettemin had de SS nog een standaard-oplossing in petto in de vorm van een massale vergrotingsactie voor de meeste types vierde en vijfde klasse. Rond 1870 werden de meeste van deze gebouwen al verruimd door een of twee lage zijvleugels, zodat een grotere wachtkamercapaciteit geboden kon worden, alsook een ruimere opslag voor bagage en goederen. Na 1910 was uitbreiding meestal ten gerieve van de stationschef, die het woningdeel vergroot zag in de vorm van een omhooggebracht middendeel. (39) In dit verhoogde middendeel werd aan weerszijden een breed venster geplaatst dat nogal detoneerde met de overige ramen van het gebouw (bijvoorbeeld Laren-Almen, 1865, vergroting in 1915). In Zeeland en Noord-Limburg werd een standaard vergroting gemaakt door het gebouw aan een zijde uit te breiden met een twee verdiepingen hoge vleugel die het volume van het gebouw bijna verdubbelde (bijvoorbeeld Reuver en Krabbendijke, resp. gebouwd in 1865 en 1868, vergrotingen in 1911 en 1918). (40)



het (vergrote) station Laren-Almen in juni 1992 - foto Victor Lansink

1.6 Standaardstations van de NCS

De staatsaanleg van na 1860 heeft ook stimulerend gewerkt voor de oprichting van andere, particuliere maatschappijen. Ook hier zien we het verschijnsel van repeterende stationsbouw optreden. De NCS (Nederlandsche Centraal-Spoor-weg-Maatschap-pij) kent voor haar hoofdlijn Utrecht - Kampen via Amersfoort en Zwolle een drietal types, eveneens onderverdeeld in klassen. De architect van deze serie is N. J. Kamperdijk. Het type eerste klasse NCS komt in grootte en silhouet enigszins overeen met het type vierde klasse Waterstaat, versie 'Vught'. Het NCS gebouw oogt echter veel minder streng, voornamelijk door de decoratie met bandwerk. In Nijkerk (1863) en Amersfoort (1863, rijksmonument) staan vergrote, maar nog herkenbare voorbeelden. Het type tweede klasse NCS is verwant aan het type vijfde klasse Waterstaat, versie 'Oosterwijk', maar ook hier een vriendelijker voorkomen door decoratie in bandwerk. Van dit type resteert alleen Soestduinen (1863) dat in 1909 overigens bijna onherkenbaar verbouwd werd.

Van het type derde klasse NCS bestaan twee versies: de eerste is een kleine woning met tentdak en een verhoogd zijdeel. De tweede is nog kleiner en bestaat enkel uit een drieruims gebouw van één verdieping met zadeldak. Deze gebouwen lijken eerder een baan- of overwegwachterswoning te zijn dan een station. Dat deze gebouwen door hun formaat ontoereikend waren, blijkt uit het feit dat ze kort na de bouw vergroot of vervangen werden. Een vergroot exemplaar van de tweede versie staat nog in Hulshorst (1863, rijksmonument). (41)

Andere voorbeelden van maatschappijen die in de periode 1860 - 1880 spoorlijnen aanleggen, zijn de Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorwegmaatschappij (NBDS), met haar lijn Boxtel - Wesel (1873), de Hollandsche Spoorweg-Maatschappij (HSM) met de zogenaamde 'Oosterspoorweg' van Amsterdam naar Zutphen en zijtak Hilversum - Utrecht Maliebaan (1874-1876) en de Nederlandsch-Westfaalsche Spoorweg-Maatschappij (NWS) met de verbinding Zutphen - Gelsenkirchen (1878). Deze maatschappijen bouwden in beperkte mate stations in seriebouw, waarbij vele gelijkenissen zijn aan te wijzen met Waterstaatstations. (42)

1.7 Standaardstations bij de lokaalspoorwegen

Als rond 1880 het net van hoofdspoorwegen min of meer voltooid is, worden er op grote schaal lokaalspoorwegen aangelegd. Het verschil tussen lokaalspoor en hoofdspoor betreft voornamelijk de toegestane maximum snelheid en asbelasting, die bij lokaalspoorwegen lager zijn dan bij hoofdspoorwegen. Lokaalspoorwegen slingeren zich meestal langs talloze dorpen, waarvoor hele reeksen identieke en eenvoudige stations gebouwd worden, meestal gebaseerd op standaardtypen van de staat of NCS. Zo is het standaardtype van de Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg Maatschappij (GOLS), waarvan er 11 stuks in de Achterhoek en Twente gebouwd zijn, sterk verwant aan het Waterstaatstation vierde klasse. In de detaillering kregen de gebouwen echter wat neo-renaïssancistische trekjes. De muurvlakken werden van speklagen voorzien en de daken kregen een patroon met dakpannen in twee kleuren. De meeste van deze stations kregen in de hoogtijdagen van de lokaalspoorwegen allerhande uitbreidingen en later werden de meeste afgebroken, maar in Groenlo (1884) staat nog een min of meer 'zuiver' exemplaar. (43) Dit standaardontwerp van de GOLS werd in 1890 ook gebruikt door de EO (Lokaalspoorwegmaatschappij Enschede - Oldenzaal) (2 stuks, beide afgebroken) en in 1896 door de Nederlandsche Zuider-Spoorwegmaatschappij (8 stuks, waarvan in Schaesberg (tegenwoordig Landgraaf geheten) nog een exemplaar bestaat). (44)

Aan vierde en vijfde klasse Waterstaatsstations verwante gebouwen werden voorts onder andere ook gebouwd door (Koninklijke) Nederlandsche Lokaalspoorweg Maatschappij (KNLS), gaaf voorbeeld nog te Rijssen, 1888), de Nederlandsche Zuid-Ooster Spoorweg Maatschappij (NZOS) en de Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij (NBDS). (45) + (45a)

Bij de bouw van de GOLS-lijnen werd ook een nieuw type zeer klein station ontworpen. Dit is een laag gebouwtje van één verdieping met zadeldak. Het bestaat voor de helft uit een krappe dienstwoning en voor de andere helft uit een wachtlokaal met dienstruimte. Net als het grote GOLS-station heeft het gebouw speklagen en een patroon met twee kleuren dakpannen. Van dit type worden er vijf gebouwd en later door de EO ook één in Lonneker. Rond 1916 werd bij deze gebouwen de dienstwoning aanzienlijk vergroot door een extra verdieping er op te bouwen, waartoe de buitenmuren met lisenen versterkt zijn. Het station is nu een hoog en smal gebouw geworden. In Boekelo (1885, vergroting in 1916) staat nog een station van dit type. (46)

In West-Friesland werd door de Locaalspoorwegmaatschappij 'Hollands Noorderkwartier' (HN) in 1887 het kleine standaardgebouw van de GOLS voor een reeks stations tussen Hoorn en Medemblik gebouwd. In totaal 7 stuks, waarvan Zwaag een zo mogelijk nog kleinere versie kreeg. Deze stations hebben echter nooit een verdieping gekregen. Het eindstation Medemblik kreeg een station dat nagenoeg gelijk is aan het grote GOLS-type. De meeste gebouwen zijn thans nog aanwezig, meestal in gebruik als woonhuis, waarbij in de loop der jaren nogal wat 'wilde' uitbreidingen hebben plaatsgevonden. Het station Twisk is uiterlijk nog nauwelijks gewijzigd.



Station Benningbroek-Sijbekarspel, juni 1992 - foto V. M. Lansink

Een sobere variant op dit type werd in 1887 ook door de KNLS gebouwd in een reeks van 12 stuks, waarvan Beekbergen nog een tamelijk ongeschonden voorbeeld is. (47) + (47a)

Het hiervoor beschreven type heeft een sterke gelijkenis met gewone woonhuizen zoals die in de 19e eeuw in dorpen gebouwd werden. De stations leken aansluiting te willen zoeken met de bestaande bebouwing en in feite deden ze voor een groot deel ook dienst als woning voor de stationschef. Het contrast met de stationsbouw in de grote steden was erg groot geworden, waar de gebouwen eerder een sterk kosmopolitische mentaliteit wilden tonen en zich trachtten

te onderscheiden als overdadige paleizen en representanten van macht en rijkdom. De spoorwegmaatschappijen gingen het aan het einde van de 19e eeuw dan ook voor de wind, maar dat gold ook voor de lokaalspoorwegen. Met veel verwachtingen werden dan ook nog steeds weer nieuwe maatschappijen opgericht, die vele stations in serie lieten bouwen, vaak stuk voor stuk rijk gedecoreerd volgens de nieuwste smaakopvattingen. De stations aan de lokaalspoorweg van rond 1900 zagen er dan ook uit als het woonhuis van een voorname dorpeling.

De Noord-Friesche Locaalspoorweg-Maatschappij (NFLS) legde in 1901 een spoorlijn aan van Leeuwarden naar Dokkum en Metslawier, in 1913 nog verlengd naar Anjum. Vanaf Stiens werd een aftakking naar Tzummarum gebouwd (1902), alwaar de lijn zich weer splitste in een poot naar Harlingen (1904) en naar Franeker (1903). 'It Dockumer Lokaeltsje' was echter geen lang leven beschoren. Zoals zoveel lokaalspoorwegen, werd ook de NFLS door de opkomende autobus en vrachtauto gepasseerd. De maatschappij ging in 1935 in liquidatie en de spoorlijnen werden door de NS overgenomen, die er overigens ook niet lang meer gereden heeft.

Het optimisme waarmee de NFLS werd opgericht, heeft wel geleid tot een reeks fraaie stationnetjes die zich laat onderscheiden in 3 types: een groot en een klein station en een haltegebouw. Het grote type was een langgerekt gebouw met zadeldak, aan de perronzijde doorbroken door een risaliet met topgevel. Deze topgevel was versierd met hangend houten sier-werk. Het station bevatte een stationschefswoning die zich voor een deel ook onder de kap bevindt en voorts een vestibule, een ruim plaatskaartenbureau, een aparte ruimte voor de bagage en een wachtkamer tweede klasse en een wachtkamer derde klasse. De publieke voorzieningen en de loketbalie zijn fraai afgetimmerd. De NFLS bouwde in totaal zes stuks van dit grote type, waarbij het knooppuntstation Stiens als een nog iets ruimere (langere) variant gold.

Het kleine station was nagenoeg even lang, maar minder diep. Het gebouw had daardoor een kleiner plaatskaartenkantoor en geen aparte ruimte voor bagage. Van dit type zijn er in totaal acht gebouwd. Het haltegebouw tenslotte (twaalf stuks) was in feite een aan beide zijden gekortwiekte versie van het kleine station. Het gebouw diende vooral als woning, de enige stationsvoorziening is een wachtkamer 3e klasse. (48)

Na de opheffing van de NFLS-lijnen heeft NS de stations verkocht. De gebouwen konden nog uitstekend dienst doen als woning en vandaar dat de meeste NFLS-stations in 1998 nog aanwezig zijn. Het fraaie stationsinterieur zal vermoedelijk naar verwachting niet overal meer intact zijn en ook het sierwerk aan de buitenzijde is overal verdwenen. Sommige gebouwen verkeren zelfs in ronduit deplorabele staat. Omdat de gebouwen sterk op normale woonhuizen lijken en ook niets meer in hun omgeving aan het spoorverleden herinnert, zijn ze lastig als station te herkennen. Hun onderlinge gelijkenis maakt ze echter toch herkenbaar en ook de veelal wat afzijdige ligging van weg en dorp verradert de bijzondere achtergrond van deze gebouwen.



Standaard NFLS-station Tzummarum, juni 1992 - foto V. Lansink

Ronduit riante stations werden in diezelfde eerste jaren van de twintigste eeuw door E. Cuypers (neef van P. J. H. Cuypers en architect van station 's-Hertogenbosch (1896, verwoest 1944)) voor de Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschap-pij (NOLS) gebouwd. Deze maatschappij bouwde tussen 1905 en 1910 een lange lokaalspoorweg van Zwolle via Coevorden en Stadskanaal naar Delfzijl. Er werden ook verbindingen gemaakt vanuit Mariënberg naar Almelo en vanuit Gasselternijeven naar Assen. Deze spoorwegen dienden vooral om de haven van Delfzijl met de Groningse en Twentse industrie te verbinden. Voor de NOLS ontwierp Cuypers een tweetal hoofdtypen waarbinnen nogal wat varianten voorkwamen. Het grote type is een nogal plomp en groot gebouw en lijkt eerder op een villa of landhuis. De eerste twee gebouwen van dit type die Cuypers bouwde (Dalfsen en Ommen) zijn de meest 'rijke'. Ze werden in een stijl ontworpen die een mengelmoes is van moderne en minder moderne vormen. Er zijn invloeden aan te wijzen die op Art-Nouveau (tegeltableaus met de stationsnaam) en een Berlagiaans rationalisme wijzen, maar de gebouwen vertonen ook 'heroriëntatie'-kenmerken door de nadruk op de dakpartijen, de kleine ramen en het ferme silhouet. De gevels werden soms deels beslagen met geschilderde planken. Cuypers zelf schrijft in 1914 in zijn tijdschrift 'Het huis oud & nieuw': "Voor twintig jaren begon men, ten onzent onder invloed van Dr. P. J. H. Cuypers, meer algemeen te zoeken naar een opbouw van groote sprekende lijnen, die een kernachtig silhouet en monumentaliteit aan het gebouw geven, waarbij de baksteenbouw (als schoonmetselwerk) in samenwerking met natuursteen voor de constructieve deelen en sculpturale versieringen, als het typisch vaderlandsche bouw materiaal weer in eere werd hersteld." (49)

In totaal werden 22 van deze grote stations gebouwd, waarvan een groot aantal nog steeds aanwezig is. Zoals gezegd zijn er onderling nogal wat verschillen in detaillering aan te wijzen. Soms werden gebouwen ook spiegelbeeldig ten opzichte van elkaar gebouwd.

Een klein gebouw ontwierp Cuypers voor de minder belangrijke halten. Het werd een laag gebouw met een grote nadruk op de schuine daken. Het station dient eigenlijk voornamelijk als woning. Het heeft slechts een bescheiden wachtkamer als stationsvoorziening. Ook hier is de naam met een tegeltableau in de gevel aangebracht en bestaan er onderling varianten, soms in spiegelbeeld. (50)

Rationalistische en op Art-Nouveau geënte stationsbouw treffen we ook aan in de Haarlemmermeer, waar in de jaren tussen 1912 en 1918 een dicht net van lokaalspoorwegen

werd gebouwd door de HESM. Voor dit net werd een drietal basis-types stations ontworpen, alsook een standaard (brug)wachters- of arbeiderswoning. Daarnaast werd nog een drietal afzonderlijke ontwerpen gebouwd, te weten Leiden Heerensingel (naar een ontwerp van K. P. C. de Bazel), Amsterdam Willemspark (H. van Emmerik jr., later werd dit station Amsterdam Haarlemmermeer genoemd) en Aalsmeer (ir. J. G. Wattjes). Deze gebouwen vertonen naast genoemde stijlkenmerken ook invloeden van de Duitse villabouw uit die tijd door hun hoge, geknikte (lei-)daken. De standaardtypen zijn strakker uitgevoerd.

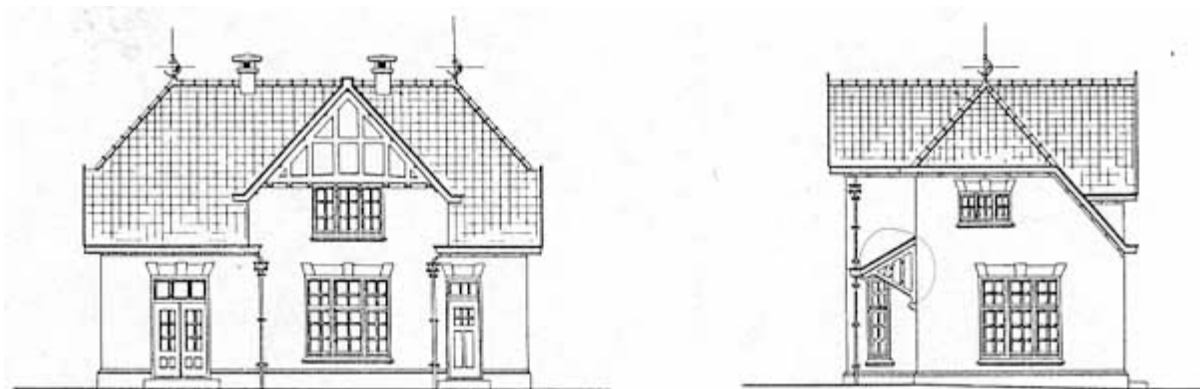
Het grootste type is een hoog, asymmetrisch gebouw. In feite bestaat het uit twee rechthoekige delen die T-vormig tegen elkaar staan. Het deel dat dwars op de spoorlijn staat heeft aan spoor- als straatzijde een identieke puntgevel. Aan een of beide zijden kreeg het gebouw

een lage uitbouw. Van dit type zijn er tien gebouwd. (50a)



HESM, grote type

Het middelste type is een rechthoekig gebouw met verdieping en zadeldak en aan weerszijden een lage uitbouw. Hiervan zijn er slechts drie gebouwd. (51)



Het kleine type (zie hierboven) is bescheiden, maar smaakvol gebouwd. Het lage gebouw

heeft een dwarsdeel met aan beide zijden een puntgevel. Het station doet voornamelijk dienst als woning. Aan de perronzijde werd een kleine luifel aangebracht. Van dit type werden er negen stuks gebouwd, maar ook minstens zeven brugwachterswoningen zijn in deze uitvoering gebouwd. (52) Een nagenoeg zelfde type kan ook in Oost-Groningen als brugwachterswoning langs kanalen aangetroffen worden.

De treinen door de Haarlemmermeer werden binnen enkele decennia door vrachtauto en bus weggeconcurrerd. Sommige delen van het net hebben nog tot in de jaren tachtig dienst gedaan voor bescheiden goederenvervoer. De spoorbaan is nu overal opgebroken, maar de meeste stations en woningen zijn nog aanwezig. Leiden Heerensingel werd echter in de zeventiger jaren afgebroken. Van het grote type zijn in Mijdrecht en Uithoorn nog goede voorbeelden te zien. De drie exemplaren van het middelste type zijn allen ook nog aanwezig (Vijfhuizen, Vinkeveen en Hoofddorp).

De laatste serie vooroorlogse stations werd in 1929 naar ontwerp van ir. A. van der Steur gebouwd langs de spoorlijn Groningen - Slochteren - Weiwerd (53), de zogenaamde 'Woldjerspoorweg' van de WESTIG. (54) Het ontwerp bestaat uit drie delen van verschillende hoogtes met zeer hoge, vlakke zadeldaken. Verder is opvallend dat het gebouw maar weinig ramen heeft. Het materiaalgebruik bestaat hoofdzakelijk uit donkerrode baksteen en pannen. De stationsnaam is in natuursteen in de perrongevel aangebracht. Het zijn donkere, gesloten maar ook zeer stemmige gebouwen die geenszins de indruk van een openbaar gebouw, laat staan een station, wekken. Het Woldjerspoor werd kort na de oorlog opgeheven. Van de zeven vrijwel identieke (soms spiegelbeeldig ten opzichte van elkaar uitgevoerde) stations zijn er thans nog vijf aanwezig en doen dienst als woonhuis, politie/brandweerkazerne of bedrijfspand (Engelbert, Harkstede-Scharmer, Kolham, Slochteren en Tjugchem-Meedhuizen).



Voormalig WESTIG-station Slochteren, gefotografeerd in 1992, V.M. Lansink

Rond 1930 was Nederland 'verzadigd' van spoorwegen. Er werden geen noemenswaardige lijnen meer gebouwd en dus ook geen reeksen stationsgebouwen. De economische crisis van de dertiger jaren en de concurrentie van bus en auto zorgden er juist voor dat de tot NS gefuseerde spoorwegmaatschappijen vele spoorlijnen, stations en halteplaatsen afstootten. Dat

betekende onder andere dat verbindingen als de Woldjerspoorweg en de lijn Stadskanaal - Ter Apel, waar in de jaren twintig riant stations aan gebouwd zijn, al na ruim een decennium voor reizigersverkeer gesloten werden. De incidentele nieuwe stations die in deze jaren nog gebouwd worden, vertonen meer en meer invloeden van het functionalisme (Koog-Zaandijk (1932), Spekholzerheide, Boskoop (1934) en Amsterdam Amstel (1939). Ze werden gebouwd door Ir. H. G. J. Schelling en Ir. S. van Ravesteyn, beiden in vaste dienst bij NS. (zie ook hoofdstuk 2) Het grootste deel van hun werkzaamheden bestond echter uit het ontwerpen van dienstgebouwen als seinhuizen, goederenloodsen en onderstations voor de elektriciteitsvoorziening (55) (zie hoofdstuk 5).

Noten bij hoofdstuk 1:

- (6) - Zie ook: N. Pevsner, A history of building types, Londen, 1979, pp. 225-234.
- (7) - Saal 1983, pp. 9-24.
- (8) - Romers 1981, pp. 25-26.
- (9) - van de Meene 1981, pp. 155-156.
- (10) - Hier moet wel bij worden aangetekend dat Nederland een dicht net van vaarwegen tot zijn beschikking had. Voor de industrialisatie van het land zijn spoorwegen echter onontbeerlijk en het gebrek aan spoorwegen is een van de verklaringen waarom Nederland qua industrialisatie achterbleef ten opzichte van België.
- (11) - Dijksterhuis 1984 pp. 8-9, 13 en 15.
- (12) - Dijksterhuis 1984 pp. 16-22.
- (13) - van de Meene 1981, p. 148.
- (14) - Dijksterhuis 1984 p. 12.
- (15) - Dijksterhuis 1984 pp. 22-25.
- (16) - Waterstaat werd vanaf begin 19e eeuw, naast allerlei 'waterwerken' ook belast met het beheer van diverse overheidsgebouwen in den lande. Zie ook Peet 1995, pp. 87-105.
- (17) - Romers 1981, p. 54.
- (18) - Peet 1995, pp. 87-104.
- (19) - Saal 1983, p. 15.
- (20) - Blijdenstijn 1994, p. 5.
- (21) - Blijdenstijn 1994, pp. 60-62.
- (22) - Dal 1981, p. 21.
- (23) - Romers 1981, p. 59.
- (24) - Romers 1981, p. 58.
- (25) - Romers 1981, p. 56.
- (26) - Romers 1981, p. 57.
- (27) - Dal 1981, p. 22.
- (28) - Romers 1981, pp. 68-69.
- (29) - Romers 1981, p. 73.
- (30) - Zie in dit verband ook Saal 1983 p. 20 en Romers 1981 p. 55.
- (31) - Peet 1995, p. 99 en Dal 1981, p. 22.
- (32) - Romers 1981, pp. 75-76.
- (33) - Dijksterhuis 1984, pp. 31-42.
- (34) - Romers 1981, pp. 89-98.
- (35) - Peet 1995, pp. 165-195).
- (36) - Romers 1981, pp. 111-124

- (37) - Peters was ook de architect van vele neo-gotische postkantoren tussen 1880 en 1910, onder andere het stationspostkantoor te Arnhem. Zie ook Peet 1995, pp. 277-289.
- (38) - Zie ook Peet 1995, pp. 291-293.
- (39) - Romers 1981, pp. 250 en 269.
- (40) - van de Meene 1981, p. 28.
- (41) - Romers 1981, pp. 136-139
- (42) - van de Meene 1981, p. 158.
- (43) - Ligtenbarg 1989, pp. 156-205.
- (44) - Romers 1981, pp. 216-217.
- (45) - Romers 1981, pp. 212, 214 en 217
- (45a) - De ontwerpen voor de gebouwen van de KNLS zijn vermoedelijk van ir. K. H. van Brederode die ook het gros van de eerste generatie Waterstaatsstations ontwierp. Van Brederode was in de jaren tachtig van de 19e eeuw nl. directeur van de KNLS (zie archief KNLS in *Het Utrechts Archief*). Indien dit vermoeden correct is, dan rijst het volgende vermoeden dat Van Brederode wellicht ook de architect was van de GOLS-, de HN- en de EO-stations, alsmede de gebouwen van andere lokaalspoorwegmaatschappijen zoals de NZOS en de hier verder niet genoemde NZS (Nederlandsche Zuider-Spoorwegmaatschappij (spoorlijn Sittard-Heerlen-Herzogenrath, 1896). Uitgezocht zou dus moeten worden hoe de carrière van Van Brederode verlopen is: meewerkend ingenieur of commissaris bij diverse lokaalspoorwegmaatschappijen? (*noot toegevoegd januari 2005*)
- (46) - Romers 1981, pp. 213, 214 en 239.
- (47) - Romers 1981, pp. 215-216.
- (48) - Mol 1967, pp. 175-190.
- (49) - Boer 1980, pp. 110-111 (citaat)
- (50) - Romers 1981, pp. 284-289.
- (50a) - Het is niet onaannemelijk dat deze gebouwen, alsmede vele andere gebouwen langs de spoorlijnen in de Haarlemmermeer naar ontwerp zijn van ir. J. G. Wattjes, die ook station Aalsmeer ontwierp en die immers ook sinds 1908 hoofdingenieur was bij de HSM (*niet HESM!*) en diverse dienstgebouwen voor de Hollandsche (IJzeren) Spoorweg-Maatschappij gebouwd heeft. In de archieven van de HESM (in *Het Utrechts Archief*) duikt in de stukken rond de bestekken ook regelmatig de naam op van ene ir. H. F. de Jong uit Oegstgeest op... (*noot toegevoegd januari 2005*)
- (51) - Romers 1981, pp. 295-299.
- (52) - van de Meene 1974, pp. 142-149.
- (53) - Ir. A. van der Steur (1893-1953), vooral bekend als stadsarchitect van de gemeente Rotterdam en het Museum Boymans-Van Beuningen aldaar (1928-1935), bouwde behalve de stations langs de Woldjerspoorlijn ook de overig dienst- en haltegebouwen langs deze spoorlijn en voorts ook nog het station te Vleuten (1922) en de stations en dienstgebouwen langs de spoorlijn Stadskanaal-Ter Apel Rijksgrens (1924). Wellicht was Van der Steur ook verantwoordelijk voor het ontwerp van het station te Eext (1924).
- (54) - WESTIG staat voor "Spoorweg-Maatschappij 'Woldjerspoorweg' en Stoomtramwegen in Midden- en Noordelijk Groningen.
- (55) - In dit verband is het interessant om te melden dat Schelling een onderstation ontwierp in donkere baksteen, waarvan er 15 rond 1931 in Noord- en Zuid-Holland gebouwd werden (nog te zien o.a. in Uitgeest, Krommenie-Assendelft en Lisse). Dit type onderstation vertoont overeenkomsten met gebouwen in stijl van de 'Amsterdamse School', maar vooral ook met het

Hoofdadministratiegebouw III te Utrecht dat onder leiding van Van Heukelom in 1922 voltooid werd. Van Ravesteyn ontwierp een langgerekt onderstation in gele baksteen, met afgeronde hoeken en ronde openingen, waarvan er tussen 1934 en 1948 minstens 24 gebouwd werden, voornamelijk voor de electrificatie van het 'middennet'. Ze zijn onder andere nog te zien bij Utrecht Lunetten, Amersfoort, Geldermalsen en Arnhem. Zie ook van de Meene 1985, pp. 72 en 75.

Hoofdstuk 2

Architecten van de Nederlandse Spoorwegen

Tot 1880 werden stations over het algemeen gebouwd door veelal anonieme architecten in opdracht van Waterstaat. Na 1880 zien we dat de verschillende spoorwegmaatschappijen grotere nadruk gaan leggen op de architectuur van hun stations: deze wordt nu ook als representatief concurrentiemiddel in de strijd om de reiziger geworpen. Aanvankelijk worden voor elk te bouwen station aparte architecten aangetrokken, maar al gauw worden bij het Staatsspoor (SS) en de Hollandsche Spoorwegmaatschappij (HSM) vaste architecten aangetrokken. Voor de HSM is dat D. A. N. Margadant, die van 1880 tot 1908 in dienst was bij deze spoorwegmaatschappij. Hij ontwierp onder andere de stations te Den Haag (Den Haag HS, 1893), Santpoort (Santpoort Zuid, 1899) Amersfoort (1901, afgebroken 1995) en Haarlem (1908). Voor de SS is Ir. G. W. van Heukelom actief van 1892 tot 1921. Hij ontwierp onder andere stations voor Hengelo (1902), Eindhoven (1913) en Maastricht (1915), alsook het bekende 'Hoofdgebouw III' te Utrecht (1921). Margadant en Van Heukelom werden opgevolgd door respectievelijk Ir. H. G. J. Schelling (in dienst van 1916 tot 1954) en Ir. S. van Ravesteyn (in dienst van 1912 tot 1959). (56)



*Ir. H.G.J. Schelling (bron:
Katholieke Illustratie, 6 maart
1954)*



*Ir. S. van Ravesteyn (bron: Katholieke
Illustratie, 6 maart 1954)*

Tot de Tweede Wereldoorlog bouwde Schelling de stations Sittard (1928), Naarden-Bussum (1928), Putten (1930), Koog-Zaandijk en Krommenie-Assendelft (1932), Waddinxveen en Boskoop (1934) en Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort (1938). (57)

Van Ravesteyn was tot 1940 verantwoordelijk voor de stations Lutterade (1932, later: Geleen Lutterade), Spekholzerheide (later: Kerkrade West) en Kerkrade (1934), Utrecht CS (1938) en na brand nog een keer (1940). (58) Van Ravesteyn's werkzaamheden voor de spoorwegen in deze periode hebben zich echter voornamelijk geconcentreerd op seinhuizen, goederenloodsen, voetgangerstunnels en onderstations voor de elektrificatie. (59)

Voor de naoorlogse activiteiten van deze architecten wordt naar hoofdstuk 3 verwezen.

In 1917 werd tussen de SS en HSM, de laatste twee overgebleven grote spoorwegmaatschappijen, een belangengemeenschap gesloten, waarbij concurrentie omgezet werd in samenwerking. Voor de bouw van stations werd dan een verdeelsleutel gehanteerd die er op neer kwam dat Van Ravesteyn ten zuiden van de lijn Arnhem - Den Haag bouwde en Schelling ten noorden daarvan. Deze verdeling bleef ook van kracht nadat de SS en HSM in 1937 uiteindelijk tot de NV Nederlandse Spoorwegen fuseerden.

2.2 NS-architecten 1955 - 1980

In het licht van dit onderzoek is een viertal NS-architecten het meest relevant. Zij zullen hier met een korte biografie de revue passeren, waarbij ook zal worden getracht een beeld te schetsen van het bedrijfsonderdeel en hun precieze functie bij NS.

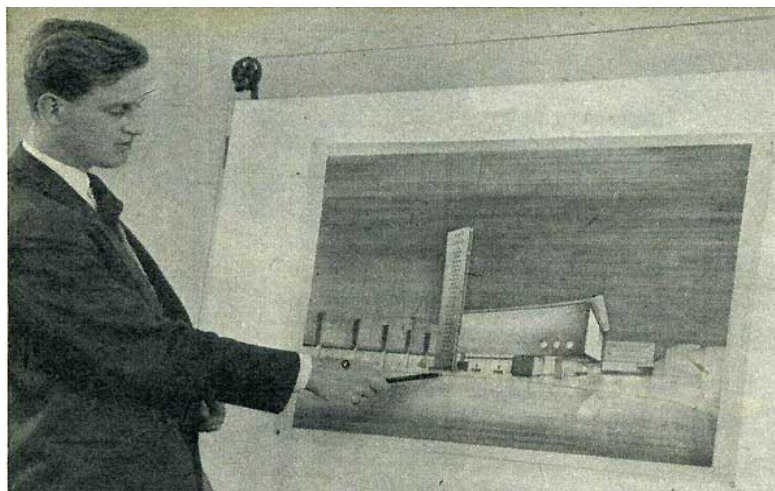
2.2.1 Ir. K. van der Gaast:

Ir. Koen van der Gaast (1923, Utrecht) studeerde in 1941 en van 1945 tot 1949 Bouwkunde aan de Technische Hogeschool te Delft. Hij volgde daar onder andere lessen bij de bekende, conservatieve hoogleraar Grandpré-Molière. In deze jaren is er een duidelijk schisma ontstaan te Delft tussen behoudende architectuur opvattingen van Grandpré-Molière en de meer progressieve ideeën van de hoogleraren Van Eesteren en Van den Broek. Van der Gaast koos voor de moderne vleugel en studeerde af bij de functionalist Van den Broek. In 1950 kwam Van der Gaast trad in dienst bij het architectenbureau van P. J. Koster te Zeist, maar in die tijd werkte hij ook al als medewerkend architect bij Schelling en Van Ravesteyn op het architectenbureau van NS ('Afdeling Gebouwen') (60) te Utrecht. De rol die Van der Gaast in deze jaren bij NS speelde, was er vooral een van 'neutrale derde partij' temidden van de vaak ruziënde Schelling en Van Ravesteyn. In 1953 nam Van der Gaast de leiding over van het architectenbureau van NS. (61) Schelling ging toen met pensioen en Van Ravesteyn hield zich tot 1959, wat betreft NS, alleen nog bezig met de stations te Rotterdam. Het eerste grote station dat Van der Gaast realiseerde, was het nieuwe gebouw te Eindhoven (1956), waarvan de overkapping en het perrongedeelte al in 1954 was gereedgekomen. Met dit station trok hij al meteen veel aandacht. De invloed van Van Ravesteyn is in dit gebouw duidelijk te merken (ronde ramen, 'venster op de stad').



Station Eindhoven van architect ir. K. van der Gaast: het venster op de stad (prentbriefkaart, ca. 1960, collectie auteur)

Gaande de jaren vijftig ontwikkelde Van der Gaast een volstrekt eigen visie op stationsbouw, waarbij een grote nadruk kwam te liggen op de stationskap als allesoverkoepelend gegeven. Collega Douma noemt Van der Gaast "de architect die de stationsfaçade ophief". (62) Van der Gaast ontwikkelde het station verder als een efficiënt doorgangshuis, maar trachtte het ook zo gebruiksvriendelijk mogelijk te maken voor het personeel. "Van der Gaast was (...) de eerste die inspraak dulde. (...) Hij luisterde en een week later vond je dat terug op de tekening. Schelling zei gewoon: "Da's koek," als hij het er niet mee eens was, en Van Ravesteyn vloekte je de kamer uit." (63) Verder onderhield Van der Gaast ook veel contact met constructeurs, die hij vanaf het beginstadium van het ontwerp raadpleegde, "opdat het ontwerp en de constructieve opzet in elkaar opgaan". (64) Stations als Amsterdam Sloterdijk, Schiedam-Rotterdam West en Tilburg mogen we onder andere hier het resultaat van noemen. Een belangrijke inspiratiebron voor Van der Gaast is vermoedelijk de wereldtentoonstelling van 1958 in Brussel geweest, waar diverse grote paviljoens in lichte, nieuwe constructietechnieken waren gebouwd. (65)



Ir. K. van der Gaast met een ontwerptekening van station Eindhoven (bron: Katholieke Illustratie, 6 maart 1954)

In de jaren zestig en zeventig hield Van der Gaast zich veel bezig met planologische aspecten van de stationsbouw, voornamelijk in het kader van de grote projecten Utrecht CS en Den Haag CS. Later bouwde Van der Gaast nog een groot station te Schiphol. Na 1980 namen zijn werkzaamheden bij NS, mede om gezondheidsredenen, geleidelijk af. In deze periode hield hij zich nog bezig met onder andere nieuwe stations voor Harderwijk, Goes, Maassluis en Voorburg. In 1987 beëindigde Van der Gaast zijn carrière als architect bij NS.

Naast het architectschap vervulde hij nog een aantal commissietaken, al dan niet bij NS. Zo was Van der Gaast rond 1970 onder andere voorzitter van een "interdienstelijke werkgroep" van NS die zich bezighield met de ontwikkeling van een nieuwe huisstijl en voorzitter van de designcommissie van de UIC (Union Internationale des Chemins de Fer), waarin naar internationale samenwerking werd gestreefd wat betreft de visuele presentatie van het openbaar vervoer. Als 'rijksgecommitteerde' trad Van der Gaast vanaf 1960 op voor de HTS-bouwkunde Utrecht en de Academies voor Bouwkunst te Arnhem en Tilburg. (66) Vanaf 1957 was hij lid van de Schoonheidscommissie Utrecht en van 1962 tot 1988 zelfs voorzitter daarvan. (67) Van der Gaast was voorts bestuurslid van het Bartholomeus Gasthuis (verzorgingstehuis) te Utrecht, waarvoor hij vanaf 1960 ook een aantal verbouwingen coördineerde. Behoudens zijn werkzaamheden in 1950 bij Koster te Zeist en een woonhuis voor zijn broer te Lunteren waren dit de enige 'buitenspoorse' ontwerpactiviteiten. (68) Van der Gaast overleed in februari 1993.

2.2.2 Dr. Ir. W. B. Kloos

Willem Bernhard Kloos(69) (geboren 1904 te Nederlandsch-Indië) is maar korte tijd in dienst geweest als architect bij NS, maar is vanwege zijn bijdrage aan de eerste naoorlogse standaardstations wel relevant binnen dit onderzoek. Kloos studeerde bouwkunde te Delft en promoveerde in 1939 met een proefschrift getiteld 'Het Nationale Plan'. Tevens was hij bij de gelijknamige rijksdienst werkzaam als stedenbouwkundige. De Rijksdienst voor het Nationale Plan legde globaal de planologische ontwikkelingen van Nederland vast en was in feite een zelfde soort reguleringsmaatregel als de Woningwet van 1901 en het Streekplan van 1931, maar dan op nationaal niveau. (70)

In 1946 volgde Kloos J. W. Froger op als hoofd afdeling Stedenbouw van NS. Kloos hield zich vooral bezig met gecompliceerde stedenbouwkundige reconstructies in steden als Rotterdam, Venlo, Eindhoven en Leiden, alwaar gelijkvloerse kruisingen met het wegverkeer werden opgeheven door verhoging van de spoorbaan, alsook meer efficiënte toevoerwegen naar stations werden gecreëerd.

Om gezondheidsredenen moest Kloos zijn veeleisende functie als stedenbouwkundige bij NS neerleggen en in 1954 werd hij door Van der Gaast bij de afdeling Gebouwen aangetrokken om als architect een aantal prototypes voor gestandaardiseerde stations te ontwerpen (zie hoofdstuk 5 en 7); een kleinschalige opdracht die met zijn zwakke gezondheid te overzien moest zijn. Kloos overleed echter in 1960. (71)

2.2.3 Ir. C. Douma

Ir. Cees Douma (1933, Delft) studeerde van 1950 tot 1957 'Bouwkunde' aan de TH te Delft en studeerde af bij professor Wegener Sleeswijk. In 1960 kwam Douma in dienst bij de NS op de afdeling Gebouwen onder Van der Gaast. Douma's interesse voor de spoorwegen werd gewekt tijdens zijn militaire dienstperiode eind jaren vijftig, toen hij regelmatig vanuit de trein naar

de kazerne getuige was van de spoorwegwerken rond Rotterdam. Voorts heeft Douma, naar eigen zeggen, altijd belangstelling gehad voor publieke gebouwen, de sociologische activiteiten aldaar en het multifunctionele karakter ervan. Tijdens zijn studietijd volgde Douma ook een stage bij

professor J. W. Froger. (72) Deze was als stedenbouwkundige verbonden aan de TH Delft, maar ook reeds van 1940 tot 1946 bij NS in dienst als chef afdeling Stedenbouw. (73) Tot 1975 was Douma als architect verantwoordelijk voor een groot aantal kleine en middelgrote stations van NS. Vele ontwerpen presenteerde Douma in tekst en beeld in vaktijdschriften, meestal 'Bouw' en hij schreef ook het boekje 'Het stationsgebouw van de Nederlandse Spoorwegen' dat tot twee keer toe geactualiseerd en heruitgegeven werd. (74) Ook na 1975 bleef Douma als architect actief, maar zijn taak was dan vooral overkoepelend leiding te geven aan de afdelingen Gebouwen, Stedenbouw en Vormgeving, zodat hij zich niet uitsluitend met architectuur bezighield, maar onder andere ook met planologie, 'huisstijlbewaking', de vormgeving van relaiskasten en bovenleidingspalen en monumentenbeleid bij NS. (75) Onder Douma's leiding raakte de NS-architectuur in de jaren zeventig door bezuinigingsdruk in het slop, waarop vanuit de publieke opinie veel kritiek kwam. Vanaf 1980 krikte Douma de Nederlandse stationsbouw weer dusdanig op (waartoe hij een reeks nieuwe architecten aanstelde) dat vele architectuurprijzen en internationale aandacht het gevolg waren. In 1990 werd deze taak, onder invloed van reorganisaties, hergewaardeerd tot 'Bouwmeester NS', waarbij Douma als vormgevings supervisor van diverse geprivatiseerde bedrijfsonderdelen de 'corporate identity' (algehele visuele presentatie van NS) bewaakte. Om echter voeling met zijn eigenlijke vak als architect te houden, "trok Douma zo af en toe nog zijn baantjes" en ontwierp als zijn laatste station een nieuw gebouw te Leerdam. Buiten NS-tijd ook ontwierp Douma in de jaren zeventig ook een aantal gebouwen te Zandvoort, Haarlem, Leiden en Heerenveen voor de busondernemingen NZH en FRAM, alsmede een woonhuis voor zichzelf. (76)

2.2.4 Ir. J. Bak

Ir. J. (Hans) Bak (1929, Malang, Java) kwam in 1945 naar Nederland en studeerde van 1951 tot 1960 bouwkunde aan de TH te Delft, alwaar hij afstudeerde op de stedenbouwkundige ontwikkeling van nieuwe polders in Nederland bij J. W. Froger. (77) Bak kwam als "Dritten im Bunde" (78) op het architectenbureau van NS, feitelijk als opvolger van Ir. G. J. van der Grinten die kortstondig in dienst was bij de afdeling Gebouwen. (79)



Station Beverwijk (1960) van ir. G.J. van der Grinten (fragment van een prentbriefkaart, ca. 1965, collectie auteur)

De architecten bij NS speelden in de jaren zestig een soort dubbelrol. Enerzijds waren ze 'gewoon architect' bij NS, waarvoor ze uitsluitend stations en andere dienstgebouwen ontwierpen, anderzijds werkten ze ook voor 'Spoorwegopbouw', een dochteronderneming van NS die het herstelprogramma van na de oorlog onder handen nam. Dit betroffen vooral civiel-technische werkzaamheden, maar na 1960, als het herstelprogramma goeddeels voltooid is, neemt Spoorwegopbouw vooral ook projectontwikkelings- en architectuuropdrachten aan om een zeker concurrentieklimaat met NS te scheppen. Anderzijds diende Spoorwegopbouw ook om het van regeringswege opgelegde verbod aan NS om zich met projectontwikkeling bezig te houden te omzeilen. (80) Merkwaardig genoeg is het wel diezelfde NS die begin jaren zestig zijn architecten 'uitleende' aan Spoorwegopbouw. Bak werkte in de jaren zestig om deze reden grotendeels voor Spoorwegopbouw (81), waarvoor hij een aantal civieltechnische opdrachten deed, alsook ontwerpen leverde voor het nieuwe Utrecht CS, de Jaarbeurs-traverse en kantoorgebouwen voor het CVI (dochteronderneming NS) te Enschede en Utrecht. In 1972 (na afronding van het nieuwe station te Breda, een NS-project) 'verhuisde' Bak definitief naar Spoorwegopbouw dat zich toen meer en meer richtte op acquisitie op de vrije markt, alsook projecten deed voor 'NS-dochters' als Van Gend & Loos. Vanaf 1975 heette Spoorwegopbouw 'Articon', dat inmiddels uitgegroeid was tot een architecten- en ingenieursbureau met 120 tot 300 man personeel. (82) Articon concurreerde nu niet alleen met de NS-architecten, maar ook met het NS-ingenieursbureau. Bak werd hoofdarchitect van Articon en begeleidde vele projecten, waaronder ook niet-spoorse. In 1980 ontwierp Bak een standaardtype station dat een hoge mate aan flexibiliteit in zich had (zie hoofdstuk 9). In 1994 ging Ir. Bak met pensioen.

Bak's stations kenmerken zich door een streven naar een hoge mate van functionaliteit, 'luciditeit' in opzet en constructie en een afzweren van decoratief spektakel. Zijn stations zijn dan ook duidelijk anders dan de spectaculaire hightech-gebouwen uit de jaren tachtig van Kilsdonk en Reynders (o.a. Almere, Lelystad, Amsterdam Sloterdijk). "Het doel van het station is laten zien waar de trein is. Tegenwoordig is commercie het doel en dat veroorzaakt andere gebouwen." (83)

Gevraagd naar zijn visie op de architectuur van de jaren zestig in het algemeen en die van de spoorwegen in het bijzonder, antwoordde Bak: "Er leefde in die tijd niet veel architectuurdiscussie, maar het verleden werd unaniem afgewezen. Voor de rest was het vanzelfsprekend dat er gebouwd werd zoals er gebouwd werd en dat je opgeleid werd zoals je opgeleid werd. Je was het tijdens de opleiding in Delft eens met moderne architecten en stedenbouwkundigen als Van den Broek en Van Eesteren en het sprak vanzelf dat je je afzette tegen de Delftse School met Grandpré Molière en Froger. Ook bij de spoorwegen was de tijd van Schelling en Van Ravesteyn voorbij. Hun wijze van decoratie was weliswaar prachtig, maar het moet niet aan de functie voorbij gaan! De mens in de ruimte; dat was het allereenvoudigste principe van architectuur en je kwam gewoonweg niet op het idee dat aan te vullen met decoratie of overbodige stijlen. Bovendien heerste er schaarste van materialen en was het de tijd van de prefabricatie en standaardisatie." (84) Bak is wellicht de meest zuiver functionalistische spoorwegarchitect van de jaren zestig en zeventig, ook al bouwde hij in vergelijking met Van der Gaast en Douma niet heel veel stations.

Een nadere bestudering van de naoorlogse spoorwegarchitectuur, met uitgebreide beschrijvingen van de afzonderlijke gebouwen in de volgende hoofdstukken, zal een dieper inzicht verschaffen in de precieze aard van de Nederlandse stationsbouw.

Noten bij hoofdstuk 2:

- (56) - Meene 1985, pp. 18-20.
- (57) - Romers 1981, pp. 241-242 en 272-275.
- (58) - Romers 1981, pp. 273-276.
- (59) - Zie voor een compleet overzicht: Erik de Jong en Hoos Blotkamp, Nederlandse Architectuur: S. van Ravesteyn, tentoonstellingscatalogus, Amsterdam, 1977.
- (60) - Dit is één van de drie ontwerp-poten van NS. Naast de afdeling gebouwen onderscheiden we nog de afdeling stedenbouw en de afdeling vormgeving.
- (61) - Mondelinge en schriftelijke mededelingen van mevrouw S. van der Gaast-Bakker Schut aan de auteur in februari 1998.
- (62) - Mondelinge mededeling van Ir. C. Douma aan auteur, december 1997.
- (63) - Citaat van Mr. D. H. Ittmann, chef van de Dienst van Exploitatie bij NS van 1960 tot 1975. Uit: Jansen 1989, p. 114.
- (64) - Citaat uit Barnhard 1983, p. 153.
- (65) - Barnhard 1983, pp. 153-155.
- (66) - Mondelinge en schriftelijke mededelingen van mevrouw S. van der Gaast-Bakker Schut aan de auteur in februari 1998.
- (67) - Zie ook Ron Kragten: "Architectuur heeft afgelopen jaren geen bloeiperiode gehad" - Koen van der Gaast neemt afscheid van de Utrechtse Welstandscommissie', in Utrechts Nieuwsblad, 7 januari 1989.
- (68) - Mondelinge en schriftelijke mededelingen van mevrouw S. van der Gaast-Bakker Schut aan de auteur in februari 1998
- (69) - Geen directe familie van de bekende architect J. P. Kloos.
- (70) - Faber 1988, pp. 135-137.
- (71) - Koopman 1960.
- (72) - Mondelinge mededelingen van Ir. Douma aan auteur, december 1997.
- (73) - Faber 1989, p. 136. Zie ook paragraaf 2.2.2.
- (74) - In de literatuurlijst opgeomen als Douma 1964a, Douma 1974a en Douma 1987.
- (75) - In feite de gehele visuele presentatie van NS. Alleen de vormgeving van het rollend materieel en het drukwerk blijft onder hoede van de aparte afdeling 'NS-Design'.
- (76) - Informatie grotendeels gebaseerd op een vraaggesprek door de auteur met de heer Douma in december 1987.
- (77) - Informatie aan auteur van Ir. J. Bak tijdens vraaggesprek, januari 1998.
- (78) - Vrij geciteerd naar Ir. C. Douma, december 1997.
- (79) - Van der Grinten ontwierp in de periode 1958-1960 stations te Den Helder en Beverwijk, alsook de perronkap van Schieam-Rotterdam West. Van der Grinten werd in 1963 hoogleraar te Delft.
- (80) - Begin jaren zeventig wordt hiertoe de NV Nemeog opgericht. Zie ook hoofdstuk 8.
- (81) - Bij artikelen in et name 'Bouw' zien we Van der Gaast en Douma de ene keer vernoemd

als gerelateerd aan de 'afdeling Gebouwen NS' en de andere keer aan 'Spoorwegopbouw'.

(82) - Articon werd onlangs opgenomen in 'Arcadis', een nieuwe onderneming die onder andere ontsproten is uit de voormalige Heidemij.

(83) - Ir. J. Bak tijdens vraaggesprek met auteur, januari 1998.

(84) - Ir. J. Bak tijdens vraaggesprek met auteur, januari 1998.

Hoofdstuk 3

Stationsbouw 1945 - 1955

"Het station is (...) langzamerhand van zijn bedoeling om indruk te maken teruggekomen. Het is nu de taak van de architect, dit gebouw voor de reiziger aantrekkelijk te maken. Hij moet trachten de juiste architectonische expressie voor het stationsgebouw te vinden." (Schelling 1953, p. 253.

3.1 Wederopbouw

Herstel van de oorlogsschade kwam in mei 1945 zeer snel op gang. In het zuiden van het land was de dienstregeling al in het najaar van 1944 deels hervat (86), weliswaar met zeer minimale middelen. Het overgrote deel van het materieelpark was kapot of afgevoerd naar Duitsland. Bovendien was aanvankelijk alleen kolentractie mogelijk bij gebrek aan elektriciteit, bovenleidingen en diesel. Een deel van de dienstregeling werd dan ook door autobussen gereden, maar begin 1946 was vrijwel het gehele Nederlandse spoorwegnet weer berijdbaar, zij het dat doorgaande verbindingen vaak niet mogelijk waren als gevolg van het grote aantal spoorbruggen dat nog in herstelling was. In 1948 was vrijwel het gehele spoorwegnet weer in zijn

vooorlogse toestand. (Her-)Elektrificatie van de hoofdlijnen was voltooid, nieuw (diesel-)elektrisch materieel werd geleidelijk ingevoerd ten koste van de stoomtractie. (87) Ook de stationsgebouwen hadden in de oorlog de nodige schade opgelopen, zij het niet in zo'n desastreuze mate als de spoorbaan en het rollend materieel. In Rotterdam waren de stations Maas, Delftse Poort en Hofplein volledig verwoest door het bombardement van mei 1940. Langdurige ligging in de frontlinie betekende het einde van de stations te Nijmegen en Arnhem. Het station te Zutphen werd verwoest door een exploderende munitietrein. Voorts overleefde het imposante station "s-Hertogenbosch de oorlog niet en ook vele grens- en havenstations zoals Vlissingen, Hoek van Holland, Roosendaal, Zevenaar, Gennep en Winterswijk, raakten zwaar beschadigd. De kleinere stations kwamen er over het algemeen relatief goed vanaf.

Dat betekende niet dat de naoorlogse bouwactiviteiten beperkt bleven tot herstel van schade. Het veranderende verkeers- en reispatroon dat zich voor de oorlog al begon af te tekenen, was aanleiding om in de meeste grote steden tot ingrijpende planologische reconstructies over te gaan. Dit zou ook de nodige gevolgen hebben voor de spoorwegtracering en de situatie van het station in de stad. Integratie van het station met andere middelen van vervoer stond voorop, terwijl verder in de stad gelijkvloerse kruisingen met de spoorweg zoveel mogelijk vermeden diende te worden. Om deze redenen kregen onder andere Eindhoven, Venlo, Schiedam, Tilburg en Leiden nieuwe stations, waarbij tevens de spoorbaan door de stad 'omhooggebracht' werd. In Delft werd de spoorbaan voor een lengte van 800 meter over een viaduct door de stad geleid. (88) In 1953 werd het station Rotterdam Maas gesloten dat tot dan het eindpunt van de lijn uit Utrecht was. De spoorlijn werd nu noordelijk langs de stad verlegd en kwam met een boog aan de westzijde van het station Delftsepoort uit dat vanaf toen Centraal Station heette. (89)

Tegelijkertijd werd ook onder ogen gezien dat de functie van het station zelf veranderd is. Het reizen per spoor had niet meer dezelfde allure als in de 19e eeuw. Mensen die het kunnen betalen nemen bovendien liever de auto of het vliegtuig en diegenen die het spoor wel trouw blijven, zijn over het algemeen forenzen en scholieren, voor wie het reizen per trein meer en meer een weinig bijzondere, alledaagse gebeurtenis is geworden. Dit betekende dat grote, luxe wachtkamers in verschillende klassen en uitgebreide restauratieve voorzieningen achterwege konden blijven. Een eenvoudige wachtruimte met koffiebuffet was nu eerder een reële voorziening. Verhoging van treinfrequentie en -snelheid was voor de gemiddelde reiziger het belangrijkste comfort. "De reiziger van nu wil vervoerd worden, snel, steeds sneller, en heeft geen behoefte meer aan afscheid nemen en langdurig uitgewuifd worden. Hij heeft haast!" (90) Ook de mogelijkheden en afwikkeling van het 'voor- en natransport' per fiets, auto, tram, bus of taxi dienden geoptimaliseerd te worden. Een zeer adequate oplossing werd voor de oorlog al door ir. H. G. J. Schelling gecreëerd met Amsterdam Amstel, dat als vervanging diende voor het verouderde en onpraktische kopstation Weesperpoort. Het Amstelstation opent zich als het ware naar alle zijden van de stad en zoekt aansluiting "bij een geordend stelsel van andere verkeersmiddelen" (91).

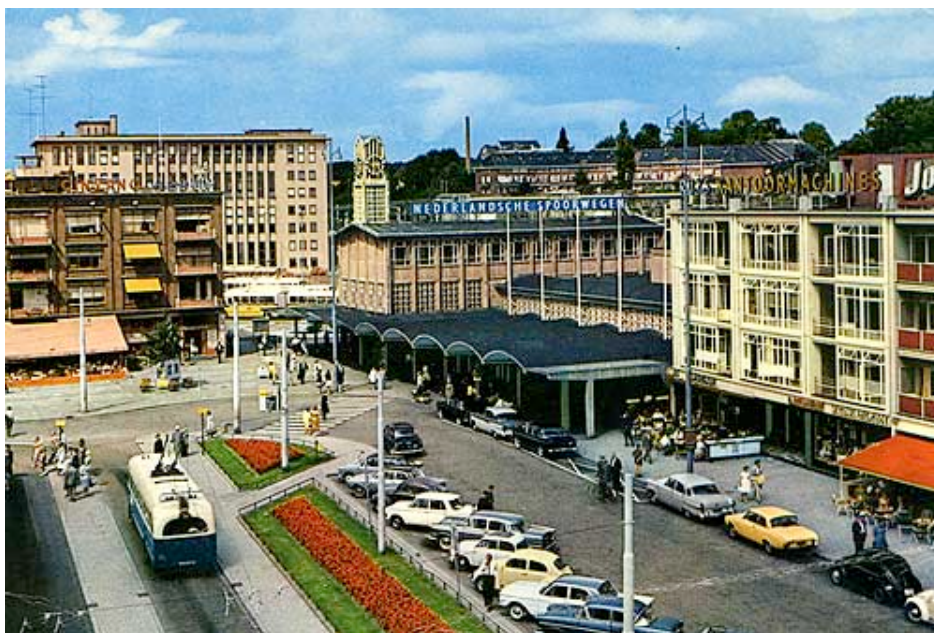


Station Arnhem, westelijke ingang met luifel en klokkentoren - opname 1993, Victor M. Lansink

3.2 Stations van Ir. H. G. J. Schelling

Schelling was als spoorwegarchitect vrijwel uitsluitend actief benoorden de grote rivieren. Na de oorlog komen er van zijn tekentafel nog uitsluitend een vijftal ontwerpen voor (grote) stations die onderling een grote vorm overeenkomst hebben: Enschede (1950), Hengelo (1951) (92), Zutphen (1952), Leiden (1953) (93) en Arnhem (1954) (94). De gebouwen zijn allen geënt op een soort eigen interpretatie van het classicisme, uitgevoerd in een constructie van gewapend beton, opgevuld met verschillende soorten van prefab betonnen elementen. Dat is, in de bouwschaarste van de naoorlogse jaren, de goedkoopste wijze van bouwen (95), maar daarnaast was Schelling ook een verwoed voorstander geworden van het bouwen met geprefabriceerde betondelen als de eigentijdse bouwwijze, waartoe hij uitgebreide technische verhandelingen schreef. (96) De gebouwen gaan nogal mank aan een gebrek aan visuele kracht, wat voor het grootste deel veroorzaakt wordt door de pseudo-monumentaliteit.

Portico's worden ondersteund door magere zuilen die met klassieke verhoudingen weinig meer van doen hebben. In Zutphen lijkt het dan ook eerder een half onttakelde pergola lijkt die de voorzijde van het station 'siert'. Schellings gebouwen zijn over het algemeen laag en hebben weinig volume. Dit heeft te maken met het feit dat nieuwe stations niet meer voorzien werden van een bovenliggende woning voor de stationschef, zoals bijvoorbeeld nog wel in Amsterdam Amstel is gebeurd. (97) Het gebouw van Arnhem is daardoor 'te klein' ten opzichte van zijn omgeving en 'verdrinkt' tussen de overige bebouwing aan het stationsplein. Meer interessant is hier de 'Sonsbeekingang' aan de achterzijde, die lichtrijk en hooggelegen is en door de koepel en bijna sacrale sfeer geeft. Het hoofdgebouw daarentegen is donker en krap en leidt naar een te lage voetgangerstunnel. Toch heeft Schelling geprobeerd zijn stations van relatief grote hallen te voorzien. Het doel hiervan was om de uitgangscontrole (die nog tot in de jaren zestig uitgeoefend werd) in het station te laten plaatsvinden in plaats van bij tochtige uitgangen naast het hoofdgebouw. (98)



Station Arnhem van ir. H.G.J. Schelling staat in de verdringing tussen de overige bebouwing aan het Stationsplein. (prentbriefkaart, ca. 1965, collectie auteur)

Schellings stations worden voorts voorzien van een uurwerktoren die eerder het skelet van een in aanbouw zijnde schoorsteen lijkt en die het silhouet van het station geenszins een accent geeft. Muurvlakken worden opgevuld met grijze, grauwe, ruwe betonplaten die op dat moment het meest goedkope bouw materiaal zijn. Wel interessante toepassingen zijn de vierkante betonnen sierelementen (claustra's), met gekleurd glas in verschillende tonen, waaruit sommige muurdelen worden opgetrokken. Zij geven de stations hier en daar een prettige transparantie, maar compenseren overigens de so(m)bere grauwheid die Schellings stations het meeste karakteriseert maar zeer ten dele. (99)



*Boven: Station Enschede: systeembouw van ge-recyclede, geprefabriceerde betonelementen, met als monumentale blikvanger de klokkentoren die eigenlijk een omklede schoorsteen is (prentbriefkaart, 1950/1951, collectie auteur). **Onder:** Interieur station Enschede (bron: Katholieke Illustratie, 6 maart 1954)*



3.3 Stations van Ir. S. van Ravesteyn

Een grotere diversiteit legde ir. S. van Ravesteyn in de zuidelijke helft van het land aan de dag. In Rotterdam verrees een serie stations in de trant van de vooroorlogse Nieuwe Zakelijkheid; een passende bouwstijl voor de stad die grotendeels gereconstrueerd wordt. Toch zou Van Ravesteyn deze architectuur-opvattingen meer en meer de rug toekeren en een geheel eigen architectuurtaal ontwikkelen. Totaal anders zijn dan ook de stations die Van Ravesteyn bouwt in Vlissingen (1950), Hoek van Holland (1950) (100), Nijmegen (1954) en 's-Hertogenbosch (1952) (101). Deze stations zijn in materiaalgebruik enigszins verwant aan

de stations van Schelling, maar hebben ook een grote nadruk op beeldhouwde decoratie. Van Ravesteyn probeert hiermee een 'Italiaanse sfeer' te scheppen. Ook Roosendaal (1949) en Gouda (1948) (102) hebben een dergelijke sfeer. Dit zijn ten dele verwoeste stations die door Van Ravesteyn hersteld en van zijn even eigenzinnige als vreemde stempel voorzien worden. Het zijn enerzijds nuchtere, rechthoekige en zakelijke gebouwen die een sterke silhouetwerking krijgen door het afstekende beeldhouwwerk (103) (Gouda, Hoek van Holland, Vlissingen), maar anderzijds ook bijna een surrealistisch decor lijken te willen vormen als in de schilderijen van De Chirico, met vele bijna eindeloze poorten en arcades (Nijmegen (104), 's-Hertogenbosch, Gouda, Roosendaal) om een afscheiding te maken tussen het busstation en het voorplein (105). Nijmegen wordt zelfs nog voorzien van een 'echte' campanille (106). Uiteindelijk leidde dit tot een reeks hybride stations waarvan er ondertussen al weer velen drastisch verbouwd of afgebroken zijn.



Interieur station 's-Hertogenbosch (bron: Katholieke Illustratie, 6 maart 1954)

Totaal afwijkend van dit alles is een tweetal kleine, landelijke stations: Lage Zwaluwe (1950) en Rilland-Bath (1951). Dit zijn zeer eenvoudige gebouwen van donkere baksteen, met één verdieping en een langgerekt zadeldak. Van een afstand hebben deze gebouwen eerder het aanzien van een boerderij dan een station. Deze gebouwen, ontdaan van alle mondaine, modernistische of Italiaanse reminiscenties, zijn geheel in de trant van de 'Delftse School' die kort na de oorlog enige tijd furore maakte.

Enige nadere toelichting verdienen de stations die Van Ravesteyn in Rotterdam bouwde. Het langgerekte, enigszins gebogen Rotterdam CS (1957) is echter te 'klein' en te 'zuinig' gebleven om daadwerkelijk de dominerende factor van het stationsplein te zijn, hoewel het gebouw toch

120 meter lang is. Het station is in feite een onder druk van het stadsbestuur (107), dat een 'strakker' stationsgebouw wenste, een afgeroomde versie van het oorspronkelijke ontwerp, dat

gesierd was met geveldecoraties in de trant van Nijmegen en 's-Hertogenbosch, halfzuilen en beeldhouwwerk. (108)



Station Rotterdam CS van ir. S. van Ravesteijn (1957). De vleugels aan weerszijden van de centrale hal suggereren vier verdiepingen. (prentbriefkaart, ca. 1970, collectie auteur)

Zuinigheid is vermoedelijk ook de reden geweest dat de perrons geen grote overkapping kreeg, maar een reeks vliedervormige perronkappen die het perrongedeelte unheimisch groot doet lijken, in tegenstelling tot het ontvangstgebouw, dat vanaf het plein gezien een 1:2 maquette lijkt door de ogenschijnlijk lage kantoorverdiepingen. In werkelijkheid bestaat het Centraal Station uit slechts twee verdiepingen. Beide verdiepingen hebben vensters in twee horizontale rijen. Deze eigenaardige oplossing laat veel te wensen over aan de afleesbaarheid van het gebouw van buitenaf en dat bewijst nog maar eens ten overvloede Van Ravesteijns breuk met de Nieuwe Zakelijkheid. Wel een sterk element is het grote centrale venster van de ontvangsthal dat het station letterlijk tot het 'venster op de stad' maakt. (109) Zuinigheid blijkt ook uit het beeldhouwwerk van blokken muschelkalksteen die aan weerszijden van het station boven de overluifelde doorritten naar parkeerplaats en busstation staan. Van Ravesteijn wilde aanvankelijk een kunsttoepassing van de Engelse beeldhouwer Henry Moore, maar na een bezoek aan diens atelier bleek Moore toch net iets te prijzig voor Van Ravesteijns wederopbouwbudget. Van Ravesteijn vroeg vervolgens J. H. Baas, een van de tekenaars op het bouw bureau van NS, "iets in de trant van Moore te ontwerpen"... (110) De nogal achtergebleven monumentaliteit en het accent op de horizontale richting wordt tegenwoordig volledig teniet gedaan door de belendende wolkenkrabbers van de Nationale Nederlanden en de RVS, alsook door het tramstation van Rem Koolhaas dat het vrije, wijde voorplein grotendeels in beslag neemt en het Centraal Station, vanaf het Weena gezien, afschermt.



Station Rotterdam CS op 12 mei 2007: donkere wolken pakken zich samen boven het gebouw; zijn laatste dagen zijn inmiddels geteld en delen van de beide vleugels zijn reeds gesloopt (foto Victor Lansink)

Het nieuwe station Rotterdam Hofplein (1956) (111) was (112) bijna identiek aan het middendeel ("venster op de stad") van CS. Vanaf het plein had het gebouw een uitnodigende, open hal, die precies op de plek van het vooroorlogse halfronde toegangsgebouw, tegen het viaduct van de spoorlijn naar Dordrecht stond. Eenmaal binnen bleek dit nogal een loze hal te zijn die slechts, onder de doorgaande sporen door, toegang verschaft naar een weinig florissant perron langs de beginsporen van de lijn naar Scheveningen. Aanvankelijk was gepland dat hier het eigenlijke station Hofplein zou verrijzen in de vorm van een halfrond gebouw met hal, wachtkamer en plaatskaartenkantoor. (113) Het oorspronkelijke ontwerp werd echter nooit gerealiseerd. De Hofpleinlijn boette veel aan betekenis in toen het gedeelte Laan van NOI - Scheveningen in 1953 gesloten werd. (114) De spoorlijn is thans nog slechts een 'achteromlijntje' naar Den Haag en is alleen van grote betekenis als het baanvak Schiedam - Den Haag door werkzaamheden of een ongeval buiten gebruik is.

Station Rotterdam Zuid bestond tot 1958 uit armzalige noodbouwsels die door Van Ravesteyn vervangen werden door een ruim, deels uit hout opgetrokken gebouw. Het nieuwe station was eigenlijk een 'voorlopige' voorziening, want inmiddels waren er plannen voor de bouw van een spoortunnel gesmeed. Het langgerekte gebouw viel op door zijn V-vormige dak en schuin geplaatste, glazen gevel van de wachtkamer aan de perronzijde. Station Zuid kreeg, ondanks zijn status als 'noodvoorziening', een riante wachtgelegenheid, een plaatskaartenkantoor met drie loketten, een restauratie, enige dienstruimten en een fietsenstalling voor 600 rijwielen. Op het oostelijke perron werd nog een tweede wachtkamer met koffiebuffet geplaatst. (115) Het gebouw was van betekenis als overstapstation voor de trams naar de Zuid-hollandse en Zeeuwse eilanden. Met de opheffing van deze trams in 1966 en de opening van de voorlangslopende metrolijn in 1968, daalde het reizigersaanbod. In 1988 werd de halte gesloopt voor de bouw van de al zo lang geplande spoortunnel en herrees 500 meter noordelijker als eenvoudige halte aan de zuidelijke ingang van de tunnel (116)

Een nog duidelijke verwantschap met de bouwstijl van de Nieuwe Zakelijkheid vertonen de kleine Rotterdamse stations Bergweg en Noord. Rotterdam Bergweg (1960) is in een smalle ruimte tegen het viaduct van de Hofpleinlijn gebouwd. Het gebouw bestaat grotendeels uit een trappenhuis met een tweetal trapeziumvormige ramen aan de straatzijde. Het (inmiddels al lang gesloten) plaatskaartenkantoor bevindt zich op de verdieping halverwege straat en perron. Het bovenste gedeelte van het gebouw is een overdekte wachtgelegenheid op het perron. Hierin zijn, aan de straatzijde, twee voor Van Ravesteyn karakteristieke ronde ramen aan weerszijden van een smal, langgerekt venster aangebracht. De toegang tot het tweede perron werd eind jaren zeventig afgesloten toen het traject Kleiweg - Hofplein enkelsporig werd. Hoewel de ontluisterde halte in 1987 opgeknapt werd, maakt het 10 jaar later opnieuw een desolate indruk. (117)



Het in kubistische vormtaal uitgevoerde station Rotterdam Noord in 1998 - foto Victor Lansink

Het station Rotterdam Noord (1953) staat tegen het talud van de nieuwe, noordelijke ceintuurspoorbaan rond Rotterdam. Het hoofdgebouw bestaat uit een aantal rechthoekige ruimtes die een zekere gelijkenis met een locomotief vertoont. Het eerste deel van het gebouw is de bagageruimte, gevolgd door een hoge liftschaft die een sterk verticaal element vormt. Verder bevinden zich op de begane grond hal en plaatskaartenkantoor. Een trappenhuis aan de andere zijde van het gebouw brengt de reiziger naar het perron voor de treinen richting Gouda. Hier is

ook een bescheiden, afgesloten wachtruimte en de uitmonding van de goederenlift. Aan de andere zijde van het talud voert een hoge trap naar het tweede perron. Hier is ook nog een extra wachtruimte met een schuin-omhoog uitstekend luifeldak. Dit gebouwtje doet enigszins denken aan de vele benzinstations die Van Ravesteyn bouwde. Beide gebouwen werden voorzien van de stationsnaam in losse letters op het dak. Het station bevat tevens vele, voor Van Ravesteyn zo typerende ronde ramen. Hal en wachtkamer hebben grote vensters, gevat in

stalen kozijnen. (118) Dit station is een verademing in het oeuvre van Van Ravesteyn's naoorlogse spoorgebouwen en het is ten onrechte dat de aandacht meestal uitsluitend gaat naar de grotere projecten als CS en Hofplein. Het materiaalgebruik van station Noord geeft de toon aan voor vele stations die in de jaren vijftig gebouwd worden: gele gevelbekleding met gladde baksteen, inwendige aftimmering met schroten en een deels in het zicht blijvende betonnen constructie (zoals in het geval van Rotterdam Noord bij de hal en wachtruimtes). Ook het gebruik van duidelijke, rechthoekige bouwvolumes die de indeling in verschillende ruimtes van buiten af zichtbaar maakt, is een trend die in de jaren dertig ontwikkeld werd met de functionele gebouwen van de Nieuwe Zakelijkheid en die vanaf 'Rotterdam Noord' ook de toonaangevende bouwstijl voor de spoorwegen wordt. (119) Maar het is aan een nieuwe generatie architecten om deze tendens definitief vorm te geven. De eerste die wat betreft in het licht treedt is Ir. K. van der Gaast die in 1953 als chef van de afdeling gebouwen van NS werd aangesteld.

Noten bij hoofdstuk 3:

(86) - Spoorlijnen waren in de zomer van '44 in het zuiden door de geallieerden (provisorisch) hersteld, omdat dit voor hun de enige aanvoerroute was van manschappen en materiaal voor het front bij Arnhem/Nijmegen. Later deden de zuiderlingen hier natuurlijk hun voordeel mee. Zie ook Berghuijs 1995, pp. 164-166.

(87) - Zie ook Albers 1970, pp. 7-20.

(88) - Albers, p. 172.

(89) - Albers 1970, p. 95.

(90) - Citaat uit Asselberghs 1968, p. 19.

(91) - Citaat uit Gerretsen 1953, p. 364.

(92) - De oude perronkappen van Van Heukelom bleven gehandhaafd.

(93) - Dit station werd in 1994 afgebroken en vervangen door een nieuw, meer open station naar ontwerp van Ir. H. C. H. Reijnders.

(94) - Met het oog op de totale reconstructie van het stationsgebied, zal dit gebouw geen lang leven meer beschoren zijn.

(95) - Schelling 1950.

(96) - Zie onder andere het zeer gedetailleerde artikel "Enkele mededelingen in verband met het nieuwe stationsgebouw te Enschede" door H. G. J. Schelling in *Cement*, 1951, p. 12-17 en met betrekking tot het bouwen met prefab-betonelementen in het algemeen in het artikel "De oogleden opgeslagen" door H. G. J. Schelling in *Cement*, 1953, p. 1-8.

(97) - Schelling 1953, p. 252.

(98) - idem

(99) - Zie ook Entken 1954.

- (100) - In feite is dit een uitbreiding van het bestaande station dat de oorlog grotendeels overleefde.
- (101) - Dit station werd in 1996 afgebroken. Het bleek 'te klein' gebouwd om de groeiende stroom reizigers in Den Bosch te verwerken. Een ander manco van het station was het ontbreken van een uitgang aan de westzijde. Het nieuwe station is van Ir. R. M. J. A. Steenhuis en wordt D.V. medio 1998 in gebruik genomen. Zie ook Haan 1997.
- (102) - Dit station werd in 1984 afgebroken. Het beeldhouwwerk is post-modernistisch geheel verantwoord in het nieuwe gebouw van ing. M. W. Markenhof opgenomen. Zie ook (anon.), Nieuwbouw NS station Gouda, in: NIVAG Review, nr. 2, 1985, pp. 8-9.
- (103) - De tientallen sculpturen die Van Ravesteyn bij zijn stations plaatste (en ook bij viaducten, zoals in Eindhoven en Utrecht) zijn van de Utrechtse beeldhouwers Jo Uiterwaal en Joop Hekman.
- (104) - Zie ook Ravesteyn 1954b.
- (105) - J. J. Vriend reageert op de naoorlogse stations van Van Ravesteyn als volgt: "Wanneer we dan zien dat een weelderige barokke poort als ingang dient voor daarachter gelegen rommelig stationsemplacement, wordt het duidelijk dat hier een punt bereikt is waarop deze architectuur ophoudt een zuiver particuliere opvatting te zijn, maar dat het ons allen raakt die nog enig geloof hebben in vormgeving van eigen tijd. Dan blijkt, wat aanvankelijk gerespecteerd kon worden als een eerlijke persoonlijke kunstenaarsvisie, omgeslagen te zijn in een eigengereid doorhollen maar een zelfbedachte fantasie- en vormenwereld, een bedwelming aan eigen retoriek. Stations als te Gouda, Roosendaal, Vlissingen beginnen langzamerhand de aard te krijgen van een Potemkindorp, een maskerade om de banale naaktheid van het alledaagse spoorwegbedrijf aan het oog te onttrekken. Overal roept deze architectuur ons een geforceerd 'keep smiling' toe in een zgn. representatieve vormgeving die langzamerhand tot een obsessie wordt. Nu in den lande zovele nieuwe stations worden gebouwd, waarmede ook vele generaties na ons geconfronteerd zullen worden, hebben wij het recht om ons af te vragen waartoe deze decoratieorgie in het bouwen moet leiden." (Citaat uit: Vriend 1959, p. 158.)
- (106) - Ook het Nijmeegse station bleek al snel te krap voor de grote stroom reizigers die dagelijks moet verwerken. Een uitbreiding vond plaats in 1973 met een moderne vestibule, waarachter thans een deel van de oorspronkelijke voorgevel schuil gaat. Vermooten 1991, p. 142.
- (107) - Dit vermoeden wordt gewekt in Saal 1983, p. 101.
- (108) - Dit blijkt uit foto's van de maquette, gepubliceerd in Bouw, jrg. 14 (1950), p. 867. "Rotterdams nieuwe station D.P".
- (109) - Zie ook: Ravesteyn 1954a en Ravesteyn 1957.
- (110) - Leeuwen 1988, p. 124.
- (111) - Rotterdam Hofplein was het beginpunt van de ZHESM-spoorlijn naar Den Haag en Scheveningen. Deze verbinding is vooral van historisch belang omdat het de eerste elektrische spoorlijn in Nederland was (1908). Begin- en eindpunt van de lijn hadden chique stations in Art-Nouveau-stijl.
- (112) - "Was", want het gebouw werd in 1988 afgebroken t.b.v. de bouw van de Willemspoortunnel, De perrons bleven in desolate toestand gehandhaafd.
- (113) - (anon.) 1954.
- (114) - Smit 1989, pp. 164-165.
- (115) - (anon.) 1957b.(116) - Vermooten 1989, p. 161.

- (117) - Vermooten 1989, p. 152. De halte werd in juni 1997 door de auteur bezocht.
- (118) - Er is 45 jaar na de bouw weinig veranderd. Het plaatskaartenkantoor en de wachtruimte werden enigszins gemoderniseerd. Het gebouw werd in februari 1998 door de auteur bezocht.
- (119) - vgl. Vlaardingen Oost, Eindhoven, Hilversum Sportpark etc. (hoofdstuk 4) en de gebouwen van Kloos (hoofdstuk 5).

Hoofdstuk 4

Stations van Van der Gaast

"Hij (de architect van NS) zal (...) moeten trachten zijn tijd vooruit te zijn (...). 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 en het werk als zodanig bestempelen." (Gaast 1964b, p. 623.)

4.1 De terugkeer van de stationskap

Het aantreden van ir. K. van der Gaast als chef van de afdeling Gebouwen van NS leidt met name in de jaren 1955 - 1965 tot een aantal grote stations die de Nederlandse spoorwegarchitectuur onder internationale aandacht brengen. De semi-barokke en classicistische vormtaal van Schelling en Van Ravesteyn wordt door Van der Gaast niet overgenomen. Hij legt veel meer nadruk op een sober, functionalistisch gebruik van gladde, moderne materialen en een geleidelijk steeds belangrijker rol van de stationskap. Vooral deze laatste trok door de soms spectaculaire constructies veel aandacht. (121)

In Eindhoven (1956) kon de 140 meter lange doorgaande overkapping over drie perrons door nieuwe constructiewijzen laag gehouden worden (121a). Het naderende einde van de stoomtractie maakte een hoogopgaande kap zoals in Amsterdam CS ook overbodig. De Eindhovense kap is ook aan de Boxtelse zijde zoveel mogelijk dichtgemaakt om de beste beschutting tegen weer en wind te bieden. De trein lijkt er als het ware een loods binnen te rijden. Aan de oostzijde is de kap open gehouden, omdat de windrichting toch voornamelijk westelijk zou zijn. (122)



Station Eindhoven, februari 1998 - foto Victor M. Lansink

In Schiedam-Rotterdam West (1963) werd ook een dergelijke kap gebouwd, maar deze heeft een veel lichter en meer zwevend karakter: de kap steunt enkel op een viertal X-vormige pylonen op het middenperron. (123)

De kap die in Amsterdam Sloterdijk (1956, een van de eerste echte forenzenstations, het gebouw werd gesloopt in 1985 en vervangen door het indrukwekkende kruisingstation op twee niveaus van Ir. H. C. H. Reijnders) werd toegepast diende niet om de perrons te overdekken, maar om een uitnodigende, beschutte entree naar het plaatskaartenkantoor, fietsenstalling en perrons te bieden. Tevens werd de kap hoger dan strikt noodzakelijk gemaakt om het overigens lage station een 'landmark' in de rommelige fabrieksomgeving van Sloterdijk te laten zijn. Amsterdam Sloterdijk was typisch een forenzenstation waarbij lange wachttijden niet aan de orde zijn. Vandaar dat de kap niet over de perrons was gebouwd; de kap diende veeleer om de brede (ook op de zomerse Zandvoortdrukte berekende) toegang te accentueren en het gebouw een geleidelijke overgang tussen straat en spoorweg te laten zijn. (124) Hier zien we dus de voortgaande ontwikkeling van het station als 'doorgangshuis' en de integratie ervan in het stedelijk verkeer.

Ook in Almelo (1962) is deze integratie op succesvolle wijze gerealiseerd, maar hier zien we ook het verschijnsel 'schaalvergroting' optreden. De kap overdekt ook een deel van het stationsplein met voorrijdgelegenheid voor bussen en vrachtauto's met expresgoed. Om het gebouw vooral te laten aansluiten bij de verschillende wijzen van transport (trein en bus) is besloten om de maatvoering eerder af te stemmen op de grootte van de transportmiddelen dan op de individuele reiziger. Deze gerichtheid op het moderne transport uit zich ook in het gebruik van gladde, moderne materialen als staal en glas. (125)

In Tilburg (1965) is de spectaculaire stationskap niet alleen strikt functioneel, maar vooral gezichtsbepalend. In Tilburg deed zich het probleem voor dat tussen de verbrede Parallelweg en de 'omhooggebrachte' spoorweg nauwelijks nog ruimte overbleef voor het nieuwe stationsgebouw. Het werd daarom noodzakelijkerwijs grotendeels in de spoordijk weggewerkt om ook nog ruimte over te houden voor voorrijden. Om het weggewerkte station toch nog een gezichtsbepalend karakter te geven werd net als in Sloterdijk een grote nadruk gelegd op de overkapping, die in het geval van Tilburg zowel perrons, gebouw als een deel van het stationsplein overdekt. (126) Op het eerste perron werd daartoe een aantal dragende betonnen portalen geplaatst dat aan weerszijden in de lengterichting van de spoorbaan een zestal hypparschalen (127) ondersteunt die in totaal, inclusief tussengeplaatste lichtdoorlatende glasstroken, een oppervlakte van 46 X 147 meter overdekt. Behalve door de betonnen portalen wordt de kap door een zestal schuingeplaatste stalen pendels aan de randen ondersteund. Een stelsel van spankabels en trekstangen zorgt nog dat het geheel van trekkende en duwende krachten die de constructie van hypparschalen teweeg brengt, wordt geneutraliseerd. (128)

In de volksmond kreeg de bijzondere kap van Tilburg de bijnaam 'het kroepoekdak'. (129) In officiële termen verwierf Van der Gaast de eer als degene die de rol van stationsfaçade definitief heeft opgeheven en vervangen door een alles overspannende kap. Hierin wordt in plaats van de garnalenkoek liever de vergelijking gezocht met een paraplu (130): ogenschijnlijk net zo licht en bijna zwevend. Minder bekend, maar toch van grote betekenis is Van der Gaast geweest met zijn kleinere stations. En ook hier legde hij meteen al een neiging 'zwevende' stations te willen maken aan de dag, al werd dat aanvankelijk niet meteen gewaardeerd..

4.2 Enkele stations van Van der Gaast

"Het zou zo graag willen vliegen, de einder tegemoet, maar kan het niet" (131), luidt het commentaar van de Forum-redactie op het oostelijke ingangsgebouw van station Hilversum, dat in maart 1954, als een van de eerste opdrachten van Van der Gaast, geopend werd. Het is een langgerekt gebouw met een enigszins schuinomhooggaand dak boven de trap naar de perrontunnel. De "dynamiek" die dit teweeg brengt, in combinatie met de langgerekte "lichttornamenten en regels die onder het plafond van muur tot glaswand als diesels wegschieten" (132), is Forum te veel van het goede. Het gebouw dient om de oostelijke helft van Hilversum een betere toegang tot het station te verschaffen en is voorzien van een hal, een plaatskaartenruimte met twee loketten en een ruime fietsenstalling. Er was geen wachtruimte, maar de hal biedt onmiddellijk toegang tot een voetgangerstunnel (met barrière voor in- en uitgangscontrolle) die naar het perron leidt. Het is duidelijk dat deze voorziening vooral bestemd is voor forenzen uit de oostelijke buitenwijken van Hilversum. Deze stad ontwikkelde zich, evenals vele andere plaatsen in het Gooi, als belangrijke sub-urbane kern met veel spoorforenzen voor de Randstad. Een zakelijk en doelmatig doorstroomgebouw, met als belangrijkste de ruime fietsenstalling, was dan ook het resultaat (133). Het zeer grote 19e eeuwse HSM-gebouw aan de westzijde van het spoor bleef daarnaast gewoon gehandhaafd. Dit gedeelte, gericht op het stadscentrum, bood alle gebruikelijke representatieve voorzieningen als wachtkamers en restauratie. In Hilversum was nu een station ontstaan met twee totaal verschillende gezichten, een januskop die op fraaie wijze de veranderde functie van het station liet zien. Het is daarom ook niet verwonderlijk dat de oostelijke ingang ook wel aangeduid wordt als apart stationsgebouw Hilversum Oost, maar in feite is het niet meer dan een onderdeel van het hoofdstation. Tegenwoordig heeft de oost-ingang niet meer de voorzieningen van weleer. De loketten zijn gesloten en de fietsenstalling werd verbouwd tot een onderkomen voor een aantal winkeltjes die echter weinig succesvol bleken (134). De 'doorstroom'-functie van de ingang is nog steeds van belang.

In dit verband zij er op gewezen dat Van der Gaast vrijwel gelijktijdig met de bouw van Hilversum Oost(-ingang) het monumentale station van Haarlem van een noord-ingang voor de forenzenstroom voorzag. Het is een kleine hal met koepeldak, een plaatskaartenkantoortje en barrières voor de in- en uitgangscontrolle. Er werd echter geen grote fietsenstalling gebouwd, maar wel een extra perron met schuilgelegenheid. Een bescheiden toevoeging, maar ook over deze 'achteringang' laat Forum zich uit. Ditmaal is het een "enig gebouwtje" (135).

Kort voor met Hilversum Oost vernieuwde Van der Gaast de halte Soestdijkerstraatweg (1952) aan de zuidkant van Hilversum aan de spoorlijn naar Utrecht. Als overgang van de straatweg naar het perron voor de treinen richting Utrecht verrees een klein gebouwtje voor kaartverkoop en bediening van de overwegbomen. Het gebouw had een lage, bakstenen onderbouw. De grote ramen rondom geven een goed zicht op perrons en overweg. Om het minimale gebouwtje toch een enigszins karakteristiek aanzien te geven is het dak aan de onderzijde V-vormig ingeknikt en bovenop afgeplat. De gesloten geveldelen zijn bekleed met donkerbruine, verticaal gemonteerde geglazuurde gevelstrips van de *Porceleyne Fles*. Ook dit station had overduidelijk een forenzendoel: een minimale, maar efficiënte accommodatie en een zeer ruime fietsenstalling. Voor die laatste werd aan de andere zijde van de straatweg een laag, langgerekt gebouw gemaakt dat in oppervlakte het haltegebouwtje vele malen overtrof. De rijwielstalling had aan de korte straatzijde een ingang met kantoortje voor de beheerder, maar was aan de overige zijden grotendeels gesloten. Het complex Soestdijkerstraatweg is

geheel in stijl met Hilversum Oost: de opzet is weliswaar totaal anders, maar de bouwmaterialen en verwerking ervan zijn vrijwel identiek. Van der Gaast's voorkeur voor strakke, gladde materialen heeft niet alleen te maken met aansluiting bij materiaal en vorm van de treinen zelf, ook hebben ze het voordeel dat ze makkelijker te reinigen zijn. (136) Soestdijkerstraatweg heet vanaf mei 1965 Hilversum Sportpark omdat er teveel verwarring bestond met het naburige station Soestdijk. Het plaatskaartengebouw is in 1981 afgebroken en de kaartjesverkoop vond vanaf toen plaats in het kantoor van de rijwielstalling-beheerder dat tot plaatskaartenkantoor verbouwd werd (137). De fietsenstalling is nog steeds als fietsenstalling in gebruik, maar is nu wel onbewaakt (138).

In Rheden (1952) treffen we een merkwaardig stationsgebouw aan dat voor het grootste deel uit rijwielstalling blijkt te bestaan. De eigenlijke stationsaccommodatie blijkt voor de reiziger onder de luifel in de open lucht af te spelen. In de kopse wand van het gebouw is een klein loket waarachter zich een bescheiden kantoor voor de stationsbeambte bevindt. Het gebouw voorziet verder nog in een bagageruimte, een diensttoilet en een bergplaats.



Station Rheden in 1998. Op de achtergrond het (voormalige) later gebouwde rijwielstallingsgebouw. Foto V. M. Lansink

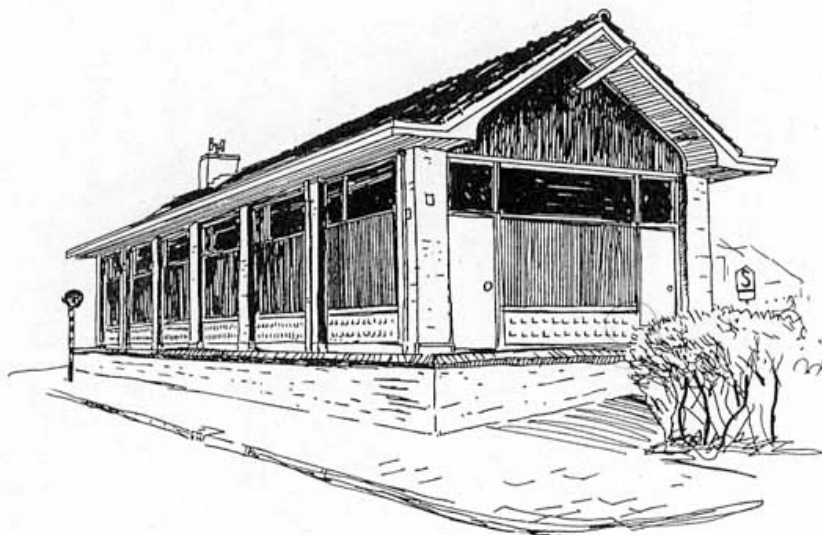
Opmerkelijk aan het exterieur van station Rheden is een aantal materialen en toepassingen die ongetwijfeld met het landelijke karakter van het dorp te maken hebben. Zo is er voorlangs het gebouw een lange plantenbak gemetseld. Hierachter bevindt zich de blokhutachtige gevel met vierkante vensters die afgetimmerd is met houten, bruingebeitst latwerk. Aan de perronzijde bevindt zich de uitgebouwde schoorsteen van de verwarmingsinstallatie. Deze schoorsteen is opgetrokken uit basaltkeien. Behalve enkeleabri's op de perrons werd in een gesloten wachtruimte niet voorzien. De wachtende reiziger kon plaatsnemen op een aan de perrongevel bevestigde bank onder de smalle luifel.

De bouw van dit nieuwe station houdt verband met de modernisering (elektrificatie) van de spoorlijn Arnhem-Zwolle, waarbij het station Rheden gesitueerd werd op een gunstiger locatie ten opzichte van de dorpskern dan het station *De Steeg* waar de Rhedenaren tot dan toe op aangewezen waren. Dat de opzet van station Rheden niet bevredigde, blijkt wel uit de diverse aanpassingen die het gebouw in de loop der jaren gehad heeft. Zo bleek de fietsenstalling al

snel te klein en wreekt zich het feit dat de architect de stalling in het stationsgebouw gecorporeerd heeft. Aan de achterzijde van het station werd daarom een nieuw rijwielstallingsgebouw gemaakt, vermoedelijk in de jaren 1960-1965. De oude rijwielstalling kon nu ingericht worden als wachtruimte die vanaf het perron toegankelijk werd. Ook werd bij deze verbouwing het "openlucht-loket" gewijzigd door een vestibule onder de luifel te bouwen zodat reizigers meer beschut (in de rij) voor het loket konden staan..

Het loket in Rheden werd echter in 1969 gesloten en het gebouw werd verhuurd als drukkerij. In de jaren '80 ontstond echter weer behoefte aan een bemenst loket in Rheden, waartoe het gebouw weer door NS in gebruik genomen werd. In 1997 werd echter de kaartverkoop ten tweede male gestaakt en sedertdien staat het gebouw leeg. Het erachtergelegen voormalige rijwielstallingsgebouw wordt verhuurd aan een rijwielhandelaar. (139)

Een nogal 'conservatief' station bouwde Van der Gaast in 1955 in Zwaagwesteinde, tussen Leeuwarden en Groningen. Het is de laatste keer zijn dat NS een station met een zadeldak bouwde. Het gebouw vertoont nog enige zeer bescheiden frivoliteiten in de vorm van aan de binnenzijde, ter hoogte van de goten, licht gebogen windveren en een sierverband van uitkragende bakstenen in kruisvorm in de onderbouw. De stugge, gestrekte vorm van het gebouw wordt alleen aan de perronzijde voorzichtig doorbroken door een driehoekig uitbouwje aan het plaatskaartengedeelte. Dit is uiteraard voor het zicht van het personeel op de overweg en het perron aan de andere zijde ervan. Station Zwaagwesteinde is in zijn nuchtere eenvoud wel een helder gebouw. De duidelijke traversing verdeelt het station in een zestal gelijke delen met elk een afzonderlijke functie. Vanaf de overweg gezien is dat plaatskaarten/hal/wachtruimte/wachtruimte/bagage/toiletten. Hoewel het gebouw in 1998 nog in uitstekende staat verkeert, is het toch in onbruik geraakt en veiligheidshalve dichtgetimmerd. Het gebouw wacht op mogelijke herbestemming door een particuliere huurder (140).



Station Zwaagwesteinde, tekening Victor M. Lansink 1998.

Dat uiterste eenvoud ook spectaculair kan zijn, bewijst Van der Gaast met Arnhem Velperpoort (1953). Het rechthoekige gebouwtje, omgeven door een brede balustrade en voorzien van een breed overstekend luifeldak, steunt aan de ene zijde met de rand op de hoge spoordijk en aan de andere zijde op twee smalle, doorgaande kolommen. Het hooggelegen, bijna zwevende gebouwtje heeft een andere opzet dan tot dan toe gebruikelijk bij stations aan een verhoogde spoorbaan. Doorgaans was het zo dat de reiziger op straatniveau het kaartje kocht en, na de ingangscntrole te zijn gepasseerd, de "klim naar het perron" maakt. Een dergelijke situatie treffen we bijvoorbeeld aan bij Van Ravesteyns Rotterdam Noord. Velperpoort is echter voor éénmansbezetting gebouwd en het was wenselijk dat de lokettist tevens de in- en uitgangscntrole deed en het toezicht op de perrons hield (141). Niet alleen de ver uitstekende luifels, ook de plaatsing in de richting dwars op de spoorbaan verleent het stationnetje een zekere monumentaliteit als een soort poortgebouw die wellicht gepast werd bevonden bij de onderdoorgang naar de sjeke Velperweg. In 1988 werd vijftig meter westwaarts een nieuw Velperpoortstation geopend, eveneens van spectaculaire architectuur (architect: ir. R. M. J. A. Steenhuis), maar nu werd het loket weer op straatniveau gesitueerd. Het oude Velperpoort doet thans dienst als politiewijkpost. Het gebouw biedt immers ook een uitstekend zicht op de uitvalsweg van het beruchte Spijkerkwartier.

Ook hooggelegen, althans voor een deel, is het eerste echte viaductstation in Nederland: Heemstede-Aerdenhout. Om een vrije kruising met het wegverkeer te realiseren werd in de jaren vijftig hier de spoorbaan omhoog gebracht. Dit betekende ook de vervanging van het nog maar uit 1928 daterende station. Het nieuwe station kreeg zijn ontvangstgedeelte op straatniveau, precies onder de spoorbaan. De perrons zijn boven de Zandvoortselaan gesitueerd. De bescheiden ontvangsthal is vanaf beide zijden van de spoordijk toegankelijk. De onderbouw is aan de buitenzijde betegeld met geschuurd kwartsiet. Tegenover het plaatskaartenkantoor, met niet minder dan drie loketten, bevindt zich de in- en uitgangscntrole, gevolgd door een trap naar links, naar het perron voor de treinen richting Haarlem en een trap naar rechts, naar het perron voor de treinen richting Leiden. Voorts werd voorzien in een gescheiden toilet en een zeer kleine koffie-kiosk met een loket aan de straat. Het opvallendste gedeelte van het gebouw zijn wel de twee doosvormige wachttruimtes, schuin boven de onderdoorgang, die als perronwachttruimtes en trappenhuis dienstdoen. Aan beide zijden is zo'n 'doos' toegepast, recht tegenover elkaar, zodat west- en oostzijde van het station identiek zijn, zij het spiegelbeeldig ten opzichte van elkaar door de asymmetrische plaatsing ten opzichte van perron en onderdoorgang. Aan de buitenzijden zijn deze dozen bekleed met bruine, verticaal geplaatste gevelstrips, waarin een klok en een raster van 'patrijspoorten' geplaatst is (142). Deze patrijspoorten, die de wachtkamers ook vanuit de achterzijde van licht (maar niet van uitzicht) voorzien, zijn een soort mondstukken van aardewerken afvoerbuizen; de zogenaamde grespijpen. De wachtkamers zelf werden zakelijk maar smaakvol ingericht, onder andere met prachtige armaturen, wellicht van Italiaans design, met TL-buizen. Aan de westzijde van het station werd nog voorzien in een ruime rijwielstalling, min of meer gelijk aan die van Rheden en Soestdijkerstraatweg, tegen de spoordijk.

4.3 Standaardisatie bij Van der Gaast

Van der Gaast's gebouwen kenmerken zich door eigenzinnige constructietechnieken, met name wat betreft de grote stations. Bij de kleine stations weet Van der Gaast steeds, inspeland op de bestaande situatie, een gebouw te creëren van een hoge individualiteit. Geen enkel Van

der Gaast-station lijkt dan ook op een ander. Van der Gaast heeft, zoals Douma het verwoordt, "een groot aantal onderling sterk verschillende 'visitekaartjes' in ons land rondgestrooid! (143)" Dat deze visitekaartjes toch duidelijk van hetzelfde bedrijf komen, blijkt niet alleen uit de functie, maar ook uit het materiaalgebruik. Zoals gezegd had Van der Gaast een duidelijke voorkeur voor gladde materialen. De tegelstrips van 'De *Porceleyne Fles*' zijn in vrijwel ieder station uit de jaren vijftig aan te treffen, evenals de helder gele verblendsteen. Bij een aantal stations van Van der Gaast is de overeenkomst in materiaalgebruik zeer evident: Vlaardingen Oost, Hardinxveld-Giessendam en Oldenzaal. Materiaalgebruik en constructietechnieken voor deze stations werden eerder al in het grote station van Eindhoven toegepast, dat aldus als een soort moederstation kan worden aangemerkt.

In de grote hal van Eindhoven (1956) valt onmiddellijk het betonnen skelet op. Dit skelet heeft een repeterende traveemaat van 4,20 meter en staat in een portaalsgewijze orde dwars op de lengterichting van het stationsgebouw. Het dak van het gebouw wordt gevormd door geprefabriceerde betonnen segmentbalken: de zogenaamde Kwaaitaal-elementen. Voorts is op ruime schaal gebruik gemaakt van andere betonnen, geprefabriceerde sierelementen, grote glaswanden in aluminium profielen. In de toren en de zijwanden is weer volop gebruik gemaakt van grespijpmonden als lichtdoorlatende 'patrijspootjes', zoals in Heemstede-Aerdenhout. In de hal zijn voor de bekleding van het lokettenfront en sommige muurdelen diverse soorten gepolijste natuursteen gebruikt. Op de vloer liggen tegels van bijna onverslijtbaar Alta-kwartsiet (144).

Qua opzet en grootte is station Vlaardingen Oost geheel anders dan Eindhoven, maar in materiaal en constructie zijn er veel overeenkomsten. Dat is ook niet zo verwonderlijk, want beide gebouwen kwamen in 1956 gereed. Ook in Vlaardingen Oost een in het zicht blijvend betonskelet met een traveemaat van 4,20 meter. Voorts de toepassing van Kwaaitaal-elementen voor het dak, muurvlakken van gele verblendsteen, Alta-kwartsiet op de vloeren en geglazuurde tegelstrips in de voetgangerstunnel. Nieuw in Vlaardingen is de daklijst van prefab-sierbeton elementen en het gebruik van glazen bouwstenen. Net als Eindhoven heeft het gebouw een aantal ronde vensters in de zijgevels, die tegenwoordig grotendeels dichtgemaakt zijn. Het gebruik van ronde vensters wijst wellicht op de invloed van Van Ravesteyn, die deze vorm ook vaak gebruikte (zie onder andere station Rotterdam Noord, hoofdstuk 3).

Vlaardingen Oost is een overwegend horizontaal gebouw dat feitelijk uit twee delen bestaat: een hooggelegen perrongebouw en een ontvangstgebouw. Beide delen hebben een verticaal element in de vorm van respectievelijk een liftschacht en een kubusvormige lichtkoepel boven de hal. Ook Vlaardingen Oost is toegerust op het forensenverkeer: bijna tweederde van het ontvangstgebouw wordt in beslag genomen door de fietsenstalling (die tegenwoordig als zodanig nog steeds in gebruik is) en het station heeft ook aan de zuidzijde een in-/uitgang voor de aldaar gevestigde industrieën. De in- en uitgangscontrole zou pas op het perron plaatsvinden, dus een dubbele ingang leverde geen bezwaren op. De aan de noordzijde gelegen hoofdingang biedt toegang tot een bescheiden hal en de perrontunnel. Aan de rechterkant bevindt zich een lokettenfront met drie loketten. Naast de perrontunnel bevindt zich het afgiftepunt voor bagage. Een smalle diensttunnel voert hiervandaan naar de goederenlift naar het perron. Reizigers dienden de trap in de tunnel te nemen om op het perron te komen, alwaar zich ook de wachtruimtes bevinden. Alsof de verschillende functies van het gebouw nog niet duidelijk genoeg blijken, zijn binnen de traveeën de opschriften

'plaatskaarten', 'bagage' en 'naar de treinen' aangebracht, welk laatste opschrift nog steeds boven de toegang tot de perrontunnel aanwezig is (145). Het plaatskaarten- en bagagegedeelte heeft diverse wijzigingen ondergaan en huisvest thans een filiaal van de gemakswinkelketen 'Wizzl', die naast knuffelbeesten en magnetronmaaltijden ook aan 'plaatskaarten' doet. Bagage-aanname is, zoals op elk NS-station, al jaren niet meer mogelijk (146).



De hal van station Vlaardingen Oost in 1956. Thans is hier de 'Wizzl'. (foto NS/collectie auteur)

Oldenzaal kreeg in 1957 een nieuw station nadat het vorige in 1953 afgebrand was. Ook hier bouwde Van der Gaast een laag en langgerekt gebouw met een in het zicht blijvend betonnen skelet met een travering van vijf meter (iets vergroot ten opzichte van Vlaardingen Oost), een 'Kwaaitaal'-dak, betonnen sierelementen en aan de voorzijde grote glaspuien met aluminium kozijnen. Ditmaal echter geen verblendsteen als gevelbekleding, maar een gele, bezande handvormsteen. Nogal pontificaal voor de ingang staat een hoge, haarspeldvormige klokkentoren van beton. Een bordestrap voert van twee zijden naar de toegangsdeur die, net als in Vlaardingen Oost, gevat is in een soort betonnen portaal. Het plafond van de hal is een soort tongewelf, bezaaid met kleine, ronde daklichtjes. Een dergelijk plafond paste Van der Gaast ook in de noord-ingang van station Haarlem toe. Aan de rechterzijde van hal bevinden zich de loketten en bagage, aan de linkerzijde is de wachtkamer annex restauratie. Oldenzaal is als station maar van beperkt belang voor forenzen en is daarom ook niet van 'doorstroomkanalen' voor abonnementshouders voorzien. De belangrijkste functie van het station is gelegen in de douaneactiviteiten, waaraan het ook zijn grootte dankt. Hangende het besluit of de gecentraliseerde paspoortcontrole op het Nederlandse of het Duitse station (Bad Bentheim) zou plaatsvinden, werd in het ontwerp nog niet in aparte visitatiezalen voorzien (147). Het station Oldenzaal had dus nog een uitbreiding kunnen krijgen, wat zonder al te veel problemen mogelijk zou zijn geweest. Het modulaire skelet-systeem leent zich bijzonder goed voor aanpassingen en uitbreidingen. De visitatiezaal is er echter nooit gekomen en de douaneactiviteiten zijn in de loop der jaren alleen maar afgenomen. Tegenwoordig staat het grootste gedeelte van het ruime station Oldenzaal leeg, rijden de internationale snel- en goederentreinen gewoon door en is het loket alleen nog maar op doordeweekse ochtenden geopend.

De verruimde traveemaat van vijf meter is ook toegepast op het nieuwe station Hardinxveld-Giessendam dat in 1958 geopend werd. Het station is hierdoor in 8 gelijke ruimtes verdeeld die, al dan niet samengevoegd, het gebouw een indeling geven van respectievelijk (1) magazijnen, (2) toiletten, (3) wachtkamer, (4) hal, (5 en 6), plaatskaarten/dienst en (7 en 8) bagage (148). Het gebouw is nogal luxe en ruim uitgevoerd zonder dat het op bijzondere drukte of activiteiten kon rekenen. Opvallend is de zeer brede bordestrap die de reiziger direct op perronhoogte brengt. De trap is voorzien van een inham bij de bagagedeur voor het inparkeren van bestelauto's. Ook bij dit station zijn constructie en materiaalgebruik grotendeels afgeleid van Eindhoven en Vlaardingen Oost, maar als baksteen is nu gebruik gemaakt van een grijs-gele, geglazuurde handvormsteen. Voorts heeft het station nogal wat extra's: de onderbouw is bekleed met kwartsiettegels in een natuurlijk gebroken verband en het plafond van Kwaaitaal-elementen werd deels afgetimmerd met schroten. De binnenzijde van de ingangsportalen, zowel aan de perron- als de pleinzijde, is voorzien van een mozaïek van tegeltjes van 2 X 2 centimeter. Naast deze overdaad aan materiaalgebruik kreeg het station bij de opening op 5 december 1958 een metaalplastiek van de plaatselijke kunstenaar J. C. Borsje (149). Het plastiek verbeeldt de lokale ambachten en industrieën (veeteelt, visvangst en scheepsbouw) gecombineerd met een moderne dieseltrein zoals die in de jaren vijftig op de spoorlijn langs Hardinxveld dienst deed. Hoewel het kunstwerk duidelijk een tijdsbeeld tracht te geven, is het treinstel wel met zijn tijd meegegaan: het is ooit in het geel van de tegenwoordige huisstijl geschilderd. Een anachronisme, want het afgebeelde treinsteltype rijdt al jaren niet meer en is ook nooit geel geweest. Hardinxveld-Giessendam kreeg geen afzonderlijke of in het gebouw opgenomen fietsenstalling. Vanaf 1956 werden fietsenstallingen over het algemeen uitgevoerd als een reeks open rijwielstellingen die naar behoefte uit te breiden viel. Gebleken was dat het rijwielgebruik nogal onvoorspelbaar kon stijgen bij stations. Bovendien was het niet wenselijk meer om een aparte fietsenstalling te bouwen, omdat dat in formaat het stationsgebouw nogal eens oversteeg (150), zoals in Rheden en Soestdijkerstraatweg. In Hardinxveld werden de rijwielstellingen voorzien van een ommuring met grespijpen 'patrijspoortjes' (151). Behoudens een gemoderniseerde wachtkamer is er 40 jaar na de bouw van het station maar weinig veranderd. Wel zijn de meeste dienstruimten buiten gebruik gesteld: bagage-aanname en opslag is in de jaren zeventig op vrijwel alle kleine en middelgrote stations verdwenen, publieke toiletten werden gesloten en magazijnen raakten overbodig als gevolg van centralisering. Wel is het bloktoestel als een monument voor de beveiliging nog aanwezig in de uitbouw aan de perronzijde (152).

Van der Gaast's oeuvre uit de jaren vijftig en zestig bestaat uit een groot aantal unicaten, waarvan de meest relevante binnen het licht van standaardisatie in opzet, constructie en materiaalgebruik in dit hoofdstuk besproken zijn. Nog niet genoemd is echter Venlo (153) (1957, in samenwerking met W. J. Drees), dat een nieuw station kreeg in het kader van een algehele stedenbouwkundige reconstructie. Het station is enigszins vergelijkbaar met Eindhoven door zijn venster op de stad, maar wijkt in materialen sterk af door het gebruik van veel betimmering met hout. De bouw van de Velser spoortunnel en de verlegging van het bestaande tracé was aanleiding voor de bouw van nieuwe stations te Santpoort Noord (1958) en Driehuis Zuid (tegenwoordig Driehuis) (1957, inmiddels afgebroken). Tenslotte bouwde Van der Gaast nog stations te Driebergen-Zeist (154) (1960/ 1962, i.s.m. M. W. Markenhof) en Zevenaar (155) (1962, i.s.m. S. H. Krudde). In vergelijking met andere Van der Gaast-stations als Amsterdam Sloterdijk, Heemstede-Aerdenhout en Almelo zijn Driebergen-Zeist en Zevenaar meer traditionele stations, in de zin dat ze niet een grote nadruk op openheid, een

bijzondere situering of een stationskap hebben. Deze gebouwen zijn bovendien opgetrokken uit bezande baksteen.

Noten bij hoofdstuk 4:

(121) - Leeuwen 1988, p. 65.

(121a) - Twee van de drie perrons in Eindhoven alsmede de perronoverkapping werden reeds op 28 november 1953 in gebruik genomen, tegelijk met de in dienst stelling van het zogeheten 'hoogspoor-tracé' in Eindhoven. De 7 kilometer lange verlegde en verhoogde spoorbaan werd iets noordelijker dan de hoge oude baan gebouwd waardoor er meer ruimte beschikbaar kwam voor de stedenbouwkundige herindeling van de binnenstad van Eindhoven, alsmede een aantal beruchte gelijkvloerse overwegen konden verdwijnen. Hiervoor in de plaats kwam een zevental viaducten waarvan sommigen met fraai beeldhouwwerk van Joop Hekman werden versierd.

(122) - Saal 1983, p. 103.

(123) - De uitwerking van de kap komt in feite op naam van Ir. G. J. van der Grinten. Voor beschrijving van het stationsgebouw zie ook Gaast 1964a.

(124) - Gaast 1956b. Zie ook Gaast 1957a

(125) - Gaast 1964c, p. 1061.

(126) - Saal 1983, pp. 121-122.

(127) - "Een hypparschaal is een dubbelgekromde gewelfvorm, de zg. hyperbolische paraboloïde. Deze ontstaat door op een vierkante plattegrond de vier randbalken zodanig te plaatsen dat twee diagonaalsgewijs tegenover elkaar liggende hoekpunten hoger liggen dan de beide andere. (...) In de diagonale doorsneden ontstaan dan parabolen, en wel hol, als men een snede maakt evenwijdig aan de diagonaal door de hoge punten en bol als men evenwijdig aan de verbindingslijn van de lage punten doorsnijdt." Citaat uit Gaast 1964e, p. 311.

(128) - Gaast 1964e, p. 312.

(129) - Zie onder ander Vermooten 1987, p. 78.

(130) - Zie onder andere Douma 1974a, p. 38.

(131) - Citaat uit Westerhuis 1954, p. 289.

(132) - Ibidem

(133) - Naast de gesloten fietsenstalling werd er ook nog in een open 'rijwielperron' voorzien.

(134) - Vanaf voorjaar 1998 mogen we hier echter een 'Wizzl' verwachten; de gemakswinkelketen van NS, waar behalve knuffelberen, koekjes en koffie ook een treinkaartje te verkrijgen is.

(135) - Staal 1953, p. 441.

(136) - Vervuiling van het exterieur treedt bij stations in belangrijke mate op door slijpsel van de bovenleiding en de remblokken. Alles wat in de buurt van het spoor verkeert, zal na verloop van tijd een roestbruin laagje krijgen. Pas vanaf +/- 1980 is graffiti wellicht de belangrijkste vervuiler van het station. Noot 2003: en vanaf +/- 1998 wellicht de steeds meer ver-asocialiserende reiziger in zijn meelijwekkende ongeïnteresseerdheid.

(137) - Vermooten 1989, p. 53.

(138) - De situatie ter plaatse werd in november 1997 door de auteur opgenomen.

- (139) - De situatie ter plaatse werd in februari 1998 door de auteur opgenomen. N.B. Dit tekstgedeelte over station Rheden is in 2004 aangepast als gevolg van 'nieuwe inzichten'. Zie ook De Koppeling nr. 1003 (6-12-1985) "Rheden verkoopt weer zelf kaartjes".
- (140) - Mondelinge mededelingen hieromtrent werden in maart '98 door NS-Stations te Zwolle gedaan. De situatie ter plaatse werd in januari 1998 door de auteur opgenomen. Noot 2003: station Zwaagwesteinde werd in mei 2003 onder druk van de plaatselijke bevolking gesloopt, nadat het gebouw jaren leeggestaan heeft en tot 'hangplek' verworpen was.
- (141) - Douma 1964a, p. 32.
- (142) - Schelling 1959, pp 4-7.
- (143) - Citaat uit Douma 1964a, p. 34.
- (144) - Gaast 1956a, p. 1034.
- (145) - Zie ook Gaast 1957b.
- (146) - De situatie ter plaatse werd in februari 1998 door de auteur opgenomen. Het exterieur van het gebouw is sinds 1956 nauwelijks veranderd.
- (147) - (anon.) 1957a.
- (148) - Gaast 1960.
- (149) - Het kunstwerk werd door het gemeentebestuur van Hardinxveld-Giessendam aangeboden en is dus geen idee van de NS. Het was niet zomaar een sinterklaascadeau. De gemeente was erg verguld met dit rijke station tegenover het gemeentehuis, vooral ook omdat het station een betere aansluiting op het spoor betekende.
- (150) - Kloos 1960, pp. 700-701.
- (151) - Dit blijkt uit de foto in Asselberghs 1968 (zonder paginanummering).
- (152) - De situatie ter plaatse werd in februari 1998 door de auteur opgenomen.
- (153) - Zie ook Gaast 1958.
- (154) - Zie ook Gaast 1964d.
- (155) - Zie ook Gaast 1963.

Hoofdstuk 5

De eerste serie naoorlogse standaardstations

5.1 Standaardstations van Dr. Ir. W. B. Kloos

In 1954 wees de spoorwegdirectie een aantal groepen van kleine stations aan die om verschillende redenen voor vervanging in aanmerking kwamen (156). Deze groepen waren onderling aan een min of meer gelijk programma van eisen onderhevig en hadden ongeveer gelijke aantallen reizigers te verwerken. Deze stations waren meestal gelegen in de kleine woonkernen of de buitenwijken van de grotere steden. De stations dienden vooral voor forenzen en scholieren en de aanvoer naar de grote overstapstations. In de meeste gevallen ging het niet om een nieuw te openen halte, maar om de vervanging van een verouderde accommodaties, die "geen waardig visitekaartje voor een zó voorbeeldig modern spoorwegbedrijf als de NS" waren (157). Om een rondstrooien van visitekaartjes te bespoedigen en tijd en geld te besparen met de ontwerp- en bouwprocessen werd besloten om tot een ontwerp van een aantal standaardtypen van kleine stations te komen. Een andere reden om gelijkvormige stations te ontwikkelen, was het feit dat NS een het gehele land omvattend bedrijf is met gelijke verschijningsvormen ten aanzien van materieel en spoorbaan met begeleidende bouwwerken als seinhuizen, transformatorstations en dergelijke. Eenzelfde vormgeving van kleine stations zou daarmee ook logisch en verantwoord zijn. (158) Van der Gaast, die in die tijd nogal druk was met een aantal omvangrijke projecten, delegeerde de opdracht aan Dr. Ir. W. B. Kloos, die om gezondheidsredenen zijn functie als planoloog bij de NS moest neerleggen, maar zich nog wel in staat achtte om een overzichtelijk project als de ontwikkeling van een standaardtype station op zich te nemen (159).

Voor een eerste reeks van 10 stations (160) werd een programma van eisen samengesteld. Elk station zou voorzien moeten worden van:

- een hal en wachtkamer als één open ruimte, met een aantal vaste zitbanken en hete lucht verwarming
- een publieke telefooncel
- een plaatskaartenkantoor met één loket, dat via een glazen wand in direct contact staat met de hal en dat aan de perronzijde een uitbouw heeft met zicht op de sporen en ruimte voor plaatsing van de bedieningsapparatuur van seinen en overwegbomen
- een kleine bagageruimte voor de opslag van ingeschreven bagage en expresgoed. Tevens dient deze ruimte toegang te verschaffen tot een aantal bescheiden magazijnen
- een toiletafdeling met gescheiden heren- en damestoilet (161)

Voorts moeten er bij de stations fietsenstallingen geplaatst worden. Hiervoor zou geen apart aangebouwd deel ontworpen worden (zoals wel werd gedaan bij bijvoorbeeld Rheden en Hilversum Soestdijkerstraatweg, zie hoofdstuk 4), maar dienden overdekte, stalen rijwielstellingen geplaatst te worden. Een apart gebouw zou namelijk in volume het eigenlijke

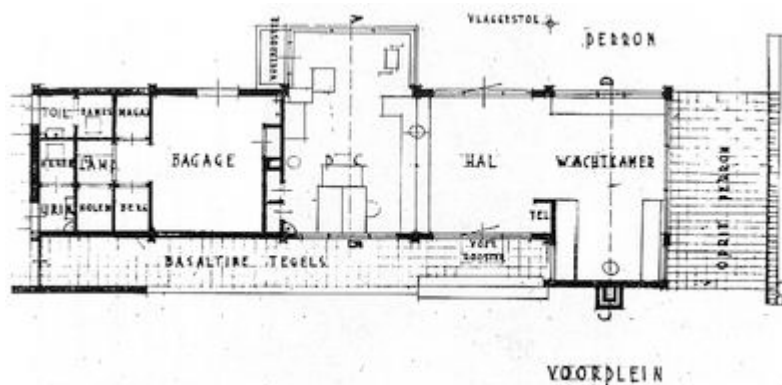
stationsgebouw kunnen overstijgen, hetgeen niet wenselijk werd geacht. Bovendien zijn rijwielstellingen aanzienlijk goedkoper dan een vast gebouw en valt het aantal stellingen steeds naar behoefte aan te passen (162).



Station Vierlingsbeek, perronzijde, februari 1998 - copyright V. M. Lansink

5.2 Prototype Vierlingsbeek

Het prototype voor dit stationsgebouw verrees in 1956 in Vierlingsbeek. Vierlingsbeek is gelegen aan de enkelsporige, niet geëlektrificeerde hoofdlijn tussen Nijmegen en Venlo. Het voorgaande stationscomplex betrof "een reeks van losstaande houten bouwsels en één uitneembare betonnen keet" (163), maar bij dit prototype voor een nieuwe reeks stationsgebouwen werd alles onder één (plat) dak gebracht. Kloos ontwierp dit type zodanig dat de plattegrond van het gebouw steeds naar wens aan de plaatselijke situatie viel aan te passen en de onderlinge opeenvolging van de ruimtes met verschillende functies kon worden gewijzigd. Het skelet van het gebouw zou daarom uit een reeks betonnen portalen bestaan dat naar behoefte kon worden ingevuld met de verschillende functies. Deze vorm van betonskeletbouw met een zelfde soort betonportalen paste ook Van der Gaast toe bij Eindhoven en Vlaardingen Oost, die in hetzelfde jaar als Vierlingsbeek gereed kwamen. De zes betonportalen, elk 4,50 meter breed, werden op een onderlinge afstand van 4 meter, dwars op de lengterichting van de spoorlijn op perronhoogte geplaatst en vormden aldus een stramien van vijf even grote ruimten die de volgende functies kregen.



plattegrond station Vierlingsbeek

- De middelste ruimte werd het plaatskaartenkantoor. Hier bevond zich het bureau van de loketbeambte en de dienstzijde van het loket. Het loket werd voorzien van de plaatskaartenkasten van het nieuwe Bollmann-systeem. Aan de perronzijde werd het plaatskaartenkantoor ongeveer twee meter uitgebouwd om beter zicht op de perrons en het overwegpad te bieden. In deze ruimte stonden ook de bedieningstoestellen voor overwegbomen en het bloktoestel.

- Links hiervan, van het plein af gezien, bevond zich de bagageruimte die enkel toegankelijk is na een deur aan de perronzijde. Voor het personeel was deze deur toch snel bereikbaar daar deze zich direct naast de uitgang in de plaatskaartenuitbouw bevond. Toch is het merkwaardig dat er niet een directe toegangsdeur vanuit plaatskaarten gemaakt werd. Bij latere verbouwingen bij stations van dit type is een dergelijke deur meestal wel aangebracht.

- Vanuit bagage was het wel mogelijk om de volgende ruimte te betreden die werd onderverdeeld in meerdere kleine ruimtes: een bergkast, een magazijn, een kolenopslag en een lampisterie. Van buitenaf, aan de zijkant, waren dan nog twee toegangen naar respectievelijk het heren- en damestoilet, beide voorzien van een voorhalletje met wasbak.

- Aan de andere zijde van de loketwand bevond zich het publieke gedeelte. In de eerste plaats de hal met loketbalie en deuren zowel aan de plein- als aan de perronzijde en een publieke telefoon in de hoek.

- In de tweede plaats de wachtkamer, met uitbouw aan de pleinzijde. Deze uitbouw heeft een gesloten wand, waartegen de kolenkachel geplaatst was. Tegen deze wand is aan de buitenzijde nog een lange, smalle schoorsteen gemetseld die als in het oog springend verticaal element ook een belangrijke compositorische rol speelt binnen dit lage, horizontale gebouw. De wachtkamer, waarin drie houten banken geplaatst zijn, staat in open verbinding met de hal en aan de perron- en opritzijde zijn grote ramen toegepast, zodat het publiek goed zicht op de naderende trein heeft.

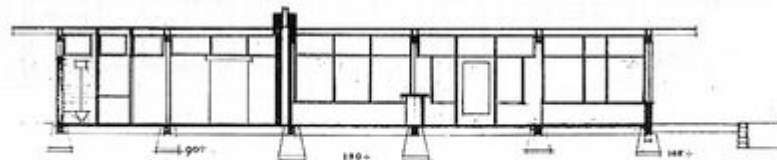
De rijwielstellingen in Vierlingsbeek bevinden zich aan de linkerzijde van het station. Toen de ruimte rechts van het station vrijkwam, als gevolg van afbraak van het belendende perceel, verhuisde de stalling dan ook hiernaartoe, zodat de reizigers die met de fiets naar het station kwamen, een logischer toegang naar hal en perron kregen.



Station Vierlingsbeek, oostgevel

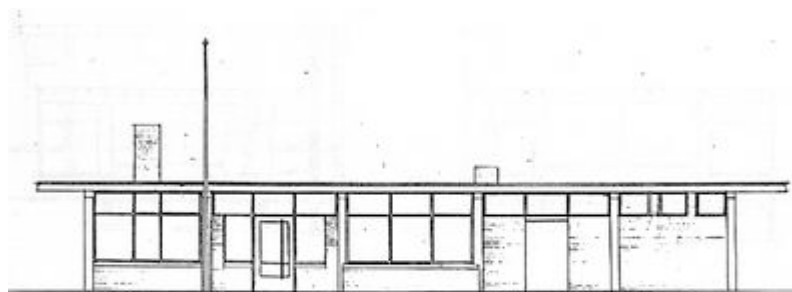
Zoals gezegd bestaat de constructie van het station uit een zestel betonportalen. Deze wijze van constructie komt sterk overeen met stations Oldenzaal, Eindhoven en Hardinxveld-

Giessendam die Van der Gaast rond 1956 ontwierp. Deze portalen werden vantevoren op een betonstortplaats vervaardigd, zodat de bouwtijd van het station weer enigszins bekort kon worden. Bij latere types werden de portalen teruggebracht tot betonbinten op metselwerkpenanten. Deze penanten werden in het muurvlak opgenomen en verdelen het gebouw ook zichtbaar in vijf traveeën (164). De betonportalen of -binten zijn op een onderlinge afstand geplaatst van 4,18 meter zodat het gehele gebouw bijna 21 meter lang werd. De breedte van de portalen is 4,50 meter. Voorts steken de dragers naar beiden zijden nog twee meter uit. Deze op halve meters gebaseerde maat staat in verband met de 'Kwaaitaalelementen' van exact 50 cm. breed, die als betonsegmentbalken in 17 rijen het gehele dak vormen (165). De inwendige nuttige breedte is 4,25 meter, wat precies genoeg was voor de plaatsing van twee loketten, die per stuk een standaardbreedte van circa twee meter hebben. Het was overigens de bedoeling deze kleine stations alleen van twee loketten te



LANGSDOORSNEDE

Station Vierlingsbeek, langsdoorsnede en westgevel



WESTGEVEL

voorzien bij toenemende drukte. In de praktijk is het tweede loket zelden en dan nog slechts tijdelijk toegepast. Maar deze eventuele uitbreiding vergde dus geen ingrijpende verbouwing. Het loket werd overigens voorzien het toen nieuwe Bollmann-systeem, dat een snelle uitgifte van de plaatskaarten mogelijk maakt ("gemiddeld $\pm$ 19 seconden per reiziger") (166). Het materiaalgebruik van dit type station komt overeen met de gebouwen van Van der Gaast uit deze tijd: okergele, gladde strengperssteen, grote ramen gevat in stalen kozijnen, maar geen complexe en dus duurdere toepassingen als ronde ramen, prefab-sierranden van beton (zoals in Vlaarding Oost), betegeling met natuursteen en aftimmeringen met redwood-hout (zoals in Hardinxveld). De vloer in de wachtkamer en hal is betegeld met witte, goudgele, grijze en rode tegels in sierverband. De vloer in de plaatskaartenruimte werd van parket voorzien.

Betegeling in gebroken wit werd ook toegepast op de muren, tot een hoogte van 2,25 meter. Daarboven werden zij helderwit afgeschilderd, evenals het gewelfde Kwaaitaal-elementen plafond. De kozijnen, boven zwarte raamdorpels, werden wit geschilderd en steken af tegen de gele muurvlakken (167). Een sterk kleuraccent vormen de rode buitendeuren (168). De naam Vierlingsbeek is in losse aluminium letters boven de ingang aan de pleinzijde aangebracht. Het jaartal 1956 staat over twee portalen verdeeld in de kopse uiteinden van de liggers onder het dak (169).



Perronzijde station Vierlingsbeek in 1956 (foto NS/collectie auteur)

Tegenwoordig is station Vierlingsbeek nog steeds een rustiek plattelandstationnetje, maar het personeel is er sinds september 1997 verdwenen. Het haltegebouw staat leeg, maar verkeert in uitstekende en nagenoeg originele staat. Herbestemming wordt wellicht gevonden door het ABP, die mogelijk ook de nieuwe eigenaar wordt (170).

5.3 Variaties op 'Vierlingsbeek'

Het tweede Kloos-gebouw werd een jaar later in De Riet, een buitenwijk van Almelo gebouwd. (171) De flexibiliteit van het ontwerp werd wat betreft de indeling in de verschillende ruimten direct benut: de plaatskaartenruimte en de wachtkamer verwisselden ten opzichte van het model Vierlingsbeek van plek. De plaatskaartenruimte kwam dus aan de kopse kant en is zowel aan de plein- als de perronzijde uitgebouwd. De verruiming voor het loketpersoneel ging ten koste van de wachtende reiziger die het nu met een krappere wachtruimte moest doen. De plaatsing van de dienstruimte aan het uiteinde van het gebouw gebeurde in verband met het zicht op de overweg, waarvan het loketpersoneel de spoorbomen moest bedienen. Ook had men zo beter zicht op het tweede perron, dat in bajonetligging aan de andere zijde van de verkeersweg ligt (172). Het gevolg was wel dat het loketpersoneel nogal onhandig ver verwijderd is komen te zitten van de bagageruimte. Naast deze andere indeling is het gebouw ook spiegelbeeldig van opzet ten opzichte van Vierlingsbeek, maar overigens qua materiaalgebruik en constructie gelijk. Op het tweede perron is nog een extra wachtruimte gebouwd, geheel in stijl met het station zelf: gele verblendsteen, betonportalen

en een Kwaaitaaldak. Deze wachtruimte kreeg een eigen verwarmingsinstallatie, waartoe een brede schoorsteen aan de achterzijde geplaatst werd. Anno 1998 maakt Almelo de Riet een vervallen indruk (172a). Sinds 1997 is het station onbemenst en zijn ter voorkoming van vandalisme de wachtruimtes permanent afgesloten. Een herbestemming is nog niet gevonden (173). Noot 2003: er zit inmiddels al weer enige tijd een snackbar in het gebouw, waartoe het enigszins verbouwd werd.

Identiek aan Almelo de Riet qua opzet zijn Wezep (1957), Doetinchem-Wijnbergen (1959) (174) en Kerkrade Centrum (1960). Ook bij deze stations was zicht op de overweg reden om de plaatskaartenruimte aan een kopeinde te plaatsen. Belangrijk verschil is echter dat de constructie nu wijzigde. De betonbinten die het dak schraagden, werden opgevangen door in het metselwerk opgenomen penanten, wat het aanzien van de gevelvlakken nogal veranderde. De muurdelen onder de ramen werden als het ware gecanneleerd door de stenen recht boven elkaar te metselen en ze in verticale rijen om en om enkele centimeters in en uit te laten kragen. De muurvlakken van de bagage- en toiletafdeling werden voorzien van velden van bruine, geëmailleerde gevelstrips van 4 x 25 cm. die in verticale rijen werden aangebracht. Voorts werd de schoorsteen opgenomen in een tamelijk fors muurdeel dat in een meer kloeke verhouding staat ten opzichte van de rest van het gebouw. In Doetinchem-Wijnbergen werd aan de straatzijde een brede trap aangelegd. Deze halte werd in 1985 opgeheven ten gunste van het nieuw geopende station Doetinchem De Huet. Het gebouw is daarna nog enige tijd verhuurd geweest aan de RABO-bank en vormt tegenwoordig het onderkomen van een handelsonderneming (175).



Station Doetinchem West in 1966 (foto NS/collectie auteur)

Kerkrade Centrum werd in 1997 afgebroken in het kader van de grootscheepse sanering (= sloop en afgraving) van het emplacement (176). Wezep ging in 1997 mee in de golf van loketsluitingen die de Nederlandse stations overspoelde. Het gebouw staat leeg en heeft nog geen duidelijke herbestemming (177).

Weer een variatie op het prototype 'Vierlingsbeek' werd in 1960 in Blerick bereikt. Omdat op dit station de spoorlijn uit Venlo zich splitst naar enerzijds Nijmegen en anderzijds Eindhoven, is een grote perroncapaciteit verlangd. Het gebouw verrees centraal gelegen op een middenperron, waar tegenover aan beiden zijden nog een zijperron ligt. Het gebouw heeft

feitelijk dus geen 'pleinzijde', maar twee perronzijden, die identiek zijn. De plaatskaartenruimte is nu weer in het midden van het gebouw geplaatst en naar beide zijden uitgebouwd. De verwarmingsinstallatie werd niet, zoals in Vierlingsbeek, in een uitbouw van de wachtkamer geplaatst. De kachel werd in het midden van de kopse wand geplaatst. De schoorsteen is gevat in een brede kolom die dwars op de eindwand staat. Om aan de symmetrie in de lengterichting consequent te voldoen, is ook aan beide zijden een houten deur in de bagageruimte geplaatst. Ook in Blerick is het loket gesloten en staat het gebouw leeg, maar de (gemoderniseerde) wachtkamer is nog wel voor publiek toegankelijk (178).

Geheel anders van opzet dan de hiervoor beschreven exemplaren was Koog-Bloemwijk, dat in 1959 gebouwd werd. Ten gevolge van de erg krappe ruimte tussen de voorlangs lopende verkeersweg en het perron stak het dak nergens uit over de betonportalen. Als beschutte plek was echter het rechter kopeinde als een open, overluifelde wachtruimte gebouwd. Hiervandaan is de toegang naar de volgende twee delen, die als gesloten wachtruimte en hal dienst deden. In het vierde deel was het plaatskaartenkantoor gehuisvest, gevolgd door de toilet-/magazijnruimte. Het station heeft dus geen aparte bagageafdeling gekregen. Opvallend is ook dat de overluifeling niet aan de perron- en toiletzijde is toegepast, hoewel hiervoor wel de ruimte aanwezig geweest was (179). Koog-Bloemwijk kreeg enkele jaren geleden een nieuw stationsgebouw.



Het afwijkende 'Kloosje' te Koog-Bloemwijk in 1959 (foto NS/collectie auteur)

Ook een sterk afwijkend exemplaar binnen de serie is Wijlre-Gulpen (180) (1959) aan de spoorlijn Schin op Geul - Aachen. Dit is tevens het kleinste gebouw binnen deze Kloos-serie: het bestaat uit slechts drie traveeën. Het middelste gedeelte dient als hal/wachtruimte. Aan de ene zijde hiervan bevindt zich de dienstruimte die zowel aan de perron- als de pleinzijde uitgebouwd is. In de uitbouw aan de perronzijde staat het bloktoestel en de bedieningsapparatuur voor wissels en seinen. De uitbouw aan de pleinzijde, die alleen twee bovenramen heeft, bevat een stookruimte waartoe aan de buitenzijde een uit natuursteen opgetrokken schoorsteen geplaatst is. Het gebruik van natuursteen is volgens Kloos "ter accentuering van het streekeigene" (181). Het is ook toegepast bij omheinend muurwerk en plantenbakken. De ruimte aan de andere zijde van de hal/wachtruimte doet dienst als toilet/

magazijn. Tegenwoordig is het gebouw nog steeds in gebruik als station, zij het niet meer bij NS (182). Het doet nu dienst als halteplaats van de toeristische Zuidlimburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) (183). Tevens is er een VVV-kantoor in gevestigd. Het interieur is sterk gewijzigd, maar het bloktoestel is nog dienstvaardig aanwezig (184).

De gebouwen Soest Zuid en Hardegarijp dateren van respectievelijk 1963 en 1964. Het aparte vervoer van bagage en expresgoed per spoor maakte in deze jaren een sterke daling door. Bij de nieuwbouw van kleine stations werd daarom veelal niet meer in een aparte bagageafdeling voorzien. Soest Zuid en Hardegarijp konden daarom een travee kleiner gebouwd worden dan de hiervoor beschreven standaardtypen van Kloos. Overigens zijn Soest Zuid en Hardegarijp, hoewel spiegelbeeldig ten opzichte van elkaar, gelijk aan het type Wezep. In Hardegarijp werd als bouwsteen echter een normale, goedkope metselsteen gebruikt en de muurvlakken van gevelstrips werden in een wit/bruin verticaal streeppatroon gemonteerd. Soest Zuid bevindt zich tegenwoordig in vrijwel ongewijzigde staat en heeft nog een bediend loket. Hardegarijp staat sinds 1997 leeg (185).

De laatste twee Kloos-stationnetjes werden gelijktijdig in West-Friesland gebouwd: Hoogkarspel en Bovenkarspel-Grootebroek (1965). Ze maken de cirkel rond, want ze zijn identiek aan het prototype Vierlingsbeek. Zelfs de smalle schoorsteen en de constructie met portalen in plaats van binten op penanten is hier weer toegepast. Deze gebouwen kregen nog wel, in tegenstelling tot Soest Zuid, Hardegarijp en de meeste andere stations van dit bescheiden formaat uit de jaren zestig, een aparte bagageafdeling. Het NS-bouw bureau heeft het Kloos ontwerp van tien jaar terug zonder aanpassingen als een dubbel bouwproject uitgevoerd. Alleen werd als bouwsteen niet de gele verblendsteen, maar een gele handvormsteen gebruikt die overigens in de loop van de jaren zeer gebruikelijk werd bij NS. Beide gebouwen hebben tegenwoordig nog bediend loket, zijn nauwelijks gewijzigd en verkeren in uitstekende staat (186).

Vierlingsbeek is de eerste verwezenlijking geweest door NS van stationsbouw vanuit een gestandaardiseerd uitgangspunt. Weliswaar is gebleken dat de volgende exemplaren sterk van elkaar en van Vierlingsbeek verschilden, inbouwkundig karakter komen zij echter overeen als 'leden van dezelfde familie'. Naast deze onderlinge eenheid sluiten de gebouwen aan bij andere stations uit de vijftiger jaren. In materiaalgebruik, constructie, silhouet en indeling zijn ze identiek aan de meeste Van der Gaast-stations van kleine en middelbare grootte en verwantschap bestaat ook met oudere exemplaren van Van Ravesteyn en Schelling (187). Het standaardtype Kloos is dus geen poging geweest om een fundamenteel nieuw type station te realiseren. Het borduurde voort op de bouwtrant van NS en deed daarin een poging tot systematiek te komen. Dat het type Kloos toch niet een ideale standaard is geweest, blijkt uit de aanpassingen die het ontwerp bij elk nieuw gebouw kreeg. Aan de andere kant was dit natuurlijk ook een sterke kant van het ontwerp: flexibiliteit en de mogelijkheid van het invullen naar wens van het standaardskelet. Het aantal Kloos-gebouwen bleef echter beperkt en verdween halverwege de jaren zestig definitief in de lade ten gunste van de hierna te behandelen *'plint'* van Ir. C. Douma.

Noten bij hoofdstuk 5:

- (156) - Kloos 1956, p. 229.
- (157) - Citaat uit Kloos 1956, p. 229.
- (158) - Kloos 1960, p. 699.
- (159) - Mondelinge mededeling van Ir. C. Douma aan auteur, december 1997.
- (160) - Kloos 1960, p. 229. Hoe deze reksen samengesteld waren en in hoeverre uitvoering van nieuwbouw hieromtrent ook daadwerkelijk uitgevoerd is, is bij mij niet bekend.
- (161) - Kloos 1960, pp. 699-700.
- (162) - Kloos 1956, p. 230.
- (163) - Kloos 1956, p. 229.
- (164) - De betonportalen werden alleen bij Vierlingsbeek, De Riet, Bovenkarspel-Grootebroek en Hoogkarspel toegepast. De overige gebouwen hebben binten (betonnen balken) op penanten.
- (165) - Kloos 1960, p. 700. $17 \times 0,5 \text{ meter} = 8,50 \text{ meter}$, hetgeen de breedte van het dak is. Men kan het ter plaatse ook tellen: de overstekken hebben 4 welvingen = 4 Kwaaitalen = 2 meter. De binnenruimte heeft 9 welvingen = 9 Kwaaitalen = 4,50 meter.
- (166) - Douma 1964a, p. 37.
- (167) - Kloos 1956, pp. 231-232. De oorspronkelijke situatie van de wachtkamer is in Vierlingsbeek (en de meeste andere stations) nog te zien. De loketwand is echter overal veranderd door in de loop der jaren standaard ingevoerde modernisering van het loketstelsel. Het loket werd in het midden van de wand geplaatst, zodat de ruimte voor een tweede loket verviel. De parketvloer in de plaatskaartenruimte is anno 1998 in Almelo De Riet en Wezep nog aanwezig: echter totaal versleten door 40 jaar lang rollende bureaustoelen!
- (168) - Dat geldt dus ook voor de deuren naar de bagageruimte en de toiletten. Later is bij alle gebouwen deze kleur vervangen door een meer bescheiden donkergroen of blauw. Sommige gebouwen hebben nog wel aan de NS-huisstijl beantwoordende rode toegangsdeuren gekregen.
- (169) - De navolgende gebouwen, De Riet, Wijlre-Gulpen, alsook Doetinchem-Wijnbergen en Koog Bloemwijk kregen slechts een in ijzer uitgevoerd gestileerd logo van NS. Latere gebouwen kregen niets. Het aangeven van het jaartal aan de pleinzijde is een traditie die tot en met 1960, het jaar van Kloos' overlijden, is volgehouden. De latere exemplaren hebben geen jaartal. Blerick, dat als eilandstation feitelijk geen pleinzijde heeft, kreeg het bouwjaar aan beide perronzijden! Of Koog Bloemwijk een jaartal heeft gehad is mij niet bekend.
- (170) - De situatie werd ter plaatse door de auteur in februari 1998 opgenomen. Bij deze gelegenheid vertelde een omwonende over de interesse van het ABP (Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds te Heerlen). Navraag leverde echter niets op. Noot 2003: Anno 2003 staat het gebouw nog steeds leeg en dreigt voor dit monument-waardige gebouwtje de sloop! Van de Kloos-gebouwen zijn inmiddels Blerick en Wezep gesloopt in resp. 2001 en 2002. Noot 2004: Het stationsgebouw te Vierlingsbeek werd in november 2004 gesloopt.
- (171) - Het station werd later dan ook als Almelo De Riet in de dienstregeling opgenomen.
- (172) - Met bajonetligging wordt bedoeld dat de perrons niet recht, maar schuin tegenover elkaar liggen, aan weerszijden van een doorgaande verkeersweg. De reden hiervoor is dat treinen in beide richtingen altijd eerst de overweg passeren en dan pas langs het perron stoppen. Hierdoor kunnen de overwegbomen zo kort mogelijk gesloten blijven.

- (172a) - Het station De Riet wordt sinds circa 2001 gebruikt als snackbar en heeft aan de voorgevel kleine wijzigingen ondergaan. (noot toegevoegd 2004)
- (173) - De situatie ter plaatse werd door de auteur in februari 1998 opgenomen.
- (174) - In 1965 werd de halte omgedoopt in Doetinchem West.
- (175) - Het wedervaren van deze halte kon sinds 1988 vanuit het ouderlijk van de auteur gadeslagen worden... Tegenwoordig (2003) zit er trouwens een schoonmaakbedrijf (Hectas Schoonmaakdiensten) in het pand.
- (176) - De halte bestaat nu uit een perron, twee sporen en een 'port-a-cabin'-keet als plaatskaartenkantoor.
- (177) - De situatie ter plaatse werd in januari 1998 door de auteur opgenomen. Noot 2003: het gebouw werd in 2002 afgebroken nadat er enige tijd een christelijke galerie in gezeten had.
- (178) - De situatie ter plaatse werd in januari 1998 door de auteur opgenomen. Noot 2003: het gebouw werd in de zomer van 2001 afgebroken nadat vandalen enig voorwerk hadden verricht.
- (179) - De informatie over Koog Bloemwijk is gebaseerd op een foto uit Vermooten 1989, p. 59.
- (180) - In 1974 werd de naam veranderd in Wylre. Zie ook Vermooten 1987, p. 174.
- (181) - Kloos 1956, p. 230.
- (182) - Als halte werd het station in 1988 opgeheven.
- (183) - In 1992 werd de spoorlijn Schin op Geul-Aachen voor alle verkeer gesloten. Sinds 1994 exploiteert de ZLSM het gedeelte Schin op Geul - Simpelveld en aansluitend Simpelveld - Kerkrade, welk gedeelte in 1988 door NS reeds opgeheven was.
- (184) - De situatie ter plaatse werd in januari 1998 door de auteur opgenomen.
- (185) - Soest Zuid en Hardegarijp werden in resp. november 1997 en februari 1998 door de auteur bezocht.
- (186) - De gebouwen hebben wel een gemoderniseerde wachtkamer en dito loketfront. De situatie ter plaatse werd in januari 1998 opgenomen.
- (187) - Gedoeld wordt op Boskoop en Waddinxveen (1934) van Schelling en Spekholzerheide (later Kerkrade West), Geleen-Lutterade (1932) en Rotterdam Noord (1953). Zie ook hoofdstuk 3 en Saal 1983, pp. 79-80 en 90.

Hoofdstuk 6

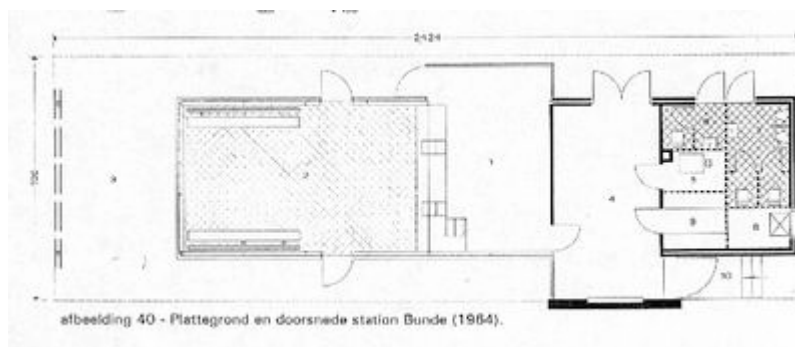
De 'plinten' van Douma en verwante types

"De standaardstations voor kleine gemeenten, maar ook Schagen, Anna Paulowna, Nijverdal etc. -veelal gesitueerd aan een landelijk klein voorplein- tonen duidelijk aan hoe het slopen en vervangen van totaal verkrotte, meer dan een eeuw oude gebouwen kan bijdragen aan het streven naar een frisse en eigentijdse bedrijfspresentatie." (Douma 1974a, p. 43.)

6.1 Het eerste standaardstation van Ir. C. Douma

De vers aangetreden NS-architect Ir. C. Douma ontwierp begin jaren zestig een nieuw, moderner standaardtype voor de kleinere stations. De eerste twee exemplaren werden in 1964 in Zuid-Limburg gebouwd: Bunde en Geleen Oost. Wat dit ontwerp duidelijk doet onderscheiden van het in het vorige hoofdstuk behandelde type van Kloos is dat de mogelijkheid tot variabele indeling van de verschillende ruimtes nu verlaten werd. De standaardindeling van het station werd nu bepaald op wachtruimte/hal, plaatskaartenkantoor, bagage en toilet/dienstafdeling. Dit zal in de praktijk de meest functionele indeling zijn gebleken, waarbij de wachtende reiziger voor uitstekend zicht heeft op trein en afhalers, het loket personeel direct toegang tot de bagageruimte heeft en de toiletafdeling, hygiënisch verantwoord, duidelijk afgezonderd van het open en publieke deel ligt. Compositorisch bestaat het gebouw in deze opzet dan ook uit een heldere tweedeling van een open wachtkamer/plaatskaartendeel met veel glas en een gesloten dienst-/toiletdeel met gesloten muurvlakken. Wel werd het ontwerp zodanig bepaald dat er op eenvoudige wijze viel te variëren in maten, kleuren en materialen. Er moest "een eigen couleur locale" geschapen worden. Om dit laatste nog extra kracht bij te zetten zou voor elk station een kunstenaar de gelegenheid krijgen om in de voorgevel zijn 'persoonlijke stempel te drukken'. Met dit ontwerp probeerde NS dus zeer nadrukkelijk 'eenheidsworst' te vermijden, zonder de voordelen van een standaardontwerp te verliezen. (189)

Toch is het enige verschil tussen Bunde en Geleen Oost het kunstwerk in de gevel. In Bunde werd een keramisch reliëf van het wapen van Bunde geplaatst, gevat tussen de letters 'NS' en 'Bunde'. Het is een ontwerp van de kunstenaar Daan Wildschut. In Geleen Oost werd een mozaïek gemaakt van gekleurde baksteen, voorstellende een vis en twee vogels; wellicht metaforen voor vrijheid en reizen. Dit is een creatie van Gerard van Iersel, destijds student Monumentale Vormgeving aan de Maastrichtse Jan van Eyck-Academie. Later zou Douma vaker met Van Iersel samenwerken. (190)



plattegrond station Bunde

Het lage gebouw heeft een rechthoekige plattegrond van ongeveer 5 bij 20 meter. Aan beide lange zijden is een uitbouw gemaakt: aan de spoorzijde een soort erker voor het zicht van het personeel op perrons en spoorbaan en aan de pleinzijde ten behoeve van de bagageafdeling, waarbij de deur en het laadbordes aan aan de zijkant geplaatst is, min of meer weggewerkt achter het geveldeel met kunstwerk. Aan de zijkant biedt het dak een brede luifel, gesteund door twee stalen profielen, die een vrije, open doorgang naar de perrons geeft. Deze voorziening accentueert het verschoven reisgedrag, waarbij de vele abonnementsreizigers niet noodzakelijkerwijs eerst binnendoor naar het loket hoefden, maar direct door konden lopen naar de perrons. Deze openheid kon nu doeltreffender dan bij het station van Kloos gerealiseerd worden, daar begin jaren zestig ook de in- en uitgangscontrole op het station afgeschaft werd. De constructie met een staalskelet laat toe dat de ruime wachtkamer aan vier zijden (191) glaswanden heeft. De vierde wand is uiteraard de loketwand. Het plaatskaartenkantoor is eveneens voorzien van veel glas en biedt plaats voor een dubbel loket en installaties ten behoeve van de beveiliging. Daarentegen is het overige deel van het station zeer gesloten. De bagageafdeling bevat enkel een dichte deur naar het laadbordes aan de straatzijde en een dubbele, dichte deur aan de perronzijde. Tenslotte bevinden zich in aan het uiteinde van het gebouw nog enkele dienstafdelingen en een gescheiden heren- en damestoilet, waarvoor de toegangsdeuren aan de perronzijde zitten. De onevenredige verdeling van een enkel damestoilet en een dubbel herentoilet plus dubbel urinoir illustreert aardig het tijdsbeeld waarbij de nog ongeëmancipeerde vrouw sterk in de minderheid is bij personeel en treinforesen.

Het stationsgebouw kent een rijkdom aan moderne materialen. Naast het genoemde staalskelet en het vele glas heeft het gebouw maar liefst drie soorten baksteen voor de gevelbekleding: een gele bezande handvormsteen voor de buitenmuren, donkergrijze, geglazuurde baksteen voor voor de schoorsteen op het dak en het naar voren geplaatste geveldeel met kunsttoepassing en een witte geglazuurde handvormsteen voor de binnenmuren (achterwand loket, loketbalie en borstweringen van de wachtkamer). De borstwering van de uitbouw naar het perron zijn bezet met blauw geëmailleerd glas. Het platte dak is aan de onderzijde afgetimmerd met bruingebeitste houten schroten en aan de buitenzijde rondom afgewerkt met aluminium. De vloer in de wachtkamer is betegeld in een patroon van blauwe en zwarte banen met tegeltjes van 5 x 5 centimeter. (192)

Van gelijke opzet, maar met enkele variaties, is het station van Wierden (1966). In het vlakke geveldeel voor de bagageruimte werd in donkerrood en bruin keramisch materiaal het reliëf aangebracht "ijzeren wiel op ijzeren spoorstaaf". Het werk is een creatie van de kunstenaar

Joep Gierveld. In Wierden werd voor de gevelbekleding gekozen voor de witte, geglaazuurde handvormsteen, zowel buiten als binnen. Het geveldeel met de decoratie werd weer in de donkergrijze variant uitgevoerd. Voor de daklijst werd een rood geschilderd, gekarteld plaatmateriaal gebruikt. Wierden is van gelijke opzet en even groot als Bunde en Geleen Oost, echter een subtiel maar belangrijk verschil is dat het gebouw iets verhoogd ten aanzien van het straatniveau ligt. Hierdoor is in de open doorgang naar het perron een klein opstapje gemaakt. Ook naar de toegangsdeur voor de wachtkamer is een opstap gemaakt, zijdelings langs de voorgevel. Deze opstap wordt afgeschermd door een 10 meter lange gemetselde bloembak. De verhoogde ligging van het station heeft te maken met de wens het gebouw op perronniveau te plaatsen. Daar de perronhoogte vanaf de jaren zestig steeds iets groter werd, betekende dit een toename in verschil van peil tussen straat en perron. De overbrugging van dit verschil zou in het stationsgebouw opgenomen moeten worden, zodat het station optimaal de verbindende schakel tussen straat en perron werd.



Station Wierden, met de lange gemetselde bloembak en in de gevel het kunstwerk "IJzeren Wiel op IJzeren Spoorstaaf" naar een ontwerp van Joep Gierveld (prentbriefkaart, ca. 1980, collectie auteur)

6.2 Standaardstations van het 'plint'-type

In Wierden is het opstapje nog heel voorzichtig en bescheiden, maar in Schagen (1968) is het hoogteverschil duidelijker. Hier leidt een brede trap van vijf treden naar de overluifelde doorgang. Hiervandaan kan de reiziger direct het perron op of via de kopse gevel de wachtkamer betreden. Het gehele station is van de straat gezien op een plateau met brede rand geplaatst, een soort plint. Hierop valt de bijnaam van dit type station te herleiden die het in NS-kringen kreeg: plint. Het hoge perronniveau van het nieuwe station Schagen heeft vermoedelijk ook te maken met de inzet van het nieuwste materieel op het baanvak naar Alkmaar en Den Helder. Het zogenaamde 'mat. '64' kent namelijk een relatief hoge instap. Behalve hoger is Schagen ook beduidend langer en breder. Het meet zo'n 40 meter inclusief

luifel. Het gebouw heeft overigens exact dezelfde opzet als station Bunde etc., maar alle ruimtes in het station zijn een flinke slag groter. Dit alles is natuurlijk te danken aan het belang van Schagen als sterk groeiende forenzenplaats voor Alkmaar en Amsterdam. Het nieuwe station verving het oude waterstaatsgebouw, dat in de loop der jaren een aantal uitbreidingen had gekregen, maar uiteindelijk zeer bouwvallig en bovenal ondoelmatig was geworden om de grote stroom vaste reizigers te verwerken. (193)

Het voorgeplaatste geveldeel uit bruine, geglazuurde handvormsteen kreeg geen kunsttoepassing meer, maar een (forenzen!) stationsklok. Voorts werd deze gevel voorzien van een reliëf van baksteen in uitkragend sierverband. Een kunstzinnige applicatie verscheen onder de loketbalie. Verder kreeg het gebouw kozijnen met delen in aluminium en borstweringen rondom van gehard geëmailleerd glas. De gevels rondom de toiletafdeling werden bekleed met witte, geëmailleerde baksteen. Boven de met aluminium afgezette dakrand verscheen in losse kunststof letters het opschrift 'Nederlandse Spoorwegen', vermoedelijk een van de eerste architectonische toepassingen van de pas ingevoerde moderne spelling bij NS waarbij de 'ch' uit Nederlandsche was verdwenen. De onbewaakte fietsenstalling werd omheind met muren van sierbetonnen elementen.

Vrijwel geheel gelijk, maar spiegelbeeldig aan Schagen was station Etten-Leur dat reeds enkele jaren daarvoor (1965) geopend werd. Deze plaats was twintig jaar lang verstoken geweest van enig reizigersvervoer, maar maakte na de oorlog als industrieplaats een sterke groei door. Besloten werd om Etten-Leur opnieuw van een station te voorzien, echter nu op een meer centrale plaats, met goede voorrijd gelegenheid en reservering van ruimte voor een toekomstig busstation. (194) Ook dit station is van het 'plinttype' zoals station Schagen. Etten-Leur kreeg eveneens een kunstzinnige toevoeging in het muurdeel onder de loketbalie in de wachtkamer. Het betreft een glasmozaïek in bonte kleuren dat verschillende ambachten met transportmiddelen (trein, vliegtuig) verbindt. Vermoedelijk is het van de hand van Kees Wuisman, die ook dergelijke glasmozaïeken voor de loketbalie van station Emmen (1965) ontwierp. (195)

Zoals Schagen en Etten-Leur vergrote versies van station Wierden etc. zijn, is Heerhugowaard (1967) een verkleinde variant. Dit station, ook van het plinttype, heette aanvankelijk Hugowaard en later Heerhugowaard-Broek op Langedijk, waarmee het de langste stationsnaam van Nederland had. Vanwege de korte maten van het gebouw was het kennelijk constructief gezien niet nodig de luifel aan het uiteinde met stalen profielen te ondersteunen, wat het 'lichte' karakter van dit type nog eens ten goede komt. Voorlangs de uitbouw aan de perronzijde werd een bloembak gemetseld. Voor de bekleding van de dichte gevels werden verschillende soorten vorstbestendige tegels gebruikt. Belangrijk verschil is dat het geveldeel aan de straatzijde hier een blokvormige uitbouw is, waarin zich geen toegang naar de bagageafdeling, maar de dienstingang bevindt. Deze blokvormige uitbouw vormt een soortgelijk visueel element als de gedecoreerde geveldelen van de grotere types voor de bagageruimte. Bij de kleinste stations, zoals Heerhugowaard, werd vanaf midden jaren zestig echter niet meer in een bagageafdeling voorzien. (196)



Station Heerhugowaard (thans een snackbar) in 1967 (foto NS/collectie auteur)

Nog kleiner dan Heerhugowaard is het station Rotterdam Wilgenplas (1965) dat gelegen is aan de Hofpleinlijn. Het werd gebouwd op een tegen de spoordijk geplaatst betonnen bordes. Een trap voert van de straat naar dit bordes, waarover men voorlangs het gebouw een tweede trap naar het perron kan bestijgen. Het stationsgebouw ligt dus niet op perronhoogte, maar 'zweeft' tussen straat- en perronniveau. Het zeer kleine gebouw heeft een wachtkamer en een plaatskaartenkantoortje met toilet en magazijn. Aan de zijkant, naast de dienstruimte, is een iets hoger geveldeel uit bruine baksteen geplaatst, waarin rookkanaal en stookinstallatie verwerkt zijn. Ondanks de sterk gewijzigde opzet kent het gebouw wel dezelfde eigenschappen in materiaal en afwerking als de hiervoor beschreven gebouwen: verschillende soorten geëmailleerde baksteen, stalen puien met borstweringen van geëmailleerd glas en een aluminium daklijst.

De 'plint' werd voorts ook toegepast bij een drietal vrijwel identieke ontwerpen die Douma voor de stations Anna Paulowna (1971), Nijverdal (1971) en Deurne (1976) maakte. Deze stations komen in opzet het meest overeen met Heerhugowaard, maar zijn qua volume vergelijkbaar met het type Wierden. Ook hier is geen bagageruimte toegepast, (197) wat ten gunste is voor een grotere wachtruimte. De langwerpige plattegrond meet ongeveer 4,50 x 20 meter, waarbij uiteraard weer voorzien is in een overluifelde doorgang en een dienstuitbouw aan de perronzijde. Net als Heerhugowaard kregen deze gebouwen een blokvormige uitbouw aan de straatzijde, waarin een zijdelingse dienstingang met bordesje geplaatst is. De gesloten, verticale uitbouw fungeert visueel als een contrasterend element met het overigens zeer 'open' en horizontaal gerichte gebouw. De uitbouw doet niet alleen als halletje dienst, maar herbergt ook enige magazijnruimte, de CV-ketel en rookkanalen. Ook een gesloten deel vormt wederom het achtereind van het gebouw, waarin zich een dienstruimte met 'kitchenette' en diensttoilet bevindt. Een publiek toilet werd over het algemeen bij dit soort kleinere stations vanaf 1970 niet meer toegepast uit oogpunt van vervuiling en vandalisme. Nijverdal kreeg er echter toch nog een, toegankelijk vanaf het perron en voor gemengd gebruik. Dit toilet zou echter alleen in het drukke vakantie seizoen geopend zijn. Ook met het oog op de vakantiedrukke werd in Nijverdal een soort zithoek van oude spoorbielzen gemaakt op het voorplein. Dit was een ontwerp van N. Benninga. (198) Dergelijke 'bielsbouwsels' kunnen

ook bij enkele andere stations aangetroffen worden (Ommen, Bussum Zuid en vele anderen), veelal met zitjes van oude buffers en nog extra opgesmukt met patronen van roestige spoorbouten.

Het bijna vierkante plaatskaartenkantoor biedt ruimte voor twee loketten. De wachtkamer is voorzien van 25 oranje-bruine kuipstoeltjes en bruine vloertegels. Het overige materiaalgebruik van dit type station komt overeen met de andere 'plinten', zij het dat als gevelbekleding geen baksteen, maar verticaal gemonteerde grestegels dienen. In Anna Paulowna werden de puien van het plaatskaartenkantoor van zonwerend glas voorzien.

Alle hierboven beschreven 'plinten' zijn anno 1998 nog aanwezig, al doen sommige geen dienst meer als station. Bunde en Wierden staan sinds 1997 leeg en wachten op een herbestemming van particuliere zijde. Geleen Oost is nog gewoon in dienst en is behoudens een gemoderniseerd loketfront nauwelijks gewijzigd. Ook Etten-Leur heeft weinig veranderingen ondergaan, maar Schagen is inwendig geheel verbouwd en herbergt sinds maart 1998 een filiaal van de gemakswinkelketen 'Wizzl', evenals Nijverdal, waar de 'Wizzl' al eerder geopend werd. De 'bielsbouwsels' aldaar zijn grotendeels aan parkeerplaatsen opgeofferd. Station Rotterdam Wilgenplas doet tegenwoordig dienst als architectenbureau en in Heerhugowaard is thans een snackbar gevestigd. Een nieuw station is naast het tweede perron gebouwd. Deurne is nog gewoon in dienst, maar in Anna Paulowna werd het loket gesloten, terwijl de wachtkamer geopend bleef. De eerste sporen van vandalisme waren in januari 1998 al te zien. (199)

6.3 Standaardstations van de jaren zeventig

Het hierboven beschreven type werd kennelijk toch te luxe bevonden, want in de jaren zeventig werd een ervan afgeleide variant, die beduidend goedkoper was, vaker toegepast: maar liefst 18 stuks van deze standaardstations werden in den lande gebouwd. Het ontwerp is eveneens van Ir. C. Douma. De voornaamste taak van deze gebouwen was een eenvoudige en doelmatige

vervanger te zijn van de Waterstaatsstations en aanverwante types. De slechte staat van het metselwerk noodzaakte tot voortdurend pleisteren en schilderen. De bovenwoning (van de voormalige stationschef) bleek in veel gevallen onverhuurbaar en de zichtbare leegstand droeg zeker bij aan een naargeestig karakter. Op de benedenverdieping, het eigenlijke stationsgedeelte, bood de wachtkamer geen zicht op de perrons en de naderende treinen en de lokettist had op zijn beurt geen zicht op de wachtkamer, wat vandalisme in de kaart speelde. Ook de hal voor het loket werd veelal te krap bevonden. Nadat een aantal van dit soort 19e eeuwse stations in overleg met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg een beschermde status had verkregen, wilde de NS het liefst zo snel mogelijk van haar '19e eeuwse jas' af. (200) Deze afkeer van de 19e eeuwse stations had natuurlijk ook te maken met de periode van 'Spoorslag 70' (zie hoofdstuk 7), waarin NS zich trachtte te profileren als een snelle, moderne en efficiënte ver-voerder. Er werden dan ook tientallen, veelal landelijk gelegen en soms ook in uitstekende staat verkerende stationsgebouwen gesloopt. In eerste instantie ondervond dit bij de publieke opinie weinig weerstand. Er heerste een tijdsgeest waarin niemand zich om het verleden leek te bekommeren, maar gaande de jaren zeventig tekenden velen toch protest aan tegen het verlies van de hun 'zo karakteristieke stationnetjes'. Hiertoe werden dan ook allerlei actiegroepen in het leven geroepen. In veel gevallen was het echter al te laat. Achteraf heeft NS, meestal bij monde van Bouwmeester Douma zelf, nogal eens spijt betuigd over de rücksichtlose sloopwoede. In sommige gevallen was sloop ook niet nodig geweest en heeft

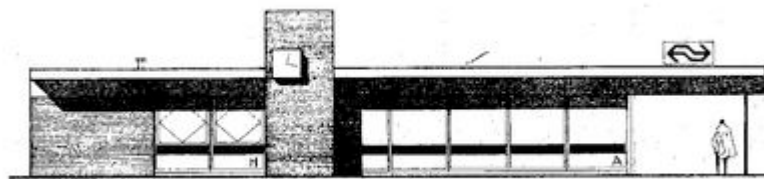
NS niet serieus gezocht naar herbestemming. Voor dat laatste voelde zij zich toen niet verantwoordelijk. Tegenwoordig is het echter een van de commerciële doelstellingen van NS! Dan is het wrang te bedenken dat de Waterstaatsstations wat dit betreft wellicht meer mogelijkheden hadden geboden dan de momenteel weer massaal leegstaande standaardstations van de jaren zestig en zeventig. Herbestemming diende meestal op initiatief van particulieren of de lokale overheid te komen. Hier was wel veel 'goodwill' en enthousiasme te bespeuren, maar het ontbrak uiteindelijk vaak aan de financiële middelen of een serieus en haalbaar plan. NS stond overigens wel welwillend tegenover herbestemming, maar stelde ook zo haar bepalingen: "Tegen een galerie en boetiek (Lunteren), een streekmuseum (Ede-Centrum), een bankgebouw (Loppersum), een dienstgebouw (Abcoude) of een VVV-kantoor, zeggen wij volmondig 'ja'. Tegen een opslagruimte voor dierenvitamine preparaten, een honk voor 'Hell's Angels', een kraakpand, een huurlokaal voor wereldhervormende getuigenisgroepen zonder enige waarborg van blijvend goed onderhoud, of andere extreme voorbeelden van verloederde bedrijfspresentatie, blijven wij hartgrondig 'neen' zeggen." (201)

Uiteindelijk bleek het vinden van een zinvolle herbestemming meestal veel te lang te duren. Ondertussen verloederde het gebouw, vroeg NS de sloopvergunning aan en werd het gebouw neergehaald. (202) De discussie over behoud van oude stations is er een die meestal op 'microniveau' door de lokale bevolking en autoriteiten wordt gevoerd naar aanleiding van het verdwijnen van het karakteristieke stationnetje. Men kan echter niet van NS verwachten dat zij alle stations conserveert: het is geen museum of monumenten-organisatie. Men verwacht evenmin dat NS met stoomlocomotieven blijft rijden, of overal de handbediende armseinen in stand houdt. Daarnaast lijkt uit het oog verloren te worden dat er landelijk gezien nog een flink aantal 19e eeuwse stations aanwezig is. Het verschil zal er wel in liggen dat een station iets is wat bij het dorp hoort. Het is als het ware een monument, het symbool van de periode dat het dorp aansluiting kreeg op de rest van het land, de bevolking is er kortom verknocht aan geraakt. Sloop is dan een gevoelig punt, zeker als het vervangende gebouw een 'kale doos van beton en glas' is. Bedacht dient te worden dat ook deze thans 'onbegrijpelijke' functionele standaardgebouwen waarschijnlijk ooit romantisch en pittoresk zullen worden gevonden. (203) Met de Waterstaatsstations (destijds ook functionele seriebouw) ging het immers ook zo.

Het nieuwe type standaardstation, waarvan er tussen 1972 en 1980 achttien stuks gebouwd werden, is in opzet en silhouet vrijwel gelijk aan het type Anna Paulowna. Er zijn echter twee hoofdversies te onderscheiden, te weten een groot en een klein type. Het grote type heeft een rechthoekige plattegrond van 6 bij 20 meter en heeft de gebruikelijke indeling van overluifelde toegang, wachtkamer met 26 kuipstoeltjes, loketbalie met ruimte voor twee loketten, plaatskaartenkantoor en dienstruimte. De dienstruimte heeft aan de perronzijde drie blauw geschilderde, dichte deuren waarvan de middelste toegang geeft tot een publiek toilet. De andere twee deuren geven toegang tot de magazijnen en de elektrische installaties en tot het plaatskaartenkantoor. Voorts bevindt zich in de dienstruimte een diensttoilet en een ruimte voor de CV-ketel. Het plaatskaartenkantoor heeft wederom een erker voor toezicht en de beveiliging en hiervandaan is ook de blokvormige 'toren' toegankelijk, die als een uitbouw aan de voorzijde geplaatst is. Hieraan kon aan de straatzijde een stationsklok bevestigd worden. In deze 'toren' is een klein keukentje verwerkt.

Het kleine type heeft een plattegrond van 4,50 bij 17,35 meter. De wachtkamer biedt 14 tot 20 zitjes en er is ruimte voor slechts één loket. In de dienstruimte bevindt zich de toegang naar het plaatskaartenkantoor, een diensttoilet en een magazijn. Voorts is er in de 'toren' een keukentje en de installaties voor water en elektriciteit. Van het kleine type is een aantal exemplaren spiegelbeeldig gebouwd.

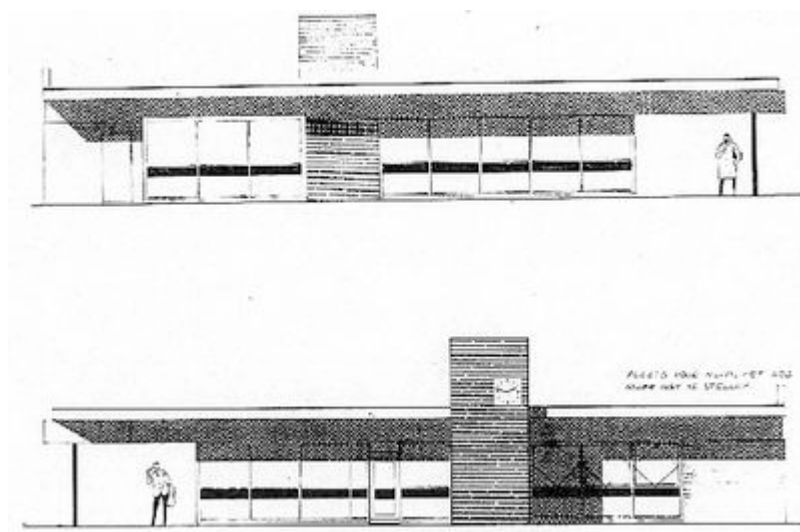
Een belangrijk verschil met Anna Paulowna etc. is dat dit type niet meer op 'plintniveau' gebouwd is. Het peil van het gebouw bevindt zich nu op 'spoorstaafniveau', hetgeen niet alleen een eenvoudigere en goedkopere constructie betekent, maar ook het verlies van de subtiële monumentaliteit die het type Anna Paulowna nog sierde. Ook het feit dat het gebouw nu niet meer zo expliciet een overbruggende schakel tussen straat en spoor is, doet dit type aan architectonische kwaliteit inboeten. De overluifelde doorgang is weliswaar gehandhaafd gebleven, de reiziger dient wel, na het station te hebben betreden, alsnog 'de klim naar het perron te maken'. In een aantal gevallen heeft dit tot een wat afzijdige ligging van het station ten opzichte van de perrons geleid (Buitenpost, Barneveld Centrum, Didam, Ravenstein), wat ook te maken heeft met het feit dat het nieuwe station meestal náást het oude station gebouwd werd, zodat aansluiting op de perrons (zonder kostbare aanpassingen) niet mogelijk was. Zodra het nieuwe station gereed was, kon het oude worden afgebroken en op deze plek werd dan meestal een fietsenstalling of parkeerplaats gesitueerd, met directe aansluiting op het perron uiteraard.



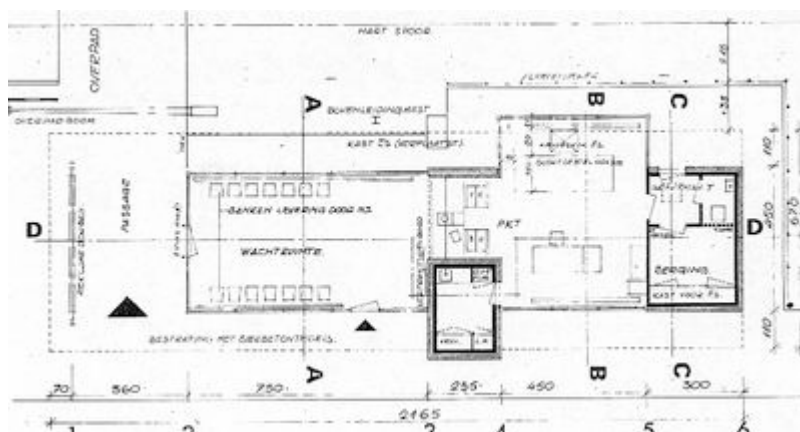
station Didam (voorgevel)

Ook wezenlijk verschillend is de constructie van het gebouw. Station Anna Paulowna werd gedragen door een licht en flexibel stalen invul-skelet, maar in het nieuwe type zijn twee in het zicht blijvende gelamineerde liggers van geïmpregneerd hout de dragers van het dak. Deze liggers zijn op een aantal punten verankerd aan de dragende muren van het dienstdeel en worden geheel aan het uiteinde bij de doorgang ondersteund door een portaal van stalen buisprofielen. De geveldelen zijn als het ware ingepast tussen liggers en betonnen fundering. De wachtkamer en het plaatskaartenkantoor kregen puien van red maranti (tropisch hardhout), bezet met vensterglas en voor de borstweringen geëmailleerd gehard glas. Het platte dak biedt ook aan de straat- en perronzijde een luifel van ruim een meter. Het dienstdeel werd opgetrokken uit geel bezande handvormsteen en voor het torentje werd een bruine variant gebruikt. (204)

Het type is uitsluitend toegepast in landelijke dorpen als vervanger van de 19e eeuwse voorganger. Het grote type werd gebouwd in Beilen (1972), Buitenpost, Didam, Veenwouden, Wijchen (alle in 1973), Venray (1976) en Best (1977). Het kleine type verrees in Tegelen, Zuidhorn, Akkrum (alle in 1972), Wehl, Ravenstein (1973), Grouw-Irnsom, Grijpskerk (beide in 1976), Borne (1975), Barneveld Centrum, Raalte (beide in 1978) en Breukelen (1980).



station Ravenstein (perron- en voorgevel)



Station Ravenstein (plattegrond)

Het is overigens opmerkelijk dat in Deurne in 1976 niet een dergelijk standaardgebouw gebouwd werd, maar nog een station van het duurder 'Anna Paulowna-type' als vervanger van het Waterstaatsgebouw. Vermoedelijk is het hier het gemeentebestuur geweest dat een "bescheiden stationsgebouwtje" niet als "een nuchter feit" wilde accepteren (205) en een meer exclusief station verlangde "als een representatieve 'stadspoort', waaraan de importantie van hun gemeente kan worden afgemeten". (206)

Het eerste station in de reeks nieuwe, eenvoudige stationsgebouwen verrees in Beilen in grauwe, goedkope betonsteen. Afwijkingen binnen dit type treffen we voornamelijk aan bij de exemplaren die het laatst gebouwd werden. Voor Venray werd geen bezande handvormsteen in twee kleuren, maar een eenvoudige, goedkope metselsteen (vormbaksteen) gebruikt. Bovendien heeft het station geen uitbouw voor de beveiliging gekregen. In Raalte en Barneveld Centrum is uitsluitend de gele handvormsteen toegepast en ook hier geen uitbouw voor toezicht en beveiliging. Belangrijkere afwijkingen zien we voorts bij het station te Best, waar de overluidende doorgang dubbel zo lang is en waaronder zich de trap en de tunnel naar het tweede perron bevindt. Op dit tweede perron staat een wachtkamer met gelamineerde

liggers, geheel in stijl met het station. Het station zelf heeft vanwege de krappe ruimte geen uitbouw op het perron, maar om het toezicht te verbeteren is de perrongevel van de dienstafdeling iets naar binnen geplaatst. Tenslotte wijkt Best nogal af doordat de muurdelen uit goedkope, grauwe betonsteen zijn opgetrokken, net als Beilen. Deze betonsteen werd ook gebruikt in Breukelen, het laatst gebouwde station in deze serie. Breukelen heeft ook een ingekorte dienstafdeling, waardoor de houten liggers aan deze zijde een stuk uitsteken. Kennelijk is ad hoc besloten het gebouw korter te maken, terwijl de constructieve elementen al op voorraad waren. Een aanpassing op esthetische gronden lijkt minder waarschijnlijk bij deze verwaterde variant op een verwaterde versie van het oorspronkelijk zeer charmante type à la Anna Paulowna.

Andere, overigens ondergeschikte variaties binnen het standaardgebouw van de jaren zeventig, betreffen de plaatsing van de toegangsdeuren naar de wachtkamer. Sommige gebouwen van het grote type hebben drie in plaats van twee toegangsdeuren en sommige gebouwen van het kleine type hebben er één in plaats van twee. Dit heeft verband met de overal weer variërende toevoerlijnen van voetgangers en het heeft ook zo zijn consequenties voor het aantal zitplaatsen in de wachtkamer. Ook variabel is de plaats van de tweede toegangsdeur naar de dienstruimte. Soms zit hij in de kopse gevel. Voorts is het vermeldenswaardig dat een abri in de stijl van dit stationstype (met gelamineerde liggers) gebouwd is op het perron van station Vroomshoop. In Ravenstein is het wapen van het dorp (een raaf in een schild) op de gelamineerde ligger aan de perronzijde geplaatst.



Station Veenwouden, kort na de oplevering. Prominent aanwezig op deze afbeelding zijn het zithoekje van oude spoorbiels en de zitjes van buffers (bufferzitjes). Dergelijke omgevingsvormkunst is typerend voor stationsgebouwen uit deze generatie en valt ook onder de categorie 'Bielsbouwsels'. Het waren ontwerpen van Benbielist' N.H. Benninga uit Laren (NH). (Prentbriefkaart, collectie auteur)

Alle stationsgebouwen van dit type zijn in 1998 nog aanwezig, al staat Best op de nominatie om binnen afzienbare tijd te verdwijnen in verband met het viersporig maken van het traject

Eindhoven - Boxtel. Het stationsgebouw is gesloten, maar de inventaris en het archief zijn niet weggehaald. Die ligt nu (maart '98) over de vloer verspreid. Een groot aantal gebouwen heeft de loketsluitingsgolf over zich heen zien gaan en staat te huur. De stations Akkrum, Wehl en Zuidhorn staan leeg. Station Zuidhorn heeft nog wel enige tijd een weinig succesvolle boulangerie te huisvesten gehad. Tegelen staat te huur, sinds het in juni 1997 vervangen is door een nieuw station, vijfhonderd meter noordelijker aan de spoorlijn Roermond - Venlo. Een herbestemming is inmiddels gevonden voor Veenwouden (VVV-kantoor, ook plaatskaartenverkoop), Grijpskerk (kunstenarsatelier) en Grouw-Irnsom (eerst pizzeria en tegenwoordig weg(!)-restaurant, waartoe het geheel verbouwd werd). Het station van Raalte huisvest thans snackbar 'Het Spoor'. Net als in wegrestaurant Grouw-Irnsom verkoopt men er naast warme hap ook treinkaartjes. De overige stations zijn op normale wijze in dienst met bemenst loket, al is bij de grote exemplaren de loketbalie zodanig verbouwd dat er nog maar in één loket voorzien is. De publieke toiletten van de grote exemplaren zijn overal buiten dienst gesteld. Bij de meeste stations werd de wachtkamer gemoderniseerd en soms is de plaats van de dienstdeur gewijzigd. In Barneveld Centrum werd in het voorjaar van 1998 tegen het gesloten dienstdeel een vleugel gebouwd, 'in stijl' met het station, ten behoeve van een shoarmaverkoper. (207)

Noten bij hoofdstuk 6:

189 - Douma 1965b, p. 324.

190 - Leeuwen 1988, pp. 69 en 99.

191 - Als vierde glaszijde wordt hier de loketwand aangevoerd die een 'vrij' en open uitzicht biedt op het plaatskaartenkantoor.

192 - Douma 1965b.

193 - De spoorlijnen ten noorden van Zaandam veranderden in de jaren zestig van ingedutte lijnen van lokaal belang tot belangrijke aderen voor de forenzenstroom richting Amsterdam. Niet alleen werden hiervoor de verouderde waterstaatsstations vervangen door moderne gebouwen, ook werden de baanvakken geëlektrificeerd, geautomatiseerd en deels van dubbelspoor voorzien. Bovendien werd het nieuwste materieel met hoge aanzet-snelheden hier ingezet. Zie ook J. M. A. de Graaf, Den Helder-Alkmaar 125 jaar, in: Op de Rails, jrg. 59 (1991), p. 97-100.

194 - Douma 1964b.

195 - Leeuwen 1988, p. 99.

196 - In de loop van de jaren zestig verloor het vervoer van bagage, fietsen en expresgoed aanzienlijk in betekenis, waardoor de baten niet meer opwogen tegen de hoge kosten die deze dienst met zich meebracht voor personeel en opslagruimte. Bij de minst belangrijke stations werd de mogelijkheid tot fiets- en bagageverzending dan ook geschrapt.

197 - In 1970 werd het binnenlandse vervoer van ingeschreven bagage en fietsen volledig opgeheven. Vanzelfsprekend kregen nieuwe stations dus geen bagageruimte meer. In de jaren ervoor was bij een groot aantal stations de bagageverzending al eerder verdwenen (zie noot 196), bijvoorbeeld station Etten-Leur, waar de bagageruimte twee jaar na de bouw al buiten gebruik raakte (1967). Bagageverzending naar het buitenland bleef wel gehandhaafd op stations waar internationale treinen stopten. Voorts werd het fietsenvervoer geconcentreerd in de zomermaanden op een beperkt aantal (grote) stations. Vervoer van bagage, waarbij de reiziger zelf voor begeleiding en uitladen zorgde, bleef uiteraard wel mogelijk. Een en ander

vertaalde zich ook in de bouw van de grote serie stoptreinen (het zg. 'materieel '64) die tussen 1966 en 1976 werd afgeleverd. De treinstellen van na 1969 werden niet meer van een bagageruimte voorzien, ten gunste van 16 extra zitplaatsen.

198 - Douma 1973.

199 - Alle stations van het plinttype werden in de periode juli 1997 - februari 1998 door de auteur bezocht.

200 - Douma 1979.

201 - Citaat uit Douma 1979.

202 - Een wrang voorbeeld is station Appingedam (1884), een waterstaatstation 'derde klasse' uit de derde staatsaanleg, dat al in 1972 op de rijksmonumentenlijst geplaatst werd, maar na jarenlange leegstand sterk vervallen was geraakt en midden jaren tachtig gesloopt werd.

203 - Reeds nu kunnen we over de standaardstations zeggen: "Dit zijn nog stations die een loket hadden!"

204 - Beschrijvingen zijn gebaseerd op betekeningen van Didam (grote type) en Ravenstein (kleine type).

205 - Bedacht dient te worden dat NS altijd goedkeuring voor haar nieuwbouplannen dient te krijgen van het gemeentebestuur en de plaatselijke welstandscommissie.

206 - Citaten uit Douma 1974c, p. 84.

207 - Alle stations van dit type werden in de periode 1997 - maart 1998 door de auteur bezocht.

Hoofdstuk 7

De zeer kleine haltes in seriebouw

7.1 Het kleine standaardgebouw van Kloos

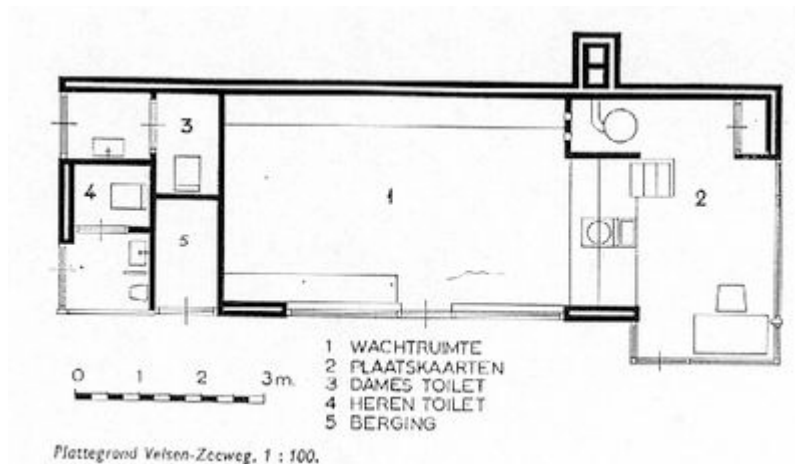
In de vorige twee hoofdstukken werd beschreven hoe de NS tientallen halteplaatsen voorzag van een bescheiden, maar compleet en volwaardig stationsgebouw. In de jaren vijftig werd ook de aanzet gegeven tot het ontwikkelen van een gestandaardiseerd halte-type van nog minimalere omvang. Dit halte-type zou worden toegepast op de stations met de meest bescheiden aantallen reizigers. De spoorwegdirectie was van mening dat ook op dit soort stations een representabel gebouw vereist was. Dr. Ir. W. B. Kloos ontwierp daartoe in dezelfde tijd als het 'type Vierlingsbeek' een haltegebouw waarvan het prototype in 1957 in Velsen gebouwd werd. (208) Bij de wijziging in 1958 van de Zeeweg te Velsen kwam de kruising met de spoorlijn naar IJmuiden noordelijker te liggen, waardoor ook de situatie van de gelijknamige spoorweghalte veranderde. Het kleine houten wachthuisje uit 1927 werd vervangen door het eerste exemplaar van een nieuw type zeer kleine stationsgebouwen. (209)

Het programma van eisen voor dit type was in geminimaliseerde vorm min of meer gelijk aan het andere Kloos-type:

- een wachtkamer met een aantal vaste zitbanken.
- een verwarmd plaatskaartenkantoor met "modern toegerust loket" en een glazen uitbouw voor eventuele plaatsing van het bedieningstoestel van de overwegbomen.
- "een zeer bescheiden bagageruimte (hok)", op de plattegrond aangeduid als berging.
- een toiletafdeling met afzonderlijk heren- en damestoilet.

Kloos achtte het voorts gepast een station in een dergelijke minimale uitvoering "een zo argeloos en bescheiden mogelijke architectuur" mee te geven. (210)

De basisconstructie van dit gebouw bestaat uit twee in de lengterichting geplaatste houten portalen, waarvan het portaal aan de perronzijde ongeveer een meter hoger is dan het portaal aan de pleinzijde. Hierdoor ontstaat het voor dit type zo kenmerkende 'lessenaardak' dat aan de perronzijde uitsteekt en aldus een bescheiden luifel vormt. De gemetselde gevel aan de pleinzijde is op enkele bovenramen voor toiletten en bagageruimte na geheel blind en wordt doorbroken door de aangemetselde schoorsteen die, net als bij het andere 'type Kloos' voor een verticaal element zorgt. In de perrongevel is alleen metselwerk voor de penanten toegepast. De overige geveldelen bestaan uit doorgaande houten kozijnen waarin deuren, vensterglas en als borstwering houten panelen geplaatst zijn. Een dergelijke geveloplossing vinden we ook aan de kopse kant van de plaatskaartenruimte. In de gemetselde kopse gevel aan de toiletzijde zijn de beide dichte toiletdeuren geplaatst, die net als de deur naar de berging Baskisch rood geschilderd zijn. (211)



Plattegrond station Velsen Zeeweg, uit: Kloos 1960.

In het interieur van de wachtkamer, die alleen vanaf de perronzijde betreedbaar is, is schoon metselwerk toegepast. De loketwand is boven en onder het raam met schrootjes afgetimmerd. De ondiepe wachtkamer (3,25 meter) biedt slechts gelegenheid voor de plaatsing van één loket met standaardbreedte van ruim twee meter. De resterende ruimte bestaat uit een gemetselde muur, waarachter een heteluchtkachel in de loketruimte geplaatst is. De warmte van deze kachel is in de eerste plaats bestemd voor de lokettist, die immers de gehele dag in de loketruimte aanwezig is. Om de (kortstondig) wachtende reizigers ook enige warmte te verschaffen is de scheidingsmuur geperforeerd, zodat de warme lucht ook in de wachtruimte kan doordringen.

Het is opvallend dat bij dit stationstype van minder moderne materialen gebruik is gemaakt dan bij het andere Kloos type. Voor de constructie van het gebouw is hout in plaats van beton gebruikt. Ook de kozijnen zijn hier traditioneel van hout in plaats van staal. Als steensoort is gekozen voor de bezande baksteen van de Belvédère-steenfabriek te Maastricht (212), die ruwer is dan de gladde verblendsteen en geen aansluiting lijkt te willen zoeken met eigentijdse vormen en materialen. Het gebouw is kortom volkomen pretentieloos. Toch heeft Kloos nog een klein monumentaal en historisch detail aangebracht: het onvermijdelijke jaartal staat in vier afzonderlijke ijzeren cijfers op het kozijn onder de luifel, precies boven de toegangsdeur.

Van dit type station is uiteindelijk slechts een viertal identieke exemplaren gebouwd; het is dus van massale seriebouw zeker niet gekomen. Kennelijk bestond rond 1960 bij de spoorwegen toch niet zo'n grote behoefte aan een dergelijke minimale stationsvoorziening. Het gebouw Velsen Zeeweg staat anno 1998 nog steeds langs de spoorlijn naar IJmuiden, maar het werd al in 1983 gesloten, gelijk met de opheffing van de reizigersdienst op de spoorlijn Santpoort Noord - IJmuiden. Het gebouw biedt thans onderkomen aan een handel in kunststof kozijnen. Een aantal geveldelen werd gewijzigd. (213) In hetzelfde jaar als Velsen Zeeweg (1958) verrees aan de spoorlijn Leeuwarden - Stavoren een nieuwe accommodatie voor het station Koudum-Molkwerum. Het uiterst geringe aanbod aan reizigers op deze spoorlijn maakte zelfs dit minimale stationsgebouw overbodig. Het werd rond 1980 afgebroken en vervangen door een glazen wachtklokaaltje. Een zelfde verhaal geldt ook voor Klarenbeek, aan de spoorlijn Apeldoorn - Zutphen dat in 1959 een klein Kloos-gebouw kreeg en dat inmiddels ook al weer jaren verdwenen is. In 1959 werd de halte Zwolle Veerallee van

zo'n standaard Kloos-halte voorzien. Deze halte ligt slechts 500 meter van het hoofdstation, aan de lijn naar Kampen en diende om het westelijke stadsdeel te ontsluiten dat door de Willemsvaart nogal geïsoleerd lag. Nadat de Willemsvaart gedeeltelijk gedempt was, verloor het stationnetje alle betekenis en werd het begin jaren zeventig gesloten. Het gebouw staat er echter nog steeds in vrijwel ongewijzigde staat als onderkomen voor een hobby-vereniging van NS. (214)



Station Klarenbeek in 1959 (foto NS/collectie auteur)

7.1.1 Enkele andere eenvoudige voorzieningen uit de 2e helft van de jaren '60

In Zuid-Limburg werden in de jaren zestig nog wel twee stations gebouwd die sterk verwant zijn aan het kleine Kloos-type. In 1966 kreeg Eijgelshoven een nieuw station. (215) Het gebouw is in oppervlakte iets groter dan het type Velsen Zeeweg en is uitgevoerd in meer moderne materialen: betonnen dragers voor het dak en gele verblendsteen voor de muurvlakken en penanten. (216) De schoorsteen aan de achterzijde werd van een betegeling met natuursteen voorzien. Het gebouw had aan de voorzijde geen uitbouw voor de beveiliging. In een bagageruimte werd niet voorzien en de toiletafdeling werd geminimaliseerd ten gunste van een grotere wachtruimte. Het station heeft hierdoor aan drie zijden ramen gekregen, wat de transparantie en openheid zeer ten goede komt. Een soortgelijke halte werd in 1968 precies twee kilometer verderop gebouwd in Chèvremont, een stadsdeel van Kerkrade. Het gebouw werd iets dieper dan Eijgelshoven en kreeg ook een uitbouw voor de beveiliging. Beide gebouwen hebben tegenwoordig geen 'bediend plaatskaarten' meer, zijn nogal afzijdig gelegen en daardoor een makkelijke prooi voor vandalisme. Eijgelshoven en Chèvremont zijn daarom dichtgespijkerd en wachten op een eventuele herbestemming. (217)

Een zeer klein haltegebouw werd gesticht te Sappemeer Oost (1967, architect Ir. C. Douma). (218) Hier verrees een glazen wachthuisje met een V-vormig, inknikkend dak dat aan de bovenzijde weer afgeplat is en aan de onderzijde met schrootjes is beslagen. Het gebouwtje werd nog voorzien van een zeer kleine gesloten dienstruimte annex toilet, waartoe toegangsdeuren in de zijgevel en in de wachtruimte zitten. Het gebouw is tegenwoordig nog

aanwezig, maar is afgesloten en maakt een gevandaliseerde indruk. Het loket en toilet zijn verwijderd ten behoeve van een ruimere wachtgelegenheid. Eveneens aan de spoorlijn Groningen-Nieuweschans werd in 1975 een soortgelijk (maar enkele traveeën langer) gebouwtje gesticht te Martenshoek als vervanger voor de wrakke houten accommodatie. Dit gebouwtje moest ook beveiligingsapparatuur kunnen herbergen (maar heeft dat nooit gedaan) en was onder andere daarom wat ruimer uitgevoerd. Aanvankelijk was hier een gebouw a la Ravenstein of een sekstant gedacht, maar stedenbouwkundig leverde dat geen bevredigend beeld op. (218a) Het nieuwe stationsgebouw te Martenshoek heeft het overigens niet lang volgehouden: begin 1989 werd het reeds gesloopt.

Ook werd op station Hoek van Holland Haven, op het perron voor de forenzentreinen richting Rotterdam, in 1969 een zeer eenvoudig plaatskaartenkantoortje geopend met wachtruimte. Bij dit gebouw, dat evenals Sappemeer Oost geen algemene seriematige navolging heeft gekregen, valt de blokvormige luifel boven de ingang op. Rond 1975 werd het loket vervangen door een plaatskaartenautomaat. Het gebouwtje is, vermoedelijk in de jaren tachtig, vervangen door een moderner kantoortje, type "Utrecht Lunetten".

7.2 Veranderde bedrijfsvoering en 'Spoorslag '70'

Eind jaren zestig kregen de spoorwegen een nieuwe impuls om tot het stichten van een aantal zeer eenvoudige haltes over te gaan. De achterliggende reden hiervan is gelegen in het toenemende autogebruik en het daaraan gepaard gaande dichtslibben van autowegen en binnensteden. Ander gevolg van het toegenomen autogebruik in de jaren zestig is een afnemend reizigersvervoer voor de spoorwegen. (219) De NS zag haar opbrengsten dalen (220) en in combinatie met stijgende exploitatie- en personeelskosten raakten de Spoorwegen voor het eerst van hun bestaan in de rode cijfers. Het deficit werd door de overheid rechtgetrokken, maar zij verlangde daarbij wel een grotere efficiency van NS in een andere bedrijfspolitiek. In plaats van een bedrijfseconomisch rendement zou een maatschappelijk rendement het belangrijkste bestaansrecht worden. De speciaal opgerichte actiegroep *Stimurail* zette haar plannen uiteen in de nota *Spoorslag '70* en *Sporen naar '75*. (221) Eén van de plannen behelsde de opening van een groot aantal voorstadshalten met ruime parkeergelegenheid.

De automobiel diende niet zozeer als concurrent beschouwd te worden (een bij voorbaat verloren strijd), maar als relevant aanvoermiddel naar het station. Bij de meeste stations in binnensteden is de voorrijd- en parkeergelegenheid maar zeer beperkt en valt daar door de bestaande bebouwing ook niet veel meer aan te verbeteren. In een geheel nieuw aangelegde accommodatie buiten de krappe binnensteden zijn deze voorzieningen natuurlijk wel te treffen. De eerste echte parkeerhalte (met 200 parkeerplaatsen) werd in 1966 ten zuiden van Bussum geopend. Bussum Zuid diende voornamelijk om autogebruikers in het Gooi per trein naar Amsterdam te vervoeren, dat inmiddels steeds slechter per auto te bereiken was geworden. (222)

Een andere reden tot het openen van nieuwe voorstadshaltes was gelegen in het feit dat de uitdijende buitenwijken van steden steeds verder van het meestal bij de binnenstad gesitueerde station kwamen te liggen. Om het reizigersaanbod weer omhoog te krijgen ("breng de trein dicht bij het publiek", luidde een van de eisen van *Spoorslag '70*) was het dus zaak om deze nieuwe bevolkingsconcentraties van een "tappunt van openbaar vervoer" te voorzien. Zo werd eind jaren zestig de Rotterdamse agglomeratie van een aantal nieuwe voorstadshalten voorzien: Rotterdam Alexanderpolder, Rotterdam Lombardijen en

Vlaardingen West. (223) Ook elders in den lande werden dergelijke haltes geopend: Arnhem Presikhaaf, Delfzijl West, Utrecht Overvecht etc.

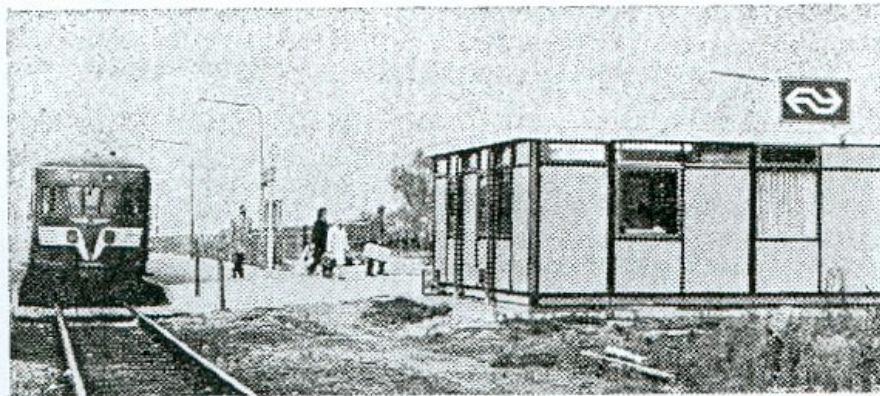
Heropening van reeds jaren gesloten haltes en stations was ook een middel om de trein weer dichterbij de reiziger te brengen (Etten-Leur, Rijswijk). In veel gevallen zijn kleine woonkernen na de oorlog sterk gegroeid en bieden ze alsnog een potentieel reizigersaanbod. Voorbeeld hiervan is station Haren, ten zuiden van Groningen, dat aanvankelijk in 1936 zijn stationsaccommodatie verloor, maar in september 1968 weer met een nieuw station in de dienstregeling werd opgenomen. Het station (de tweede parkeerhalte in Nederland) staat echter niet alleen de vermeerderde Harense bevolking ten dienste. Het ruime parkeerterrein maakt het station ook aantrekkelijk voor automobilisten uit de provincie Groningen, die vanuit Haren een rechtstreekse trein naar de Randstad of de binnenstad van Groningen kunnen nemen. (224)

7.2.2 Enkele nood-voorzieningen en pre-fab stations

Bij de nieuwe voorstadshalte Arnhem Presikhaaf (1969) werd bij wijze van noodvoorziening een geprefabriceerd stationsgebouw geplaatst. Deze houten keet, die waarschijnlijk overigens van een ander station afkomstig was waar het ook als noodvoorziening dienst deed, werd voorzien van een wachtkamer en een afgescheiden plaatskaartenkantoor met enkele dienstruimtes. Het gebouwtje mat 5 bij 8 meter in een modulair systeem van 1 meter brede traveeën en had een flauw hellend zadeldak. Een definitief station (Het personeelsblad *De Koppeling* van 3 oktober 1969 sprak over een 'sekstant') is er nooit gekomen. Uiterlijk 1981 verdween de noodvoorziening en was Arnhem Presikhaaf een onbemende halte geworden.

Van dit soort houten keten moeten er eind jaren zestig diversen dienst gedaan hebben bij nieuw geopende haltes (o.a. Bussum Zuid van 1966 tot 1970, in Amsterdam Bijlmer ná 1971 en in Rotterdam Lombardijen van 1964 tot 1968), maar ook bij stations waar het 19e eeuwse gebouw afgebroken werd en waar men kennelijk toch niet helemaal zónder kon.

In Nieuweschans werd in 1972 een experiment gedaan met een nieuw soort geprefabriceerd stationsgebouwtje dat als opvolger moest dienen voor het kolossale 19e eeuwse waterstaatstation. Volgens een artikel in het NS-personeelsblad *De Koppeling* betrof het hier een eerste exemplaar, maar voor zover bekend heeft dit stationstype geen navolging gekregen, hoewel het niet ondenkbaar is dat dergelijke bouwsels bij verschillende in de jaren zeventig afgebroken stations als zeer tijdelijke opvolger dienst heeft gedaan. Het prefab gebouwtje in Nieuweschans is in de jaren tachtig weer verwijderd.



Het eerste prefab-stationsgebouw van Nederland staat in Nieuwe Schans.

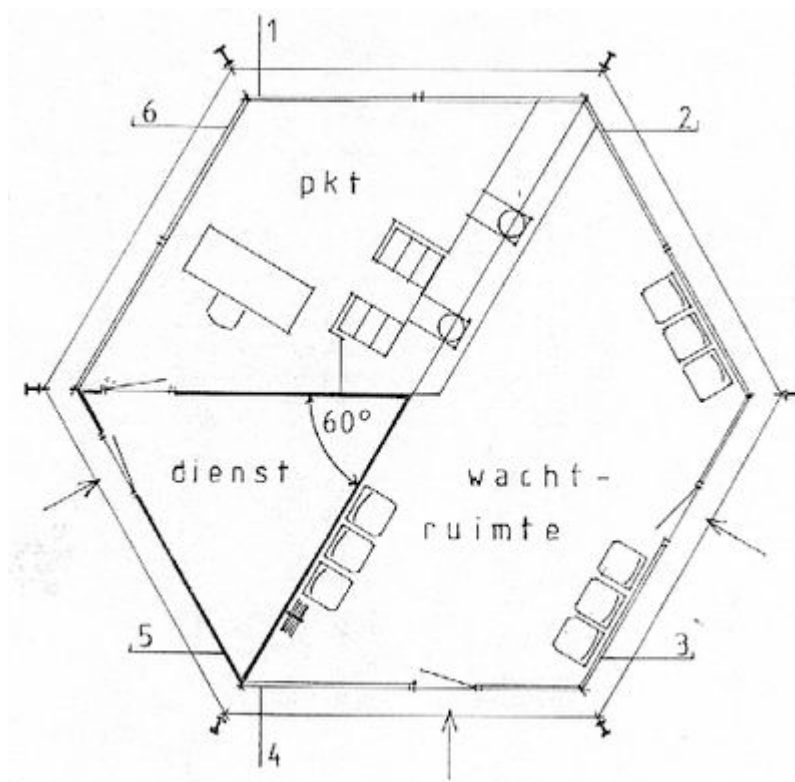
Station Nieuweschans in 1972, bron: De Koppeling, nr. 442, 17 november 1972, p. 3.

Wel heeft er in Nieuwerkerk aan de IJssel een soortgelijk (maar kleiner) gebouw als tijdelijke halte dienst gedaan. Het gebouwtje werd tijdens de opening van het station op 21 mei 1971 feestelijk in gebruik genomen. Het is niet bekend hoe lang het dienst gedaan heeft.

Nieuwerkerk aan de IJssel kreeg pas in 1989 een volwaardig stationsgebouw naar ontwerp van Th. J. B. Fikkers. In hoeverre ad hoc oplossingen met keten en geprefabriceerde plaatskaartenkantoortjes na 1970 nog navolging gehad heeft is moeilijk na te gaan. Voor een standaardisatie binnen de categorie van kleine (en nieuwe) halteplaatsen werd echter al spoedig een oplossing bedacht die hieronder wordt beschreven. Medio jaren '80 doet zich echter wederom het verschijnsel voor van pre-fab stations in de vorm van *porta-cabins*. Deze werden onder andere bij de tot dan toe onbemende halteplaatsen te Bunnik, Maarn, Den Helder Zuid en Waddinxveen Noord geplaatst. In Brummen werd een houten keet geplaatst.

7.3 De 'seksanten'

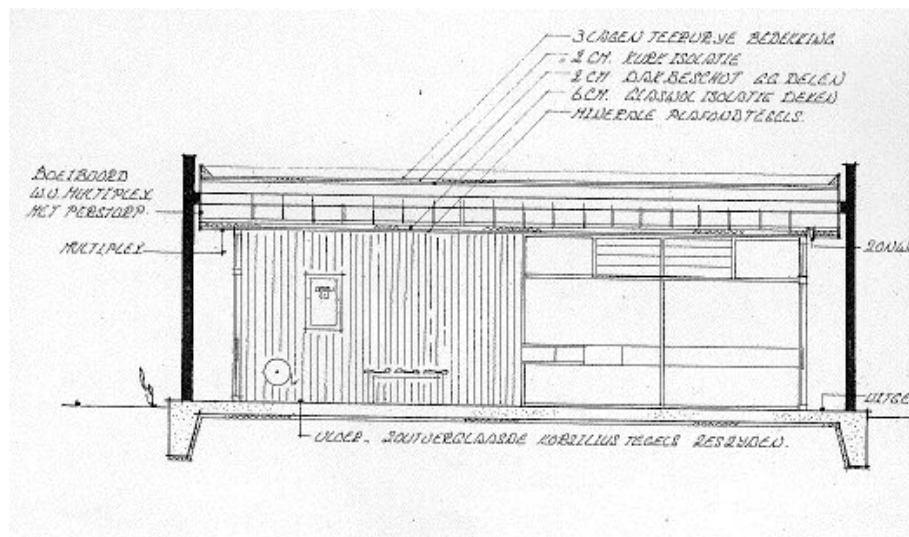
Om aan de behoefte aan een groot aantal voorstadsstations te voldoen, werd door Ir. C. Douma eind jaren zestig een standaardontwerp geleverd. Aangezien de budgetten over het algemeen krap waren, bleef dit ontwerp zeer eenvoudig. Het stationnetje kreeg in NS-kringen de naam 'zeskant', naar zijn zeshoekige plattegrond. De bijnaam verbasterde al spoedig tot *seksant*. (225) Het is "een kioskachting gebouwtje dat meer wegheeft van een stuk straatmeubilair dan van een stationsgebouw. Door de zeskantige vorm is het gebouwtje 'richtingloos' en kon het op veel plaatsen zonder bezwaren worden neergezet. Het gebouwtje toont naar alle kanten hetzelfde gezicht." (226) De eerste seksant werd geplaatst in Utrecht Overvecht. Het fundament bestaat uit een zeshoekige plaat beton met een doorsnede van ruim 12 meter. Op de hoekpunten staan I-profielen die het overstekende dak dragen. De brede dakranden bieden de mogelijkheid voor het aanbrengen van een vignet of klok. Vijf van de zes puien zijn vrijwel geheel van glas, gevat in hardhouten, zwarte kozijnen. Bij sommige exemplaren is later het onderste gedeelte met geëmailleerd gehard glas dichtgemaakt. De zesde gevel, waarachter zich een dienstruimte met toilet bevindt, is op twee bovenramen na geheel met verticale, houten schroten beslagen. De plattegrond van het gebouw is als een taart in drie stukken verdeeld: een zesde deel is een afgesloten dienstruimte waarvan de toegangsdeur zich in de wachtkamer bevindt. Hiervandaan kan het personeel de plaatskaartenruimte betreden die een derde deel van de totale ruimte inneemt. Deze plaatskaartenruimte biedt mogelijkheid tot plaatsing van twee loketten, maar in principe werd slechts van één loket uitgegaan. De overige helft van het gebouw is voor het publiek bestemd en doet dienst als wachtruimte/hal. Hiertoe zijn twee toegangsdeuren in de buitengevels geplaatst. Het interieur voorziet in een aantal kuipstoeltjes en een bescheiden verwarming. Op de vloer liggen zeskantige tegeltjes.



Plattegrond van een Sextant (tekening uit Cock Koelewijn : Sextant - portret van een achterhaald type stationsgebouw, in: Railhobby, jrg. 12 (1989), nr. 5/6, pp. 30/33.

In totaal werden zestien vrijwel identieke 'seksanten' gebouwd, de meeste inderdaad toegepast als voorstadshaltes in de Randstad: Utrecht Overvecht en Rotterdam Alexander in 1968, Maassluis West, Vlaardingen West en Voorschoten in 1970, Delft Zuid in 1971 en Dordrecht Zuid in 1973. Voorts verzeen in Brabant in 1972 Tilburg West en Eindhoven Beukenlaan. In Zuid-Limburg werden midden jaren zeventig ook 'seksanten' gebouwd als vervangers van de bestaande stations Beek-Elst, Susteren en Geleen Lutterade. Het heropende station Haren kreeg in '68 eveneens een seksant; de enige in het noorden des lands. De parkeerhalte Bussum Zuid werd in 1971 ook nog verrijkt met zo'n zeskantig gebouw, net als de aanvankelijk uiterst sobere haltes Diemen en Nijmegen Heyendaal, in respectievelijk 1978 en 1979.

Naar het ontwerp van de seksant werden ook een kantoortje voor de busmaatschappij Westnederland op het stationsplein van Delft gebouwd (in 1970) (226a) en het entree-gebouw van de achteringang van station Breda. Ook is er sprake geweest van een drievoudige seksant als achteringang voor het station Gouda, maar dit bleek te duur en is slechts bij een ontwerp gebleven (226b). De seksant op het Stationsplein te Delft is enkele jaren geleden verwijderd.



Hoewel deze standaard-voorstadshaltes alle vrijwel identiek zijn, is hun plaatsing ten opzichte van het spoor en de perrons nogal verschillend. Bij Nijmegen Heyendaal staat het station hoog boven de diep ingegraven spoorlijn; wachtende reizigers kunnen hiervandaan de trein niet zien aankomen en moeten bovendien ook nog een fikse trap afdalen om bij het perron te komen. Ook het personeel heeft hier geen zicht op perrons en spoorbaan. Een zelfde soort situatie is ook bij Tilburg West en Eindhoven Beukenlaan aan de hand waar het haltegebouw aan de voet van het hoge spoorwegtalud ligt. Deze stations zijn daarom op de perrons nog voorzien van een wacht-accommodatie in de vorm van een aantalabri's.

Anno 1998 zijn de meeste van deze 'sekstanten' nog aanwezig en hebben in tegenstelling tot vele 'plint'-typen en andere standaardgebouwen nog een bemenst loket. Rotterdam Alexander werd in 1985 tot intercystation verheven en kreeg daarom een gebouw van meer allure. Utrecht Overvecht verdween in 1993 als gevolg van het viersporig maken van het baanvak Utrecht CS - Blauwkapel. Een opvallend 'high-tech'-gebouw in een soort amphi-theater kwam er voor in de plaats. Spoorverdubbeling was ook de reden dat de sekstant te Voorschoten in 1995 moest verdwijnen.

Vergelijkbaar met de 'sekstant', maar van een andere opzet is een kleine serie vrijwel identieke haltes die naar ontwerp van Ir. C. Douma in een aantal plaatsen rond Arnhem gebouwd werd. Dit is een eenvoudig rechthoekig haltegebouwtje dat uit een wachtkamer en plaatskaartenkantoortje bestaat. De halte, gebouwd op het perron, bestaat uit een stalen skelet dat voor wat betreft het dienstdeel deels dichtgemaakt is met plaatmateriaal. Het gebouwtje heeft een plat dak, dat aan de onderzijde over de lengte is ingeknikt, waardoor het zekere reminiscenties, ook in grootte, met Hilversum Sportpark heeft. De haltes van dit type werden in 1980 in Elst, Duiven en Velp gebouwd. De wachtkamer te Elst is voorzien van geëit glas met 'wachtende reizigers' naar ontwerp van N. Verbeek. (227) Door de kwetsbaarheid van het vensterglas is er nu nog maar één reiziger over.

7.4 De 'Leidse Abri's'

Overigens werden lang niet alle nieuw geopende voorstadshaltes van een sekstant voorzien. De minimale middelen die de NS ter beschikking stonden in de jaren zeventig maakten zelfs de bouw en exploitatie van een 'sekstant' onmogelijk. Nieuwe haltes als Arnhem Presikhaaf, Delfzijl West, Hengelo Oost, Voorburg 't Loo, Emmen Barges en Utrecht Lunetten kregen slechts een of twee rechthoekige, glazen wachtruimtes van 10 bij 3 meter. Deze zogenaamde 'Leidse Abri's' (*De eerste Leidseabri werd in 1965 op het perron van station Leiden in gebruik genomen*) werden voorzien van houten banken en een paar prullenbakken. De enige luxe die deze gebouwtjes meekregen, was een verwarming die veelal een onaangename, weeïge geur verspreidde, (228) zodat de wachtende reiziger veelal liever op de onbeschutte perronbanken zijn heil zocht.



Leidseabri op het (lage) perron van station Klarenbeek, opname 28 maart 1999, V. M. Lansink

Zoals gezegd heerste bij NS in de jaren zeventig niet de opvatting dat een verzorgde stationsaccommodatie een belangrijke bijdrage tot het reiscomfort is en natuurlijk kan men ook stellen "beter zo'n station dan helemaal geen station", maar erg wrang wordt het wel als men bedenkt dat de Leidse Abri nog veel vaker is toegepast als vervanger van karakteristieke 19e eeuwse stations, waarvan er in de jaren zeventig tientallen gesloopt zijn. Een van de meest schrijnende voorbeelden is Workum, dat tot 1973 een Waterstaatstation type derde klasse (229) had dat prachtig gesitueerd, net buiten het dorp, een statige oprijlaan heeft, waaraan ook het onvermijdelijke stationscafé annex -hotel ligt. Precies op de plek van het station staat thans een ontluisterende Leidse Abri en het is even betreurenswaardig als belachelijk dat dit anonieme (230) bouwsel de statige situering geniet die destijds het ongetwijfeld oversized stationscomplex toebedeeld was. (231) Dergelijke oplossingen zijn in de zeventiger jaren veelvuldig toegepast. Het dure onderhoud aan de grotendeels leegstaande Waterstaatsstations was de NS een doorn in het oog (zie hoofdstuk 6). De stations werden echter niet hier en daar, willekeurig door Leidse Abri's vervangen, maar gehele spoorlijnen werden aldus 'gesaneerd' (232):

Sauwerd - Roodeschool (1971) (233), Deventer - Zwolle, Sittard - Heerlen (1972) (234), Leeuwarden - Harlingen en Leeuwarden - Stavoren (235).

Leidse abri's werden ook veelvuldig toegepast als extra wachtaccommodatie bij grotere stations op de perrons. Tegenwoordig zijn de meeste Leidse Abri's al weer vervangen door een moderner (onverwarmd) type.

7.5 'Standaarduitrusting kleine stations'

De minimale voorzieningen die al deze voornoemde halteaccommodaties met zich meebrachten, deed NS halverwege de jaren zeventig realiseren dat het dieptepunt van comfort-voorziening wel bereikt was. Een blik naar de net geopende metrolijn van Amsterdam liet zien dat het ook anders kan: "Hier wordt de reiziger met roltrap of lift een station ingevoerd met een bijzonder hoog comfortniveau. Bij NS daarentegen klimt hij in veel gevallen tegen de spoordijk op en leunt vervolgens ergens tegen een ijzeren hek, verdwaasd rondkijkend naar een warboel van stalen, glazen en kunststofattributen, die kennelijk nodig zijn om de trein te laten rijden en de reiziger de weg wijzen." (236) Onder auspiciën- van de 'commissie huisstijl' bracht Ir. C. Douma in 1975 een rapport uit 'Standaarduitrusting kleine stations', waarin beschreven wordt hoe met behulp van minimale middelen en kleine wijzigingen een beter beeld kan worden verkregen. In de eerste plaats wordt gesteld dat in plaats van hekken en afrasteringen met gaas beter beplanting gebruikt kan worden, dat vriendelijker oogt en onderhoudsarm is. Daar waar geen beplanting mogelijk is, bijvoorbeeld bij de 'zwevende' jukken-perrons op verhoogde spoordijken, wordt een "fleurige plastic band op een stalen onderstel" (237) gesuggereerd. Voorts worden grindtegels en kleurrijke, kunststof leuningën gesuggereerd en vooral een herschikking van het aantal abri's, wachtbanken en windschermen, waarbij deze geïntegreerd dienen te worden met reclame- en stationsnaamborden. Deze maatregelen zien we ook bij de meer landelijke stations genomen worden, waarbij de in het vorige hoofdstuk beschreven 'bielsbouwsels' terugkeren. De voorstellen van het rapport 'Standaarduitrusting kleine stations' zijn in de praktijk veelvuldig toegepast, maar hebben geen wezenlijke bijdrage geleverd aan de 'upgrading' van de minimale stations. Het blijken veeleer 'opleukingen' te zijn, die het station hooguit 'minder slecht' maakten. Meer succesvol zijn deze uitgangspunten geweest bij de stichting van nieuwe stations, zoals Hilversum N.O.S (1975, later: Hilversum Noord) en Heeze (1976), alwaar voor

een ruime en deugdelijke wachtgelegenheid gezorgd werd, alsook een aantal luifels van moderne materialen (bruin en oranje kunststof).

Het meest overtuigend in dit verband zijn de stations aan de Zoetermeer Stadslijn. De 'krakelingvormige' spoorlijn werd in 1976/1978 gebouwd als een soort semi-metrolijn tussen Den Haag CS en Zoetermeer, waarvoor ook speciaal materieel besteld werd. (238) De spoorlijn takt even voorbij Leidschendam-Voorburg af van de spoorlijn naar Hofplein, maakt een dubbele

lus door de Zoetermeerse nieuwbouwwijken en keert weer terug naar Leidschendam en Den Haag. Voor de Zoetermeer Stadslijn werd door ir. C. Douma een dozijn haltes ontworpen die niet alleen op overtuigende wijze geïntegreerd zijn met de bebouwing (239), maar ook een grote architectonische verwantschap hebben. Kaartverkoop vindt plaats middels automaten, de stations werden enkel voorzien van twee perrons met wachtgelegenheid. De langgerekteabri's zijn opgetrokken uit stalen profielen en bezet met veel glas. De lange, brede luifels reiken tot bijna aan het rijprofiel van de trein en hebben een afgeschuinde bruine rand. Aan de onderzijde zijn ze beslagen met bruine schrootjes. In het bruingeschilderde stalen staketsel van deabri's zijn wachtbanken, windschermen, prullenbakken en dergelijke zaken opgenomen.

Als een soort herkenningsteken ("corporate identity" (240)) zijn alle perrons over de gehele lengte voorzien van een oranje-bruine band van kunststof die dienst doet als leuning/reling. Het beton in de viaducten en trappenhuizen is ruw en kaal gebleven, bij sommige delen nog geaccentueerd door een reliëf van verticale banen die met een geprofileerde bekisting aangebracht zijn. De stations kwamen tussen 1977 en 1980 in dienst, zijn allen verschillend, maar vertonen onderling een zeer grote verwantschap. De halte Stadhuis (aanvankelijk: Centrum Oost) werd pas in 1985 afgebouwd en oogt daardoor anders. Gemeentehuis en sporthal zijn er als het ware overheen gebouwd en de wat donkere halte is stemmig verlicht in verschillende kleuren. Op afbouw wacht ook nog steeds Centrum West; het station verkeert nu al twintig jaar in de fase van betonnen ruwbouw.

Ondertussen hebben de Zoetermeer Stadslijnhaltes hun typerende jaren zeventig-uiteerlijk met bruin en oranje kunststof grotendeels verloren. Recent werden ze in de hedendaagse stationshuisstijl gebracht met veel lichtgrijze oppervlakken en helder blauw, rood en geel geschilderd staalwerk. De betimmering van de luifels met bruingebeitste schroten is echter onaangetast gebleven.

Over het algemeen kan er gesproken worden van een geslaagde seriebouw van eenvoudige haltes bij de Zoetermeer Stadslijn. De uitgangspunten van het rapport 'Standaarduitrusting kleine stations' zijn er op overtuigende wijze gerealiseerd. De gehanteerde vormtaal, materialen en kleuren zien we ook terugkomen bij nieuwe haltes als Alkmaar Noord (1980) en Capelle Schollevaar (1981, beide naar ontwerp van C. Douma). Voor wezenlijke verbeteringen aan reeds bestaande haltes waren toch echt meer architectonische ingrepen en dus meer geld nodig. Het verruimde budget kwam na 1980, maar werd voornamelijk aangewend voor grotere projecten. De minimale haltes zijn tegenwoordig veelal nog steeds 'unheimisch' ongezellig, al hebben prullenbakken, wachtbanken en fietsenhokken naar eigentijds design wel tot verbeteringen geleid.

Noten bij hoofdstuk 7:

208 - Kloos 1960, p. 701.

209 - Jongh 1983, p. 311.

210 - Kloos 1960, p. 701.

211 - Kloos 1960, p. 701.

212 - Kloos 1960, p. 701. Bij station Koudum-Molkwerum werd de beande Friese steen toegepast.

213 - De situatie ter plaatse werd in januari 1998 door de auteur opgenomen. Het gebouw verkeerde in een enigszins vervallen en geandaliseerde staat. Aangenomen mag worden dat het interieur niet meer in de oorspronkelijke staat verkeert.

214 - De situatie ter plaatse werd door de auteur opgenomen in februari 1998. Het jaartal staat ook nog steeds in ijzeren letters boven de ingang. Het was onmogelijk om naar binnen te kijken, zodat over de staat van het interieur niets gezegd kan worden. Het gebouw verkeerde uiterlijk in uitstekende staat. Een deel van het perron is ook nog aanwezig. [Noot 2003: het gebouw werd in februari 2000 afgebroken!]

215 - Vermooten 1987, p. 110 en 111. Aanvankelijk lag station Eygelsoven aan de spoorlijn Heerlen-Herzogenrath. Deze werd in 1949 voor reizigersverkeer gesloten. Reizigers voor Eijgelshoven maakten vanaf toen gebruik van de halte te Hopel, een buurtschap bij Kerkrade aan de spoorlijn Heerlen-Kerkrade. In 1966 kreeg Hopel een nieuw station en werd bij die gelegenheid omgedoopt in Eijgleshoven.

216 - In de huidige situatie heeft het gebouw bovendien aluminium kozijnen waarin ook kunststof geveldelen zijn toegepast. Vermoedelijk is dit echter het gevolg van een latere modernisering.

217 - Mondelijng mededelingen hieromtrent werden in maart '98 versrekt door NS-Stations te Maastricht. De situatie ter plaatse werd voor beide stations in januari 1998 door de auteur opgenomen. [Noot 2003: beide gebouwen werden in 2000 gesloopt!]

218 - Asselberghs 1968, p. 21.

218a - Het Utrechts Archief, archief ir. C. Douma

219 - Men nam liever de auto dan de trein. Niet alleen had dit te maken met het feit dat de auto voor velen steeds beter betaalbaar werd, ook gaven velen de voorkeur aan de auto vanwege een negatief beeld dat zij hadden van de trein als een "archaïsch en afgedaan vervoermiddel, aardig voor museumlijntjes, 'locphielen', sociaal zwakkeren die zich geen auto kunnen permitteren, alsmede degenen die de spanningen van het moderne snelverkeer niet langer kunnen verdragen..." (citaat uit Douma 1979), kortom de trein was voor 'kneusjes'.

220 - Eveneens een belangrijke reden voor de daling van de inkomsten was het verminderde goederenvervoer. In de jaren zestig verviel het kolenvervoer uit Zuid-Limburg door sluiting van de mijnen en de vrachtauto bleek voor Van Gend & Loos veelal een meer efficiënt vervoermiddel dan de trein. Zie ook Albers 1970, pp. 183-184.

221 - Faber 1989, pp. 272-273. Een belangrijk gevolg van Spoorslag '70 was het stichten van een 'intercity-net', waarbij 40 stations door intercitytreinen met een uursdienst met elkaar verbonden werden. De stoptreinen zouden als belangrijke aanvoer- en afvoertreinen op deze intercitys moeten aansluiten. Zie ook Albers 1970, pp. 187-189.

222 - Hupkes 1968, pp. 82-83.

223 - Schouten 1969, pp. 221-223.

224 - Dijksterhuis 1968, pp. 336-338.

225 - Vermoedelijk is de verbasterde bijnaam naar aanleiding van het spraakmakende tijdschrift 'Sekstant' van de NVSH (Nederlandse Vereniging voor Sexuele Hervorming) dat vooral in de jaren zestig voor veel tumult zorgde.

226 - Commentaar van Ir. C. Douma, in: Koelewijn 1989, p. 30. Zie ook Douma 1974a, pp. 27.

226a - Zie: Busstation Delft kreeg sextant, in: De Koppeling, nr. 336 (10 juli 1970), p. 7.

226b - Zie: Nieuw stationsgebouw Gouda-noordzijde wordt eenvoudiger, in: De Koppeling, nr. 609 (10 september 1976), p. 3.

227 - Leeuwen 1988, p. 98.

228 - Dit is sedert 1984 door de auteur proefondervindelijk op diverse stations ondergaan.

229 - Station Workum was vrijwel identiek aan de stations van Tiel en het naburige Sneek, die thans beide Rijksmonument zijn.

230 - Niet alleen is dit type abri in al zijn karakterloosheid anaoniem, ook is de ontwerper ervan onbekend gebleven.

231 - Natuurlijk is het ook op zijn minst verwonderlijk dat destijds Workum, een zeer klein en qua inwoners en industrie nogal bescheiden stadje, een relatief groot en voornaam station 'Waterstaat 3e klasse' kreeg. Dit heeft ongetwijfeld te maken met de voornaamheid die de spoorlijn Stavoren-Leeuwarden destijds toebedeeld kreeg. Deze spoorlijn maakte deel uit van de 'snelle' verbinding tussen de noordelijke provincies en Noord-Holland via de spoorveerdienst Enkhuizen-Stavoren. Na de bouw van de Afsluitdijk verloor deze verbinding aanzienlijk aan betekenis.

232 - Sanering houdt in dit verband niet alleen de sloop van de oude stationsgebouwen in. Ook de beveiliging van het baanvak werd geautomatiseerd en vereenvoudigd of centraal bediend vanuit de verkeersleidingspost op de grote stations. Het klassieke blokstelsel dat per 'blok' (op enkelsporige lijnen meestal het baanvak tussen twee stations) een eigen blokpostwachter had verdween geleidelijk in de periode 1970-1990. De blokpostwachter was vaak nog de enige bemensing op de kleine stations. Zijn verdwijning was dan ook een belangrijke reden voor NS om zich van het overvloedige station te ontdoen. Kaartverkoop zou dan in de trein geschieden.

233 - Station Baflo werd particulier verhuurd en kon dus behouden blijven. De abri werd eraan toegevoegd.

234 - M.u.v. het moderne station Geleen Oost.

235 - M.u.v. Sneek en het moderne station Koudum-Molkwerum.

236 - Citaat uit (anon.) 1975.

237 - Citaat uit (anon.) 1975.

238 - Het 'Stadsgewestelijk Materieel', beter bekend als de Sprinter. Deze treinen waren ingericht voor eenmansbediening (geen conducteur, de machinist hield met spiegels in- en uitstappende reizigers in het oog), kenden geen toiletten en een eerste klasse-afdeling, maar waren zeer geschikt voor trajecten met zeer veel haltes door hun hoge aanzetsnelheid en korte remweg.

239 - De verhoogde spoorbaan heeft zijn stations vaak boven de winkelcentra, waar uitgangstrappen in uitmonden. Er zijn ook woningen die hun voordeur aan het perron hebben.

240 - Douma 1987, p. 27.

Hoofdstuk 8

Overige stations uit de periode 1955 - 1980

8.1 'Unicaten' uit de jaren vijftig, zestig en zeventig

De Nederlandse Spoorwegen zou ernstig tekort gedaan worden als men denkt dat de jaren zestig en zeventig uitsluitend stations hebben opgeleverd volgens gestandaardiseerde programma's. In de vorige vier hoofdstukken mag die indruk wellicht gewekt zijn, een nadere beschouwing van de bouwactiviteiten in de genoemde periode leert dat nog een flink aantal stations gebouwd werd dat niet direct in een vakje te plaatsen valt. Toch is er bij deze gebouwen soms grote onderlinge verwantschap aan te wijzen, meestal in opzet en materiaalgebruik, en zijn er ook duidelijke verbanden met de seriematige gebouwen te zien, zoals ook tussen de stations van Van der Gaast en de standaardgebouwen van Kloos. Natuurlijk is dit allemaal niet zo vreemd: het zijn immers allemaal stations en ze hebben alle min of meer dezelfde functie. Binnen het bestek van dit hoofdstuk is het niet mogelijk alle relevante stations uitvoerig te beschrijven. Volstaan zal worden met een aantal representatieve exemplaren waarvan de meest opvallende kenmerken en overeenkomsten beschreven zullen worden.

Een station dat wellicht van groot belang is geweest voor de ontwikkeling van Douma's standaardstation 'op plintniveau', is Purmerend. Dit station werd in 1958 gebouwd naar ontwerp van ir. K. F. G. Spruit (241), een Overveense architect die niet in dienst was bij de spoorwegen. Helemaal duidelijk is het niet waarom NS een beroep heeft gedaan op een architect van buitenaf; wellicht omdat Van der Gaast en de andere architecten het te druk hadden met de talrijke (grote) bouwprojecten van de late jaren vijftig. Purmerend ontwikkelde zich in de jaren vijftig als een van de eerste belangrijke forenzen-plaatsen en verlangde dus een moderner geoutilleerd station dan het zeer vervallen (maar overigens prachtige) Waterstaatsstations uit 1882. (242) Het langwerpige, lage gebouw valt grofweg in drie verschillende delen te onderscheiden: een open, maar overdekt doorgangsdeel (dat overigens zijn doorsluisfunctie tenietgedaan ziet worden door de zeer onpraktische dranghekken van de in- en uitgangscontrole die toen nog van kracht was), een wachtkamer annex hal met geheel glazen wanden en een meer gesloten deel voor het plaatskaartenkantoor, bagageruimte, toiletten en een aantal dienstruimten. Dit deel is rondom deels voorzien van bovenlichten en heeft aan het perron een uitbouw voor de baanvakbeveiliging. De draagconstructie met betonbinten is in het zeer transparante, Rietveldachtige gebouw in het zicht gelaten. Het station staat grotendeels op de fundering van het oude gebouw en wordt 'opgetild' tot perronhoogte. Voor het doorgangsdeel aan de pleinzijde is het station voorzien van een brede trap van zes treden. De overeenkomst met de stations op 'plintniveau' is duidelijk. Aan de perronzijde biedt een ruim twee meter brede luifel over de gehele lengte van het gebouw beschutting. De dichte geveldelen van station Purmerend zijn opgetrokken uit witte geglazuurde baksteen, maar het meest opvallend is wel de gevel aan weerszijden van de

bagagedeur aan de pleinzijde. Deze is bezet met tegeltjes van 2 x 2 cm. in een abstract patroon volgens kunstenaar Frans Nix. De uitbouw op het perron is inmiddels weer verdwenen en de gevels aan het perron zijn later bezet met tegeltjes in een grijs en rood streeppatroon, overigens geen slechte toevoeging. Wel jammer is het dichtmaken van de onderste ramen van de wachtkamer met geelgeëmailleerd gehard glas, waardoor de transparantie deels verloren is gegaan.



Station Purmerend, december 1997 - foto V. M. Lansink

In 1965 werd Zoetermeer als snel groeiende forenzenplaats en 'overloopgemeente' van Den Haag weer in de dienstregeling opgenomen. Van oudsher lag het sinds de oorlog opgeheven station op het perron tussen de sporen van het dubbelsporige baanvak Den Haag SS - Gouda. De aanwezigheid van divergerende (uit elkaar lopende) sporen, leidde er toe dat Ir. J. Bak het nieuwe station eveneens als eilandstation ontwierp. Het gebouw werd Zoetermeer Oost gedoopt, hoewel er in 1965 (nog) geen ander station in Zoetermeer was. Het gebouw bestaat uit twee afzonderlijke bouwmassa's waartussen zich een open wachtgedeelte bevindt. Het voorste gedeelte herbergt de wachtkamer met plaatskaartenkantoortje, in het achterste deel zijn toiletten en enige magazijnruimtes gevestigd. Het geheel is overdekt door een doorgaande houten overkapping met luifels die gedragen wordt door stalen profielen. De luifels steken als vleugels enigszins omhoog en kregen aan de onderzijde een lamelvormig beslag. De profielen vormen tevens het skelet waar de gemetselde borstweringen en stalen glaspuien in gevat zijn. Bij een latere verbouwing zijn de gesloten geveldelen met vierkante, bruine tegels bezet. Bij deze verbouwing is ook de lamelvormige onderzijde van de luifels met een standaard-schrootjesbeslag vlak gemaakt en werden de toe- en uitgangseuropen aan de kopse zijde van de wachtkamer aan beide spoorzijden geplaatst. Ondanks de zeer sterke groei die Zoetermeer doormaakte vanaf de jaren zestig is Zoetermeer Oost door zijn excentrische ligging altijd van ondergeschikt belang geweest, zeker nadat in 1973 het meer centraal gelegen hoofdstation Zoetermeer van Douma geopend werd. (246) Dit laatste station werd bovendien in 1977 via een loopbrug over de A12 verbonden met het station Zoetermeer Driemanspolder aan de Zoetermeer Stadslijn naar Den Haag.



Station Zoetermeer Oost, 14 februari 1998, foto V. M. Lansink

Zoetermeer Oost is een van de weinige kleine stations die Bak in de jaren zestig en zeventig gebouwd heeft, maar het getuigt duidelijk van een andere architectonische taal dan we doorgaans bij Douma zien. Bij Bak is het gebouw veeleer een optelsom van verschillende delen (in Zoetermeer Oost onderscheiden we duidelijk de verschillende bouwmassa's, kap en luifels) die door een duidelijk zichtbare, veelal geaccentueerde constructieve elementen visueel tot een geheel samengebonden worden. In het volgende hoofdstuk zal met het standaardstation van Bak deze bouwkundige visie ook aan het licht komen. Bij Douma is de constructie meestal verwerkt in het gebouw en zijn het veeleer de afzonderlijke bouwmassa's die in elkaar grijpen en het station tot een compositorische eenheid maken.

De uitzondering om de regel te bevestigen wordt hier nu aangevoerd in de vorm van Zwijndrecht, waarvoor Douma in 1965 in samenwerking met M. W. Markenhof een nieuw station ontwierp. Bij dit station is een zestal portalen van stalen kokerspanten als een uitwendig skelet 'bovendaks doorgetrokken'. Hieraan is het platte dak opgehangen. Zwijndrecht kreeg het nieuwe station aan een zes meter hoge spoordijk, waartoe voor deze en andere monumentale oplossingen gekozen werd. Zo werd het gebouw door de betonnen paalfundering met 'paddestoelkoppen' (247) anderhalve meter boven maaiveld opgetild. Het souterrain dat aldus ontstond werd gebruikt als rijwielkelder, waartoe voorlangs het station een hellingbaan naar beneden voert. Over deze hellingbaan heen leidt een toegangstrap naar de grote en vooral hoge hal (ruim 4 meter) met rechts maar liefst vier loketten en een bagagebank. Aan de linkerzijde bevindt zich de restauratie die ook een eigen toegang heeft aan de straatzijde. Vanuit de hal voert een tunnel, via de in- en uitgangscntrole, naar het eilandperron. Deze indeling van het station doet sterk denken aan Vlaardingen Oost (zie hoofdstuk 4), waarbij op de plaats van de restauratie dan de rijwielstalling moet worden gedacht. Aan de rechterzijde van het station, vóór het laadbordes voor expres-goed, staat een uurwerktoeren uit voorgespannen metselwerk. (248) Het nogal overgedimensioneerde Zwijndrecht, blijkt anno 1998 uitstekend ruimte te bieden voor een 'Wizzl'.

Om dezelfde redenen als Zoetermeer werd Rijswijk in 1965 op het spoor aangesloten. Ir. C. Douma ontwierp een station dat verwant is aan het 'plinttype', maar volgens een uitgebreider programma. Het langgerekte gebouw kreeg aan de voorzijde een brede trap die de reiziger in het station al op perronniveau bracht. Links hiervan lag een tunnel die niet alleen de toegang

naar het tweede perron vormde, maar ook het stadsdeel ten westen van de spoorlijn voor voetgangers ontsloot. Aan deze zijde werd dan ook een toegang naar het station gebouwd, zonder loketten, maar wel voorzien van plaatskaartautomaten, waarvan de techniek nog in de kinderschoenen stond en die enkel reizen naar een beperkt aantal voor de hand liggende bestemmingen in de regio bood. Het plaatskaartenkantoor met twee loketten, alsook enige magazijnen, wachtkamer en toiletten, werden in het hoofdgebouw aan de oostzijde geprojecteerd. Opvallend was de hoge, brede schoorsteen uit donkere baksteen die als monumentaal baken fungeerde en tevens de stationsklok droeg. Het geveldeel onder de luifel werd voorzien van een keramisch tableau van zeskantige tegels in een abstract patroon door kunstenaar Cor Dam. De tegels werden vervaardigd door 'De Porceleyne Fles' te Delft. (249) In materiaalgebruik is Rijswijk grotendeels gelijk aan tijdgenoten als Etten-Leur en Schagen. Ook hier witte, geglazuurde handvormsteen voor de gesloten geveldelen, stalen glaspuien, aluminium daklijsten en het opschrift 'Nederlandse Spoorwegen' in losse, kunststof letters op de dakrand. Voorts kreeg het station een ruime, overdekte rijwielstalling voor 700 fietsen aan de rechterzijde, dat echter lager en meer gesloten dan het hoofdgebouw is en daardoor visueel bescheiden blijft. Bij 'Rijswijk' werd een aantal nieuwe, meer efficiënte organisatie- en bouwtechnieken toegepast, zoals 'Netwerkplanning', waarmee tijdens de bouw optredende problemen en vertragingen tijdig gesignaleerd konden worden. Voorts werden de geprefabriceerde tunneldelen van weerszijden, onder de spoorbaan door, naar elkaar toegeschoven, waardoor het treinverkeer tijdens de bouw vrijwel onbelemmerd doorgang kon vinden. Deze methode zou later nog vele malen gebruikt worden. (250) Het station werd in 1994 afgebroken, waarna de spoorbaan verdubbeld en onder de grond gebracht werd.



Station Rijswijk in 1965 (foto NS/collectie auteur)

Een van de grootste stations die Douma bouwde is Weesp. Het station, geopend in 1967, werd op wens van het personeel op perronniveau gebouwd. Dat betekende dat er ten opzichte van het stationsplein een pijlverschil van 3 meter ontstond. In de tussenliggende ruimte werd een grote rijwielstalling voor niet minder dan 850 fietsen geprojecteerd. Deze oplossing was aanzienlijk goedkoper dan een onderkelderd gebouw. Toch is Weesp zowat het laatste station geweest waar niet met een krap budget moest worden gebouwd. "Weesp is nog net voor de bui binnen", sprak President-Directeur van NS Ir. J. Lohmann tijdens zijn openingsrede, daarmee doelend op de plotselinge verliezen en de drastische bezuinigingsmaatregelen van NS (zie hoofdstuk 7). Naast een grote fietsenstalling is het gebouw ook nog voorzien van een ruime hal met drie loketten, een restauratie, aparte kantoren voor de restaurateur, de

stationschef en de stationsassistent en een zeer ruime bagageafdeling (!) (251) met riant laadbordes aan de rechterzijde van het gebouw. Voorts kreeg het station een zeventien meter hoge uurwerktoren annex schoorsteen. Om in de hal te komen moest de reiziger eerst een tweeledige trap bestijgen. Vanuit de hal was het eerste perron met de treinen richting Hilversum toegankelijk. Wilde men op het tweede perron voor de treinen richting Amsterdam komen, diende men weer terug te lopen naar het stationsplein en de tunnel ter rechterzijde, onder de toren, te nemen. In deze tunnel bevonden zich nog een kiosk en een boekwinkeltje, géén loket, maar wel een plaatskaartenautomaat. Kennelijk is het forse station Weesp gebouwd op de 'forens' met treinabonnement naar Amsterdam en de 'reiziger' die een los kaartje behoeft richting Hilversum. De voorzijde van het station heeft nogal wat allure verkregen, niet alleen door formaat en monumentale toren, maar ook door gedetailleerde versieringen als metselwerk in sierverband. Een spoor van bezuiniging treffen we nog wel aan bij de tunnel naar het tweede perron: het gedeelte met de automaten en kiosk is vrij breed en modern toegerust, maar het smalle, benauwde gedeelte dat precies onder de sporen ligt, is nog een restant van het vorige station. (252)



Station Weesp, januari 1998 - foto V. M. Lansink

Tussen 1985 en 1987 werd station Weesp door NS-architect Ir. P. A. M. Kilsdonk grondig verbouwd en aangepast op zijn nieuwe overstapfunctie voor de Flevolijn (en vanaf 1993 ook voor de zuidoostelijke tak van de Amsterdamse ringspoorbaan). Bij deze gelegenheid werd de perroncapaciteit verdubbeld, maar de voorzieningen werden beperkt en geconcentreerd in een deel van de fietsenkelder. De ingang kwam nu dus op het niveau van het stationsplein, aan de linkerzijde van het gebouw. Hier werd in een bescheiden koffieshop voorzien en een plaatskaartenkantoor met twee loketten. Vanaf de nieuwe, beduidend kleinere hal voert een nieuwe tunnel naar de perrons en de achteruitgang van het station. In de oude tunnel aan de rechterzijde kwam een rijwielhandel die evenwel niet het restant van de rijwielkelder als stalling exploiteert. De zeer grote bovenverdieping kwam leeg te staan en ondergaat momenteel (maart 1998) een verbouwing ten behoeve van de fietsenstalling (!).

Emmen is het eindpunt van een secundaire spoorlijn. Voor deze plaats werd naar ontwerp van Douma in 1965 een vrij ruim, 1-verdiepingsstation gebouwd. Om het station enige allure aanzien te geven werd een bijzondere dakconstructie toegepast. Boven de restauratie en de hal

werd een "houten 'vouw'-kap ontworpen, steunend op slanke kokerkolommen". (253) Het dak, aan de onderzijde betimmerd met schroten, is als het ware als een harmonica gevouwen, maar ook de rand van het dak aan de voorzijde is in een regelmatig patroon ingeknikt. Mede doordat het dak enigszins 'verheven' boven het eigenlijke gebouw wordt, maakt het gebouw van buiten een lichte indruk, die echter in de hal minder duidelijk ervaarbaar is. Hier hadden wellicht daklichten in aangebracht kunnen worden, zodat wellicht een zekere vergelijking met het in hetzelfde jaar geopende Tilburg mogelijk was geweest. Wel is getracht met glazen binnenwanden, onder andere tussen hal en restauratie, het gebouw grotendeels doorzichtig te maken, waarbij het vouwdak als bindend element van de publieke ruimtes geldt. Van buitenaf is dit 's avonds ook fraai waarneembaar via de vijfhoekige bovenlichten in de voorgevel tussen de vouwen van het dak. Het overige deel van het dak is plat en 'laag' gehouden en steekt bij wijze van luifel een flink eind uit over het perron alwaar het aan de uiteinden door stalen kolommen gedragen wordt. De perronzevel is in tegenstelling tot de straatzevel, zoals bij veel Douma-stations, nogal bescheiden en grotendeels gesloten. Het grote station Emmen staat geheel op perronniveau en wordt volledig onderkelderd door een rijwielstalling voor 1100 fietsen. Een 13 meter brede toegangstrap voert naar een grote hal waar een plaatskaartenkantoor met vier loketten en een bagagebank in geplaatst is. In de loketbalie zijn glasmosaïeken van Kees Wuisman verwerkt, voorstellende de 'Arend' (254) met een reeks wagonnetjes. Een groot gedeelte van het station wordt in beslag genomen door de restauratie met dienst ruimten aan de zuidkant en een reeks personeelsruimten aan de noordkant. (255)

Vergelijkbaar met Emmen is het nieuwe station van Gorinchem (1971). Het station is minder groot en luxueus dan Emmen, maar is voor een gebouw dat in de economische malaise gebouwd is nog redelijk wel voorzien, onder andere met restauratie. Evenals Emmen is Gorinchem een laag gebouw aan een groot voorplein, waartoe het eveneens een 'omhooggebrachte' kap met vouwdak kreeg. De opzet van de verschillende ruimtes is echter wel anders. Station Gorinchem is meer een doorgangshuis geworden dan Emmen, wat zich onder andere vertaalt in een ruime hal die zowel een brede ingangspartij heeft aan de plein- als de perronzijde. Het plaatskaartenkantoor met drie loketten is niet zoals in Emmen frontaal voor de ingang, maar zijdelings geplaatst. Aan de andere zijde van de hal bevindt zich de vrij ruime restauratie, waarachter zich, aan de perronzijde, nog een wachtkamer bevindt. Gorinchem heeft zijn restauratie onder andere te danken aan zijn vrij belangrijke overstapfunctie naar interlokale bussen die vanaf het stationsplein vertrekken. Aan weerszijden van het stationsgebouw zijn zijn twee grotendeels gesloten vleugels gebouwd ten behoeve van het plaatskaartenkantoor, een aantal dienst ruimten en een kiosk met loket. In materiaalgebruik sluit Gorinchem ook aan bij het standaardstation dat in Anna Paulowna, Nijverdal en Deurne gebouwd werd, vooral vanwege de bekleding met bruine, geglazuurde grestegels. (256)

Bezuinigingsmaatregelen uiteten zich in Gorinchem niet zozeer in de bouw van het stationsgebouw zelf, maar in het voetgangerstunneltje naar het tweede perron.

Omwille van de veiligheid waren gelijkvloerse voetgangerskruisingen met het spoor steeds minder vaak gewenst en werd besloten tot de bouw van een tunneltje over te gaan, dat in het geval van Gorinchem niet veel meer is dan een gegolfde, metalen buis (256a). Dergelijke oplossingen treffen we, behalve in Gorinchem, ook nog steeds aan in Dieren en Abcoude.

Een zeer bescheiden en kleine variant op Gorinchem treffen we in Coevorden (1976). Ook dit station heeft een opgehoogd vouwdak, maar enkel boven de doorgang naar het eilandperron.

Aan weerszijden van de doorgang werden respectievelijk een plaatskaartenkantoortje met dienstruimte en een koffiешop annex kiosk gebouwd. Ook deze deels gesloten bouwvolumes werden bekleed met bruine gres-gevelstrippen. De wachtkamer werd op het perron gebouwd.

De snelgroeende forenzenplaats Castricum, had zoals vele andere plaatsen in Noord-Holland, een modern en doelmatig station nodig. Net als Weesp en Emmen had het station een vrij groot programma van eisen, maar het werd gebouwd (1969) in de tijd dat drastische bezuinigingsmaatregelen golden. Ir. C. Douma ontwierp een nieuw station dat bestond uit een lage voorbouw met hal, plaatskaartenkantoor en trap tot tunnel naar het perron. In het achterliggende, hogere deel werd een vrij ruime restauratie ondergebracht. Voorts werd er nog een vleugel aangebouwd voor een kiosk en een VVV-kantoor. De wachtkamer werd op het perron gesitueerd. Het gebouw heeft een heldere, maar vooral doelmatige indeling. De binnenkomende reiziger kan direkt via de hal de tunnel induiken naar het perron of zich aansluiten in de rij voor het loket, waarvoor een soort 'dode hoek' zonder looplijnen in de hal gereserveerd is. Als bouw materiaal werden betonsteen voor de gesloten muurdelen en hout voor de puien gebruikt, wat aanzienlijk goedkoper is dan geglazuurde baksteen en stalen profielen. De (bewaakte) fietsenstalling werd opgetrokken uit sierbetonsteen, wat een pover bouwsel van doe-het-zelf niveau opleverde. De bezuinigingen in de bouwmaterialen wreekten zich nadien ook nog eens door hoge onderhoudskosten. Het ruwe beton vervuult snel, is slecht te schilderen en het houtwerk vraagt om voortdurend onderhoud.

8.2 Samenbouw en projectontwikkeling

Andere bezuinigingsmaatregelen treffen we in Heemskerk, waarvoor architect D. J. Waagmeester, eveneens in 1969, een ontwerp leverde. Dit gebouw is in feite eerder een tegen het perron gebouwde supermarkt dan een station. Het gebouw was een poging om, in de voortgaande minimalisering van het station, het dreigende gezichtsverlies van NS het hoofd te bieden en tot samenbouw over te gaan met bedrijven of instellingen die gelijktijdige bouwplannen hadden. Aldus zou tot een betere stedenbouwkundige invulling gekomen worden en zouden beide partijen profiteren van wederzijdse klantenbinding. In Heemskerk werd daar voor het eerst een voorzichtige, maar weinig kritische poging toe gedaan. NS kreeg een verloren hoekje in de supermarkt Simon de Wit (thans Komart) toegewezen, alwaar een loket gesticht kon worden. (257) Een ander voorbeeld van samenbouw in deze periode is de sporthal van K. F. G. Spruit boven de 'Jaarbeursingang' van Utrechts CS. (258) Deze samenbouwprojecten werden door NS al snel als weinig geslaagd beschouwd, vooral vanwege het feit dat het identiteitsverlies er alleen maar groter op geworden leek te zijn. Om echter toch uit de kostbare NS-grond meer profijt te halen, werd besloten om een speciale projectontwikkelingsdochter, de NV Nemeog, op te richten die plannen zou ontwikkelen tot vergaande 'samenbouw' en stadsontwikkeling.

Onder advies van de NV Nemeog bouwde Douma in 1973 een nieuw station te Steenwijk, dat gecombineerd werd met het streekpostkantoor van de PTT. Deze samenbouw kan geslaagd worden genoemd daar hier sprake is van één geheel dat duidelijk uit twee delen bestaat, maar met een gezamenlijke ingang en een restaurant. (259) Een pluspunt is ook dat postkantoor en station beiden een dienstverlening uit de 'semi-overheidssfeer' her-bergen met een expliciete loketfunctie, zodat deze symbiose meer voor de hand ligt dan een 'combibouw' met sporthal of supermarkt. (260) Een samenbouw met de PTT is, behalve te Goes (1983, Ir. K. van der Gaast), op deze wijze niet meer voorgekomen.

Een andere vorm van samenbouw werd in Den Haag gerealiseerd. Hier is het nieuwe Den Haag CS (1970/19-75, Ir. K. van der Gaast en Ir. J. Bak) de onderste verdieping van een groot kantoorpand van de Shell, later PTT-telecom. Belangrijker bij dit station is de integratie met overige vervoermiddelen. Trams, taxi's en bussen hebben hun haltes op het betonnen platte dak boven de sporen. Op zich was dit station een knap staaltje van stedenbouwkunde en vervoersintegratie, maar de publieke opinie reageerde vrijwel unaniem negatief op de grauwe saaiheid van met name de duistere perrons en het hoge, massieve kantoorgebouw. (261)

Dat geldt ook voor het in diezelfde tijd gerealiseerde nieuwe Utrecht CS (1970-1974, Ir. K. van der Gaast en M. van Schijndel), dat geheel opging in het vier meter boven straatniveau gebouwde winkelcentrum Hoog-Catharij-ne. Er moest een groot bord CENTRAAL STATION aan te pas komen om de argeloze reiziger de ingang te wijzen. De identiteit van het station is nooit eerder en nooit meer zo megalomaan de grond in geboord als met de bouw van deze centrale stations. Kostbare verbouwingen hebben Utrecht CS in 1989 wel weer een een meer acceptabele en ruimere stationshal gegeven, maar commerciële exploitatie van duur verhuurbare NS-ruimte in het spoorhart van Nederland heeft deze hal ondertussen weer grotendeels doen dichtslibben met luxe-boetiekjes. Met het op handen zijnde 'Utrecht City Project' en de huidige verbouw van de 'Katreinetoren' zullen hier hopelijk in de toekomst structurele verbeteringen plaatsvinden.

Andere, veel minder desastreuze vormen van samenbouw pleegde NS in Veenendaal Centrum (1981, Ir. C. Douma), Den Haag Mariahoeve (1984) en Hilversum (1992, Ir. J. van Belkum). (262) In deze gevallen werd het NS-station gecombineerd met een kantoorgebouw. Momenteel (maart 1998) worden samenbouwprojecten afgerond te 's-Hertogenbosch en Amersfoort.

8.3 Purmerend Overwhere

Dat binnen een periode van bezuinigingen en al dan niet noodzakelijke commerciële 'combibouw' ook heel zuivere en hoogwaardige spoorwegarchitectuur gebouwd kon worden, werd in 1971 in Purmerend bewezen. Deze plaats, al gezegend met een fraai functionalistisch hoofdstation, kreeg in het zich sterk ontwikkelende stadsdeel Overwhere een tweede, station naar ontwerp van Douma. Purmerend Overwhere (en zie ook deze foto) is qua opzet vergelijkbaar met het hoofdstation of een station als Schagen, alleen de situering is geheel anders. Overwhere is niet zozeer een doorgangstation; het is gelegen nabij een overweg, aan de zeer smalle spoordijk en feitelijk is er geen ruimte voor een station. Hiertoe is ongeveer dezelfde oplossing toegepast als bij Arnhem Velperpoort (zie hoofdstuk 4); het station is steunt aan één lange zijde op het baanlichaam en wordt aan de andere zijde door stalen kolommen gedragen boven de ringvaart. De loze ruimte onder het station is gebruikt als fietsenstalling, die men vanaf de straat via een hellingbaan kan betreden.

Het station zelf maakt een zeer lichte indruk, niet alleen door zijn 'zwevende' positie, het is ook geconstrueerd uit een rank staalskelet met lichte invulmaterialen zoals glas. Het langgerekte gebouw biedt een overluifelde entree boven de rijwielstalling, een wachtkamer, plaatskaartenkantoor met twee loketten, dienstafdeling en toiletafdeling. De gesloten geveldelen zijn bezet met oranje-gele tegels en de constructieve delen zijn lichtgrijs geschilderd. Het gebouw is in drie opzichten licht en helder: constructie, materialen en kleurgebruik. Als vierde, 'lichte' element kan het perron aangevoerd worden, dat vanwege het smalle, hoge baanlichaam niet op de traditionele manier gebouwd kon worden (een betegelde aarden wal). In Purmerend Overwhere werden op de rand van de spoordijk betonnen

staanders geplaatst, waarop betonplaten het perrondek vormen. Deze zogenaamde 'jukken-perrons' werden vanaf de jaren zeventig vaker gebruikt voor kantperrons van stations langs de hoogliggende, vrije baan, zoals in Maarn, Houten, Zaltbommel en Vlaardingen West.

Alsof men van de crisis nooit gehoord had, kreeg Purmerend ook nog een kunsttoepassing in de vorm van een drietal geëmailleerde, keramische tegels met abstracte motieven.

Tegenwoordig staat Purmerend Overwhere in al zijn lichte frisheid er nog tijdloos bij, al is het jammer dat de onderste raampartijen van de wachtkamer en de uitbouw van het plaatskaartenkantoor, net als bij het hoofdstation, met pastelgeel geëmailleerd glas is dichtgemaakt. Ook hier komt dat de transparantie niet ten goede. (263)



Station Purmerend Overwhere, 1998 - foto's Victor Lansink



Noten bij hoofdstuk 8:

241 - In de praktijk is dit eigenlijk nooit meer voorgekomen. Als uitzonderingen zou men nog Heemskerk (1969) kunnen noemen van architect Waagmeester, maar dit is eerder een supermarkt aan het spoor (zie elders in dit hoofdstuk). Ook een uitzondering is Amsterdam Bijlmer (1976) van architect B. Spångberg, maar dit station is in feite een combi-station met de Amsterdamse metro. Spångberg was de architect van een groot aantal metrostations in de hoofdstad (zie ook: Ben Eerhart, Maat en schaal tegenover knusse versiersels - de vormgeving van de Amsterdamse metrostations, in: Wonen TA/BK, nr. 21, 1977, pp. 7-14). Vanuit die

hoedanigheid was Spångberg ook de co-architect (met Van der Gaast) van het eerste station Amsterdam RAI (1980). Co-architectschappen met 'buitenstaanders' treffen we ook aan bij Utrecht CS (1970-1974) met Mart van Schijndel. (Zie ook: Mart van Schijndel, Het stationsgebouw Utrecht CS: het ontwerp, in: Polytechnisch Tijdschrift (b), jrg. 5 (1975), nr. 30, pp. 144-149.) en station Voorburg (1984-1988, met Carel Weeber). Overigens is Spruit nog een keer zijdelings bij NS betrokken geweest met de bouw van de 'Jaarbeursuitgang' van Utrecht CS die deels als sporthal is ontworpen (zie elders in dit hoofdstuk en zie Spruit 1968).

242 - Zie bv. ook Vermooten 1989, pp. 73-75.

243 - Schelling, 1959, pp. 3, 8 en 9.

244 - De situatie ter plaatse werd in december 1997 door de auteur opgenomen.

245 - Bak, 1965.

246 - Zie ook Douma, 1974b.

247 - De palen hebben ter vergroting van het draagvlak aan de bovenzijde een brede kop, in vorm vergelijkbaar met de hoe van een paddestoel.

248 - Zie ook: Douma 1965b en Douma 1966b.

249 - Van Leeuwen 1988, p. 124.

250 - Douma 1965d.

251 - Deze bagage-afdeling kon drie jaar na de opening vanwege de opheffing van het binnenlandse bagage-vervoer goeddeels gesloten worden.

252 - Zie ook Douma 1965e, Douma 1966a en Douma 1969.

253 - Citaat uit Douma 1966c, p. 1639.

254 - 'De Arend' was een van de eerste stoomlocomotieven in Nederland.

255 - Douma 1966c.

256 - Douma 1971a.

256a - Dit zijn de zogeheten ARMCO-tunnelbuizen (ARMCO = American Rolling Mill Company) met een inwendige diameter van 2.56 meter. De binnenwand is bekleed met verzinkte golfplaat van 3.4 mm terwijl de buitenwand voorzien is van een roestwerende laag. Dergelijke geprefabriceerde tunnel-elementen waren behalve goedkoop ook snel te plaatsen, zonder langdurige buitendienst-stelling van het spoor. Na plaatsing werd in de buis een vloertje gemaakt van stampbeton waarna er een netto-doorloophoogte van 2.20 meter overbleef. Aan weerszijden aan de binnenkant van de buis werden geleidingen gemaakt met daarachter de verlichting van TL-buizen. Met dergelijke tunnelsystemen waren kort daarvoor proefnemingen gedaan met een voetgangerstunnel (voor personeel) onder het emplacement te Maarn. Hierbij werden echter de tunnelbuizen onder de sporen door 'geperst'. Zie ook: Tunnelpersen in Maarn, in: De Koppeling, nr. 277 (28 februari 1969), p. 9 en Gorkumse perrontunnel -klaar terwijl u wacht-, in: De Koppeling, nr. 340 (4 september 1970), p. 3.

257 - Douma 1990, p. 15.

258 - Spruit 1968.

259 - Douma 1971b.

260 - Douma 1974a, pp. 48-49.

261 - Douma 1990, pp. 15-16.

262 - Douma 1990, pp. 15-16.

263 - De situatie ter plaatse werd in januari 1998 door de auteur opgenomen.

Hoofdstuk 9

Standaardstations van ir. J. Bak

9.1 De laatste standaardstations

Het laatste type standaard station van NS tot nu toe werd in 1979/1980 door ir. J. Bak ontworpen. Deze standaardhalte werd uitsluitend toegepast voor nieuw te openen stations, dus niet als vervanger van een ouder station. De halte werd op perronhoogte gebouwd en via geïntegreerde toegangstrappen met het stationsplein verbonden. Er werd hier naar gestreefd het station weer een verbindend onderdeel te laten zijn tussen spoorbaan en straat en het dus niet meer een gebouwtje naast het perron te laten zijn, zoals met de laatste serie standaardhaltes van Douma uit de jaren zeventig het geval was. Deze laatste werden vaak klakkeloos op de plek van of naast het oude gebouw geplaatst. Vaak was een andere situering ook niet mogelijk, omdat rekening gehouden moest worden met de toegang tot de perrons en de plek van de blokbeveiliging. Aanpassingen op dit gebied bleken meestal te kostbaar. Bij nieuw te openen halteplaatsen zijn deze problemen niet aan de hand. De integratie tussen spoor en straat zorgde ervoor dat niet meer in de letterlijke zin met een standaardontwerp volstaan kon worden. De situatie van perrons, voorplein en hoogte van de spoorbaan is immers overal weer anders, zodat steeds naar een unieke, op de locatie toegesneden oplossing gezocht moest worden. De nieuwe standaardhalte van Bak werd dus niet in opzet en constructie genormaliseerd, maar enkel in de bouwkundige elementen, materialen, kleuren en vormdetails. Deze gestandaardiseerde ingrediënten zouden er voor moeten zorgen dat een nieuw, eigentijds gezicht voor de eenvoudige haltes ontstond. (264) In totaal werden slechts vier sterk verwante haltes gebouwd. Daarnaast is nog een aantal stations aan te wijzen dat in meer of mindere mate anders van opzet is, maar door dezelfde vormtaal en materialen toch bij de 'familie' gerekend wordt.

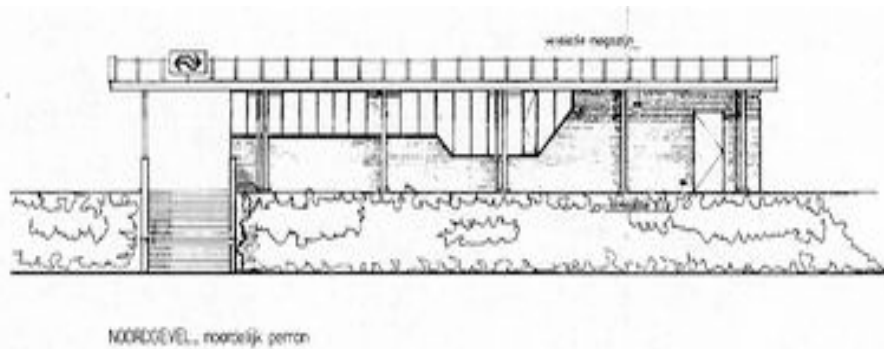
Er werd bewust voor gekozen het station niet als eilandstation toe te passen, daar dit tot een 'geïsoleerde' ligging van het gebouw leidt en bovendien divergerende sporen vergt, hetgeen doorgaans een kostbare aanpassing betekent. De consequentie is dan wel dat het station nu 'brug' is tussen straat en slechts één perron en dus één reisrichting. Om het tweede perron niet al te verloren doen uitkomen, zou hier een gesloten en verwarmde wachtkamer, in stijl met en bij voorkeur recht tegenover het station, gebouwd worden.



Station Rosmalen, maart 1998 - foto V. M. Lansink

Het eerste exemplaar van de nieuwe serie werd in 1981 in Rosmalen geopend. Dit station betekende een heraansluiting op het spoor voor het dorp. In 1938 werd het door de NZOS gebouwde station voor reizigersvervoer gesloten. Daar Rosmalen als voorstad van Den Bosch sterk groeide, werd besloten de plaats weer in de dienstregeling op te nemen. Het nieuwe station werd nu op een gunstiger locatie geprojecteerd. De halte kon echter pas gerealiseerd worden nadat het baanvak Den Bosch - Nijmegen grotendeels dubbelsporig gemaakt was. (265)

Station Rosmalen werd een langgerekt gebouw van ruim 23 meter met een soortgelijke indeling in verschillende ruimtes als het standaard gebouw van Douma. De toegangstrap dwars op het gebouw voert de reiziger tot onder luifeldak van het stationsgebouw. Hier bevindt zich de ingang naar de wachtkamer en het loket. De wachtkamer is niet ruim en het smalle gebouw (3,20 meter) biedt ook maar ruimte aan één loket. Zowel wachtkamer als plaatskaartenkantoor zijn voorzien van grote ramen, deels met afgeschuinde hoeken, aan perron- en pleinzijde. Achter het plaatskaartenkantoor bevindt zich een dienstruimte met personeelsingang, toilet en meterkast, gevolgd door een magazijn en geheel aan het einde van het gebouw twee ruimtes voor de ketel- en telecominstallatie, waartoe ook een aparte toegangsdeur op het perron zit. Opvallend van het gebouw is het omhoog knikkende dak dat aan de perronzijde een brede luifel biedt en aan het einde weer naar beneden knikt. De luifel reikt tot bijna aan het rijprofiel. Van de zijkant gezien krijgt het station hierdoor een silhouet dat aan het logo van NS doet denken. Deze vormreminiscentie wordt door de afgeschuinde raampartijen ook benadrukt. Voor het metselwerk werd een bruin-bezande vormbaksteen gebruikt. De deuren werden in opvallende kleuren geschilderd: helderrood voor de publieke ingang en blauw voor de dienstdeuren. De abri op het tweede perron is vrijwel gelijk aan het wachtkamergedeelte van het hoofdgebouw; het is in feite een uitsnede ervan. (266)



Station Rosmalen (voorgevel)

Het station staat op een betonnen fundering en wordt gedragen door een constructie van kokerprofielen die heldergeel geschilderd zijn. Deze profielen zijn zowel in de muurvlakken als onder het dak zeer duidelijk in het zicht gelaten, worden zelfs door hun afwijkende, opvallende kleur nog eens extra geaccentueerd. De constructie is in dit type station niet alleen bouwtechnisch van groot belang, ook het visuele aspect van het gebouw wordt er door bepaald. Met name de dakpartij wordt duidelijk zichtbaar gedragen. Met andere woorden zou men kunnen zeggen dat de constructie het station is, aangevuld met noodzakelijke opvulling van losse elementen als dak, puin en muurdelen. Een dergelijke architectonische conceptie, waarbij een duidelijke scheiding is aangebracht tussen verschillende bouwkundige elementen (267), troffen we ook al vijftien jaar eerder aan bij Zoetermeer Oost (zie hoofdstuk 8). Hierin verschilt het standaardstation van Bak wezenlijk van dat van Douma uit de zeventiger jaren (zie hoofdstuk 6), waarbij bijvoorbeeld de gelamineerde ligger als bouwkundig en visueel relevant onderdeel nogal onopvallend en zonder accent in het gebouw verwerkt is. Hoe radicaal anders zou het station ogen als deze zich meer 'losmaakte' van de puin en bijvoorbeeld knalrood geschilderd werd?

Gelijktijdig met Rosmalen werd enkele kilometers verder de halte Oss West geopend, de tweede halte in deze serie. Hier zien we dat het hoofdgebouw, gelegen aan de noordzijde van de spoorweg, een slag korter is dan Rosmalen: het mist de dienstruimtes aan het uiteinde van het gebouw. Deze zijn nu als een gesloten deel aan de wachtruimte op het tweede perron geplakt. Deze wachtruimte is ook voorzien van een luifel aan de zijkant, alwaar zich ook een toegangstrap naar het perron bevindt. Station Oss West is duidelijker dan Rosmalen met beide zijden gericht op de stad. Ook deze halte kon gerealiseerd worden nadat de spoorverdubbeling een feit was geworden.

De derde halte van dit type werd in Doetinchem in de wijk De Huet gebouwd (1985). Deze opening van de halte Doetinchem de Huet betekende de sluiting van het station Doetinchem West. Het belangrijkste verschil ten opzichte van Oss en Rosmalen is dat het gebouw zeker een meter breder werd uitgevoerd. Doetinchem de Huet heeft slechts een perron, dus er werd geen tweede wachtkamer gebouwd.



Station Doetinchem de Huet, maart 1998 - foto V. M. Lansink (zie schaduw)

Een brede versie werd ook gebouwd in Hoorn Kersenboogerd (1986). Dit gebouw kreeg echter wél weer een extra wachtruimte op het tweede perron. Uiteindelijk werd nog een drietal haltes van dit type gebouwd, te weten in Breda Prinsenbeek, Deventer Colmschate (beide 1988) en Zaandam Kogerveld (1989). Deze gebouwen vertonen echter dermate veel afwijkingen in opzet (grotere of kleinere wachtkamer, kleiner dienstdeel en andere bouwmaterialen, onder andere witte baksteen) dat eigenlijk nauwelijks nog gesproken kan worden voorbeelden uit de serie-bouw. Ze gelden veeleer als 'familieleden'.

9.2 Overige variaties op het laatste standaardstation

Dezelfde familiale verwantschap geldt tenslotte ook nog voor een viertal stations. Hier werd de vrijheid te variëren in opzet en constructie dusdanig aangewend dat tot een wezenlijk ander stationsgebouw gekomen is.

Omdat de gebouwen wel dezelfde vormtaal hebben met geknikte daken en schuin afgehoekte raampartijen en de zichtbare constructie, worden ze hier nog wel vernoemd. Vrij grote en meer gecompliceerde versies werden gebouwd in Maastricht Randwijck en 's-Hertogenbosch Oost (beiden 1987). Het ontvangstgebouw bevindt zich in 's-Hertogenbosch Oost aan de rand van de hoge spoordijk. Hiervandaan voert een tunnel onder de spoorbaan door, alwaar een hoge trap naar het tweede perron leidt. Vanaf het ontvangstgebouw is ook een trap naar het eerste perron. Op beide perrons is een wachtruimte geplaatst. Om het een en ander nog wat cachet bij te geven

is het complex van een hoge tunnel voorzien. Vlissingen Souburg (1987) is weliswaar qua volume gelijk aan het type Rosmalen, maar heeft een min of meer vierkante plattegrond. Het dienstgedeelte bevindt zich hier als het ware tussen stationsplein en wachtruimte in. Een zeer kleine variant werd tenslotte gebouwd in Beesd (1988) en Delfzijl West. Het gebouwtje is niet méér dan een open abri. Van geheel andere conceptie dan de hiervoor beschreven stations van Bak is station Houten (1982) dat hier toch genoemd wordt vanwege de duidelijk te onderscheiden constructie met kruislings dragende profielen voor de overkapping. Bij dit station blijkt ook Bak's planologische en stedenbouwkundige gerichtheid. Houten is, enigszins in de trant van de Zoetermeerlijn-stations, opgenomen in de nieuwbouw-omgeving waarbij het station 'boven' het winkelcentrum geprojecteerd is, geïntegreerd is met de omgeving door diverse toegangen en plaatskaartenverkoop heeft in het belendende postkantoor.

Het standaardstation van Bak toont aan hoe de neiging tot normalisering van het stationsgebouw in de jaren tachtig geleidelijk minder werd. Dit alles kan in het licht worden gezien van een afkeer die er ontstaan was voor de 'trek-uit-de-lade-stations' van Douma uit de jaren zeventig. In het kader van 'corporate identity' en de daarmee gepaard gaande 'huisstijl' werd wel naar een eenheid in vormen, materialen en kleur gestreefd. Het principe-gebouw van Bak werd eind jaren tachtig niettemin niet meer representatief en eigentijds genoeg bevonden om nog vaker toegepast te worden. (268) Vanaf eind jaren tachtig zijn enkel nog onderling sterk verschillende stations gebouwd.

268 - Informatie over het standaardstation van Ir. J. Bak is grotendeels gebaseerd op bestektekeningen van station Rosmalen en een gesprek dat de auteur met de architect had in januari 1998.

Noten bij hoofdstuk 9:

264 - Deze gegevens zijn grotendeels ontleend aan een vraaggesprek met de heer Bak in januari 1998.

265 - Vermooten 1987, p. 74-75.

266 - De technische beschrijving is gebaseerd op bestektekeningen van NS.

267 - In dit verband is het ook aardig om te melden dat Bak deze visie van gescheiden elementen en bouwmassa's ook overtuigend heeft toegepast bij onder andere de verbouwing en uitbreiding van station Woerden in 1996. Het Jugendstil-gebouw uit 1911 kreeg aan de perronzijde een lange voetgangersbrug met aansluiting op een drietal perrons en het ten zuiden van het station gelegen stadsdeel. Een nogal radicale ingreep die wel negatieve reacties oproept als zou het oude gebouw in zijn architectonische waarde door deze eigentijdse toevoeging gesconden worden. Geheel volgens Bak's architectonische visie is de voetbrug echter als een duidelijk te onderscheiden, visueel niet-geïntegreerd element aan het station geplakt, zodat in Woerden duidelijk 'twee talen' gesproken worden. Mocht men ooit de toevoeging van Bak zat zijn, dan is deze eenvoudig te slopen zonder een aangetast station over te houden. Datzelfde geldt ook voor het folly-achtige ingangsgebouwtje aan de voorzijde. Dit is weliswaar een creatie van Ir. C. M. Laboyrie, maar werd onder Bak's begeleiding gebouwd.

268 - Informatie over het standaardstation van Ir. J. Bak is grotendeels gebaseerd op bestektekeningen van station Rosmalen en een gesprek dat de auteur met de architect had in januari 1998.

Hoofdstuk 10

Samenvatting en Conclusie

Samenvatting:

(hoofdstuk 1) Kort overzicht van de bouw van spoorwegstations in Nederland tot 1945. De bouw van spoorwegstations heeft zich over het algemeen altijd seriematig voltrokken in reeksen van gelijke types, waarbij eigentijdse smaakopvattingen en architectonische stromingen bepalend waren voor de vormgeving en detaillering. De reden tot standaardisatie is gelegen in het feit dat de bouw van grote aantallen stations met een min of meer eensluidend programma van functies en eisen bespoedigd kan worden als niet voor elk gebouw afzonderlijk een ontwerp gemaakt hoeft te worden. Een bijkomend voordeel is ook dat dit de kosten drukt in aanbesteding en bouw. De eerste grootschalige bouw van standaardstations zien we door de staat geschied in de periode 1865 - 1872. Aanvankelijk wordt uitgegaan van een vijftal in grootte en belangrijkheid variërende standaardtypes ('klassen'), waarvan van de kleinste types het meeste gebouwd zullen worden. Later worden allerlei variaties ontworpen, zodat er binnen een klasse onderling zeer verschillende exemplaren te vinden zijn. Wat de 'Waterstaatsstations' van de eerste staatsaanleg gemeen hebben, is dat ze in een sobere, classicistische stijl gebouwd zijn. De stations van de tweede en derde staatsaanleg (1875 - 1885) komen min of meer op hetzelfde neer (een hoog middendeel met lage zijvleugels), maar onderscheiden zich in een grotere rijkdom aan details en vormgeving. We zien hier duidelijk neo-renaissancistische smaak de stijlkenmerken bepalen. Ondertussen bouwen particuliere (lokaal)spoorwegmaatschappijen ook een groot aantal lijnen met stations die meestal afgeleid zijn van de Waterstaatstypes (zoals bijvoorbeeld de GOLS). Bij de eerste staatsaanleg werden identieke stations zowel in Zeeland als in Limburg, Noord-Holland en Overijssel gebouwd, maar bij de latere aanleg, alsook bij de particuliere maatschappijen, zien we identieke exemplaren uitsluitend langs één lijn of in een bepaalde streek gebouwd worden. Met andere woorden, de Waterstaatsstations van de tweede en derde aanleg zijn in noordelijk Limburg anders dan die langs de lijn Leeuwarden - Stavoren.

Evenmin zijn de GOLS-stations in Oost-Nederland gelijk aan de stations langs Hoorn - Medemblik, hoewel de overeenkomsten groot zijn. Tot in de jaren twintig van deze eeuw zien we spoorwegmaatschappijen op onderlinge afstanden van enkele kilometers identieke stations bouwen, waarbij duidelijk vanaf 1900 meer eigentijdse stijlkenmerken hun intrede doen: Berlagiaans en Nieuwe Kunst in Drente (E. Cuypers) en de Haarlemmermeer en Rationalisme/Amsterdamse School in Groningen (A. van der Steur). Vanaf 1930 worden geen noemenswaardige spoorlijnen meer gebouwd en zien we voorlopig ook geen reeksen min of meer identieke stations gebouwd worden. De incidentele stations die in de dertiger jaren gebouwd worden (Schelling en Van Ravesteyn) vertonen kenmerken van functionalistische bouwkunst.

(hoofdstuk 2) Deze trend zet zich voort na de oorlog, tijdens de wederopbouwperiode, waarbij Schelling en Van Ravesteyn (de directe voorlopers van voor deze scriptie relevante architecten) opvallend veel decoratieve detailleringen toepassen.

(hoofdstuk 3) Hier wordt een korte biografische schets gegeven van de belangrijkste NS-architecten van de voor deze scriptie relevante periode 1955 - 1980: Ir. K. van der Gaast, Dr. Ir. W. B. Kloos, Ir. C. Douma en Ir. J. Bak. Van der Gaast werd chef van de afdeling Gebouwen en Douma was vanaf 1975 chef van de overkoepelende afdeling Gebouwen, Stedenbouw en Vormgeving. De spoorwegarchitecten werken in de jaren vijftig en zestig niet alleen voor de afdeling Gebouwen van NS, maar ook voor Spoorwegopbouw, een dochteronderneming die het wederopbouwprogramma van de spoorwegen onder de hoede heeft, maar na het herstel van de oorlogsschade ook architectonische en civieltechnische opdrachten doet, ook voor derden. Vanaf 1975 heet Spoorwegopbouw 'Articon'.

(hoofdstuk 4) De nieuwe architect K. van der Gaast legt van meet af aan een duidelijke voorkeur voor functionaliteit en openheid aan de dag. Van der Gaast bouwde vanaf 1952 27 stations, alle onderling sterk verschillend, maar aanvankelijk soms wel volgens een min of meer vast programma van materialen. Vooral gladde, strakke bakstenen, tegels, prefab-betonelementen, staal en natuursteen hebben Van der Gaast's voorkeur, omdat deze naar zijn idee beter aansluiten bij de vormtaal van moderne treinen. Bovendien zijn ze functioneel en eenvoudig schoon te houden (Eindhoven). Van der Gaast's stations kenmerken zich voorts door hun grote doelmatigheid. Ze zijn gebouwd om grote aantallen abonnementsreizigers te verwerken (Amsterdam Sloterdijk), hebben een ruime, lichte opzet en bieden zo kort mogelijke looplijnen naar de perrons. Later zien we Van der Gaast zich voornamelijk toeleggen op grote luifels en overkappingen (Almelo, Tilburg), waarmee hij het station enerzijds een beschermende blikvanger tracht te laten zijn, maar anderzijds ook een zo subtiel mogelijke overgang tussen voorplein en perron probeert te maken. Uiteindelijk zal Van der Gaast zich voornamelijk toeleggen op grote projecten, waarbij vooral projectontwikkeling en grootschalige stedenbouwkundige ingrepen de boventoon voeren (Utrecht CS, Den Haag CS).

(hoofdstuk 5) In opdracht van Van der Gaast ontwerpt Dr. Ir. W. B. Kloos vanaf 1956 een serie stations voor kleine, nieuw te openen of te herbouwen haltes. Aangezien het hier om min of meer eensluidende bedrijfseisen gaat, kon worden volstaan met een beperkt aantal standaardontwerpen. Standaardgebouwen besparen niet alleen bouw- en ontwerpkosten, ze verhogen ook de herkenbaarheid van het NS-bedrijf. Het prototype verrees in Vierlingsbeek. Het lage gebouw is opgebouwd uit een betonnen skelet en bestaat uit vijf evengrote modules die respectievelijk ruimte bieden aan toilet/magazijn, bagage, plaastkaarten, hal en wachtkamer. Naar wens zou de volgorde van deze verschillende ruimtes veranderd kunnen worden (Almelo de Riet) en ook was het desgewenst mogelijk om een of meer ruimtes te laten vervallen (Wijlre-Gulpen). Uiteindelijk werden er tot 1965 twaalf van deze stations gebouwd, soms sterk verschillend van het oorspronkelijke ontwerp (Koog-Bloemwijk), maar duidelijk alle gemeten aan de standaard van materiaal, vormgeving en opzet.

(hoofdstuk 6) De bouw van kleinere stations blijft in de jaren zestig noodzakelijk en als opvolger voor het 'type Kloos' ontwerpt de nieuwe NS-architect Ir. C. Douma

een moderner standaardtype volgens functionalistische opvattingen -ruim, eenvoudig, staal, veel glas- waarbij, om ter plaatse steeds een eigen 'couleur locale' te scheppen, een

kunsttoepassing van een lokale kunstenaar op het vlakke geveldeel zou verschijnen. Dit is echter in de praktijk maar drie keer gebeurd (Bunde, Geleen Oost en Wierden), maar het concept van Douma's ontwerp zou nog vaker toegepast worden, maar dan volgens het 'plint'-type, waarbij het meest opmerkelijk is dat het gebouw 'omhooggebracht' werd op perronniveau. Ook hier, net als bij Kloos de mogelijkheid om in grootte te variëren (klein: Rotterdam Wilgenplas, groot: Schagen) en ook variaties in kleur en materiaalgebruik toe te passen. Eind jaren zestig wordt NS genoodzaakt door tegenvallende inkomsten te bezuinigen op de stationsbouw. In combinatie met het verdwijnen van het binnenlandse bagagevervoer, het opheffen van publieke toiletten en de verminderde behoefte aan magazijnruimte, kan met een kleiner (standaard)station worden volstaan, dat tevens om redenen van bezuiniging een minder grote rijkdom aan materialen krijgt. Ook hiervoor leverde Douma het basisontwerp. Van het nieuwe standaardtype worden er in de jaren zeventig 18 gebouwd, te onderscheiden in een groot en een klein type. Gaande de jaren zeventig zien we dat bij dit toch al afgeroomde ontwerp ook het gevarieerde materiaalgebruik uit het programma geschrapt wordt en een kaal en grijs ontwerp uiteindelijk overblijft (Breukelen, 1980, gesloopt in 2001).

(hoofdstuk 7) Een ander verschijnsel dat we vanaf eind jaren zestig bij NS zijn intrede zien doen, is de wens tot het stichten van een groot aantal voorstadshaltes. Prioriteit werd niet gelegd op het bouwen van grote, smaakvolle stations, maar op zoveel mogelijk nieuwe haltes in de nieuwbouwwijken. De trein moest zo dicht mogelijk bij de klant komen. Hiertoe wordt een snel en goedkoop te bouwen stationnetje door Douma ontworpen dat de bijnaam 'sekstant' verwierf. Hiervan worden er tot 1978 zestien gebouwd, voornamelijk in de Randstad, maar ook een paar in Limburg als vervanger van oude Waterstaatstations (Susteren). De 19e eeuwse stations worden overigens in de jaren zeventig op grote schaal vervangen. Onderhoud bleek te duur en bovendien werden de gebouwen als onpraktisch en verouderd beschouwd. Bij de vervanging werd vaak het in hoofdstuk 6 beschreven standaardstation aangewend, maar soms werden ook gehele spoorlijnen aldus 'gesaneerd' (Groningen - Roodeschool, Leeuwarden - Stavoren, Heerlen - Sittard etc.), waarbij het oude gebouw werd afgebroken en vervangen door een onbemenste halte, vaak niet meer dan een glazen abri. Bij deze saneringen werd veelal ook de beveiliging geautomatiseerd. Deze ontwikkeling leidde tot een storm van protest bij het publiek die met lede ogen aanzag hoe karakteristieke, pittoreske stations veranderden in een unheimisch kale perronaccommodatie. Halverwege de jaren zeventig kreeg NS meer inzicht in de onwenselijkheid van deze ontwikkeling en deed ze haar best wat betreft het 'aankleden' van haltes met 'groen' e.d., maar voor behoud van oude stations bleef het geld ontbreken. Acties met betrekking tot herbestemming en restauraties hebben na 1980 dit tijdelijk enigszins doen keren.

(hoofdstuk 8) Naast minimalisering en standaardisatie bleef NS ook stations bouwen volgens eenmalige ontwerpen, meestal van de hand van Douma. Hieraan kunnen we vaak ook het slinken van de beschikbare budgetten aflezen: zo kregen Emmen (1965) en Weesp (1967) nog ruime stations met veel voorzieningen, station Castricum (1969) moest het met een aanzienlijk lager budget doen en werd uit minder dure en duurzame materialen gebouwd. Dat goedkoop duurkoop is, blijkt uit het feit dat naderhand hoge onderhoudskosten de kop op steken. Ondanks de malaise werd soms toch ook heel smaakvol gebouwd. Station Purmerend Overwhere (1971) is daar een goed voorbeeld van. In tijden van tegenspoed dient men de krachten te bundelen en hiertoe ging NS over tot 'samenbouw'; eerst weinig geslaagd in Heemskerk (1969, met een supermarkt) en later in Steenwijk (1973, met postkantoor).

Uiteindelijk leidde samenbouw en projectontwikkeling tot monsterlijke projecten als Utrecht CS/Hoog Catharijne.

(hoofdstuk 9) Onder invloed van de bouw van nieuwe spoorlijnen (Flevolijn, Schiphollijn) en een verruimd budget van overheidswege, ontstaat na 1980 een nieuw elan bij NS dat leidt tot een grotere nadruk op architectuur, waartoe een aantal nieuwe architecten aangetrokken wordt. Een gevolg is ook dat het bouwen volgens standaardontwerpen afgezworen wordt. Toch bouwt Ir. J. Bak vanaf 1981 nog een aantal gebouwen volgens standaardontwerp, waarbij echter, in de lijn van Kloos, eerder de materialen en de constructiewijze gestandaardiseerd zijn dan de opzet. Van Bak's standaardstation worden er uiteindelijk ook niet veel gebouwd (o.a. te Rosmalen (1981) en Hoorn Kersenboogerd (1986)) en het type 'verwatert' tot een aantal afwijkende, maar verwante gebouwen als Deventer Colmschate en 's-Hertogenbosch Oost.

Conclusies:

De bestudering van de naoorlogse (standaard)stations heeft uiteindelijk een reeks antwoorden opgeleverd op de vragen die in de inleiding gesteld werden.

Met betrekking tot de 'geografische verspreiding' valt op dat de gebouwen van Van der Gaast en Douma die niet volgens gestandaardiseerde normen gebouwd zijn door het gehele land aangetroffen worden, met een nadruk op het westen, waar als gevolg van de sterk toegenomen reizigersaantallen veel nieuwe, meer doelmatige stations nodig waren. Ook werden veel stations vervangen wegens stedenbouwkundige ingrepen in het westen, maar ook in het zuiden van het land (Venlo, Eindhoven, Tilburg). Standaardgebouwen van Kloos vinden we gelijkmatig verspreid door het hele land als nieuw geopende halte of vervanger van een oud gebouw. Standaardgebouwen van Douma uit de eerste serie ('plinttype') treffen we vooral aan bij forenzenstations, als nieuwbouw of als heropende halte, vooral in Noord-Holland, maar ook in Overijssel en Limburg. Standaardgebouwen uit de tweede serie treffen we vooral in dorpen in het noorden en oosten van het land aan als vervanger van oude Waterstaatsstations.

'Sekstanten' zijn voornamelijk geconcentreerd in het westen, voor nieuw geopende voorstadshaltes, maar ook enkele exemplaren in het zuiden als vervanger van het oude station. Standaardgebouwen en verwante types van Bak treffen we min of meer gelijkmatig verspreid door het hele land aan, met uitzondering van het noorden.

In hoofdstuk 1 werd aangetoond dat het gebruik van standaardontwerpen voor stations tot 1930 zeer gebruikelijk was. Met betrekking tot de naoorlogse periode kunnen we stellen dat de bouw van standaardstations begon met Vierlingsbeek in 1956 (architect Kloos) en eindigde met Hoorn Kersenboogerd in 1986 (architect Bak). Beiden types bevatten ruimte voor de nodige variatie. De echte standaardstations werden gebouwd door Douma in de jaren zestig en zeventig, waarbij duidelijk vermeld dient te worden dat deze architect beslist niet streefde naar eenheidsworst, maar wel naar een 'corporate identity'. Onder prangende invloed van de economische malaise in de jaren zeventig verwerd de corporate identity echter soms tot de gevreesde eenheidsworst.

Toch dient deze eenheidsworst gerelativeerd te worden. In de eerste plaats is het spoorwegnet voorzien van zo'n driehonderd stationsgebouwen in vele verschillende bouwstijlen en groottes. De visuele verscheidenheid is dus erg groot. Een reeks van 18 min of meer identieke gebouwen zal het aanzicht van NS-architectuur dus zeker niet opeens 'saai' maken, te meer daar de gebouwen verspreid over het hele land staan. Met andere woorden: de gemiddelde

treinreiziger uit Buitenpost zal zich er waarschijnlijk niet van bewust zijn dat identieke stations in Didam en Wijchen staan. Zo hij zich daar wel van bewust is, dan zal hij daar vermoedelijk weinig aanstoot aan nemen.

Kwalijker wordt het als de gemiddelde treinfores uit Roodeschool of Delfzijl zijn dagelijkse reis per boemeltrein naar Groningen gelardeerd ziet met een reeks kale haltes. Hierdoor wordt de dagelijkse treinreis een hoogst oninteressante gebeurtenis. Deze 'saneringen' getuigen van weinig respect voor de reiziger en een gebrek aan culturele verantwoordelijkheid bij NS. Hierbij dient wel meteen aangetekend te worden dat deze situatie deels ontstaan is om redenen van economische tegenspoed en dat in andere landen, waar het reizigersaanbod over het algemeen kleiner is, de spoorverbinding vermoedelijk geheel zou zijn opgeheven.

De opening van vele voorstadshaltes heeft de trein dicht bij het publiek gebracht en bovendien werden zo de met auto's volslibbende binnensteden beter bereikbaar gemaakt. Ook de parkeerhalte heeft aan de bereikbaarheid van de binnensteden veel bijgedragen. Als standaardgebouwtje voor dit soort stationnetjes werd de sekstant ontworpen, een eenvoudig maar doeltreffend en alleraardigst stationnetje. 'Een stuk straatmeubilair', noemt architect Douma de sekstant, maar later ook een 'gepasseerd station', daar-mee doelend op de overtuiging van NS dat de nieuwe stationsarchitectuur niet meer van dergelijke eenvoud en bescheidenheid in ontwerp mag zijn. Nieuwe haltegebouwen van dergelijk formaat zijn echter vaak nog veel eenvoudiger in voorzieningen (vaak geen bediend loket meer, maar een automaat), maar kenmerken zich door een soms bijna overdreven design. De vraag rijst wat de reiziger wil: een vandalisme gevoelige folly zonder voorzieningen of een persoonlijke kaartjestransactie op een station met toezicht?

Het nieuwe (commerciële) NS-beleid van nu is er niet alleen op gericht om kwalitatief hoogstaande stationsontwerpen te maken, ook dient elk ontwerp weer anders te zijn, weliswaar in herkenbare en repeterende vormen en kleuren (corporate identi-ty). Waar deze nieuwe architectuur ook naar streeft is de geluiden over 'eenheidsworst' tegen te gaan, een tegenhanger te bieden voor de zogenaamde 'saaie' stations en het bedrijf juist een positief, energiek en modern imago te geven. In de periode voor 1968 was deze houding ook al wel aanwezig, maar veel meer bescheiden op de achtergrond. Het moderne imago werd echter uitgedragen door eenvoudige, schone en zorgvuldig gebouwde stations met veel glas en geglazuurde stenen. In de periode 1968 - 1980 lag de nadruk op een efficiënte dienstregeling en was er weinig geld voor architectuur.

Zeer vele stations uit de naoorlogse periode mogen dan wel architectonisch interessant zijn voor kenners, de publieke opinie zal eerder spreken in termen van saai en kaal. De gemiddelde reiziger zal over het algemeen geen benul hebben van geglazuurde stenen en ook de zuiver functionele opzet van het station is er een die vaak niet met lovende bewoordingen wordt beoordeeld. Zakelijke, functionalistische architectuur vindt nog steeds maar mondjesmaat waardering bij het grote publiek. Identiteitsloosheid is vaak de term die hier aangegeven wordt. Wellicht moet er nog de nodige tijd overheen gaan, totdat het station een residu uit een voorbij tijd is geworden en nostalgie de voeding wordt voor de waardering van een station als Akkrum. Hoe trots zou het naburige Veenwouden zijn als zij kan zeggen: wij hebben er ook zo een, maar dan groter! Als parallellen worden hier aangevoerd de veranderde waardering van de Waterstaatsstations, die zo'n twintig jaar geleden grif op de

monumentenlijst geplaatst werden (269) en architectuur en design (Gispen meubels!) van de jaren vijftig, die recent in de belangstelling zijn gekomen.

Een factor die de bestudering van de naoorlogse spoorwegarchitectuur interessant maakt, is dat een beperkt aantal vaste architecten verantwoordelijk is voor de bouw van de diverse objecten. Hierdoor zien we grote onderlinge overeenkomsten, maar toch ook is het wel mogelijk om aan de hand van uiterlijke kenmerken de stations per architect te classificeren. Bij Van der Gaast zien we een duidelijke nadruk op techniek en constructie, alsook een hoge mate aan openheid die de monumentaliteit bepaalt. Van der Gaast is dan ook voornamelijk verantwoordelijk voor de stations met grote reizigersaantallen. Bij Douma, die voornamelijk kleinere stations bouwde, is het silhouet en de compositie van verschillende open en gesloten bouwdelen belangrijker. Douma-stations zijn ook veel meer 'een geheel', een duidelijk aanwijsbaar gebouw, in tegenstelling tot de stations van Van der Gaast die veeleer een subtiële 'overgangsconstructie' tussen straat en perron zijn (Tilburg, Amsterdam Sloterdijk). Wel hebben de stations van Douma een zeer licht en open karakter door het gebruik van grote glaspuien en een staalskelet. Douma's neiging tot decoratie en 'aankleding' is groter dan bij Van der Gaast. Beide architecten hebben echter gemeen dat functionaliteit voorop staat.

De gebouwen van architect Kloos staan erg dicht bij de gebouwen van Van der Gaast uit de jaren vijftig, voornamelijk met betrekking tot materiaalgebruik en constructie. Qua 'openheid' en monumentaliteit heeft Kloos' type niet veel pretenties en zoekt het veeleer aansluiting bij meer traditionele stationsbouw, maar een zeer functioneel gegeven is wel de onderlinge verwisselbaarheid van de verschillende ruimtes in het standaardontwerp. Architect Bak heeft wellicht de meest duidelijke ideeën met betrekking tot functioneel bouwen. Zijn gebouwen zijn een intelligente symbiose tussen zichtbare constructie en 'invul'delen', maar boeten hierdoor soms wel in aan visuele waarde. Kenmerkend bij stations van Bak, met name die van na 1980, zijn de dragende, stalen, heldergele kokerprofielen onder het dak en de luifel.

Algemene conclusie met betrekking tot de bouw van standaardstations:

De naoorlogse stationsarchitectuur vertoont onmiskenbare reeksen van min of meer identieke gebouwen. De reeksen zijn onderling nogal verschillend, voornamelijk als gevolg van de steeds veranderende bouwstijlen en opvattingen, alsook veranderende functie-eisen. De opheffing van bagagevervoer, de sluiting van publieke toiletten, de verminderde loketbediening, automatisering van beveiliging en verminderde behoefte aan magazijnen als gevolg van rayonvorming, maakten dat het station steeds eenvoudiger gebouwd kon worden. Het beschikbare budget en het belang dat aan architectuur gehecht werd, was ook nogal eens aan verandering onderhevig, wat dan ook weer tot uiting kwam in een meer of minder zorgvuldige vormgeving van de verschillende reeksen stations. Binnen de reeksen zelf komen ook nogal wat afwijkingen op de regel voor, daar er ingespeeld diende te worden op de bestaande situatie, die steeds weer anders bleek te zijn. Standaardstations vertonen aldus een hoge mate van onderlinge variatie, hoewel ze in wezen steeds op hetzelfde neerkomen. De uniek ontworpen gebouwen, meestal de grotere stations, blijken in materiaalgebruik en opzet duidelijke verwantschap te hebben met tijdgenoten uit de standaardreeks.

Noten bij hoofdstuk 10:

269 - Vergelijk dit bijvoorbeeld met het citaat van J. J. Vriend in hoofdstuk 1.

Epiloog

"Design is good business" (270)

Het laatste standaardhaltegebouw ontwierp NS op de valreep van de jaren zeventig. Het beleefde zijn eerste realisering in 1981 in Rosmalen en is in gevarieerde opzet in de jaren tachtig nog maar enkele malen herhaald. Na 1980 verdwenen de 'trek-uit-de-lade'-ontwerpen bij de stationsbouw geleidelijk. Een en ander had vooral te maken met een algemene herwaardering van het openbaar vervoer en het spoor in het bijzonder. Dit leidde onder andere tot verruimde budgetten van overheidswege. Het nieuwe elan werd ook aangewakkerd door de bouw en de opening van een groot aantal spoorlijnen na 1977. (271) Langs deze lijnen verrezen veelal indrukwekkende stationsgebouwen die een uitnodigend, open gebaar maakten. Ook het gebruik van moderne, lichte constructietechnieken en een opvallend helder kleurengamma droegen bij aan een radicaal ander gezicht van NS. In feite werd nu de draad in 1983 in Zaandam weer opgepakt die in 1965 in Tilburg was blijven liggen. Deze gezichtsverandering werd gerealiseerd door een nieuwe generatie jonge architecten aan te trekken, zoals Ir. H. C. H. Reijnders, Ir. P. A. M. Kilsdonk en Ir. R. M. J. A. Steenhuis. Van der Gaast en Douma traden na 1980 op de achtergrond als architect. Deze laatste behield als 'bouwmeester' (272) wel de supervisie.

In deze nieuwe bedrijfsvoering is geen ruimte meer voor standaardisatie. Er wordt nu naar diversiteit en hoogwaardige architectonische kwaliteit gestreefd. Het inzicht had postgevat dat een verzorgde ambiance een sterk marketingtechnisch punt is. Toch werd binnen de geplande diversiteit wel weer naar een bepaalde eenheid gestreefd in de vorm van 'huisstijl', maar dit betekende alleen een standaardisatie van het kleurengamma en tot op zekere hoogte het materiaalgebruik. Wel bleven 'details' als perronbanken, wachthuisjes, reclame- en aanwijzingsborden en loketbalies gestandaardiseerd en uniform (maar gemoderniseerd) uitgevoerd. Ook de meeste oude stations werden op deze wijze gemoderniseerd, waardoor er soms rare combinatie zijn ontstaan van vormgeving uit de jaren zestig en negentig.

De stationsbouw van de jaren tachtig heeft internationaal veel opzien gebaard en NS heeft diverse architectonische prijzen met haar nieuwe stations geoogst. Hoogtepunten op dit gebied waren wel de Brunel-award en de Sphinx-cultuurprijs (273).

De hernieuwde architectonische aandacht beperkt zich niet alleen tot de grotere stations. Ook relatief minder belangrijke haltes als Leeuwarden Camminghaburen, Enschede Drienerlo en Tegelen mogen zich verheugen in een zorgvuldige vormgeving. Bij deze laatste categorie zij echter wel opgemerkt dat de vormgeving niet meer in verhouding dreigt te staan met de geboden diensten en capaciteit. Zo is het nieuwe station Tegelen (1997) niets meer dan twee liftschachten annex trappenhuizen aan weerszijden van het spoorviaduct. In eerste instantie oogt het indrukwekkend. De liftschachten met hun pyramidedaken zijn uitstekende landmarks, maar bij betreding van het station blijkt ook de nieuwe bedrijfsefficiëntie van NS: er is geen bemenst loket. Het spoorkaartje moet uit de automaat komen. Er is geen andere wachtkamer dan een tochtige abri op het perron, want een fatsoenlijke wachtkamer is tegenwoordig op kleine haltes wegens misbruik en vandalisme uit den boze. Er zijn kortom nauwelijks wezenlijke voorzieningen. Het station Tegelen is niets meer dan een bescheiden opstaphalte, maar het weerspiegelt zijn karakter geenszins in zijn pretentieuze vormgeving. Hier begeeft NS zich op het gladde ijs van 'over-designing' met hoogmoedige trekjes waarvan

elders langs de rails nog meer recente voorbeelden zijn aan te wijzen. Bijvoorbeeld het nieuwe station Hoogezand-Sappemeer (1989) dat van een afstand er indrukwekkend uitziet met zijn kleurrijke, hoge muren die in alle richtingen schichten, maar die bij nadere bestudering niets dan 'decor' zijn voor een stationsaccommodatie met kleine wachtkamer, loket en dienstruimte; bijelkaar niet heel veel groter dan het volume van een 'sekstant'. Wat dat betreft waren dus efficiënte en pretentieloze, maar zorgvuldig ontworpen en relatief ruime haltes zoals Anna Paulowna en Deurne zo slecht nog niet....

Hoewel het feitelijk buiten het bestek van deze scriptie valt, wordt er hier ook nog op gewezen dat NS bij de meest recente grote projecten weer een zekere neiging vertoont weer te koersen richting projectontwikkeling a la Utrecht CS. In Leiden (1996) is het station nog lucide en licht en geïntegreerd met de stadsdelen aan beide zijden van de spoorbaan. In Amersfoort is op en rond de plek van het schattige stationnetje van Margadant uit 1901 een immense kantoorwand verrezen, waarbinnen het nieuwe stationsgebouw van Van Belkum nog wel redelijk herkenbaar blijft, maar zich vooral door overdreven uit-stekende delen moet profileren. (274) Dat geldt ook voor het nieuwe 's-Hertogenbosch, maar hier dreigt het ontvangstgebouw toch echt verloren te gaan te midden van " de harde rode gevels van tienduizenden vierkante meters commercie" (275). Met de passage over de sporen is echter een geslaagde symbiose bereikt met de perrons, waarbij de oude kap van Van Heukelom deels gespaard is gebleven. Minder geslaagd is dan weer om het gehele complex in een misplaatste en modieuze post-modernistische flamboyance tot 'La Gare' en La Cour' en La Tour' te dopen. Met 'Zakencentrum Het Station' is Amersfoort dan dichterbij de kern van de zaak gebleven.

De geschiedenis van de NS-architectuur lijkt zich te kenmerken in cycli van zo'n 15 a 20 jaar waarin opbloei en neergang stuivertje wisselen. Het is daarom interessant om af te wachten wat de NS-architecten, na de opbloeiperiode sinds 1980, in de 21ste eeuw voor ons in petto hebben. Het is te hopen dat binnen de zuiver commerciële instelling van de jaren negentig, NS (of in welke onderdelen het concern ook allemaal nog verder opgeknapt moge worden) tóch oog blijft houden voor haar sociaal-culturele verantwoordelijkheid. In het huidige tijdsgewricht is verhuurbaarheid van ruimtes op en rond het station commercieel interessant. Of dat wil gelukken en beklijven is nog de vraag. Een goed ontwerp is echter tijdloos. Hierin schuilt een gegarandeerde investering; immers: design is good business

Noten bij de Epiloog:

270 - Citaat uit Douma 1988, p. 3.

271 - Resp. de Zoetermeerlijn (1977), de Schiphollijn (1978/1981), de Veenendaallijn (1981), de ringbaan rond Amsterdam (1986/1993) en de Flevolijn (1987/1988).

272 - Douma werd in 1995 als bouwmeester opgevolgd door Reijnders. Net voor het afsluiten van de tekst voor deze scriptie werd bekend dat Reijnders vanwege 'onoverbrugbare verschillen' met de NS-directie ten opzichte van de 'corporate identity' per 1 april (geen grap) 1998 is afgetreden. Bron: De Koppeling, 3 april 1998, p. 3.

273 - Zie ook Schoor 1993. Dit boek verscheen naar aanleiding van de aan de NS toegekende Sphinx-cultuurprijs in 1993 en beschrijft de belangrijkste stations sinds 1980.

274 - Huisman 1997.

275- Citaat uit Haan 1997.

Jaa r	Station	Architect	Opmerking
1948	Gouda	S. van Ravesteyn	gesloopt in 1983
1949	Roosendaal	S. van Ravesteyn	vervanging noordelijke vleugel i.v.m. oorl
1950	Enschede	H. G. J. Schelling	
1950	Hoek van Holland Haven	S. van Ravesteyn	nieuw gedeelte t.b.v. Stoomvaartmaatsch
1950	Lage Zwaluwe	S. van Ravesteyn	gesloopt herfst 2001
1950	Vlissingen	S. van Ravesteyn	
1951	Hengelo	H. G. J. Schelling	
1951	Rilland-Bath	S. van Ravesteyn	gesloopt februari 2006
1952	Haarlem (noordzijde)	K. van der Gaast	
1952	Hilversum Sportpark (Soestd	K. van der Gaast	perrongebouw gesloopt in 1981, kaartver
1952	Rheden	K. van der Gaast	gesloopt in december 2007
1952	s-Hertogenbosch	S. van Ravesteyn	gesloopt 1995
1952	Zutphen	H. G. J. Schelling	
1953	Arnhem Velperpoort	K. van der Gaast	stationsgebouw buiten gebruik
1953	Leiden	H. G. J. Schelling	gesloopt 1993
1953	Rotterdam Blaak	S. van Ravesteyn	gesloopt rond 1974 (gebouw) en 1993 (pe
1953	Rotterdam Noord	S. van Ravesteyn	
1954	Arnhem	H. G. J. Schelling	Gesloopt oktober 2007 (Ingang Sonsbee
1954	Hilversum (Oostzijde)	K. van der Gaast	Gesloopt december 2007
1954	Nijmegen	S. van Ravesteyn	
1955	Zwaagwesteinde	K. van der Gaast	gesloopt 2003
1956	Amsterdam Sloterdijk	K. van der Gaast	gesloopt 1985
1956	Eindhoven	K. van der Gaast	In 2006 tot gemeentelijk monument benc
1956	Rotterdam Hofplein	S. van Ravesteyn	voorgebouw gesloopt 1990
1956	Vierlingsbeek	W. B. Kloos	gesloopt november 2004
1956	Vlaardingen Oost	K. van der Gaast	
1957	Almelo De Riet	K. van der Gaast	
1957	Driehuis	K. van der Gaast	gesloopt 1997
1957	Oldenzaal	K. van der Gaast	
1957	Rotterdam CS	S. van Ravesteyn	Westelijke vleugel gedeeltelijk gesloopt in
1957	Wezep	W. B. Kloos	gesloopt 2002
1958	Den Helder	G. J. van der Grinten	
1958	Hardinxveld-Giessendam	K. van der Gaast	
1958	Heemstede-Aerdenhout	K. van der Gaast	
1958	Koudum-Molkwerum	W. B. Kloos	gesloopt rond 1980
1958	Purmerend	K. F. G. Spruit	
1958	Rotterdam Zuid	S. van Ravesteyn	gesloopt 1988
1958	Santpoort Noord	K. van der Gaast	
1958	Velsen Zeeweg	W. B. Kloos	
1958	Venlo	K. van der Gaast/W. J. D	
1959	Doetinchem West (Doetinche	W. B. Kloos	
1959	Klarenbeek	W. B. Kloos	gesloopt rond 1988
1959	Koog-Bloemwijk	W. B. Kloos	gesloopt 1986
1959	Wijlre-Gulpen	W. B. Kloos	
1959	Zwolle Veerallee	W. B. Kloos	gesloopt 2000
1960	Beverwijk	G. J. van der Grinten	
1960	Blerick	W. B. Kloos	gesloopt 2001

Jaa r	Station	Architect	Opmerking
1960	Kerkrade Centrum	W. B. Kloos	gesloopt 1997
1960	Rotterdam Bergweg	S. van Ravesteyn	
1961	Leiden Lammenschans	K. van der Gaast	
1962	Almelo	K. van der Gaast/J. H. B	
1962	Driebergen-Zeist	K. van der Gaast/M. W. I	
1962	Veenendaal-De Klomp	C. Douma	
1962	Zevenaar	K. van der Gaast/S. H. K	
1963	Schiedam-Rotterdam West	K. van der Gaast/J. H. B	voorbouw gesloopt 1998
1963	Soest Zuid	W. B. Kloos	
1964	Bunde	C. Douma	gesloopt voorjaar/zomer 2006
1964	Geleen Oost	C. Douma	gesloopt april 2006
1964	Hardegarijp	W. B. Kloos	heet thans: Hurdegaryp
1964	Schagen	C. Douma	
1965	Bovenkarpel-Grootebroek	W. B. Kloos	
1965	Bussum Zuid	J. Bak	1e fase
1965	Emmen	C. Douma	
1965	Etten-Leur	C. Douma	
1965	Eygelshoven (oorspronkelijk		gesloopt 2000
1965	Hoogkarspel	W. B. Kloos	
1965	Rijswijk	C. Douma	gesloopt 1994
1965	Tilburg	K. van der Gaast	
1965	Zwijndrecht	C. Douma/M. W. Marker	
1966	Den Haag Mariahoeve	C. Douma	gesloopt ca. 1984
1966	Rotterdam Wilgenplas	C. Douma	
1966	Wierden	C. Douma	
1966	Zoetermeer Oost	J. Bak	gesloopt februari 2008
1967	Heerhugowaard	C. Douma	
1967	Sappemeer Oost	C. Douma	gesloopt najaar 2005
1967	Weesp	C. Douma	
1968	Chevremont		gesloopt 2000
1968	Haren	C. Douma	sekstant
1968	Rotterdam Alexander	C. Douma	sekstant, gesloopt 1983
1968	Rotterdam Lombardijen	C. Douma	gesloopt 1993
1968	Utrecht Overvecht	C. Douma	sekstant, gesloopt 1995
1969	Castricum	C. Douma	
1969	Heemskerk	D. J. Waagmeester	supermarkt met NS-loket
1969	Hoek van Holland Haven	?	gesloopt voor 1990
1969	Tilburg West	C. Douma	sekstant
1969	Uitgeest	C. Douma	
1969	Vlaardingen Centrum	C. Douma	
1969	Vlaardingen West	C. Douma	sekstant, gesloopt voorjaar 2006
1969	Voorschoten	C. Douma	sekstant, gesloopt 1992
1970	Beilen	C. Douma	
1970	Bussum Zuid	C. Douma	fase 2 (sekstant)
1970	Delft Zuid	C. Douma	sekstant, gesloopt juni 2006
1970	Maassluis West	C. Douma	sekstant, gesloopt mei 2007
1970	Nieuweschan	?	

Jaa r	Station	Architect	Opmerking
1971	Anna Paulowna	C. Douma	
1971	Bergen op Zoom	C. Douma	
1971	Eindhoven Beukenlaan	C. Douma	sekstant, thans snackbar
1971	Gorinchem	C. Douma	
1971	Nijverdal	C. Douma	
1971	Purmerend Overwhere	C. Douma	
1972	Steenwijk	C. Douma	
1973	Akkrum	C. Douma	
1973	Barendrecht	C. Douma	gesloopt, ca. 2002
1973	Buitenpost	C. Douma	
1973	Didam	C. Douma	gesloopt dec. 2004
1973	Dordrecht Zuid	C. Douma	sekstant, gesloopt 2001
1973	Ravenstein	C. Douma	
1973	Veenwouden	C. Douma	
1973	Wehl	C. Douma	
1973	Wijchen	C. Douma	
1973	Zoetermeer	C. Douma	gesloopt 1992
1974	Culemborg	C. Douma	
1974	Groningen Noord	C. Douma	
1974	Tegelen	C. Douma	gesloopt 2000
1974	Utrecht CS	K. van der Gaast/M. van	
1975	Beek-Elslloo	C. Douma	sekstant
1975	Borne	C. Douma	thans Pizza-snackbar
1975	Breda	J. Bak	
1975	Den Haag CS	K. van der Gaast/J. Bak	
1975	Hilversum Noord	C. Douma	Oorspronkelijk: Hilversum N.O.S.
1975	Krommenie-Assendelft	C. Douma	
1975	Martenshoek	C. Douma	type Sappemeer Oost, gesloopt 1989
1975	Susteren	C. Douma	sekstant
1976	Amsterdam Bijlmer	B. Spängberg	gesloopt 2001/2003
1976	Coevorden	C. Douma	
1976	Deurne	C. Douma	
1976	Geleen Lutterade	C. Douma	sekstant, gesloopt voorjaar 2006
1976	Grijpskerk	C. Douma	gesloopt na brand (2005)
1976	Grouw-Irnsum	C. Douma	heet tegenwoordig: Grou-Jrnsum
1976	Heeze	C. Douma	
1976	Venray	C. Douma	
1977	Abcoude	C. Douma	sloop verwacht 2007
1977	Best	C. Douma	gesloopt 1998
1977	Den Haag Laan van NOI	C. Douma	
1977	Zoetermeer Centrum Oost	C. Douma	heet thans: Zoetermeer Stadhuis
1977	Zoetermeer Centrum West	C. Douma	ruwbouw
1977	Zoetermeer Delftsewallen	C. Douma	
1977	Zoetermeer Dorp	C. Douma	
1977	Zoetermeer Driemanspolder	C. Douma	
1977	Zoetermeer Meerzicht	C. Douma	
1977	Zoetermeer Palenstein	C. Douma	

Jaa r	Station	Architect	Opmerking
1978	Amsterdam Zuid WTC	B. Spängberg/K. van der Gaast	
1978	Barneveld Centrum	C. Douma	
1978	Diemen	C. Douma	sekstant
1978	Heiloo	C. Douma	
1978	Raalte	C. Douma	
1978	Schiphol	K. van der Gaast	gesloopt 1993
1978	Wormerveer	C. Douma	
1978	Zoetermeer Buytenwegh	C. Douma	
1978	Zoetermeer Seghwaert	C. Douma	
1978	Zoetermeer Voorweg	C. Douma	
1979	Nijmegen Heyendaal	C. Douma	gesloopt 1999
1979	Zoetermeer De Leyens	C. Douma	
1980	Alkmaar Noord	C. Douma	
1980	Duiven	C. Douma	
1980	Elst	C. Douma	
1980	Maarssen	C. Douma	gesloopt in 2003
1980	Maassluis	K. van der Gaast	
1980	t Harde	C. Douma	gesloopt januari 2006
1980	Zoetermeer Leidsewallen	C. Douma	
1981	Amsterdam RAI	K. van der Gaast	gesloopt 1991
1981	Breukelen	C. Douma	gesloopt 2001
1981	Capelle Schollevaar	C. Douma	
1981	Oss West	J. Bak	gesloopt januari 2008
1981	Rhenen	C. Douma	
1981	Rosmalen	J. Bak	
1981	Veenendaal Centrum	C. Douma	
1981	Veenendaal West	C. Douma	
1982	Goes	K. van der Gaast	
1982	Houten	J. Bak	gedeeltelijk gesloopt 2007
1982	Velp	C. Douma	
1983	Doetinchem	P. A. M. Kilsdonk	
1983	Harderwijk	K. van der Gaast	
1983	Heerenveen	J. A. van Belkum	
1983	Oss	P. A. M. Kilsdonk	
1983	Rotterdam Alexander	J. Bak/W. Trabsky	
1983	Zaandam	P. A. M. Kilsdonk	
1984	Ede-Wageningen	P. A. M. J. Corbey	
1984	Gouda	M. W. Markenhof	
1984	Hoogeveen	C. Douma	
1984	Zaltbommel	K. van der Gaast /P. A. M.	
1985	Den Haag Mariahoeve	Bureau Kraayvanger	combi-bouw met Aegon-kantoor
1985	Doetinchem de Huet	J. Bak	
1985	Heerlen	J. Bak	
1985	Schiedam Nieuwland	J. Bak	
1985	Sliedrecht	R. M. J. A. Steenhuis	
1986	Amsterdam De Vlughtlaan	R. M. J. A. Steenhuis	gesloopt 2000
1986	Amsterdam Lelylaan	R. M. J. A. Steenhuis	

Jaa r	Station	Architect	Opmerking
1986	Amsterdam Sloterdijk	H. C. H. Reijnders	
1986	Hoofddorp	P. A. M. J. Corbey	gesloopt rond 1997
1986	Hoorn Kersenboogerd		
1986	Koog Bloemwijk	C. Douma	
1986	Nieuw Vennep	P. A. M. J. Corbey	
1986	Nijmegen Dukenburg	P. A. M. J. Corbey	sinds 1996 niet meer in gebruik
1986	Vlissingen Souburg		
1987	Almere Buiten	P. A. M. Kilsdonk	
1987	Almere CS	P. A. M. Kilsdonk	
1987	Almere Muziekwijk	P. A. M. Kilsdonk	
1987	Amersfoort Schothorst	J. Bak	
1987	Helmond	P. A. M. J. Corbey	
1987	Helmond Brouwhuis	R. M. J. A. Steenhuis	
1987	Hollandsche Rading	P. A. M. J. Corbey	
1987	Leerdam	C. Douma	
1987	Maastricht Randwijck	J. Bak	
1987	s-Hertogenbosch Oost	J. Bak	
1988	Arnhem Velperpoort	R. M. J. A. Steenhuis	
1988	Breda Prinsenbeek	J. Bak	
1988	Lelystad Centrum	P. A. M. J. Kilsdonk	
1988	Voorburg	K. van der Gaast/C. Wee	
1989	Assen	R. M. J. A. Steenhuis	
1989	Deventer Colmschate	J. Bak	
1989	Hoogezand-Sappemeer	R. M. J. A. Steenhuis	
1989	Nieuwerkerk aan de IJssel	Th. Fikkers	
1989	Zaandam Kogerveld	J. Bak	
1990	Dordrecht Stadspolders	J. A. van Belkum	
1990	Heerhugowaard	R. M. J. A. Steenhuis	
1990	Hoek van Holland Haven	?	Pre-fab gebouwtje, identiek aan het gebouwtje in Rotterdam
1990	Uitgeest	J. Bak	alleen voorbouw, gesloopt in 2003

Literatuurlijst 'Spoorwegstations 1945-1980, Variatie in Standaardisatie':

(anon.) 1954:

De nieuwe stations Hofplein en Zuid te Rotterdam, in: *Bouw*, jrg. 9 (1954), p. 485.

(anon.) 1954a:

Het Nieuwe stationsgebouw Hilversum-Oost, in: *Nieuw Spoor*, juni 1954, p. 18.

(anon.) 1957a:

Een nieuw station voor Oldenzaal, in: *Spoor- en Tramwegen*, jrg. 30 (1957), nr 13, p. 202.

(anon.) 1957b:

Rotterdam-Zuid krijgt (eindelijk) betere accommodatie, in: *Spoor- en Tramwegen*, jrg. 30 (1957), nr. 20, p. 323.

(anon.) 1970:

Plan voor het station Den Haag C.S., in: *Bouw*, jrg. 25 (1970), nr. 15, p. 635.

(anon.) 1975:

Kleine stations kunnen aantrekkelijker worden door hoger comfortniveau, in: *De Koppeling*, 28 februari 1975, p. 11.

Albers 1970:

L. J. P. Albers en J. C. de Jongh: *Van stoom naar nieuwe stijl - 25 jaar spoorwegontwikkeling in Nederland*, Amsterdam, 1970.

Asselberghs 1968:

Marie-Anne Asselberghs: *Van d'Een Honderd Roe naar Lombardijen, 125 jaar stations in beeld*, Den Haag, 1968.

Bak 1965:

Ir. J. Bak: N.S.-station te Zoetermeer, in: *Bouw*, jrg. 20 (1965), nr. 45, p. 1715.

Barnhard 1983:

Adrie Barnhard: Stations van Van der Gaast, in: *Forum*, jrg. 29 (1983), nr. 4, pp. 152/157.

Berghuijs 1995:

Herman Berghuijs: De spoorwegen rond het bevrijdingsjaar, in: *Op de Rails*, jrg. 63 (1995), pp. 164/173.

Blijdenstijn 1994a:

Roland Blijdenstijn en Ronald Stenvert, *Bouwstijlen in Nederland (1040 - 1940)*, Utrecht-/Antwerpen, 1994.

Blijdenstijn 1994b:

Roland Blijdenstijn en J. G. C. van de Meene: *Spoorwegarchitectuur*, Utrecht, 1994.

Boer 1980:

H. de Boer: De Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij en Eduard Cuypers, in: *Op de Rails*, jrg. 48 (1980), nr. 4, pp. 109/112.

Bruyn 1957:

Dr. F. F. de Bruyn: Van d'Eenhonderd Roe tot Rotterdam C.S., in: *Bouw*, jrg. 21 (1957), p. 615/632.

Dal 1981:

Johan W. van Dal: *Architectuur langs de rails, overzicht van stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer, 1981.

Dijksterhuis 1968:

R. Dijksterhuis: Station Haren heropend, in: *Openbaar Vervoer*, jrg. 1 (1968), nr. 11, pp. 336/338.

Dijksterhuis 1969:

R. Dijksterhuis: Tilburg kreeg zijn tweede station!, in: *Openbaar Vervoer*, jrg. 2 (1969), nr. 9, pp. 242/245.

Dijksterhuis 1984:

R. Dijksterhuis: *Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland*, proefschrift, Delft, 1984.

Dingerdis 1979:

N. C. Dingerdis en A. H. Kooiman: *Bouwmaterialen - Materialen voor de bouw, weg- en waterbouw*, Culemborg, 1979.

Douma 1964:a

Ir. C. Douma: *Het stationsgebouw - historie, situering, opzet en ontwerp, toekomst*, Utrecht, 1964.

Douma 1964b:

Ir. C. Douma: Station voor Etten-Leur, in: *Bouw*, jrg. 19 (196-4), nr. 25, p. 897.

Douma 1965a:

Ir. C. Douma: NS-station te Emmen, in: *Bouw*, jrg. 20 (1965), nr. 2, p. 61.

Douma 1965b:

Ir. C. Douma: Stationsgebouw te Bunde (L), in: *Bouw*, jrg. 20 (1965), nr. 10, pp. 324/325.

Douma 1965c:

Ir. C. Douma en M. W. Markenhof: NS-station te Zwijndrecht, in: *Bouw*, jrg. 20 (1965), nr. 12, p. 426.

Douma 1965d:

Ir. C. Douma: NS-station te Rijswijk (ZH), in: *Bouw*, jrg. 20 (1965), nr. 13, p. 477.

Douma 1965e:

Ir. C. Douma: NS-station te Weesp, in: *Bouw*, jrg. 20 (1965), nr. 22, p. 817.

Douma 1966a:

Ir. C. Douma: Nieuw station te Weesp, in: *Polytechnisch Tijdschrift*, jrg. 21 (1966), pp. 710/712.

Douma 1966b:

Ir. C. Douma en M. W. Markenhof: NS-station te Zwijndrecht, in: *Bouw*, jrg. 21 (1966), nr. 30, pp. 1148/1151.

Douma 1966c:

Ir. C. Douma: NS-station te Emmen, in: *Bouw*, jrg. 21 (1966), nr. 42, pp. 1639/1641.

Douma 1968:

Ir. C. Douma: N.S.-halte Rotterdam-Lombardijen, in: *Bouw*, jrg. 23 (1968), nr. 13, p. 497.

Douma 1969:

Ir. C. Douma: Station te Weesp, in: *Bouw*, jrg. 24 (1969), nr. 5, pp. 205/207.

Douma 1971a:

Ir. C. Douma: NS-station voor Gorinchem, in: *Bouw*, jrg. 26, (1971), nr. 1, p. 30.

Douma 1971b:

Ir. C. Douma: Combinatiebouw PTT-NS te Steenwijk, in: *Bouw*, jrg. 26 (1971), nr. 18, p. 640.

Douma 1973:

Ir. C. Douma: Stationsgebouw te Nijverdal, in: *Bouw*, jrg. 28 (197-3), nr. 7, p. 235.

Douma 1974a:

Ir. C. Douma: *Het stationsgebouw - historie, situering, opzet en ontwerp, nieuwe ontwikkelingen*, Utrecht, 1974.

Douma 1974b:

Ir. C. Douma: Dubbelstation NS te Zoetermeer, in: *Polytechnisch Tijdschrift (b)*, jrg. 29 (1974), pp. 61/65.

Douma 1974c:

Ir. C. Douma: Monumentaliteit heeft afgedaan, nieuwe trends in stationsgebouwen, in: *Bouwwereld*, jrg. 70 (1974), nr. 18, pp. 84/86.

Douma 1979:

Ir. C. Douma: Negentiende-eeuwse stationsgebouwen: dilemma tussen slopen of behouden, in: *Openbaar Vervoer*, jrg. 12 (1979), nr. 2.

Douma 1987:

Ir. C. Douma: *Het stationsgebouw - historie, situering, opzet en ontwerp, nieuwe ontwikkelingen*, Utrecht, 1987.

Douma 1988:

Ir. C. Douma: *NS-architectuur weer op het goede spoor*, (brochure), Utrecht, 1988.

Douma 1990:

Ir. C. Douma: Combi-stationsgebouwen, identiteitscrisis of nieuw NS-gezicht?, in: *Inleidingen t.g.v. het afscheid van Drs. K. A. J. de Jong, directeur BV Nemeog*, 22 november 1990.

Douma 1995:

C. Douma: Monumentenbeleid NS weer op het goede spoor, in: *Heemschut*, jrg. 72 (1995), nr. 2, pp. 13/16.

Entken 1954:

J. F. A. M. Entken: Arnhem heeft twee nieuwe stations, in: *Spoor- en Tramwegen*, jrg. 27 (1954), nr. 11, pp. 185/187.

Faber 1989:

Prof. Dr. J. A. Faber (red.): *Het spoor, 150 jaar spoorwegen in Nederland*, Amsterdam, 1989.

Gaast 1956a:

Ir. K. van der Gaast: Eindhovens nieuwe stationsgebouw, in: *Bouw*, jrg. 11 (1956), nr. 48, pp. 1030/1035.

Gaast 1956b:

Ir. K. van der Gaast: Haltegebouw Sloterdijk, in: *Bouw*, jrg. 11 (1956), nr. 48, pp. 1036/1037.

Gaast 1957a:

Ir. K. van der Gaast: Stationsgebouw Amsterdam-Sloterdijk, in: *Bouwkundig Weekblad*, jrg. 75 (1957), nr. 20, pp. 233/-235.

Gaast 1957b:

Ir. K. van der Gaast: Stationsgebouw Vlaardingen-Oost, in: *Bouwkundig Weekblad*, jrg. 75 (1957), nr. 20, pp. 236/238.

Gaast 1958:

Ir. K. van der Gaast en W. J. Drees: Nieuw stationsgebouw te Venlo, in: *Bouw*, jrg. 13 (1958), nr. 28, pp. 698/702.

Gaast 1960:

Ir. K. van der Gaast: Station Hardinxveld-Giessendam, in: *Bouw*, jrg. 15 (1960), pp. 702/703.

Gaast 1961:

Ir. K. van der Gaast: Station te Almelo, in: *Bouw*, jrg. 16(1961), nr. 11, p. 339.

Gaast 1963:

Ir. K. van der Gaast en S. H. Krudde: S. H., Stationsgebouw te Zevenaar, in: *Bouw*, jrg. 18 (1963), nr. 26, pp. 848/850.

Gaast 1964a:

Ir. K. van der Gaast en J. H. Baas: Het nieuwe stationsgebouw Schiedam, in: *Bouw*, jrg. 19 (1964), nr. 10, pp. 302/-310.

Gaast 1964b:

Ir. K. van der Gaast: Overpeinzingen van een stationsarchitect, in: *Bouw*, jrg. 19 (1964), nr. 18, pp. 622/624.

Gaast 1964c:

Ir. K. van der Gaast en J. H. Baas: Het nieuwe stationsgebouw te Almelo, in: *Bouw*, jrg. 19 (1964), nr. 30, pp. 1058/1-061.

Gaast 1964d:

Ir. K. van der Gaast en W. M. Markenhof: Het nieuwe stationsgebouw van Driebergen-Zeist, in: *Bouw*, jrg. 19 (1964), nr. 50, pp. 1794/1797.

Gaast 1964e:

Ir. K. van der Gaast: Stationsoverkapping te Tilburg, in: *Bouw*, jrg. 19 (1964), nr. 10, pp. 311/312.

Gaast 1966:

Ir. K. van der Gaast: Het nieuwe stationsgebouw te Tilburg, in: *Bouw*, jrg. 21 (1966), nr. 18, pp. 648/652.

Gerretsen 1953:

W. J. Gerretsen: Stationsgebouwen - vroeger en nu, in: *Bouw*, jrg. 8 (1953), pp. 362/365.

Graaf 1991:

J. M. A. de Graaf: Den Helder - Alkmaar, 125 jaar, in: *Op de Rails*, jrg. 59 (1991), pp. 88/101.

Haan 1997:

Hilde de Haan en Ids Haagsma: Kolossen waar alle vrolijkheid is afgesnoept, in: *De Volkskrant*, 4 november 1997, p. 14.

Hollander 1957:

Dr. Ir. F. Q. den Hollander: Station als verkeers-knooppunt, in: *Bouw*, jrg. 12 (1957), nr. 25, pp. 597/598.

Huisman 1997:

Jaap Huisman: Schakelstation, in: *De Volkskrant*, 11 november 1997, p. 13.

Hupkes 1968:

Drs. G. Hupkes: Parkeren bij stations, in: *Openbaar Vervoer*, jrg. 1 (1968), nr. 3, pp. 82/87.

Jansen 1989:

G. H. Jansen: *Verzonken spoor, Gesprekken met oud-werknemers van de spoorwegen*, Amsterdam/Utrecht, 1989.

Jongh 1983:

J. C. de Jongh: Santpoort - Velsen - IJmuiden, in: *Op de Rails*, jrg. 51 (1983), nr. 11, pp. 307/312.

Koelewijn 1989:

Cock Koelewijn: Sextant - portret van een achterhaald type stationsgebouw, in: *Railhobby*, jrg. 12 (1989), nr. 5/6, pp. 30/33.

Kloos 1956:

Dr. Ir. W. B. Kloos: Het nieuwe stationsgebouw Vierlingsbeek, in: *Spoor- en Tramwegen*, jrg. 29 (1956), nr. 15, pp. 229/232.

Kloos 1960:

Dr. Ir. W. B. Kloos: Het moderne kleine station, in: *Bouw*, jrg. 15 (1960), pp. 698/701.

Koopmann 1960:

Ir. H. D. E. M. Koopmann, In memoriam Dr. Ir. W. B. Kloos, in: *Spoor- en Tramwegen*, november 1960.

Leeuwen 1988:

Drs. W. R. F. van Leeuwen en Drs. H. Romers: *Een spoor van verbeelding, 150 jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen*, Zutphen, 1988.

Ligtenbarg 1989:

Arjan Ligtenbarg: *Geschiedenis van de spoorwegen in Winterswijk & omstreken*, Winterswijk, 1989.

Meene 1974:

J. G. C. van de Meene: De Haarlemmermeerlijnen, in: *Op de Rails*, jrg. 42 (1974), nr. 7, pp. 142/149.

Meene 1981:

J. G. C. van de Meene en L. van Paddenburgh: *Spoorwegstations in Nederland*, Deventer, 1981.

Meene 1985:

J. G. C. van de Meene en P. Nijhof: *Spoorwegmonumenten in Nederland*, Amsterdam, 1985.

Mol 1967:

D. G. W. Mol: De Noord-Friesche Locaalspoorweg-Maatschappij, in: *Op de Rails*, jrg. 35 (1967), pp. 175/190.

Nagel 1973:

S. Nagel en S. Linke: *Bauten des Verkehrswesens: Parkhausser - Tankstellen - Bahnhöfe - Flughafen*, Düsseldorf, 1973.

Peet 1995:

Corjan van der Peet en Guido Steenmeijer: *De rijksbouwmeesters, twee eeuwen architectuur van de Rijksgebouwendienst en zijn voorlopers*, Rotterdam, 1995.

Ravesteyn 1954a:

Ir. S. van Ravesteyn: Rotterdam C.S., situatie, plattegrond en het nieuwe voorgebouw van ir. S. van Ravesteyn, in: *Bouw*, jrg. 9 (1954), pp. 173/175.

Ravesteyn 1954b:

Ir. S. van Ravesteyn: Nijmegens vernieuwd station, in: *Bouw*, jrg. 9 (1954), pp. 570/571.

Ravesteyn 1957:

Ir. S. van Ravesteyn: Rotterdam - Centraal Station, in: *Bouw*, jrg. 12 (1957), pp. 604/614.

Romers 1981:

Drs. H. Romers: *De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841 - 1938*, Zutphen, 1981.

Saal 1983:

Peter Saal en Flip Spangenberg: *Kijk op stations*, Amsterdam/Brussel, 1983.

Schelling 1950:

Ir. H. G. J. Schelling: Enschede's nieuwe station, in: *Bouw*, jrg. 5 (1950), nr. 44, pp. 726/727.

Schelling 1953:

Ir. H. G. J. Schelling: Vijf en twintig jaren stationsbouw, in: *Spoor- en Tramwegen*, jrg. 26 (1953), nr. 14, pp. 252/253.

Schelling 1959:

Ir. H. G. J. Schelling: Vijf nieuwe stationsgebouwen, in: *Bouwkundig Weekblad*, jrg. 77 (1959), nr. 1, pp. 3/18.

Schoor 1993:

Henk van de Schoor e.a.: *NS laat bouwen, stations sinds 1980*, Zutphen, 1993.

Schouten 1969:

Ir. J. Schouten: Vlaarding-West: 15e kraal aan Rotterdams agglomeratie-snoer, in: *Openbaar Vervoer*, jrg. 2 (1969), nr. 7/8, pp. 221/223.

Smit 1989:

J. F. Smit: *Rotterdam Hofplein - Den Haag - Scheveningen Kurhaus, hoe het spoor elektrisch werd*, Rotterdam, 1989.

Spruit 1968:

Ir. K. F. G. Spruit: Sporthal te Utrecht, in: *Bouw*, jrg. 32 (1968), nr. 12, p. 458.

Staal 1953:

Arthur Staal: Nieuwe stationsbouwwerken in Nederland, in: *Forum*, jrg. 8 (1953), nr. 12, pp. 439/445.

Vercruysse 1964:

A. H. Th. Vercruysse: Nieuwe stations van de Nederlandse Spoorwegen, in: *Katholiek Bouwblad (TABK)*, jrg. XXXI (1964), nr. 26, pp. 606/618.

Vermooten 1987:

Marinus Vermooten: *Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.- stations - Brabant, Limburg, Zeeland -*, Hapert, 1987.

Vermooten 1989:

Marinus Vermooten en Teun Smit: *Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.-stations - Noord- en Zuid-Holland en Flevoland -*, Hapert, 1989.

Vermooten 1991:

Marinus Vermooten en Teun Smit: *Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.-stations - Utrecht, Gelderland -*, Hapert, 1991.

Verver 1996:

Ing. M. W. Verver: *Materiaalkunde voor bouwkunde en civiele techniek*, Houten, 1996.

Vierhout 1985:

Ted Vierhout: *Oponthoud, stations- en treingedichten*, Amsterdam, 1985.

Vriend 1959:

J. J. Vriend: *Reflexen, Nederlands bouwen na 1945*, Amsterdam, 1959.

Westerhuis 1954:

B. B. Westerhuis: Station Hilversum-Oost, in: *Forum*, jrg. 9 (1954), p. 288.

Nieuwe (na 1998 verschenen) uitgaven en publicaties:

boeken:

Ir. C. Douma: *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998*, Zutphen, 1998.

Victor M. Lansink: *Stationnementen, Oude en Nieuwe Spoorwegstations in hedendaagse beelden*, Zaltbommel, 2001.

Trudy van den Hurk-van Haagen: *K. van der Gaast (1923-1993), Transparantie en onverhulde constructies*, Stichting BONAS, Rotterdam, 2004.

Meike Scharlemann en Jam-Derk Kouijs: *S. van Ravesteyn (1889-1983), De meester van de gebogen lijn*, Stichting BONAS, Rotterdam, 2005

scripties/rapporten:

Crimson Architectural Historians: *De Collectie - Cultuurhistorische visie naoorlogse stationsgebouwen*, Rotterdam, maart 2007. *Zie ook deze link.*

Trudy van den Hurk-van Haagen: *Ir. Koenraad van der Gaast en het Spoorwegstation te Tilburg*, scriptieonderzoek Algemene Cultuurwetenschappen Open Universiteit Nederland, 2003.

Victor M. Lansink: *Spoorwegstations - categoriaal onderzoek wederopbouw 1940-1965*, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 2004

artikelen:

Victor M. Lansink: NS wil van het Kloosje af, in: *Heemschut*, jrg 80. (juni 2003), nr. 3, p. 2-5.

Aanvullende literatuurlijst (publicaties verschenen 1945-1998, incompleet):

(anon.): Eindhovens nieuwe station, in: *Bouw*, 1954, p. 99.

(anon.): Grote werken die in uitvoering zijn: Eindhoven - Arnhem - Rotterdam, in: *Nieuw Spoor*, december 1953, p. 6-7.

(anon.): Wijlen het Maasstation, in: *Nieuw Spoor*, december 1953, p. 10-11.

(anon.): Het nieuwe station voor Eindhoven, in: *Nieuw Spoor*, december 1953, p. 28-29.

(anon.): Douane- en V.G. & L.-loodsen te Eindhoven gereed, in: *Spoor- en Tramwegen*, nr. 10, 10 mei 1956, p. 153.

(anon.): Een nieuw station de lichtstad waardig, in: *Nieuw Spoor*, augustus 1956, p. 11-13.

(anon.): Het nieuwe stationsgebouw te Eindhoven, in: *Spoor- en Tramwegen*, nr. 18, 30 augustus 1956, p. 284-286.

(anon.): De spoorwegwerken van Rotterdam, in: *Spoor- en Tramwegen*, 30ste jrg., nr. 13 en nr. 14, 20 juni 1957 en 4 juli 1957, pp. 197-200 en 216-219.

(anon.): Spoorwegwerken in ons land - Almelo - Veenendaal-De Klomp - Schiedam, in: *De Koppeling*, nr. 9, 28 juli 1962, p. 5.

(anon.): Almelo heeft nieuw station, in: *De Koppeling*, nr. 13, 22 september 1962, p. 1.

(anon.): Burgemeester was klant, Loco-burgemeester lokettist bij opening Veenendaal-De Klomp, in: *De Koppeling*, nr. 16, 3 november 1962, p. 2.

(anon.): Ook Emmen nieuw station, in: *De Koppeling*, nr. 16, 3 november 1962, p. 3.

(anon.): Nieuwe halte Soest-Zuid - Overwegsituatie verbeterd, in: *De Koppeling*, nr. 19, 15 december 1962, p. 11.

(anon.): Nieuw station Hardegarijp, in: *De Koppeling*, nr. 28, 4 mei 1963, pp. 1 en 5.

(anon.): Tijdelijk Lombardijen in dienst, in: *De Koppeling*, nr. 70, 5 juni 1964, p. 3.

(anon.): Halte Hopel herboren / Wegonderhoud Heerlen in één huis, in: *De Koppeling*, nr. 137, 19 november 1965, p. 3.

(anon.): Laatste bewoner oude Mariahoeve opende nieuwste NS-halte, in: *De Koppeling*, nr. ..., 18 november 1966, p. 3.

(anon.): Binnenkort start bouw Heer Hugowaard-B, in: *De Koppeling*, nr. ..., 18 november 1966, p. 3.

(anon.): Waardig entree voor uitbreidend Schagen, in: *De Koppeling*, nr. 194, 19 maart 1967, p. 5.

(anon.): Mr. J. Kiveron opent nieuw Chevreumont, in: *De Koppeling*, nr. 229, 26 januari 1968, p. 7.

(anon.): Eerste Marktexpres '68 naar nieuw station Schagen, in: *De Koppeling*, nr. 250, 12 juli 1968, p. 1 en 5.

(anon.): Halte Heemskerk samenbouw met Simon de Wit, in: *De Koppeling*, nr. 271, 17 januari 1969, p. 1.

(anon.): Ir. S. van Ravesteyn tachtig jaar, in: *De Koppeling*, nr. 277, 28 februari 1969, p. 2.

(anon.): Nieuwe gebouwen voor vier stations - Gorinchem - Steenwijk - Bergen op Zoom - Beilen, in: *De Koppeling*, nr. 282, 4 april 1969, p. 3.

(anon.): Vier nieuwe NS-verkooppunten in dienst - Tilburg West - Vlaardingen West - Heemskerk - Delfzijl West, in: *De Koppeling*, nr. 289, 6 juni 1969, p. 8.

(anon.): Wensen van NS en gemeente bij opening Arnhem Presikhaaf, in: *De Koppeling*, nr. 301, 3 oktober 1969, p. 3.

(anon.): BurgeMEESTERlijke heropening van halte Voorschoten, in: *De Koppeling*, nr. 301, 3 oktober 1969, p. 3.

(anon.): Vlaardingen kreeg nieuw stationsgebouw 'Centrum', in: *De Koppeling*, nr. 308, 21 november 1969, p. 3.

(anon.): Nieuwe NS-winkel voor Castricum, in: *De Koppeling*, nr. 309, 28 november 1969, p. 3.

(anon.): Traverse en Spoorslag '70 twee belangrijke schakels tussen land en Jaarbeurs, in: *De Koppeling*, nr. 309, 28 november 1969, p. 5.

(anon.): Veel stationsgebouwen overjarig en onverzorgd, in: *De Koppeling*, nr., 5 december 1969.

(anon.): Staatssecretaris Keyzer opende Jaarbeurs 'voorkeur', in: *De Koppeling*, nr. 5 december 1969.

(anon.): Waardiger entree voor Bergen op Zoom, in: *De Koppeling*, nr. 316, 30 januari 1970, p. 3.

(anon.): Nieuw station Gorinchem, in: *De Koppeling*, nr. 317, 6 februari 1970, p. 3.

(anon.): Sextant voor Bussum Zuid, in: *De Koppeling*, nr. 318, 13 februari 1970, p. 7.

(anon.): Beilen blij met nieuw stationsgebouw, in: *De Koppeling*, nr. 319, 20 februari 1970, p. 3.

(anon.): Te Delft Zuid en Maassluis West: Openingsfeesten met hoorns, haring en koor, in: *De Koppeling*, nr. 332, 5 juni 1970, p. 3.

(anon.): Busstation Delft kreeg sextant, in: *De Koppeling*, nr. 336, 10 juli 1970, p. 7.

(anon.): Nieuw gezicht voor Harlingen Haven, in: *De Koppeling*, nr. 339, 21 augustus 1970, p. 8.

(anon.): Gorkumse perrontunnel klaar terwijl u wacht, in: *De Koppeling*, nr. 340, 4 september 1970, p. 3.

(anon.): PTT en NS onder één dak in Steenwijk, in: *De Koppeling*, nr. 345, 9 oktober 1970, p. 1 en 4.

(anon.): Flink gebouw voor Purmerend Overwhere, in: *De Koppeling*, nr. 359, 22 januari 1971, p. 1 en 5.

(anon.): Stationsbouw gestadig verder - Zo wordt nieuw Steenwijk, in: *De Koppeling*, nr. 359, 22 januari 1971, p. 5.

(anon.): Nieuw station Anna Paulowna, in: *De Koppeling*, nr. 359, 22 januari 1971, p. 5.

(anon.): Nieuwerkerk a/d IJssel met mei in dienst, in: *De Koppeling*, nr. 359, 22 januari 1971, p. 5.

(anon.): Oud en nieuw in Gorinchem, in: *De Koppeling*, nr. 359, 22 januari 1971, p. 5.

(anon.): Leidse abri's in Hoge Noorden, in: *De Koppeling*, nr. 372, 1 mei 1971.

(anon.): Nijverdal krijgt eindelijk zijn nieuwe station, in: *De Koppeling*, nr. 373, 7 mei 1971, p. 3.

(anon.): Amsterdam Bijlmer en Nieuwerkerk a.d. IJssel feestelijk geopend, in: *De Koppeling*, nr. 376, 28 mei 1971, p. 1 en 4.

(anon.): Snel groeiende gemeente Nieuwerkerk a/d IJssel heeft weer een halte, in: *De Koppeling*, nr. 376, 28 mei 1971, p. 4.

(anon.): Nieuw stationsgebouw in Gorinchem geopend, in: *De Koppeling*, nr. 384, 27 augustus 1971, p. 3.

(anon.): Beukenlaan eerste voorstadsstation in Eindhoven, in: *De Koppeling*, nr. 389, 1 oktober 1971, p. 5.

(anon.): Purmerend Overwhere door burgemeester geopend, in: *De Koppeling*, nr. 389, 1 oktober 1971, p. 5.

(anon.): Anna Paulowna heeft nieuw station, in: *De Koppeling*, nr. 390, 8 oktober 1971, p. 5.

(anon.): Meer fleur in Ommen door bielsbouwsels, in: *De Koppeling*, nr. 394, 5 november 1971, p. 1 en 8.

(anon.): Bergen op Zoom heeft fors station, in: *De Koppeling*, nr. 400, 17 december 1971, p. 3.

(anon.): Nieuw station Nijverdal officieel geopend, in: *De Koppeling*, nr. ..., 12 mei 1972, p. 3.

(anon.): Zeven stationsgebouwen worden vernieuwd naar Beilens voorbeeld, in: *De Koppeling*, nr. 437, 6 oktober 1972, p. 7.

(anon.): Prefab-station in Nieuwe Schans, in: *De Koppeling*, nr. 442, 17 november 1972, p. 3.

(anon.): Nieuw station Groningen Noord definitief op tekening gezet, in: *De Koppeling*, nr. 452, 2 februari 1973, p. 7.

(anon.): Rayon Nijmegen (ver)bouwt, in: *De Koppeling*, nr. 453, 9 februari 1973, p. 4 (*over de nieuwe stationsgebouwen Wijchen en Ravenstein*)

(anon.): PTT en NS in Steenwijk samen onder één dak, in: *De Koppeling*, nr. 454, 16 februari 1973, p. 1 en 6

(anon.): Één station en vier haltes rond nieuwe dienst geopend - Rayon Dordrecht heeft twee nieuwe stations (*Barendrecht en Dordrecht Zuid*) - Dukenburg: het derde station van Nijmegen - Sneek-Noord: de eerste Friese voorstadhalte - Waddinxveen: toen boot en bus nu twee stations, in: *De Koppeling*, nr. 470, 8 juni 1973, p. 5.

(anon.): Nijmegen verbouwt, in: *De Koppeling*, nr. 472, 29 juni 1973, p. 1.

(anon.): Bouw van station Den Haag Centraal gaat gestaag door, in: *De Koppeling*, nr. 473, 6 juli 1973, p. 4.

(anon.): Bouw Utrecht CS vordert snel, in: *De Koppeling*, nr. 474, 20 juli 1973, p. 5.

(anon.): Station Akkrum in openlucht geopend, in: *De Koppeling*, nr. 477, 31 augustus 1973, p. 3.

(anon.): Den Haag Centraal en Zoetermeer officieel geopend, in: *De Koppeling*, nr. 481, 28 september 1973, p. 1.

(anon.): Nieuw Utrecht CS doorloop in geopend Hoog Catharijne, in: *De Koppeling*, nr. 481, 28 september 1973, p. 3.

(anon.): Den Haag Centraal begin van groots vervoersknooppunt, in: *De Koppeling*, nr. 481, 28 september 1973, p. 4.

(anon.): Zoetermeer: dubbelstation met een comfortabele brugverbinding, in: *De Koppeling*, nr. 481, 28 september 1973, p. 4-5

(anon.): Vernieuwde stations Didam en Wehl feestelijk geopend, in: *De Koppeling*, nr. 484, 19 oktober 1973, p. 5.

(anon.): Vier nieuwbouw stations in één week geopend - Station Buitenpost past in de bebouwing - Burgemeester Talstra opent Veenwouden - Nu station Ravenstein, straks nieuwe halten? - Burgemeester schiet station Wychen open , in: *De Koppeling*, nr. 486, 2 november 1973, p. 4 -5

(anon.): Nieuweabri in Harlingen Haven, in: *De Koppeling*, nr. 504, 15 maart 1974, p. 3.

(anon.): Culemborg krijgt een station met twee verdiepingen, in: *De Koppeling*, nr. 516, 21 juni 1974, p. 3.

(anon.): Nieuw station Culemborg is modern en efficiënt, in: *De Koppeling*, 27 september 1974, p. 3.

(anon.): Nieuw station Tegelen provisorisch in gebruik, in: *De Koppeling*, 8 november 1974, p. 7.

(anon.): Eigentijds station Groningen Noord is officieel geopend, in: *De Koppeling*, nr. 537, 20 december 1974, p. 4.

(anon.): Station Tegelen officieel geopend, in: *De Koppeling*, nr. 541, 31 januari 1975, p. 3.

(anon.): Nieuwe opzet bij nieuw station Coevorden, in: *De Koppeling*, nr. 558, 20 juni 1975, p. 5.

(anon.): Tijdelijk station Barneveld-Dorp is nu al gereed, in: *De Koppeling*, nr. 558, 20 juni 1975, p. 5.

(anon.): Best krijgt een nieuw station met 'n tunnel, in: *De Koppeling*, nr. 584, 30 januari 1976, p. 3.

- (anon.): 'Oostrum' kreeg een nieuw station, maar Venray heeft de naam, in: *De Koppeling*, nr. 588, 27 februari 1976, p. 3.
- (anon.): Susteren verloor Waterstaatgebouw en kreeg sextant terug, in: *De Koppeling*, nr. 591, 19 maart 1976, p. 3.
- (anon.): Amstel - Bijlmer - Abcoude: trein en metro op één baan, in: *De Koppeling*, nr. 593, 2 april 1976, p. 7.
- (anon.): Nieuw station Grouw-Irnsom, in: *De Koppeling*, nr. 597, 7 mei 1976, p. 3.
- (anon.): Station Borne in dienst 'gehesen', in: *De Koppeling*, nr. 599, 21 mei 1976, p. 3.
- (anon.): Zoetermeerlijn is al duidelijk zichtbaar, in: *De Koppeling*, nr. 599, 21 mei 1976, p. 7.
- (anon.): Heeze heeft 'n station volgens 'het boekje', in: *De Koppeling*, nr. 603, 2 juli 1976.
- (anon.): Nieuw stationsgebouw Gouda-noordzijde wordt eenvoudiger, in: *De Koppeling*, nr. 609, 10 september 1976, p. 3.
- (anon.): Twee Haagse stations worden vernieuwd, in: *De Koppeling*, nr. 614, 15 oktober 1976, p. 3.
- (anon.): Ganzenhoedsters openen nieuw station Coevorden, in: *De Koppeling*, nr. 618, 12 november 1976, p. 3.
- (anon.): Nieuwe stations voor Zuidhorn en Grijpskerk, in: *De Koppeling*, nr. 620, 26 november 1976, p. 3.
- (anon.): Vernieuwd station Best met konfetti geopend, in: *De Koppeling*, nr. 640, 29 april 1977, p. 1.
- (anon.): Nieuw haltegebouw en stalling voor Nijmegen-Heyendaal, in: *De Koppeling*, 17 juni 1977, p. 3; N.B. Dit betreft een niet gerealiseerd ontwerp!
- (anon.): Nieuw station voor Abcoude, in: *De Koppeling*, nr. 649, 1 juli 1977, p. 5.
- (anon.): Nieuwe stationsgebouwen in Barneveld-Dorp en Diemen, in: *De Koppeling*, nr. 652, 12 augustus 1977, p. 3.
- (anon.): Nieuwbouw voor station Heiloo, in: *De Koppeling*, nr. 671, 13 januari 1978, p. 5.
- (anon.): Diemen krijgt sextant en een perronoverkapping, in: *De Koppeling*, nr. 681, 24 maart 1978, p. 1.
- (anon.): Zoetermeerlijn uitgebreid met de halte Seghwart, in: *De Koppeling*, nr. 688, 2 juni 1978, p. 7.
- (anon.): Veenendaal Centrum wordt stationsgebouw met vier kantoorlagen, in: *De Koppeling*, nr. 690, 16 juni 1978, p. 3.
- (anon.): Barneveld-Dorp krijgt weer een echt station, in: *De Koppeling*, nr. 692, 30 juni 1978, p. 7.
- (anon.): Diemer sextant in gebruik genomen, in: *De Koppeling*, nr. 694, 28 juli 1978, p. 1.
- (anon.): Nieuw stationsgebouw Raalte begint uit de grond te komen, in: *De Koppeling*, nr. 699, 15 september 1978, p. 3.
- (anon.): Nieuwbouw Wormerveer in gebruik, in: *De Koppeling*, nr. 703, 13 oktober 1978, p. 3.

(anon.): Bouw halte Veenendaal West is begonnen, in: *De Koppeling*, nr. 711, 8 december 1978, p. 1.

(anon.): Nieuw Raalte in dienst, in: *De Koppeling*, nr. 731, 18 mei 1979, p. 2.

(anon.): Laatste stukje spoor op Zoetermeerlijn ligt, in: *De Koppeling*, nr. 731, 18 mei 1979, p. 11.

(anon.): Nieuw, tijdelijk station Voorburg in dienst, in: *De Koppeling*, nr. 737, 27 juli 1979, p. 3.

(anon.): Maassluis krijgt nieuw station met overkapping, in: *De Koppeling*, nr. 741, 14 september 1979, p. 3.

(anon.): Plannen voor vernieuwing station Zaandam goedgekeurd, in: *De Koppeling*, nr. 741, 14 september 1979, p. 5.

(anon.): Twee ministers en tien kinderen puzzelden Zoetermeerlijn aaneelkaar, in: *De Koppeling*, nr. 744, 5 oktober 1979, p. 5.

(anon.): Eerste paal zit in de grond voor Veenendaal-Centrum, in: *De Koppeling*, nr. 749, 9 november 1979, p. 3.

(anon.): Nieuw station voor 't Harde, in: *De Koppeling*, nr. 749, 9 november 1979, p. 3.

(anon.): Nijmegen Heijendaal nu 'n echt station, in: *De Koppeling*, nr. 755, 21 december 1979, p. 11.

(anon.): Oude stationsgebouwen worden gesloopt, tenzij..., in: *De Koppeling*, nr. 866, 20 augustus 1982, p. 4.

(anon.): Sloop stationsgebouw Harderwijk begonnen, in: *De Koppeling*, nr. 867, 3 september 1982, p. 5.

(anon.): Schiedam Nieuwland in '85 vrije overstap van trein naar tram, in: *De Koppeling*, nr. 868, 10 september 1982, p. 5.

(anon.): Nieuw station voor Deinum, in: *De Koppeling*, nr. 888, 4 februari 1983, p. 5.

(anon.): Nieuw station voor Hoogeveen, in: *De Koppeling*, nr. 936, 30 maart 1984, p. 1.

(anon.): Beelden waren bepalend voor het gezicht van het nieuwe station in Gouda, in: *De Koppeling*, nr. 938, 13 april 1984, p. 4.

(anon.): Na jaren wachten toch nieuw station voor Koog Bloemwijk, in: *De Koppeling*, nr. 1003, 6 december 1985, p. 3.

(anon.): Rheden verkoopt weer zelf zijn kaartjes, in: *De Koppeling*, nr. 1003, 6 december 1985, p. 5.

(anon.): Nieuwe wachtgelegenheid in Appingedam, in: *De Koppeling*, nr. 1026, 4 juli 1986, p. 2.

(anon.): Plaatskaartenverkoop geopend bij halte Bovenkarspel Flora, in: *De Koppeling*, nr. 1032, 12 september 1986, p. 7.

(anon.): Nieuwe verkooppunten in Maarn en Bunnik, in: *De Koppeling*, nr. 1055, 20 maart 1987, p. 3.

- (anon.): Stationskomplex Hollandsche Rading officieel geopend, in: *De Koppeling*, nr. 1073, 25 september 1987, p. 5.
- (anon.): Na zeven jaar kaartjes te koop in Den Helder Zuid, in: *De Koppeling*, nr. 1075, 9 oktober 1987, p. 3.
- (anon.): Waddinxveen Noord heeft 'tijdelijk plaatskaartenkantoor', in: *De Koppeling*, nr. 1075, 9 oktober 1987, p. 7.
- (anon.): Hoek van Holland opent een tweede plaatskaartenkantoor, in: *De Koppeling*, 30 maart 1990, p. 7.
- (anon.): Corporate vormgeving in een continu veranderende onderneming (symposiumboekje ter gelegenheid van het afscheid van ir. C. Douma, 4 december 1996, met een voorwoord door ir. T. Regtuijt en bijdragen van ir. C. Douma, Marie H  lene Cornips, Uli Huber en Wim Crouwel), 1996.
- (anon.): Nieuw station voor Tegelen, in: *De Koppeling*, nr. 1458, 31 januari 1997, p. 3.
- (anon.): Voorhout open, in: *De Koppeling*, nr. 1462, 7 maart 1997, p. 1
- (anon.): Station Nijmegen in 't nieuw, in: *De Koppeling*, nr. 1463, 14 maart 1997, p. 3.
- (anon.): Van bouwput tot nagelnieuw station, in: *De Koppeling*, nr. 1470, 16 mei 1997, p. 6.
- (anon.): Nieuw station meert aan in Amersfoort, in: *De Koppeling*, nr. 1470, 16 mei 1997, p. 7.
- (anon.): Van NS-station naar vervoersknooppunt, in: *De Koppeling*, nr. 1470, 16 mei 1997, p. 8.
- (anon.): Nieuwe hal voor Hollands Spoor, in: *De Koppeling*, nr. 1471, 30 mei 1997, p. 1.
- (anon.): Oost, west, tunnel *Best*, in: *De Koppeling*, nr. 1470, 16 mei 1997, p. 9.
- (anon.): Pracht en praal voor Arnhem Centraal, in: *De Koppeling*, nr. 1483, 19 september 1997, p. 3.
- (anon.): Amersfoort zit weer lekker in het vel, in: *De Koppeling*, nr. 1488, 31 oktober 1997, p. 1.
- (anon.): Nieuwbouw NS-station Hoogeveen, Zaltbommel, Gouda, Zaandam, in: *NIVAG Review*, nr. 2, 1985, pp. 3-10.
- (anon./afd. gebouwen, stedenbouw en vormgeving NS): Stationsgebouw van de Nederlandse Spoorwegen te Amsterdam-Schiphol, in: *Bouw*, nr. 2, 19 januari 1980, pp. 57-58.
- ir. H. J. Brinkhorst: Het nieuwe station te Arnhem, in: *Spoor- en Tramwegen*, 25e jrg. nr. 21 (16 oktober 1952), pp. 339-343
- Gerda ten Cate: De face-lift van nieuwe stationsgebouwen, in: *Bouw*, 10 mei 1986, nr. 10, pp. 11-15.
- ir. P. H. Cuperus: Verbouwing van het station Bilthoven, in: *Bouw*, 8 januari 1966, nr. 2, pp. 44-45.
- ir. C. Douma: Nieuw station voor Bergen op Zoom, in: *Bouw*, nr. 27/28, 4/11 juli 1970, p. 1185.

- ir. C. Douma: Monumentaliteit heeft afgedaan - Ontwikkelingen bij de nieuwste stationsbouw, in: *Weg en Werken*, jrg. 17, 1971, nr. 3, p. 62-69.
- ir. C. Douma: Station Groningen-Noord, in: *Bouw*, nr. 11, 17 maart 1973.
- ir. C. Douma: Staal, NS, u weet wel waarom..., in: *Bouwen met Staal*, juli 1985, nr. 72, pp. 12-16.
- ir. C. Douma: NS-Expansie vereist flexibele en railevante constructies, in: *Bouwen met Staal*, december 1990, nr. 97, pp. 27-30.
- J. F. A. M. Entken: Nieuwe stations voor Rotterdam, in: *Spoor- en Tramwegen*, nr. 4, 18 februari 1954, pp. 57-61.
- Maurice Jacobs: Licht uit in labyrint Muiderpoort, in: *De Koppeling*, nr. 1487, 24 oktober 1997, p. 8.
- ir. K. van der Gaast: Het nieuwe stationsgebouw (in Eindhoven), in: *De Ingenieur (V)*, 28 september 1956, p. V. 51 - V. 58.
- ir. K. van der Gaast, ing. P. Kundersma, Mart van Schijndel, D. B. Verburg, A. P. van der Busse: Het Stationsgebouw Utrecht CS, in: *Polytechnisch Tijdschrift (b)*, jrg. 5, nr. 30 (5 maart 1975), pp. 137-167.
- Jaap Huisman: De revival van het station, in: *De Volkskrant*, 21 oktober 1998, p. 15.
- Jaap Huisman: Deftigheid én oppervlakkigheid onder één dak, in: *Vitrine*, nr. 5, 1999, pp. 36-41.
- K.: Millioenenwerk van de N.S., in: *Katholieke Illustratie*, 88ste jaargang, 6 maart 1954, nr. 10, pp. 434-438.
- ir. P. A. M. Kilsdonk: Stationsgebouw te Doetinchem, in: *Bouw*, 15 september 1984, nr. 19, pp. 34-35.
- J. P. Mulder, ing. S. H. Krudde en ing. T. de Wit: Het NS-station Schiphol, in: *Bouwen met Staal*, augustus 1977, nr. 41, pp. 23-29.
- Arjen Oosterman: Het station als architectonische opgave; de NS viert feest, in: *Archis*, nr. 2, 1994, pp. 33-36.
- ir. S. van Ravesteyn: De spoorwegwerken te Rotterdam, III Bouwkundige aspecten der werken, in: *De Ingenieur, Verkeer en Verkeerstechniek* 7, 68e jrg. nr. 47 (23 november 1956), pp. 67-74.
- ir. H. G. J. Schelling: Goederen- en Douaneloods te Nijmegen, in: *Bouwkundig Weekblad*, 68e jrg., nr. 5, 31 januari 1950, pp. 77-83
- ir. H. G. J. Schelling: Verbouwing station "Hollands Spoor" te 's-Gravenhage, in: *Bouwkundig Weekblad*, 68e jrg., nr. 17, 25 april 1950, pp. 269-278.
- ir. H. G. J. Schelling: Nieuwere Spoorwegstations, in: *De Ingenieur (B. Bouw- en Waterbouwkunde 5)*, 20 maart 1953, pp. 53-66
- ir. H. G. J. Schelling: Nieuwere Spoorwegstations I t/m V, in: *Spoor- en Tramwegen*, 31e jrg (1958), pp. 69-71, 88-91, 104-107, 121-123, 134-136
- ir. N. J. van Veen: Het nieuwe spoorwegplan voor Eindhoven in verband met de stedelijke ontwikkeling, in: *De Ingenieur (V)*, 28 september 1956, p. V. 47 - V 51

Dienstwoningen 1945-1990:

- (anon.): W en W bouwt nieuwe dienstwoningen, in: *Nieuw Spoor*, nr. 13, juni 1947, p. 12-13.
- ir. S. van Ravesteyn: Het type landelijke arbeiderswoning der Nederlandsche Spoorwegen, in: *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Wederopbouw*, 28ste jrg. nov. 1947, nr. 11, p. 148-150.

Werkplaatsen:

- (anon.): WPC Amersfoort, in: *Nieuw Spoor*, nr. 14, juli 1947, p. 3-5.
- (anon.): Het einde van de loofhut (*over de nieuwe werkplaats annex locomotiefloods te Zutphen*), in: *Nieuw Spoor*, mei 1948, p. 20-21.

Aanleg, opening, sluiting en opbraak baanvakken 1945-1990:

- (anon.): Nieuwe spoorlijn Groningen - Eemshaven, in: *De Koppeling*, nr. 325, 10 april 1970, p. 3.
- (anon.): Nieuwe stamlijn naar Eemshaven door coupures Slaperdijken, in: *De Koppeling*, nr. 654, 9 september 1977, p. 3.
- (anon.): Musselkanaal-Ter Apel wordt dit jaar opgebroken, in: *De Koppeling*, nr. 654, 9 september 1977, p. 7.
- (anon.): Werk aan noordelijke lus van de Zoetermeerlijn loopt volgens plan, in: *De Koppeling*, nr. 672, 20 januari 1978, p. 5.
- (anon.): Assen-Stadskanaal wordt opgebroken, in: *De Koppeling*, nr. 679, 10 maart 1978, p. 2.
- (anon.): Bilthoven - Zeist wordt opgebroken, in: *De Koppeling*, nr. 685, 28 april 1978, p. 3.
- (anon.): Staatssekretaris opende Eemshaven in Groningen, in: *De Koppeling*, nr. 686, 12 mei 1978, p. 6.
- ir. J. D. M. Bardet: De spoorwegplannen te Rotterdam, in: *Spoor- en Tramwegen*, 16 augustus 1932, pp.
- ir. W. H. L. Jurgens: De spoorwegwerken te Rotterdam, in: *De Ingenieur (Verkeer en Verkeerstechniek 6)*, 68ste jrg., nr. 45 (9 november 1956), pp. 59-60.

Gebouwtjes voor Wegonderhoud:

- (anon.): Nieuwe wegonderhoudsgebouwen in Amersfoort en Barneveld, in: *De Koppeling*, nr. 604, 16 juli 1976, p. 5.
- (anon.): Sektieleider Doetinchem zit in nieuw gebouw, in: *De Koppeling*, nr. 612, 1 oktober 1976, p. 7.
- (anon.): NS in Zeeuws-Vlaanderen van oud naar nieuw, in: *De Koppeling*, nr. 842, 15 januari 1982, p. 6.

(anon.): Nieuw gebouw voor Wegonderhoud in Ede, in: *De Koppeling*, nr. 880, 3 december 1982, p. 7.

Seinhuizen/beveiliging:

(anon.): Seinhuis Kap (*post T Amsterdam CS*), in: *Nieuw Spoor*, mei 1947, p. 3-5.

(anon.): Nijmegen - Blerick: centraal geregeld, in: *Nieuw Spoor*, februari 1961, p. 8-9.

(anon.): Amersfoort kreeg NX, in: *Nieuw Spoor*, juni/juli 1961, p. 20-21.

(anon.): Opstelterrein Zuid in Utrecht in dienst, in: *De Koppeling*, nr. 855, 23 april 1982, p. 11.

(anon.): Post IJsselmonde nu vergaderzaal, in: *De Koppeling*, nr. 910, 9 november 1983, p. 2.
(*Betreft type M48L, architect ir. H. Zandstra*)

E., Arnhem kreeg NX-beveiliging, in: *Nieuw Spoor*, oktober 1954, p. 7.

S.H. Krudde ing., Enkele aspecten bij de bouw van VL-gebouwen, in: *Weg en Werken*, jrg. 17, 1971, nr. 3, p. 70-77.

Bruggen:

(anon.): Nieuwe brug is bijna klaar (*Waalbrug Nijmegen*), in: *De Koppeling*, nr. 880, 3 december 1982, p. 7.

(anon.): Eerste fase brug Westervoort is voltooid, in: *De Koppeling*, nr. 911, 16 september 1983, p. 6.

Systemen en Formules:

(anon.): Wizzl voor Woerden, in: *De Koppeling*, nr. 1466, 11 april 1997, p. 3.

Matie-Jose Tops: Werken bij Wizzl is flink aanpoten, in: *De Koppeling*, nr. 1485, 3 oktober 1997, p. 5.

Diversen:

(anon.): 12.000 bordjes verhogen veiligheid (*over nieuw type hectometerbordjes*), in: *De Koppeling*, nr. 1481, 5 september 1997, p. 3.