

# Kropswolde

Station

---

Kropswolde

Cultuurhistorische waardestelling

---

Broekhuizen

---

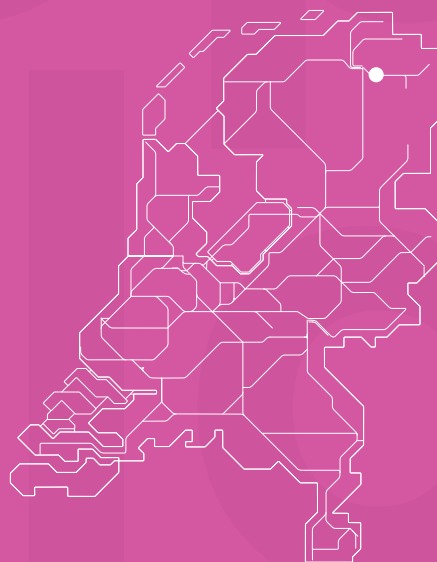


ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Station

---



## Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester  
Susan de Vos - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

**Broekhuizen** 15 januari 2023

---



**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.

15 januari 2023

NS Stations  
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 KROPSWOLDE

cultuurhistorische  
waardering



Dolf Broekhuizen  
Architectuurhistoricus

---

**‘Naar men verneemt, vorderen ook de werkzaamheden naar Nieuwe Schans goed, doch zal men, vooral bij den tegenwoordigen hoogen waterstand, een nog al moeilijken strijd te strijden hebben in de lage landen tusschen Kropswolde en Groningen’**, Krantenbericht over de vordering van de werkzaamheden aan de lijn Groningen – Nieuwe Schans’, in: *Middelburgsche Courant*, 4 december 1866

**‘Te Kropswolde zal een nieuw stationsgebouw komen met laad- en losinrichting’**, Kort nieuwsbericht over het nieuwe stationsgebouw Kropswolde, in: *Nieuwe Veendammer Courant*, 23 juli 1913.

---

# Station Kropswolde

Cultuurhistorische waardering

Dolf Broekhuizen  
Architectuurhistoricus

15 januari 2023



Station Kropswolde, kort na de bouw van het nieuwe stationsgebouw in 1915 (HAMG)

---

# Inhoud

1.	Inleiding en conclusie	p. 7
2.	Historische context	p. 9
3.	Stedenbouwkundige ontwikkeling	p. 15
4.	Emplacement	p. 21
5.	Architectuur	p. 43
6.	Waardering en waarderingstekening	p. 70
7.	Aandachtspunten aanpassingen	p. 77
8.	Bronnen	p. 81
	Colofon	p. 82
	Bijlage 1	p.83

# Gegevens

*Naam:* Station Kropswolde

*Adres:* Woldweg 46, 9607PR Foxhol

*Gemeente:* Midden-Groningen

*Kadastrale gegevens:* Kadastrale gemeente Hoogezand, sectie L, perceel 4303

*Opdrachtgever:* Staatsspoorwegen

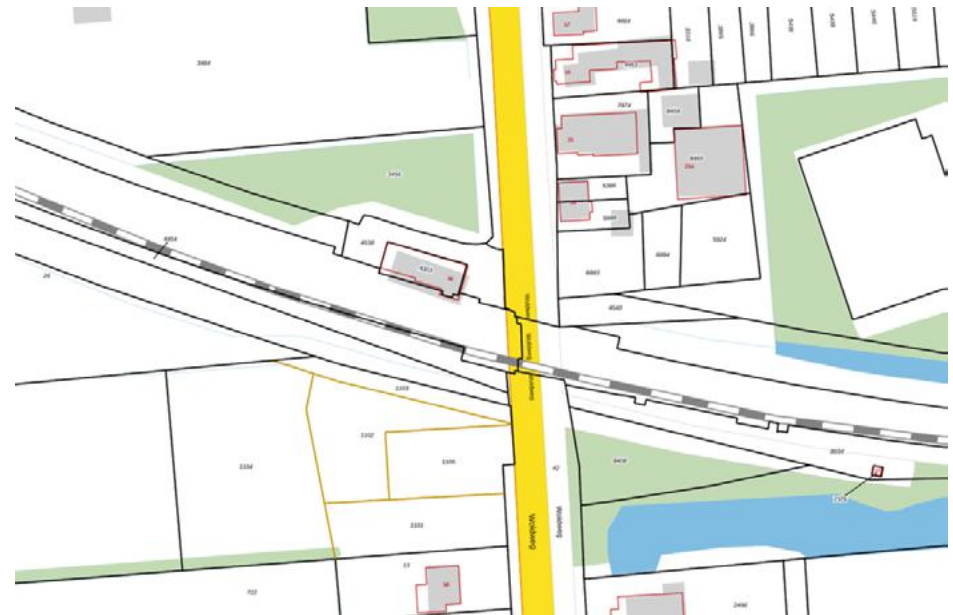
*Architect:* Onbekend

*Ontwerp-bouw:* 1915

*Erfgoedstatus:* Rijksmonument, monumentnummer 515895



Luchtfoto Station Kropswolde (bron: GoogleMaps 28 mei 2022)



Kadastrale situatie centraal deel van het emplacement (bron: PDOK view 28 mei 2022)

---

# 1 Inleiding

## Inleiding op de waardestelling

Deze cultuurhistorische analyse en waardestelling benoemt op hoofdlijnen de cultuurhistorische waarden van Station Kropswolde. Het onderzoek heeft als doel om betrokkenen bij het huidige beheer en gebruik van het gebouw te informeren over de cultuurhistorische waarden van het complex. Dit onderzoek is geïnitieerd vanuit de ambitie op een verantwoorde wijze met het gebouw om te gaan. Opdrachtgever is NS Stations, in samenwerking met Bureau Spoorbouwmeester en ProRail. Zij staan vanuit hun rollen en betrokkenheid bij de Nederlandse spoorgeschiedenis voor een verantwoorde omgang met het cultureel erfgoed. Bij de omgang met het gebouw zijn zij samen met de huidige gebruikers betrokken. NS Stations heeft aan Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus gevraagd niet alleen de cultuurhistorische aspecten te analyseren en de waarden te benoemen, maar ook aandachtspunten te formuleren voor de omgang met het gebouw bij transitie. Het rapport biedt tijdens besluitvormingsprocessen aanknopingspunten voor afwegingen bij de eventuele wijzigingen aan het gebouw.

## Leeswijzer

Deze waardestelling is als volgt opgebouwd. Na een inleiding over de opbouw van dit advies en conclusie (hoofdstuk 1) wordt in hoofdstuk 2 de bredere historische context geschetst: welke plaats heeft het gebouw in het oeuvre van de architect en hoe kunnen we het zien in de architectuurontwikkeling van stationsbouw? Het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 3) benoemt de stedenbouwkundige ontwikkeling van de locatie. Hoofdstuk 4 behandelt de ontwikkeling van het emplacement: de grotere context van het stationsgebouw. Het daaropvolgende hoofdstuk (hoofdstuk 5) gaat meer uitgebreid in op het gebouw zelf, en beschrijft de hoofdopzet en details en latere verbouwingen. Het volgende hoofdstuk geeft in tekening en tekst de waardering met een toelichting erop (hoofdstuk 6). Hoofdstuk 7 biedt richtlijnen voor de verschillende groepen

betrokkenen bij het gebouw voor beheer en aanpassingen. Tot slot biedt hoofdstuk 8 een verantwoording van de bronnen.

## Samenvatting en conclusie

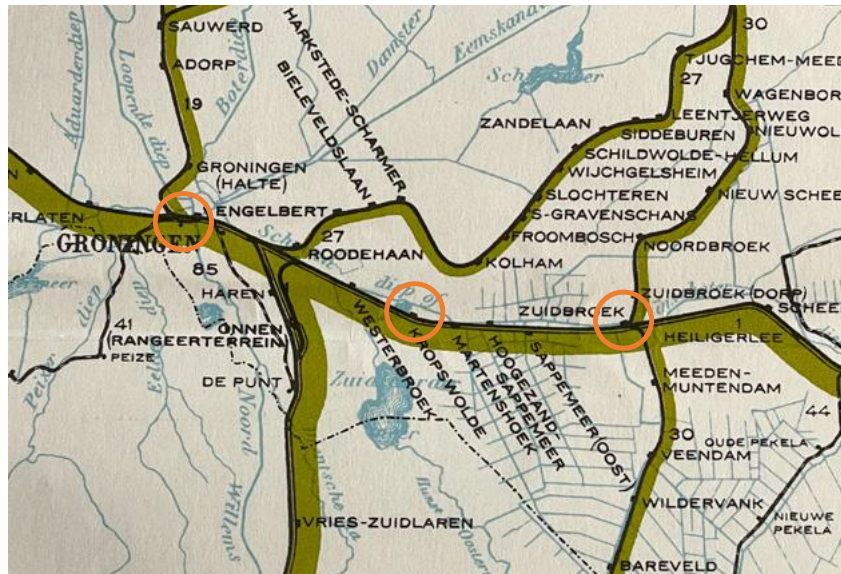
**Station Kropswolde is cultuurhistorisch van zeer hoge waarde als voorbeeld van een stationsgebouw met dienstwoning uit 1915. Dat komt tot uitdrukking in de hoofdstructuur en het hoofdvolume, de gebruikte materialen en detaillering en in de (stedenbouwkundige) situering. Dat zoveel mogelijk intact houden en in de spoorcontext beleefbaar houden is van algemeen belang als cruciaal onderdeel van de ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied.**



De halte Kropswolde (K) aan de lijn Harlingen (H) – Nieuwe Schans (N-S) op een kaart van de spoor- en tramwegen. De lijn in het noorden van Nederland werd Noorderlijn genoemd (bron: Losse kaart Spoor- en tramwegen uit 1931 in Veenendaal 2000, bewerking auteur)



Stationsgebouw Kropswolde, gebouwd in 1915, foto circa 1970. (HAMG)



Het traject Groningen (links) Zuidbroek (rechts). Halverwege ligt halte Kropswolde (omcirkeld). (bron: Losse kaart Spoor- en tramwegen uit 1931 in Veenendaal 2000, bewerking auteur)



Halte Martenshoek aan de lijn Groningen-Zuidbroek, 1915-1925 (De Concurrent, coll. GA)

---

## 2 Historische context

### Station Kropswolde in de geschiedenis van de spoorontwikkeling

De realisatie van Station Kropswolde, in de noordelijke provincie Groningen, houdt verband met de verbetering van het spoorwegennetwerk rond 1860. Vanaf 1860 werden door de staat meerdere lijnen in Nederland aangelegd waarvoor wetten werden uitgevaardigd. De lijn Harlingen – Nieuwe Schans behoort tot de zogeheten ‘eerste aanleg’ (1860). In 1873 en 1875 zouden nog een tweede en derde aanleg volgen. De lijn verbond de havenplaats Harlingen, aan de Waddenzee, met de grensplaats Nieuwe Schans (ook wel Bad Nieuwe Schans) aan de oostgrens, bij de grens met Duitsland. De lijn was geschikt voor internationaal goederenvervoer en personenvervoer. De lijn verbond in oost-west richting de plaats Harlingen, via onder andere Leeuwarden, Groningen, Kropswolde en Winschoten met Nieuwe Schans. In Harlingen konden reizigers een bootverbinding nemen richting Londen. Nieuwe Schans (later Nieuweschans) was een grensstation, ongeveer een kilometer voor de grens, en daar konden reizigers hun treinreis naar Duitsland vervolgen.<sup>1</sup>

Het idee voor een lijn tussen Harlingen en de Duitse steden Bremen en Hamburg dateerde van ruim voor 1860 maar kwam moeizaam van de grond. Al in 1845 had een buitenlandse maatschappij, de North and Baltic Sea Railway een concessie aangevraagd, maar dat was niet doorgegaan. Na enkele andere initiatieven die allemaal strandden, kwam pas in 1876 wel overeenstemming. Een complicerende factor was het bestaan van afzonderlijke koninkrijken in Duitsland in die tijd. In dat jaar (1876) ontstond overeenstemming met de Nederlandse Staatsspoorwegen over de aansluiting op de lijn die dat zou de Pruisische Westbahn in bedrijf zou worden genomen. Doorgaande rijtuigen (in plaats van overstappen bij de grens) kwamen in 1893.<sup>2</sup>

De gebruiksintensiteit van de lijn viel in de praktijk overigens tegen. Er waren vooral verwachtingen van verkeer tussen Engeland, via Nederland, naar Noord-Duitsland. Maar een echt groot succes van intensief internationaal verkeer is de lijn niet geworden.<sup>3</sup>

### Staatsinitiatief

De lijn is een staatsinitiatief en werd aangelegd door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (een maatschappij die later opging in de Nederlandse Spoorwegen (in 1938)). Vanwege de situering in het noorden van Nederland werd het ook wel de Noorderlijn genoemd. De spoorverbinding was niet direct in een keer gereed, maar kwam in fases tot stand. Het eerste stuk Harlingen - Leeuwarden dateert van 1853. Daarna volgde het deel Leeuwarden - Groningen. En in omstreeks 1868 kwam het deel naar Nieuwe Schans gereed. Van dat jaar dateert de halte Kropswolde aan dat laatste stuk van de lijn, het stuk Groningen - Nieuwe Schans.

Bij de realisatie van de lijn speelde het laaggelegen en drassige gebied een complicerende rol, blijkt uit krantenberichten. Delen van de lijn dienden met aardwerken te worden verhoogd, om ook bij hoog water veilig te blijven. Een krantenbericht uit 1866 over de vordering van de werkzaamheden aan het baanvak Groningen – Nieuwe Schans spreekt van de strijd die de bouwers moeten voeren rondom Kropswolde: ‘Naar men verneemt, vorderen ook de werkzaamheden naar Nieuwe Schans goed, doch zal men, vooral bij den tegenwoordigen hoogen waterstand, een nog al moeilijken strijd te strijden hebben in de lage landen tusschen Kropswolde en Groningen’.<sup>4</sup>

### Eerste halte

Station Kropswolde aan deze lijn kreeg niet direct een stationsgebouw. Aanvankelijk (in 1868) was sprake van een

---

<sup>1</sup> Paddenburgh Van Meene 1981, p 11, 148

<sup>2</sup> Veenendaal 2004, p. 176

<sup>3</sup> Veenendaal 2004, p. 176

<sup>4</sup> Kort nieuwsbericht in: *Middelburgsche Courant*, 4 december 1866

---

proefhalte, in 1870 een halte, en in 1872 werd het haltegebouw vergroot.<sup>5</sup>

### **Stationsgebouw en laad- en losplaats**

Pas in 1915 werd de halte vervangen door het huidige stationsgebouw, aan de overkant van het spoor en van de weg. Aan de overzijde van het spoor bij het nieuwe station kwam een tweede perron. Waarom het nieuwe stationsgebouw op deze andere plek, diagonaal ten opzichte van de andere plek werd gebouwd, is niet bekend.

Mogelijk speelde hierbij een plaatselijk belang en had de directeur van een grote aardappelmeelfabriek in Foxhol hier een stem in gehad: het station kwam immers aan de kant van Foxhol te liggen, beter bereikbaar voor personeel en bezoekers van de fabriek. Ook ontstond door deze verplaatsing de mogelijkheid om een apart goederenterrein in te richten. Op de plek van de eerdere halte aan de overkant van de weg en het spoor werd een goederen laad-en-losplaats ingericht. Na de bouw van het nieuwe station werd het oude gebouw gesloopt.

### **Relatie met bedrijven**

Dat het relatief kleine Kropswolde een station kreeg en later een stationsgebouw had te maken met de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving. Een andere factor was de ligging aan de weg naar Drenthe, de Woldweg. Het station ligt aan die verbindingsweg.<sup>6</sup>

De halte Kropswolde bood een goede verbinding met Groningen. De halte lag er dichtbij. Vanaf het huidige perron 1 op Kropswolde is de stad zelfs te zien aan de horizon. De haltes tussen Groningen en Nieuwe Schans zijn vanaf Groningen: Westerbroek, Kropswolde, Martenshoek, Hoogezand-Sappemeer, Sappemeer-Oost, Zuidbroek, Scheemda, Winschoten, Nieuwe Schans (situatie 1931). De haltes Kropswolde, Martenshoek,

Hoogezand-Sappemeer, Sappemeer-Oost lagen zeer dicht bij elkaar.

### **Andere stations aan de lijn**

Omdat vanaf 1860 werd begonnen met de realisatie van de lijn Harlingen – Nieuwe Schans werden de stations ook vanaf dat moment gerealiseerd. De realisatie startte aan de westzijde bij Harlingen-Leeuwarden. Daarna volgden de baanvakken naar Groningen, en Nieuw Schans. Van deze lijn resteren nog meerdere stationsgebouwen, zoals de stationsgebouwen in Harlingen (1863, Rijksmonument), Winschoten (1865, Rijksmonument), Scheemda (1865) en Franeker uit 1868, alle vier gerealiseerd naar ontwerp van K.H. van Brederode. Station Groningen uit 1893 is een ontwerp van architect I. Gosschalk (Rijksmonument).<sup>7</sup> Dat zijn gebouwen die stammen uit de vroege aanleg van de lijn. Het huidige stationsgebouw Kropswolde wijkt hiervan af omdat het een later gebouw is uit 1915, dat de eerdere halte heeft vervangen.

### **De ontwerper**

De ontwerper van het stationsgebouw uit 1915 is niet bekend. Uit de bewaard gebleven bestektekening valt af te leiden dat het is getekend door een ontwerper in dienst van de Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen (geregeld afgekort als: MESS). Deze maatschappij wordt in de titel van het blad genoemd 'M.t.E.v.S.S.', en het draagt een besteknummer: 'bestek nr. 1384'. Dat is mogelijk een volgnummer of werknummer 84 van het jaar 1913 van de tekenafdeling van het bouwbureau van de maatschappij.<sup>8</sup>

Rond de periode van de bouw van Stationsgebouw Kropswolde (1913-1915) waren diverse ontwerpers werkzaam voor de MESS. G.W. van Heukelom (1870-1952) was in 1913 net aangesteld als chef van de Dienst van Weg en Werken van de

---

<sup>5</sup> Mensinga 2010, p. 30

<sup>6</sup> Stichting Historie Kropswolde en Wolfsbarge 2014, p. 9-10

<sup>7</sup> Steenhuis Meurs 2008, p. 47

<sup>8</sup> Bestektekening, Collectie Het Utrechts Archief, HUA 959- inv.nr. 680

---

MESS.<sup>9</sup> Mogelijk heeft Van Heukelom daarom het gebouw ontworpen, maar zeker is dit niet. Andere ontwerpers die voor MESS werkzaam waren zijn bijv. H. Menalda van Schouwenburg (Station Deventer, 1914) en W. de Jong (Station Woerden, 1911).<sup>10</sup>

### **Gebruiksgeschiedenis na 1915**

Op lokaal niveau was Station Kropswolde vooral van belang voor de bedrijven in de omgeving. Het station en de laad- en losplaats werden aanvankelijk gebruikt voor personeel van de grote bedrijven in de omgeving, waarvan W.A. Scholtens aardappelmeelfabriek in Foxhol een van de belangrijkste was. Dat bedrijf, later bekend als AVEBE, had zich in 1842 in Foxhol gevestigd. Het personeel van de fabriek maakte gebruik van het station. Een auteur van een publicatie over de geschiedenis van Foxhol stelt dat het personeel van W.A. Scholten incidenteel gelegenheid kreeg om extra dichtbij de fabriek uit te stappen, zodat het minder ver hoefde te lopen.<sup>11</sup>

Naast de aardappelmeelfabriek waren er ook andere bedrijven in de omgeving. Strokarton was een belangrijk product evenals de scheepsbouw en landbouwproducten.

### **Geleidelijke afname gebruikers**

Het belang van station Kropswolde nam in de loop van de jaren dertig af door de opkomst van de autobus en vrachtwagenvervoer. Alhoewel het aantal gebruikers op het station in de jaren 1970 steeds meer afnam bleef het station nog in gebruik. Na het opheffen van de goederenfaciliteit (de laad- en losplaats) zo omstreeks 1958-1972 verhuisde het tweede perron naar die plek.

In die jaren functioneerde het stationsgebouw nog omdat de seintoestellen er in ondergebracht waren. Er was een baanwachterspost in gevestigd, tot de klassieke beveiliging werd vervangen door moderne beveiliging.

Nadat de beveiligingsfunctie was komen te vervallen maakte de NS het stationsgebouw gedeeltelijk onklaar. Om gebruik door onbevoegden te voorkomen (krakers) verwijderde de beheerder onderdelen uit het gebouw zodat het gebruik werd ontmoedigd, zoals vloeren, binnendeuren en het bovenste deel van de trap. Het seintoestel werd door 'hobbyisten', geïnteresseerd in spoorgeschiedenis, uit het gebouw verwijderd.<sup>12</sup>

Ondanks de maatregelen van de NS werd het gebouw eind jaren tachtig gekraakt door beeldend kunstenaars. Zij namen de voormalige dienstwoning op de verdiepingen in gebruik als woning, terwijl op de begane grond de spoorfunctie zoals kaartverkoop en wachtruimte bleef doorfunctioneren.

### **Herbestemming**

In 1989 verviel de beveiligingsfunctie van het station omdat vanaf dat jaar het baanvak tussen Groningen en Nieuwe Schans van een nieuw beveiligingssysteem werd voorzien: 'beveiliging door middel van puntdetectie', die in de plaats kwam van klassieke beveiliging.<sup>13</sup> Daarmee had de lijn een primeur in Nederland. De wissels en de seinen werden vanuit Groningen bediend.

In 1989 stelde de NS het stationsgebouw buiten functie (de spoorfunctie van het gebouw werd gesloten) en stond het gebouw op een lijst om te worden gesloopt. Een groep kunstenaars richtte een vereniging op: de vereniging 'Beeldende Kunstenaars Station Kropswolde'. Op initiatief van die vereniging werd het stationsgebouw in de jaren negentig herbestemd tot culturele functie en wonen. De vereniging werd officieel huurder. Het heeft een tijd gefunctioneerd als galerie, ateliers voor kunstenaars en een woning.<sup>14</sup> In 2004 kreeg het station de status Rijksmonument. Het station (de perrons) bleef al die tijd met de spoorfunctie in gebruik.

---

<sup>9</sup> Steenhuis Meurs 2008, p. 38

<sup>10</sup> Steenhuis Meurs 2008, p. 18, 20

<sup>11</sup> Hulsebos 2019, p. 249

<sup>12</sup> Zie o.a. Wagenaar 2002

<sup>13</sup> Kraan 1990, p. 124 vv

<sup>14</sup> Stichting Historie Kropswolde en Wolfsbarge 2014, p. 9-10

---

## Actuele situatie

### *Halteplaats*

Het station (de beide perrons) functioneert tot op heden (oktober 2022) als halteplaats voor reizigers. De perrons liggen in bajonetvorm ten opzichte van elkaar.

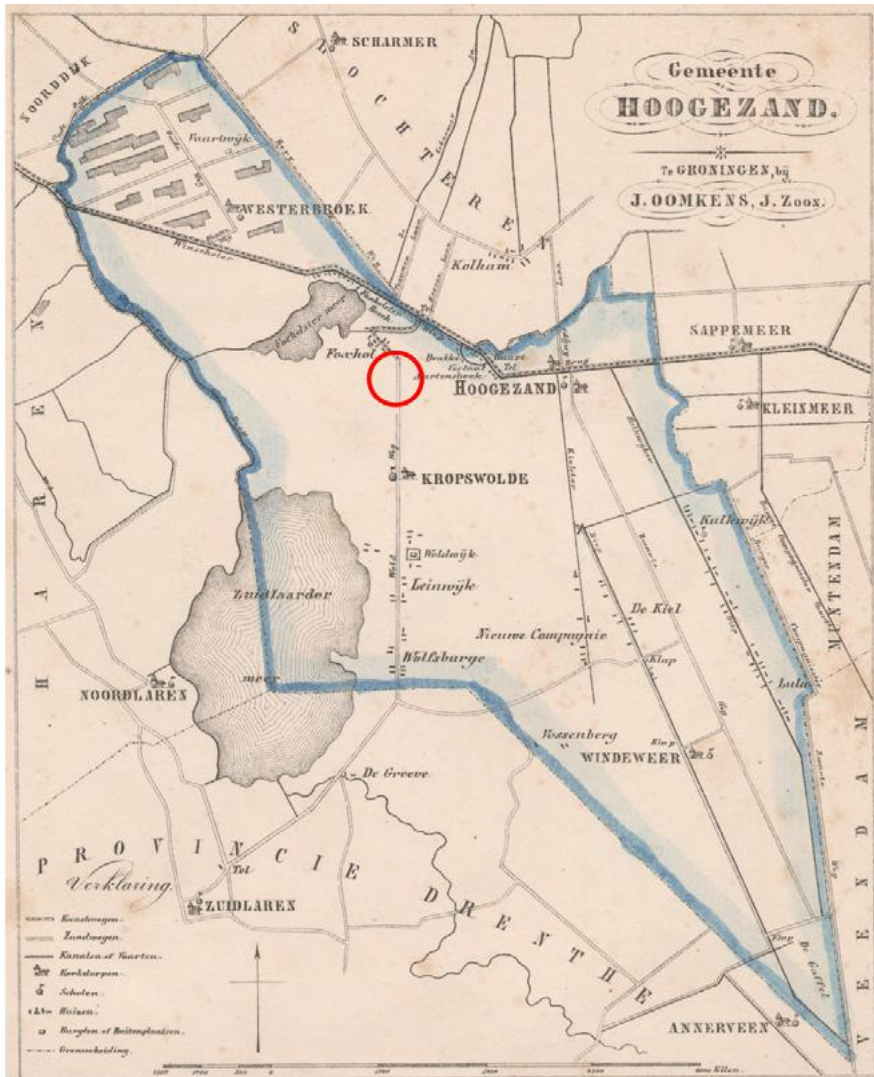
### *Huidige functie gebouw*

Het voormalige stationsgebouw vervult geen spoorfunctie meer maar heeft nu (oktober 2022) een culturele bestemming en een woonfunctie. Sinds 2009 is een deel van de begane grond in gebruik als een museum voor handwerktuigen. De voormalige dienstwoning in het stationsgebouw wordt als twee separate eenheden bewoond, die een voordeur en toegangstrap delen.

## Conclusie

**Station Kropswolde maakt onderdeel uit van de zogeheten Noorderlijn, de aanleg van een spoorverbinding in het Noorden van Nederland. De oorspronkelijke intentie dat de lijn een drukke verbinding voor internationaal vervoer zou worden tussen Harlingen en Nieuwe Schans en verder, werd niet bewaarheid. Wel heeft de halte en later het Station Kropswolde een belangrijke bijdrage geleverd aan de lokale economie en reizigersvervoer. Station Kropswolde functioneert ook in 2022 nog voor het reizigersvervoer.**

**De lijn was een staatsinitiatief (wet uit 1860) en de halte Kropswolde werd na de aanleg van de lijn in 1868 gebouwd in opdracht van het Staatsspoor. De ontwerper van het stationsgebouw dat in 1915 werd gebouwd, en de eerdere halte verving, is niet bekend.**



Kaart van de toenmalige gemeente Hoogezand, inclusief de dorpen Kropswolde en Foxhol, 1862. De spoorlijn is nog niet aangelegd. De cirkel markeert de latere locatie van station Kropswolde (GA, bewerking auteur)



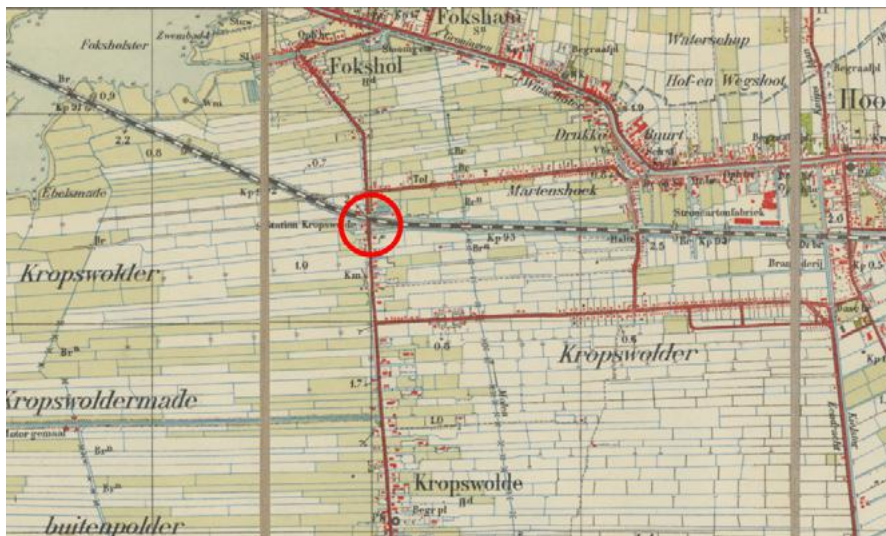
De Woldweg in circa 1925-1935, bij molen de Hoop, gezien in noordelijk richting. Op de achtergrond, links van de weg is net stationsgebouw Kropswolde zichtbaar (Col. PAF)



De haven van Foxhol, circa 1930. De recreatie aan het meer is tot ontwikkeling gekomen (Hulsebos 2019)



Topografische kaart van Kropswolde in 1899, locatie halte omcirkeld (GA, bewerking auteur)



Topografische kaart van Kropswolde in 1933, locatie station omcirkeld (GA, bewerking auteur)



Topografische kaart van Kropswolde in 2021, locatie station omcirkeld (www.opentopo.nl, bewerking auteur)

---

# 3 Stedenbouwkundige ontwikkeling

## Ligging tussen Foxhol en Kropswolde

Station Kropswolde heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van het gebied, omdat het goederenvervoer en reizigersvervoer de ontwikkeling van bedrijven in de omgeving verder mogelijk maakte. Gezien op de schaal van Hoogezand-Sappemeer, waar het dorp Kropswolde later toe gerekend werd, was het station niet het enige relevante station. Meer oostelijk lagen langs de lijn de haltes/stations 'Martenshoek', 'Hoogezand-Sappemeer' en 'Sappemeer-Oost' die aan die ontwikkeling eveneens hebben bijgedragen. Tussen Foxhol in het westen en Sappemeer in het oosten ontstond in de loop van de negentiende en twintigste eeuw een langgerekt lint met aaneengesloten bebouwing. Een concentratie van fabrieken ontstond bij Foxhol en Martenshoek. Aan de westzijde van die strook ligt station Kropswolde.

Station Kropswolde kreeg deze naam omdat het station aanvankelijk is gebouwd op het grondgebied van de Gemeente Kropswolde (in 1868). Bij de nieuwbouw in 1915 kwam het grotere station niet alleen aan de andere zijde van het spoor te liggen, maar ook op grondgebied van Foxhol. Historisch gezien ligt het station dichterbij de kern van Foxhol, noordelijk van het station, dan bij Kropswolde. Het station is gesitueerd op de plaats waar de lijn Groningen – Nieuwe Schans de Woldweg kruist. De lijn loopt hier min of meer parallel aan het huidige Winschoterdiep.

Het station zelf is door de hoge gevel sterk georiënteerd op de Woldweg en van afstand herkenbaar als een markant gebouw. De spoorwegovergang en het station zijn een stedenbouwkundig herkenbaar punt in de weg en functioneren als landmark. Net als bijvoorbeeld de molen, die zuidelijk van het station aan de Woldweg is gesitueerd, ritmeert het de bebouwing van het wegdrorp.

## Stationskoffiehuis 1872

De bouw van een halte in Kropswolde was een directe aanleiding om ook een uitspanning te bouwen. Tegenover de halte aan de Woldweg werd in 1872 een stationskoffiehuis gebouwd (Woldweg 48), zuidelijk van het spoor, westelijk van het toenmalige haltegebouw. Het stationskoffiehuis is na 2003 afgebroken.<sup>15</sup>

## Ontwikkeling van de dorpen Kropswolde en Foxhol

Bij de realisatie van de lijn in 1868 was Kropswolde een wegdrorp, met bebouwing aan weerszijde van de noord-zuid lopende Woldweg. Het was een gehucht zonder een dichte bebouwingskern. De bebouwing langs de weg ontstond in samenhang met de vervening van het gebied rond Kropswolde, dat vanaf de 15 eeuw als veenkolonie werd gesticht. De vervening vond plaats vanuit het zuiden, en schoof richting het noorden op. De Woldweg was cruciaal voor de vervening: De weg loopt over een dekzandrug oostelijk van het Zuidlaardermeer. Westelijk van de Woldweg liggen in de negentiende eeuw twee meren (plassen), het Foxholstermeer (noordelijk) en het zuidelijker gelegen Zuidlaardermeer. De lijn is aangelegd op een deels verhoogd tracé, en loopt dwars door het Foxholstermeer.

Het ontstaan en de groei van het andere dorp, Foxhol, hangt eveneens nauw samen met de veenontginning. In 1613 startte de veenontginning bij Foxhol. In de jaren daarna ontstond hier een kleine kern. Na de realisatie van een gegraven veenontginningskanaal werden veengebieden afgegraven (uitgeveend). Op die gronden werd vervolgens landbouw bedreven, zoals de verbouw van boekweit en aardappels.

## Ontwikkeling in de twintigste en eenentwintigste eeuw

De regio rondom het station maakte in de loop van de twintigste en eenentwintigste eeuw twee belangrijke ontwikkelingen door. Vooral noordoostelijk verdichtte het gebied met woonwijken. Oostelijk van

---

<sup>15</sup> Stichting Historie Kropswolde en Wolfsbarghe 2014, p. 9

---

de Woldweg kwamen in de jaren 1970 en 1980 grote uitbreidingswijken tot stand. Ten zuiden van het spoor bij Martenshoek verrezen de wijken Gorecht en Woldwijck.

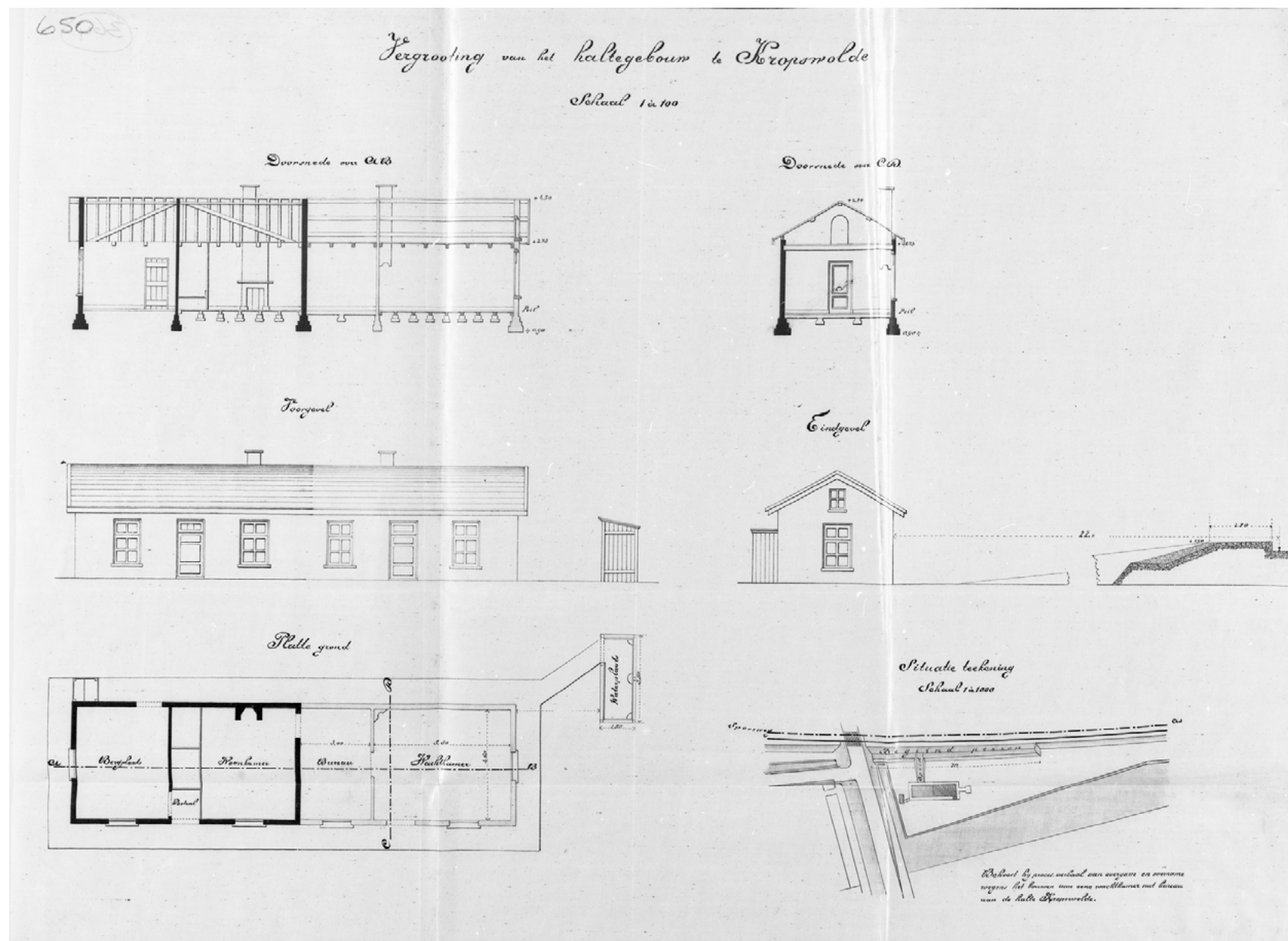
Een meer recente ontwikkeling is de realisatie van een recreatiegebied westelijk van de Woldweg, rondom het Zuidlaardermeer en Foxholstermeer. Het lintdorp Kropswolde, dat oostelijk tussen beide meren in lag, ontwikkelde zich van een agrarisch dorp tot een gebied met een recreatief karakter. Net na de Tweede Wereldoorlog droeg Kropswolde nog een sterk agrarisch karakter. Zo vanaf de jaren zestig zijn hier in meerdere fases een jachthaven en vakantieparken, georiënteerd op het water, aangelegd.

Bovengenoemde stedenbouwkundige ontwikkelingen vonden in de ruime omgeving van het station plaats. De stationslocatie zelf bleef al die jaren een open en kleinschalig karakter houden, van een halteplaats, bij de kruising met de Woldweg. Ook bij het station bleef Kropswolde het karakter van wegdorp grotendeels behouden.

## **Conclusie stedenbouw**

**Station Kropswolde is deel van een langere reeks van haltes langs een spoorlijn door het landschap. Het station toont een markant gebouw aan de eeuwenoude historische weg de Woldweg, tussen Kropswolde en Foxhol. Ook door de ligging bij de overweg, waar een verhoging in de weg ligt, markeert het station de grens tussen Foxhol en Kropswolde.**

**Alhoewel de bebouwing van de kernen in de loop van 1850-heden sterk is toegenomen, en dorpen tussen Foxhol en Sappemeer aaneen zijn gegroeid, heeft de Woldweg bij de spoorovergang haar kleinschalige karakter van lintbebouwing uit 1915 voor een groot deel behouden.**



Vergroting van het haltegebouw Kropswolde, circa 1870. Dit gebouw is na de bouw van het nieuwe station in 1915 gesloopt. Overzichtsblad (HUA)

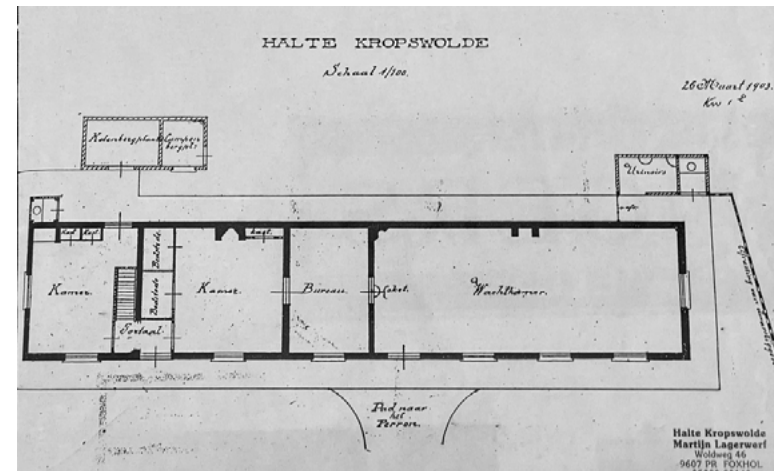
## Ontwikkeling emplacement



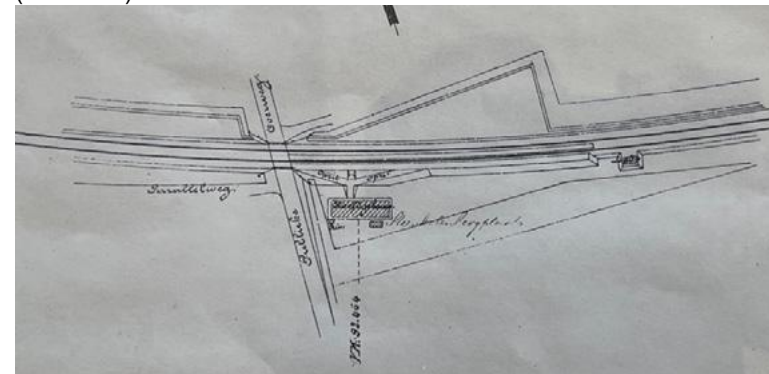
De halte Kropswolde, omstreeks 1890, na de eerste uitbreiding. Later gesloopt (in Hulsebosch 2019 p. 250)



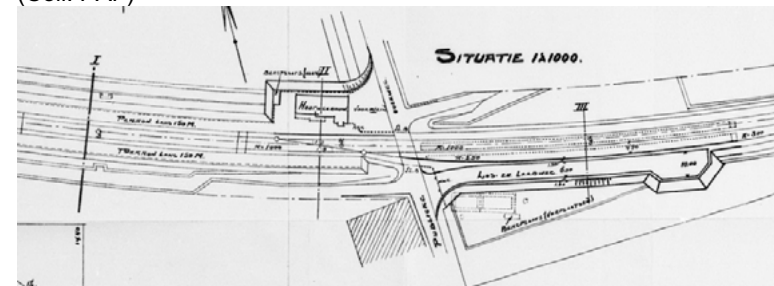
De halte Kropswolde na een aanpassing in ca 1903. Op de achtergrond het Stationskoffiehuys, 1903-1905 (beide gesloopt) (foto H.J.L. Kloosterhuis, GA)



Halte Kropswolde, 1903. Plattegrond begane grond. Na 1915 gesloopt (Coll. PAF)



Situatie Halte Kropswolde, 1903. Na 1915 gesloopt. Detail van blad (Coll. PAF)



Situatie station Kropswolde, na de bouw van het stationsgebouw in 1915. Detail van bestektekening (HUA)



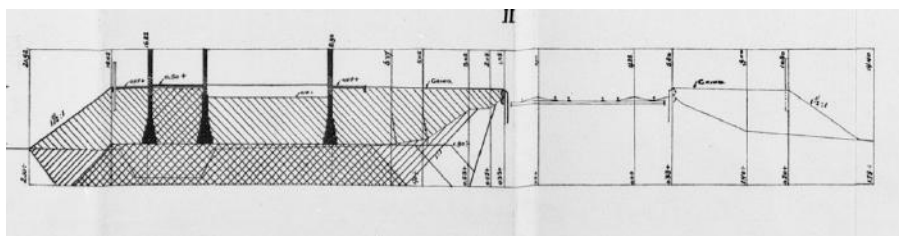
Noordelijk deel van het emplacement. Zicht naar het westen, richting Groningen, ongedateerd (Coll. HUA)



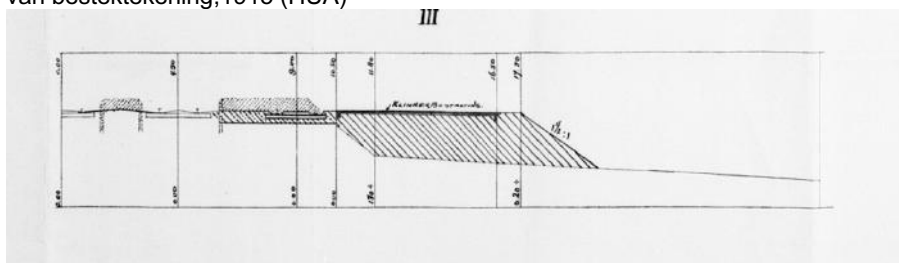
De bediening van het beveiligingstoestel, in het bureau van het station Kropswolde, na 1915 tot aan 1989 (Coll. PAF)



Zicht vanuit het westen naar het station, ongedateerde opname (Coll. PAF)



Doorsnede over het spoor (rechts) ter hoogte van het stationsgebouw (links). Detail van bestektekening, 1915 (HUA)



Doorsnede over het spoor (links) ter hoogte van het zijspoor bij de goederenoverslag (rechts). Detail van bestektekening, 1915 (HUA)



Zicht vanaf de Woldweg op het voorplein en het stationsgebouw, 2003 (foto T. Smedes, coll. HAMG)



De seinen bij de voormalige overgang westelijk van het station, richting Groningen, ongedateerde opname (Coll. PAF)



Zicht vanaf het zuidelijke perron, perron 2, op het stationsgebouw (rechts), en het stationskoffiehuis (links), 2003 (foto T. Smedes, coll. HAMG).

---

# 4 Emplacement

## Emplacement bij de aanleg van de lijn, 1868

Bij de aanleg van de lijn langs de halte Kropswolde, het stuk Groningen - Nieuwe Schans in 1868 was het baanvak enkelsporig. Op de vroegste tekeningen van de halte Kropswolde zijn wel twee spoorlijnen aangeduid, maar dat betrof enkel een lokaal passeervak, dat net voor en na de halte weer samenvoegde met het spoor. Op tekeningen van de halte is een aftakking te zien, aan de zuidzijde van het doorlopende spoor, die langs het perron van de halte voert. De halte ligt aan de zuidzijde van het spoor, oostelijk van de Woldweg. Daar waar het spoor de weg kruist is een publieke overweg. Om de aanleg van de lijn mogelijk te maken werd de spoorbaan verhoogd ten opzichte van het maaiveld. De spoorwegovergang in de Woldweg is eveneens verhoogd. Ook het perron ligt op een verhoogd talud.

De reizigers bereiken de halte via de Woldweg, en kunnen naar het haltegebouw lopen waar zij een plaatsbewijs kunnen kopen. Daarna bereiken ze via een 22 meter lange helling het verhoogd liggende enige perron, dat zowel voor treinen uit Groningen bestemd is (uit het westen afkomstig) als voor treinen uit Nieuwe Schans (in het oosten). Het perron had een totale lengte van 70 meter.

De bouw van de halte Kropswolde houdt verband met de lobby van de directie van een groot lokaal bedrijf dat belang had bij de verbetering van het station. De directie van W.A. Scholten, een grote aardappelmeelfabriek in Foxhol, was daarbij betrokken. Dat bedrijf stelde een goede verbinding voor het personeel tussen Groningen en Kropswolde op prijs. Auteurs van de geschiedschrijving van Foxhol en Kropswolde stellen dat dat bedrijf inmenging had in het ontstaan van het grotere stationsgebouw en de laad-en losplaats. Maar ook andere bedrijven in de omgeving hebben er baat bij gehad.<sup>16</sup>

Het haltegebouw in deze vroegste periode (1868) was aanvankelijk een klein dienstgebouw, dat bestond uit een wachterswoning en wachthalte. Die werd al snel vergroot met een bureau (plaatskaartenkantoor) en wachtruimte. Bij de eerste vergroting in 1872 bestond het uit een bergplaats, woonkamer, bureau en wachtkamer. Westelijk, aan de zijde van Woldweg, lag een vrijstaande waterplaats (sanitair). Aan de overzijde van de Woldweg lag een paralelweg langs het spoor, die naar een meer westelijk gesitueerde overweg leidde.

De halte was bij de bouw niet geschikt voor goederen. Een kort bericht uit 1893 meldt dat aan de wens om 'de halte te Kropswolde ook voor het goederenvervoer in te richten' niet wordt voldaan.<sup>17</sup> Als argument werd vermeld dat voor het goederenvervoer het Station Hoogezand eerder diende te worden gebruikt, dat slechts drie kilometer verderop was gelegen.

Bij de bouw van de halte in 1868 lag het station op de kruising van het spoor met de Woldweg. Vanaf de halte was een zeer open zicht over het spoor het landschap in. Het perron was begrind.

## Aanpassing oprit 1902-1903

In 1902-1903 werd het emplacement aangepast, waardoor de functionaliteiten licht verbeteren. De perrontoeegang wordt vergroot en krijgt een extra helling naar beide zijden, zodat reizigers gemakkelijker het perron kunnen bereiken. Het haltegebouw wordt eveneens licht aangepast. De wasplaats verandert in een klein urinoir en een steenkolenbergplaats wordt aan de achterzijde van het haltegebouw geplaatst. Geheel oostelijk wordt een kleine bergplaats gebouwd. De halte blijft uitsluitend voor personenvervoer, en niet voor goederen. Dat komt pas in 1915 met de bouw van het nieuwe station. In 1912 nog meldt een krantenbericht hierover: 'Men is bezig met de bewerking van een ontwerp voor de verbetering van de stopplaats Kropswolde. Er zal daar zeer waarschijnlijk een ander stationsgebouw verrijzen, terwijl

---

<sup>16</sup> Stichting Historie Kropswolde en Wolfsbarghe 2014, p. 9

<sup>17</sup> Redactie 11 januari 1893

---

dan ook ruime gelegenheid voor goederenvervoer wordt opengesteld, die daar tot dusver nog niet bestond'.<sup>18</sup>

### **Tweesporig 1912-1915**

In 1912 wordt het baanvak Groningen – Zuidbroek tweesporig. Daardoor verbetert de capaciteit van de lijn: meer treinen kunnen op het traject gaan rijden. Het tijdverlies vanwege het wachten van treinen uit tegenovergestelde richtingen op elkaar vanwege het enkelspoor reduceert.<sup>19</sup> Een redacteur van het Nieuwsblad van het Noorden brengt in 1915 de bouw van het nieuwe station station in Kropswolde in 1915 in verband met de aanleg van nog een dubbel spoor: ook het deel van Zuidbroek naar Winschoten zal binnenkort tweesporig worden, meldde het krantenbericht.<sup>20</sup>

### **Perrons aan twee zijden 1915 en aparte laad- en losplaats**

Op initiatief van de industrieel W.A. Scholten wordt station Kropswolde in 1915 ingrijpend verbeterd. Het oude halte-gebouw wordt afgebroken en een nieuw station verrijst schuin tegenover de oude plek. Dit nieuwe gebouw wordt gebouwd op gebied dat officieel onder de gemeente Foxhol valt, maar het station blijft Kropswolde heten. Door de hoogte van het stationsgebouw, met een hoog deel georiënteerd op de Woldweg, is het een zeer markant gebouw aan de Woldweg, veel opvallender dan de eerdere halteplaats.

Met de bouw van het nieuwe station vergrootte de capaciteit van het station voor reizigers en was voor het eerst overslag van goederen mogelijk. Lang hebben de reizigers op deze verbetering moeten wachten. Ook de bedrijven hadden om de laad- losfaciliteiten gevraagd. In krantenberichten werd diverse malen gemeld dat eerdere aanvragen voor verbetering niet werden gehonoreerd.<sup>21</sup>

Bij het nieuwe station komt aan twee zijden van het spoor een perron, met grind verhard, zodat treinen uit verschillende richtingen op een eigen perron kunnen stoppen. De perrons voor personenvervoer liggen dan tegenover elkaar. Op de plaats van het voormalige haltegebouw, dat wordt afgebroken, komt een laad- en losweg met een eigen aftakking naar een perron dat geheel voor goederenvervoer is bestemd.

Pas vanaf deze aanpassing biedt Kropswolde goede gelegenheid voor overslag van goederenvervoer. De goederenfaciliteiten liggen aan de oostzijde van de Woldweg, gescheiden van het personenvervoer westelijk van de weg, voor het stationsgebouw. De ruimte tussen stationsgebouw en Woldweg functioneert als voorplein.

Op de bestektekening van 1915 wordt de goederenoverslagplaats aangeduid als een verhard deel naast het spoor: het wordt verhard met klinkerbestrating. Het stukje zijspoor naar de laad-en losplaats werd aanvankelijk gebruikt voor aan- en afvoer van lokale producten. Landbouwers in Kropswolde gebruikten de laad- en losplaats voor de overslag van kunstmest en aardappelen. En de steenkolen, die de aardappelmeelfabriek van Scholten stookte in de stoommachines, werden in Kropswolde uitgeladen van de trein en met paard en wagen naar de fabriek vervoerd.<sup>22</sup>

Om de wachtenden op het tweede perron, aan de overzijde van het station, tegemoet te komen wordt in 1916 op het tweede perron een houten schuilplaats gebouwd. Daarop wordt in duidelijke letters de haltenaam geschilderd: 'Kropswolde'.

### **Opheffen station voor stukgoederen 1935**

Vanwege de afname van de goederenstromen veranderde de activiteit op het emplacement in de jaren dertig. Vrachtauto's namen vervoerstromen over. In 1935 werd de halte Kropswolde gesloten voor de het vervoer van stukgoederen. Ook andere stations nabij

---

<sup>18</sup> Redactie 9 augustus 1912

<sup>19</sup> Redactie 9 augustus 1912

<sup>20</sup> Redactie, 16 april 1915

<sup>21</sup> Mensinga 2010, p. 31

<sup>22</sup> Stichting Historie Kropswolde en Wolfsbarge 2014, p. 10

---

Kropswolde werden voor die overslag gesloten zoals Foxhol, Martenshoek, Hoogezand, Sappemeer en Zuidbroek. Vanaf 12 augustus werd als alternatief een dagelijkse vrachtautodienst ingesteld voor de stukgoederen van een naar Kropswolde.<sup>23</sup>

In de jaren zestig en zeventig vond weer een verandering plaats. Nadat de aardappelmeelfabriek was overgeschakeld op moderne machines waren steenkolen niet meer nodig, en stopte die overslag op Kropswolde. Het goederenemplacement werd opgeheven. Het tweede perron aan de overzijde van het stationsgebouw verhuisde tussen 1958 en 1972-1976 naar de andere kant van Woldweg, en kwam op plek van het voormalige goederenperron. Vanaf dat moment hebben de perrons voor personen de bajonetvorm, die het nu nog heeft. De overweg scheidt de twee perrons. De laad- en losweg bij het tweede perron ontwikkelde zich tot parkeerlocatie.

De oorspronkelijke eenvoudige grindverharding met klinkerbestrating-delen is in de loop der jaren geheel gewijzigd in een betontegel verharding. Ook de oorspronkelijke perronmuur, waarschijnlijk een houten keerwand, is in de loop der jaren vervangen door de huidige keermuur.

### **Parkeren auto en fietsenbergingen**

Tot op heden functioneert de voormalige laad- en losweg bij perron 2 voor stalling van auto's en fietsen. De auto's kunnen keren rondom een gebouwtje met technische voorzieningen, bij een keerlus. Bij de entree tot de laad- en losplaats langs de Woldweg zijn (opeenvolgend) diverse fietsenbergingplaatsen gebouwd. In 1976 een bromfiets- en rijwielstalling. In 1991 vond uitbreiding van fietsenstalling plaats. In 2001 werd een nieuwe fietsenstalling gebouwd.<sup>24</sup>

### **Groen**

In de loop der tijd is meer beplanting gekomen naast de perrons. Daardoor zijn de perronruimtes meer besloten geworden. Ook bij

het station zijn in de loop der tijd hagen aangeplant, half hoog. In de jaren dertig stonden op perron 1, zuidelijk van het gebouw, stukken haag waardoor dat deel een groener karakter had.

Het voorplein is thans door middel van hagen in zones verdeeld. Eveneens staan langs de beide perrons hagen. Over de lengterichting van de perrons is nog steeds een wijds zicht naar het landschap, zowel vanaf perron 1 naar het westen, als vanaf perron 2 naar het oosten.

### **Emplacement in 2022**

In 2022 functioneert het station met twee perrons, met bajonetvorm, en heeft het oude stationsgebouw geen spoorfunctie meer. Een kaartautomaat en in- en uitcheckpoortjes zijn gesitueerd bij de hellingbaan tussen Woldweg en perron 1. Bij het voorplein zijn een kleine fietsenberging en een *kiss-and-ride* strook aangelegd. Een grotere overdekte fietsenstalling en een parkeerplaats zijn aan de overzijde (van het spoor en de Woldweg), bij perron 2. Twee trappen voeren langs in- en uitcheck poortjes naar het tweede perron. Ook dit perron is via een hellingbaan vanaf de Woldweg bereikbaar. Reizigers die van het ene naar het andere perron willen, dienen zowel het spoor over te steken, als de weg over te lopen. Er is een gelijkvloerse kruising die met slagbomen is beveiligd.

### **Conclusie emplacement**

**Het ensemble emplacement, bestaande uit haltegebouw, perrons en laad- en losfaciliteiten, is in de loop der tijd (1868-heden) sterk gewijzigd. In de circa honderdvijftigjarige ontwikkeling van het emplacement zijn drie hoofdfasen te benoemen. Deze worden gevisualiseerd in de kaarten van de routes, die hieronder zijn geplaatst. De drie fasen zijn:**

---

<sup>23</sup> Redactie, 2 augustus 1935

<sup>24</sup> Bouwvergunningen HAMG BWT

---

## **Halte voor personen (1868-1915)**

**Tijdens de eerste fase, 1868-1915, is de halte gericht op personenvervoer. Er is slechts een perron dat voor beide richtingen wordt gebruikt. Het perron is eenvoudig verhard met grind.**

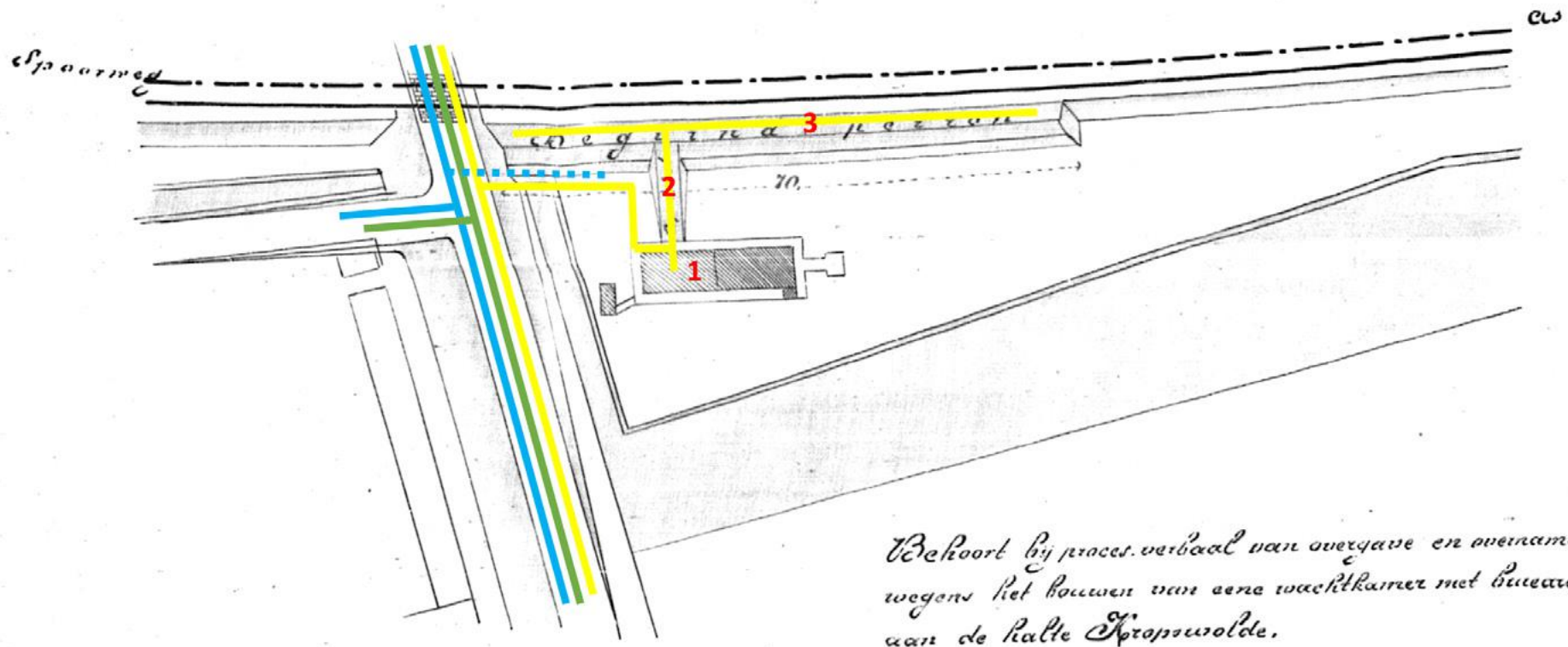
## **Personen en goederen (1915-circa 1976)**

**Vanaf 1915 is het station zowel voor reizigers als goederen ingericht. Deze vervoersstromen hebben beide een eigen zone op het station, dat vanaf dat jaar van een groot stationsgebouw is voorzien. Het stationsgebouw is verplaatst naar de overzijde van het spoor. De beide sporen met perrons voor het reizigersvervoer liggen voor het stationsgebouw. Het goederenvervoer heeft een eigen zone oostelijk van de Woldweg.**

## **Forensen (circa 1976-heden)**

**In de loop van de jaren zeventig van de twintigste eeuw komt het goederenvervoer te vervallen en wordt het station meer afgestemd op forensenverkeer. De perrons liggen aan verschillende zijden van de Woldweg: perron van spoor 1 heeft een kaartautomaat en ligt voor het voormalige stationsgebouw (dat buiten gebruik raakt). Spoor 2 aan het andere perron ligt daar diagonaal tegenover op het terrein dat voorheen als laad- en losplaats werd gebruikt. De faciliteiten voor fietsenberging en autoparkeren liggen ook aan deze zijde. De faciliteiten OV-automaat, twee halfopenabri's en vaste zitbanken hebben het voormalige stationsgebouw vervangen.**

## Route emplacement 1868-1902

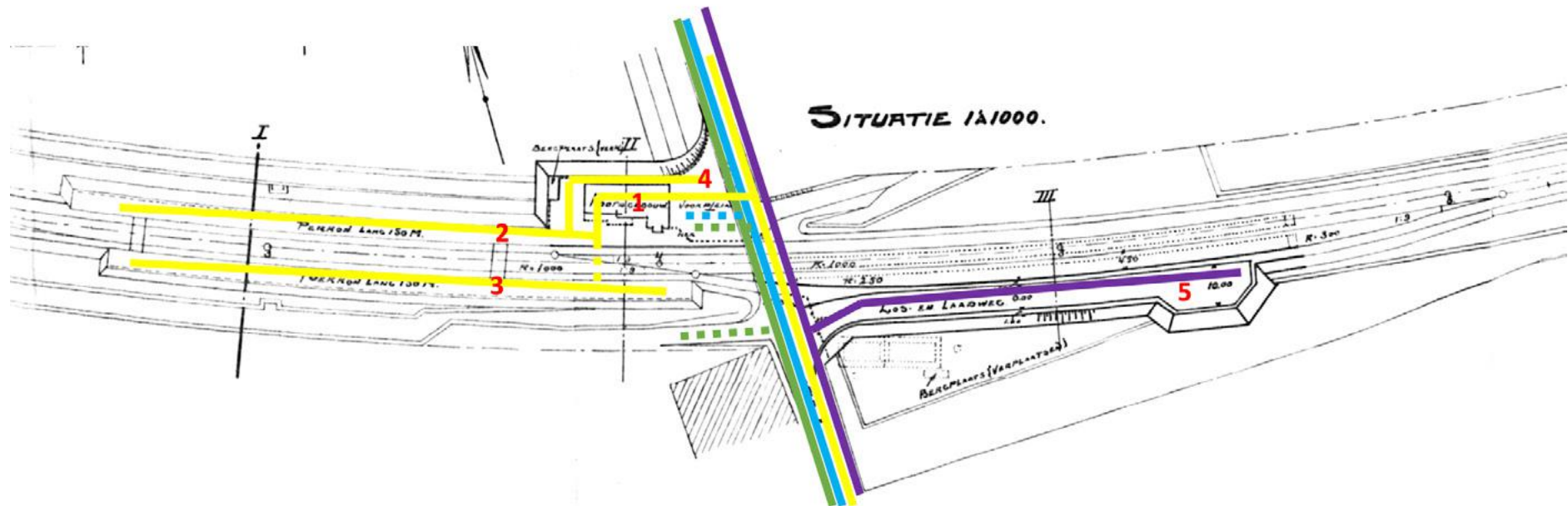


**1868-1902** - De halte is enkelsporig, en vooral ingericht voor personenvervoer. Via de Woldweg kunnen de reizigers de halte (1) bereiken, die aan de oostkant van de weg is gesitueerd. Na de aanschaf van een plaatskaart bereiken de reizigers via een hellingbaan (2) het perron (3). Er zijn geen specifieke faciliteiten voor goederen. Westelijk van de Woldweg loopt zuidelijk van het spoor een parallelweg (bron onderlegger: HAMG, BWT, 1872, bewerking auteur)

**Legenda:** 1.Haltegebouw; 2.Helling met verbindingspad tussen halte en perron; 3.Begrind perron.

	Reizigers
	Goederen
	Auto / bussen
	Fietsen
	Incidenteel
<b>nr.</b>	Functie

## Route emplacement 1915

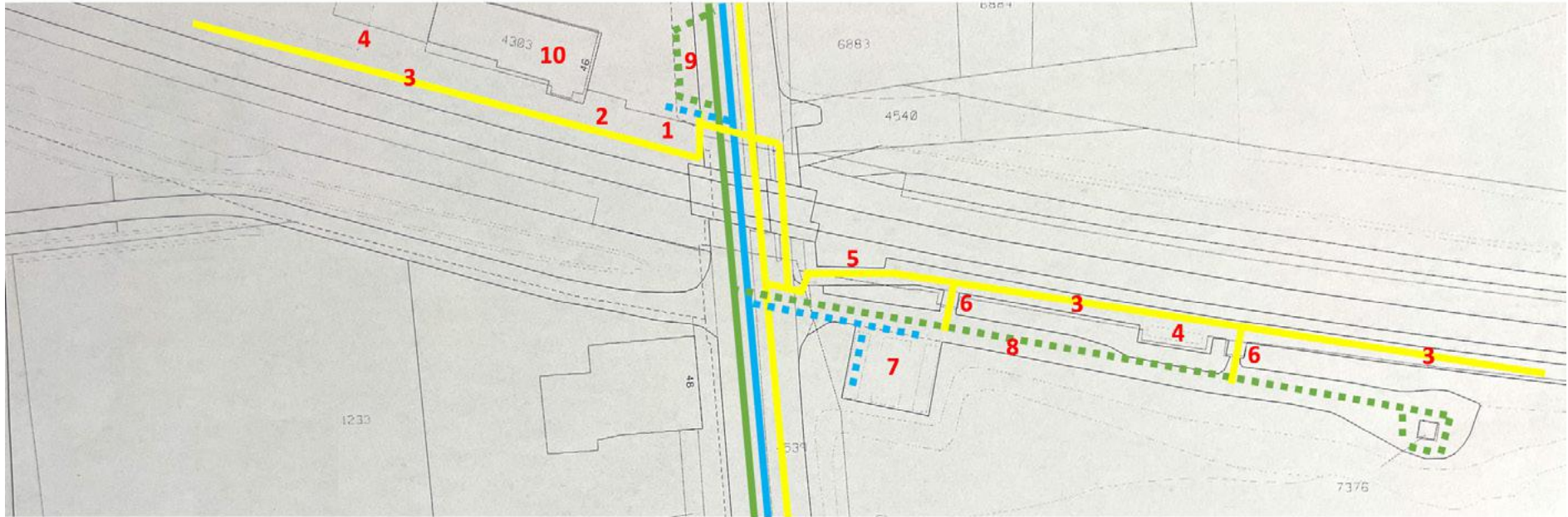


**1915** - Het nieuwe stationsgebouw (1) in 1915 is een functionele verbetering ten opzichte van de halte uit 1868. Vanwege de realisatie van het dubbelspoor enkele jaren daarvoor zijn twee perrons gebouwd aan beide zijden van het spoor, voor reizigers uit de twee richtingen (2 en 3). Treinreizigers kunnen vanaf de Woldweg via het voorplein (4) het stationsgebouw en de treinen bereiken. Het goederenvervoer ligt daar gescheiden van, en heeft ruime faciliteiten aan de oostzijde van de Woldweg in de vorm van een laad- en losweg (5). (bron onderlegger: HAMG, BWT, 1915, bewerking auteur)

**Legenda:** 1.Stationsgebouw; 2.Perron noordzijde; 3.Perron zuidzijde; 4.Voorplein; 5.Laad- en losweg goederen

<span style="color: yellow;">—</span>	Reizigers
<span style="color: purple;">—</span>	Goederen
<span style="color: green;">—</span>	Auto / bussen
<span style="color: blue;">—</span>	Fietsen
----	Incidenteel
nr.	Functie

## Route emplacement 2022



**2022** – In 2022 bestaat het emplacement uit twee perrons (3), die aan twee zijden van de Woldweg zijn gesitueerd. Reizigers van het ene naar het andere perron moeten de weg oversteken en het spoor over lopen. Een OV-automat (1) staat bij het noordperron aan de Woldweg. Reizigers kunnen in- en uitchecken (2) aan de noordzijde bij de entree tot het perron (perron 1). Aan de Woldweg aan deze zijde is een *kiss-and-ride* (9) bij het voorplein. Reizigers in de andere richting betreden het zuidelijke perron (perron 2) vanaf de Woldweg en de parkeerplaats (8) op de voormalige laad- en losweg. Hier is een keerlus voor geparkeerde auto's en tevens een fietsenstalling (7). Het oude stationsgebouw (10) heeft geen spoorfunctie meer. Het overladen van goederen is eveneens komen te vervallen (bron onderlegger: HAMG, BWT, 2001, bewerking auteur)

**Legenda:** 1.OV-automat en helling perrontoegang; 2.in- en uitcheck; 3.perron; 4.abri; 5.helling perrontoegang; 6.in- en uitcheck bij trap naar perron; 7.fietsenstalling; 8.parkeren; 9.kiss-and-ride en voorplein; 10.voormalig stationsgebouw

	Reizigers
	Goederen
	Auto / bussen
	Fietsen
	Incidenteel
<b>nr.</b>	Functie



Spoorwegovergang in 2022.

---

## Voorplein

Het voorplein bij het stationsgebouw aan de Woldweg is de transitiezone tussen stationsgebouw en perron en openbare weg. Het plein is sinds 1915 gesitueerd tussen de oostgevel van het stationsgebouw en de Woldweg.

In **1915** gaf het plein toegang tot de entree van het stationsgebouw, zowel voor de reizigers als de bewoner van de woning. De aankomende reizigers liepen langs de noordgevel naar het voorplein. Het voorplein was van het perron gescheiden door middel van een hek. In de loop der tijd is het perronhek verdwenen.

Thans, **in 2022**, is het plein nog steeds wisselpunt van vervoersmodaliteiten. Langs de Woldweg is een *kiss-and-ride*. Het middendeel wordt gebruikt voor de stalling van fietsen. Het zuidelijk deel van het voorplein wordt gebruikt voor het opladen van de Ov-kaart en in- en uitchecken. Bij de automaat is ook de toegang tot het perron via een pad langs de zuidzijde, dat van het voorplein is afgescheiden door een hek, dat de hellingbaan begeleidt. Langs de noordzijde is een zone die als toegang tot de woning functioneert.



Voorplein met OV-automaat aan Woldweg



Helling langs in- en uitcheckpunt perron 1



Helling vanaf voorplein naar perron 1 bij OV automaat



Helling langs in- en uitcheckpunt perron 1

---

## Perron 1

Perron 1 is in **1915** gerealiseerd, tegelijk met de bouw van het station in dat jaar. Het perron ligt voor het stationsgebouw, zuidelijk van het stationsgebouw. Voor de voormalige wachtruimtes ligt het breedste deel, dat is te beschouwen als een perronplein. Dit sluit ook aan bij de perronluifel, voor de wachtkamers.

In 1915 lag aanvankelijk voor de wachtkamers een verhard deel dat omheind was met een hek. De rest van het perron, het grootste deel, was begrind. Personeel gaf aan of het perron kon worden betreden. Aan de overzijde van het spoor, tegenover het eerste perron, was een tweede perron (later opgeheven).

### *Outillage*

Thans, in **2022**, is het gehele eerste perron verhard met betontegels en geleidelijk voor visueel beperkten. Bij de Woldweg zijn een OV automaat en een in- en uitcheckpaal. Op het perron biedt eenabri gelegenheid tot overdekt wachten. Evenwijdig aan de lengteas staan meerdere zitbanken op het perron, allemaal onderdeel van de outillage.



Perronplein op perron 1



Zicht vanaf perron 1 op stationsgebouw



Abri perron 1



Perron 1, zicht naar westen

---

## Perron 2

Het huidige perron 2 was aanvankelijk het vroegste perron. Bij de bouw in **1868** was hier het enige perron, oostelijk van de Woldweg. Het haltegebouw was zuidelijk van het perron gesitueerd. Het was uitsluitend voor aankomende en vertrekkende reizigers.

In **1915** veranderde dit perron in het goederenperron met de bouw van het nieuwe stationsgebouw. Op een begrind deel werden goederen geladen en gelost op treinen die hier op een eigen spoorafkapping konden halt houden. In de loop van de tweede helft van de twintigste eeuw werd het goederenperron opgeheven en werd het tweede perron voor reizigers op deze plek gerealiseerd.

### *Outillage*

Thans, in **2022**, is het perron verhard met betontegels en geleidelijk voor visueel beperkten. Een abri, zitbanken en in-en uitcheckpaaltjes behoren tot de outillage. Perron 2 is uitsluitend nog voor reizigers in gebruik.



Helling naar perron 2



In- en uitcheckpunt perron 2 bij trap naar parkeerplaats



Abri perron 2



Bank op perron 2

---

### **Laad- en losplaats thans parkeerplaats**

De smalle zone langs perron 2 die als parkeerplaats wordt gebruikt, was in **1868** onderdeel van het terrein van het eerste haltegebouw met dienstwoning. Vanuit het haltegebouw voerde een helling naar het reizigersperron.

In **1915** toen het haltegebouw/dienstwoning werd opgeheven (en het station gebouwd) werd de zone in gebruik genomen als laad- en losplaats voor goederen. Het haltegebouw werd afgebroken.

Na de Tweede Wereldoorlog werd het perron ingericht voor reizigers, en ernaast kwamen faciliteiten voor stalling van auto's en rijwielen.



Toegang tot parkeerplaats bij Woldweg, zicht naar oosten



Fietsenstalling bij perron 2

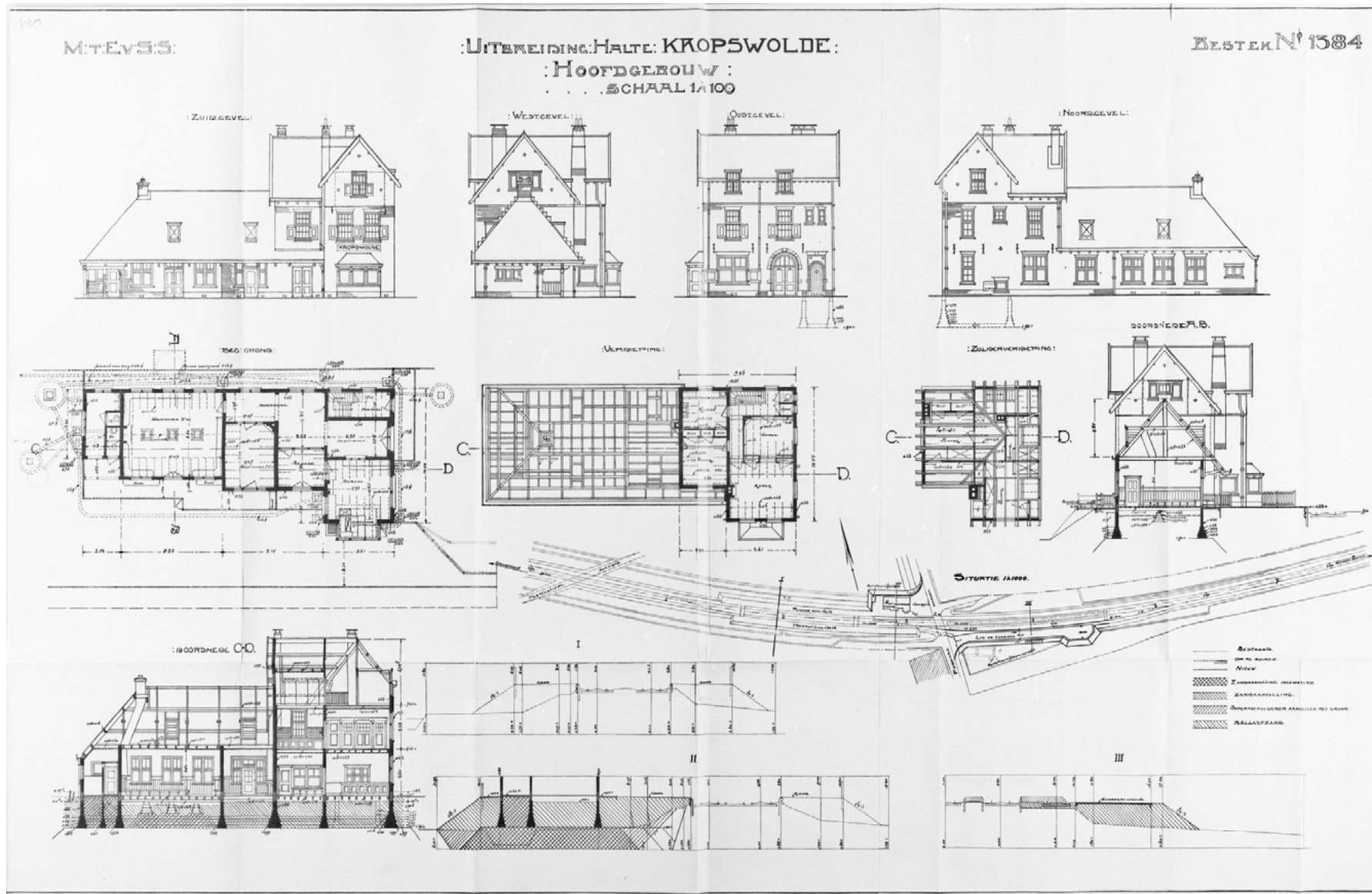


Parkeerzone naast perron 2 ter hoogte vanabri



Tweede trap naar perron 2

# Stationsgebouw 1915



Maatschappij tot Exploitatie van Staats Spoor, Bestektekning station Kropswolde, bestek 1384, overzichtsblad, 1915 (HUA)

## Stationsgebouw



Bouw van stationsgebouw, circa 1915 (Hulsebosch 2019, p. 250)



De wachtruimte, tegenover het station op het zuidelijke perron, in 1916 gebouwd, voor reizigers van de trein richting Zuidbroek (Coll. PAF)



Station Kropswolde, enkele jaren na de oplevering in 1915. De gevel is nog ongepleisterd. Links een deel van het perronhek voor de wachtkamers (PAF)



Station Kropswolde, na 1915 (circa 1936). De kozijnen, goten en windveren zijn in donkere tinten geschilderd en de ondervensters hebben luiken. Op het perron groenaanplant (uit Spoor en Tramwegen, [www.stationsweb.nl](http://www.stationsweb.nl))



Station Kropswolde. Voor het station is de overloopmogelijkheid over de sporen, ongedateerde foto (Collectie HAU)



Foto van reizigers op het station, tegen de gevel de vaste houten zitbank en klinkerbestrating (col. PAF)



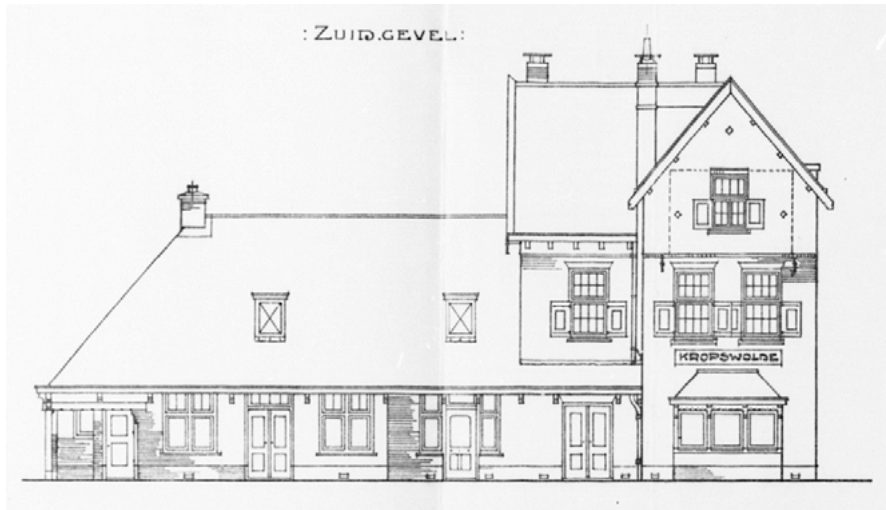
Historische interieurfoto, vestibule stationsgebouw, rechts het plaatskaartenkantoor, 1970. (Coll. HUA)



Noordgevel van Station Kropswolde, zoals verkeer over de Woldweg uit Foxhol het gebouw zag in 1989 (in: Kraan, p. 125).



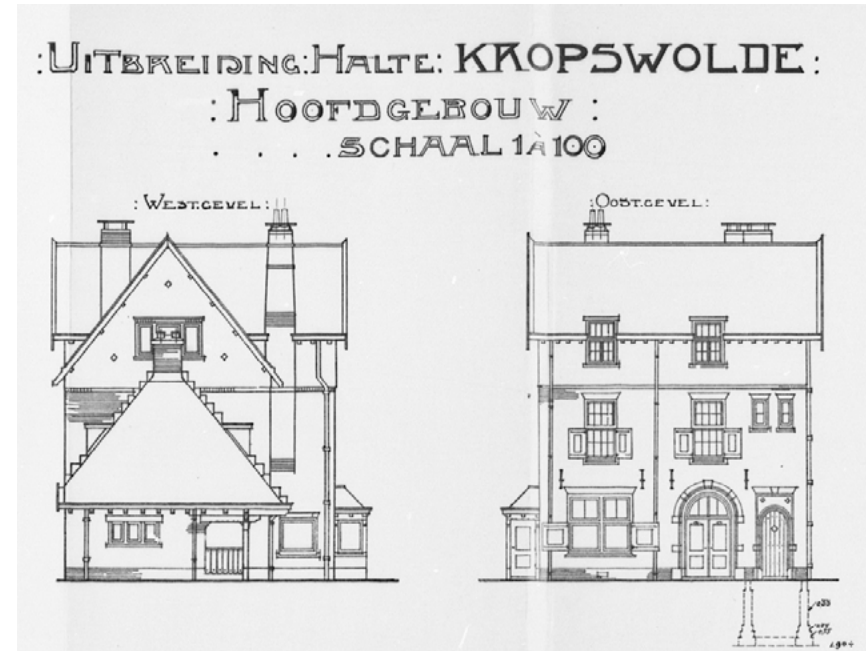
Kropswolde bij de overweg en het voorplein. (Coll. HAU)



Zuidgevel stationsgebouw, detail van overzichtsblad, 1915 (HUA)



De zuidgevel in mei 2022, het hoofdvolume is ongewijzigd t.o.v. 1915



Kopgevels stationsgebouw, detail van overzichtsblad, 1915 (HUA)



Noordgevel stationsgebouw, detail van overzichtsblad, 1915 (HUA)

---

# 5 Architectuur

## Oorspronkelijk ontwerp

### Hoofdvolume en hoofdindeling

Het stationsgebouw dat in 1915 werd gebouwd in opdracht van de Staatsspoorwegen is een uniek ontwerp, waarvan de ontwerper niet bekend is. Het gebouw is opgebouwd uit een langgerekt volume onder schilddak evenwijdig aan het spoor, en een hoger opgaand volume, met zadeldak en nokrichting hier dwars op, georiënteerd op de doorgaande weg (Woldweg). Dat hoger opgaand volume heeft tevens een dwarskap. In het hogere deel zijn op de begane grond de entree met plaatskaartenkantoor en bagagedepot ondergebracht. Een tweede deur naast de reizigersentree geeft toegang tot de dienstwoning, op de eerste en tweede verdieping in dit hoger opgaande deel. In de lagere vleugel, met toegangen tot het perron, zijn de wachtruimtes eerste, tweede en derde klasse ondergebracht, evenals het sanitair.

Het station is gebouwd in de zogeheten Overgangsstijl, waarbij traditionele kenmerken werden gemengd tot een nieuw geheel. De stijl wordt ook wel Heroriëntatie genoemd. Kenmerkend zijn bijvoorbeeld de chaletkenmerken met de afwisseling in dakschilden, het overstek met opvallend houtwerk bij de wachtruimte en de contrastwerking tussen baksteen en licht geschilderd pleisterwerk. Daarnaast is de entree voorzien van rondbogen en hardstenen aanzetstenen die van ambachtelijkheid getuigen. In de gevel aan de Woldweg steken twee gevelvensters door de gootlijst.

Het gebouw is in grote lijnen nog grotendeels gaaf, zowel het hoofdvolume als een groot deel van de details. Dat is vrij opmerkelijk voor een stationsgebouw uit 1915. Hierdoor is het oorspronkelijke gebruik nog goed afleesbaar aan de architectuur.

### De gevels en perron

De gevels zijn sterk asymmetrisch ingedeeld, door de afwisseling in hoogte en de gevarieerde indeling met gevelopeningen van verschillende formaten. Het hoger opgaande deel ligt meer naar voren, ten opzichte van het lagere volume. Dat lage volume heeft aan de perronzijde een terugliggende gevel waarbij het markante, forse overstek functioneert als overdekte wachtruimte op het perron. Het station heeft een representatieve gevel aan de Woldweg.

Oorspronkelijk (in 1915) was de overdekte ruimte voor de zuidgevel afgescheiden van het perron door middel van een perronhek. Binnen het perronhek lag aanvankelijk klinkerverharding, daarbuiten was het perron begrind. Die omheinde wachtruimte correspondeerde met de twee klassen van de wachtruimte. De zone voor de eerste en tweede klasse had een eigen ruimte en eigen buitenbank, afgescheiden van de grotere ruimte voor de derde klasse reizigers die de beschikking hadden over twee banken. Dat hek stond niet bij de ruimte voor de bagagemedewerker en de stationschef. Personeel kon ongehinderd het perron betreden. Wel was er een afscheiding van het perron en het voorplein bij de Woldweg. De reizigers die van het perron afliepen liepen aanvankelijk (in 1915) hoogstwaarschijnlijk langs de achterzijde, de noordgevel, het perron af. Daar was een pad naar de perronuitgang aan de Woldweg. De openluchtzitgelegenheden en het hek zijn overigens inmiddels verdwenen.

De materiaaltoepassing is eveneens gevarieerd, zodat een levendig gevelbeeld ontstond. Opvallend is het contrast tussen de gemetselde baksteen gevels en de gepleisterde en licht geschilderde geveldelen. Het gevelmetselwerk is overigens later aangepast, met pleisterwerk aan de perrongevel. Uit foto's valt af te leiden dat de gevel van het hoger opgaande volume aan de perronzijde oorspronkelijk ongepleisterd was. Het gebouw heeft daarmee thans meer gepleisterde delen dan bij de bouw in 1915. Onderdelen zijn in afwijkende materialen uitgevoerd, zoals hardstenen hoekstenen en zandkleurige aanzetstenen. De Stationsnaam Kropswolde is aangebracht in kleurig geglazuurde tegels, in een gestileerde typografie. De gootlijst en dakoverstek zijn voorzien van opvallende houten steunconstructies, die plasticiteit aan de gevel geven en licht-donker-werking.

---

De dakvlakken zijn relatief ongebroken maar door de gevarieerde richtingen en verspringingen is het overall beeld van de dakvlakken dynamisch. De vier oorspronkelijke dakkapellen die in het dak van het lagere volume werden gerealiseerd (twee aan elke zijde) zijn thans verdwenen. Wel steken nog de gemetselde schoorstenen boven de beide kappen uit.

## De bouw

### Stationsgebouw

Eind 1913 nam de Tweede Kamer het besluit tot uitbreiding van de halte Kropswolde.<sup>25</sup> Het besluit daarover werd begin 1914 in het Staatsblad gepubliceerd.<sup>26</sup> Een jaar later, in 1915, lag er een vergevorderd ontwerp, waarover werd gepubliceerd in de kranten. 16 april 1915 berichtte het *Nieuwsblad van het Noorden* dat het nieuwe station een lang gekoesterde wens was. 'Eindelijk zal, naar wij vernemen, te Kropswolde, een nieuw stationsgebouw verrijzen, de vervulling van een reeds jaren gekoesterden wensch, waarvoor vele plannen werden gemaakt en verworpen.'<sup>27</sup>

De bouw van het station is traditioneel, met gemetseld muurwerk en houten vloeren en kapconstructie, gedekt met pannen. Het werk werd door de opdrachtgever, de Staatsspoorwegmaatschappij, gegund aan de aannemers J. Kool uit Roodeschool en J. Wiegers, aannemer in Uithuizen. De aanneemsom bedroeg 25.296,- gulden. Als bouwkundig opzichter voor het werk, optredend namens de opdrachtgever, was per 1 juli 1915 benoemd de heer A.W. Cramer. Hij kreeg het 'dagelijks toezicht opgedragen op den bouw van het nieuwe stationsgebouw te Kropswolde'.<sup>28</sup> Zijn standplaats werd Hoogezand. Bouwkundig opzichter Cramer was afkomstig uit Amsterdam. Of hij de ontwerper is van het station is niet bekend. Het blad van de bestektekening draagt geen naam van de ontwerper.<sup>29</sup>

Aankomende reizigers konden aan de naam boven de erker van stationschef de naam van het station aflezen van het tegeltableau. Daar was in geglazuurde tegels de naam 'Kropswolde' aangebracht, zoals dat ook op de ontwerptekening stond aangegeven.

Nadat het nieuwe stationsgebouw in gebruik was genomen, kon het oude haltegebouw worden afgebroken. De aannemers Kool en Wiegers hadden de leiding over de afbraak en verkoop van het oude haltegebouw, dat grotendeels uit houten delen bestond. April 1916 werd het te koop aangeboden in een krantenadvertentie.<sup>30</sup> De verkoop van de circa '350 stuks planken en delen' vond op 12 mei van dat jaar plaats in het stationskoffiehuis, tegenover het station.

### Gebruik en routes

Het gebruik van het stationsgebouw was op meerdere functies afgestemd. De kaartverkoop en bediening van de beveiliging vond vanuit het bureau plaats. Dat bureau lag strategisch en had zicht naar vier richtingen: de overweg (oostelijk), het spoor (zuid), de perronruimte voor reizigers (west), en via een binnenvenster met loket was contact met aankomende reizigers in de vestibule. Het bureau werd door ten minste twee medewerkers bemand: voor de kaartverkoop en het bedienen van het beveiligingstoestel.

De reizigers betraden het stationsgebouw via de entree aan de oostgevel, waar een voorplein was. Na het kopen van een kaartje konden ze bagage afgeven in de bagageruimte. Of ze liepen via de doorgang door naar de twee wachtkamers: eerst een kleinere kamer voor de eerste en tweede klasse reizigers. Of ze liepen door naar de grotere derde klasse wachtruimte. Zowel het plaatskaartenkantoor als de twee wachtruimtes waren verwarmd en hadden een schouw. Via het perron kon gebruik worden gemaakt van sanitair aan de westzijde van het gebouw: een afsluitbare ruimte voor dames, en een ruimte met een open entree voor mannen. Het grootste deel van de begane grond was daarmee

---

<sup>25</sup> Redactie 17 december 1913

<sup>26</sup> Redactie, 14 maart 1914

<sup>27</sup> Redactie, 16 april 1915

<sup>28</sup> Redactie, 1 juli 1915

<sup>29</sup> HUA 959 inv.nr. 680

<sup>30</sup> Verkoopadvertentie in: *Nieuwsblad van het Noorden*, 25 april 1916

---

toegankelijk voor reizigers, in tegenstelling tot de woning op de verdiepingen die uitsluitend voor personeel en gezin waren.

Noordelijk van de hoofdentree lag de kleinere zelfstandige entree voor de dienstwoning op de eerste en tweede verdieping, die was via een hal met trap toegankelijk. De trap gaf ook toegang tot een kleine kelder onder de hal.

### **Interieuronderdelen**

In het interieur maken meerdere onderdelen gezamenlijk het gebruik afleesbaar. Enkele opvallende worden hieronder genoemd (niet volledig). De intensief gebruikte looproutes in de vestibule en doorgang zijn voorzien van diagonaal gelegde zwart-witte tegels, en een hardstenen plint en neuten. De diagonale schikking schept een dynamisch karakter. Een dergelijke vloer ligt ook in het portaal van de woning. In de hal is een klein deel van een gesjablonerde wandschildering (of die oorspronkelijk is is niet met zekerheid te zeggen omdat er geen historische foto's zijn waarop die schildering zichtbaar is). De nog oorspronkelijke houten vloer van de begane grond heeft in het bureau nog de metalen vloerplaat van het beveiligingsstoestel. Het bureau heeft ook nog het venster van de kaartverkoop (aangepast). En de verkoopbalie met kastruimte (blad aangepast). Tussen bureau en bagage-afhandeling is naast de deur een venster met schuifraam voor onderling contact. De ruimte van de bagageafhandeling heeft nog een zeer oorspronkelijke binnenwand met werkblad, kastruimte, schuiframen, deur en bovenlicht. In de kleine wachtruimte, die is ontworpen als wachtruimte eerste en tweede klasse, zijn thans vaste houten zitbanken langs de twee wanden. Die banken zijn waarschijnlijk afkomstig uit de wachtruimte derde klasse, waar bouwsporen wijzen op eerdere realisatie. Mogelijk zijn ze verplaatst nadat de wachtruimte derde klasse in gebruik werd genomen als fietsenberging. De beide wachtruimtes zijn voorzien van een schouw en houten lambrisering, wat het verblijf comfortabeler maakt. Ook het bureau van de stationschef beschikt over een schouw met groene tegels.

Op de eerste- en tweede verdieping zijn kozijnen van deuren en kasten kenmerkende onderdelen. Meerdere van deze kozijnen

hebben naar boven doorgezette stijlen (niet allemaal). Een houten trap, waarvan het onderste deel nog oorspronkelijk is, geeft toegang tot de boven gelegen verdiepingen (het bovenste deel van de trap is vervangen). Kenmerkend op de eerste verdieping is de houten deurombouw met kasten als scheiding van de kamer en suite. Twee schouwen versterken de verblijfsfunctie. In de keuken verwijst de schouw naar de kookplaats. De slaapkamer heeft kasten met deurkozijnen met de hoger opgaande stijlen.

Dezelfde bijzondere kozijnen met doorlopende stijlen heeft ook de kastruimte op de tweede verdieping (deuren verdwenen).

### **Ruimtebeleving dynamiek en rust**

De ruimtebeleving op het station in 1915 was gerelateerd aan de hoofdroutes, die voor de reiziger een opeenvolging van verschillende belevingen was. Kort gezegd verliep het van 'verwachting/aankomst' op voorplein, via 'dynamiek/regelen' in hal bij kaartverkoop en bagage, naar 'wachten/tot rust komen' in de twee wachtruimtes, tot 'klaar staan voor vertrek' op het omheinde perron onder luifel en 'lopen naar trein en instappen' op het begrinde perron. De ruimte en daaraan gerelateerde beleving waren compact en hadden overzichtelijke accenten. Voor zowel de reizigers als het personeel. De stationschef en de bediener van de seinen deelden een ruimte, vanwaaruit ze bovendien overzicht hadden over de belangrijkste gebruikszones van het complex.

De ruimtes voor de reizigers werden als een combinatie van dynamiek en rust vormgegeven. Ze hebben met elkaar gemeen dat ze zowel een middelpunt hebben als een dynamische lengteas. De twee wachtruimtes waren min of meer vierkante ruimtes, waarvan de middenas gericht was op buiten, op het spoor, daar waar de trein komt. De zitbanken langs de wanden liepen evenwijdig aan die middenas waardoor de reizigers in de ruimte ook op elkaar gericht waren. De luifel op het perron voor de wachtruimtes creëerde een beschutte zone binnen het perronhek, waar de reiziger tot rust kon komen, en bood tegelijk zicht op het perron waar de trein kon komen.

Het perron buiten het perronhek was opener en ruimer en bood ruimte om naar de deuren van de trein te lopen. Bij de

---

perronverbreding is sprake van een perronplein. Voor aankomende reizigers had de ruimte langs het gebouw, langs de noordgevel, het karakter van uitgang. Dat was geen achtergevel, maar een zijgevel. Het pad langs die gevel (met de gevel in je rug) bood zicht op de Woldweg, waar de reis zich verder zou gaan afspelen.

### **Gebruikerssporen**

Een kleinschalig gebruikersaspect betreft drie vormen van opschriften. Het gebouw heeft drie vormen van graffiti uit verschillende periodes die getuigen van drie gebruikersgroepen.

De oudste is uit 1915. Op een van de balken in de kap is een opschrift in potlood dat is aangebracht tijdens de ingebruikname. De bewoner van de dienstwoning schrijft de naam en de datum dat hij er gaat wonen.

Bij de entree tot de woning verwijst de opgeschilderde K op de buitengevel naar de kelder in het pand. Die houdt verband met frontbewegingen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Alhoewel de K later is aangezet met nieuwe verf is deze cultuurhistorisch waardevol.

En de laatste graffiti is zichtbaar in de zitbanken van de wachtkamer. Hier getuigen de inkervingen in het hout en de verf van het zitgedeelte van meningsuitingen en baldadigheid van bezoekers.

### **Kleur**

Het schilderwerk had in de eerste decennia na de bouw overwegend donkere tinten voor een deel van het houtwerk, zoals kozijnen, luiken, windveren, dakgoten. Raamroedes zijn relatief lichter getint van kleur (zie afbeelding op pagina 38 en 39).

### **Latere aanpassingen**

Het gebouw is op hoofdonderdelen nog relatief gaaf. Enkele opvallende aanpassingen worden hieronder genoemd.

### **Perron**

Verdwenen zijn de houten banken en het houten perronhek bij de voormalige wachtruimtes tegen de zuidgevel van het perron. Eveneens verdween in de loop der tijd de perronafschieding tussen voorplein en perron. Daar is later een recent hek geplaatst langs de hellingbaan naar perron 1.

### **Exterieur**

Een bijzondere toevoeging is zoals gezegd de geschilderde letter 'K' naast de woningentree. Die in witte verf geschilderde letter is waarschijnlijk in de Tweede Wereldoorlog aangebracht, en markeert de aanwezigheid van een kelder (K=Kelder/Keller). In de kelder kon bij frontbewegingen munitie worden opgeslagen. Gebouwen kenden soms ook een 'T': om aan te geven dat er een telefoonverbinding was maar dit is niet aangetroffen. Deze aspecten van de gebruiksgeschiedenis zijn cultuurhistorisch waardevol.

Aan de gevel is een opvallende wijziging het verdwijnen van de een groot deel van de raamroedes en houten luiken. Op de bestektekening en oude foto's is te zien dat de onderramen van de woning aan de oostgevel en zuidgevel voorzien waren van dubbele houten luiken. Zo werd de woonfunctie benadrukt.

De zuidgevel en westgevel van het hoger opgaande volume zijn later gepleisterd en geschilderd. Daardoor onderscheidde het hoger opgaande deel zich meer van de lagere vleugel. Bij de eerdere situatie zorgde de baksteen-expressie voor een meer harmonieus beeld en eenheid van de volumes.

In de dakkap van de lage vleugel zijn de vier dakkapellen verwijderd (twee aan elke zijde), daardoor is het beeld verschaald.

De deur bij de entree tot het sanitair van mannen is later geplaatst, met een omlijsting op een weinig passende, tijdelijk ogende manier.

### **Interieur**

In de jaren tachtig heeft de eigenaar de houten vloer van de eerste verdieping grotendeels verwijderd, evenals het bovenste deel van de trap. Achterliggend idee was eventuele krakers te ontmoedigen de leegstaande dienstwoning te kraken (overigens tevergeefs). De

---

huidige vloer en trap zijn begin jaren negentig weer aangebracht om nieuw gebruik mogelijk te maken. Het sanitair aan de westzijde heeft nog enkele oorspronkelijke elementen zoals tegels, maar is tevens deels gemoderniseerd.

De vaste houten banken van de wachtruimte derde klasse zijn verwijderd en hergebruikt in de wachtruimte eerste en tweede klasse. In de voormalige wachtruimte derde klasse is een trap toegevoegd die naar de eerste verdieping waar een werkruimte is gecreëerd, op de voormalige zolder boven de wachtruimtes. Die werkruimte heeft een recente scheidingwand, waardoor twee ruimtes ontstaan.

Op tweede verdieping is een later geplaatst kookeiland, ten behoeve van de woonfunctie op deze verdieping (het sanitair wordt gedeeld met de woning op de eerste verdieping).

### **Beveiliging**

Een verdwenen element is de kast van het beveiligingsstelsel in het bureau, waarvan nog een restant over is, de metalen opstelplaats en een plafondbeugel. Het Bloktoestel zelf, het instrument dat op de metalen plaat in het bureau stond opgesteld, is verwijderd. Het instrument was sinds 1989 niet meer in gebruik omdat vanaf dat jaar het baanvak Groningen – Nieuwe Schans in 1989 als eerste van een nieuw beveiligingssysteem werd voorzien: 'beveiliging door middel van puntdetectie'. Die kwam in de plaats kwam van klassieke beveiliging.<sup>31</sup> Overigens is nog wel in het station een losse seinarm bewaard, die is aangetroffen op de plaats waar een overweg was, westelijk van het station.

### **Huidig gebruik gebouw**

Het voormalige stationsgebouw heeft thans een culturele functie en een woon-werkfunctie. De begane grond is deels in gebruik als museum, en wordt incidenteel opengesteld door de huurder. Het

meest westelijk deel is in gebruik als werkruimte, evenals de voormalige zolder boven dit deel. De voormalige dienstwoning wordt thans als twee eenheden bewoond.

### **Conclusie gebouw**

**Stationsgebouw Kropswolde is van cultuurhistorisch belang als een voormalig stationsgebouw met een combinatie van reizigersfaciliteiten en een dienstwoning.**

**Het gebouw heeft in hoofdopzet en onderdelen nog meerdere elementen waaraan de spoorgeschiedenis zichtbaar en afleesbaar is gebleven.**

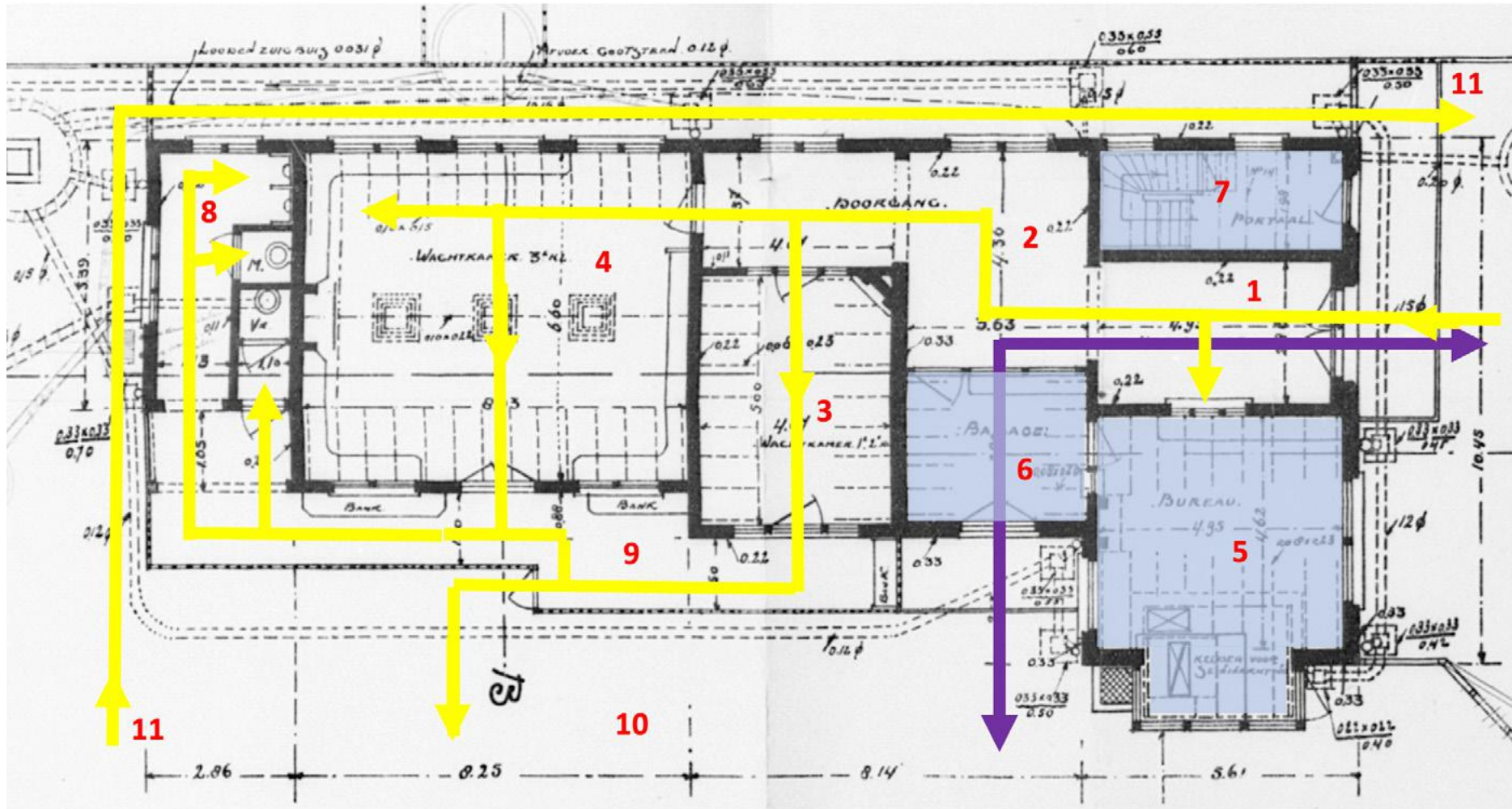
**Het gebouw heeft vier gevels met een eigen expressie, vier 'gezichten': een representatieve entree aan de Woldweg, een zone voor wachtenden aan de spoorzijde, een achtergevel waar sanitair is, en een zijgevel waar reizigers het station konden verlaten.**

**De reizigersbeleving wordt gekarakteriseerd door een combinatie van dynamiek en rust.**

---

<sup>31</sup> Kraan 1990, p. 124 vv

## Route stationsgebouw 1915

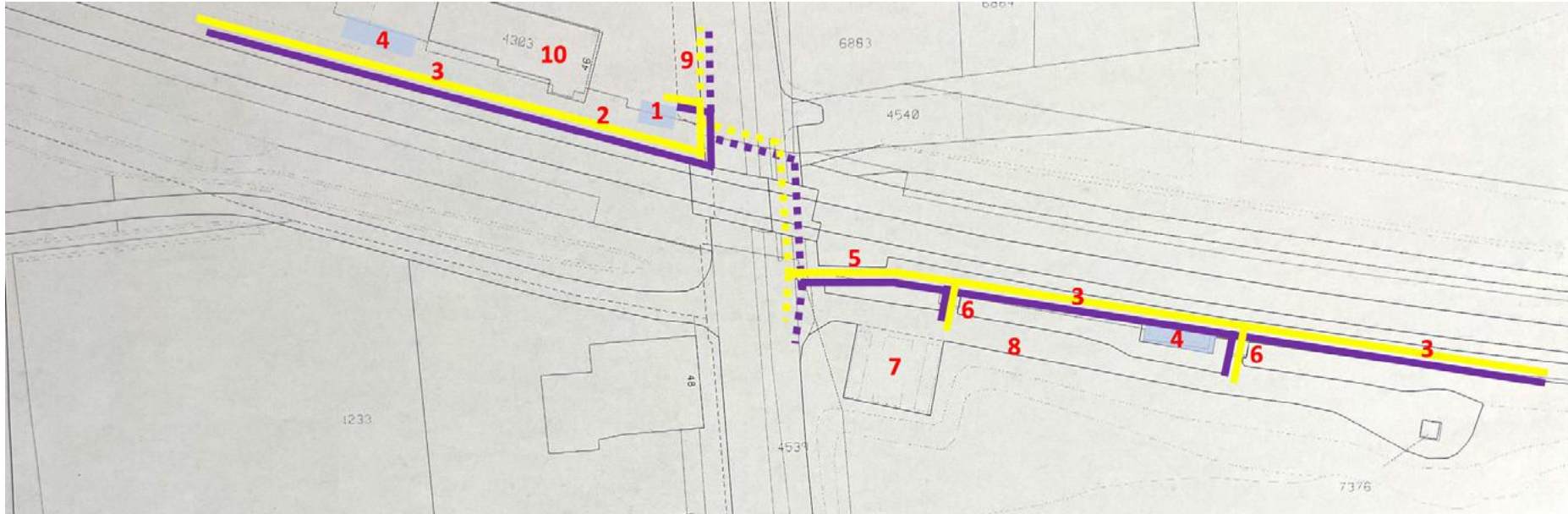


### Legenda

1.Vestibule; 2.Doorgang; 3.Wachtkamer eerste en tweede klasse;  
 4.Wachtkamer derde klasse; 5.Bureau (plaatskaartenkantoor en  
 seinbediening); 6.Bagage; 7.Portaal woning stationschef; 8.Sanitair  
 publiek; 9.Wachtzone binnen perronhek; 10.Perron; 11.Naar  
 uitgang Woldweg (bron onderlegger: HUA 1915, bewerking auteur)

- ▬ Reizigers
- ▬ Bagage
- ▬ Auto / bussen
- ▬ Fietsen
- Incidenteel gebruik
- Niet publiek toegankelijk
- nr. Functie ruimte

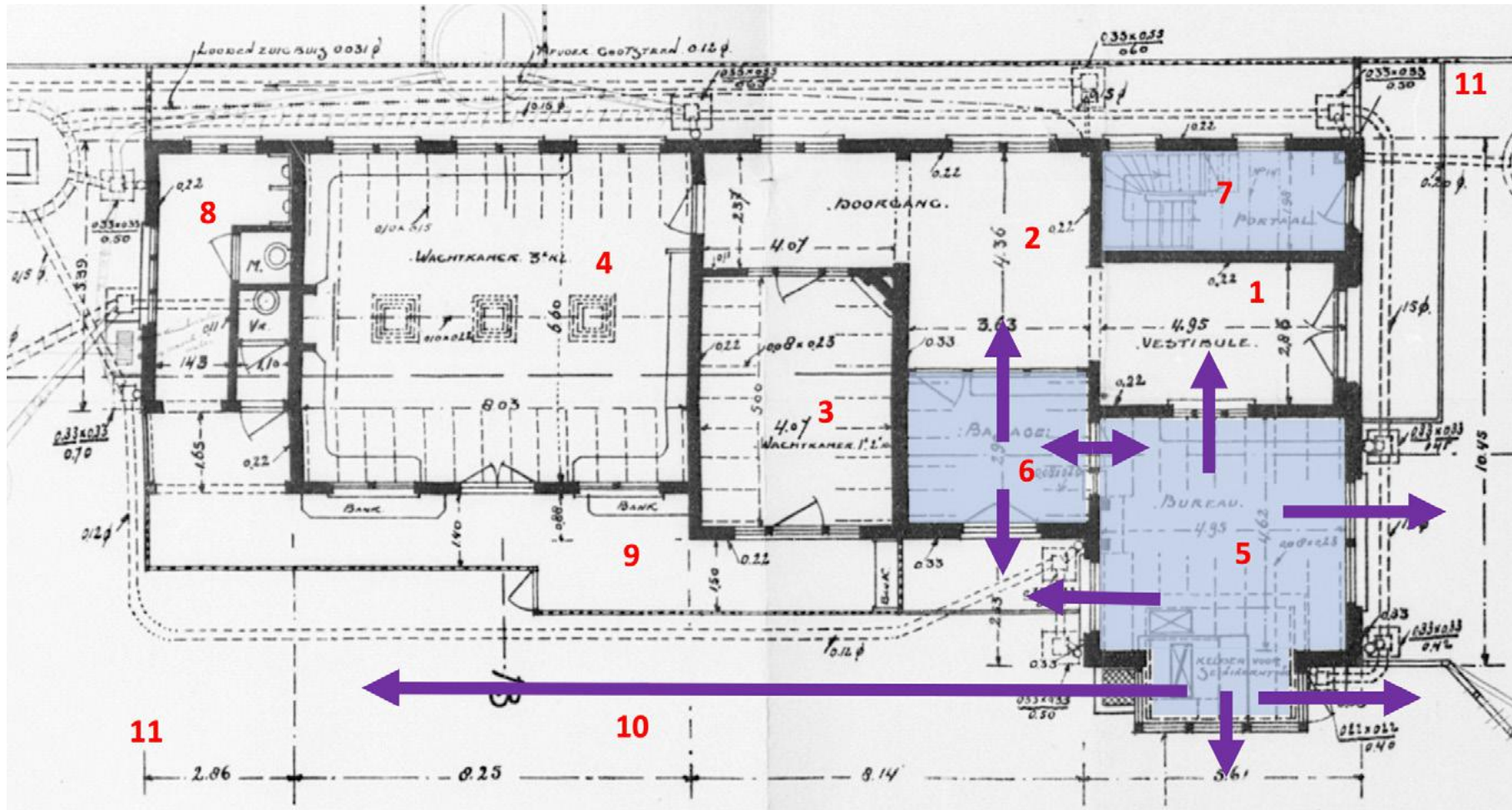
## Route station 2022



**Legenda:** 1.OV-automat; 2.in- en uitcheck en helling perrontoegang; 3.perron; 4.abri; 5.helling perrontoegang; 6.in- en uitcheck bij trap naar perron; 7.fietsenstalling; 8.parkeren; 9.kiss-and-ride en voorplein; 10.voormalig stationsgebouw (bron onderlegger: HAMG, BWT, 2001, bewerking auteur)

-  Reizigers
-  Bagage
-  Auto / bussen
-  Fietsen
-  Incidenteel
-  OV-automat/abri
- nr.** Functie

## Zichtlijnen personeel 1915

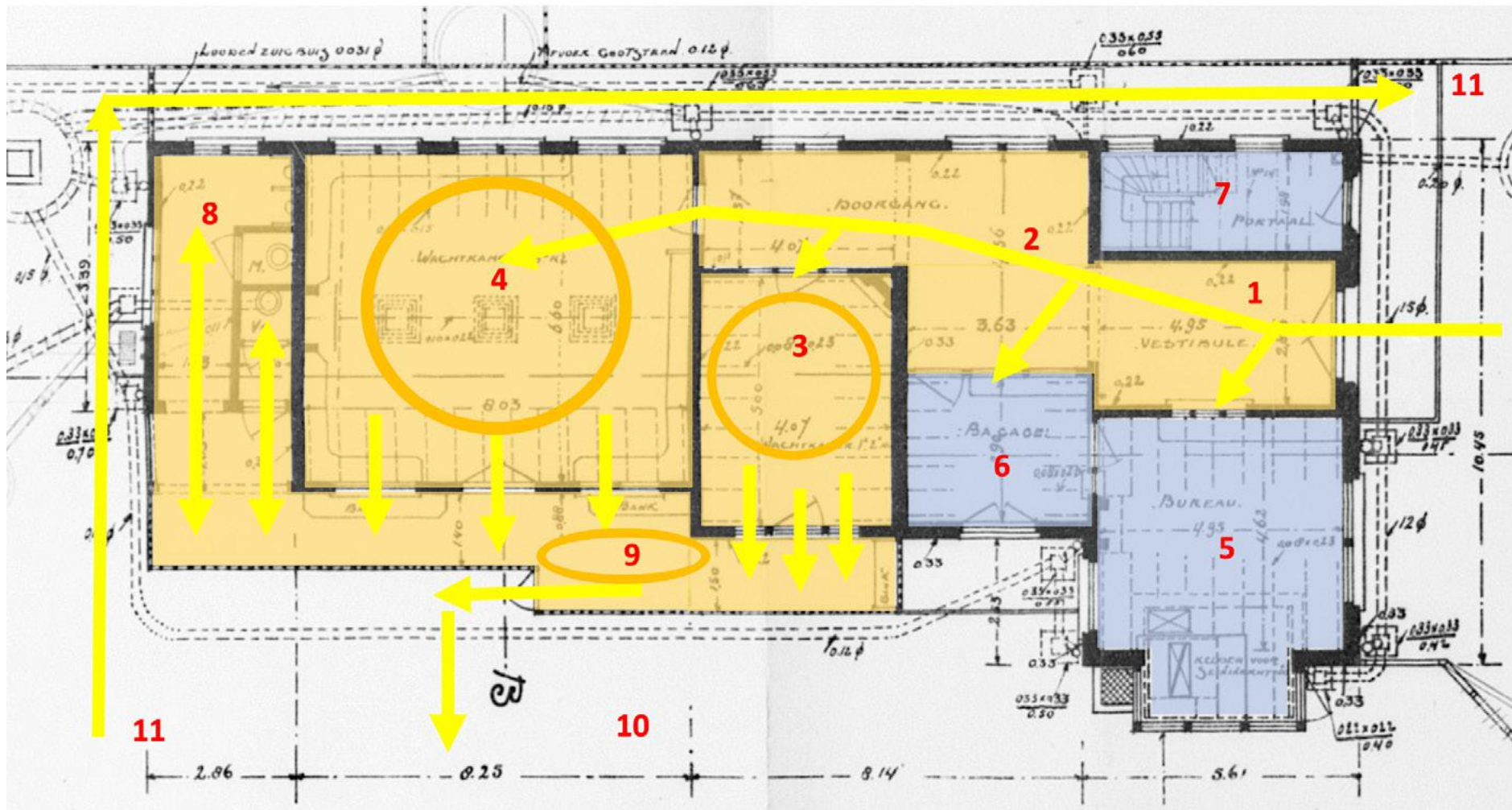


### Legenda

1. Vestibule; 2. Doorgang; 3. Wachtkamer eerste en tweede klasse;  
 4. Wachtkamer derde klasse; 5. Bureau (plaatskaartenkantoor en  
 seinbediening); 6. Bagage; 7. Portaal woning stationschef; 8. Sanitair  
 publiek; 9. Wachtzone binnen perronhek; 10. Perron; 11. Naar  
 uitgang Woldweg (bron onderlegger: HUA 1915, bewerking auteur)

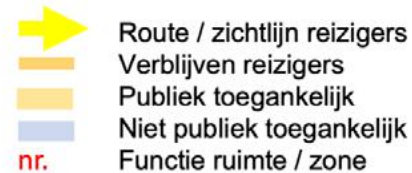
— Zichtlijnen personeel  
 ■ Niet publiek toegankelijk  
 nr. Functie ruimte / zone

## Zichtlijnen en ruimtebeleving reizigers 1915

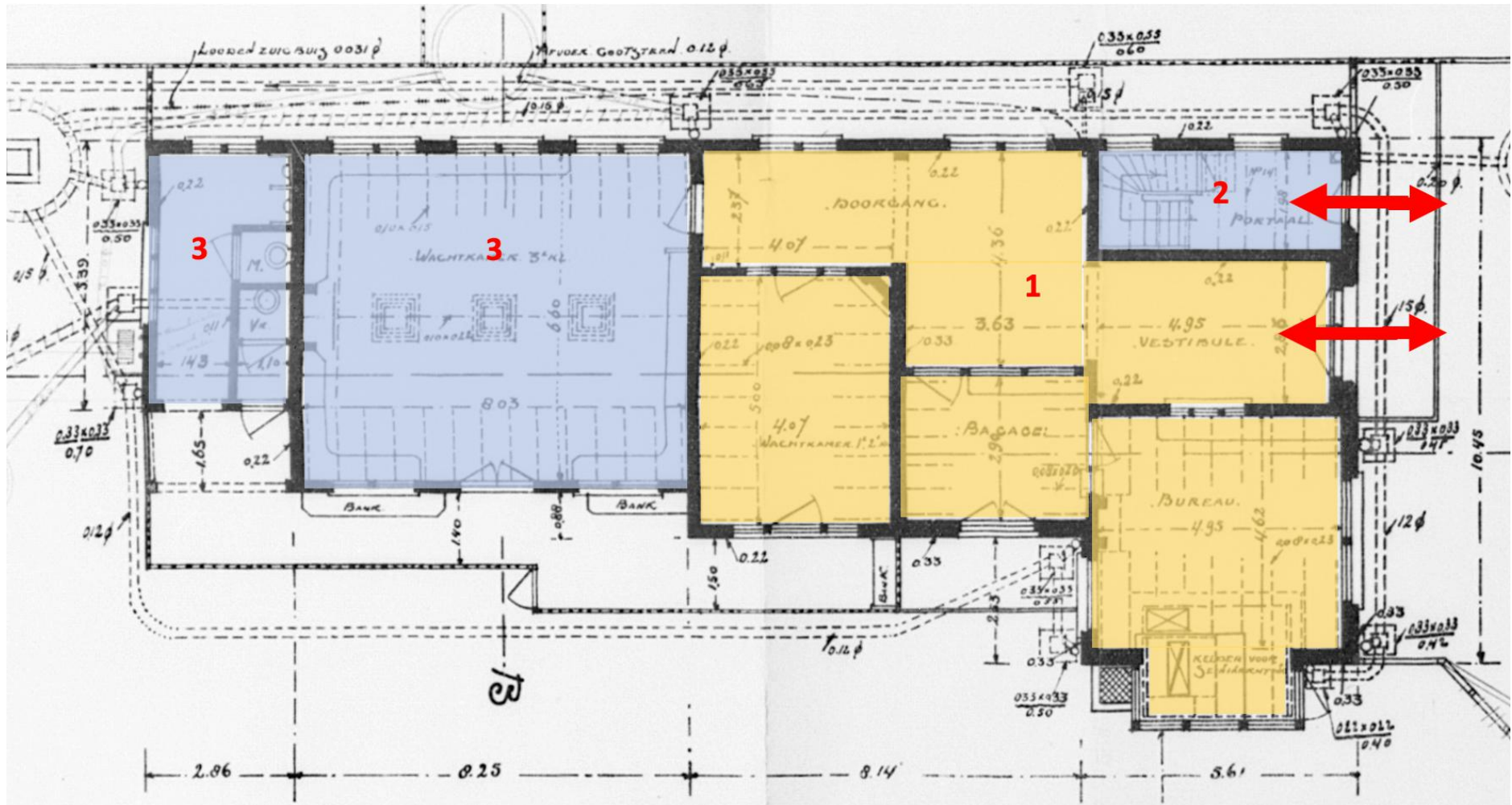


### Legenda

1. Vestibule; 2. Doorgang; 3. Wachtkamer eerste en tweede klasse;  
 4. Wachtkamer derde klasse; 5. Bureau (plaatskaartenkantoor en  
 seinbediening); 6. Bagage; 7. Portaal woning stationschef; 8. Sanitair  
 publiek; 9. Wachtzone binnen perronhek; 10. Perron; 11. Naar  
 uitgang Woldweg (bron onderlegger: HAU 1915, bewerking auteur)



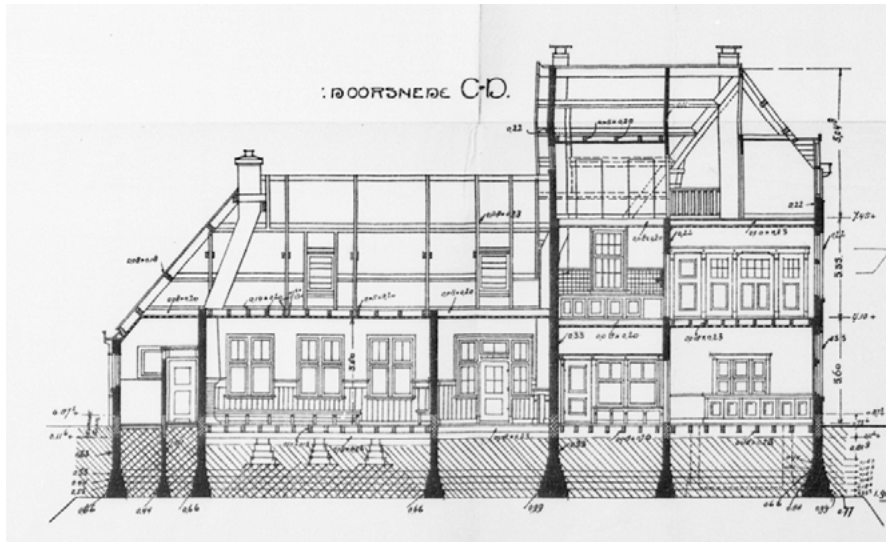
## Gebruiksfunctie 2022



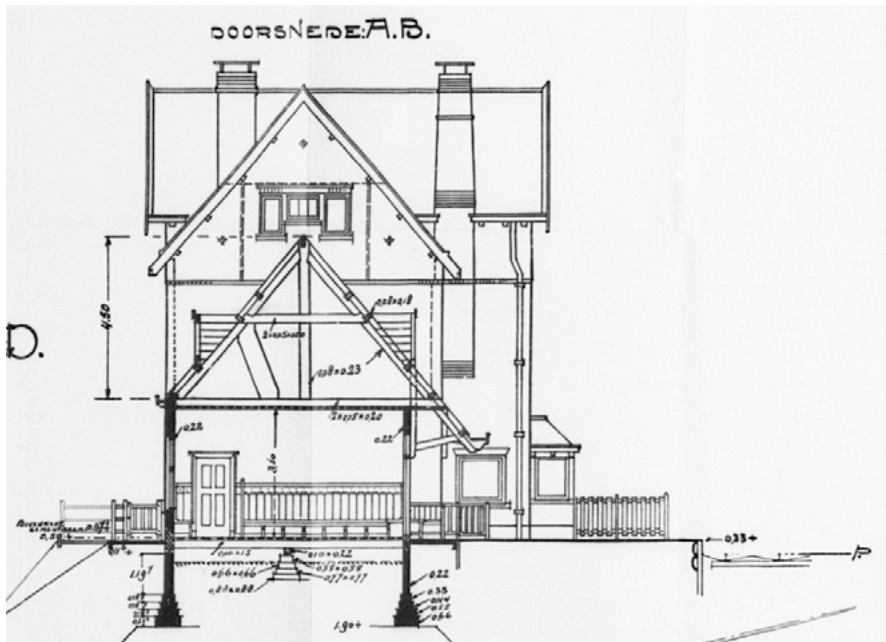
### Legenda

1. Museum / publiek toegankelijke ruimte; 2. Niet publiek toegankelijk / entree woning; 3. Niet publiek toegankelijk werkruimte / berging

- Publiek toegankelijk / museum
- Niet publiek toegankelijk
- nr.** Functie ruimte / zone
- ➔ Entree



Lengtedoorsnede stationsgebouw, detail van overzichtsblad, 1915 (HUA)



Dwarsdoorsnede stationsgebouw, detail van overzichtsblad, 1915 (HUA)

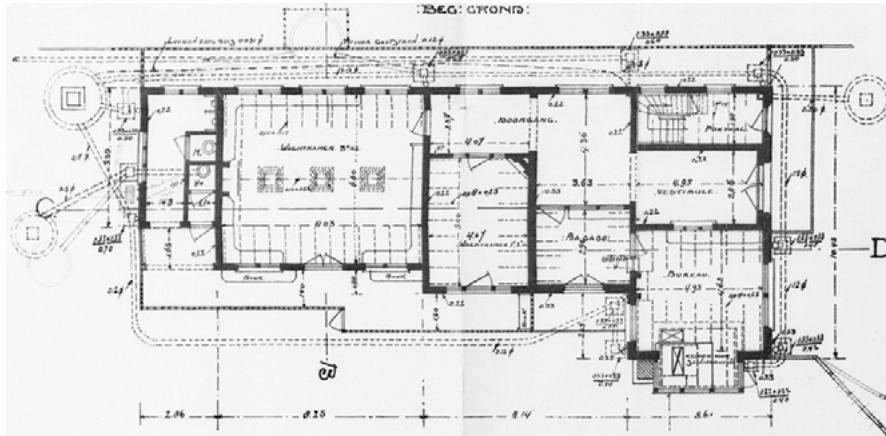


Detail van kap, 2022

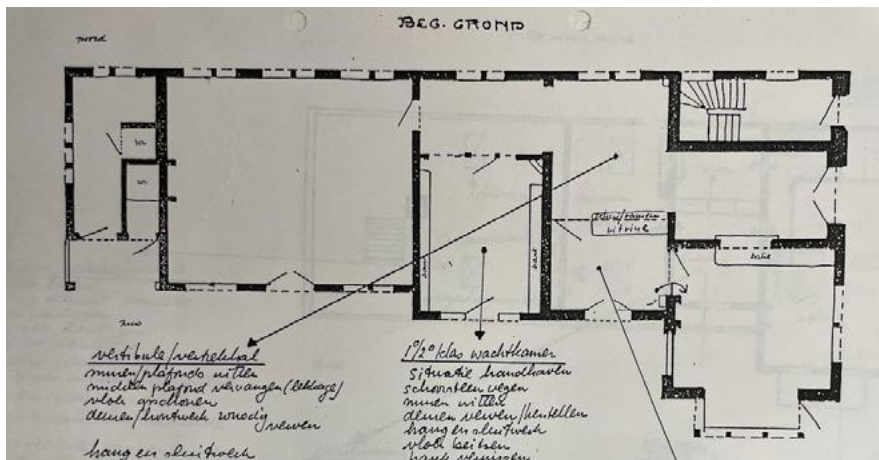
### Constructie 1915

Het station is op een traditionele wijze gebouwd, met gemetseld muurwerk en houten vloeren en kapconstructie, gedekt met pannen. In de wachtruimtes versterken houten lambriseringen de verblijfskwaliteit. Twee kleine kelders zijn bij de woning en het bureau in de fundamente ingepast. De meeste vloeren zijn van hout (planken op balken), behalve bij de vestibules en het sanitair, daar is tegelverharding. De houten vloeren op de eerste en tweede verdieping zijn omstreeks 1990 vernieuwd.

## Restauratie en functieverandering 1990 - Begane grond



1915 Plattegrond begane grond, detail van overzichtsblad, 1915 (HUA)



1990 Plattegrond begane grond, 1989-1990 (HAMG) (zie bijlage 1)

## Restauratie en functieverandering 1990

Tijdens de restauratie in 1989-1990 worden delen van het gebouw hersteld, en de gebruiksmogelijkheden aangepast. De tekeningen laten zien dat de indeling tussen 1915 en 1990 nauwelijks is aangepast. Hoofdvolume en structuur zijn vrijwel ongewijzigd. Het

station verandert wel van functie: de reizigersfunctie vervalt en een woning met atelier wordt ingericht op de verdiepingen. De begane grond krijgt een culturele functie (galerie).

### Begane grond

De twee belangrijkste wijzigingen op de begane grond zijn het verplaatsen van de zitbanken van de wachtkamer (van derde klasse naar klasse een en twee), en het plaatsen van een deur bij het sanitair voor mannen. Verder betreffen de werkzaamheden in 1990 hoofdzakelijk het opnieuw aanbrengen van onderdelen die verdwenen waren.

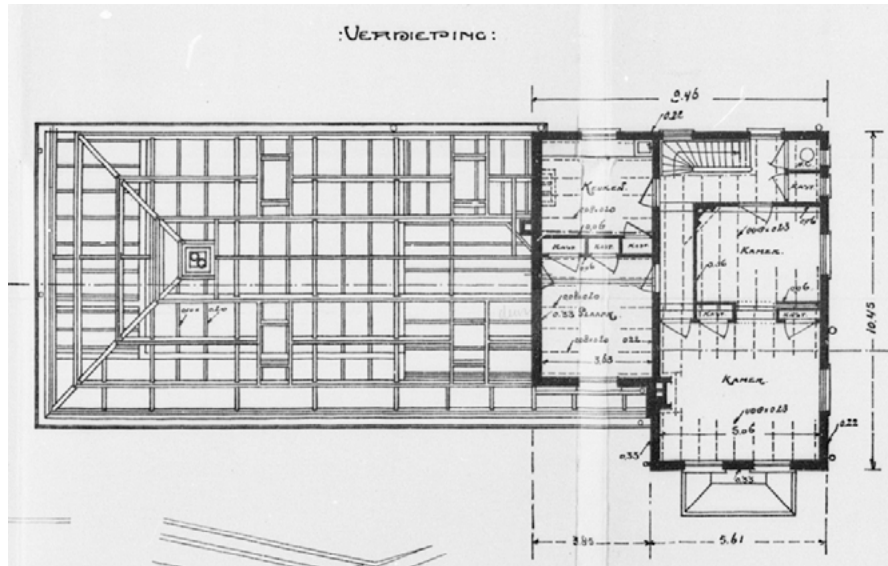
### Eerste verdieping

Op de eerste verdieping worden opnieuw vloeren gelegd, van hout, die waren weggenomen. Op de bergruimte boven de wachtruimtes wordt een extra tussenwand toegevoegd. Later wordt hier ook nog een extra trap gemaakt om deze ruimte toegankelijk te maken vanaf de begane grond

### Tweede verdieping

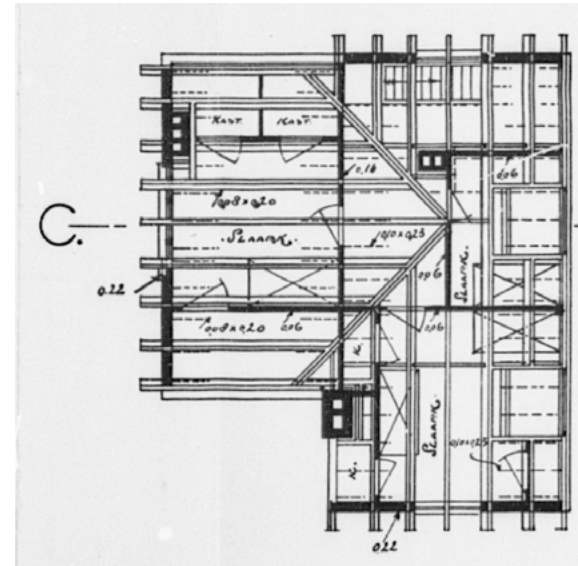
Houten vloeren worden opnieuw aangebracht. De indeling van de tweede verdieping wordt licht gewijzigd. De kasten in het zijvolume (W) blijven gehandhaafd, maar in het grootste woongedeelte (O) worden wanden anders geplaatst. Later is hier een kookeiland geplaatst.

## Restauratie en functieverandering 1990 – Eerste verdieping

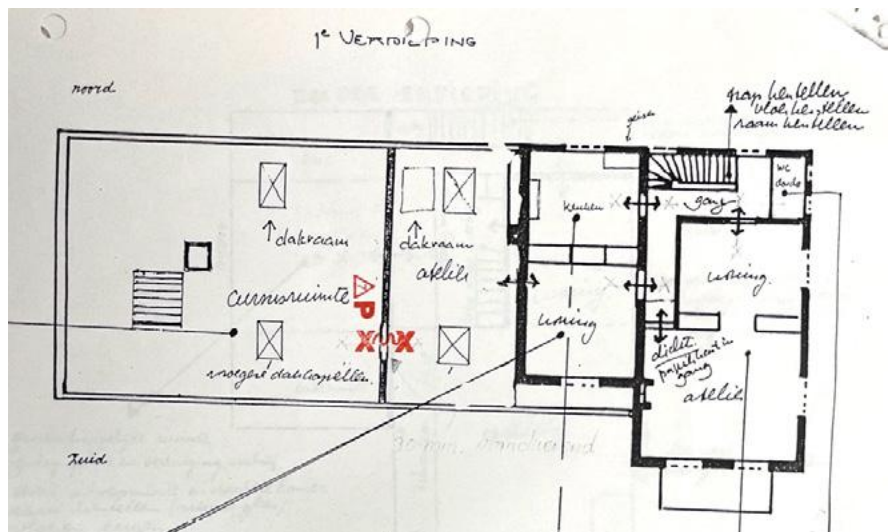


1915 Plattegrond eerste verdieping, detail van overzichtsblad, 1915 (HUA)

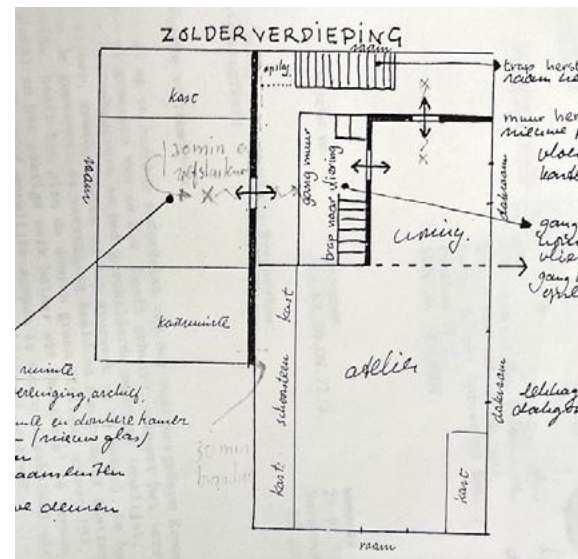
## Restauratie en functieverandering 1990 – Tweede verdieping



1915 Plattegrond tweede verdieping, detail van overzichtsblad, 1915 (HUA)



1990 Plattegrond eerste verdieping, 1989-1990 (HAMG) (zie bijlage 1)



1990 Plattegrond tweede verdieping, 1989-1990 (HAMG) (zie bijlage 1)



Het station tijdens de verbouwing omstreeks 1989-1990. Sinds circa 1990 heeft het station een culturele functie, in combinatie met wonen en werken. (Coll. PAF)



Perrongevel (Z)



Straatgevel aan Woldweg (O)



Gevel bij sanitair (W)



Straatgevel en noordzijde



Erker perronzevel (Z)



Houten gootklossen



Houten hek bij sanitair (W)



Houten betimmering luifel bij sanitair



Perronluifel onderaanzicht



Perronluifel, zicht naar westen



Kolom perronluifel bij sanitair (W)



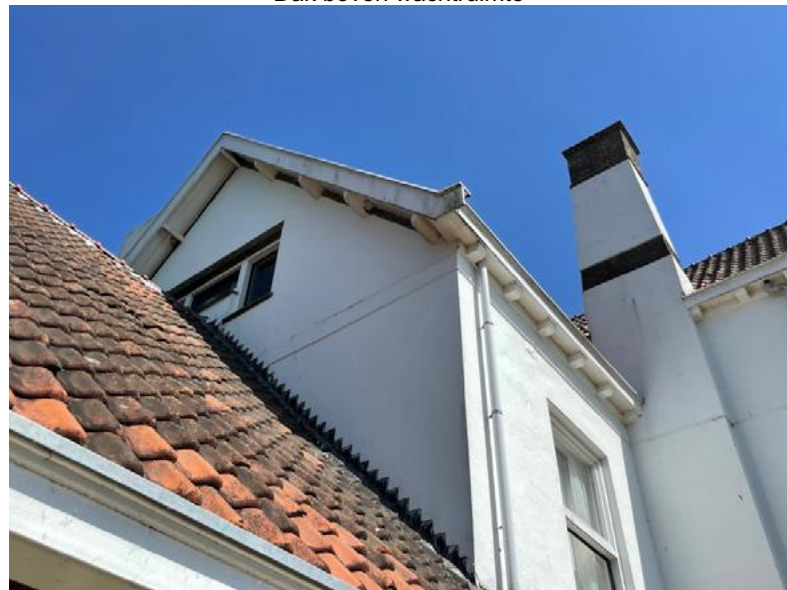
Overzicht perronluifel



Dak boven wachtruimte



Schoorsteen op nok voormalige wachtruimte



Schoorsteen bij voormalige dienstwoning



Een van de muurankers



Detail tegeltableau stationsnaam



Aanzetstenen bij entree woning (O)



Hardstenen vensterdorpel detail



Hardstenen hoekstenen bij entree reizigers (O)



Deur voormalige ruimte bagage met raamluikje



Raamroeden (restant)



Deuren in oostgevel met rondboog



Deurkozijn naar voormalige wachtruimte (Z)



Bureau met zicht naar kaartverkoop (ingericht als museum)



Kozijn tussen bagageruimte en bureau (ingericht als museum)



Vestibule met links het loketvenster (ingericht als museum)



Kozijn bagageruimte (ingericht als museum)



Vormalige wachruimte eerste en tweede klasse (ingericht als museum)



Kozijn voormalige wachruimte eerste en tweede klasse (museum)



Lambrisering met houten zitbank voormalige wachruimte klasse 1 en 2



Vormalige wachruimte derde klasse (thans berging/werkruimte)



Geglazuurde stenen schouw bureau



Hardstenen neut en dorpel



Metalen beugel boven opstelplaats beveiligingstoestel



Opstelplaats beveiligingstoestel bureau



Trap naar woning



Deurombouw met houten kast (zonder deuren) eerste verdieping



Vloer portaal woning



Balustrade eerste verdieping



Doorgezette houten kozijnstijlen eerste verdieping



Trap eerste verdieping



Kozijnen kast tweede verdieping



Restant raamroedes woning eerste verdieping



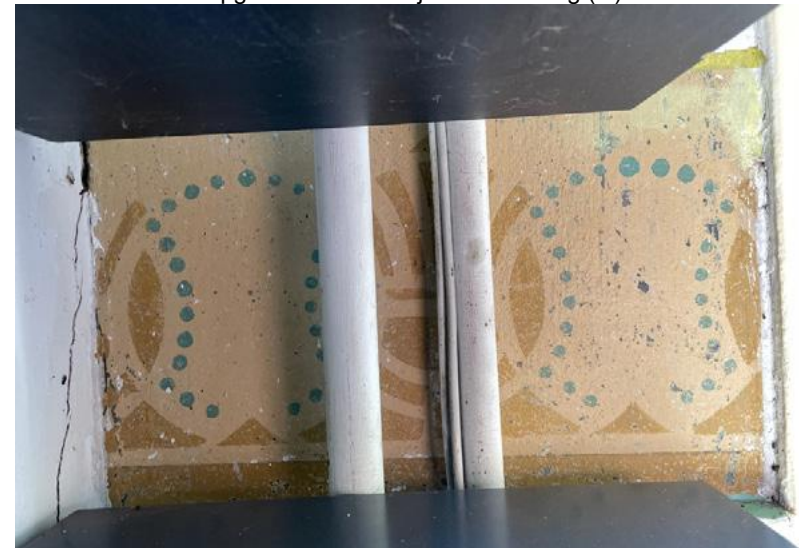
Markering van eerste bewoner 1916 in spantconstructie



Opgeschilderde K bij entree woning (O)



Graffiti op (verplaatste) bank wachtruimte



Restant schildering in vestibule



Perron 2 van station Kropswolde, gezien richting het voormalige stationsgebouw

---

# 6 Waardering

## Kernwaarden

In de voorgaande beschrijving van het Station Kropswolde zijn de cultuurhistorische waarden geanalyseerd. De cultuurhistorische waarden komen voor een groot deel nog steeds tot uitdrukking in het huidige complex.

Om de cultuurhistorische waarden gedetailleerd te benoemen worden in dit rapport richtlijnen gebruikt die gelden voor cultuurhistorische waarderingen en algemeen geaccepteerd zijn binnen de vakwereld (Richtlijnen bouwhistorisch onderzoek, 2009). De Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed hanteert voor de waarden geregeld de hoofdelementen: cultuurhistorische waarden, architectuurhistorische waarden, stedenbouwkundige waarden en ensemblewaarden, gaafheid, en uniciteit en zeldzaamheid. Op basis van de cultuurhistorische historische analyse zijn die als volgt samen te vatten.

**Cultuurhistorisch het meest waardevolle onderdeel is het gebouw als voorbeeld van een voormalig stationsgebouw met dienstwoning uit 1915. Dat komt tot uitdrukking in de hoofdstructuur en het hoofdvolume, de gebruikte materialen en detaillering en de situering. Dat zoveel mogelijk intact houden en in de spoorcontext beleefbaar houden is cultuurhistorisch waardevol.**

## Waardering op onderdelen

### *Cultuurhistorische waarden*

Station Kropswolde is deel van een lijnverbinding met kleinere regionale spoorhaltes en een kenmerkende uiting van de spoorgeschiedenis in dit gebied, die nauw samenhangt met de economische en sociale ontwikkeling, met name die van de aardappelmeelfabriek.

### *Architectuurhistorische waarden*

Het stationsgebouw is van architectuurhistorische waarde als kenmerkend typologisch voorbeeld van een stationsgebouw met dienstwoning in een voor de periode kenmerkende traditionele bouwwijze met kenmerken van de Overgangsstijl.

### *Stedenbouwkundige waarden*

Het stationsgebouw in twee hoofdvolumes met perrons is van stedenbouwkundig belang vanwege de markante ligging aan de Woldweg, en vanwege de historische en ruimtelijk-visuele relatie met de spoorlijn Groningen-Nieuweschans. Het complex is onderdeel van een reeks van haltes in een landschap.

### *Gaafheid*

Het stationsgebouw is van zeer groot belang vanwege de vrij hoge mate van gaafheid van het exterieur en meerdere interieur-onderdelen.

### *Uniciteit en zeldzaamheid*

Van zeer hoge waarde zijn de steeds zeldzamer wordende elementen die de spoorgeschiedenis ruimtelijk en logistiek afleesbaar houden, waaronder de detaillering van het plaatskaartenkantoor, beveiligingssysteem, bagage afhandeling, wachtruimte, overkapt perrondeel en dienstwoning.

---

## Waarderingstekening

Om de waardevolle cultuurhistorische waarden te behouden is het van belang de volgende cultuurhistorische waarden zoals die verbonden zijn aan het gebouw op onderdelen in acht te nemen. Die elementen zijn op hoofdlijn zichtbaar op de waarderingstekening.

### Toelichting op de waarderingstekening op hoofdlijnen

De cultuurhistorische waardestelling kent vier gradaties. Hieronder de toelichting op deze waardering die hoort bij de waarderingkaart.

**Blauw:** hoge waarde, van cruciaal belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Alle waardevolle onderdelen dienen gerespecteerd te worden.

**Groen:** positieve waarde, van belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Behoud is gewenst, maar aanpassing of verandering is mogelijk indien het onderdeel als zodanig herkenbaar blijft.

**Geel:** indifferente waarde, verstoring van relatief weinig belang voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Behoud is mogelijk, maar niet noodzakelijk.

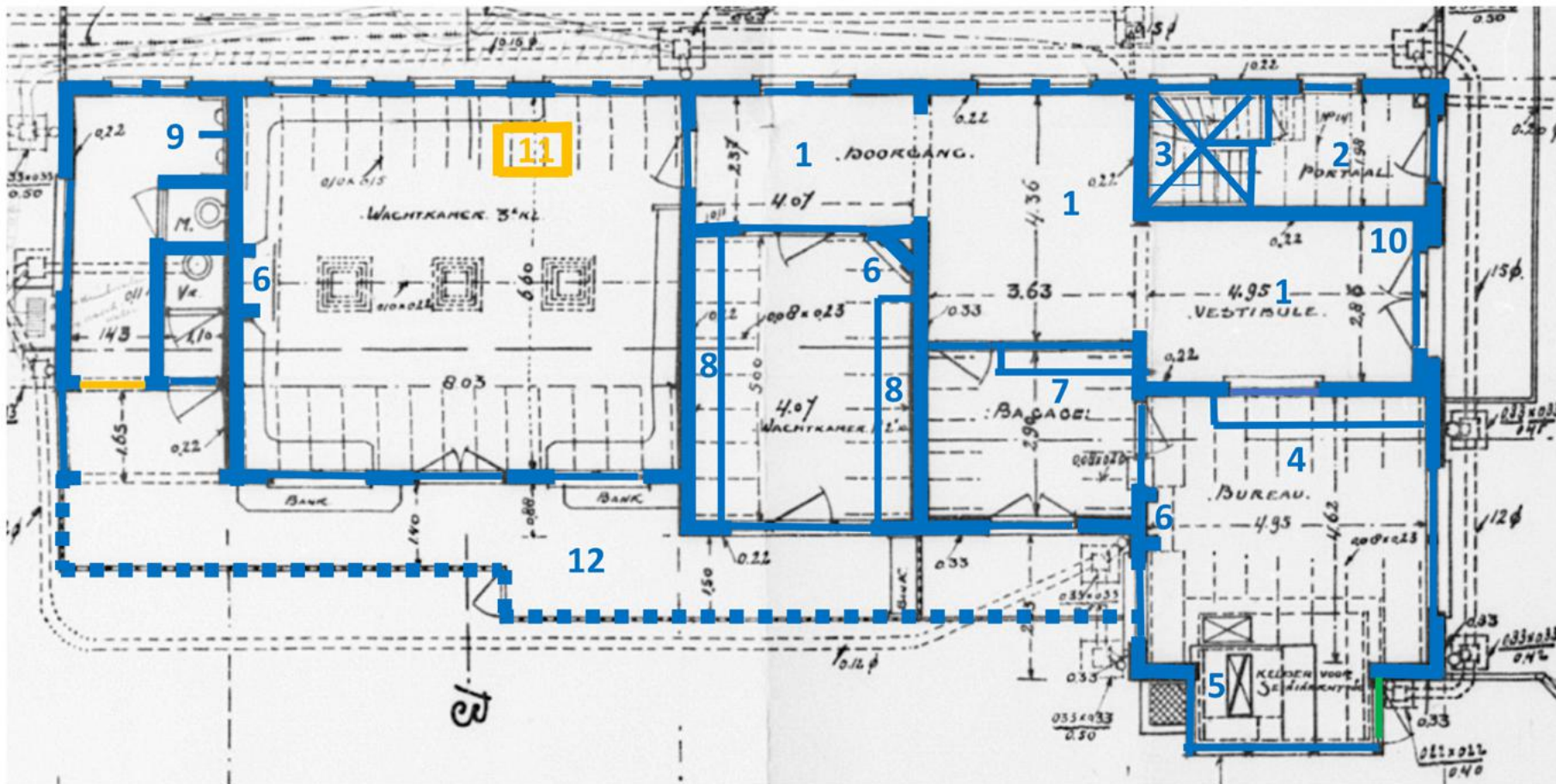
**Rood:** Storende waarde, heeft een negatieve invloed op de cultuurhistorische waarde van de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Betreft meestal recente toevoegingen, die een sterke aantasting vormen van het oorspronkelijke concept, de ruimtewerking of de detaillering. Verwijdering gewenst.

Nummers: De nummers verwijzen naar het object waar ze zijn geplaatst. De nummers worden in de legenda in woorden toegelicht. De kleur van de nummers verwijst naar de waardering.

## Algemeen

De kozijnen en deuren in de buitengevels zijn nog grotendeels oorspronkelijk, deze zijn blauw gemaakt op tekening. Kleine delen kunnen zijn aangepast, zoals het verdwijnen van raamroeden, vervangen glas of dichtmaken glas. Als een deur is vervangen, maar nog wel op de oorspronkelijke plek zit: groen op tekening. Als er een deur op niet storende wijze is toegevoegd op een plaats waar oorspronkelijk geen deur zat: geel. Niet alleen de buitendeuren zijn nog grotendeels oorspronkelijk. Op de begane grond zijn de binnendeuren eveneens nog grotendeels in tact. Alle binnendeuren op de verdiepingen (eerste en tweede) zijn wel verwijderd, en enkele later vernieuwd.

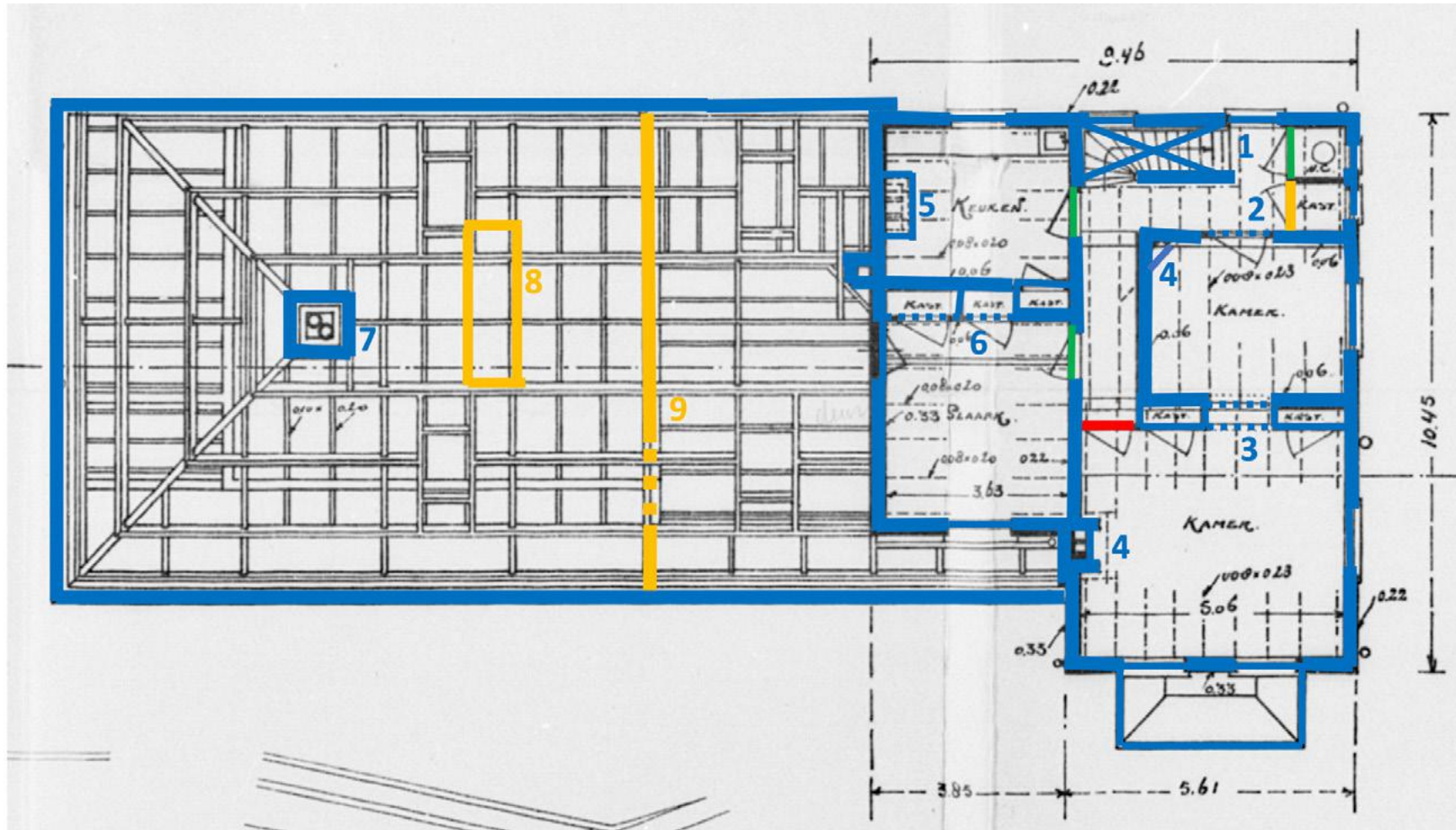
## Waardering begane grond



**Legenda:** 1. Vloertegels en hardstenen plint, neut en dorpel; 2. vloertegels en hardstenen plint, neut en dorpel en trede; 3. houten trap, trappaal en leuning; 4. kasten plaatskaartenkantoort (blad vernieuwd) en binnenkozijn; 5. metalen vloerplaat en plafondbeugels restant bedieningstoestel; 6. schouw; 7. bagagebalie en binnenkozijn; 8. vaste houten banken (verplaatst); 9. wandtegels urinoir; 10. wandschildering restant; 11. recente trap; 12. luifel (HUA bewerking auteur).

- Hoge waarde
- Positieve waarde
- Indifferente waarde
- Storende waarde
- nr. Interieurwaarde

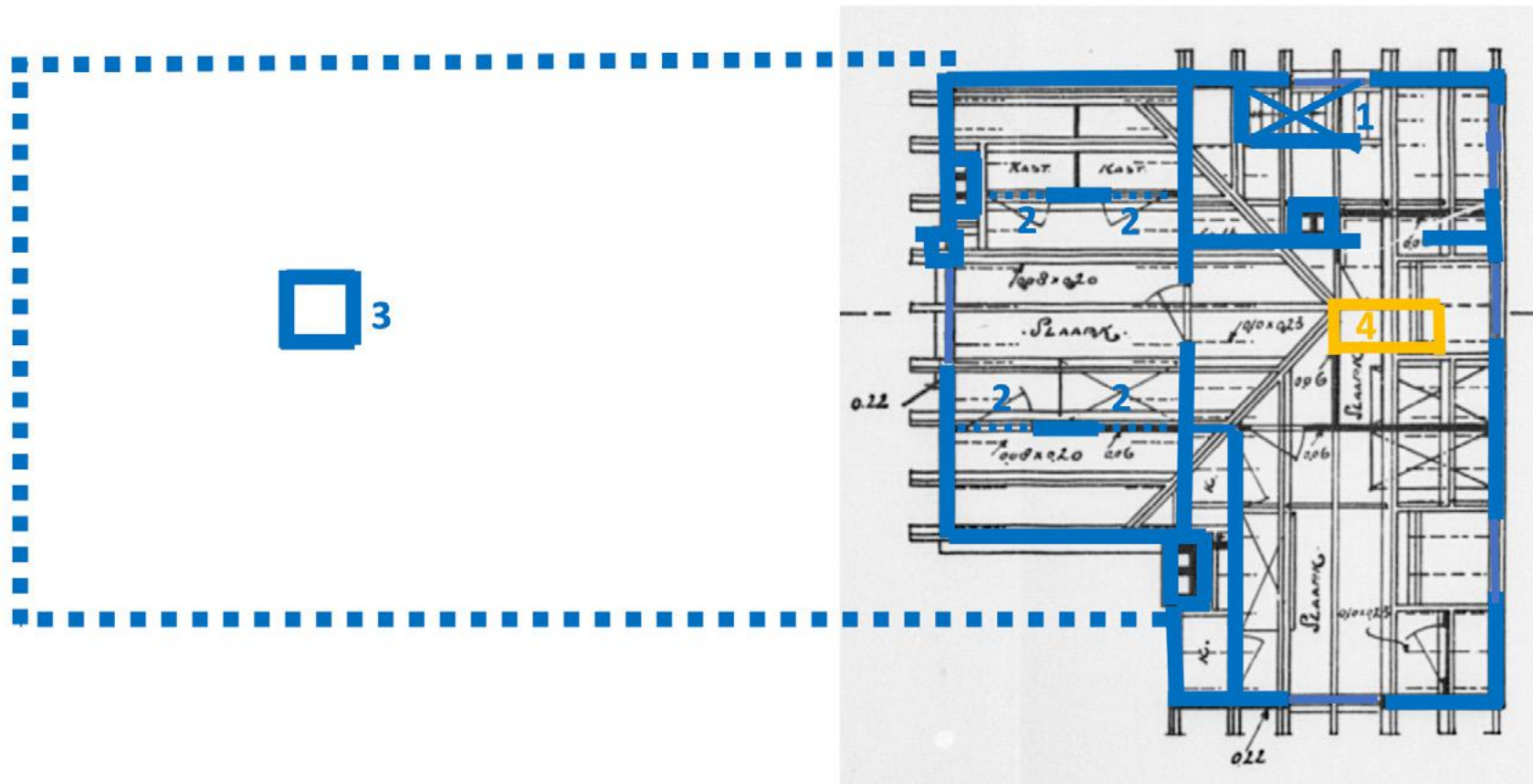
## Waardering eerste verdieping



**Legenda:** 1.Houten trap (bovenste deel vernieuwd); 2.Houten deurkozijn; 3.Houten deurombouw met kasten; 4.Schouw; 5.Schouw; 6.Kastdeurkozijnen; 7.Gemetselde schoorsteen; 8.Recente trap; 9.Recente wand (HUA bewerking auteur)

— Hoge waarde  
— Positieve waarde  
— Indifferente waarde  
— Storende waarde  
 nr. Interieurwaarde

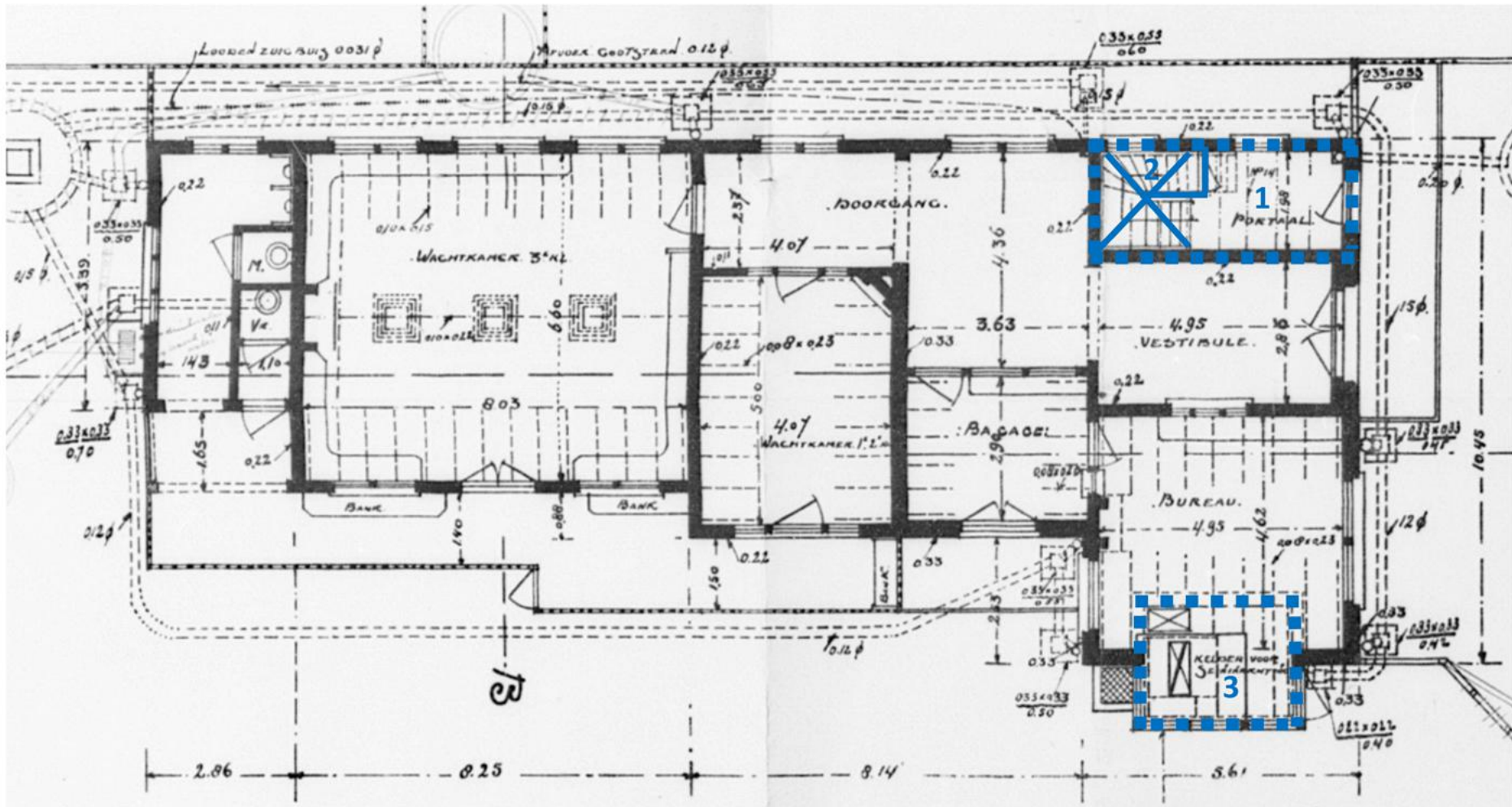
## Waardering tweede verdieping



**Legenda:** 1.Houten balustrade trap; 2.Houten kastkozijn (deur verdwenen); 3.Gemetselde schoorsteen op nok; 4.Recent kookeiland (HUA bewerking auteur)

- Hoge waarde
- Positieve waarde
- Indifferente waarde
- Storende waarde
- nr. Interieurwaarde

## Waardering kelder



**Legenda:** Stippellijn = aanduiding kelder op plattegrond begane grond: 1.Kelder woning; 2.Houten trap; 3.Kelder seininrichting (indicatieve aanduiding) (HUA bewerking auteur)

- Hoge waarde
- Positieve waarde
- Indifferente waarde
- Storende waarde
- nr. Interieurwaarde



Wachtende reiziger op het perronplein perron 1

---

## 7 Aandachtspunten aanpassingen

Aanbevelingen en denkrichtingen voor partijen bij transities en aanpassingen aan gebouw en omgeving. Hoe gaan we nu het beste om met de cultuurhistorische waarden? Hieronder geven wij aanbevelingen en denkrichtingen op een rij, uitgesplitst naar de verschillende partijen.

### **Aanbevelingen voor alle groepen**

#### *Denkrichtingen*

-Vanwege de afleesbaarheid van voormalige typologie van station met dienstwoning is het behoud van het functionele onderscheid tussen deze beiden van blijvend belang. Handhaaf in de toekomst het contrast tussen het openbare gebied met de dienstruimtes op de begane grond en de meer besloten particuliere ruimtes van de voormalige dienstwoning op de verdiepingen. Dit ligt vanuit de gebruiksgeschiedenis voor de hand en biedt ook kansen voor de toekomst.

-Indien in de toekomst de wens zich voordoet tot functieaanpassing, dan zou voortbouwen op de tweedeling publiek/privé passend zijn. Een intensiever gebruik van de begane grond, met een functie die aansluit bij het voormalige semi-openbare karakter van het station, is historisch gezien logisch. Wellicht kan aansluiting worden gezocht bij het recreatiegebied of het opnieuw meer openstellen voor reizigers (horeca).

-Benut en versterk daarbij de sterke landmarkfunctie van het gebouw en de kruisende lange lijnen in het landschap.

#### *Kans kwaliteitsverbetering*

-Door onderhoud en aanpassingen zijn vele gebouwonderdelen verschaald. Herstel het beeld van oorspronkelijke houtwerk bij vensters (breng roeden terug) en combineer dat met beter isolerend (dubbel monumenten-)glas. Breng ook weer luiken aan, zowel uit beeld- als duurzaamheidsoverwegingen

#### *Kans verduurzaming*

-Op dit moment is de isolatiewaarde van het gebouw niet optimaal. Verbeteren van de isolatievoorzieningen zou het comfort van de begane grond-ruimtes en de bovengelegen woning sterk verbeteren. Zorg bij het eventueel verbeteren van de isolatiewerking van het nu nog enkele glas dat de verbetering zorgvuldig wordt ingepast met het juiste glas in de ramen en waar mogelijk het oorspronkelijke beeld met roeden eventueel daarbij ook weer wordt hersteld. De incidentele aanpassingen die later zijn aangebracht zijn een verstoring van het beeld (verarming, verschraling).

### **Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en ontwikkelaar**

-Overweeg actief restauratieve ingrepen te initiëren, vooral ten aanzien van het houtwerk. Een restauratieve aanpak wordt aanbevolen voor kleine houten onderdelen: zoals de raamroeden herstellen, eventueel de luiken opnieuw aanbrengen. Herstel van de lambrisering met vaste zitbanken in derde klas wachtruimte zou de afleesbaarheid van vroegere functie vergroten.

-De geglazuurde letters van de stationsnaam Kropswolde zijn deels beschadigd, op een storende wijze, waardoor de naam onvolledig is geworden. Restauratie zou dit belangrijke naamgevend onderdeel sterk verbeteren.

-Een deel van het licht geschilderde pleisterwerk van de zuidgevel is niet oorspronkelijk. Herstel van de oorspronkelijke baksteenvelden zou recht doen aan de oorspronkelijke uitstraling uit 1915.

---

-Restauratie van de schouwen, op de begane grond en eerste verdieping, wordt aanbevolen. Die zijn nu nog verrommeld door overschildering en kleine aanpassingen.

-Voer eventueel een verkennend kleuronderzoek uit. Sta open voor nieuwe inspiratie en inzichten die kunnen leiden tot lokaal aangepaste kleurstellingen.

-Wijs bij verbouwingsingrepen de ontwerper op de cultuurhistorische waarde van het gebouw. De kenmerkende materiaaltoepassingen en details van bijvoorbeeld binnenkozijnen (luikjes, bagage) zijn zeer kenmerkend voor dit gebouw en verwijzen naar spoorfuncties.

-Behoud zoveel mogelijk de erflogica van het station als transportknooppunt en houd routings beleefbaar. Voorkom dat het voorplein verder verrommelt; door een optelling van losse elementen (aanplant, stalling, hek) zijn het overzicht en de openheid van het voorplein aangetast.

-Handhaaf op perron 1 de ruimtelijke kenmerken van het contrast tussen het bredere perronplein voor voormalige wachtruimtes, en de smallere perronruimte en de lengte van het perron, zodat de eenheid van gebouw en perron tot zijn recht blijft komen en de kwaliteit blijft behouden. Dit sluit niet uit dat het tegenoverliggende perron (aan overzijde van spoor) weer wordt aangebracht.

-Handhaaf bij perron 2 de openheid van het perron, en de ruimte van de langgerekte weg/parkeerplaats. Dat is een historisch gegroeide situatie en verwijst naar de laad- en losplaats voor goederen uit 1915 en het eerdere haltegebouw.

### **Aanbevelingen voor beheer**

-Voor beheer is een restauratieve aanpak gewenst. Bijvoorbeeld ten aanzien van schilderwerk. Overweeg bij toekomstige onderhoud een professioneel kleuronderzoek uit te voeren.

-Voorkom dat in het houtwerk of steenwerk wordt geboord, gezaagd of dat delen worden verwijderd of aan het zicht worden onttrokken. Houd het houtwerk zo gaaf en zichtbaar mogelijk bij nieuwe ingrepen.

-Het muurwerk van de voet van de perrongevel van het stationsgebouw is in de loop der jaren door herhaaldelijke zoutopbrenging (gladheid winter) aangetast. Behandel en herstel waar nodig het muurwerk en onderzoek de mogelijkheid een ander strooi materiaal te gebruiken.

### **Aanbevelingen voor architect en stedenbouwkundige**

-Neem bij transities de bestaande erflogica en pandstructuur als uitgangspunt.

-Handhaaf cultuurhistorisch waardevolle gevel- en interieuronderdelen, en pas veranderingen aan met respect voor oorspronkelijke kernwaarden zoals indeling en materialen.

-Handhaaf de openbare toegankelijkheid van de wachtruimte onder de luifel op het perron bij het perronplein. Deze ruimte verbeeldt sterk het oorspronkelijke functioneren van het station.

-Herstel of restaureer daar waar mogelijk de houtwerken. Plaats eventueel de houten banken uit de wachtruimte eerste en tweede klasse weer terug in de wachtruimte derde klasse en herstel waar nodig de lambrisering.

-Overweeg vooral in de woning later aangebrachte installatieonderdelen (verwarmingsbuizen en elektriciteitsleidingen) opnieuw op een meer passende wijze aan te leggen met meer respect voor het houtwerk en muurwerk en beperk verdere verstoringen.

### **Aanbevelingen plantoetsers**

-De kwaliteit van het station als geheel schuilt voor een groot deel in het functioneren van het station voor treinverkeer, maar het

---

stationsgebouw is niet meer voor de spoorfunctie in gebruik. De inpassing van een eventuele gedeeltelijke nieuwe functie in het gebouw vergt weloverwogen afstemming op de bestaande architectuur en de stationsfunctie van de perrons. Van het uitvoeren van restauratieve ingrepen of verduurzamingsingrepen, al dan niet gecombineerd met de eventuele inpassing van een nieuwe functie mag worden verwacht dat de belangrijkste cultuurhistorische waarden worden gerespecteerd of versterkt.

### **Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie**

-Omdat de spoorgeschiedenis aan tal van elementen in dit gebouw nog goed afleesbaar is, en van hoge cultuurhistorische waarde is, zou dit als uitgangspunt genomen kunnen worden voor beeldversterking. Door de oorspronkelijke architectuur, waar deze verstoord werd, te herstellen of opnieuw in beeld te brengen. Te denken valt aan reconstructie van verdwenen details, of het herstellen van de oorspronkelijke kleuren.

-De huidige kleurstelling sluit redelijk aan bij de architectuur maar is niet onderbouwd door een controleerbaar en gedocumenteerd kleuronderzoek. Overweeg bij toekomstige onderhoud een kleuronderzoek uit te voeren ter nadere inspiratie. Het toepassen van meer klassieke en minder contrastrijke wittinten zou de uitstraling van het object sterk verbeteren. Ook verdient het aanbeveling verschillende cascodelen (zoals stucgevel, kozijnen, houtwerk dakranden) niet in één en dezelfde (wit)tint uit te voeren. Een opzet in ton sur ton-verschillen versterkt de dieptewerking van de gevel al aanzienlijk. Het vooroorlogse beeld van pagina 38 en 39 toont duidelijk een geheel ander kleurconcept dan bestaand.

-Verwijder zo mogelijk later aangebrachte dichtgemaakte gevelopeningen. Die maken de oorspronkelijke functie minder goed afleesbaar.

### **Relevante ontwerpthema's**

In de bovenstaande tekst 'Aanbevelingen' zijn voor verschillende betrokkenen meerdere aandachtspunten behandeld. Hierna volgt een bondig overzicht met per thema de belangrijkste uitgangspunten of aandachtspunten.

#### *Behoud en versterk architectonische kwaliteiten*

- Respecteer bestaande architectuur
- Versterk indien mogelijk het beeld van de oorspronkelijke architectuur
- Stem nieuwe ontwikkelingen af op de historische architectuur

#### *Ontwikkeling functionaliteit*

- Stationsgebouw eventueel versterken als voorziening voor spoor of regio
- Indien functionaliteit stationsgebouw voor reizigers wordt versterkt, voorkom dat een nieuwe activiteit een belemmering wordt voor reizigers en het beeld van het gebouw wordt aangetast
- Handhaaf het verschil tussen de meer openbare functie van de begane grond en de meer besloten woonfunctie van de verdiepingen

#### *Stedenbouwkundige structuur*

- Handhaaf het open zicht vanaf Woldweg naar voormalig stationsgebouw en de perrons, in beide richtingen

#### *Inrichting voorplein en emplacement*

- Voorkom verrommeling door veelheid aan losse elementen.



De trein naar Groningen rijdt binnen op perron 1

---

# 8 Bronnen

## Literatuur

- S. de Boer-Sap, *Spoorwegen in Groningen*, Utrecht Stichting Matrijs 1987
- B.J. Hake e.a., *De locomotievenloods in Nieuwe Schans 1877-2007, de 130-jarige geschiedenis van een gebouw*, Stichting Bruisend Bad Nieuweschans, 2007
- D. Hulsebos, *Foxhol en Foxholsterbosch. Unieke dorpen met een rijke historie en interessante bewoners*, Sappemeer 2019
- B.J. Kraan, 'Groningen-Nieuweschans en het einde van een tijdperk', in: C. van Gestel (red.): *Spoor en trein. Feiten, ontwikkelingen en actualiteiten in binnen- en buitenland, editie 1*, 1990, p. 124-142
- W. Mensinga, 'Station Kropswolde', in: *Pluustergoud*, december 2010, nr. 32, p. 30-32
- L. van Paddenburgh, J.G.C. van de Meene, *Spoorwegstations in Nederland*, Deventer 1981
- Raad van Toezigt, 'Verslag door den Raad van Toezigt op de spoorwegdiensten aan den Minister van Binnenlandsche Zaken uitgebracht', in: *Staatsblad, verslag over het jaar 1869* (22 februari 1870)
- RCE, Redegevende omschrijving Station Kropswolde, monumentnummer 515895, ingeschreven 2001
- Redactie, 'Halte te Kropswolde', in: *De locomotief. Weekblad gewijd aan de belangen van spoor en tramwegen*, 11 januari 1893
- Redactie, 'Kameroverzicht', in: *Amersfoortsch Dagblad*, 17 december 1904
- Redactie, Kort nieuws, in: *Winschoter Courant*, 9 augustus 1912
- Redactie, Kort nieuws, *Nieuwsblad van het Noorden*, 17 december 1913.
- Redactie, Nieuwsberichten, in: *De nieuwe Courant*, 14 maart 1914
- Redactie, Kort nieuws, *Nieuwsblad van het Noorden*, 16 april 1915
- Redactie, kort nieuws, in: *Nieuwsblad van het Noorden*, 1 juli 1915
- Redactie, 'Sluiting van stations voor stukgoederenvervoer', in: *Haarlem's Dagblad*, 2 augustus 1935

- H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland. 1841-1938*, Zutphen 2000 (tweede druk)
- SteenhuisMeurs, *Vooroorlogse stations. Cultuurhistorische verkenning en analyse*, Schiedam 2008
- Stichting Historie Kropswolde en Wolfsbarge, *Kropswolde Wolfsbarge. Ruim twee eeuwen geschiedenis van de huizen en hun bewoners*, Hoogezand Sappemeer 2014
- A.J. Veenendaal jr., *Bronnen op het spoor. Gids voor onderzoek naar de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland*, Utrecht Matrijs 2000
- G. Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland. Van 1834 tot nu*, Boom Amsterdam 2004
- Verkoopadvertentie, 'Het Oude Stationsgebouw', in: *Nieuwsblad van het Noorden*, 25 april 1916
- J. Wagenaar, 'Langs regionale sporen: Station Kropswolde', in: *Railpost*, juni 2022, Groningen, p. 8-11

## Bronnen en archieven

- Amersfoort, Rijksdienst Cultureel Erfgoed (RCE), beeldbank
- Groningen, Groninger Archief (GA), beeldbank, kaarten
- Hoogezand, Historisch Archief Midden-Groningen (HAMG), Bouw- en Woningtoezicht/bouwvergunningen (BWT), panddossier op adres Woldweg 46, Foxhol
- Utrecht, bedrijfsarchieven ProRail
- Utrecht, Het Utrechts Archief (HUA), archieven spoorwegen 959, 960, Beeldbank

## Particulier Archief

- Foxhol, Particulier Archief Foxhol, huurder Station Kropswolde (PAF), Museum, knipselmappen, kopieën en foto's

## Afbeeldingen en schouw

De schouw vond plaats 9 mei 2022. De actuele foto's zijn tijdens de schouw gemaakt door de auteur.

Andere afbelden: zie bijschrift.

Afbeelding achterzijde: Station Kropswolde, na 1915 (circa 1936) uit: Spoor en tramwegen, [www.stationsweb.nl](http://www.stationsweb.nl))

---

# Colofon

*Titel:*

Station Kropswolde. Cultuurhistorische waardering

*Opdrachtgever:*

NS Stations

*Auteur/onderzoek:*

Dolf Broekhuizen Architectuurhistoricus

*Dank:*

Voor het opstellen van dit advies kregen we veel hulp en medewerking van de betrokken partijen. We kunnen hier niet iedereen bedanken die heeft meegewerkt aan het rapport. Wij bedanken speciaal: M. Lagerwerf, Kropswolde; R. Barhoe NS Stations en Miguel Loos, Bureau Spoorbouwmeester. Door hun opmerkingen op de tekst is deze aangescherpt.

*Over de auteur:*

Architectuurhistoricus Dr. Dolf Broekhuizen is specialist op het gebied van naoorlogse architectuur en post 65. Hij is geregeld gastdocent aan de Technische Universiteit Delft en de Technische Universiteit van Vilnius (Vilnius-Tech) in Litouwen. Hij voert onderzoek uit en adviseert op het gebied van cultuurhistorie in Nederland.

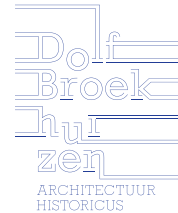
*Redactie:*

Maarten Raaijmakers architect

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of welke manier dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus.

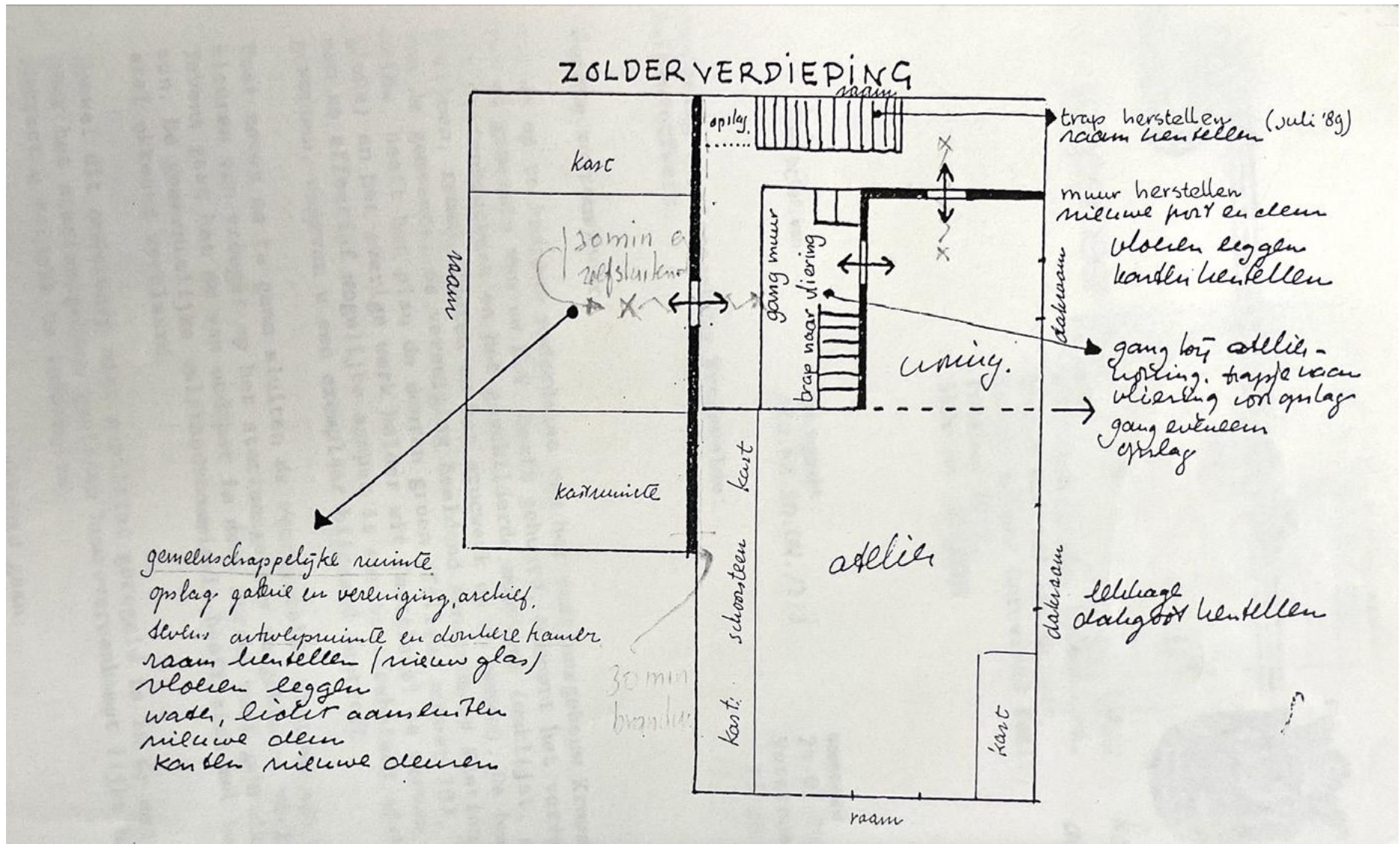
© Rotterdam 2022

[www.dolfbroekhuizen.nl](http://www.dolfbroekhuizen.nl)









Plattegrond tweede verdieping, 1989-1990 (HAMG)





