



Zutphen

Station

Zutphen

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Zutphen

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson 2 september 2014



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl



Station Zutphen

Cultuurhistorisch
onderzoek
en waardestelling

CRIMSON, juni 2014

Station Zutphen

**Cultuurhistorisch onderzoek
en waardestelling**



Inhoud

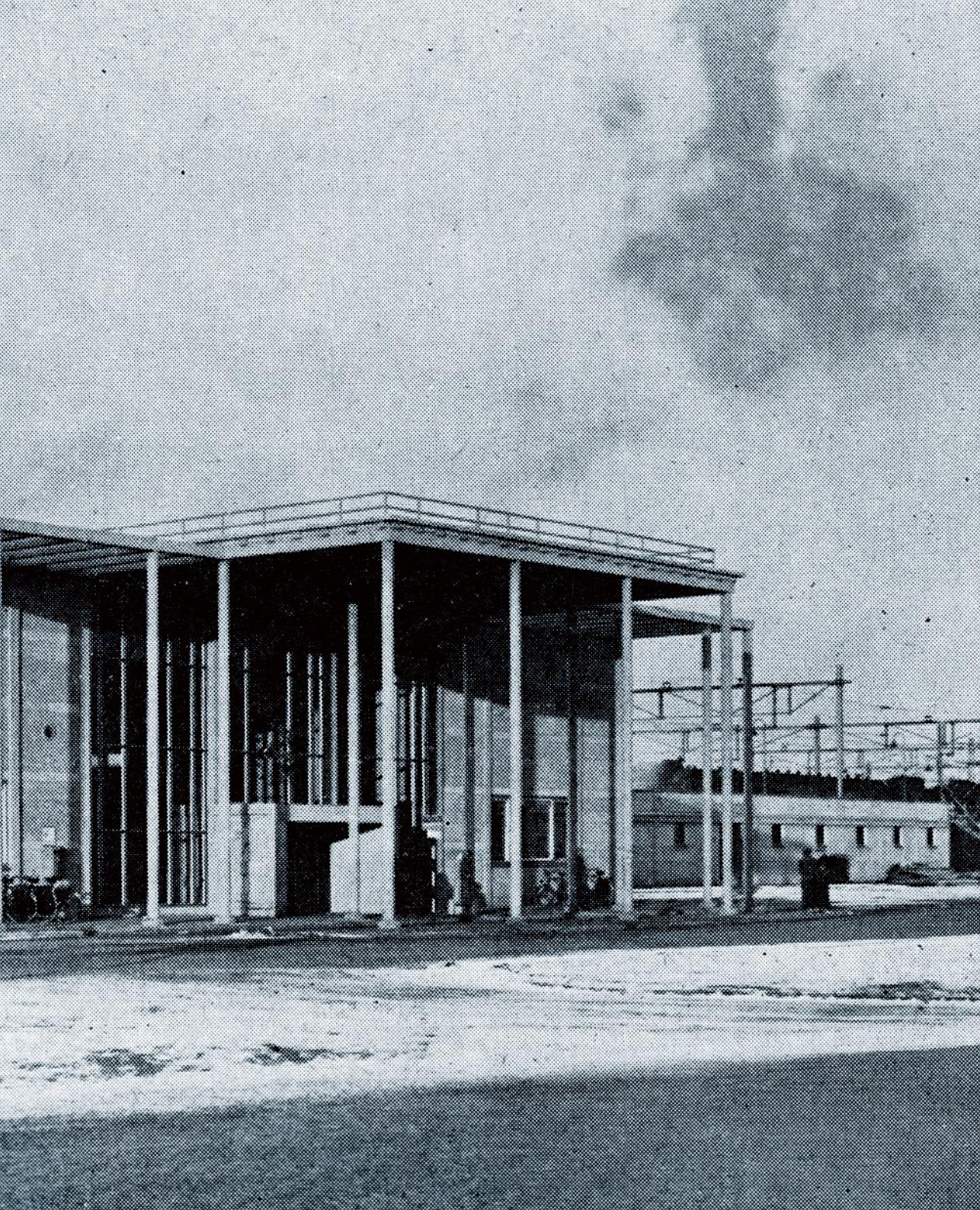
09	Inleiding
16	Historische context: de bouw- en gebruiksgeschiedenis
16	Het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling.
19	Het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis.
29	Stedenbouwkundige context: het grote verband
35	Het station en de stedelijke ontwikkeling.
42	Geschiedenis ontwerp en inrichting openbare ruimte.
50	Emplacement context: opzet, routing en reizigersbeleving
72	Architectonische Context
104	Gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen.
106	Waardering
114	Aanbevelingen
118	Bibliografie



APeldoorn 20
Dieren 10
ARNHEM 29

ELDEN 7
TERRE 3
ROOSSEL 7
DEVENTER 15

ca. 1956









Inleiding

Station Zutphen (1952) van architect H.G.J. Schelling (1888-1978) is één van de stations van de 'Collectie', een verzameling van vijftig stationsgebouwen die door de NS, ProRail en het Bureau Spoorbouwmeester zijn aangewezen als gebouwen die vanwege hun cultuurhistorische waarde met bijzondere aandacht behandeld dienen te worden. Daarnaast werd station Zutphen in 2007 opgenomen in de lijst topmonumenten uit de periode (1940-1958). Deze lijst is opgesteld door de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) in opdracht van Ronald Plasterk, destijds minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Deze beleidsregel heeft als doel de waarde en betekenis van de wederopbouwarchitectuur in Nederland verder te onderzoeken.¹

In een eerder rapport (Station Naarden-Bussum) hebben we beschreven hoe het oeuvre van Schelling zich ontwikkelt van gesloten bakstenen kubistische composities naar gebouwen in een meer Nieuw Zakelijke stijl waarin het efficiënt samenbrengen en laten kruisen van verschillende vervoersmodaliteiten zodat de reiziger zo soepel en comfortabel mogelijk kan overstappen tot een hoogtepunt komt. Na de oorlog – hij deelt op dat moment de functie van spoorbouwmeester met Sybold van Ravesteyn – komt hier een ander vraagstuk bij: de problematiek van de wederopbouw van stationsgebouwen en emplacementen. Een belangrijk probleem dat hierbij kwam kijken was de materiaalschaarste in Nederland en de rest van Europa waar de steden zo snel mogelijk gerepareerd moesten worden. Terwijl Van Ravesteyn onder andere een oplossing vond in het hergebruik van de nog bruikbare delen van de beschadigde stationsgebouwen zette Schelling een systeemarchitectuur in op basis van prefab betonelementen, een bouw materiaal dat wel voldoende voor handen was. De schaarste zorgt bij Schelling niet voor kwaliteitsvermindering maar resulteert in creatieve oplossingen met een hoge artistieke waarde. Alle naoorlogse stations van zijn hand vormen door de bijzondere toepassing van beton een herkenbare serie in Schellings oeuvre. De combinatie van klassieke architectuurthema's met een sobere uitvoering en een uiterst functionele houding ten aanzien van de veranderende stationsprogramma's

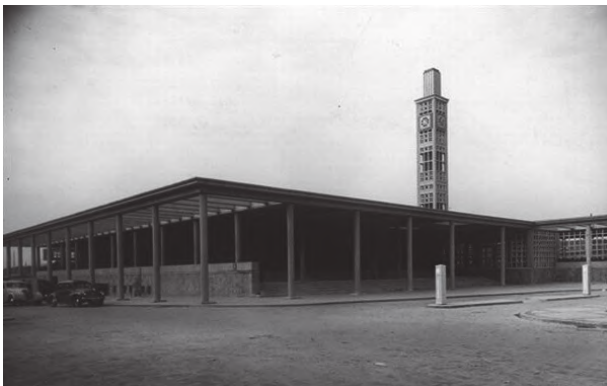
1) Brief van minister Plasterk aan de Tweede Kamer, d.d. 17 oktober 2007. <http://www.cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/u4/brief.pdf>



**Station Naarden-Bussum (1926):
Baksteen kubisme**



**Station Amsterdam Amstel (1939):
Nieuwe Zakelijkheid**

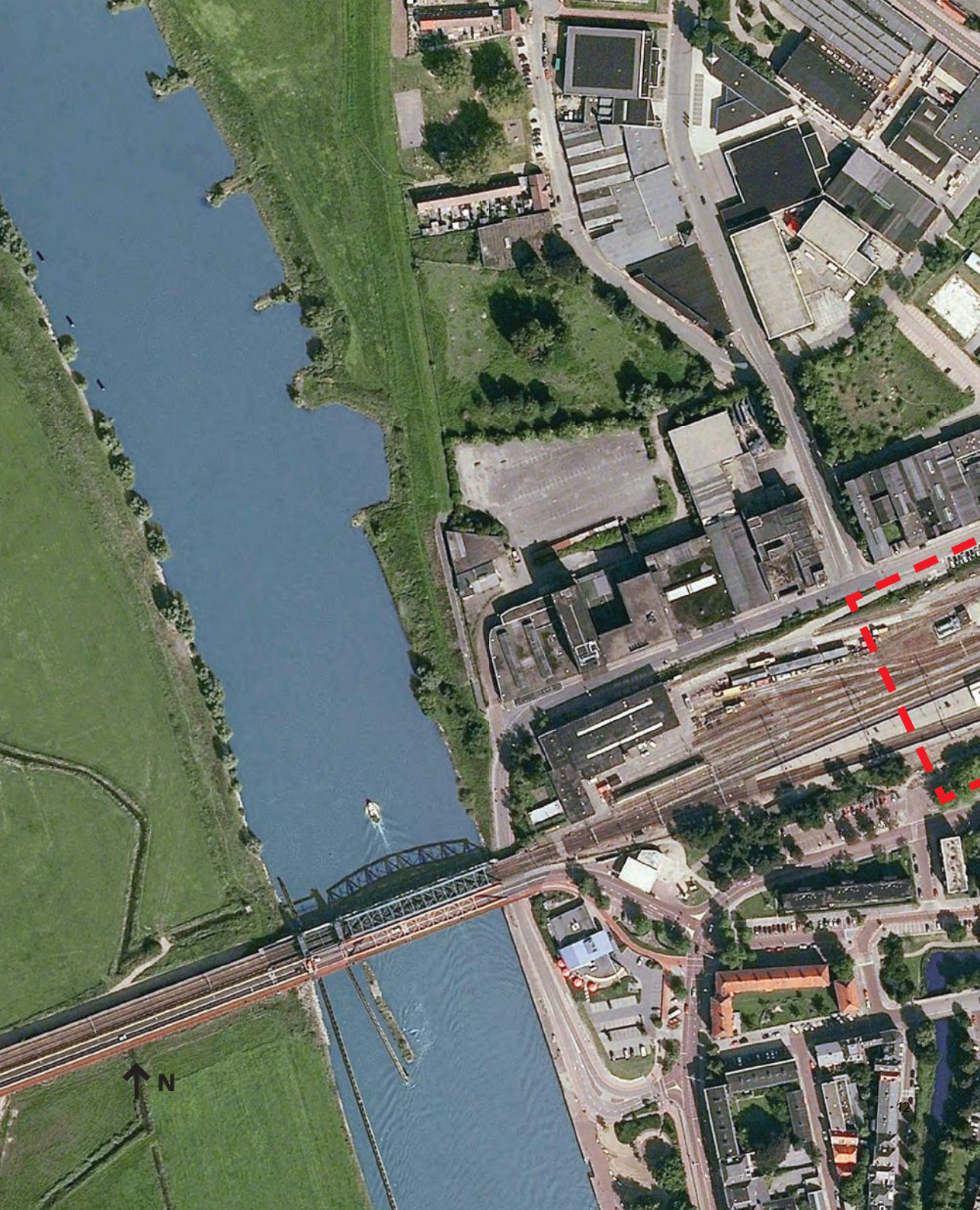


**Station Enschede (1950):
systeemarchitectuur**

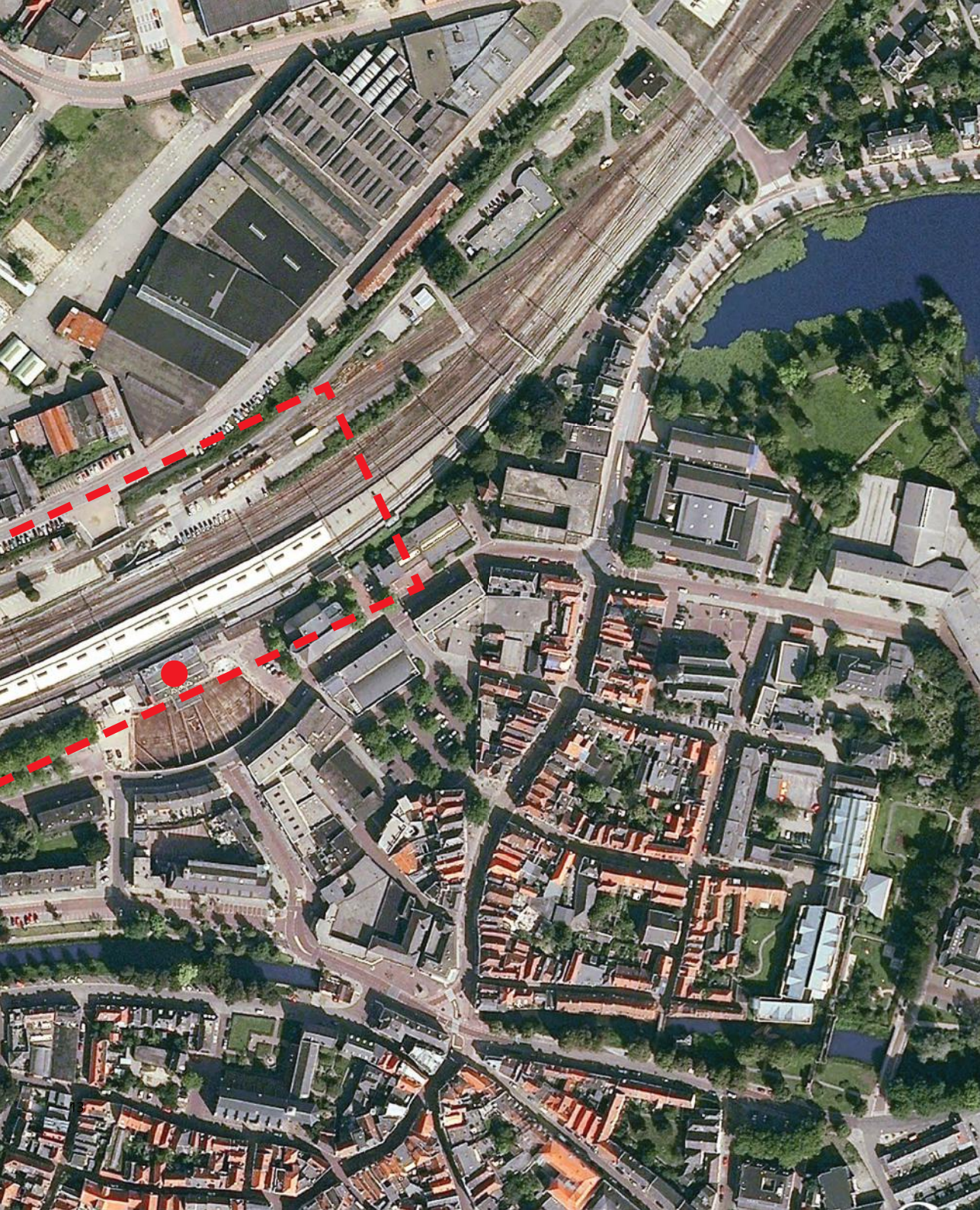
maakt deze gebouwen tot een belangrijk onderdeel van de Nederlandse architectuurgeschiedenis. Schelling liet zich hierbij, zoals vele andere architecten, inspireren door de ontwerpen van de aartsvader van de prefab betonarchitectuur Auguste Perret en zijn leerling Denis Honegger.

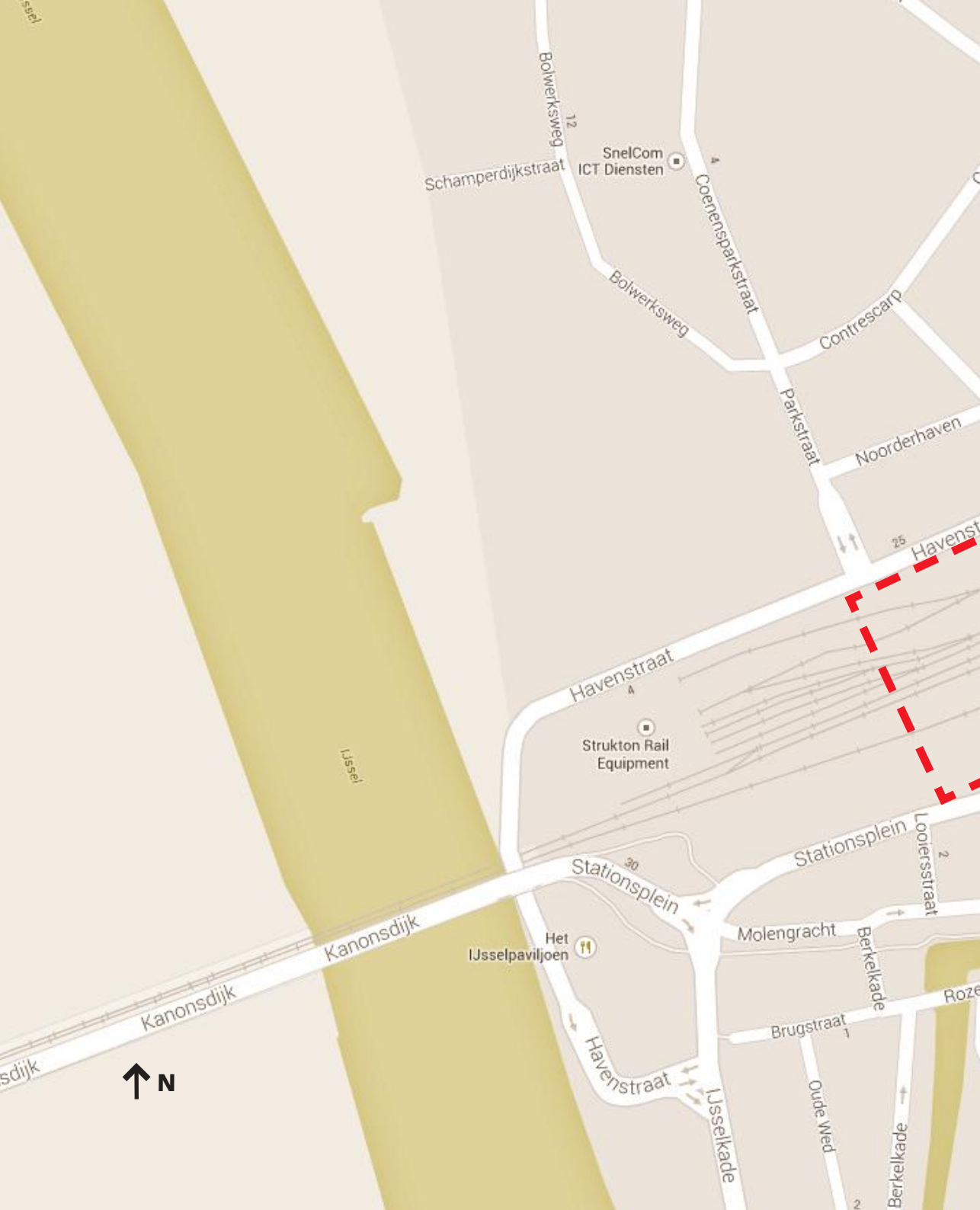
In dit rapport richten wij ons op de beschrijving van de stedenbouwkundige en de architectonische kwaliteiten van station Zutphen en voor zover nuttig het achterliggende gedachtegoed van de architect. Daarnaast zullen we dieper ingaan op de cultuurhistorische context van het stationsgebouw. In het boek "De Collectie" dat in opdracht van de NS, ProRail en het Bureau Spoorbouwmeester is gemaakt zijn vijftig stations verzameld waarvan de cultuurhistorische waarde door de organisatie wordt onderkend, niet alleen als een herinnering aan het verleden, maar ook en vooral als een waarde die in het heden en in de toekomst ingezet kan worden voor het maken van waardevolle en aantrekkelijke stationsgebieden. De zorgvuldige omgang met de cultuurhistorische waarden van de stationsomgeving dient dus niet alleen om tegemoet te komen aan de vragen en eisen van de stedenbouwkundigen en monumentenbeschermers van de Gemeente Zutphen, maar volgt ook uit het bedrijfsbelang en het beleid van de NS en de aan haar gerelateerde bedrijven.

De structuur van dit rapport volgt in grote lijnen de inhoudsopgave zoals deze in de Briefing Cultuurhistorisch onderzoek door de NS is opgesteld.



N





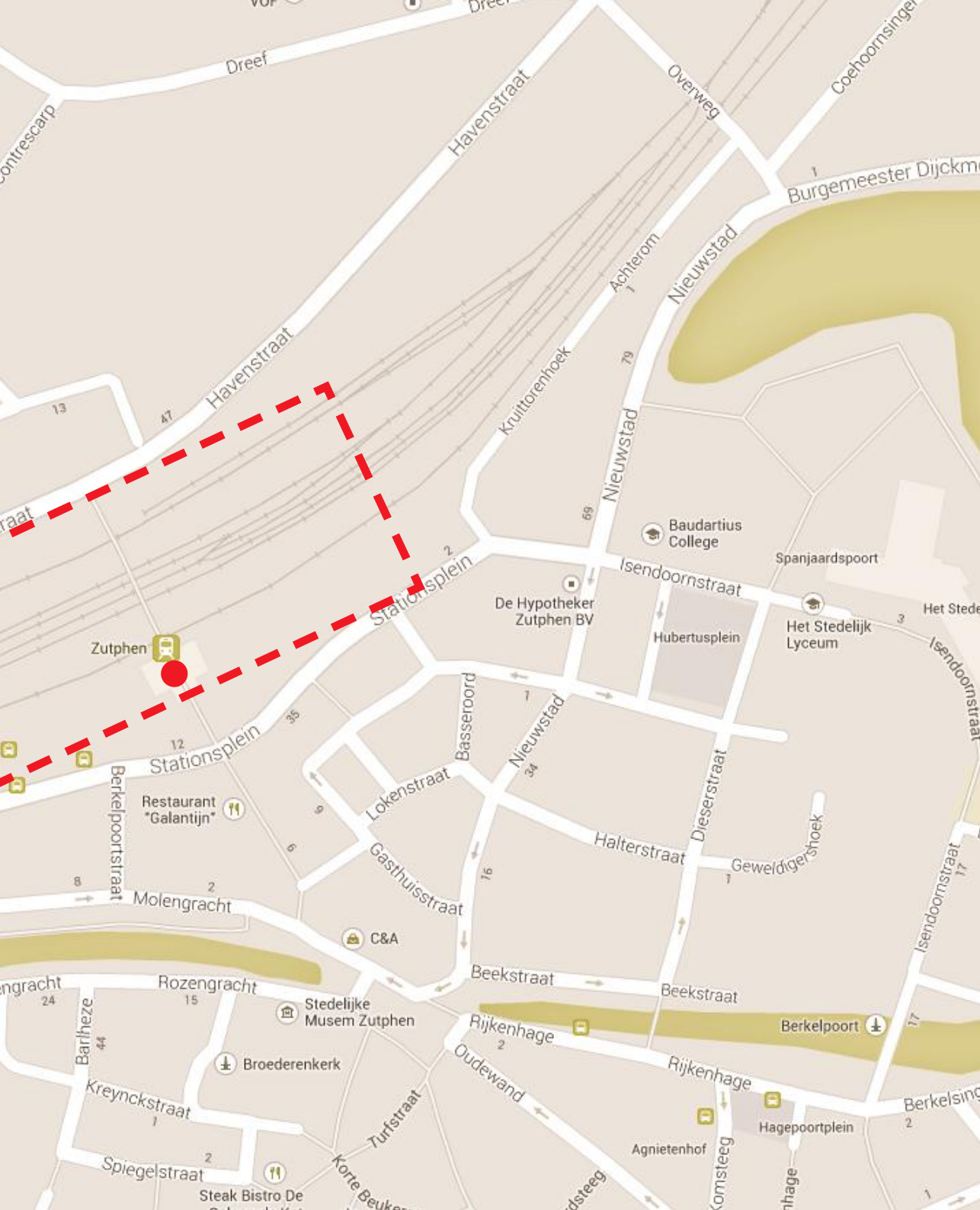
SnelCom
ICT Diensten

SnelCom
ICT Diensten

Strukton Rail
Equipment

Het
IJsselpaviljoen

N



Dreef

Havenstraat

Overweg

Coehoornsingel

Burgemeester Dijkman

Nieuwstad

Achterom

Kruittorenhoek

Havenstraat

Nieuwstad

Baudartius College

Spanjaardspoort

Stationsplein

De Hypotheker Zutphen BV

Isendoornstraat

Het Stedelijk Lyceum

Het Stedelijk Lyceum

Zutphen

Hubertusplein

Stationsplein

Lokenstraat

Basseroord

Nieuwstad

Restaurant "Galantijn"

Berkelpoortstraat

Gasthuisstraat

Halterstraat

Dieserstraat

Geweldigerhoek

Molengracht

C&A

Rozengracht

Stedelijke Museum Zutphen

Beekstraat

Beekstraat

Berkelpoort

Broederkerk

Oudewand

Rijkenhage

Hagepoortplein

Kreyneckstraat

Turfstraat

Agnietenhof

Spiegelstraat

Steak Bistro De Galantijn

Korte Beuken

Komsteeg

Rijkenhage

Berkelsingel

Historische context: de bouw- en gebruiksgeschiedenis

Het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling

De stad Zutphen dankt haar opname in het spoorwegnetwerk allereerst aan de Spoorwegwet van 1860. Met deze wet nam de Nederlandse overheid de leiding over van het bedrijfsleven bij het aanleggen van spoorlijnen. In korte tijd zouden er negen nieuwe lijnen moeten worden aangelegd. Dit is echter niet zonder slag of stoot verlopen. Veel politici waren van mening dat het spoorwegnetwerk door marktwerking tot stand zou moeten komen. Zelfs toen dit niet bleek te werken was de weerstand tegen een leidende rol van de overheid inzake de 'spoorwegkwesitie' groot. Als in 1860 uiteindelijk een politieke meerderheid instemt met de Spoorwegwet gaat de daadwerkelijke bouw snel van start.

Van de negen lijnen die onderdeel waren van de Spoorwegwet van 1860 deden er twee de stad Zutphen aan: Staatslijnen A en D. Lijn A liep van Arnhem, Dieren, naar Zutphen, verder naar Deventer, Zwolle, Meppel, Heerenveen met eindbestemming Leeuwarden. Lijn D liep van Zutphen naar Lochem, Goor,

Hengelo, Enschede, naar de grensplaats Glanerbrug, waar de lijn aangesloten werd op het Duitse spoor.²

De werkzaamheden voor de aanleg van lijn A gingen in Zutphen van start met de bouw van de IJsselbruggen. Koning Willem III legde daarvoor op 22 oktober 1861 de eerste steen.

De grootscheepse staatsaanleg van spoorlijnen in de negentiende eeuw bracht met zich mee dat er een groot aantal stationsgebouwen moesten worden gebouwd. Om het bouwproces zo snel en goedkoop mogelijk te laten verlopen werden er door de Staatspoorwegen standaardstations in vijf klassen voorgesteld, met als uitgangspunt, hoe meer inwoners hoe groter het station.³ De standaardtypen, ontworpen door architect-ingenieur K.H. van Brederode, werden echter niet compromisloos van de blauwdrukken overgenomen. De stad Zutphen, toch maar een middelgrote provinciestad, kreeg vanwege de strategische ligging in het spoornet het redelijk royale tweedeklasse station toegewezen. Net als bij veel andere standaardstations werd er in Zutphen behoorlijk aan het standaardtype van Van Brederode gesleuteld. Ingenieur Reuvs wijzigde het standaardontwerp tweedeklas door de twee zijvleugels te verlengen en een verdieping toe te voegen. Volgens Reuvs gaf dit betere proporties en was de extra ruimte nodig om plaats te kunnen bieden aan een comfortabele restauratie voor overstappers van en naar Duitsland en het noorden van Nederland. Daarnaast ontstond er op die manier extra



Station Zutphen van architect K.H. van Brederode, ca. 1890

2) Veenendaal, 2004, p. 140-143.

3) De stations eerste klasse werden echter nooit uitgevoerd.

magazijnruimte.⁴ Dit station raakte in de Tweede Wereldoorlog zwaar beschadigd en heeft in de jaren vijftig plaatsgemaakt voor het huidige station.

Het stationsgebouw en het tracé Zutphen – Arnhem werden op 1 februari 1865 feestelijk geopend. Bedrijven die op het noordelijk gelegen industrieterrein de Mars gevestigd waren werden met aparte industriesporen op het Staatsspoor aangesloten.⁵ Het spreekt voor zich dat de opname in het spoorwegnet de stad Zutphen een belangrijke industriële impuls gaf.

De liberale politici die in de negentiende eeuw instemden met de door de staat aangelegde spoorlijnen waren echter van mening dat de overheid niet als exploitant moest optreden van de nieuwe lijnen. Daarvoor werd een nieuw bedrijf opgericht: de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS). Deze naam is misleidend omdat de suggestie gewekt wordt dat het hier om een staatsbedrijf zou gaan terwijl het een particulier bedrijf was. Veel politici waren van mening dat concurrentie voor de reiziger voordelig zou zijn. Hoewel er aanvankelijk tientallen verschillen private spoorwegmaatschappijen waren bleven er aan het eind van de negentiende eeuw twee grote partijen over: de MESS, ook wel Staatsspoorwegen genoemd, en de HSM (ook wel HIJSM). De HSM was een veel ouder bedrijf en exploiteerde vooral lijnen in Noord- en Zuid-Holland, waaronder de zogenaamde Oude Lijn tussen Amsterdam en Rotterdam. Eén van de doelstellingen van de HSM was om een spoorverbinding met het Duitse achterland te openen. In 1876 werd de Oosterspoorweg geopend, die van Amsterdam, via Zutphen naar Winterswijk liep waar in de negentiende eeuw de textielindustrie een vlucht genomen had. Via Winterswijk liep de lijn verder Duitsland in. De lijn zou aanvankelijk vooral gebruikt worden voor de toevoer van kolen.

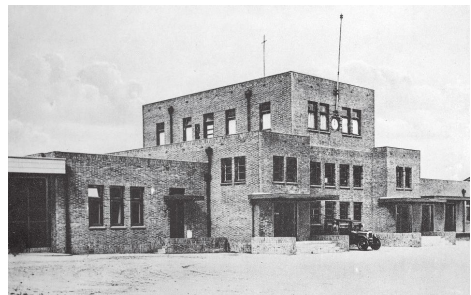
4) Voerman, Meurs en Emmerik, 2014, p. 24.

5) Gravesteijn, et. al., 2012, p. 21-24.

Het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis

Het stationsgebouw van Zutphen uit 1865 naar ontwerp van Van Brederode werd tijdens bombardementen in de Tweede Wereldoorlog zwaar beschadigd. In 1952 werd er een nieuw station gebouwd in een sobere wederopbouwstijl ontworpen door stationsarchitect H.G.J. Schelling. In tegenstelling tot zijn collega Sybold van Ravesteijn (met wie hij samen de spoorarchitectuur bepaalde tijdens het eerste decennium na de oorlog) die de nog bruikbare delen van stations hergebruikte en incorporeerde in zijn ontwerp voor de vernieuwde stations (bijvoorbeeld stations Nijmegen en Roosendaal), ging Schelling uit van een *tabula rasa* en ontwierp volledig nieuwe stationsgebouwen voor Enschede (1950), Hengelo (1951), Zutphen (1952), Leiden (1953) en Arnhem (1954). Hoewel beide architecten moderne materialen als beton en vliesgevels en classicistische motieven gebruikten was hun architectuurbenadering zeer verschillend; tegenover het barokke classicisme dat Van Ravesteijn virtuoos mengde met traditionalistische Delftse Schoolmotieven om gebouwen en stedenbouwkundige ruimtes en ensembles te creëren stelde Schelling een meer strenge en rationele vorm van geabstraheerd classicisme dat meer op zoek was naar het systematische en strikt functionele in de architectuur.

Hermanus Gerardus Jacob Schelling werd op 15 oktober 1888 te Stompwijk geboren. Tussen 1907 en 1913 studeerde hij bouwkunde aan de Technische Hogeschool Delft – de latere Technisch Universiteit Delft. In oktober 1913 trad hij in dienst bij de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS). Dit bedrijf werd na de volledige fusie in 1937 met de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) de huidige Nederlandse Spoorwegen.



Station Sittard, ca. 1927



Station Boskoop, ca. 1934

Na tien jaar, in 1923, ontwierp Schelling zijn eerste treinstation in Sittard (gesloopt in 1993), tevens het eerste Nederlandse treinstation met louter platte daken. Zijn tweede project, het voorgebouw van Naarden-Bussum werd in 1926 geopend. Het vroege werk van Schelling kan het beste als baksteenkubisme worden getypeerd: doosvormige volumes die in elkaar geschoven lijken te zijn en waarbij een speciale aandacht is besteed aan de detaillering van het metselwerk.⁶ In de jaren '30 ontwerpt hij onder andere station Boskoop. Meer nog dan zijn voorganger G.W. van Heukelom (1870-1952) laat hij zich inspireren door de modernistische bewegingen binnen de architectuur. Wellicht werd hij daartoe aangezet door zijn vriendschap met de later wereldberoemde architect Gerrit Rietveld met wie hij in de jaren '10 en '20 een vriendschappelijke band opbouwt.⁷ Net als veel andere Nederlandse architecten zijn Rietveld en Schelling zeer onder de indruk van het werk van de Amerikaanse architect Frank Lloyd Wright.⁸



Station Muiderpoort, ca. 1940



Station Amstel, ca. 1940

In 1939 worden twee interessante stations naar ontwerp van Schelling gebouwd in Amsterdam: Muiderpoort en Amstel. Hier is zichtbaar dat Schellings architectuur transparanter en minder monoliet is geworden dan het soms zware baksteenkubisme uit de jaren '30. Schelling lijkt hier meer beïnvloed te zijn door de architectuur van de Nieuwe Zakelijkheid. Er zijn slanke betonnen kolommen toegepast in combinatie met grote glasgevels. Het Amstelstation en het Muiderpoortstation zijn interessante stations binnen de Nederlandse spoorwegarchitectuur. Niet alleen vanwege de introductie van een meer modernistische en functionalistische architectuurstijl maar vooral door de

6) In de cultuurhistorische waardenstelling van station Naarden-Bussum wordt dit baksteenkubisme uitgebreid besproken. Crimson, 2013, Station Naarden-Bussum.

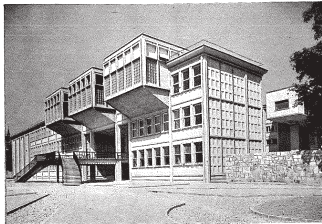
7) Brief van Gerrit Rietveld aan H.G.J. Schelling, 19 oktober 1958. Rietveld Schröderarchief.

8) Schelling, 1940; Schelling, 1952a.

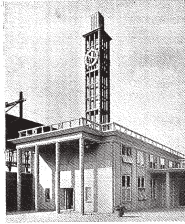
THE INFLUENCE OF PERRET

The influence of Perret is as widespread and as easily recognizable as that of van Doesburg, but not always as superficial, for it has produced in Europe and elsewhere some buildings and architects of note:

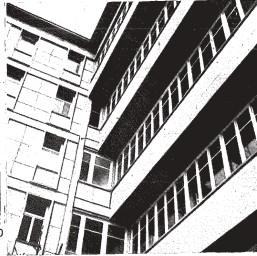
- DENIS HONEGGER** perhaps his most distinguished pupil, has developed a personal note of technological aggressiveness in his Fribourg university, Switzerland, 18.
- H. G. J. SCHELLING** in the new station at Hengelo, 19, reveals openly an underlying streak of Perret influence which has lain half-hidden in much recent work for the Dutch State Railways.
- WERNER VETTER** on the other hand, emphasises the repetitive and modular qualities of Perret's constructional technique in his hospital at Colmar, 20.
- JOHN FASSLER** is the designer of one of the largest and most important Perret-influenced buildings outside Europe—the Witwatersrand Dental Hospital, S. Africa, 21.



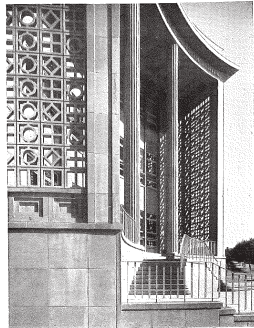
18



19

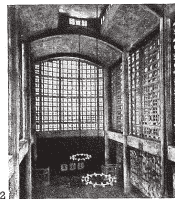


20

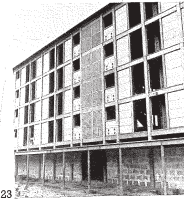


21

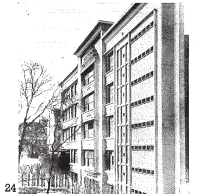
- ANTONIN RAYMOND** at Tokio, produced, 22, another important testimony to the wide spread of Perret's influence; a near variant of the church at Montmagogny.
- BEAUDOUIN AND LODS** have, like Vetter, emphasised the standardized and pre-fabricated elements of the doctrine in the Cite de la Muelle, 23, at Drancy, near Paris.
- A. and J. GUILBERT** in their facade for the Ecole Normale Supérieure, Paris, 24, have not only departed from the Master's canons of axial symmetry, but have also introduced filleted mouldings of their own devising.



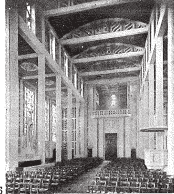
22



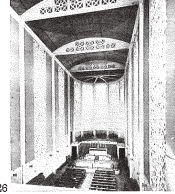
23



24



25



26



27

- DUVAL AND GONSE** take up the church theme in St. Pierre de Roze, 25, but the square columns and clerestory relate more precisely to Perret's Palais du Bois.
- POUREDIER-DUTEIL** produces another variant of the church theme for a seminary chapel at Grenoble, 26, with a barrel vault on tympana and blank wall panels.
- PAUL TOURNON** shows an even freer attitude toward the treated doctrine by employ-

Artikel in Architectural Review uit 1953 over de invloed van Auguste Perret, onder andere met Station Hengelo van H.G.J. Schelling

ontwikkeling van een complexe maar soepel lopende 'overstapmachine' waar verschillende vervoersmodaliteiten in meerdere lagen samenkomen, zich verknopen en de passagier een overzichtelijke, veilige en comfortabele omgeving biedt om te reizen. De logistieke vernieuwing die Schelling hier in de stationsplattegrond en -architectuur tot uitdrukking brengt is een belangrijke voorloper van alle naoorlogse stations die uitgegroeid zijn tot OV-knooppunten, zoals Utrecht en Den Haag Centraal, Amsterdam Sloterdijk tot en met het onlangs vernieuwde Rotterdam Centraal.

Het naoorlogse werk: de invloed van Auguste Perret en Denis Honegger

De keuze voor de betonarchitectuur die Schelling deed in zijn naoorlogse werk was gedeeltelijk noodgedwongen. Na de Tweede Wereldoorlog moesten een groot aantal stationsgebouwen opnieuw worden opgebouwd als gevolg van schade door bombardementen. Tegelijkertijd was er echter een schrijnend gebrek aan bouwmaterialen zoals baksteen, hout en staal. Betonelementen waren echter wel betaalbaar mits ze op grote schaal werden geprefabriceerd.⁹ Toch was de keuze voor de betonarchitectuur niet primair door noodzakelijkheid ingegeven. De beïnvloeding van de Franse architect Auguste Perret (1874-1954) en diens leerling Denis Honneger (1907-1981) speelde een minstens zo belangrijke rol. Dat blijkt niet alleen uit zijn gebouwde werk maar ook uit de artikelen die Schelling in de wederopbouwjaren publiceerde in de vakliteratuur.¹⁰



Auguste Perret: woongebouw Rue Franklin, Parijs, 1902-1904



Auguste Perret: Notre Dame du Raincy, 1923

9) Douma, 1998, p. 26.

10) Deze verwantschap tussen Schelling en Perret werd in de jaren vijftig ook al geconstateerd door Peter Collins, een belangrijke Britse architectuurhistoricus en kenner van het werk van Auguste Perret (Collins, 1953. 91-98, Collins, 2004, p. 271 &.)

Auguste Perret wordt vooral herinnerd omdat hij aan het begin van de twintigste eeuw als een van de eerste gewapend beton op een representatieve manier ging toepassen in openbare gebouwen en woningen.¹¹ Zijn bekendste leerling is ongetwijfeld Le Corbusier die gezien wordt als een van de belangrijkste modernistische architecten van de twintigste eeuw. Al Schellings naoorlogse werk – station Enschede, Hengelo, Zutphen, Leiden, en Arnhem – is in feite terug te voeren op het werk van Perret en Honegger. In zijn toelichtingen op het station Enschede, een station dat architectonisch sterk verwant is aan station Zutphen, is hij uitvoerig en expliciet over de invloed die hij heeft ondergaan van Perret, een invloed die op de ervaren, oude architect als een openbaring van een geheel nieuwe architectuur voor het naoorlogse Nederland moet hebben ingewerkt:



Auguste Perret: Mobilier National, 1935



Denis Honegger: universiteitsgebouwen in Fribourg, Zwitserland, 1938-1942

'Perret was feitelijk de eerste architect die begreep dat het beton een eigen architectonische taal moest spreken. Hij kwam tot een volkomen nieuwe constructiemethode, die geen enkel compromis liet gelden. Met grote vasthoudendheid werkte hij jaren lang aan de taal der betonarchitectuur, vormde er woorden van, beluisterde hun betekenis, hun toon en structuur, werkte aan hun spraakkunst, vormde van de woorden zinnen, kloekte duidelijke volzinnen. ...De taal van het beton, zoals ik die langzamerhand ben gaan verstaan door het werk van Perret en van leerling Honegger te bestuderen, gaat uit van een begrip van waarheid. Nergens bedekken: nergens bepleisteren. Zuiver de bestanddelen laten zien, het bindmiddel en de toeslagstoffen.¹² ...De eenheid van materiaal door de uitsluitende toepassing van het beton geeft aan het zo uitgevoerde bouwwerk een grote zuiverheid, een bijzondere rust. Beton architectuur aldus opgevat kan de frisheid vertonen van het kern-gezonde, het kan de bevrediging

11) Curtis, 1996, p. 76-79.

12) Schelling, 1950, pp. 57, 58.



Opening stationsgebouw, 28/05/1952,
architect H.G.J. Schelling zittend linksvoor



*schenken van het deugdelijke, het kan vrolijk stemmen door zijn lichtheid, ons aantrekken door zijn blankheid, het kan ons spreken van eenvoud, van waarheid, van zuiverheid en van harmonie. Ik hoop dat het stationsgebouw van Enschede iets van deze waarden in u mag oproepen.*¹³

In 1949 bespreekt Schelling het werk van Perret uitvoerig in een nummer van Bouwkundig Weekblad. Aanleiding was een lezing die Perret in Amsterdam had gegeven voor architecten in maart 1949. Volgens Schelling was deze lezing nogal tegengevallen omdat Perret zich had beperkt tot de opsomming van een aantal vage aforismen over architectuur. In het artikel wil Schelling zijn lezers ervan overtuigen dat Perret wel degelijk een interessante architect is.

Het vroege werk van Perret – zoals het woongebouw aan Rue Franklin – kan Schellings goedkeuring nog niet geheel wegdragen, zo blijkt uit zijn bijdrage in het Bouwkundig Weekblad. Weliswaar spreekt hij lovend over de betonconstructie die geheel in het zicht is gebleven; de gevel is echter nog te veel decoratief ingevuld, aldus Schelling. Meer is hij te spreken over Perrets kerken in Le Raincey (1922) en Arcueil (1927) waar 'het gewapend beton reeds in zijn volle consequentie [is] toegepast'. Over het Mobilier National (1934) is Schelling het meest enthousiast. De eenvoudige plattegrond is gemaakt op basis van een streng vierkant stramien van 6 x 6 meter. 'Welk een voorname rust spreekt er uit de binnenplaats met zijn fijn gedetailleerde aan drie zijden rondlopende met glas verlichte luifel. Prachtig zijn ook de (...) betonnen zuilen met hun fraaie cannelure.' Volgens Schelling gaat het vooral om de 'waarheid' die deze scheppingen van Perret uitstralen. Deze 'waarheid berust op het zuivere gevoel voor verhoudingen, en die zin voor proportie is het wezenlijkste van de scheppende mens.' Schelling ziet Perret als een architect die zich beperkt tot 'het allernodigste', iemand die in staat is 'dit allernodigste met de grootste kracht tracht uit te spreken.' Dat resulteert natuurlijk in een 'architectuur zonder ornament, waarvan de essentiële elementen – de noodzakelijke ondersteuning – de eigenlijke "versieringen" zijn.'¹⁴

In 1951 schrijft Schelling in Bouwkundig Weekblad ook een bijdrage over de universiteitsgebouwen in Fribourg, Zwitserland. Dit complex is ontworpen door

13) Schelling, 1950, p. 736.

14) Schelling, 1949, p. 337-339.

Denis Honegger, een architect die eerst bij Le Corbusier¹⁵ werkte en daarna verschillende jaren bij Auguste Perret in dienst was. Dat Honegger zowel bij Le Corbusier als bij Perret heeft gewerkt is volgens Schelling bijzonder; Le Corbusier is de 'on-monumentale ontwerper; Perret de door-en-door monumentale.' Uit het artikel is op te maken dat Schelling een duidelijke voorkeur heeft voor het monumentalisme van Perret, en minder te spreken is over de invloed van Le Corbusier. Het gebouw is uitgevoerd 'in een vormgeving die meer naar het traditionele is gericht', iets dat volgens Schelling 'als een deugd moet worden beschouwd.' Dit in tegenstelling tot de 'uitvoeringsmethode' die 'beslist niet traditioneel' is; waarmee Schelling doelt op de het gebruik van zichtbeton en geprefabriceerde elementen. Het werk van Denis Honegger vond Schelling zo goed omdat het moderne bouwmethoden combineert met klassieke, traditionele verhoudingssystemen en typologieën. Zo spreekt Schelling zijn waardering uit over 'de met fijne Franse smaak aangebrachte kroonlijsten en gevoelige profileringen, die een oud motief als nieuwe muziek laten horen.'

Deze tijdschriftartikelen zijn interessant omdat ze ons meer vertellen over de architectuuropvattingen van Schelling. Wat allereerst duidelijk wordt is dat Schellings keuze voor beton niet louter werd bepaald door de naoorlogse schaarste in bouwmaterialen, maar dat het zeker ook een esthetische en principiële afweging was. Schellings haast lyrische beschrijvingen van het werk van Perret en Honegger laten hierover geen twijfel bestaan.

Wat ook uit de tijdschriftartikelen duidelijk wordt is dat hij zijn eigen werk – en dat van anderen – definieert in morele waarden zoals zuiverheid en waarheid. Dit houdt bij Schelling in dat er weinig ornamentiek en decoratie wordt toegepast en dat het materiaal zijn ware aard laat zien. Beton of staal mag niet worden weggewerkt achter een meer representatieve beplating of pleisterwerk. In dat opzicht deelt Schelling de opvattingen van principiële modernisten zoals Adolf Loos, Le Corbusier en Mart Stam. Het klassieke monumentalisme van de negentiende-eeuwse architectuur – dat door veel modernisten werd verfoeid – wordt door Schelling juist toegejuicht.

Ondanks zijn uitgesproken voorkeur voor oprechte architectuur, een typisch kenmerk van het modernisme, komt hij niet geheel los van het klassieke idioom. Zo is hij zeer gecharmeerd van de klassieke kolommen met canelure, kroonlijsten

en 'gevoelige profileringen'. Juist ook deze klassieke elementen krijgen in de betonarchitectuur van Schelling een plaats.

Schellings architectuuropvattingen in de jaren na de Tweede Wereldoorlog staan dus duidelijk in lijn met het opvattingen van Auguste Perret en Denis Honegger. In Schellings naoorlogse stationsgebouwen zien we alle typische

componenten van hun werk: de representatieve toepassing van beton, het ontwerp op een vierkant stramien, de betonbalken en –kolommen die in het zicht blijven, de klassiek monumentalistische vormtaal, het veelvuldige gebruik van claustra's¹⁶, enzovoorts.



Auguste Perret: La salle hypostyle in het Palais d'Iéna, 1937

Uit de teksten en het werk van Schelling wordt duidelijk dat hij geen pleitbezorger is van een harde breuk tussen traditie en moderniteit, zoals dat bij de hiervoor genoemde modernisten zoals Le Corbusier en Rietveld zeker wel het geval is. Schellings architectuur kan dus worden gezien als een harmonisering van het modernisme met de traditionele architectuur. Dit houdt in dat zijn architectuur aan de ene kant onvoorwaardelijk gebruik maakt van moderne bouwtechnologieën zoals gewapend beton. Ook wordt het gebruik van decoratie en ornamentiek zoveel mogelijk afgewezen. Daarnaast wordt het gebouw opgevat als een rationalistisch / functionalistisch object, een ander kenmerk van de modernistisch beweging. Aan de andere kant zijn Schellings gebouwen – vooral station Zutphen, geënt op klassieke typologieën en verhoudingssystemen, en wordt er gebruik gemaakt van sterk geabstraheerde classicistische ornamenten.

16) Claustra's zijn opengewerkte betonstenen. In al zijn naoorlogse stations paste Schelling deze stenen toe, behalve in station Zutphen.

Stedenbouw- kundige context: het grote verband



1846

Zutphen 1863, vestingwerken intact, spoorlijn en station ingepland.

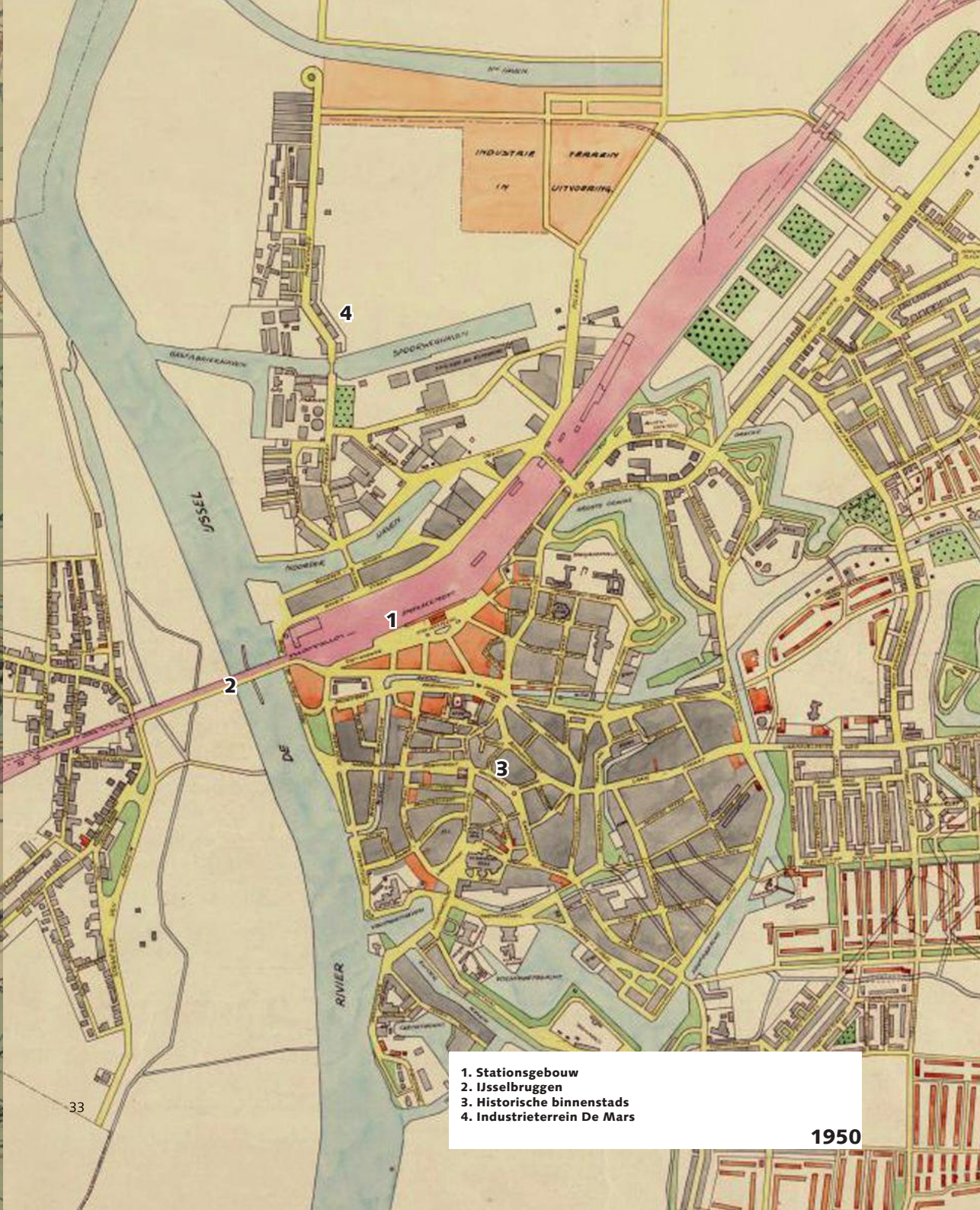


Zutphen 1878, na de ontmanteling van de vesting.



- 1. Stationsgebouw
- 2. IJsselbruggen
- 3. Coenenspark
- 4. Oude en Nieuwe Gasthuis

1878



- 1. Stationsgebouw
- 2. IJsselbruggen
- 3. Historische binnenstads
- 4. Industrierrein De Mars

1950



- 1. Stationsgebouw
- 2. IJsselbruggen
- 3. Industrierrein De Mars
- 4. Rangeerterein

2012

Het station en de stedelijke ontwikkeling

Tot halverwege de negentiende eeuw fungeerde een groot aantal Nederlandse steden nog als vestingen. Zutphen, met haar strategische ligging bij de IJsselbruggen was ook omringt met vestingwerken. Voor de economische en stedenbouwkundige ontwikkeling waren deze vestingwerken echter nadelig. Op of buiten de vestingen mocht niet worden gebouwd waardoor de stedelijke kern overbevolkt raakte en expansie vrijwel onmogelijk was. Het inbrengen van spoorlijnen binnen de vesting werd in veel gevallen ook als problematisch beschouwd. In 1874 werd de nieuwe Vestingwet aangenomen waarin beschreven werd dat een aantal Nederlandse steden, waaronder Zutphen, de vestingen mochten opheffen. De vestingen rond Amsterdam bleven voorlopig nog wel operatief.

Als in 1865 de spoorlijn en het stationsgebouw in Zutphen ten noorden¹⁷ van het historische centrum worden geopend is de vesting rond de stad dus nog grotendeels intact.

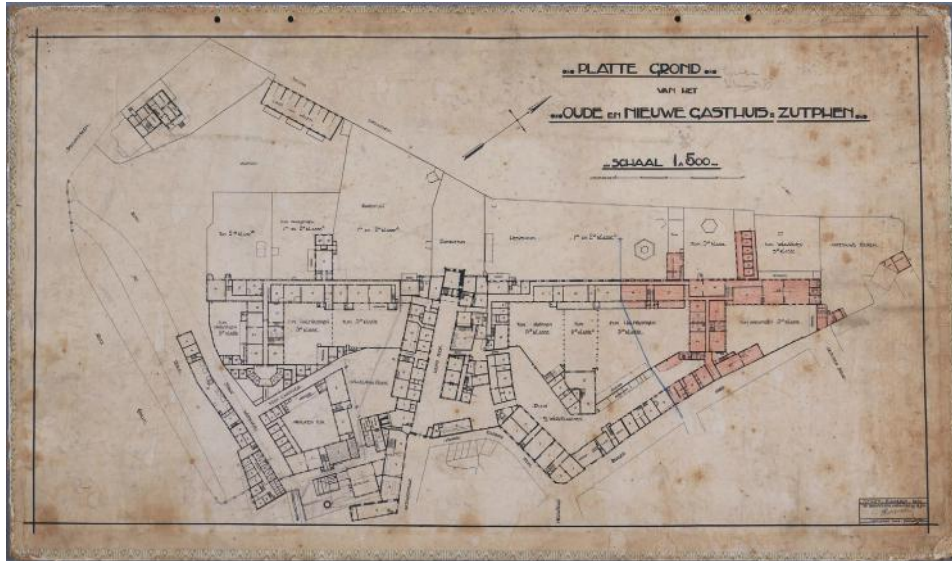
De meest ingrijpende stedelijke transformatie komt eigenlijk pas een tiental jaar later wanneer de vestingwerken ontmanteld mogen worden. De noordelijke driehoekige lunetten van de vestinglinie worden omgevormd tot het quasi-organische Coenenspark, een deel van de noordelijke vestinggracht werd zo getransformeerd dat deze dienst ging doen als haven. Het Coenenpark werd al voor de Tweede Wereldoorlog opgeslokt door het industrieterrein De Mars, de Noorderhaven werd na de Tweede Wereldoorlog gedempt.

Bepalend voor de stationslocatie was het zogenaamde Oude en Nieuwe Gasthuis. Het complex was een samenvoeging van twee middeleeuwse gasthuizen – premoderne ziekenhuizen – die zich elders in de stad bevonden. Aan het eind van de negentiende eeuw ging het fungeren als psychiatrische inrichting en werd het stapsgewijs uitgebreid. Een groot stuk van de grond voor het stationsgebouw was in handen van het ziekenhuis en werd gebruikt als moestuin en bleekveld.¹⁸

Het stationsplein kon daardoor niet recht voor de middenrisaliet worden aangelegd wat een enigszins gekunstelde stedenbouwkundige oplossing tot gevolg had.

17) Het tracé langs de zuidrand van de stad laten lopen was niet echt een optie. Gezien de geografische ligging van de steden waarmee Zutphen verbonden werd (de Twentse industriesteden, Deventer, Apeldoorn, Arnhem en Lochem) was het tracé langs de noordrand de meest logische oplossing.

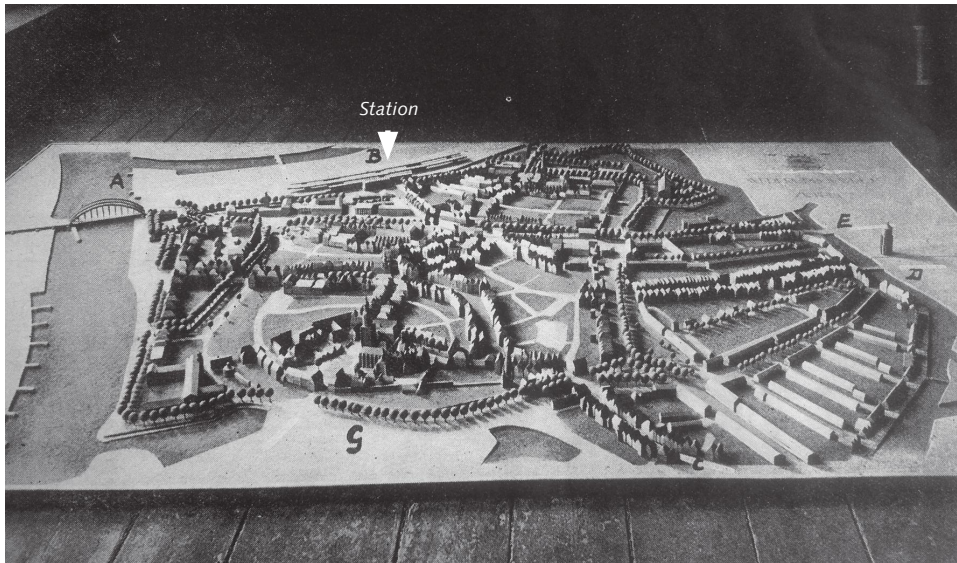
18) Regionaal Archief Zutphen: Plattegrond Oude en Nieuwe Gasthuis op de Nieuwstad. 1930. Kaartnummer: SZU005000136.



Plattegrond van het Oude en Nieuwe Gasthuis op de Nieuwstad, 1931

Als gevolg van oorlogshandelingen in de Tweede Wereldoorlog en daaropvolgende herstructurering is van de hierboven beschreven situatie niets meer terug te vinden. Zutphen was met name aan het eind van de Tweede Wereldoorlog verschillende keren doelwit van bombardementen. Op 28 september 1944 raakte het stationsgebouw van Zutphen zwaar beschadigd toen de geallieerden een munitietrein op het Zutphense emplacement bombardeerden. De ontplote munitie bracht niet alleen zware schade toe aan het stationsgebouw, ook het emplacement en de omliggende wijken werden erdoor zwaar getroffen. Nog geen maand later volgt een tweede bombardement met geallieerde vliegtuigen waarbij de IJsselbruggen het doelwit waren. Voor de burgers van Zutphen verloopt het bombardement dramatisch; de bruggen worden gemist met als gevolg dat de meeste bommen rond de IJsselkade en de Rozengracht terechtkomen, het gebied ten zuiden van de Stationsstraat. Langs de IJssel hadden de Duitsers al eerder enkele huizenblokken afgebroken, waarschijnlijk om de stad beter verdedigbaar te maken.

Later, in april 1945, is er in de straten van Zutphen hevig gevochten tussen Duitse troepen en het Canadese bevrijdingsleger. Het resultaat van de oorlogshandelingen was dat Zutphen tot een van de zeven zwaarst getroffen



Stedenbouwkundige maquette wederopbouwplan

steden van Nederland werd gerekend. De Schade-Enquête Commissie stelde na de bevrijding vast dat er in totaal 396 panden totaal waren verwoest; 1020 gebouwen zwaar beschadigd waren en 4073 panden waarvan de schade onder de fl. 3000,- bleef. Ook de schade aan de infrastructuur was groot. Wegen moesten opnieuw worden aangelegd, beide IJsselbruggen en de spoorbruggen over het Twente-Rijnkanaal waren door het terugtrekkende Duitse leger opgeblazen. Daarnaast waren ook alle verkeersbruggen in de stad op één na verwoest. Ook monumentale panden in de binnenstad zoals de St. Walburgiskerk, de Broederenkerk en de oude Rooms Katholieke kerk leden aanzienlijke schade. Het museum in het Wijnhuis werd door geallieerde soldaten met vlammenwerpers in brand gezet nadat Duitse soldaten zich in de toren hadden verschanst. Een groot deel van de inventaris ging hierdoor verloren. Het Oude en Nieuwe Gasthuis – de grote psychiatrische inrichting naast het treinstation – raakten beschadigd en werden na de oorlog afgebroken. Niet alleen het treinstation moest als verloren worden beschouwd, ook de machineloods, de vrachtgoederenloods en de dienstwoningen werden getroffen. Het industriegebied De Mars aan de noordrand van de stad was voor 60% vernietigd.¹⁹

19) Rowaan, 1947, p. 127.

Wederopbouw Zutphen

Op 1 augustus 1945 werd dhr. J. Ketel aangesteld als hoofd van het bureau wederopbouw van Zutphen. Ketel, directeur van de plaatselijke gasfabriek, werd geadviseerd door twee stedenbouwkundigen: dhr. W.G. Witteveen, van Advies- en Ingenieursbureau Witteveen en Bos, en J.A. Kuiper van architectenbureau Verhagen Kuiper en Gouwetor. Witteveen maakte de plannen voor de wederopbouw van de infrastructuur en het industriegebied de Mars. Eerder was Witteveen hoofd van de afdeling Stadsuitbreiding en Gebouwen van Rotterdam en vervolgens hoofd van de dienst Stadsontwikkeling in welke hoedanigheid hij het eerste wederopbouwplan voor de stad ontwierp.

Kuiper was verantwoordelijk voor het stedenbouwkundige gedeelte van het wederopbouwplan van Zutphen en richtte zich voornamelijk op de woningbouw. Kuiper was naast zijn werk in Zutphen op dat moment ook betrokken bij de wederopbouw van Doetinchem en Zelhem. Zijn bureau, Verhagen, Kuiper en Gouwetor – het latere Kuiper, Gouwetor, De Ranitz & Bleeker – vormde de voortzetting van het bureau Granpré Molière, één van de meest invloedrijke (traditionalistische) architecten van de eerste helft van de twintigste eeuw.

Het Bureau Wederopbouw hield bij het maken van de plannen rekening met drie factoren: de belangen van de Nederlandse Spoorwegen, het risico op overstromingen van de IJssel en andere riviertjes, en 'het specifieke karakter van de stad'. Dat Zutphen een rijke middeleeuwse geschiedenis had werd door Kuiper als 'haar grote bekoring' gezien. De hoge dichtheid aan historisch erfgoed werd ook door Kuiper als grote kwaliteit beschouwd, echter volgens Kuiper schuldde daarin juist ook 'tragiek'. Hij was van mening dat de historische kwaliteit van Zutphen vooral het gevolg was van een culturele en economische stagnatie die vanaf het tijdperk van de Hanze tot de Tweede Wereldoorlog had geduurd. Daarnaast vond hij dat de industrialisatie nog maar amper tot Zutphen doorgedrongen was. Ook was er maar een beperkte bevolkingsgroei, twee dingen die hij niet als positief beschouwde. De oorlog die weliswaar veel schade met zich meebracht 'opent tevens geheel nieuwe mogelijkheden', aldus Kuiper. Hij zag de wederopbouw als 'een begin (..) van een geheel nieuwe ontwikkeling'²⁰.

De plannenmakers zagen dus ook de nieuwe mogelijkheden die de oorlogsschade bood om met de wederopbouw tot een algehele verbetering van de stad te

20) J. Kuiper in: Rowaan, 1947, p. 129.



Voorlopige stedenbouwkundig ontwerptekening voor de wederopbouw van het stationsgebied

komen. Eindelijk kon er de ambitieuze herstructurering plaatsvinden waar de stad al langer aan toe was. In Zutphen werd vooral het gebied rond het station aangepakt. Deze stevige herstructurering van de stationsgebieden is kenmerkend voor de wederopbouwperiode: ook in Enschede en Eindhoven werd het bombardement en de herbouw van het station aangegrepen om grootse aanpassingen door te voeren in het omliggende stedelijke gebied.²¹ Deze voortvarende positieve aanpak tijdens de wederopbouw werd natuurlijk niet alleen ingegeven door een optimistisch geloof in de toekomst maar ook door de wens de open wonden zo snel mogelijk te dichten en de ellende die ze hadden meegebracht achter zich te laten.

Eind juni 1946 was het eerste wederopbouwplan van Zutphen klaar en werd op het gemeentehuis een stedenbouwkundige maquette gepresenteerd. Met dit

21) Lansink, 2004, p. 20.

plan werd door het college echter niet ingestemd omdat men het te ambitieus van opzet vond. Het plan dat op 3 december 1946 werd gepresenteerd was een minder vergaande variant en kon wel de goedkeuring van de gemeente wegdragen.

Wanneer we de plannen van het Bureau Wederopbouw bestuderen wordt duidelijk hoe bepalend het stationsgebouw geweest is voor het stedenbouwkundige plan, vooral voor het gebied ten noorden van het riviertje de Berkel. Het plan heeft een driehoekige vorm, waarbij het station de meest belangrijke plek inneemt. Uit het plan kan men opmaken dat het station wordt opgevat als een toegangspoort naar de historische binnenstad. Het nieuwe station werd ongeveer op dezelfde plaats gebouwd als het eerdere negentiende-eeuwse station. De architectuur van de woningen in het stationsgebied vertoont de typische soberheid van de wederopbouwjaren. Vermeldenswaardig is nog het postkantoor aan het eind van de Stationsstraat dat ook een fraai voorbeeld is van wederopbouwarchitectuur.²²

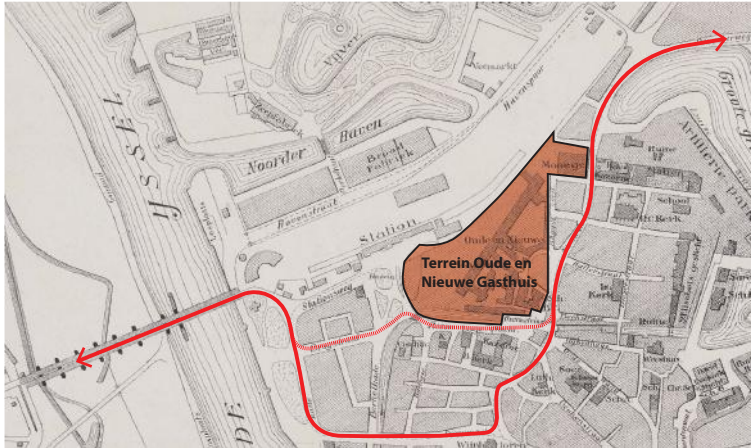


Voormalige postkantoor aan de Stationsstraat

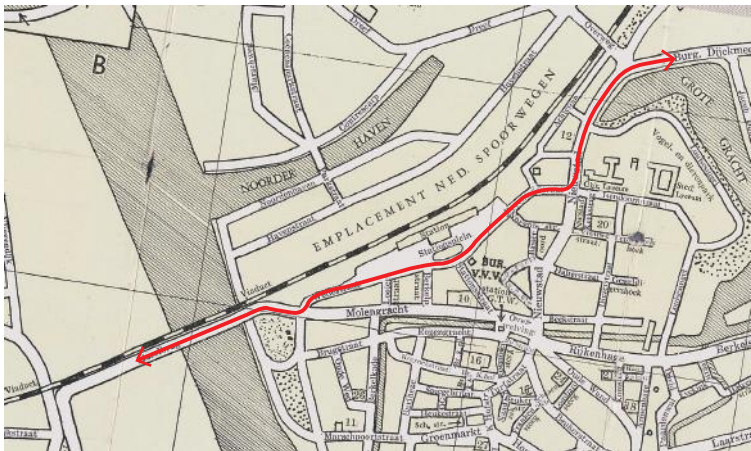
De psychiatrische inrichting Oude en Nieuwe Gasthuis, een groot complex dat een samenvoeging was van twee middeleeuwse gasthuizen, grensde tot de wederopbouwperiode aan het stationsplein en emplacement. Tijdens het bombardement van 28 september 1944 op de Duitse munitietrein bleef ook het Oude en Nieuwe Gasthuis niet gespaard. Hoewel het gebouw niet totaal werd verwoest besloot de directie om de patiënten naar het nabijgelegen 'buitengesticht' Groot Graffel in Warnsveld te evacueren.

Na de oorlog werd door het Bureau Wederopbouw besloten het psychiatrisch ziekenhuis niet in het centrum van Zutphen te herbouwen of te restaureren. Het complex in Warnsveld zou dan wel worden uitgebreid. Met de sloop van de resten van het complex kon namelijk een lastig verkeerstechnisch probleem worden opgelost. Het doorgaande gemotoriseerde verkeer dat over de IJsselbruggen

22) Dit postkantoor is in tegenstelling tot het NS-station niet opgenomen in de lijst van 100 wederopbouwmonumenten. Het gebouw is ontworpen door W.J. Gerretsen en C.J. Cramer.



Vooroorlogse situatie: het terrein van het Oude en Nieuwe Gasthuis blokkeert de doorstroom van het verkeer. Auto's en vrachtauto's rijden door de smalle straten van het middeleeuwse stadscentrum. (Onderlegger: RAZ: SZU00500012, datering 1901)



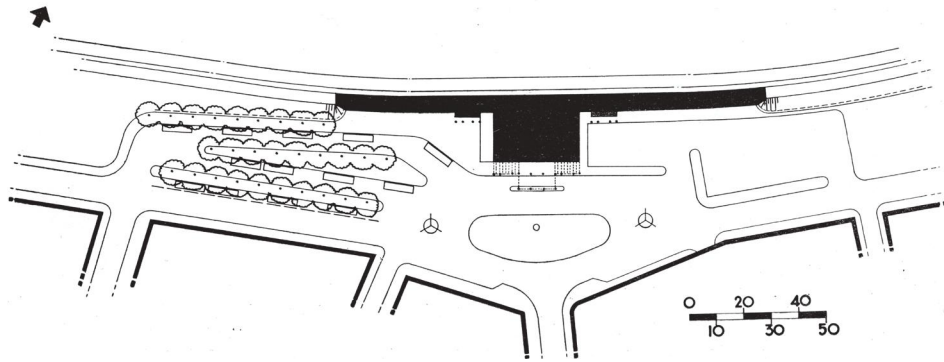
Naoorlogse situatie: met het verdwijnen van het Oude en Nieuwe Gasthuis hoeft het doorgaande verkeer niet langer meer door het stadscentrum te rijden. (Onderlegger: RAZ: SZU005000130, datering 1953)

richting Deventer en Lochem reed moest eerst door de krappe binnenstad rijden omdat de weg parallel aan het spoor dood liep tegen het psychiatrisch ziekenhuis. Na de sloop van het Oude en Nieuwe Gasthuis kon het stationsplein worden doorgetrokken en op de Burgermeester Dijkmeesterweg worden aangesloten. Dit was een aanzienlijke verbetering van de stedelijke infrastructuur.

Geschiedenis ontwerp en inrichting openbare ruimte

Het voorplein

Bij de inbedding van het stationsgebouw in de bestaande stedenbouwkundige context was het vooral van belang dat de reiziger in korte tijd te voet naar de binnenstad kon wandelen. Om die reden had Schelling een pleidooi gehouden om het station zo dicht mogelijk tegen het oude stadcentrum aan te bouwen. Overstappen op een ander vervoersmiddel om in het stadscentrum te komen moest volgens Schelling zoveel mogelijk vermeden worden.²³



Oorspronkelijke situatie stationplein 1952

Daarbij was de transitie van stad naar stationsgebouw van belang: eerst een voorplein waarop de verschillende verkeerstromen zorgvuldig van elkaar gescheiden waren, daarna een luifel met kolommen, dan een façade met zoveel mogelijk glas, waarachter een ruime entreehal is gelegen. Uit artikelen die Schelling schreef in de vakliteratuur blijkt dat het logistieke aspect van het stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp een zeer bepalende factor was bij de vormgeving van het voorplein en het station. Schelling zocht door de jaren steeds naar de meest functionele oplossing voor iedere specifieke plek. Al snel kwam hij tot het maken van verschillende subpleintjes voor verschillende vervoermiddelen, bijvoorbeeld in Naarden-Bussum waar het stationsplein was opgedeeld in een busplein, een voorrijplein waar taxi's konden stoppen en een

23) Schelling, 1953, p. 53.



Situatie stationplein, ca. 1956

tramplein. Deze opdeling houdt hij bij alle stations aan en wordt complexer naar gelang de situatie. Het hoogtepunt in zijn oeuvre wordt wat dat betreft gevormd door het vooroorlogse Amstelstation (1939) waar hij dit principe ook nog eens op verschillende niveaus heeft kunnen uitwerken met aan de ene kant van de entreehal het busstation en een taxistandplaats (van elkaar gescheiden door trottoir met lange luifel), aan de andere kant een voorrijplein met de aanrijroute en ingang van de fietsenstalling en een niveau lager op de kop van hal een tramhalte met keerlus die via een tunnel en trappen in verbinding staat met de hal. In Zutphen is de situatie betrekkelijk eenvoudig met ten westen van de entreehal een busstation, ten oosten van de hal een grote parkeerplaats waar ook een stopmogelijkheid was voor vrachtwagens die snelgoederen in of uit moesten laden. In beide zijvleugels was een fietsenstalling voorzien. Taxi's konden vlak voor de entree halt houden, een zebra-pad en ruim vluchteiland voor de voetgangers verzekerden een veilige overstek richting centrum.

De manier waarop het stationsgebouw zich verhoudt tot de rest van het stedenbouwkundig ensemble suggereert een haast classicistische benadering. Het symmetrische voorgebouw staat op een ruim voorplein dat aangesloten is op de Stationsweg die naar het stadscentrum leidt. Benadert de reiziger het station vanaf



Entree naar de gratis fietsenstalling, S2 Architecten

de Stationsweg dan is het gebouw op het eind van de as zichtbaar, waardoor een zekere monumentaliteit ontstaat. Dit wordt versterkt door de naar voor springende luifel. De iets gebogen gevels van de bebouwing aan het Stationsplein – ondanks hun lage representatieve kwaliteit – dragen hier ook aan bij.

In 2006 is het Stationsplein en de Stationsstraat verbouwd volgens een ontwerp van ontwerpbureau BDP.khandekar. Daarnaast is er onder het plein een fietsenkelder gemaakt, deze is ontworpen door S2 Architecten uit Amsterdam. Eén van de doelen van deze stedenbouwkundige ingreep was om de entree van het stationsgebied naar de historische binnenstad te verbeteren en in te richten naar hedendaagse maatstaven.²⁴ Was het stationsplein in de naoorlogse periode tot de jaren negentig van de 20^{ste} eeuw vooral een verkeersplein waar het gemotoriseerde verkeer de hoofdrol speelde, de laatste decennia zijn stationspleinen heringericht of nieuw ontworpen met de voetganger als hoofdgebruiker. Comfort voor de voetganger is het nieuwe devies. Dit krijgt vorm in goed geplaveide pleinen zonder obstakels en met zorg vormgegeven

24) Lubbers, 2009.

zitelementen en groenvoorzieningen die de wandelroute begeleiden.

Ook in Zutphen is het stationsplein nu volledig als voetgangersgebied heringericht. Deze autovrije zone wordt doorgezet in de Stationstraat en is ontworpen als één doorlopend gebied en route richting centrum.

Het ontwerp van BDP.khandekar bouwt voort op de bestaande stedenbouwkundige kwaliteiten van de locatie. Voor het station is een waaivorming plein gemaakt.

Door twee verhoogde parterres²⁵ aan weerszijden van de hoofdas

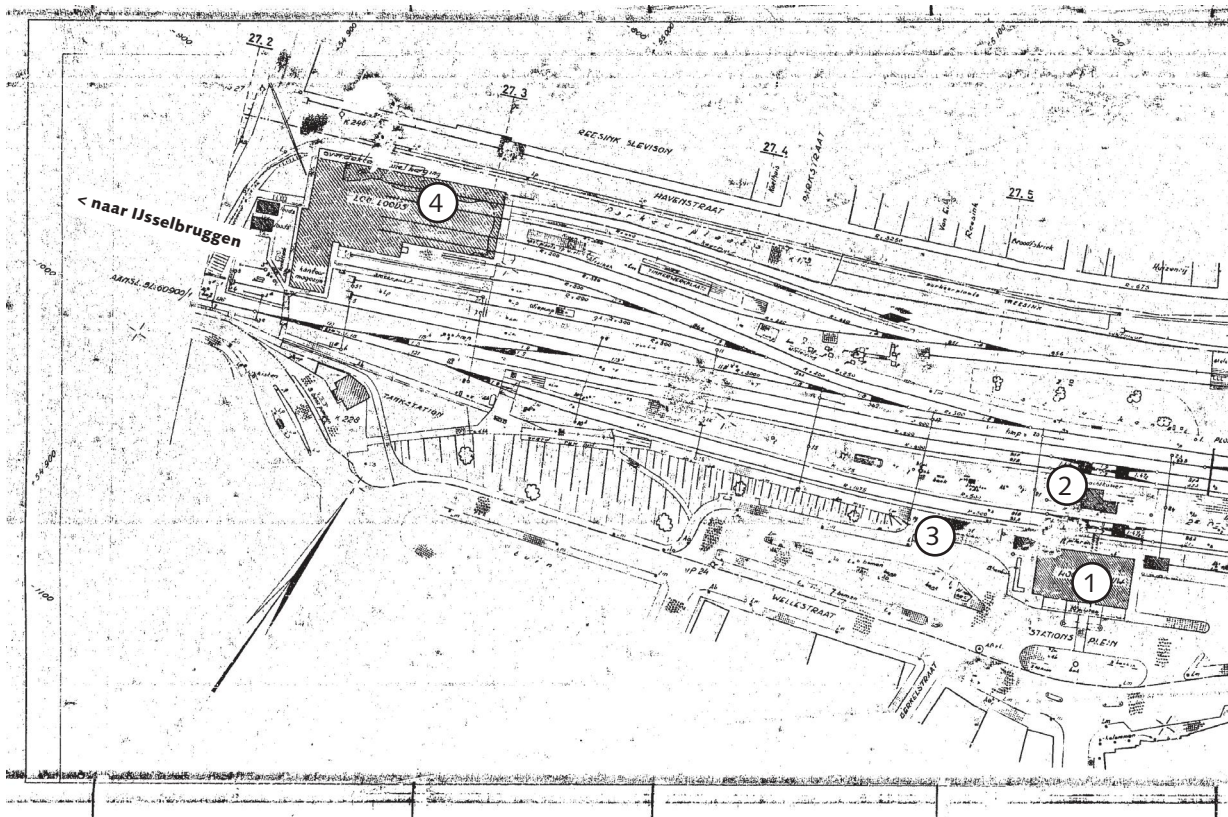
wordt de symmetrie-as van het voorgebouw nog eens extra benadrukt. Vooral de geparkeerde fietsen in het gebied voor het station werden door de gemeente als onwenselijk beschouwd. Een ruime ondergrondse fietsenstalling biedt een oplossing voor dit probleem. De stalling heeft een toegang op het plein (iets ten westen van de stedelijke as) en biedt na stalling directe toegang tot de stationshal. In 2007 won deze gratis fietsenstalling de 'reizigersprijs' van reizigersorganisatie Rover.²⁶

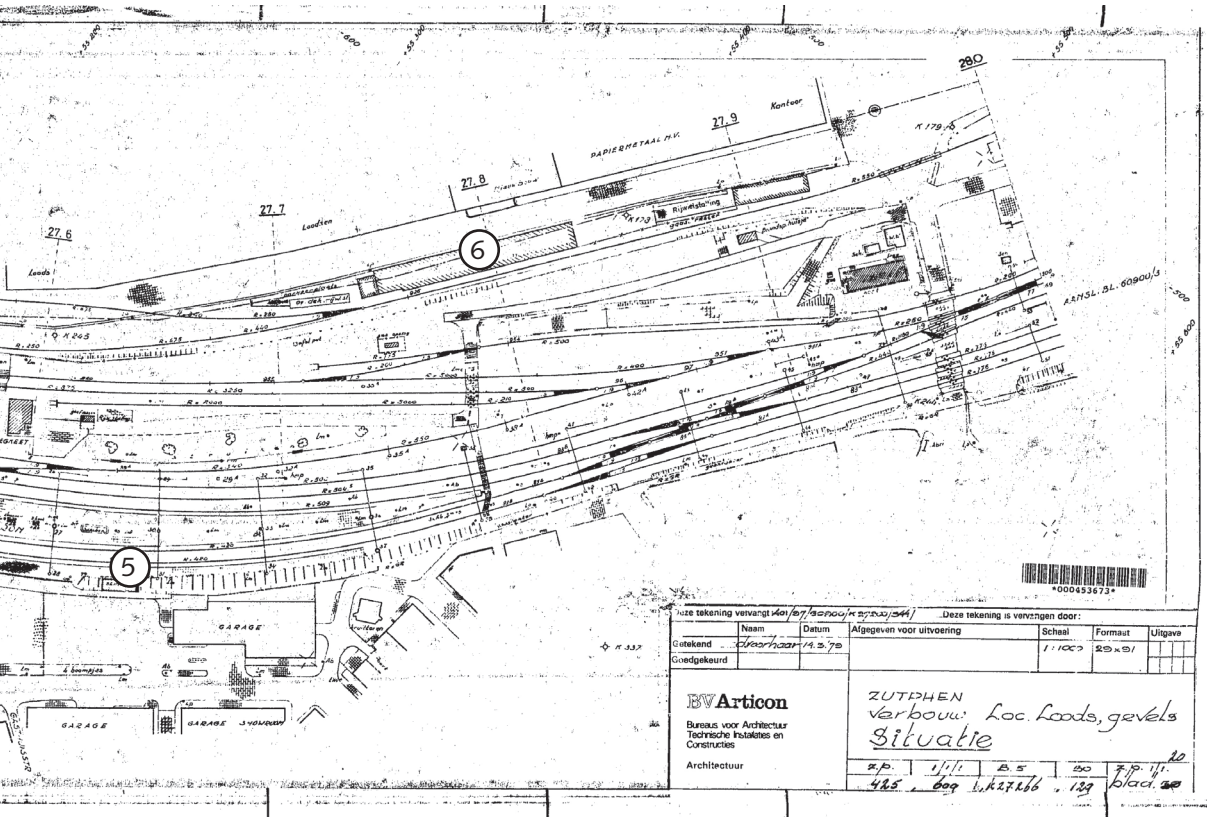


Inrichting stationsplein volgens ontwerp van BDP.khandekar

25) Een parterre is een tuin voor een gebouw.

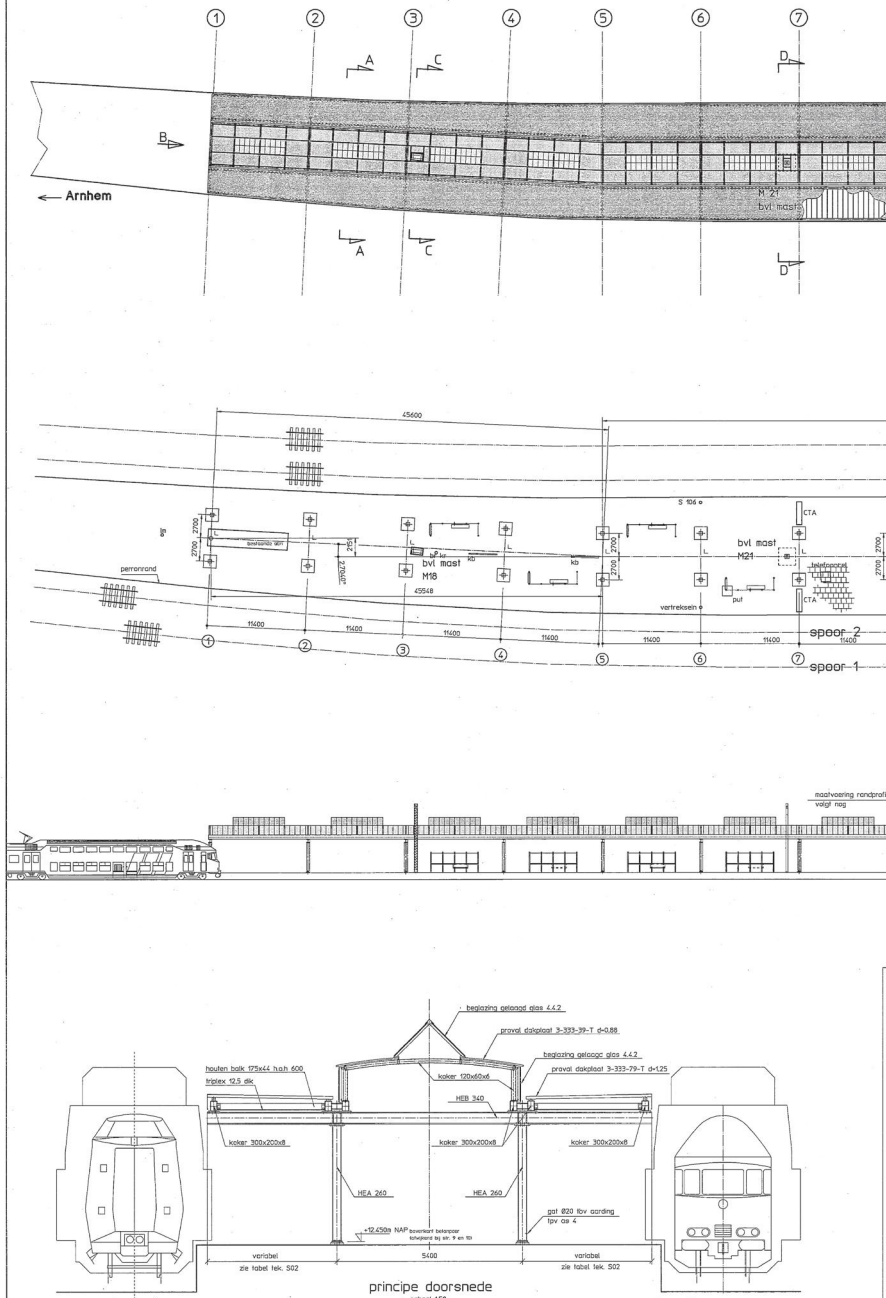
26) De Stentor, 2 juni 2007.





1. Stationsgebouw
2. Perrongebouw (gesloopt)
3. Busstation
4. Locomotiefplaats (gesloopt)
5. Seinhuis
6. Goederenloods (gesloopt)

000581331



nieuwbouw middenperron
1997 (Steenhuis)

Emplacement context: opzet, routing en reizigersbeleving

Opzet emplacement

Station Zutphen heeft een vrij groot emplacement dat, wanneer we het rangeerterrein ook als onderdeel van het emplacement beschouwen, zich uitstrekt van de IJsselbruggen aan de westkant tot aan de spoorbrug over het Twentekanaal in het noordoosten. De grootte van het emplacement heeft alles te maken met de ligging van Zutphen in het spoornet. Bij Zutphen komen er verschillende lijnen bij elkaar. Daarnaast creëert de brug over de IJssel een soort flessenhals waardoor er een groot rangeerterrein nodig is. De IJssel vormt de natuurlijke barrière tussen west en oost Nederland, op vier plaatsen, zijn er spoorbruggen over de rivier: bij Zwolle, Deventer, Zutphen en Arnhem.

Aan de oostkant van de IJssel komen bij station Zutphen drie lijnen bij elkaar – een lijn naar het noorden, Zwolle – Leeuwarden; een lijn naar het oosten, Enschede – Duitsland; en de lijn naar Winterswijk. Deze laatste lijn werd in het verleden ook veel gebruikt voor goederenvervoer van en naar Duitsland. Na de spoorbrug over de IJssel vertakt een lijn in westelijke richting in de richting van Amersfoort, Utrecht en Amsterdam. De andere lijn gaat verder richting Arnhem.

De huidige Oude IJsselbrug is gebouwd net na de Tweede Wereldoorlog en is in de loop der jaren een aantal keren gerenoveerd. De spoorbrug over het Twentekanaal is veel nieuwer, deze boogbrug werd in augustus 2012 geplaatst.

Naast het treinstation bevond zich op het emplacement in Zutphen een locomotiefloods. Deze was vlak naast de IJsselbrug gebouwd. Deze locomotiefloods is in de zomer van 2012 afgebroken en werd gebruikt door

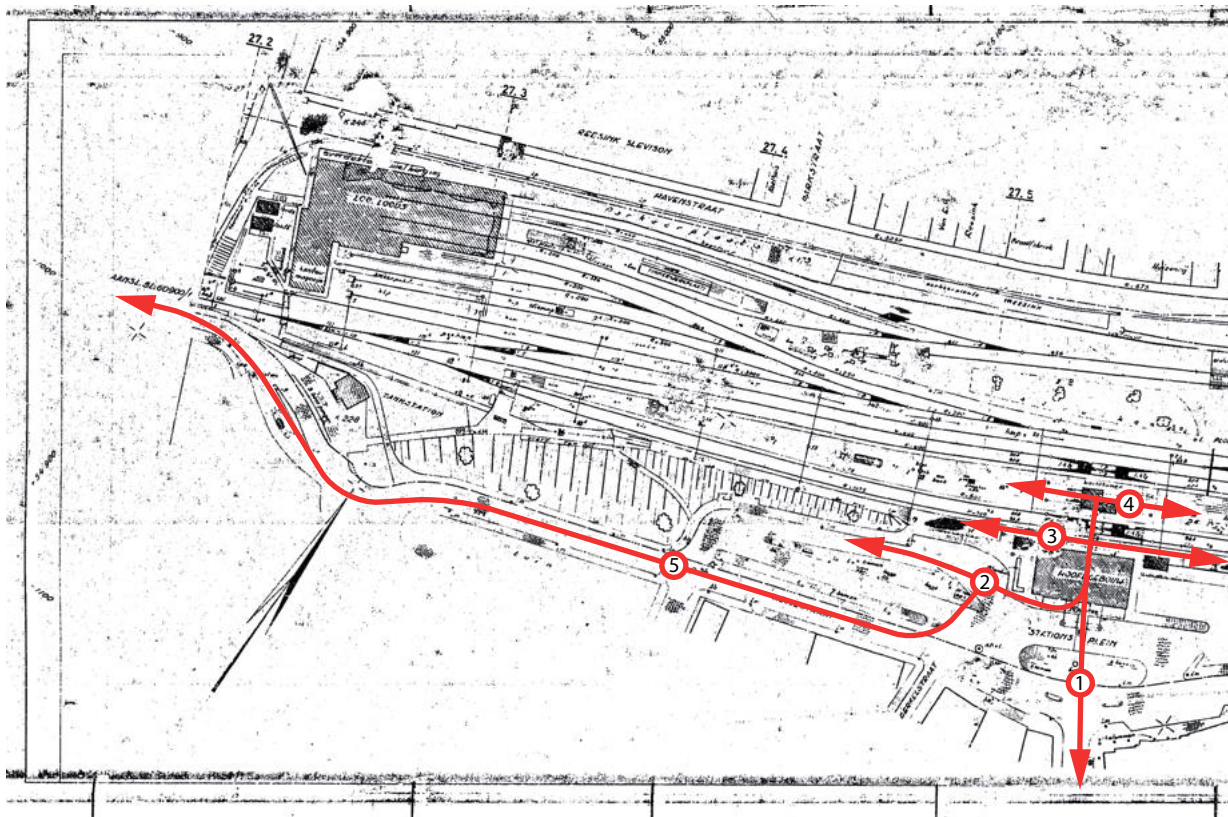


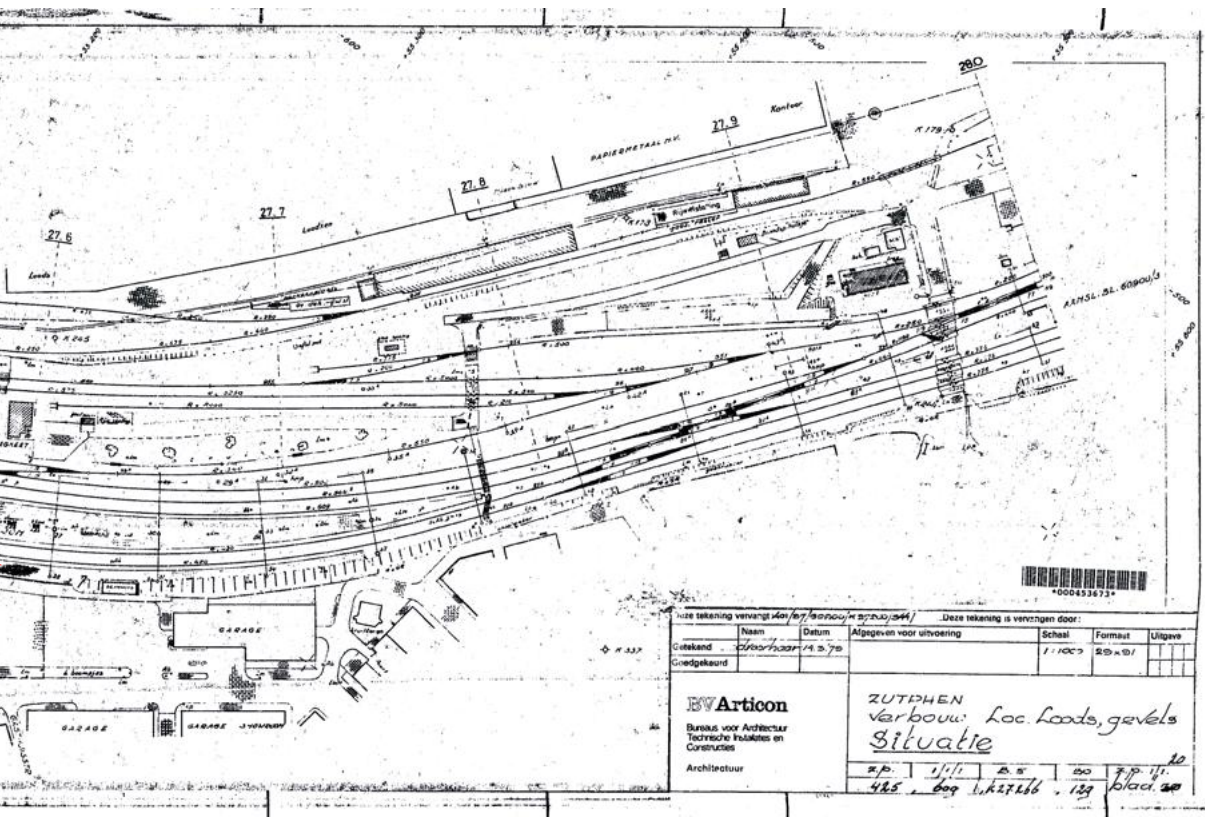
Seinhuis

Strukton Rail Equipment en Arriva. Beiden firma's hebben gezamenlijk een nieuwe werkplaats laten bouwen aan de Pollaan. Voor de locomotiefloods stond vroeger nog een eenvoudige timmerloods, ook deze is inmiddels afgebroken. De goederenloods aan de Havenstraat, in het noordoosten van het stationsgebied is tevens recent afgebroken, hier is nu een parkeerplaats gemaakt voor forenzen die met de auto naar het station komen. Vlak daarnaast staat nog wel het CDW-dienstgebouw dat in 1986 is gebouwd. Bij de verkeersovergang bevindt zich ook nog een verkeersleidingspost die uitkijkt over het rangeerterrein. Door centralisering en automatisering van deze functies is ook dit gebouw leeg komen te staan. Op het Zutphense emplacement zijn buiten het stationsgebouw zelf geen monumentale gebouwen zoals goederenloodsen of werkplaatsloodsen meer te vinden.

Treinstation

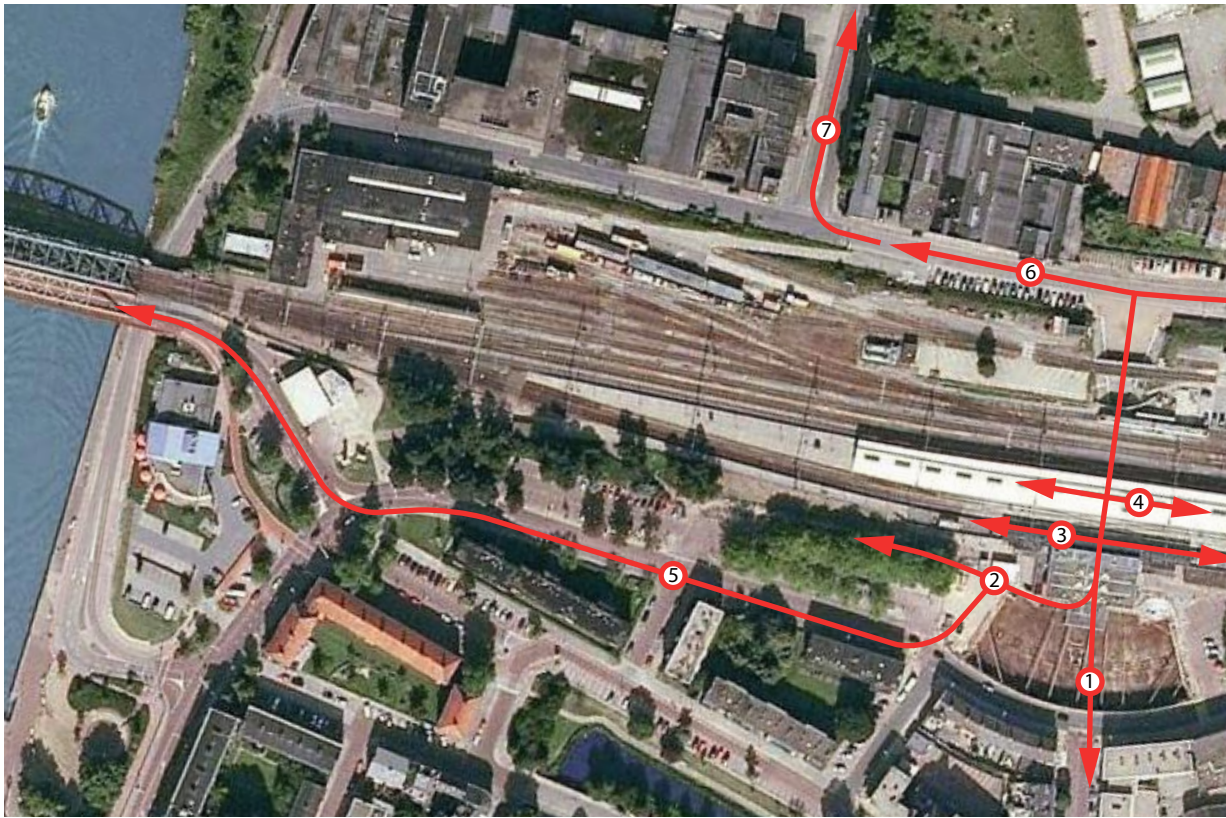
Bij station Zutphen is gebruik gemaakt van een verhoogde spoorbaan. De keuze voor deze typologie lag voor de hand aangezien het spoor toch hoger moest worden aangelegd in verband met de oprit van de IJsselbrug. Een dergelijk verhoogde spoorbaan had ook voordelen voor de logistieke organisatie van het station. Hierdoor kunnen gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen vermeden worden.

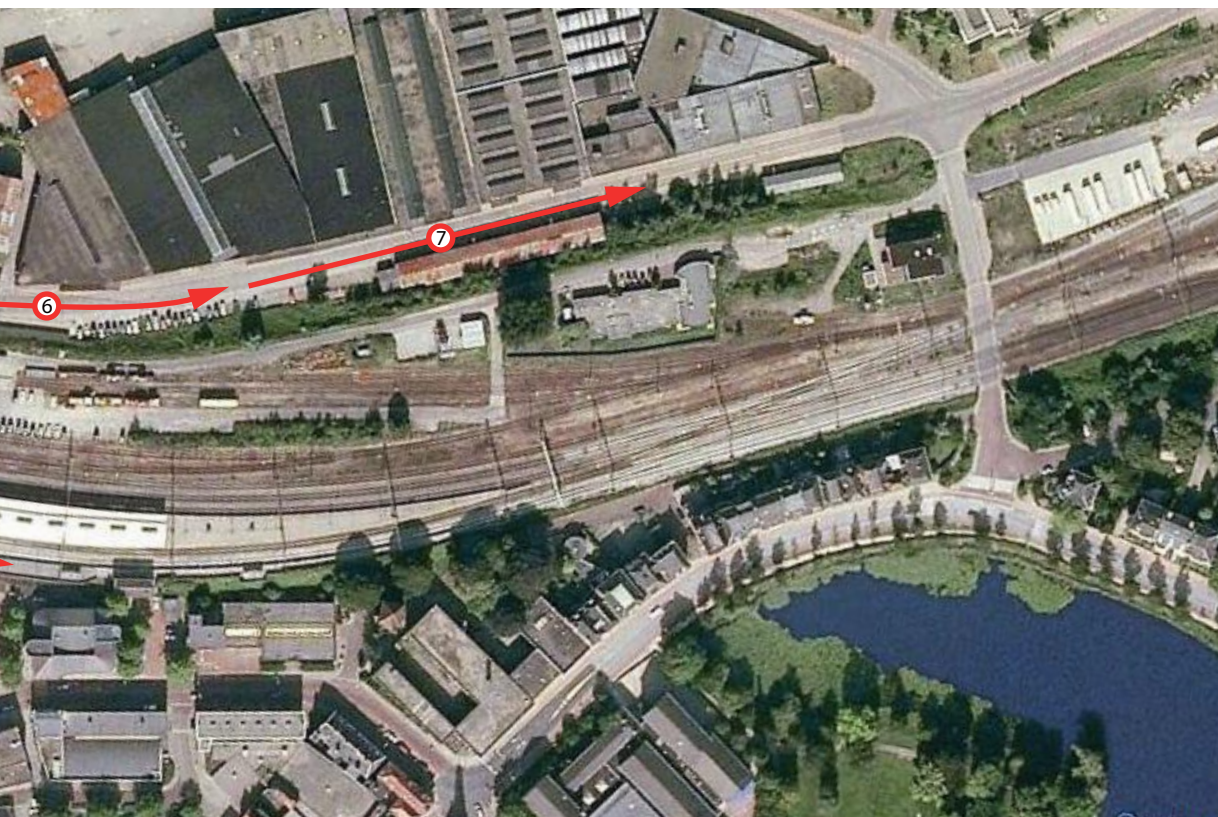




1. Richting historische binnenstad
2. Richting halteplaats bussen
3. Richting perron 1
4. Richting middenperron
5. Richting IJsselbruggen







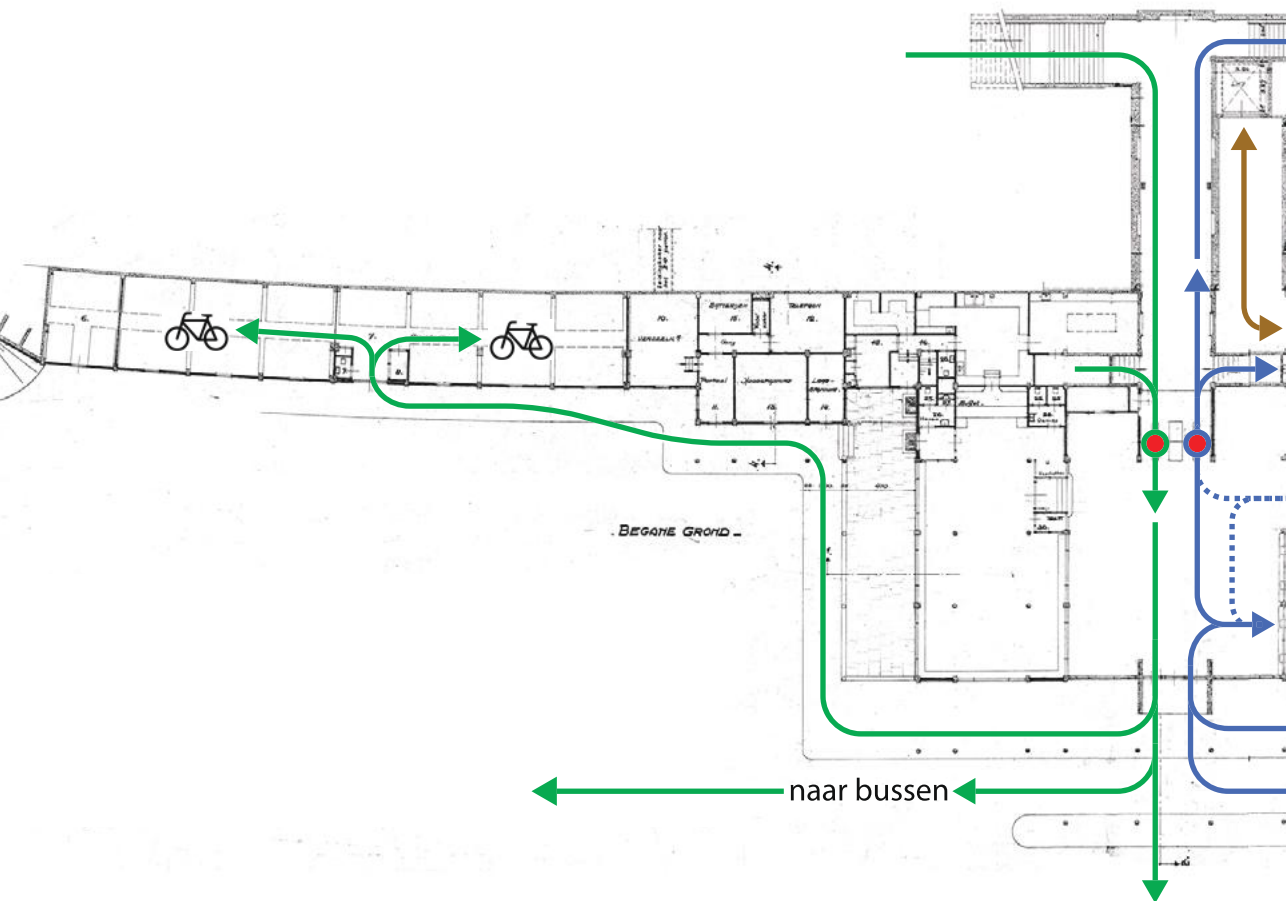
1. Richting historische binnenstad
2. Richting halteplaats bussen
3. Richting perron 1
4. Richting middenperron
5. Richting IJsselbruggen
6. Richting parkeerplaatsen
7. Richting industrieterrein De Mars

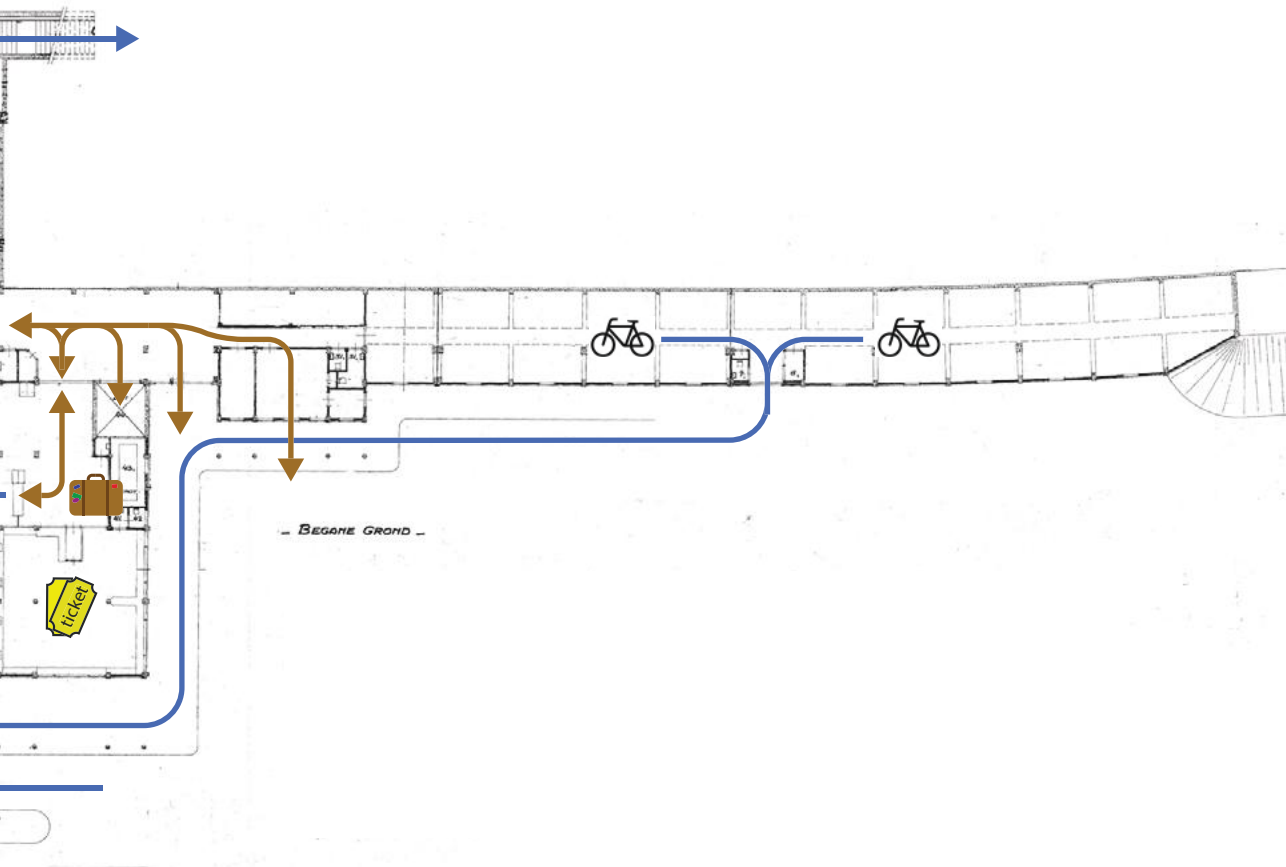


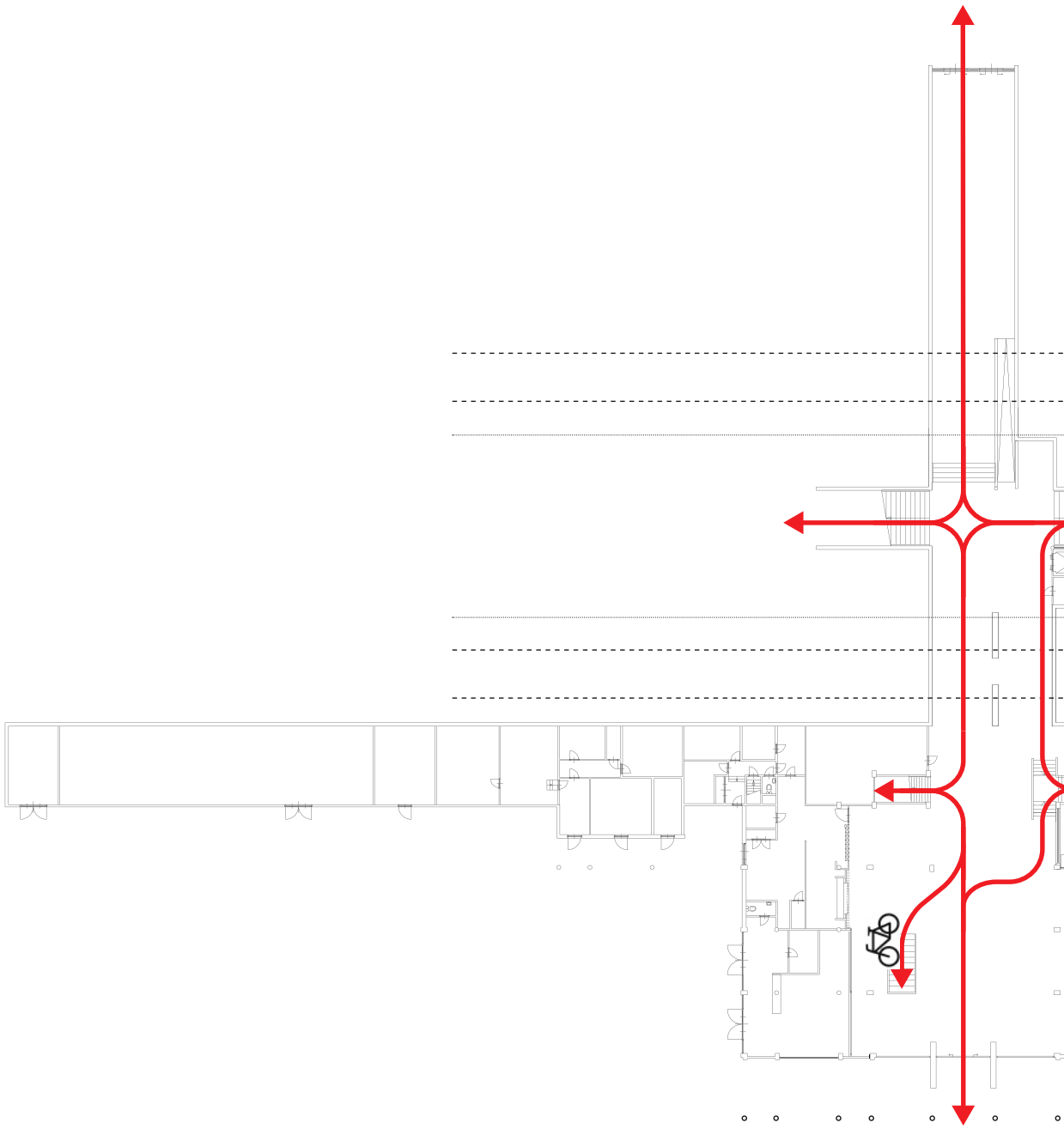
- looproute aankomende reizigers
- uitgangscontrolle
- looproute vertrekkende reizigers
- route afhandeling bagage (vertrek)
- ingangscontrolle

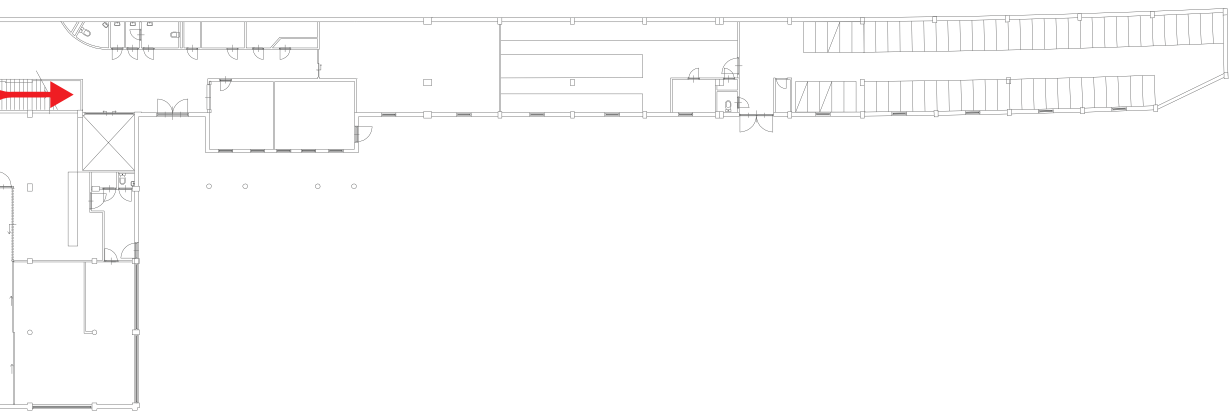


plaatskaartenkantoor
bagagelokaal











Fietsverhuur
↓

Kiosk

Snack van de maand

centrale hal met negen daklichten

Schelling heeft zelf wel eens gesuggereerd dat het verdiept uitvoeren van de spoorbaan een interessant alternatief zou zijn, aangezien er dan geen 'scheidend element in het stadsbeeld' ontstaat. Maar aangezien daar een ingraving van 6,5 meter voor nodig zou zijn werd dat – zeker gezien de nabijheid van de IJsselbruggen – niet als een realistisch alternatief gezien.²⁷

Bij veel van Schellings ontwerpen voor treinstations zien we de toepassing van een eilandperron welke met behulp van gescheiden tunnels – reizigers apart van bagage en goederen – toegankelijk wordt gemaakt.²⁸ Ook in Zutphen maakte hij van dit gescheiden systeem gebruik, later zijn de twee aparte tunnels samengevoegd. Op het middenperron bevond zich een wachtruimte (de oorspronkelijke wachtruimte is afgebroken en vervangen door nieuwbouw). In tegenstelling tot de huidige situatie liep de perrontunnel aanvankelijk slechts tot het middenperron. Het doortrekken van de tunnel naar het noorden is een ingreep uit de jaren '90. Voor reizigers die van of naar het industrieterrein De Mars (aan de noordzijde van het spoor) reizen is het station daardoor veel gemakkelijker bereikbaar geworden. De perrontunnel is met het doortrekken ook een interwijkverbinding geworden voor voetgangers. Verder zijn er aan de noordzijde, parallel aan het spoor recentelijk een groot aantal parkeerplaatsen gerealiseerd.

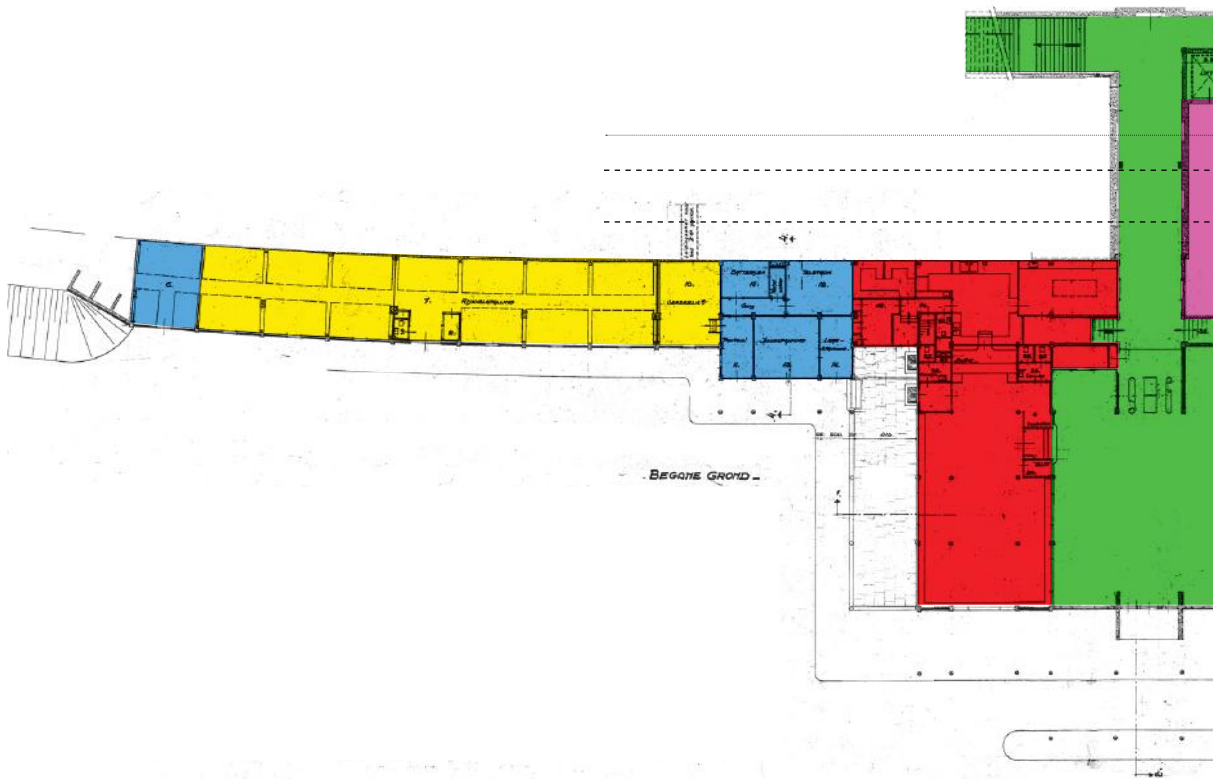
Routing en reizigersstromen

Schelling streefde er naar treinstations te ontwerpen die voor de reiziger zo helder mogelijk waren in opzet. Voor station Zutphen zullen we nu eerst de oorspronkelijke logistiek beschrijven, daarna beschrijven we de latere wijzigingen.

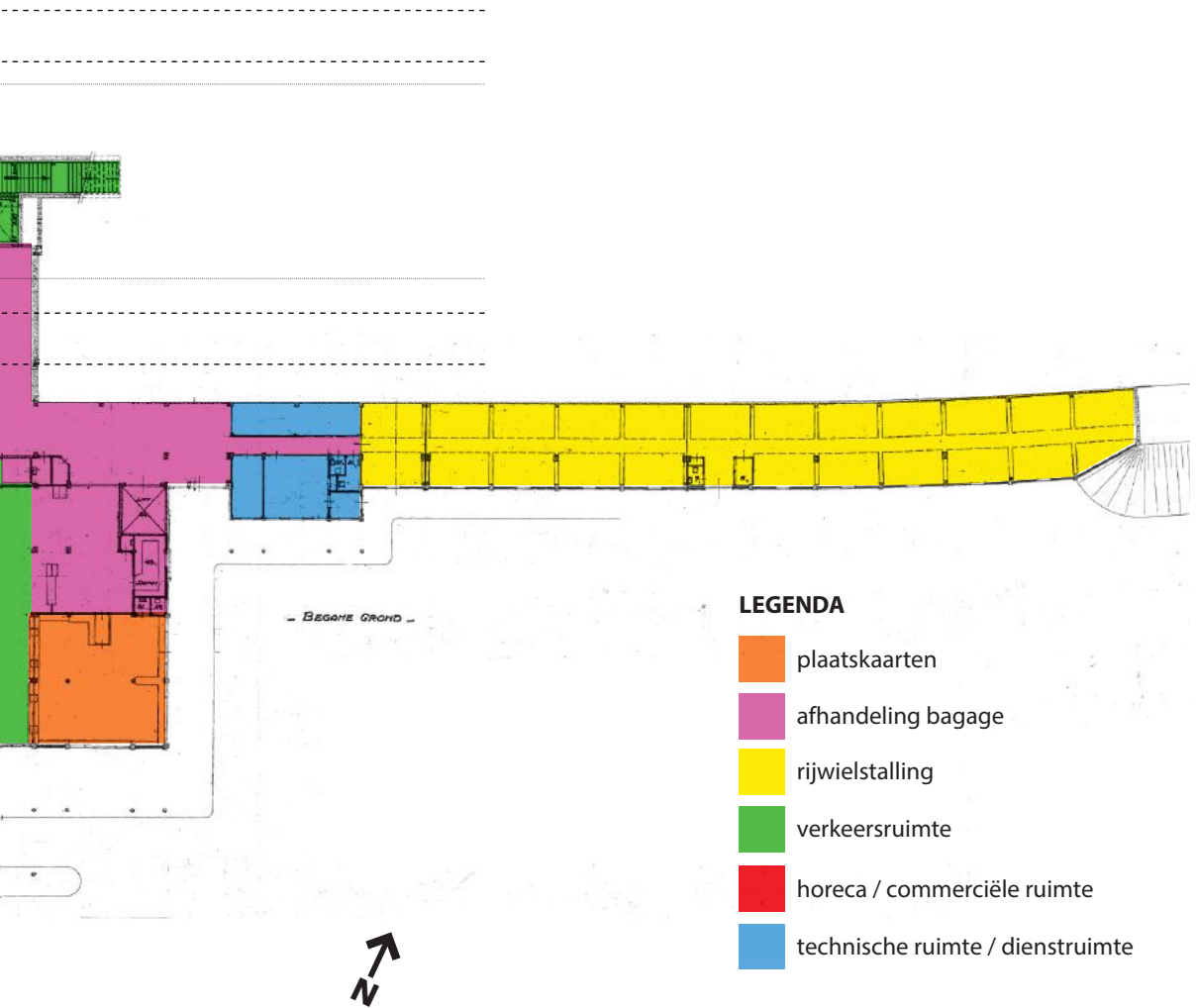
De naar voren springende luifel en de grote glaspui laten er geen twijfel over bestaan waar de ingang van het station zich bevindt. De ingang van het station wordt geaccentueerd met een betonnen portaal. Na betreding van de lichte centrale hal (het licht valt niet alleen binnen door de glaspui maar ook door negen grote daklichten), kon de reiziger een plaatsbewijs kopen aan de loketten direct rechts naast de entree. Daarna werd de eventuele bagage afgegeven bij de schaalknecht. De bagageafhandeling was bij Schellings ontwerpen altijd direct naast het plaatskaartenkantoor gesitueerd. De bagage werd naar het juiste perron

27) Schelling, 1953, p. 55.

28) Stationsarchitect D.A.N. Margadant maakte bij zijn ontwerpen ook onderscheid tussen tunnels voor arrivinge reizigers en goederen en vertrekkende reizigers en goederen. Bij station Den Haag Holland Spoor en station Haarlem kwam hij zo uit op vier tunnels naar het middenperron.

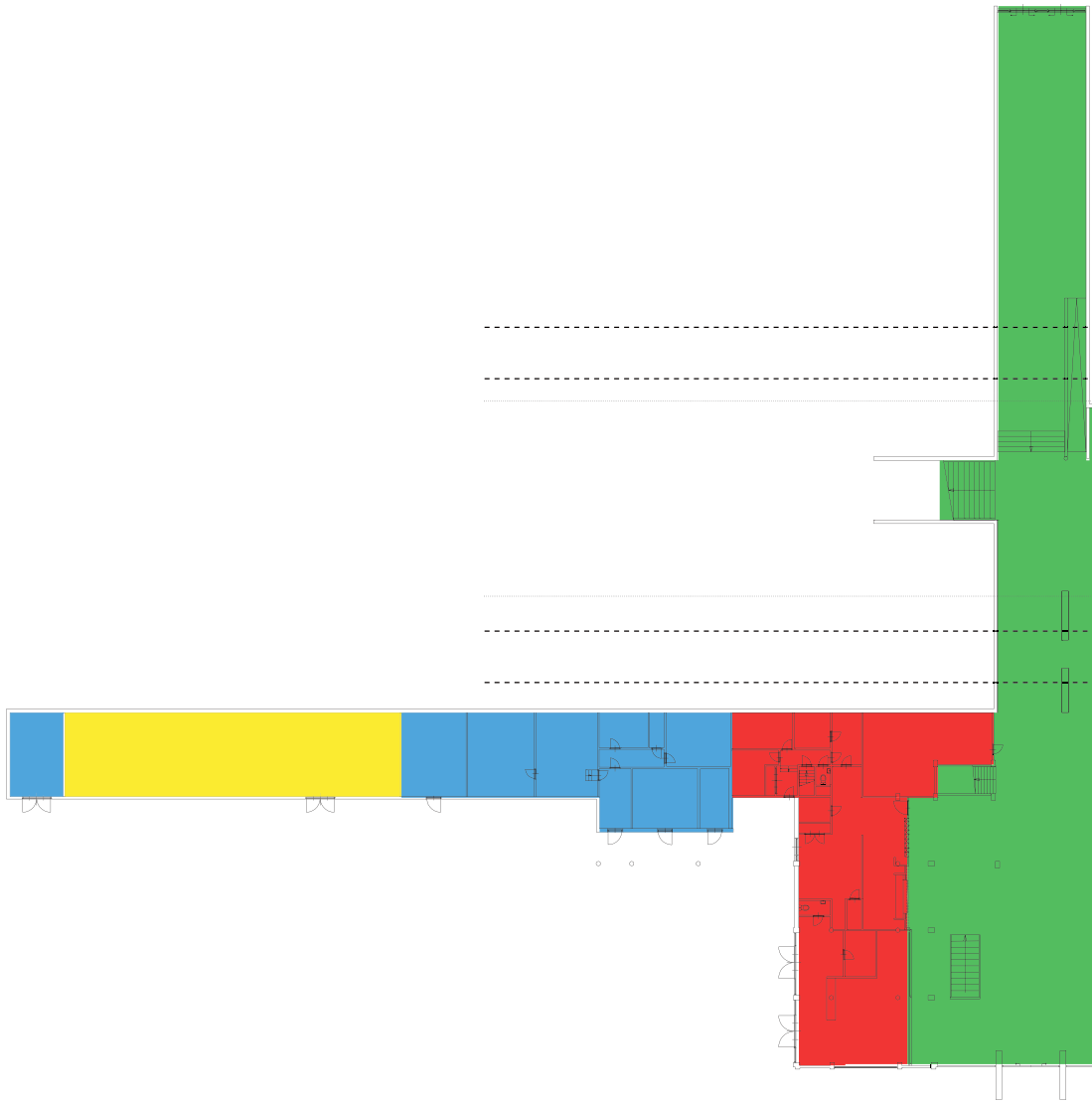


oorspronkelijke zonering station Zutphen, 1952



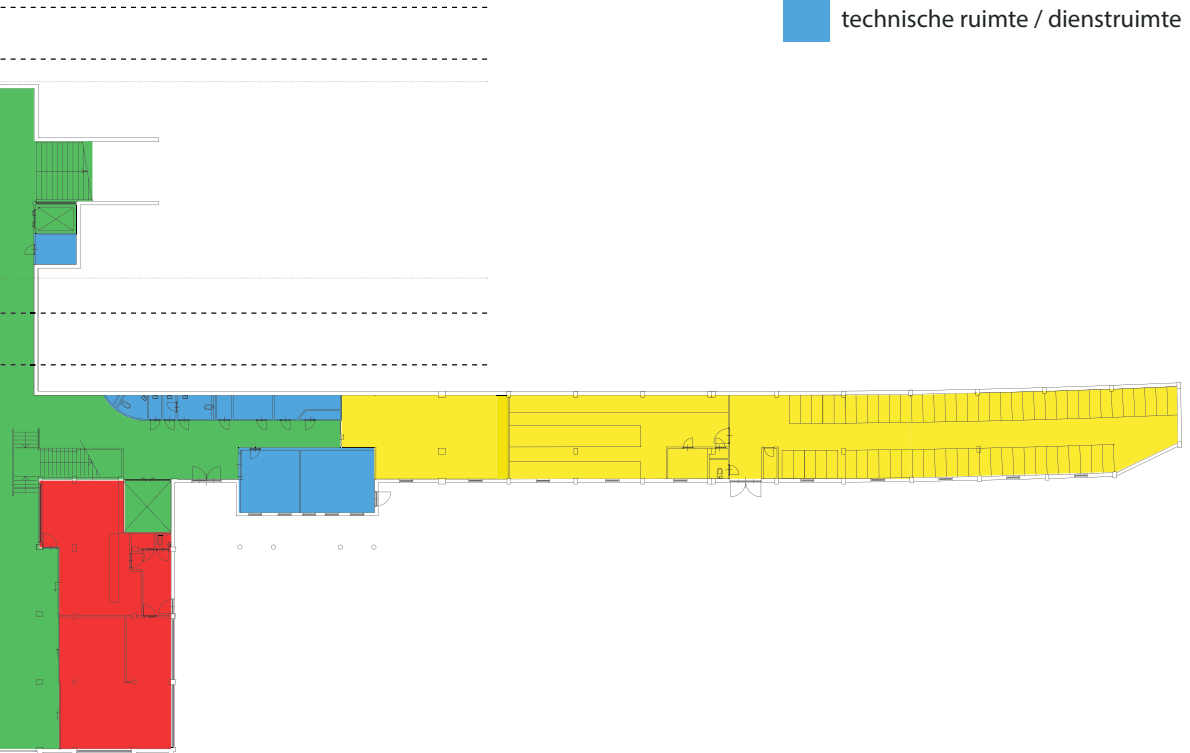
LEGENDA

-  plaatskaarten
-  afhandeling bagage
-  rijwielstalling
-  verkeersruimte
-  horeca / commerciële ruimte
-  technische ruimte / dienstruimte



LEGENDA

-  plaatskaarten
-  afhandeling bagage
-  rijwielstalling
-  verkeersruimte
-  horeca / commerciële ruimte
-  technische ruimte / dienstruimte





Deze heleregels

De heleregels zijn bedoeld om de veiligheid van de brand te waarborgen. Het is belangrijk dat u deze regels leest en begrijpt. De heleregels zijn bedoeld om de veiligheid van de brand te waarborgen. Het is belangrijk dat u deze regels leest en begrijpt.

Gegevens of brand

Gegevens of brand

snack van de maand
€1,-



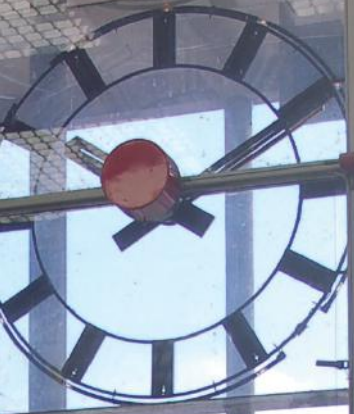
Onze huisregels

- 1. Het is niet toegestaan om...
- 2. Het is niet toegestaan om...
- 3. Het is niet toegestaan om...
- 4. Het is niet toegestaan om...
- 5. Het is niet toegestaan om...
- 6. Het is niet toegestaan om...
- 7. Het is niet toegestaan om...
- 8. Het is niet toegestaan om...
- 9. Het is niet toegestaan om...
- 10. Het is niet toegestaan om...

Ongeval of brand

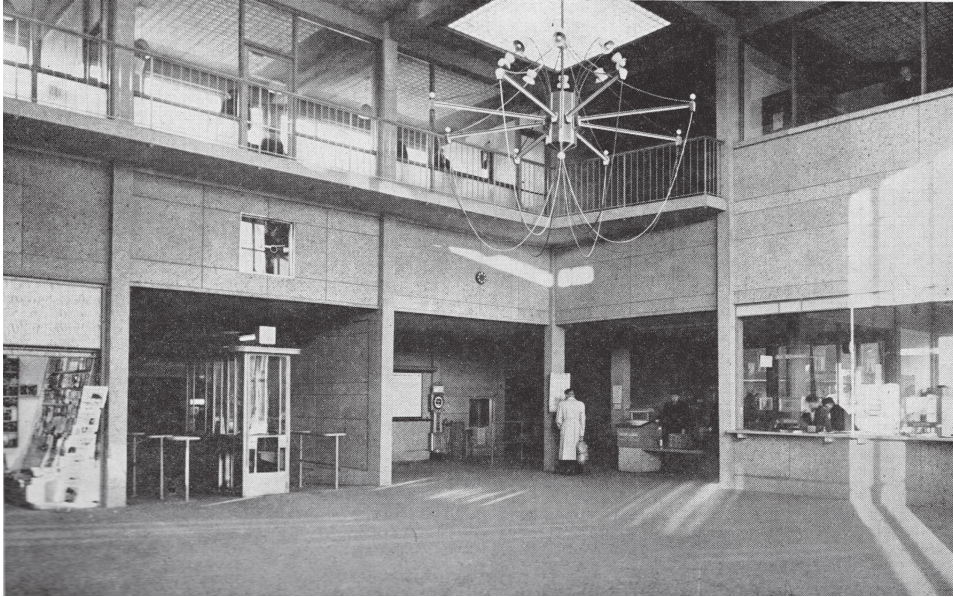






Centrum





centrale hal met bagagetunnels en loketten, ca. 1955

gebracht via de bagagetunnel die alleen door het personeel gebruikt mocht worden. De reiziger liet vervolgens het plaatsbewijs zien bij de controlepost aan het begin van de personentunnel. Overigens moesten ook gearriveerde reizigers bij deze controlepost hun plaatsbewijs nog eens tonen. Vervolgens begaf de reiziger zich naar het juiste perron waar eventueel in de wachtkamer op de trein gewacht werd. Zie ook plattegrond 'routing oorspronkelijke situatie' op pagina 56-57.

In de huidige situatie zijn er wat betreft routing de volgende zaken veranderd. Allereerst zijn de loketten – inclusief de loketramen – verdwenen. Deze hebben plaatsgemaakt voor kaartautomaten. Ook het loket voor de afgifte bagage is niet meer aanwezig. De achterliggende bagagetunnel is samengevoegd met de personentunnel. Daarnaast is eind jaren '90 de personentunnel doorgetrokken in noordelijke richting. Vooral voor forenzen die werken op het industrieterrein De Mars is het treinstation zo beter bereikbaar geworden. Verder kan het station nu ook betreden worden via de ondergrondse rijwielstalling. Na het stalen van de fiets komt de reiziger via een trap direct uit in de centrale hal.

Reizigersbeleving

Eerder in dit rapport hebben we beschreven hoe Schelling in zijn ontwerpen streefde naar een harmonisering van klassieke, monumentale gebouwtypologieën enerzijds en modernistische technologie en materialisering anderzijds. Dit leverde een strenge, sobere architectuur op. De compromisloze symmetrie in station Zutphen versterkt dit.

Ondanks het feit dat er op de begane grond van het voorgebouw vrijwel niets meer in originele staat is blijft deikbaarheid van de oorspronkelijke architectuur overeind. Dit komt vooral doordat het ruimtelijke concept – een grote, lichte centrale hal met daaromheen publieke functies – behouden is gebleven. Op de verdieping is de oorspronkelijke architectuur uit de jaren '50 beter intact gebleven. Deze vertrekken zijn echter niet toegankelijk voor het publiek. De hoge mate van ervaarbaarheid van het oorspronkelijke ontwerp geldt zeker ook voor het exterieur van het treinstation.

Bij het betreden van de perrontunnel en het middenperron is de beleebaarheid van het monument uit 1952 echter nagenoeg verdwenen. De tunnels zijn dusdanig intensief verbouwd dat Schellings hand nog maar amper is te herkennen. Op verschillende plaatsen is de originele betonconstructie wit geschilderd; terwijl Schelling zich over een dergelijke behandeling van betonelementen negatief heeft uitgelaten: 'Nergens het beton bedekken, nergens bepleisteren, zuiver de bestanddelen laten zien.' Deze compromisloze houding ten opzichte van de materialisering is in de latere verbouwingen niet voortgezet.²⁹

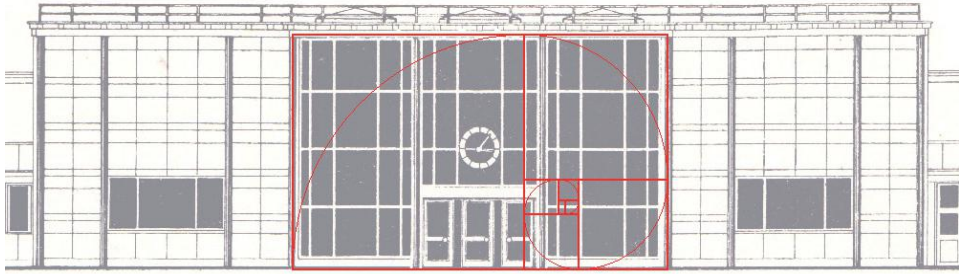
Architectonische Context

Typologie

Zelf onderscheidde Schelling twee typen stationsgebouwen, het kopstation en het doorgangsstation. Bij het doorgangsstation had de verhoogde ligging van het spoor ten opzichte van het straatniveau een duidelijke voorkeur bij Schelling.³⁰ Het station werd vervolgens op straatniveau tegen een keermuur gebouwd. Bij station Zutphen werd dit principe ook nagevolgd.

De houding die Schelling had ten opzichte van de constructie, het materiaalgebruik, maar ook het sobere gebruik van decoratie en ornamentiek moet zeker als progressief worden beschouwd. Schelling is in dat opzicht sterk beïnvloed door de ideeën van het modernisme zoals we ook in het voorgaande hoofdstuk behandeld hebben. Door de strak symmetrische compositie, lijkt het gebouw zich juist eerder in de traditie van het negentiende-eeuwse neoclassicisme te voegen. De typologie van Zutphen, waar sprake is van een groot centraal volume, geflankeerd door twee vleugels met kleinere volumes doet sterk denken aan de negentiende-eeuwse stations waar veelal sprake is van een forse middenrisaliet, met aan weerszijde kleinere hoekrisalieten. In dat opzicht kunnen we dus spreken van een enigszins traditionele typologie. Schellings keuze voor deze symmetrische compositie werd wellicht ingegeven door de stedenbouwkundige situering van het station in het wederopbouwplan van dit deel van Zutphen. Het station ligt feitelijk op het eind een bescheiden as, de symmetrische compositie sluit daar goed op aan. Bij Schellings ontwerpen voor de stations van Enschede, Hengelo, Leiden en Arnhem vormen de verschillende onderdelen van de stations asymmetrische composities en is er stedenbouwkundig minder aanleiding voor een classicistische symmetrie. In al deze gevallen is er door de grote overstekken sprake van een sterke horizontale geleiding. Daarnaast wordt bij deze stations de asymmetrische compositie in evenwicht gebracht door een verticaal volume: de

30) Het viaduct- en tunnelstation waren destijds nog geen gangbare types (Schelling, 1953, p. 57).



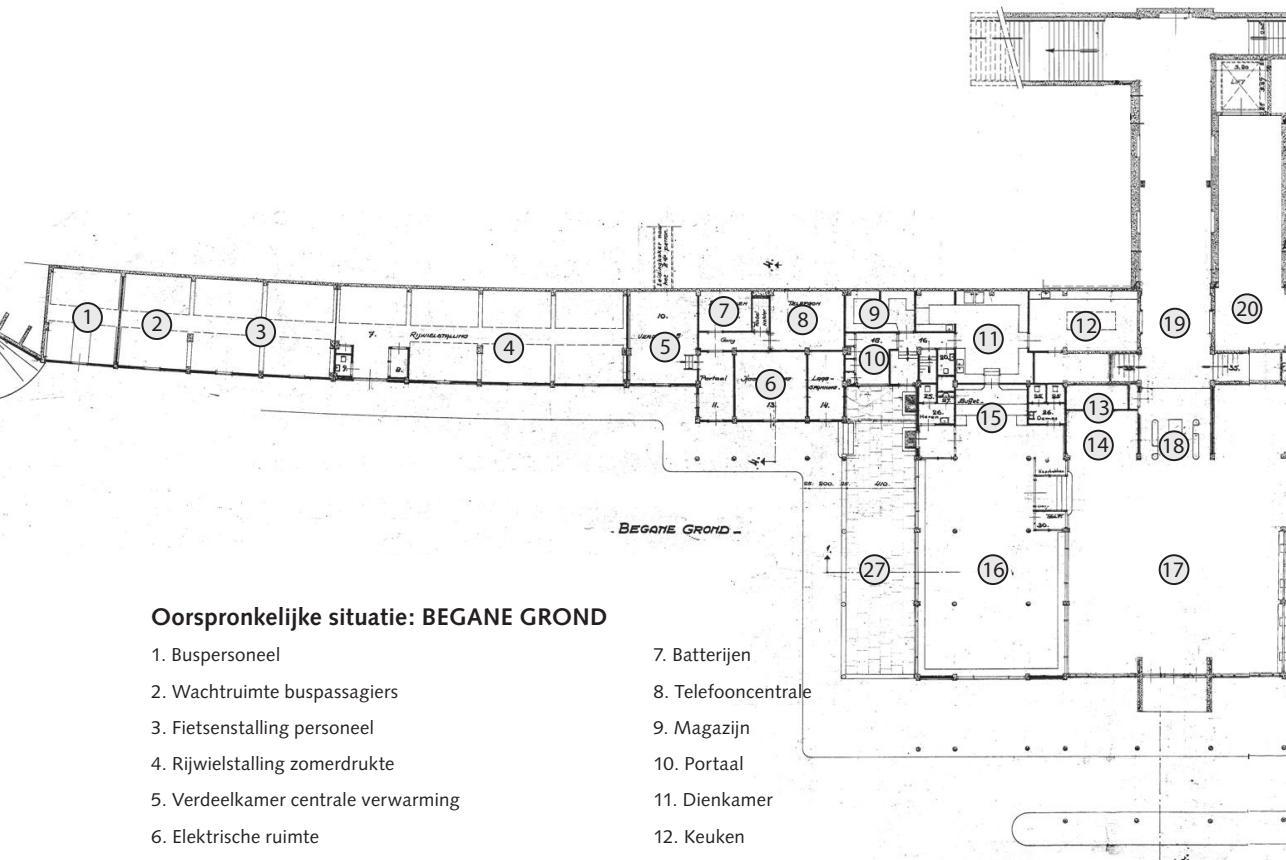
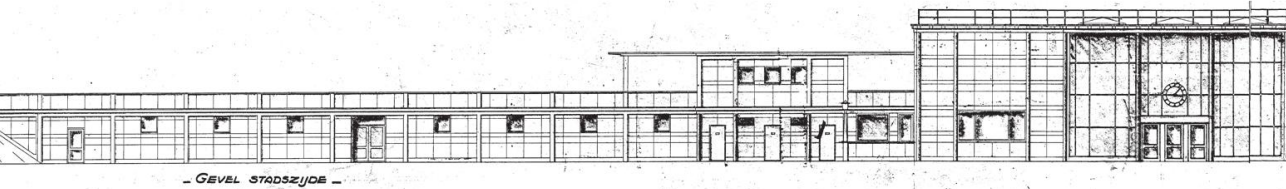
Gulden snede in het ontwerp van Schelling

klokkentoren. Zutphen is het enige naoorlogse station waar de toren ontbreekt. De toren was bij station Zutphen niet nodig omdat hier de centrale verwarming uit de nabijgelegen locomotievenloods gebruikt kon worden.³¹

Maatsysteem en systeembouw

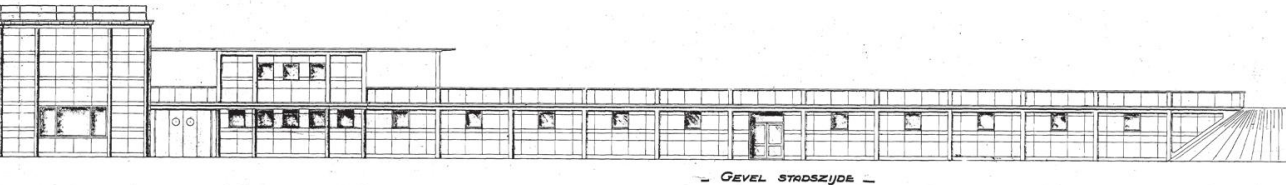
Bij het ontwerpen van station Zutphen heeft Schelling gebruik gemaakt van een grid van vierkanten op een stramien van 4,5 m. Soms werd hiervan afgeweken door deze vierkanten door de helft te delen. De hoofdconstructie is op dit grid van hele en halve vierkant uitgelijnd. Het gebruik van een grid als onderlegger is een logisch gevolg van de systeembouw met prefab betonelementen en is dan ook terug te vinden in veel naoorlogse architectuur. Tijdens de wederopbouw is de ontwikkeling van bouwsystemen die snel en goedkoop vooral woningbouw kon opleveren het belangrijkste speerpunt van de bouwindustrie. Niet alleen de oorlogschade maar vooral de geboorte-explosie vlak na de oorlog bracht het woningtekort tot recordhoogte. Schelling was in het gebruik van een grid en prefab betonelementen dus zeker niet uniek, verschillende bouwsystemen werden in deze periode ontwikkeld. Bijvoorbeeld het Britse Airey-systeem dat in Nederland door J.F. Berghoef in onder andere Slotervaart werd toegepast of het Franse Dura-Coignet en het Nederlandse Welschen-systeem waarmee Ernest Groosman duizenden woningen heeft ontworpen. Schelling heeft echter in 1949 expliciet zijn waardering uitgesproken voor de rationele gridverdeling van Auguste Perret en de

31) Zutphensch Dagblad, 29 mei 1953.

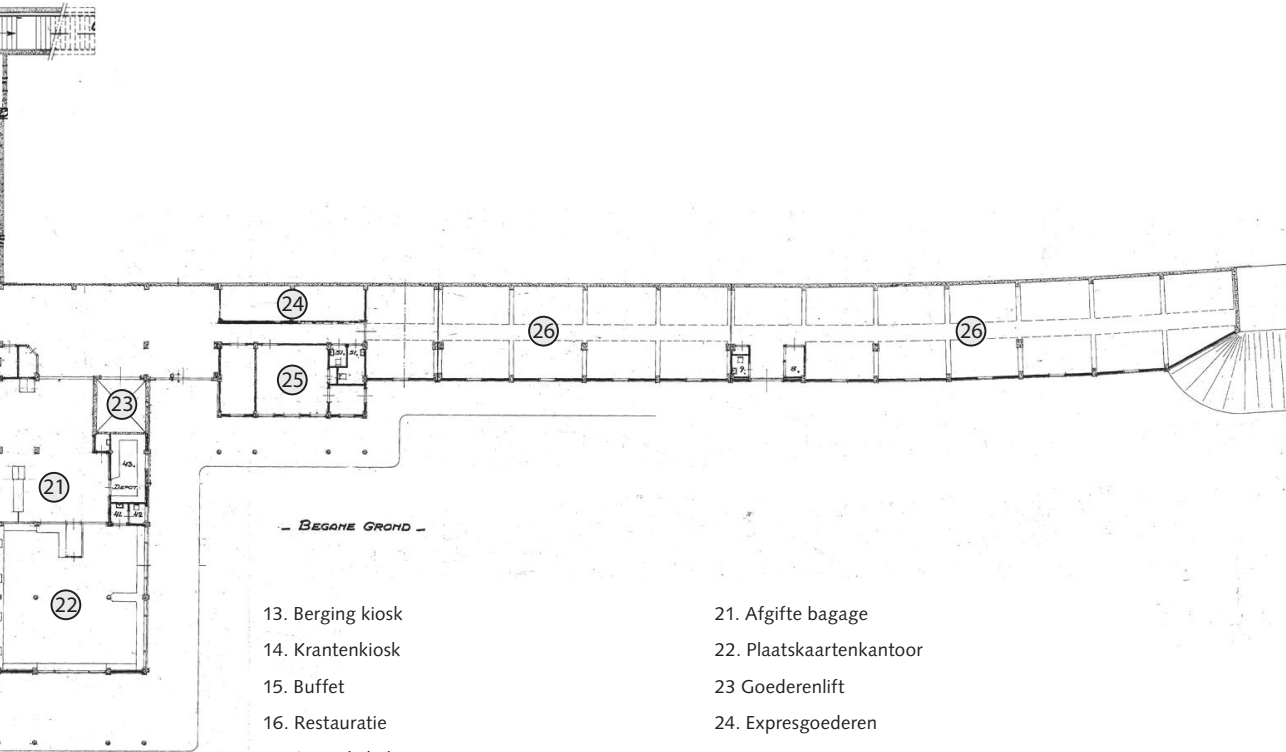


Oorspronkelijke situatie: BEGANE GROND

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| 1. Buspersoneel | 7. Batterijen |
| 2. Wachruimte buspassagiers | 8. Telefooncentrale |
| 3. Fietsenstalling personeel | 9. Magazijn |
| 4. Rijwielstalling zomerdruckte | 10. Portaal |
| 5. Verdeelkamer centrale verwarming | 11. Dienkamer |
| 6. Elektrische ruimte | 12. Keuken |



- GEVEL STADSZIJDE -

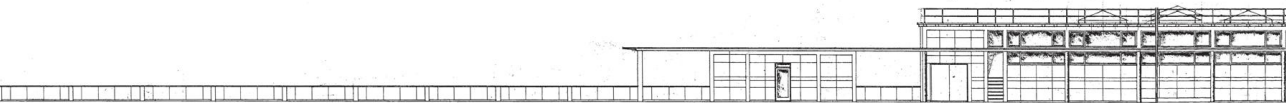


- BEGANE GROND -

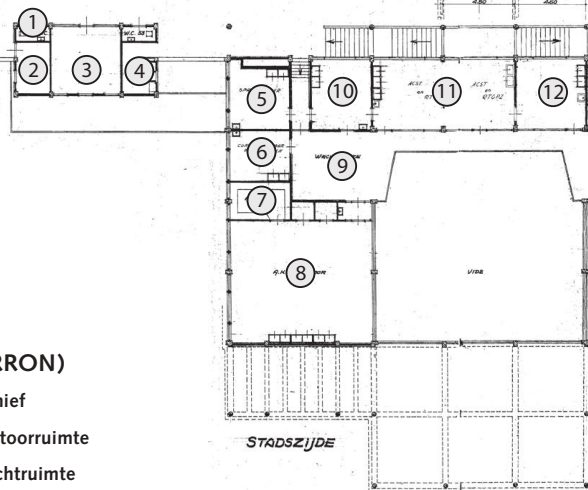
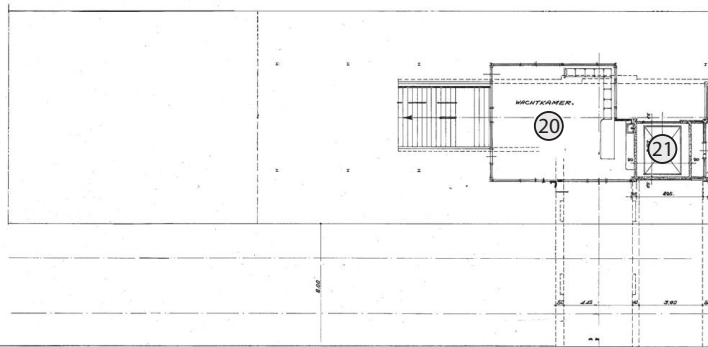
- 13. Berging kiosk
- 14. Krantenkiosk
- 15. Buffet
- 16. Restauratie
- 17. Centrale hal
- 18. Controle
- 19. Perrontunnel
- 20. Bagagetunnel

- 21. Afgifte bagage
- 22. Plaatskaartenkantoor
- 23. Goederenlift
- 24. Expresgoederen
- 25. Kantoor P.T.T. post
- 26. Rijwielstalling
- 27. Terras





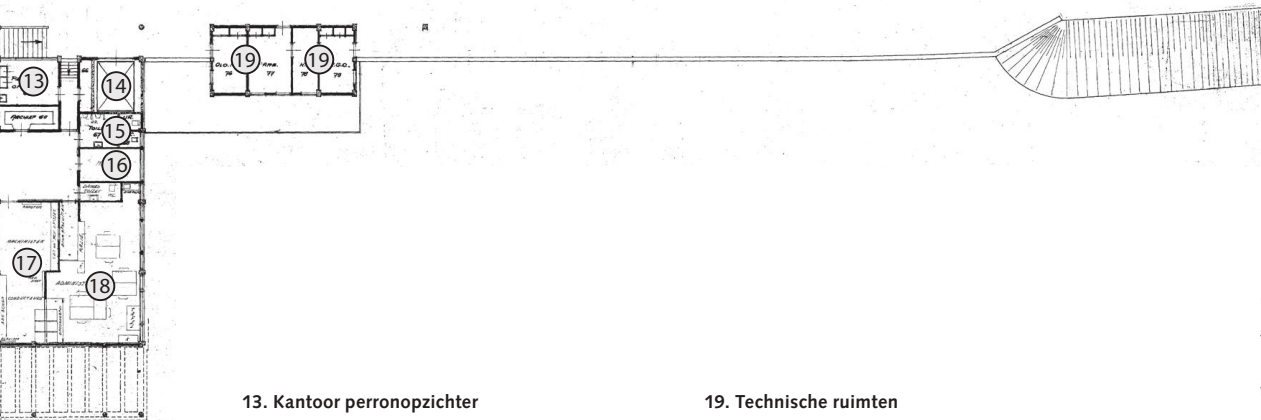
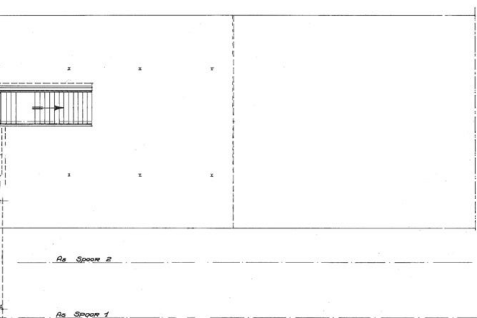
GEVEL PERRONZIJDE



STADSZIJDE

Oorspronkelijke situatie: EERSTE VERDIEPING (PERRON)

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| 1. Toilet | 7. Archief |
| 2. Opslag | 8. Kantoorruimte |
| 3. Wachtkamer | 9. Wachtruimte |
| 4. Toilet en urinoir | 10. Kantoor stationschef |
| 5. Spreekkamer | 11. Kantoorruimte |
| 6. Ambtenaar woningzaken | 12. Kantoorruimte |



13. Kantoor perronpzichter

14. Lift

15. Toilet

16. Magazijn

17. Ruimte treinpersoneel

18. Administratie

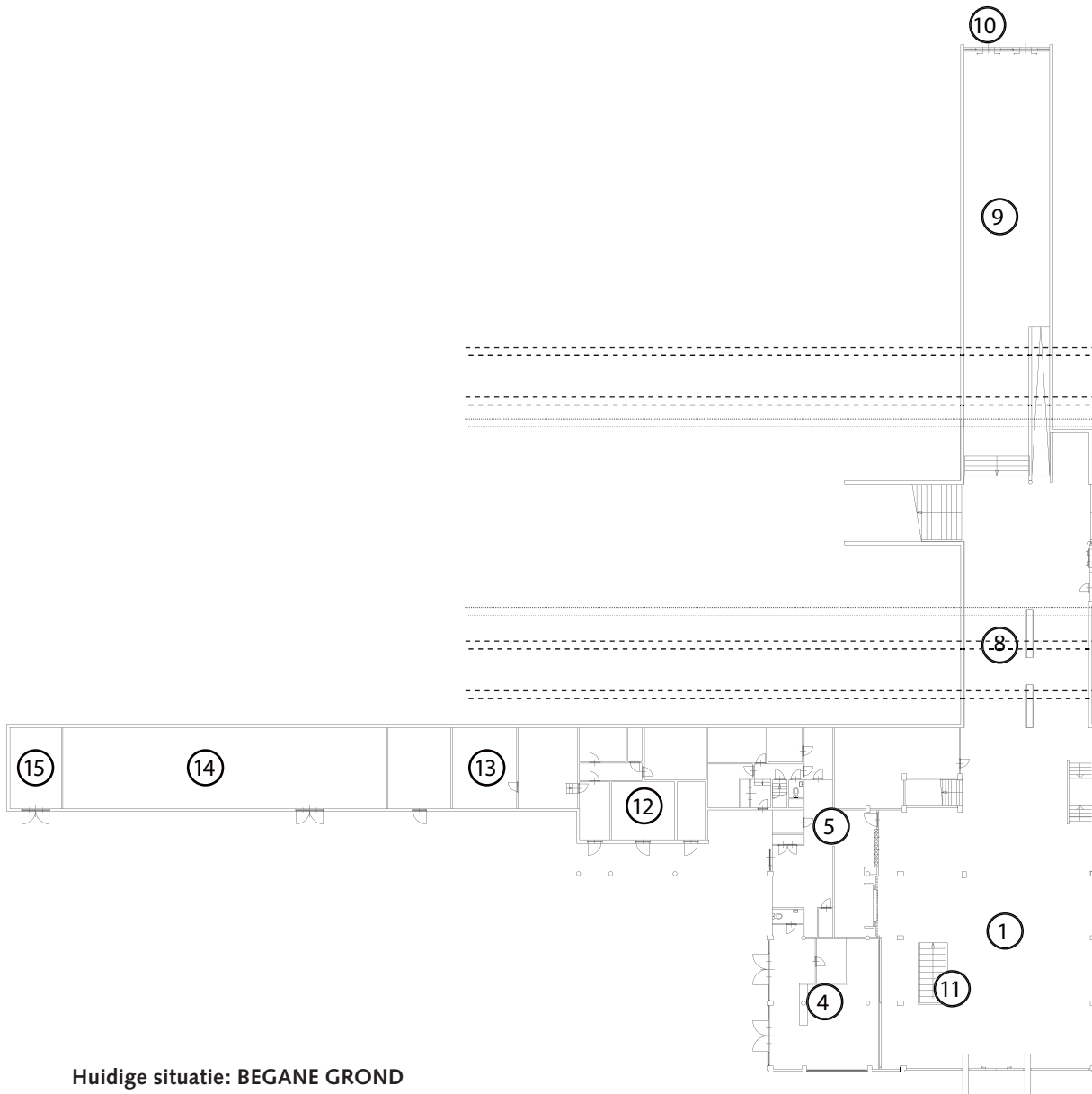
19. Technische ruimten

20. Wachruimte met kiosk

21. Lift

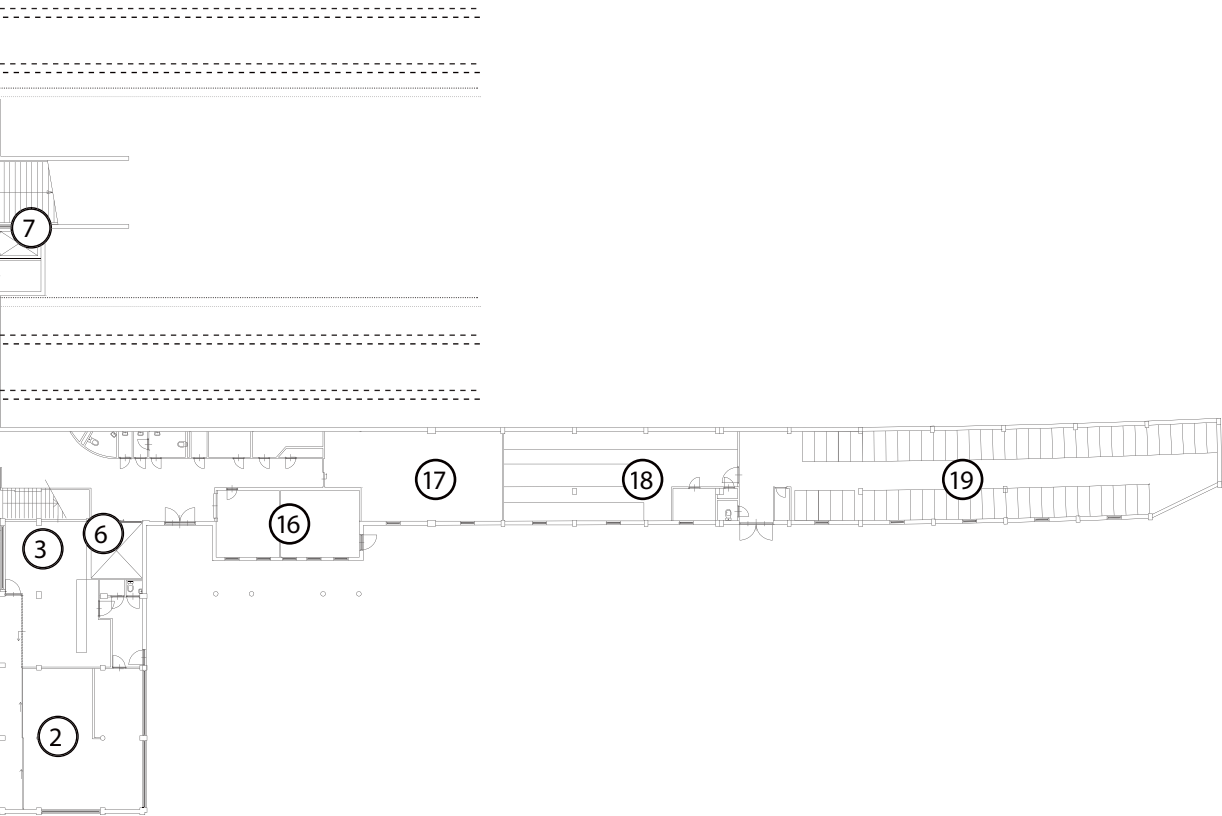
VERDIEPINGSPLAN





Huidige situatie: BEGANE GROND

- | | |
|-----------------------|----------------------------------|
| 1. Centrale hal | 7. Lift middenperron |
| 2. Leegstaande ruimte | 8. Reizigerstunnel |
| 3. Kiosk | 9. Doorgetrokken reizigerstunnel |
| 4. Bloemenwinkel | 10. Uitgang noordzijde |
| 5. Snackbar | 11. Trap naar fietskelder |
| 6. Lift perron 1 | 12. Technische ruimte (elektra) |



13. Technische ruimte (verwarming)

14. Fietsenstalling personeel

15. containerruimte.

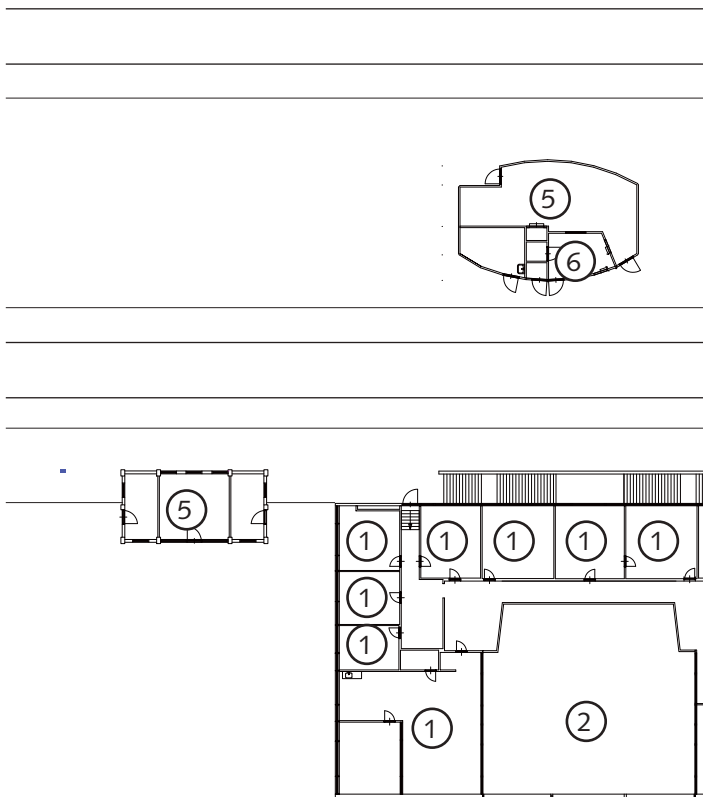
16. Opslag magazijn

17. Scootmobielstalling

18. Opslag vals gestalde fietsen (gemeente Zutphen)

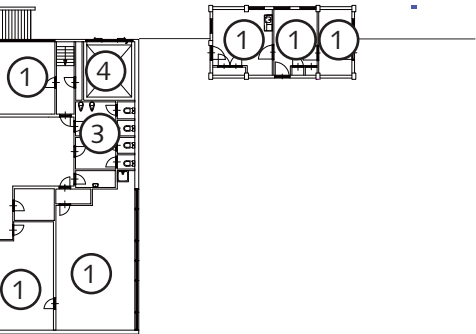
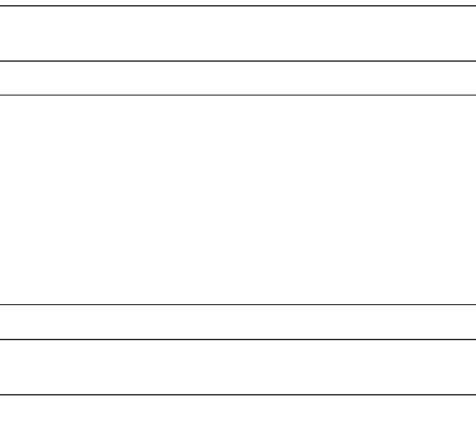
19. Brommerstalling





Huidige situatie: EERSTE VERDIEPING

- 1. Kantoorruimte
- 2. Vide
- 3. Toiletten
- 4. Lift
- 5. Wachtruimte
- 6. Kiosk



in zijn naoorlogse werk herkenbare bewondering voor de systematiek maar ook de detaillering van Perrets architectuur maken de relatie tussen het werk van Schelling en Perret evident.³²

Bij zijn bespreking van de universiteitsgebouwen van Denis Honegger had Schelling met nadruk zijn waarding uitgesproken voor de 'klassieke voorbeelden' waarop het werk was gebaseerd, en de 'rustige, zuivere verhoudingen (...) die voor iedereen aanvaardbaar zijn.'³³ Het is dan ook niet verrassend dat Schelling zelf op een uiterst consequente manier gebruik maakt van de gulden snede. Niet alleen in de voorgevel is deze klassieke verhouding terug te vinden, ook de plattegrond en de bouwvolumes zijn op de gulden snede afgestemd.

Materialisering

De stations die Schelling na de Tweede Wereldoorlog ontwerpt verschillen nogal van zijn vooroorlogse werk. De meest in het oog springende ontwikkeling is de consequente toepassing van beton als bouw materiaal. Al eerder, bij station Enschede (1950) had Schelling uitvoerig geëxperimenteerd met beton. Zowel de gevel, de draagconstructie als de decoratieve elementen waren uit beton vervaardigd. In een artikel uit 1950 schrijft hij dat 'dit materiaal na de oorlog het minst moeilijk te verkrijgen was'.³⁴ Toch is deze principiële toepassing van beton niet louter uit nood geboren. Dat blijkt wel uit de tijdschriftartikelen die in de voorgaande paragrafen geciteerd zijn. Zeker voor de Tweede Wereldoorlog kende Nederland een zeer dominante baksteentraditie, iets wat ook door progressieve architecten als Berlage en Dudok niet werd losgelaten. Dat geldt overigens ook voor Schellings eigen vooroorlogse ontwerpen zoals station Naarden-Bussum (1926) station Amsterdam Amstel en Muiderpoort (beide 1939). De keuze voor beton had dus zowel een pragmatische als een principiële kant.

In de naoorlogse architectuur van Schelling is vooral de manier waarop de beton wordt toegepast interessant. Schelling brengt op twee manieren onderscheid aan tussen de betonelementen: reliëf en kleur. Ook deze technieken zijn voor een belangrijk deel geïnspireerd op het werk Auguste Perret en Denis Honegger.³⁵

32) Schelling, 1949, p. 337.

33) Schelling, 1951, p. 206.

34) Schelling, 1950, p. 726.

35) Schelling, 1950.

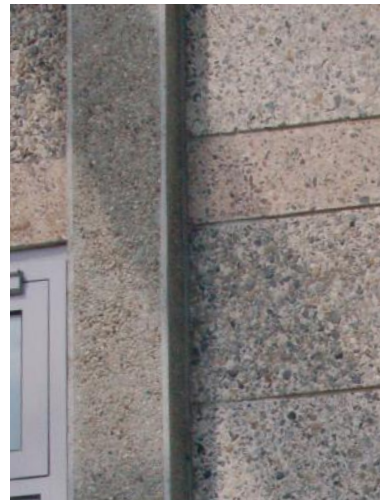
De hoofddraagconstructie – d.w.z. de balken, kolommen en vloeren – zijn op de bouwplaats gestort. Normaal gesproken heeft het beton dan een glad oppervlak waarin hooguit de afdruk van de bekisting enigszins zichtbaar is. Schelling heeft er bij deze gebouwonderdelen voor gekozen om de oppervlakken te zandstralen. Het zand-cementmengsel dat aan de oppervlakte ligt wordt weggespoten waardoor de grindkorrels naar de oppervlakte komen. Hierdoor krijgt het beton een ruwe, haast rustieke uitstraling. De scherpe randen van de constructieonderdelen worden verkregen door de hoeken van de volumes met een hoekstrip af te dekken tijdens het zandstralen. Volgens Schelling nodig om 'het werk een prachtige kantigheid' te geven.³⁶ Het zandstralen zou anders de volumes enigszins hebben afgerond.

Bij het ontwerp voor station Enschede had Schelling al uitvoerig geëxperimenteerd met allerlei toeslagmaterialen zoals baksteenpuin en pannengruis. Door deze materialen aan het betonmengsel toe te voegen konden de betonnen gevelplaten verschillende tinten krijgen.

Als afwerking van de gevel en wanden zijn betontegels toegepast. Bij Zutphen zijn twee kleuren gebruikt; enigszins blauwe platen en meer rode platen. De blauwe tint is ontstaan door de toevoeging van vuursteen, de rode tint door de toevoeging van baksteenpuin.³⁷ Deze betonplaten werden geprefabriceerd. Hierdoor kon een hoge mate van precisie én een hoge bouwsnelheid worden bereikt. De platen hebben een onderlaag van 2,5 cm normaal gewapend beton, daarop wordt een laag specie aangebracht. Het toeslagmateriaal – in dit geval de vuursteen of het baksteenpuin – wordt



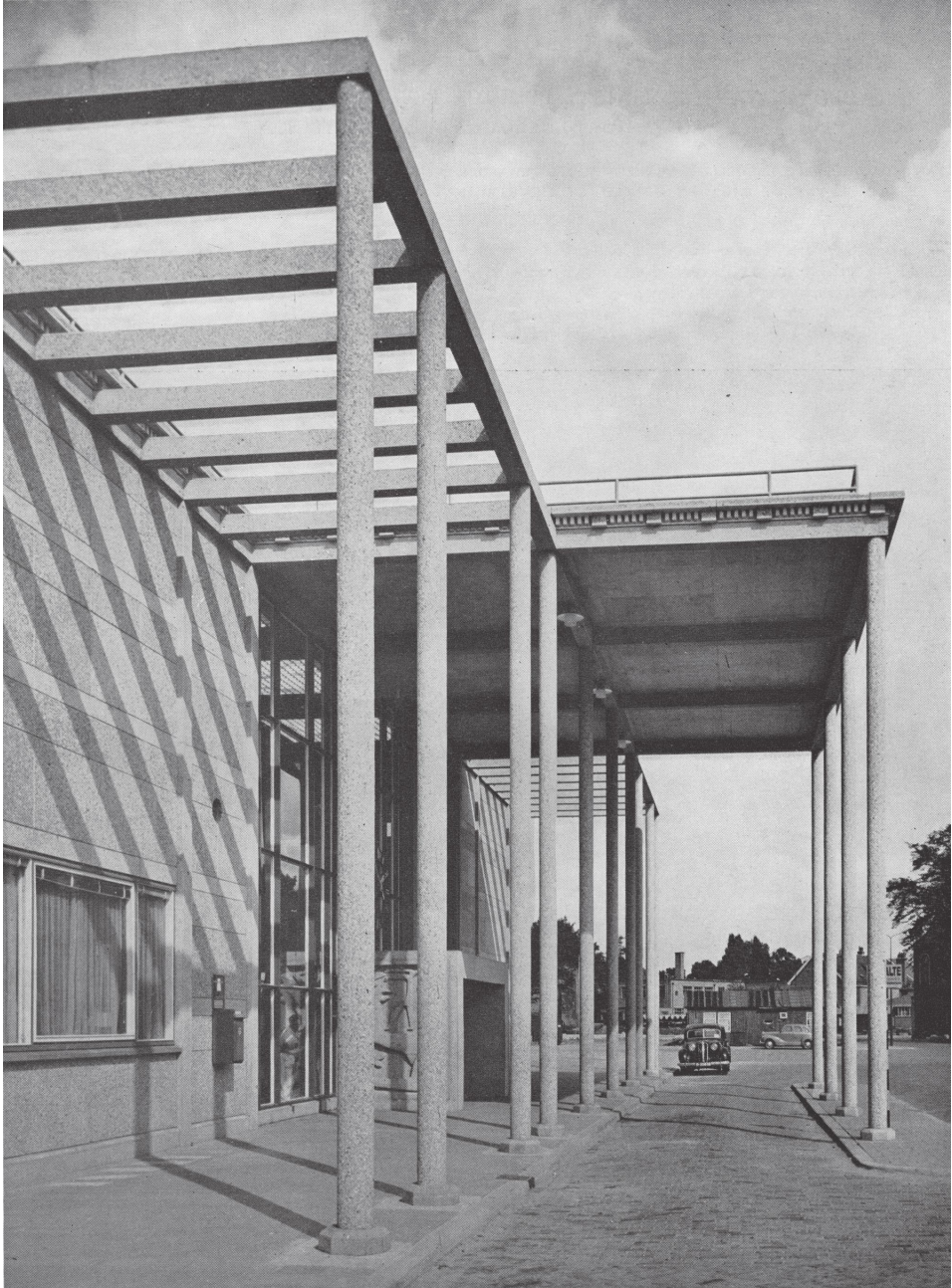
Verschillende tinten betonnen gevelplaten



afgedekte randen van de constructieonderdelen

36) Schelling, 1950, p. 732.

37) Schelling, 1952b, p. 335.



luifel en entree met autoweg om bagage af te geven, ca. 1955

vervolgens over de laag specie gestrooid. Met een wals wordt het toeslagmateriaal in de specie gedrukt. Na het uitharden van de specie worden de betonplaten gladgeschuurd.³⁸

Heel expliciet spreekt Schelling zich uit tegen alles wat het eerlijke beton aan het zicht kan onttrekken: 'Nergens het beton bedekken, nergens bepleisteren. Zuiver de bestanddelen laten zien, het bindmiddel zowel als de toeslagstoffen.' Het beton hoeft zich 'niet te schamen voor zijn afkomst', en daarom moest het niet kunstmatig worden verfraaid of 'bedrieglijk op natuursteen gaan gelijken', aldus Schelling.³⁹

Luifel en overstekken

De prominente aanwezigheid van de luifels is typerend voor het naoorlogse werk van Schelling. De eerdere stations zoals Naarden-Bussum en Sittard zijn in dat opzicht veel kubistischer. De doosvormige volumes hebben geen overstekende dakrand en de luifels zijn maar zeer bescheiden van formaat. Bij de naoorlogse stations maakt Schelling de overgang tussen binnen en buiten theateraler door een tussengebied in de vorm van een portico te ontwerpen. De kolommen en vooruitspringende luifels waren volgens Schelling 'Een middel om het naar-binnennodigen nog meer te accentueren'.⁴⁰ De toepassing van dit soort overgangsgebieden leunt sterk op de klassieke bouwkunst.

Ook het decoratieve blokpatroon op de lijst is terug te voeren op de Griekse en Romeinse metopen en triglifien⁴¹, hetzij dat ze hier in een zeer geabstraheerde vorm wordt toegepast.

De ronde kolommen zijn in Zutphen niet met cannelures (verticale groeven in de kolom) versierd zoals bij station Enschede en Hengelo wel het geval is. De dimensionering van de kolommen is opvallend slank. De basementen van de



lijst

38) Schelling, 1950, p. 731.

39) Schelling, 1950, p. 726, 733.

40) Schelling, 1953, p. 65.

41) Een triglif is een versiering van het fries: de "balkkop" van een Dorische tempel, met meestal drie "verhogingen" (twee gleuven), verwijzend naar de houten voorloper. Het gebied tussen de triglifien is de metope.

kolommen zijn nu cilindervormig, deze hadden oorspronkelijk een achthoekige vorm. De kolommen die op perron 1 staan hebben nog wel hun oorspronkelijke basement.

Een ander karakteristiek element in de naoorlogse architectuur van Schelling is de pergola, die hij aan weerszijde van de luifel heeft toegepast. Bij zonnig weer werpt deze fraaie schaduwen op de achterliggende gevel. Daarnaast onthult de pergola het betonnen frame van kolommen en balken. Het laat eigenlijk zien hoe het gebouw constructief in elkaar zit.

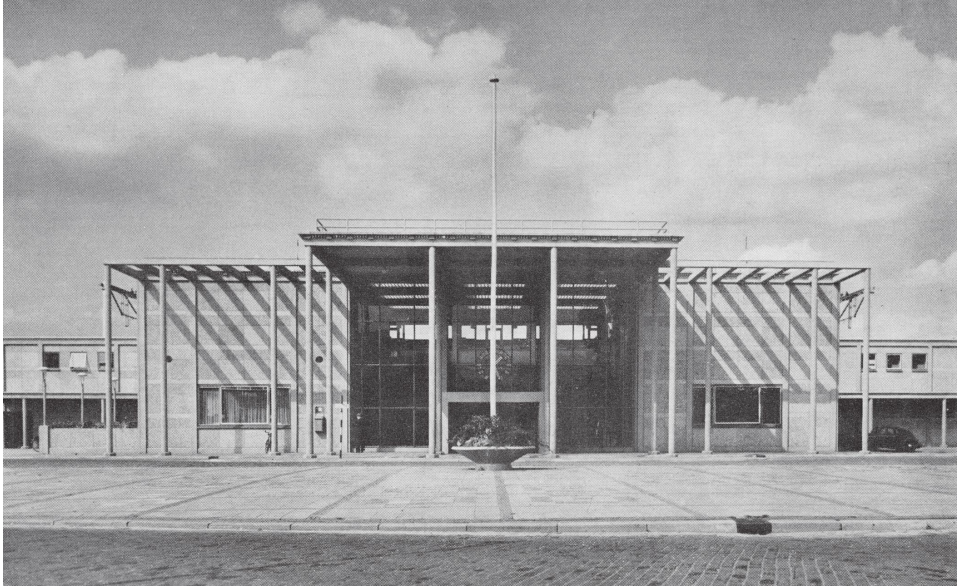
Tussen de eerste en de tweede colonnade liep oorspronkelijk een weg. Auto's konden hier voorrijden waarna de bagage onder de beschutting van de luifel uitgeladen werd. Met de huidige inrichting van het stationsplein is dit niet meer mogelijk.



kolommen op perron 1 met hun nog oorspronkelijke basement

Voorgevel

Meest opvallend aan de voorgevel is de forse glaspui voor de entreehal. Dergelijke metershoge glaspuien had Schelling al eerder toegepast bij station Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort (beide 1939). De glaspui is in Zutphen ontwikkeld tot een transparant scherm dat tussen de draagconstructie is geplaatst. (Dat is dus wat anders dan het traditionele venster, wat veel meer een gat in een verder gesloten gevelvlak is.) Deze mate van transparantie is atypisch voor Schellings naoorlogse oeuvre dat enigszins massief aandoet. In een artikel in 1953 had Schelling wel benadrukt dat het station 'allereerst een ontvangstruimte moet zijn', waarbij het stationsgebouw 'dit ontvangen op een zo duidelijk mogelijke wijze [moet] uitdrukken'. Dit kon volgens Schelling bereikt worden door de centrale hal zo open mogelijk te ontwerpen: 'De aandacht moet daarbij niet worden getrokken door de grote omvang van die hal, maar door zijn openheid, zijn contact met de omgeving. Als bouw materiaal is hier dus het glas nodig. Het is gewenst dit glas zo laag mogelijk door te trekken, door de borstwering te vermijden. De hal wordt op die wijze omringd door doorzichtige wanden.'



voorgevel, ca. 1955

Vooral in Zutphen wist Schelling een dergelijk resultaat te bereiken. Zijn andere naoorlogse stations zijn veelal gesloten van aard.

Zowel de glaspui, als de vlakverdeling daarbinnen is vormgegeven volgens de verhoudingen van de gulden snede. Ook bij de vormgeving van de voorgevel legt Schelling de nadruk op de overgang tussen de verschillende ruimten, oftewel, hoe sluit de openbare ruimte aan op de ontvangthal. Deze ontvangthal werd door hem als de meest belangrijke ruimte van het gebouw beschouwd. In 1953 schreef hij: 'Het station moet m.i. in de allereerste plaats een ontvangstruimte zijn. Het gebouw moet dit ontvangen op een zo duidelijk mogelijke wijze uitdrukken.'⁴² Om zoveel mogelijk aandacht te vestigen op de centrale hal diende er dus veel glas te worden toegepast. Om die reden werd er ook aan de binnenwanden van de ontvangstruimte veel glas gebruikt.

Ook het betonnen portaal dat in het midden van de pui is geplaatst heeft de verhouding van de gulden snede. Oorspronkelijk zaten hier drie losse deuren in;

42) Schelling, 1953, p. 64.



vlakverdeling in glazen pui van de voorgevel



deze zijn echter in de loop der jaren vervangen. In 1953 beweerde Schelling dat hij deze deuren eigenlijk als 'een noodzakelijk kwaad' beschouwde. Het was volgens hem veel beter wanneer er in het 'geheel geen deuren in het station waren en alleen maar opvouwbaar hekken om het gebouw 's nachts af te kunnen sluiten.' Het Nederlandse klimaat liet een dergelijke oplossing echter niet toe.⁴³

Boven de ingang is een stationsklok gepositioneerd. Dit type stationsklok is ook toegepast bij station Arnhem (gesloopt), Leiden (gesloopt), en Hengelo. De klok werd door Schelling gezien als het archetypische object waaraan een treinstation herkend zou moeten worden.⁴⁴

Het transparante deel van het portaal wordt geflankeerd door twee symmetrische gevelvlakken. In de gesloten vlakken zijn blauwige betontegels toegepast, afgewisseld met smallere roodkleurige banden. De beplating is tussen de kolommen geplaatst waardoor het constructieve frame in het zicht is gebleven.

Indeling van het voorgebouw

Schelling heeft geprobeerd de verschillende functies op zowel de begane grond, als de verdiepingen, zoveel mogelijk aan de centrale hal te verbinden. Direct rechts naast de entree bevonden zich de loketten, daarachter een balie waar bagage kon worden afgegeven. Links naast de perrontunnel bevond zich een kleine kiosk waar tijdschriften en kranten werden verkocht. De westelijke zijbeuk was oorspronkelijk één open ruimte; hier was de stationsrestaurant. Deze is nu in tweeën gedeeld en huisvest een bloemenwinkel en een snackbar.

Het vloerniveau van de stationsrestaurant en het naastgelegen terras lag in de oorspronkelijke situatie ongeveer een meter hoger dan de centrale hal om een beter uitzicht op het (bus)plein en de stad te bieden. Dit is nu niet langer meer het geval.

Op de verdieping waren vooral dienst- en kantoorruimten. Ook deze vertrekken grenzen bijna allemaal via een omloop aan de vide in de centrale hal. De binnenwand langs het balkon was uitgevoerd met veel glas. Dit is nu met een grijze beplating dichtgemaakt. De balustrade langs het balkon is nog in oorspronkelijke staat.

In het dak van de centrale hal zitten negen piramidevormige daklichten. Om direct zonlicht te temperen zijn er rooster in aangebracht. Uit historische foto's kunnen

43) Schelling, 1953, p. 60, 61.

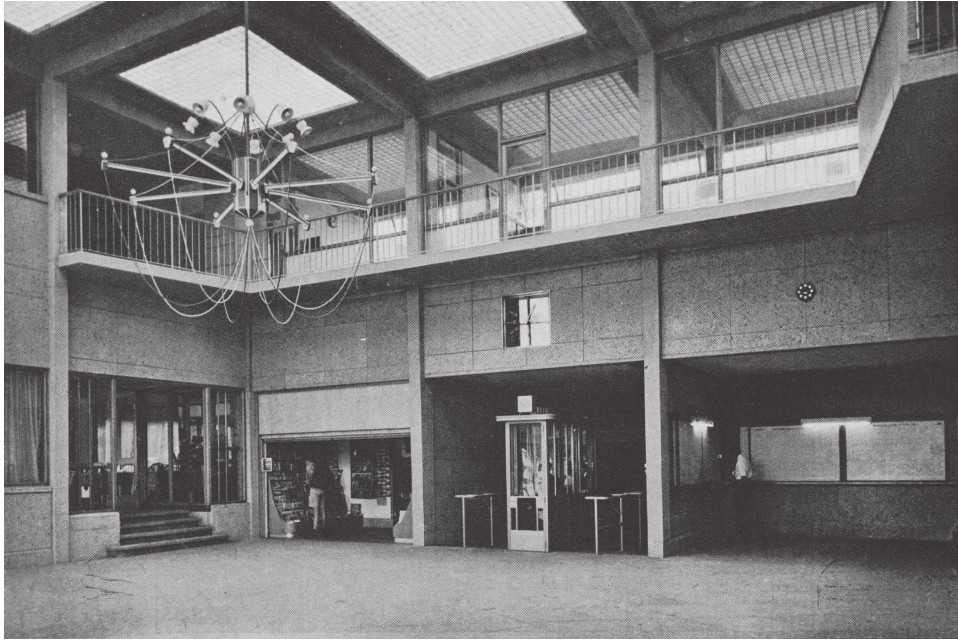
44) Schelling, 1953, p. 63.



centrale hal, met trap naar fietskelder

centrale hal, richting perrontunnel





centrale hal met controlepost aan de ingang van de tunnel, ca. 1955

centrale hal



we opmaken dat deze roosters al in de jaren vijftig aanwezig zijn en dus onderdeel van het oorspronkelijke ontwerp. De daklichten accentueren de gridstructuur waarop het gebouw is gebaseerd.

Perrontunnel

In de perrontunnel is van het oorspronkelijke ontwerp weinig overgebleven. Vooral eind jaren '90 zijn er veel veranderingen doorgevoerd. Schelling had in de jaren '50 twee gescheiden tunnels ontworpen, één voor de reizigers, en een tweede parallel tunnel voor snelgoederen, bagage en poststukken. Deze bagagetunnel was niet toegankelijk voor het publiek.

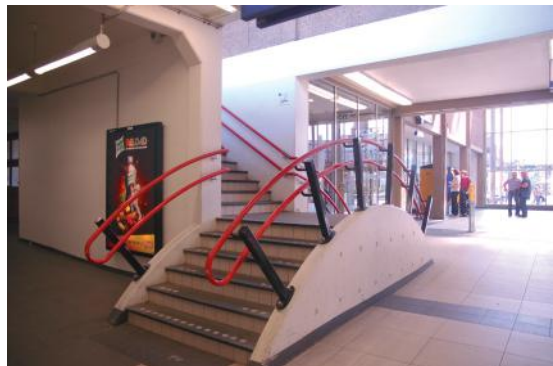
Voordat de reiziger de perrontunnel kon betreden moest het plaatsbewijs worden getoond bij de controlepost die aan de ingang van de tunnel was geplaatst. Bij deze controlepost moesten ook arriverende reizigers nogmaals hun plaatsbewijs laten zien.

Eind jaren '90 zijn in de perrontunnels twee grote ingrepen gedaan: allereerst is de personentunnel doorgetrokken zodat het station ook bereikbaar is geworden vanaf de Havenstraat (de noordzijde van het station). Daarnaast is de voormalige bagagetunnel bij de reizigerstunnel getrokken. Alles bij elkaar levert dit een rommelige perrontunnel op met hoogteverschillen en allerlei obstakels.

Vanwege het samenvoegen van de tunnels moest de trap aan de oostzijde van de tunnel een aantal meter worden opgeschoven en moesten er een paar treden aan worden toegevoegd. Hiervoor is een gekunstelde constructie met gebogen leuning toegevoegd.

Daarnaast zijn de vloertegels niet origineel. In deze vloer, die ook doorloopt in de centrale hal, is een onnavolgbaar patroon toegepast met zwarte banen waarvan de logica ons volledig ontgaat.

De uitgang van de perrontunnel aan de noordzijde van het station – die in 1999 is aangelegd – komt uit in een talud. Er is een keerwand van rood metselwerk gemaakt, de entree wordt omlijst door een betonnen kader. Het talud is



gekunstelde trapconstructie met gebogen leuning



perrontunnel, richting centrale hal

entree perrontunnel noordzijde



bekleed met basaltblokken. Over de later doorgetrokken tunnel zijn verder weinig bijzonderheden te vermelden, behalve dan het wat amateuristisch aandoend mozaïek op een van de zijwanden.

Zijvleugels

Aan weerszijden van het voorgebouw heeft Schelling twee vrijwel identieke langwerpige zijvleugels ontworpen. Deze gebouvvolumes zijn niet volledig orthogonaal maar buigen aan het eind iets naar binnen af omdat ze de lijn volgen van het spoor. De volumes werken constructief als keerwand voor de verhoogde spoordijk. Wat betreft materialisering komen de beide vleugels overeen met het voorgebouw. De meeste ruimte in de vleugels was bestemd voor het stallen van fietsen. Aan het eind van de westelijke vleugel bevond zich een personeelsruimte voor buschauffeurs en een wachtruimte met restauratie voor busreizigers. Beide vleugels hebben een vooruitspringend volume van twee bouwlagen hoog. In de oostelijke vleugel bevond zich op het straatniveau het kantoor van de PTT; deze ruimten stonden in directe verbinding met de bagagetunnel. Op de verdieping – die overeenkomt met het niveau van perron 1 – was nog een aantal technische ruimten voorzien. In de westelijke vleugel waren op het straatniveau de elektrotechnische installaties onderbracht in het naar voren springend bouwvolume, op de verdieping bevond zich hier een wachtruimte met toiletruimten dat aansloot op perron 1.

Perrongebouwen

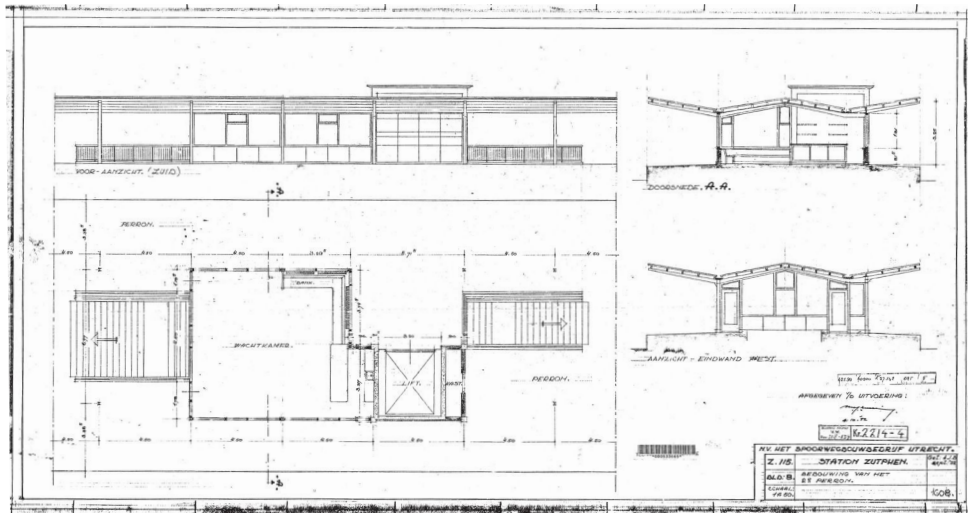
Het oorspronkelijke perrongebouw met overkapping uit 1952, dat net als het voorgebouw ontworpen is door Schelling, is halverwege de jaren '90 gesloopt en vervangen door een nieuwe overkapping en een perrongebouw. Van de oorspronkelijke overkapping en het perrongebouw hebben wij geen foto's kunnen vinden. Uit de historische bouwtekeningen kunnen we echter opmaken dat de overkapping bestond uit twee kolommenrijen; op elke kolom rustte een flauw v-vormig dak. Waar de twee v-daken elkaar in het midden raakten was een scharnierende verbinden gemaakt. Tussen de twee opgangen naar het middenperron was een wachtruimte met een vierkante plattegrond en rondom glaspuien met een lage borstwering. De gesloten delen van dit perrongebouw waren uitgevoerd met dezelfde prefab betonplaten als toegepast in het hoofdgebouw. In de wachtkamer van het perrongebouw bevond zich ook een kleine kiosk. De lift – die ook in de jaren '90 voor een meer eigentijdse versie is vervangen – was ook afwerkt met de gebruikelijke betonplaten. De lift was in



zijvleugel

zijvleugel





Tekeningen oorspronkelijke perrongebouwen, 1952

het oorspronkelijke ontwerp primair bedoeld voor de afhandeling van bagage, post en expressgoederen en kwam derhalve uit in de bagagetunnel die niet voor treinreizigers toegankelijk was.⁴⁵ Vanwege de positionering van de lift kon de oostelijke opgang naar het middenperron niet zo breed worden gemaakt als de westelijke opgang.

De nieuwe perronoverkapping en wachtruimte zijn omstreeks 1995 ontworpen door Rob Steenhuis (1949 -) die destijds als architect voor de Nederlandse Spoorwegen werkte.⁴⁶ Bij zijn ontwerp voor de bebouwing op het middenperron heeft Steenhuis niet geprobeerd om de architectuurstijl van Schelling over te nemen, hij heeft er voor gekozen heel andere stijl toe te passen en zijn ontwerp juist te laten contrasteren met de oorspronkelijke architectuur.

De huidige overkapping heeft twee spantbenen waarop een aan weerszijden uitkragende ligger op is bevestigd. In het midden is de overkapping ongeveer

45) Wellicht werd de lift wel gebruikt om reizigers die slecht ter been waren of in een rolstoel zaten toegang te verschaffen tot het middenperron.

46) Rob Steenhuis ontwierp tussen 1982 en 1996 meer dan tien stationsgebouwen voor de Nederlandse Spoorwegen, onder andere station Assen, Arnhem Velperpoort en 's-Hertogenbosch.



perronoverkapping en gebouw, Rob Steenhuis, ca. 1995

1 meter verhoogd zodat aan weerszijden licht naar binnen valt. Het middelste gedeelte van het dak van de overkapping is enigszins gebogen, en op verschillende plekken zijn er lichtstraten aangebracht met een driehoekige doorsnede. Hoewel het hier om een relatief nieuwe overkapping gaat, is het concept gebaseerd op een beproefde typologie. Zo is een dergelijke soort overkapping ook toegepast op de middenperrons van Naarden-Bussum en Deventer, en Almelo. De perronoverkapping is grotendeels uitgevoerd in staal, terwijl in de rest van het station naar ontwerp van Schelling uit 1953 voornamelijk beton is toegepast.

Onder de overkapping staat een perrongebouw dat plaats biedt aan een kiosk en een wachtruimte. Het perrongebouw staat precies tussen de twee opgangen naar het middenperron. Deze opgangen en de wachtruimte zijn gelijk met de perronoverkapping gemaakt (1995). De gevels zijn geconstrueerd uit aluminium gevelelementen en zijn grotendeels transparant. De langsgevels zijn gebogen uitgevoerd. Ook boven het perrongebouw loopt een lichtstraat. In de wachtruimte bevindt zich een ruimte voor een kiosk, deze is momenteel niet in gebruik. Verder staat er naast het perrongebouw een transparante liftschaft. De staalconstructie is hierdoor in het zicht gebleven. De liftschaft steekt door de

perronoverkapping heen en wordt beëindigd door een glazen lessenaarsdak dat onder 45 graden is geplaatst.

Bijzondere objecten

De lamp in de stationshal is een reconstructie van de originele lamp die door Schelling voor de hal ontworpen is.

De originele lamp was een geschenk van het Zutphense gemeentebestuur aan de Nederlandse Spoorwegen. Het huidige exemplaar is een zorgvuldige reconstructie van het origineel en is net als het origineel een cadeau van het gemeentebestuur. Schelling maakte in zijn ontwerp gebruik van TL-buizen, een type verlichting dat dan nog maar pas op de markt is. Ook de roodwitte stroomdraden zijn onderdeel van het oorspronkelijke ontwerp van Schelling.⁴⁷ Hier is opnieuw zichtbaar hoe Schelling aan archetypische interieurelementen een moderne draai geeft. De lamp refereert onmiskenbaar aan de traditionele kroonluchter, maar Schelling maakte hier in dit ontwerp een eigentijdse variant op. Schellings modernisme is ook hier geen breuk met de traditie maar een herinterpretatie daarvan in moderne materialen en technieken.

Reliëfs

Aan weersijden van de entree bevinden zich sculpturen van kunstenaar Ben Guntenaar (1922-2009), een bekende Nederlandse kunstenaar die werkte in een Cobra-achtige stijl, verwant aan het werk van Hans Arp en Henry Moore. De sculpturen zijn eerst in klei geboetseerd, waarna er gipsen afdrukken van zijn gemaakt. Deze werden vervolgens in de bekisting gelegd waarna de reliëfs ter plaatse werden gestort.⁴⁸ Schelling geeft in zijn artikel in Bouwkundig Weekblad de volgende, enigszins cryptische beschrijving van het kunstwerk van Guntenaar:

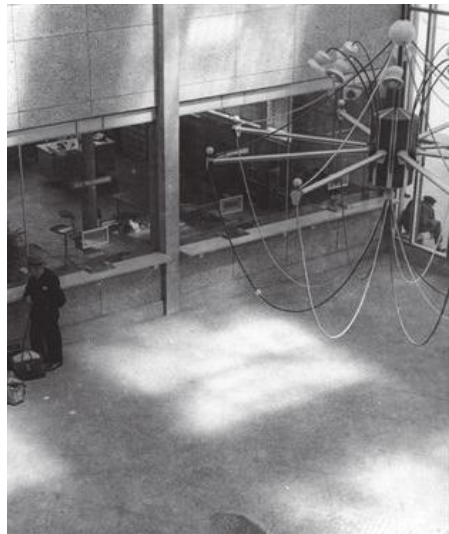
'De reliëfs vertonen figurale voorstellingen, die geïnspireerd zijn op de min of meer vluchtige indrukken, die men van zijn medereizigers krijgt, en op de gedachten, die door dit tijdelijke en doorgaans losse contact ontstaan. Men wordt op het rechter reliëf herinnerd aan het weggaan uit de vertrouwde omgeving en aan het omzien naar wat men daar achterliet. Op het linker reliëf wordt door de beeldhouwer aangeduid, hoe de op de reis ontvangen indrukken in het persoonlijke leven van de reiziger hun neerslag vinden. De menselijke activiteit wordt daarbij uitgedrukt

47) Zutphensch Dagblad, 29 mei 1952.

48) Zutphensch Dagblad, 29 mei 1952.



De lamp in de stationshal is een reconstructie van de originele lamp die door Schelling voor de hal is ontworpen





sculpturen van kunstenaar Ben Guntenaar



sculpturen van kunstenaar Ben Guttenaar

door een mannengestalte en een spanning tussen bloem en vogel, als symbolen van cultuur en van geestelijke werkzaamheid, dat de wezenlijke waarde van deze gedachten door de beeldhouwer nu juist niet in "woorden" maar in het door deze kunstenaar gekozen "materiaal" "beeldend" worden uitgesproken.⁴⁹

49) Schelling, 1952, p. 335.

Klok boven de entree naar de perrontunnel

De vierkante klok boven de perrontunnel was een geschenk van het personeel. De uurtekens vormen de zin 'neem de trein'. De klok werd aan vier zijden verlicht met tl-verlichting.



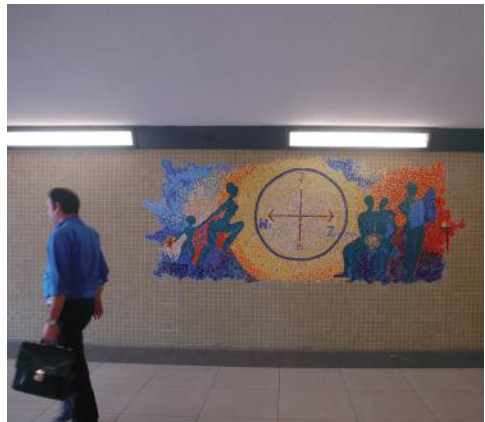
Windwijzer

Rechts naast de klok boven de perrontunnel bevindt zich een elektrische windwijzer. Ook dit object was destijds een geschenk van de gemeente Zutphen. De windwijzer is nog maar amper zichtbaar omdat vlak eronder een elektronisch informatiebord is geplaatst.



Mozaïek in de perrontunnel

In de zijwand van de perrontunnel die in 1999 is doorgetrokken, is een mozaïek aangebracht. Er zijn vijf figuren op te zien en in het midden zien we een windroos.⁵⁰



50) Wij hebben niet kunnen achterhalen wie het mozaïek heeft ontworpen en hoe de opdrachtgeving is verlopen, dit zou nader onderzoek vergen.

Gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen

1961: Aan de westzijde wordt de stationsrestauratie uitgebreid. Aanvankelijk bevond zich hier een terras. Deze uitbreiding van de stationsrestauratie is inmiddels al weer verdwenen. Het terras, dat moest wijken voor de uitbreiding, is echter niet meer teruggekomen.

1995: Perrongebouw en overkapping op het middenperron uit 1952 worden gesloopt. Daarvoor komt een nieuwe overkapping met perrongebouw en liftkoker terug. Ook worden de personentunnel en de bagagetunnel samengevoegd. Tevens wordt er een aantal aanpassingen gedaan aan de opgang naar perron 1.

1999: De perrontunnel wordt doorgetrokken zodat er een passage onder het spoor ontstaat. Station Zutphen heeft nu ook een uitgang aan de Havenstraat en daarmee een directe verbinding met de noordzijde van de stad.

2006: Het stationsplein wordt grondig gewijzigd. Er ontstaat er een groot voetgangersgebied dat aansluit op de Stationsstraat. Ook wordt er onder het stationsplein een fietsenkelder gemaakt. Deze krijgt een uitgang in de centrale hal van het voorgebouw.

Ook de plattegrond van het voorgebouw is substantieel veranderd. De loketten en de loketramen zijn verdwenen, de open ruimte waar de bagage werd afgegeven is nu een kiosk. Verder is stationsrestauratie verdwenen, deze ruimte is deels in gebruik als snackbar, de andere helft is een bloemenwinkel.

**oorspronkelijke
situatie omstreeks
1952: terras naast de
stationsrestauratie**



**1961: terras is bij de
stationsrestauratie
getrokken**



**2013: zowel het terras
als de uitbreiding zijn
verdwenen**



Waardering

Cultuurhistorische waarden:

- Station Zutphen heeft een grote cultuurhistorische waarde als wederopbouwmonument. Het stationsgebouw is in 2007 op de lijst van honderd topmonumenten uit de wederopbouwperiode gezet.

Stedenbouwkundige ensemblewaarde:

- Station Zutphen is een van de belangrijke openbare gebouwen binnen het naoorlogse wederopbouwplan van de stad. Het gebouw manifesteert zich door zijn positie op de stedelijke as in zijn directe context als toegangspoort naar de historische binnenstad. Het gebouw is van belang voor de stad Zutphen omdat het bijdraagt aan de beleefbaarheid van de gelaagde geschiedenis ter plaatse.
- Het gebied rond het stationsgebouw is tijdens de Tweede Wereldoorlog zwaar gebombardeerd. Bij de wederopbouw van het gebied werd het stationsgebouw als anker gebruikt waar de rest van het stedenbouwkundige ensemble omheen is gebouwd.
- De recente aanpassingen aan het voorplein en het autovrij maken van de Stationsweg hebben een positieve uitwerking op de beleving van het gebouw. Het stationsgebouw is vanaf de Stationsweg goed te zien.

Architectuur- en kunsthistorische waarden:

- Station Zutphen is onderdeel van een serie wederopbouwstations die in de jaren '50 zijn ontworpen door spoorbouwmeester H.G.J. Schelling. Zijn opvattingen aangaande de vormgeving van stationsgebouwen waren van groot belang voor de ontwikkeling van de moderne stationsarchitectuur in Nederland. De wederopbouwstations nemen als serie een heel eigen plaats in in het oeuvre van Schelling; het zijn de laatste stations die door Schelling zijn gebouwd voor zijn pensionering in 1954. Onder Schellings wederopbouwstations vallen: Enschede (1950), Hengelo (1951), Zutphen (1952), Leiden (1953) en Arnhem (1954); deze laatste twee zijn gesloopt.

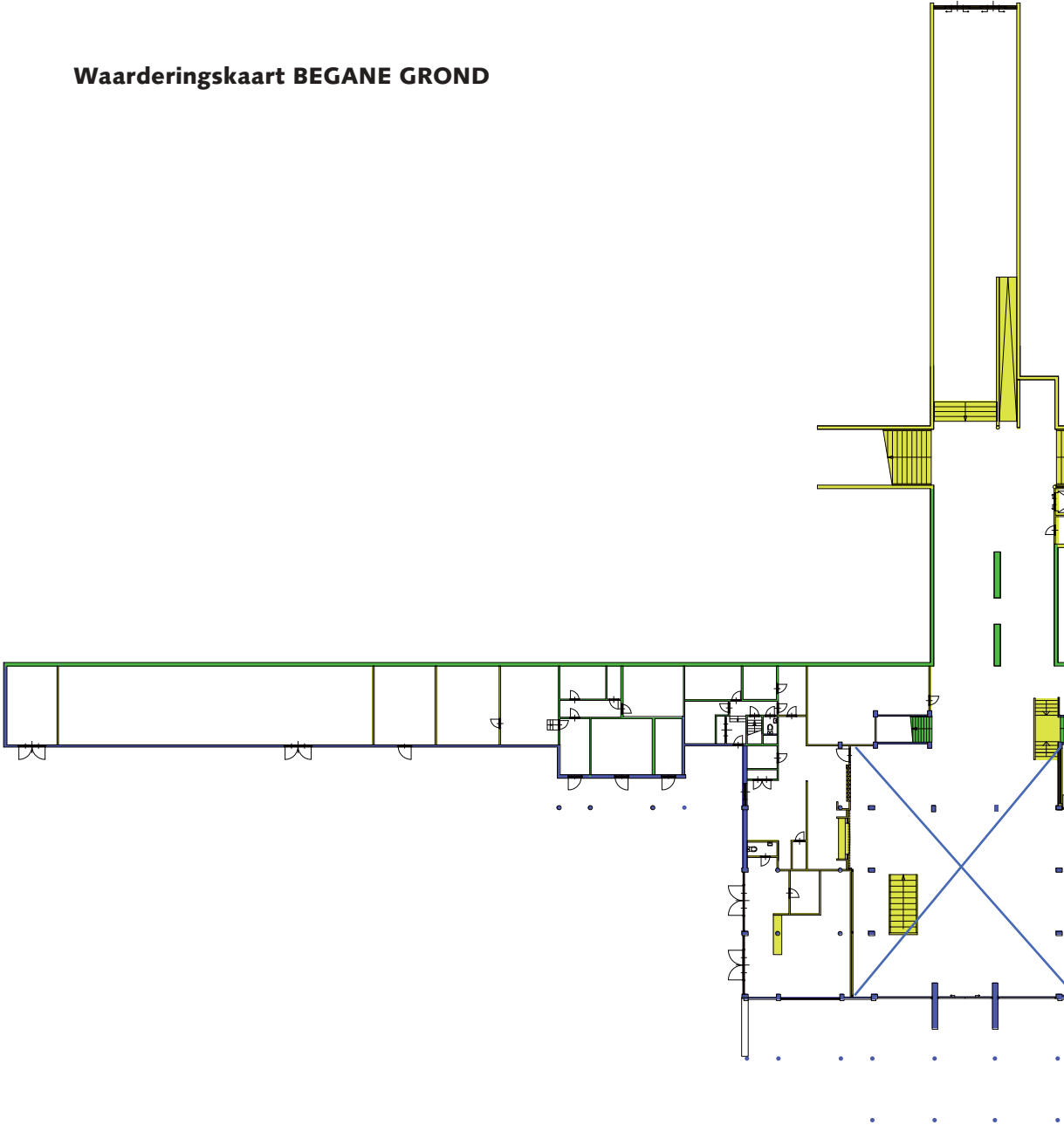
- **Materialisering:** Bijzonder is de manier waarop gebruik is gemaakt van beton. In de naoorlogse jaren was er een sterke materiaalschaarste; beton was daarentegen wel ruim beschikbaar. Schelling ontwikkelde een bouwmethode waarbij bepaalde gebouwonderdelen, zoals de betonnen gevelbeplating, werden gestandaardiseerd en geprefabriceerd waardoor een hoge bouwsnelheid kon worden gehaald. Door het 'wassen' van het beton en het toevoegen van verschillende toeslagmaterialen kreeg het beton verschillende tinten en texturen.
- **Stilistische duiding:** Schelling toont zich in zijn naoorlogse werk – in sterke mate ook bij zijn ontwerp voor station Zutphen – als groot bewonderaar en volgeling van de Franse architect Auguste Perret (1874-1954) en zijn leerling Denis Honegger (1907-1981). Perrets werk was enerzijds zijn tijd ver vooruit, gezien de consequente toepassing van (geprefabriceerd) beton; anderzijds verwees het in de architectonische compositie terug naar klassieke bouwtypologieën. Deze gelijktijdigheid van traditie en moderniteit is ook een belangrijk thema in de architectuur van H.G.J. Schelling. De architectuur van Perret vond in Nederland niet veel navolging, het werk van Le Corbusier, een van Perrets andere leerlingen, was daarentegen veel populairder. Schellings naoorlogse betonarchitectuur heeft dan ook een bijzondere plaats binnen de wederopbouwarchitectuur.
- **Constructie, lichtheid en transparantie:** Ondanks dat er bij het ontwerp van station Zutphen voornamelijk beton is gebruikt komt het gebouw niet zwaar en somber over. Schelling en zijn constructieadviseurs waren in staat om de kolommen en liggers zeer licht te dimensioneren. Deze slanke constructie komt vooral tot zijn recht in de luifel/pergola. Een dergelijk slanke betonconstructie zou vandaag de dag niet meer aan de veiligheidseisen voldoen. Aan de pleinzijde zijn bij een recente verbouwing de oorspronkelijke achthoekige basementen van de kolommen verdwenen. Hiervoor zijn veel grovere, cilindervormige basementen in de plaats gekomen die wat betreft en materialisering en proportie detoneren met slanke betonconstructie.
- **Uniciteit binnen Schellings serie wederopbouwstations:** Zutphen onderscheidt zich op een aantal punten van Schellings andere vier wederopbouwstations. Ten eerste ontbreekt in Zutphen de klokkentoren. Ten tweede is het stationsbouw compromisloos symmetrisch, in tegenstelling tot de andere stations die door Schelling ontworpen zijn. Ten derde ontbreken in Zutphen de karakteristieke claustra's.

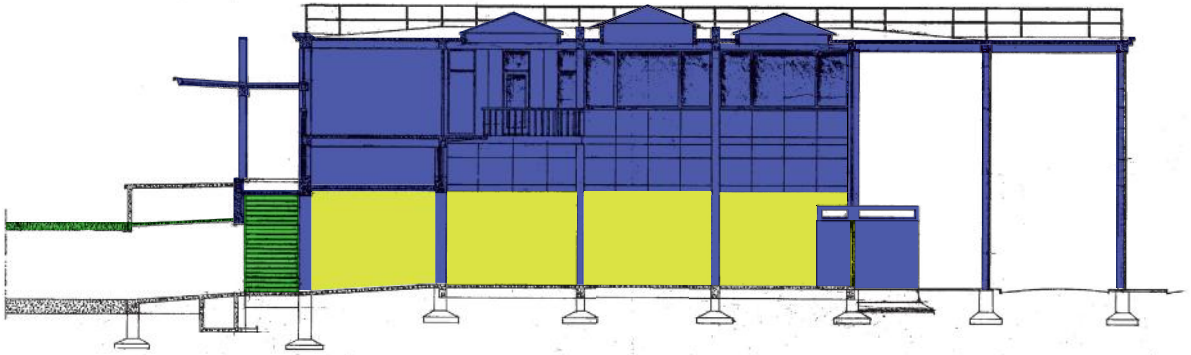
- **Exterieur en compositie:** Door de relatief lange zijvleugels en de luifel aan het voorgebouw krijgt het gebouw een sterke horizontale geleiding. Door de toepassing van deze lange zijvleugels, samen met de symmetrische ordening, wordt een haast klassieke Palladiaanse stijl opgeroepen. De centrale hal wordt door de vooruitspringende luifel en de glazen pui extra benadrukt.
- **Centrale hal:** De centrale hal is twee bouwlagen hoog en heeft aan de pleinzijde over de volledige hoogte een glazen gevel. Daarnaast zorgen negen grote daklichten voor daglichttoetreding. Dit alles zorgt voor een zeer toegankelijke en aangename centrale hal. Ondanks de substantiële wijzigingen, met name op de begane grond, is de oorspronkelijke ruimtelijke kwaliteit nog goedikbaar.
- **Bijzondere objecten: 1.)** De reliëfs van Ben Guntenaar op de zijkanten van het entreeportaal zijn van hoge cultuurhistorische waarde. Ook de beide klokken (op de glaspui boven de entree en de boven de ingang van de perrontunnel) en de elektrische windwijzer vormen unieke en onvervangbare objecten. **2.)** De replica van de lamp in de centrale hal draagt bij aan de beleefbaarheid van de vormgeving van de jaren '50 en moet daarom behouden blijven.
- **Perrontunnel:** Aanvankelijk was de perrontunnel in tweeën opgedeeld, waarbij het westelijke gedeelte was bestemd voor de reizigers en het oostelijke gedeelte gebruikt werd als bagagetunnel. Toen deze laatste functie kwam te vervallen zijn beide tunnels samengetrokken. Verder is in de jaren '90 de perrontunnel doorgetrokken richting het industrieterrein De Mars. Alles bij elkaar levert het een geknutseld geheel op met niveaunderschillen en verspringingen in de zijwanden. De afwerking van de wanden en het plafond en de verlichting is van lage kwaliteit. Op veel plaatsen zijn de elektriciteitsleidingen op de wanden geschroefd, wat een armoedige indruk maakt. De vermeende logica achter de zwarte banen op de vloer ontgaat ons volledig. Alles bij elkaar doet de perrontunnel, in de staat waarin deze zich nu bevindt, afbreuk aan de reizigersbeleving en interessante architectuur van het voorgebouw.
- **Perrongebouw en perronoverkapping middenperron:** Het perrongebouw uit 1995, ontworpen door Rob Steenhuis, moet eigenlijk gezien worden als een op zichzelf staand bouwwerk. De creatie van Steenhuis zoekt in geen enkel opzicht aansluiting bij de architectuur van Schelling uit de jaren '50. Bij Schelling zien we vooral 'eerlijk' beton toepast

op een orthogonaal grid; Steenhuis kiest voor staal, plaatmateriaal met houtprint en gebogen lijnen. Desondanks kunnen we niet spreken van een duidelijke contrastwerking zoals dat wel vaker bij toevoegingen aan historische bouwwerken gebruikelijk is. Opmerkelijk is dat Steenhuis in geen enkel opzicht dialoog of aansluiting heeft gezocht bij de architectuur van zijn voorganger. Daarmee is het een nietszeggende toevoeging geworden.

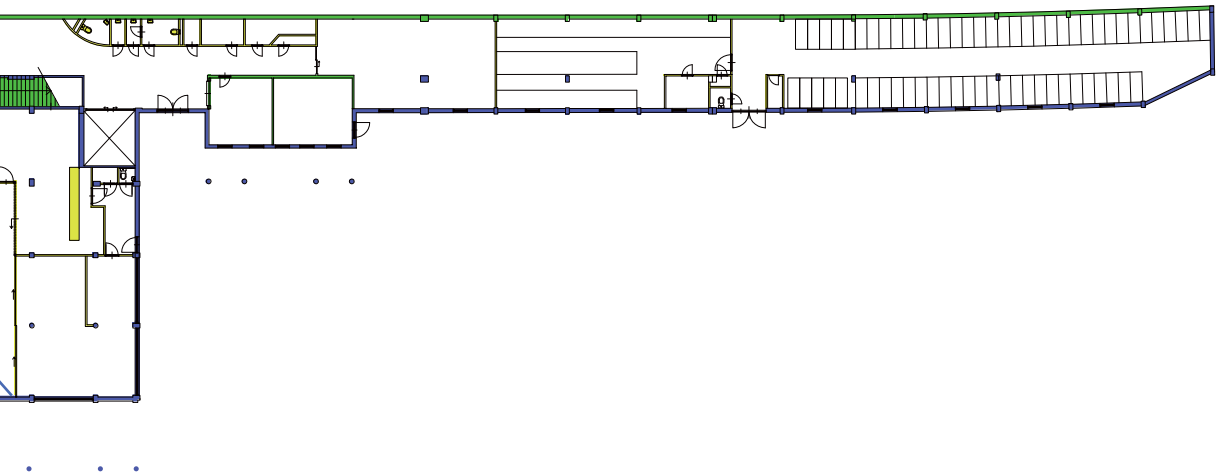
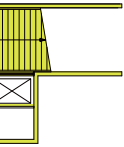
- **Het voorplein en de fietsenstalling:** Het ontwerp van het voorplein uit 2006 sluit goed aan bij de architectuur van het voorgebouw van Schelling. De twee parterres benadrukken de symmetrie-as van het gebouw. Ook de manier waarop de in- en uitgang van de nieuwe fietsenkelder is ingepast in het bestaande gebouw getuigt van respect voor de monumentale kwaliteit.

Waarderingkaart BEGANE GROND





waarderingstekening van de doorsnede is gebaseerd op de oorspronkelijke ontwerp-tekening van 1952



Legenda

■ hoge monumentwaarde

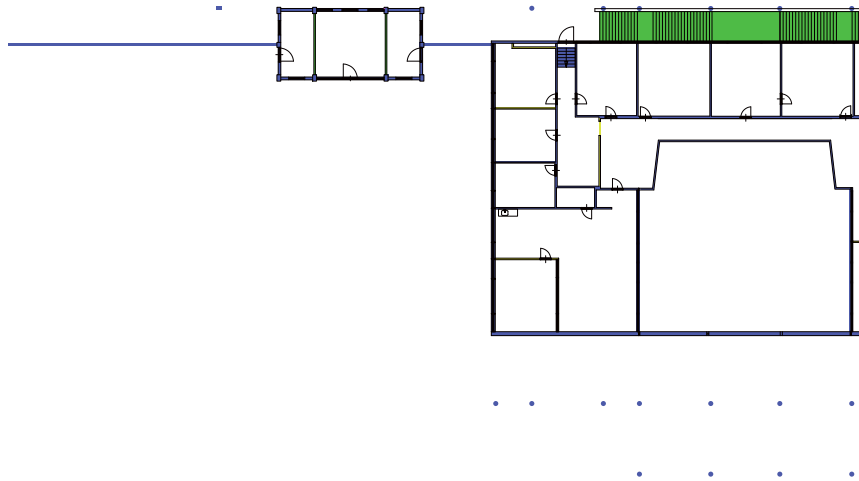
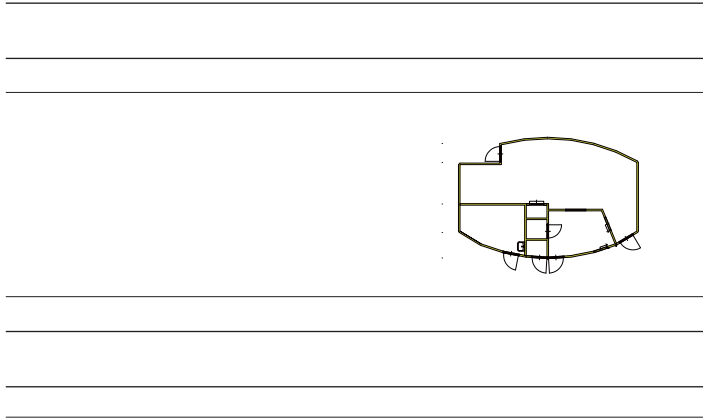
■ positieve monumentwaarde

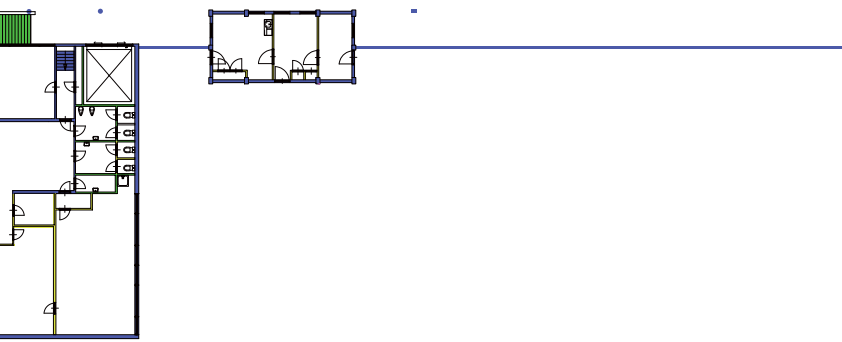
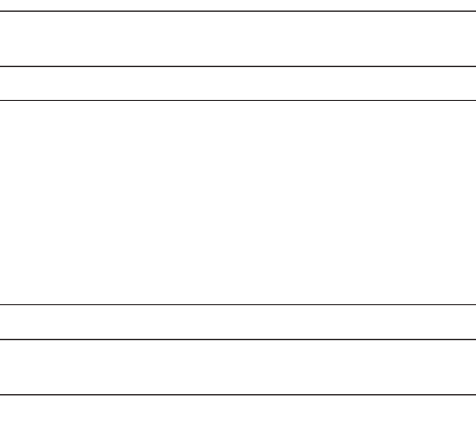
■ indifferente monumentwaarde

⊗ plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde


● interieur met hoge monumentwaarde


Waarderingskaart EERSTE VERDIEPING







Legenda

 hoge monumentwaarde

 positieve monumentwaarde

 indifferente monumentwaarde

 plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde

 interieur met hoge monumentwaarde

Aanbevelingen

Algemene aanbevelingen

De oorspronkelijke architectuur uit de jaren '50 dient behouden, gerespecteerd en waar mogelijk gerestaureerd te worden. Dit geldt zowel voor de exterieurs als voor de interieurs. Dit betekent dat de gebouwen en hun architectonische compositie onaangetast dienen te blijven. Het spreekt voor zich dat er geen volumes op of aan het voorgebouw uit 1952 gebouwd mogen worden, dit zou de symmetrische compositie verstoren en de bestaande architectuur verhullen. Alle originele details moeten behouden blijven en zo mogelijk worden gerestaureerd.

Lichtheid en transparantie

Bij allerlei kleine verbouwingen zijn transparante delen dichtgezet, zoals de glaswanden en vensters in de centrale hal en op de eerste verdieping. Wij bevelen aan dit weer open te maken. Het 'dichtslibben' is met name nadelig bij deze betonarchitectuur omdat het delicate evenwicht tussen lichtheid van de constructie en de transparante delen enerzijds en zwaarte van de beton anderzijds gemakkelijk wordt verstoord.

Materiaalgebruik en kleuren

H.G.J. Schelling streefde naar een zo eerlijk mogelijk materiaalgebruik. Dat betekende bij hem vooral dat het materiaal 'zijn ware aard' moest laten zien. Zo werd het beton nergens geverfd of bepleisterd. Wij adviseren Schellings opvattingen over eerlijk materiaalgebruik bij toekomstige aanpassingen zoveel mogelijk na te volgen. Daarnaast mag het bestaande betonwerk van Schellings ontwerp uit 1952 in geen geval worden aangesmeerd of geschilderd. Voor de beleefbaarheid van de architectuur is het van belang (zoals altijd) om ruimten zo helder mogelijk in te richten, zo min mogelijk objecten toe te voegen en deze in kleurgebruik en vormtaal zo goed mogelijk af te stemmen op de oorspronkelijke architectuur. Het zou bijvoorbeeld beter zijn de felrode trapleuningen te vervangen door neutraler ontworpen en gekleurde trapleuningen.

Poortjes

Voor de toekomstige plaatsing van poortjes voor de kaartcontrole bevelen wij aan dit op een weinig storende plek te doen, bijvoorbeeld aan het begin van de perrontunnel, maar vooral niet in de centrale hal.

Reclame

Het gebruik van reclame in stationsgebouwen werd door Schelling in zijn geheel afgewezen. Over de centrale vertrekhal schrijft hij in 1953: 'Het is tevens van groot belang, in deze hal vooral geen afleidende reclame aan te brengen, omdat reclame steeds door bizarheid of door de zucht om zoals het heet "de blik te vangen" wil opvallen. Dit is ook de reden, waarom ik in deze ontvangstruimte alle speciale "versiering" zou willen vermijden. De hal is dunkt mij bij uitstek de plaats, waar de architectuur "haar eigen versiering" moet zijn.'⁵¹ Een dergelijke compromisloze houding ten opzichte van reclame-uitingen is nu wellicht niet langer te verdedigen. Dat neemt niet weg dat met name de reclame van Smullers en alle toegevoegde objecten discreter zouden moeten worden vormgegeven om beter op de bestaande architectuur aan te sluiten.

Wij raden sterk af om reclame-uitingen op de voorgevel van het stationsgebouw aan te brengen.

Perrontunnel

De perrontunnel is door de vele verbouwingen rommelig en onsamenhangend. De bordestrap met halfronde leuning detoneert bovendien erg bij de orthogonale architectuur van H.G.J. Schelling. Hoewel er zeker iets te zeggen is voor het vormgeven van toevoegingen en aanpassingen op basis van contrast vloekt deze vormgeving wel erg en bezit de ingreep weinig intrinsieke toevoegende kwaliteit. Ook het wit schilderen van betonelementen druist lijnrecht in tegen Schellings ontwerpoppvattingen. Bij toekomstige aanpassingen aan de perrontunnel bevelen wij aan de bordestrap te vervangen en meer aansluiting te zoeken bij de kwaliteiten van het voorgebouw. Hoewel dit niet betekent dat niet gekozen kan worden voor contrast.

Perrongebouwen

Ook voor de later toegevoegde perrongebouwen van de hand van Steenhuis geldt dat zijn ontwerp bij mogelijk noodzakelijke aanpassingen gerespecteerd dient te

51) Schelling, 1953, p. 66.

worden. Het bouwwerk staat voldoende op zichzelf en is als geheel in opzet en detaillering een overtuigend object naast het werk van Schelling.

Kunst

Wij bevelen aan verdere studie naar de kunsttoepassingen in en aan het gebouw te laten doen om de waarde ervan verder te bepalen en om een onderhoudsplan op te kunnen stellen.

Stationsplein

De recente aanpassingen aan het stationsplein hebben de beleefbaarheid en de bereikbaarheid van het monument vergroot. Wel bestaat het risico dat de begroeiing in de parterres en de geplante bomen het zicht op het station ontnemen. Wij raden dus aan deze begroeiing laag te houden.

Beheer en exploitatie

- Juist de oorspronkelijke architectuur uit de jaren '50 zou kunnen bijdragen aan een succesvolle exploitatie van het gebouw. Het spreekt dan ook voor zich dat met wijzigingen zeer terughoudend wordt omgegaan. De bloemenwinkel aan de westzijde van het station is wat ons betreft een goede keuze. Een meer hoogwaardige horecafunctie zoals een lunchroom of koffiëbar zou een meerwaarde zijn voor het gebouw en het stationsplein. Een terras aan het plein, zoals dat ook in de oorspronkelijk opzet aanwezig was, zou daarbij goed mogelijk zijn.
- Op de begane grond passen vooral openbare functies zoals horeca, een servicepunt, of een pakketdienst. Niet-openbare functies zoals kantoorruimte zijn meer geschikt voor de eerste verdieping.
- De betonconstructie en de betonnen gevelbeplating kan erg opknappen van een reinigingsbeurt. Door vervuiling zijn de kleurnuances in de beton minder goed zichtbaar.
- De oorspronkelijke achthoekige basementen van de kolommen aan de zijde van het stationsplein zouden in oorspronkelijke vorm en materialisering moeten worden teruggebracht.



uitgang
←

uitgang
→

Bibliografie

Collins, P. (1953) The doctrine of Auguste Perret. **The Architectural Review**, no. 8 (August), p. 91-98.**

Collins, P. (1953) 'The Doctrine of Auguste Perret', in: **The Architectural Review**, no. 8 (August), pp. 91-98.

Collins, P. (2004, 1959) **Concrete: the visions of a new architecture**. McGill-Queen's University Press: Quebec.

Curtis, W.J.R. (1996) **Modern architecture since 1900**. Phaidon Press: New York.

Douma, C. (1998) **Stationsarchitectuur in Nederland, 1938-1998**. Walburg Pers: Zutphen.

Gerretssen, W.J. (1953) Stationsgebouwen – Vroeger en Nu. **Bouw**. 8, (20), p. 362-365.

Gravesteijn, B., et. al. (2012) **De Mars: 125 wonen en werken tussen water en spoor**. Tesink B.V., Zutphen.

Ibelings, H., (1998) **Tussen Delftse School en New Brutalism: het werk van Rutger D. (Rudi) Bleeker**. Ando bv: Den Haag. p. 7-12.

Lansink, V.M. (2004) **Spoorwegstations: Categorieaal onderzoek wederopbouw 1940-1965**. Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist.

Lubbers, T. (2009) **Gratis én bewaakt fietsen stallen bij station Zutphen**. [Online] www.verkeerskunde.nl/Uploads/2009/6/TonLubbers.pdf (6 augustus 2013).

Mens, N. (2007) **W.G. Witteveen en Rotterdam**. Uitgeverij 010, Rotterdam.

Rowaan, N.J. (1947) Zutphen's Wederopbouw. **Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedenbouw**, 28, (10), p. 129-131.***

Schelling, H.G.J. (1940) De Amerikaanse architect Frank Lloyd Wright. **Bouwkundig Weekblad**. 61, (33), p. 255-261.

Schelling, H.G.J. (1949) Auguste Perret. **Bouwkundig Weekblad**, 67, (32), p. 337-339.

Schelling, H.G.J. (1950) Het nieuwe station te Enschede en zijn architectonische beton-behandeling. **Beton**, jg. 62, no. 41 (13 oktober), pp. 57, 58.

Schelling, H.G.J. (1950) Het nieuwe stationsgebouw te Enschede. **Bouwkundig Weekblad**, 68, (47), p. 725-745.

Schelling, H.G.J. (1951) De nieuwe gebouwen van de Universiteit te Fribourg (Zwitserland). **Bouwkundig Weekblad**, 69, (21-22), p. 205-206.

Schelling, H.G.J. (1952a) Tentoonstelling Frank Lloyd Wright te Rotterdam. **Bouwkundig Weekblad**. 70, (29-30), p. 231-232.

Schelling, H.G.J. (1952b) Het nieuwe stationsgebouw te Zutphen. **Bouwkundig Weekblad**. 70, (43-44), p. 329-335.*

Schelling, H.G.J. (1953) Nieuwere spoorwegstations. **De Ingenieur**. 12, (12), p. 53-66.

SteenhuisMeurs BV, **Station Amsterdam Amstel, cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling**, Schiedam, juli 2011.

Veenendaal, J., 2004. **Spoorwegen in Nederland: van 1834 tot nu**. Haarlem: Eurobook BV.

Voerman, L., Meurs, P., Emmerik, J. (2014) **De standaardstations van de staatsspoorwegen 1860-1873**. Schiedam: SteenhuisMeurs BV.

GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN

NAi – Nederlands Architectuur Instituut

Utrechts Archief

RAZ – Regionaal Archief Zutphen

BEELDVERANTWOORDING:

Bouwkundig Weekblad*: omslag, 4-5, 42, 70, 84, 87, 92b, 101

Crimson Architectural Historians: 2, 6-7, 8, 41, 44, 51, 52-53, 54-55, 56-57, 58-59, 60, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 73, 83, 85, 86, 88-89, 91, 92o, 93, 94, 96, 98, 100b, 102, 103, 105o, 110-111, 112-113, 117, 120

www.stationsweb.nl: 10, 17, 19, 20

Google Earth: 12-13

Google Maps: 14-15

Architectural Review**: 21

Utrechts Archief: 24-25, 100o, 105b+m

<http://www.actualite-des-arts.com> - Benoit Fougeirol: 28

Regionaal Archief Zutphen: 29, 30, 31, 32, 33, 36, 39, 43

Wikipedia: 34

Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedenbouw***: 37

www.destentor.nl: 40

BDP. khandekar: 45

Pro Rail: 46-47, 48-49, 74-75, 76-77, 78-79, 80-81, 97



Station Zutphen
Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

In opdracht van NS Stations BV

Crimson Architectural Historians
(Ewout Dorman, Cassandra Wilkins, Jan van Ballegooijen)

Rotterdam, juni 2014

*Mathenesserlaan 179-181
3014 HA Rotterdam The Netherlands
(31) 10 2827724 / crimson@crimsonweb.org
www.crimsonweb.org*

Crimson

ARCHITECTURAL HISTORIANS



Crimson

ARCHITECTURAL HISTORIANS

