

Schagen

Station

Schagen

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Schagen

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman 22 september 2014



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION SCHAGEN

ALS ONDERDEEL VAN HET STATIONSTYPE PLINTTYPE

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

22 SEPTEMBER 2014



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3	5 Architectonische context	40
1 Kengegevens station Schagen	5	5.1 Het Plinttype als onderdeel van het oeuvre van ir C. Douma	40
2 Historische context	6	5.2 Extérieur per gebouwonderdeel	42
2.1 Historische context Staatsspoorlijn K	6	5.3 Interieur per gebouwonderdeel	46
2.2 Standaardtypen stations tussen 1840-1950	7	5.4 Het actuele stationsgebouw van Schagen	48
2.3 Historische context van het Plinttype	8	5.5 Conclusie	57
2.4 Stationslocaties met stations van het Plinttype	12	6 Conclusies en waardering	58
2.5 Korte ontwikkelingsgeschiedenis en latere verbouwingen	14	6.1 Conclusies	58
2.6 Gebruiksgeschiedenis van het huidige gebouw	16	6.2 Waardering	60
2.7 Conclusie	18	7 Aanbevelingen	63
3 Stedenbouwkundige context	20	Bronnen	64
3.1 Economische en sociale ontwikkeling van Schagen	20		
3.2 Station Schagen in de stedenbouwkundige structuur	23		
3.3 Conclusie	25		
4 Emplacement context	27		
4.1 Ontwikkeling van het emplacement	27		
4.2 Het actuele emplacement	35		
4.3 Conclusie	39		

INLEIDING

De voorliggende cultuurhistorische waardestelling voor station Schagen is opgesteld in opdracht van NS Stations.

Stationsgebouw Schagen is in 1968 gebouwd als standaardstation van het Plinttype, naar ontwerp van ir C. Douma. Dit type is in functionalistische stijl ontworpen voor locaties waar het spoorniveau hoger ligt dan het straatniveau. De stationsgebouwtjes werden door middel van een onderbouw of plint op perronniveau geplaatst. Het gebouw zelf is in architectuur gelijk aan het standaardtype Bunde.

Het variabele Plinttype is tussen 1965 en 1976 op zeven locaties toegepast. Alle zeven gebouwen zijn tot op heden aanwezig, zij het dat locatie Rotterdam-Wilgenplas geheel in onbruik is geraakt. Stationsgebouw Schagen is als relatief gaaf bewaard exemplaar in 2009 opgenomen in de Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland. Daarmee is het gebouw door NS aangewezen en erkend als waardevol onderdeel van de Nederlandse stationsarchitectuur.

Leeswijzer

In dit rapport wordt het station Schagen beschreven en gewaardeerd.

In hoofdstuk 2, historische context, wordt het station als type geplaatst in het ontwikkelingskader van de Staatsspoorlijn K en de ontwikkeling van standaardstations. De stationslocaties met een Plinttype zijn beschreven, gevolgd door de verbouwings- en gebruiksgeschiedenis van station Schagen. De hoofdstukken 3, stedenbouwkundige context, en 4, emplacement context, zijn geheel toegespitst op locatie Schagen. In hoofdstuk 5, architectonische context, is Schagen weer geplaatst in het kader van het Plinttype.

De verschillende analyses monden in hoofdstuk 6 uit in conclusies voor en cultuurhistorische waardering van station Schagen. In hoofdstuk 7 worden vanuit de conclusies en waardering aanbevelingen gedaan voor station Schagen.

1 KENGEGEVENS STATION SCHAGEN

Adres : Plantsoen 1
1741 EM Schagen

Bouwjaar : 1968

Architect : ir C. Douma

Eigendom : NS Stations

Kadastrale gegevens : Schagen, sectie C, sectie nr 3171

Huidig gebruik : Kiosk met wachtruimte, achterliggend magazijn
en technische ruimten voor NS, openbaar toilet

Voorzieningen op de stationslocatie:

<i>Verkoop- en reisinformatie</i>	<i>Algemene voorzieningen</i>
Kaartautomaat	Toilet
OV-chipkaart palen	Wachtruimte
Service- en alarmzuil	

<i>Informatie voor mindervaliden</i>	<i>Van en naar het station</i>
Blindengeleidelijnen	Fiets en brommer; Fietskluisen, OV-fiets
Assistentie	Auto; Taxistandplaats, P+R terreinen
Toegankelijke perrons	
Toilet mindervaliden	



Afb. 1.1 Station Schagen op
een detail van een recente
luchtfoto. Bron; Google earth.

2 HISTORISCHE CONTEXT

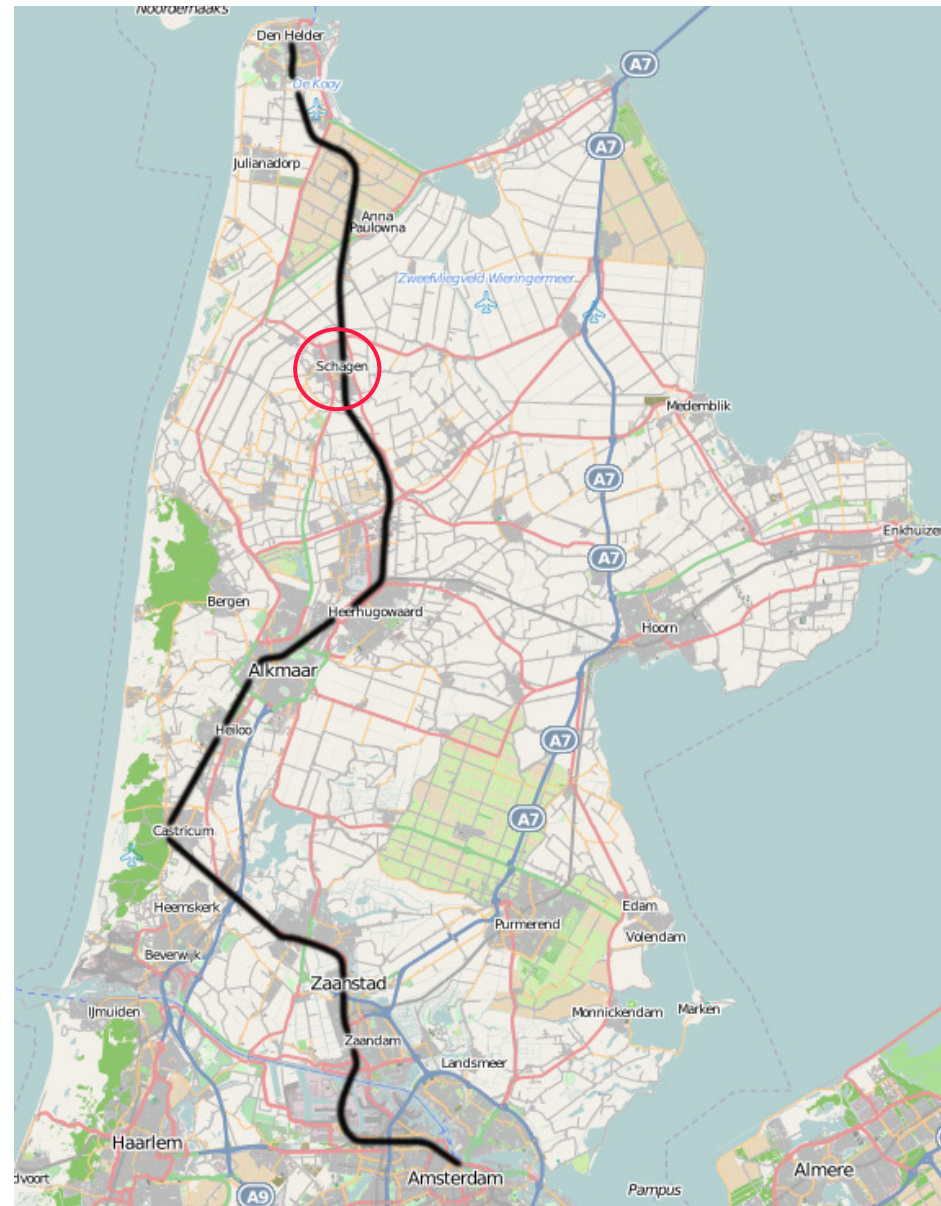
INLEIDING

Station Schagen ligt aan de Staatsspoorlijn K uit 1865. Het huidige stationsgebouw is een exemplaar van het Plinttype uit 1968. De historische context van de Staatsspoorlijn is beschreven in paragraaf 2.1, in paragraaf 2.2 gevolgd door de historische ontwikkeling van standaardtypen stations tussen 1840 en 1950. Paragraaf 2.3 beschrijft de context van het Plinttype. In paragraaf 2.4 worden de zeven locaties met een Plinttype-station vermeld. Daarna is voor station Schagen in paragraaf 2.6 en 2.7 respectievelijk de gebruiksgeschiedenis en latere verbouwingen beschreven.

2.1 HISTORISCHE CONTEXT STAATSSPOORLIJN K

Ontstaan van het nationale spoornetwerk

In Nederland had de ontwikkeling van een spoornetwerk in de eerste helft van de 19e eeuw geen prioriteit. Van oudsher lag de nadruk van Nederlandse infrastructuur op het dichte netwerk van waterwegen. Tussen 1840 en 1860 was de aanleg en exploitatie van de zeldzame spoorlijnen in handen van private, vaak regionale partijen. Zij waren sterk economisch gelieerd, omdat het spoor in eerste instantie werd gezien als zinvol voor de (inter)nationale handel. Omdat bevordering van het reizigersverkeer geen staatsbelang was, trad de Rijksoverheid trad vooral op als vergunningverlener bij spoorontwikkeling. In de politiek roerige jaren midden negentiende eeuw werd er op landelijk niveau geen besluit genomen over een nationaal spoornetwerk. Het Kabinet Rochussen kwam op 8 februari 1860 ten val door de ontwerp-Spoorwegwet. Dat ging uit van staatsaanleg door particuliere maatschappijen, die door de staat zouden worden gesubsidieerd. Het betrof met name spoorwegen die Rotterdam goed ontsloten, waartegen Amsterdam (daarin gesteund door koning Willem III) en de noordelijke provincies in het geweer kwamen. Een half jaar later regelde Kabinet-Van Hall/Van Heemstra de kwestie bij wet van 18 augustus 1860; er kwam een spooraanleg van staatswege, terwijl de wijze van exploitatie later bij wet zou worden geregeld. Zo legde de



Afb. 2.1 Staatsspoorlijn K, Den Helder—Amsterdam, weergegeven op een recente Topografische kaart.

Rijksoverheid middels de Eerste Spoorwegwet vast dat het spoor een publieke zaak was en groot (inter)nationaal economisch belang diende. Het spoornetwerk in Nederland was op dat moment met 335 kilometer zeer beperkt vergeleken met de ons omringende landen.

Uitvoering van de Eerste Spoorwegwet en aanleg van staatslijn K

Om de kabinetsplannen uit te voeren kreeg het ministerie van Binnenlandse Zaken een afdeling Spoorwegen. Daarbij werd de 'Commissie voor de aanleg van Staatsspoorwegen' ingesteld. Deze was van 1860 tot 1863 verantwoordelijk voor de voorbereiding, aanleg, uitvoering en toezicht op de aanleg van het primaire spoornetwerk. De taak van Commissie ging in 1863 over naar de minister en werd ook de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) opgericht. In de daaropvolgende zes jaar legde de MESS ongeveer 900 kilometer spoor aan. Deze grote investering in het primaire spoornetwerk werd mogelijk dankzij de enorm toegenomen revenuen uit Java, door het cultuurstelsel in Nederlands Indië. Tot dit netwerk van tien lijnen behoorde ook de lijn Amsterdam-Den Helder, die onder de naam Staatsspoorlijn K werd aangelegd (afb. 2.1). De lijn werd noodzakelijk bevonden omdat Den Helder (toen Nieuwediep) een belangrijke marinehaven was. Het traject De'n Helder-Schagen-Alkmaar werd in 1865 geopend (afb. 2.2) en was in 1867 doorgetrokken tot Uitgeest. De overbrugging van het IJ duurde door de aanleg van het Noordzeekanaal langer dan gepland. De exploitant HIJSM legde daarom in 1867 de lijn Uitgeest-Haarlem aan, waar aansluiting was op de lijn naar Amsterdam. In 1878 was het officiële traject van de Staatsspoorlijn gereed. De komst van het spoor was sociaal en economisch een belangrijke impuls voor Noord-Holland. Mede omdat nu ook 's winters goederenvervoer kon plaatsvinden, als de waterwegen door bevrozing onbegaanbaar waren.

2.2 STANDAARDTYPEN STATIONS TUSSEN 1840-1950

Bij deze nieuwe vorm van vervoer, was het station een nieuw type bouwwerk. Hierover werd vanaf het begin van rijkswege wel nadrukkelijk meegedacht. Spoorwegingenieurs, in dienst van het Ministerie van Waterstaat, legden vast welke functies en voorzieningen nodig waren. Zij baseerden zich bij de vormgeving op andere gebouwen met een doorgangsfunctie, zoals tolhuizen en

poortgebouwen. Na inwerkingtreding van de eerste Spoorwegwet waren in korte tijd veel stations nodig. Daarom werd een klasseringssysteem voor stationstypen ontwikkeld, zodat dorpen en steden efficiënt een bijpassend gestandaardiseerd station kregen. De nog opererende private partijen namen dit systeem over als uitgangspunt voor eigen typen. Zo ontstond in het gehele land een zekere eenheid in de toepassing van stationsgebouwen. Voor de kleinste plaatsen werden stations van de 5e klasse ontwikkeld. Het kleine, dorpse 'stadje' Schagen kreeg in die context in 1865 een station met een standaardgebouw uit de 5e Klasse (zie ook afb. 2.2).

De eerste generatie stations was sterk geënt op Frans classicistisch voorbeeld. Bij stationsbouw na de Tweede Spoorwegwet van 1875 werd gezocht naar vormgeving met een eigen identiteit, met gebruikmaking van Nederlandse materialen in baksteen en dakpannen. Vanaf 1880 legden de verschillende spoorwegmaatschappijen een grotere nadruk op de architectuur van hun stations. Al snel werden bij het Staatsspoor (MESS) en de Hollandsche Spoorwegmaatschappij (HIJSM) respectievelijk G.W. van Heukelom (1870-



Afb. 2.2 Lithografie ter gelegenheid van de feestelijke opening van het spoortraject (Den) Helder—Alkmaar, 18 december 1865. Op de middelste prent het oude station van Schagen.

1952) en D.A.N. Margadant (1849-1915) aangetrokken als vaste architect. Vanaf 1917 gingen de MESS en de HIJSM samenwerken en in 1937 fuseerden zij tot het semi-overheidsbedrijf NV Nederlandse Spoorwegen. Vanuit de afdeling Gebouwen werkten de architecten S. van Ravesteyn (1889-1983) en H.G.J. Schelling (1888-1978) ieder in een verschillende regio. Vanaf de jaren dertig kregen de Spoorwegen toenemende concurrentie van bus- en autoverkeer. Hierdoor en door de economische crisis werden veel (lokale) spoorlijnen en stations afgestoten. Ideeën voor een herkenbaar NS-gezicht in het gehele land werden ingehaald door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. Tijdens de oorlog raakten veel stations zwaar beschadigd, waardoor er, met name in de grote steden, na 1945 behoefte was aan nieuwe, unieke stations die tegelijk de wederopbouw symboliseerden. Afdeling Gebouwen werd voor deze opdrachten versterkt met architect K. van der Gaast (1923-1993). Naast de wens van uniciteit voor grote stations, kwam ook de vraag weer naar voren om een gelijke NS-verschijningsvorm in materieel, spoorbaan en begeleidende bouwwerken. Dit leidde tot een nieuwe standaardisatie.

2.3 HISTORISCHE CONTEXT VAN HET PLINTTYPE

In 1954 wees de directie van NS een aantal groepen van kleine stations aan, die om verschillende redenen voor vervanging in aanmerking kwamen. Deze groepen stations hadden onderling nagenoeg eenzelfde programma van eisen. Zij verwerkten ongeveer gelijke aantallen reizigers, voornamelijk forensen en scholieren, en vormden de aanvoer naar de grote overstapstations. Het plan betrof meestal vervanging van verouderde accommodaties die "geen waardig visitekaartje voor een zó voorbeeldig modern spoorwegbedrijf als de NS" waren. De oude stationsgebouwen, in basis veelal daterend uit het eind van de 19e eeuw, waren qua architectuur en ruimtelijke indeling achterhaald. De inpandige personeelswoningen werden door bezuinigingen overbodig en veel stations verkeerden in zekere mate van verval.

Om de gewenste eenheid in uitstraling te verkrijgen en tijd en geld uit te sparen, werd besloten tot het ontwerp van een aantal nieuwe standaardtypen kleine stations. Hiervoor werd in 1956 dr ir W.B. Kloos (1904-1960) aangesteld. Hij schreef over de gewenste standaardisatie "De NS zijn een het gehele land omvattend bedrijf. Uit de vrijwel eensluidende bedrijfs-eisen binnen dit gebied resulteren als vanzelfsprekend gelijke verschijningsvormen ten aanzien van het materieel of van de baan met zijn beveiliging. (...) Het kleine station leent zich hierom in het bijzonder eveneens voor type-vorming."¹

Type Vierlingsbeek

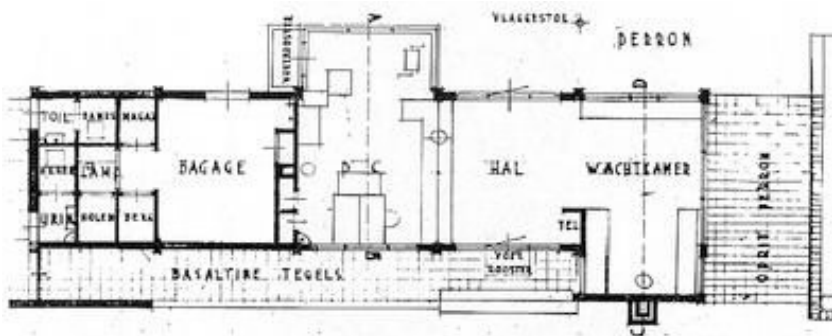
De eerste moderne standaardstations, type Vierlingsbeek, werden vanaf 1956 op zestien plekken in Nederland gebouwd (afb. 2.3). Deze bescheiden gebouwen functioneerden nog als volwaardig station, met plaatskaartenkantoor, bagage-afhandeling en bijbehorende dienst ruimten. Door de kenmerkende flexibele plattegrond was het mogelijk om een functionele relatie aan te gaan met het omringende emplacement; de stationsruimten en functies konden op de logistiek meest efficiënte plaats in het gebouw worden ingepast. De flexibiliteit werd mogelijk door een basisconstructie van zes betonnen portalen, die naar behoefte konden worden ingevuld met de verschillende functies. Zowel in deze basisconstructie als in de

1 Citaat opgenomen in Douma (1998), p 73.

materialisatie, met onder meer gele strengperssteen en grote ramen in stalen kozijnen, sloot het ontwerp van Kloos aan bij de stationsontwerpen van hoofdarchitect Van der Gaast voor de individuele stations van bijvoorbeeld Oldenzaal, Eindhoven en Hardinxveld-Giessendam². Daarbij was er (minimale) ruimte voor architectonische details en kunstwerken die de stations een eigen gezicht konden geven. De architectuur van type Vierlingsbeek is echter minder uitgesproken dan die van de kleine stations die in dezelfde periode door K. van der Gaast werden ontworpen en dan van de latere standaardstations van C. Douma.

De eerste bezuinigingsronde

Vanaf de jaren '60 voerde NS verregaande bezuinigingen door. Dit had een drastische versoering van de stationsarchitectuur tot gevolg en leidde tot een serie standaardstations met een minimum aan programma en een minimum aan details. Dit was mogelijk omdat onder meer de functie van stationschef afgeschaft was en de dienstwoning dus overbodig werd als vast onderdeel van het stationscomplex. Ook werd de bediening van overwegen en seinen meer en meer geautomatiseerd en gecentraliseerd. Daarnaast werd geen bagage meer aangenomen, waardoor berg- en opslagruimte wegbezuinigd kon worden.



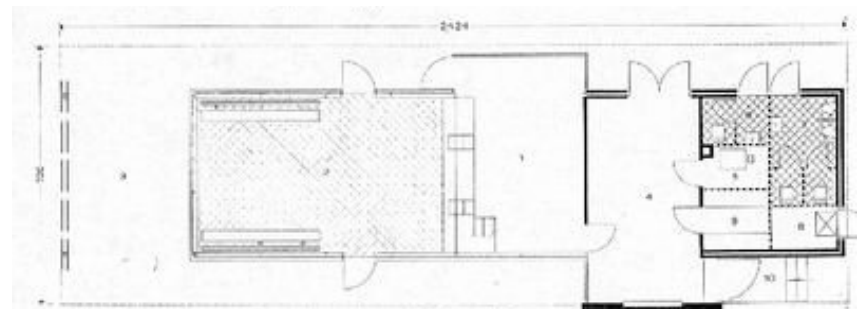
Afb. 2.3 Plattegrond type Vierlingsbeek. Bron: Spoorwegstations in Nederland 1955-1980

² Lansink (1998), pag 61.

Type Bunde en het Plinttype

De versoerde architectuur werd ingezet door de nieuwe NS-architect ir. C. Douma (zie ook hoofdstuk 5.1). In 1964 ontwierp hij het standaardtype Bunde (afb. 2.4 en 2.5), waarmee hij in meer uitgesproken functionalistische vormtotaal voortborduurde op het type Vierlingsbeek. Het grootste verschil was dat de ruimte-indeling niet meer variabel was. Door deze vaste ruimte-indeling is type Bunde daadwerkelijk een standaardstation. Op zeven locaties was het niveauverschil tussen straat en spoor zodanig, dat Douma de gebouwen van type Bunde voorzag van een kenmerkende onderbouw, de *plint* genoemd. Deze zeven stations vormen daarmee het plinttype³ (afb. 2.5). De basisconstructie gaf Douma eigentijds vorm met een staalskelet en rijke materialisatie (zie hoofdstuk 5.2). Het gebouw kreeg een eveneens kenmerkende tweedeling in open reizigersdeel, met veel glaswanden, en een gesloten dienstgedeelte, met gemetselde wanden.

Omdat op de stations de in- en uitgangscntrole werd afgeschaft en steeds meer forensen op abonnement reisden, kreeg de directe doorloop van straat naar perron meer aandacht. Dit is bij de type Bunde en het plinttype zichtbaar in de grote luifel aan de wachtkamer ver uitsteekt als een luchtig portaal naar de trein. In de alles overkappende luifel is ook de invloed zichtbaar van Van der Gaast, die dit alles-onder-één-dak-principe als eerste toepaste⁴.



Afb. 2.4 Plattegrond type Bunde. De plattegrond van dit stationsontwerp is gelijk aan dat voor het plinttype, waar station Schagen onder valt. Bron: Spoorwegstations in Nederland 1955-1980

³ Zie voor de locaties hiervan paragraaf 2.4.



Afb. 2.5 Boven; type Bunde, locatie Geleen Oost. Het gebouw staat op gelijk niveau met straat en spoor.

Onder; het Plinttype, locatie Schagen. Het type is direct herkenbaar aan de plint met entreetrap, die het hoogteverschil tussen straat en spoor opvangt.

Nieuwe bezuinigingen en een modern imago

Eind jaren zestig werd NS door tegenvallende inkomsten genoodzaakt verder te bezuinigen op de stationsbouw. De nieuwe serie gebouwtjes was vooral bedoeld als eenvoudige en doelmatige vervanger van de negentiende-eeuwse standaardstations in kleine, landelijke gemeenten⁵, die buiten de eerdere vernieuwingsronde waren gebleven. Nadat een aantal van deze negentiende-eeuwse stations in overleg met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg een beschermde status had verkregen, wilde de NS het liefst zo snel mogelijk van haar 'negentiende-eeuwse jas' af⁶. Deze afkeer van de oude stations had er zeker ook mee te maken dat NS zich wilde profileren als een snelle, moderne en efficiënte vervoerder. In eerste instantie ondervond de sloop van tientallen oude stationnetjes in deze periode van Vooruitgang weinig weerstand bij het publiek. Gaandeweg de jaren zeventig ontstond echter steeds meer protest tegen het vervangen van de 'karakteristieke stations' door 'karakterloze glas-en-staal-dozen'. In veel gevallen was het echter al te laat. Achteraf heeft NS, meestal bij monde van Spoorbouwmeester Douma zelf, nogal eens spijt betuigd over de rücksichtlose sloopwoede.

4 Douma (1998).

5 Lansink (1998), pag. 74.

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

Type Beilen

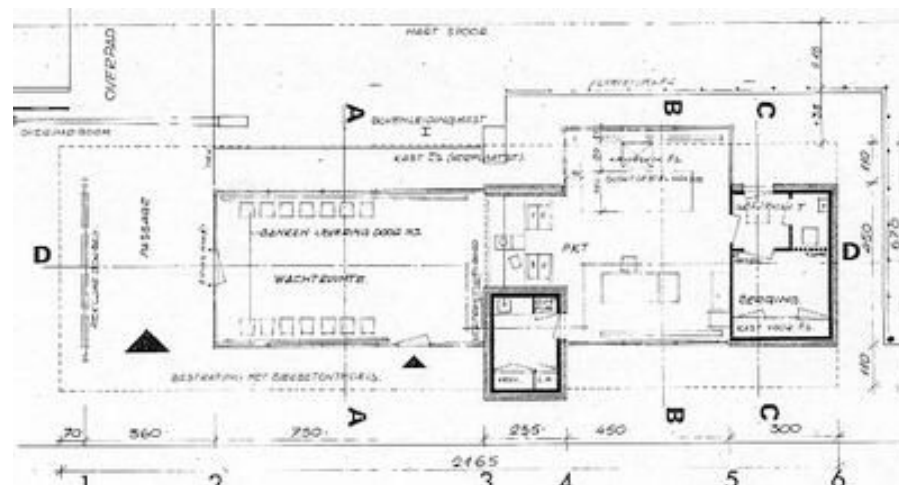
Douma ontwierp ook dit verder vereenvoudigde standaardgebouw (afb. 2.6), dat is basisopzet vergelijkbaar is met type Bunde meteen open publieksdeel en een gesloten dienstdeel. Het ontwerp was geheel gericht op functionaliteit, met terughoudende architectuur en een vereenvoudigde materialisatie. Tussen 1972 en 1980 werden, in wisselende uitvoering, achttien exemplaren gebouwd, in een groot (6 bij 20 meter) en in een klein (4,5 bij ruim 17 meter) type. Het grote type, type Beilen, is op zeven locaties gebouwd, het kleine, naamloze type op elf locaties. Het type werd niet meer op perronniveau gebouwd, maar op straat of spoorniveau. Dit betekende een goedkopere constructie, maar ook verlies van de eenheid tussen emplacement en gebouw.

Type Haren/ Sextant

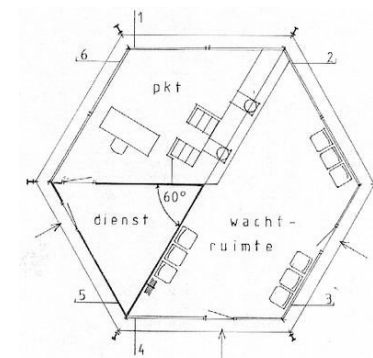
In diezelfde periode ontwierp Douma het zeskantige type Haren of sextant (afb. 2.7). Dit type was bedoeld voor voorstadhaltes en marginale stations en is op zestien locaties gebouwd. Het stationstype sextant was het laatste en meest vereenvoudigde standaardtype stationsgebouw, waarin wachtruimte en loket werden gecombineerd met een kleine personeelsaccommodatie.

Na de jaren zeventig zijn geen echte standaardtypen meer ontworpen. Mede omdat vanaf de jaren tachtig de kaartautomaat werd ontwikkeld tot een volwaardige vervanger van het loket. Dit maakte de aanwezigheid van een plaatskaartenkantoor en bijbehorende dienstruimten overbodig. Zodoende werd op kleine stations of treinhalthes geen stationsgebouw meer geplaatst. De perrons van deze halteplaatsen werden voorzien overdekte wachtruimtes.

Alle kleine standaardstations verloren in de afgelopen vijftien jaar hun primaire stationsfunctie. Veel stations kregen een herbestemming als Kiosk (al dan niet met reizigersservice) of horecagelegenheid, eventueel met wachtruimte voor reizigers, diverse gebouwen staan leeg en diverse gebouwen werden gesloopt en vervangen door abri's op de perrons.



Afb. 2.6 Plattegrond type Beilen, kleine variant; station Ravenstein. Bron: Spoorwegstations in Nederland 1955-1980



Afb. 2.7 Plattegrond type sextant. Bron: Spoorwegstations in Nederland 1955-1980

2.4 STATIONSLOCATIES MET STATIONS VAN HET PLINTTYPE

Het prototype voor dit stationsgebouw verrees in 1965 in Etten-Leur.

Tussen 1965 en 1976 werd dit standaardontwerp verspreid door het hele land nog 6 keer herhaald. In zes gevallen was het gebouw de vervanging voor een bestaand stationsgebouw, Rotterdam-Wilgenplas betrof het eerste stationsgebouw bij een oudere halte.

De stations met een gebouw van het Plinttype zijn in chronologische volgorde:



1 Etten-Leur 1965, foto 1965. Coll. Regionaal Archief Brabant.



Etten-Leur, foto 2011. Coll. E. Wolters



3 Heerhugowaard 1967, foto 1967. Coll. W. Bramer.



Heerhugowaard, foto 2013. Coll. A.J. Travaille.



2 Rotterdam-Wilgenplas 1967, foto 1959. HUA catnr 150642.



Rotterdam-Wilgenplas, foto 2011. Coll. E. Wolters.



4 Schagen 1968, ansichtkaart circa 1970. HUA catnr 163018.



Schagen, foto 2013. Coll. A.J. Travaille.



5 Anna Paulowna 1971, foto 1971. Coll. W. Bramer.



Anna Paulowna, foto 2013. Coll. A.J. Travaille.



6 Nijverdal 1971, foto 1971. Coll. W. Bramer.



Nijverdal, foto 1990. Coll. J. Wagenaar.



7 Deurne 1976, foto 1978. Coll. W. Bramer.



Deurne, foto 2010. Coll. E. Wolters



2.5 KORTE ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS EN LATERE VERBOUWINGEN

Ontwikkeling van de verschillende stationsgebouwen te Schagen

Tegelijk met de opening van het spoor in 1865, werd ook het stationsgebouw geopend. Het bestek voor het gebouw lag reeds klaar vanaf 1862⁵. Dit stationsgebouw van de 5e Klasse, werd, net als veel stations 5e Klasse, reeds in 1866 vergroot⁶. In 1907 werd een lange, brede vleugel aan de noordzijde aangebouwd⁷ (afb. 2.5). Uit vergelijking van oude foto's blijkt dat tussen 1920 en 1925 de vleugel een hoge, glazen uitbouw kreeg op het perron. In 1944 liep het gebouw bij bombardement van het emplacement vermoedelijk schade op. Begin jaren zestig werd, blijkens foto's, aan het gebouw de hoofdentree en het plaatskaartenkantoor nog licht gemoderniseerd.

Vanaf halverwege de jaren zestig waren er gesprekken tussen gemeente Schagen en NS over nieuwbouw van het station. In juli 1966 besloot NS, vanwege bezuinigingen, de nieuwbouw gefaseerd aan te pakken⁸. Uiteindelijk werd in 1967 het hoofdgebouw gesloopt (afb. 2.6). Op die plek werd het nieuwe, huidige stationsgebouw geplaatst, de oude vleugel bleef tijdens de nieuwbouwperiode staan ten behoeve van stationsdiensten (afb. 2.7). Het nieuwe station werd op 26 november 1967 opgeleverd (afb. 2.7), waarna ook de oude vleugel werd verwijderd. In het interieur van het nieuwe gebouw werd onder de loketbalie een in opdracht vervaardigd glaskunstwerk als tegeltableau aangebracht⁹.

5 Besteksnummer 31-1862, Romers (1981), p 57.

6 Besteksnummer 33-1866, Romers (1981), p 142.

7 Besteksnummer 1078-1907, Romers (1981), p 233.

8 Blijkens brief van NS aan gemeente, juli 1966. HUA, Arch.toeg. 960, inv.nr 676.

9 Zie ook paragraaf 5.3.



Afb. 2.5 Het eerste station te Schagen. Rechts naast het gebouw is de lange vleugel uit 1907 zichtbaar. Ansichtkaart circa 1920. Coll. P. Collet.



Afb. 2.6 De afbraak van het eerste station te Schagen. De vleugel uit 1907 staat nog overeind. Foto 1967. Fotocollectie Niestadt, Zijper Museum.



Afb. 2.7 Het nieuwe station naast de oude stationsvleugel. Panoramafoto 1967. Niestad-fotocollectie Zijper Museum, Schagerbrug (NH).



Afb. 2.8 Het station, gezien vanaf het stationsplein, ten tijde van het gebruik als Wizzl. De plint en originele entreetrap zijn nog goed zichtbaar. Foto 2005. Coll. W. Bramer.



Afb. 2.9 Het station, gezien vanuit het noorden, ten tijde van het gebruik als Wizzl. Foto 2005. Coll. W. Bramer.

Latere verbouwingen van het huidige station

Extern heeft het gebouw geen latere opvallende verbouwingen ondergaan. Wel werd het kleurgebruik in het exterieur aangepast aan de gebruiker (vergelijk afb. 2.9 en 2.12).

Intern werden in 1997-98 het plaatskaartenkantoor en de bagageruimte verbouwd tot Wizzl. Hierbij werd het loketfront verwijderd, inclusief het glaskunstwerk onder de balie. Halverwege het vroegere plaatskaartenkantoor kwam een L-vormige balie te staan, zoals blijkt uit de vigerende opmetingstekening door NS dd 7 augustus 2008¹⁰ (afb. 2.10). De achterliggende bagageruimte werd ingericht tot personeelsruimte. Hier is een wc ingebouwd en werd de perronentree afgesloten (afb. 2.10); de dubbele deuren naar het perron werden vervangen door een dichte plaat in de deuropening (afb. 5.23). De meest zuidoostelijke ruimte van het gebouw werd in 2002 omgebouwd tot een van buiten toegankelijke wc ingebouwd (afb. 2.10). Recent is deze wc genoveerd en voorzien van het huidige type toegangsdeur.

In 2009 werden de voormalige wachtruimte en plaatskaartenkantoor nogmaals verbouwd, voor de inrichting tot Kiosk. Hierbij werd de vroegere wachtruimte met een derde verkleind door plaatsing van een tussenwand met toonbank en vitrine (afb. 2.10 en 2.11). Achter de toonbank werd een nieuwe tussenwand geplaatst, op de plaats van de vroegere loketbalie. De oorspronkelijke ruimteverdeling is na deze twee verbouwingen niet meer herkenbaar. De deur vanuit het plaatskaartenkantoor naar het perron werd verwijderd voor de inbouw van een automatiek (afb. 2.10 en 2.12).

In 2009 werd ook het emplacement verbouwd¹¹. Hierbij is de originele toegangstrap vanaf straatniveau naar stationsgebouw verwijderd. De trap kwam uit onder de stationsoverkapping en behoorde met de plint tot het kenmerkende architectonisch ensemble van het gebouw (zie ook afb. 2.8). De trap is vervangen door een grote hellingbaan voor de plint, langs de gehele lengte van wachtruimte en plaatskaartenkantoor. Net buiten de kap van het gebouw is een nieuwe trap geconstrueerd.

¹⁰ Deze kaart, nr SGN00200BB01, heeft twee dateringen; de autocadkaart is gedateerd 28-01-2003, de pdf van deze kaart is gedateerd 07-08-2008. De kaart geeft de sinds 2009 verouderde interne situatie weer ten tijde van Wizzl.

¹¹ Zie ook hoofdstuk 4.

2.6 GEBRUIKSGESCHIEDENIS VAN HET HUIDIGE GEBOUW

Het huidige stationsgebouw deed als zodanig dienst tot in de jaren negentig. Vanaf de jaren zestig waren echter steeds meer reizigers abonnement houder, waarbij zij geen gebruik maakten van (de reizigersservices in) het gebouw. Deze groep, voornamelijk forensen, liep vanaf de straat direct naar het perron. De overstekende luifel aan het gebouw had daarmee een portaalfunctie tussen straat en perrons.

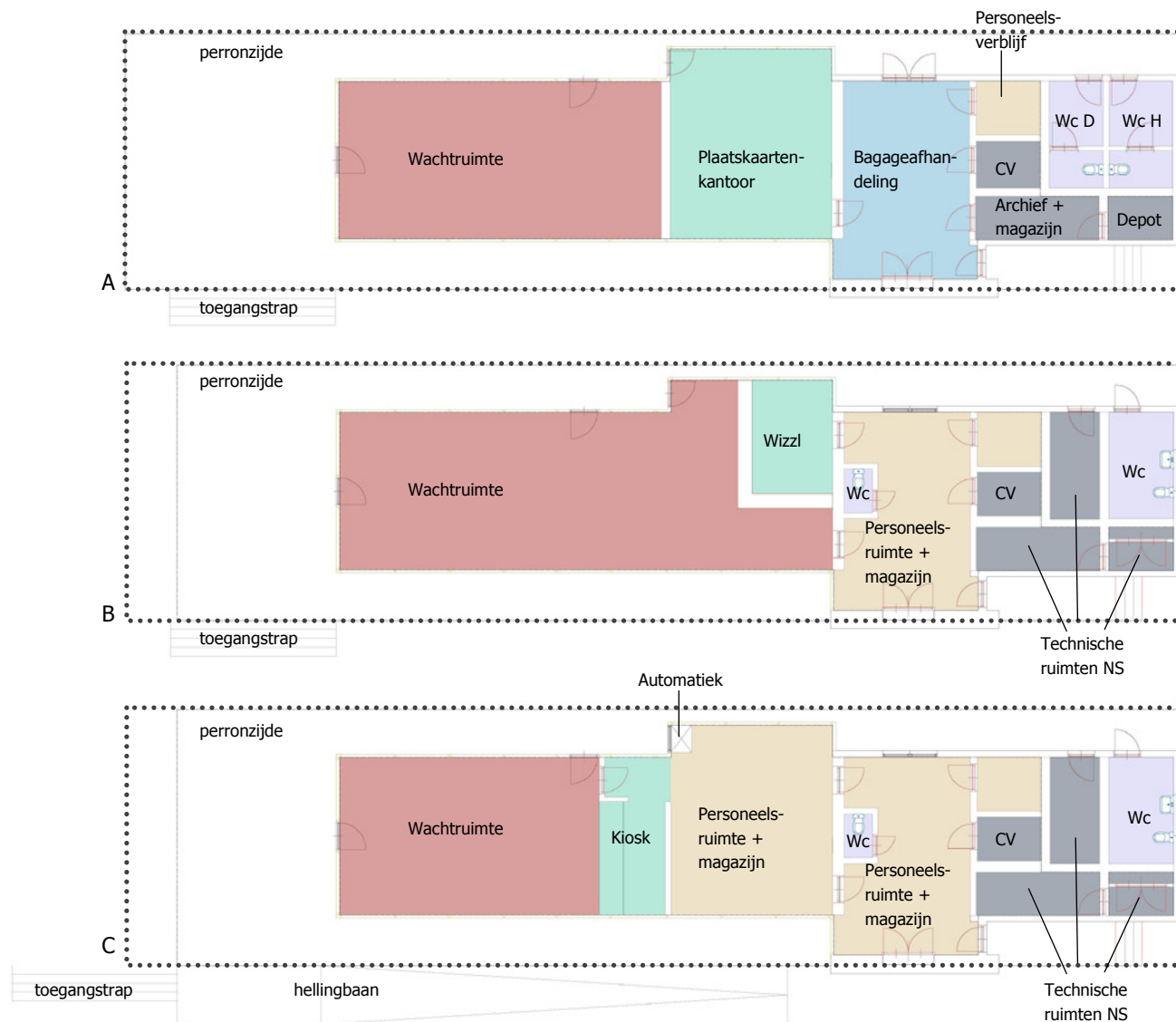
In de beginperiode waren de dienstruimten ook nog in gebruik voor afhandeling van bagage. Na opheffing van deze functies stonden ruimten leeg. Uiteindelijk is in de jaren negentig ook de loketfunctie afgeschaft en kreeg het plaatskaartenkantoor per maart 1998¹² een gecombineerde horeca – en servicefunctie als filiaal van Wizzl. De wachtruimte bleef als wachtruimte in functie.

In 2009 werd de Wizzl verbouwd en omgedoopt tot Kiosk. (zie afb 2.10). De achterliggende geheel in gebruik genomen als personeels- en opslagruimten. De verkleinde wachtruimte is tot op heden als wachtruimte met zitbanken toegankelijk op openingsuren van de Kiosk.

Een aardig inkijkje in het vroegere stationsgebruik geeft oud-NS-er Han Lefering in het gastenboek op Stationsweb.nl. Hij schreef op 8 feb 2009:

“Schagen in de zeventiger jaren, een levendig en gezellig station. Het was een station waar alles nog voorkwam. Je was treindienstleider en lokettist. Je kon er buitenlandse kaartjes afgeven, zitplaatsen reserveren, vakantiereisjes boeken (Minitrips), koffers en fietsen als bagage bevrachten, goederen bevrachten als expresgoed en het station was geopend voor wagenladingen, voornamelijk vertrek (koelwagens). Het publiek was gemoedelijk en vriendelijk. (...)”.

¹² Lansink (1998), pag 74.



Afb. 2.10 De drie gebruiks- en verbouwingsfasen van het station.

A Ruimte-indeling en gebruik vanaf 1967, zoals aangegeven op de bestekstekening dd 03-09-1965.

B Ruimte-indeling en gebruik na circa 1997, op basis van de vigerende NS-opmetingskaart en verhuurgegevens.

C Ruimte-indeling en gebruik sinds 2009, op basis van de vigerende NS-opmetingskaart, met aanpassingen naar actuele situatie door auteur van wachtruimte, Kiosk en automatiek. Trappen en hellingbaan zijn toegevoegd door auteur. De stationskap is met stippellijn aangegeven. Opvallend is dat op de bestekstekening de grondplaat anderhalve meter verder doorloopt dan op de vigerende NS-tekening.

2.7 CONCLUSIE

- Het Plinttype is het tweede, nog verder vereenvoudigde, naoorlogse standaardstationstype. Het type is in ontwerp en materialisatie (utilitaire vormgeving, uitgevoerd in staalskeletbouw, ingevuld met diversiteit in materiaalgebruik) exemplarisch voor de toen gangbare Functionalistische bouwstijl in de ontwikkelingsgeschiedenis van de stationsarchitectuur.
- Het Plinttype is het enige naoorlogse standaardtype waarvan de hele serie (zeven exemplaren) tot op heden aanwezig is en grotendeels in gebruik is. De gebruikskwaliteit van het Plinttype ligt kennelijk hoger dan bij de andere naoorlogse standaardtypen.
- Het gebouw te Schagen is uitwendig bouwkundig nauwelijks aangepast en heeft in hoge mate de originele uitvoering. Door aanpassingen van details, zoals vervanging van de originele toegangstrap door hellingbaan, verwijdering van de deuren van bagageruimte en ombouw van perrondeur tot automatiek, is de originele uitstraling wel sterk verminderd.
- Door de inwendige verbouwingen van 1997-98 en 2009, is de oorspronkelijke ruimteverdeling tussen wachtruimte en plaatskaartenkantoor niet meer herkenbaar.
- Bij de verbouwingen verdween het glaskunstwerk dat speciaal voor dit station was vervaardigd. Daarmee verdween de historische eigenheid van station Schagen en werd het gebouw een standaardstation zonder herkenbaarheid.
- De ontworpen samenhang tussen architectuur en gebruik van het station is tot op heden grotendeels gehandhaafd; het open reizigersgedeelte met de glaswanden heeft nog steeds dezelfde functie. De gesloten achterliggende personeels- en technische ruimtes, zijn eveneens als zodanig in gebruik.
- De kenmerkende transparantie van de wachtruimte is echter sterk verminderd, door de recente toepassing van rolgordijnen voor alle ramen.
- De beleving van de grote, transparante wachtruimte is verminderd door verkleining van de ruimte; de oppervlakte is met een derde afgenomen door de naar voren geplaatste Kioskbalie, de hoogte is afgenomen door inzet van een verlaagd plafond.



Afb. 2.11 Rechts de ver naar voren geplaatste tussenwand met toonbank uit 2009. Middenvoor de toegangsdeur naar het perron. De historische lichtheid en transparantie van het gebouw zijn afgenomen door verlaagd plafond en lichtwerende rolgordijnen.



Afb. 2.12 Het huidig gebruik aan de perronzijde. Links de automatiek op de plaats van de vroegere perrondeur. Rechts daarvan het raam van het deel dat bij de Kiosk is getrokken. Daarnaast de perrondeur van de wachtruimte.



Afb. 3.1 Schagen op de Topografische gemeentekaart uit 2013. J.W. van Aalst.

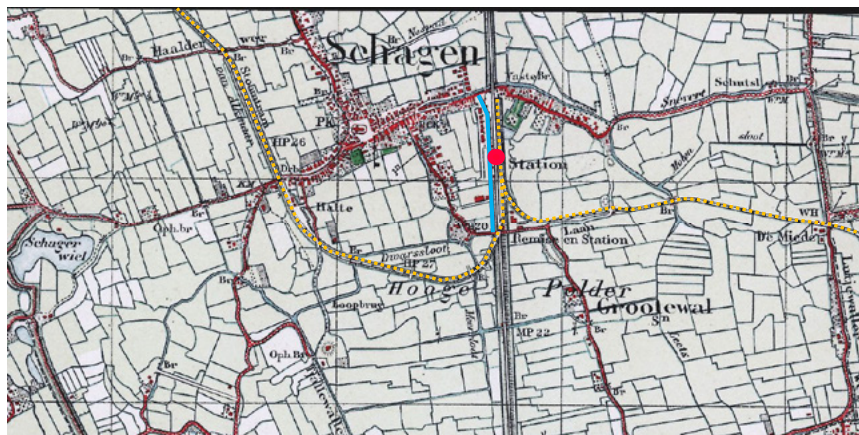
3 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT SCHAGEN

3.1 ECONOMISCHE EN SOCIALE ONTWIKKELING VAN SCHAGEN

De stad Schagen is sinds 1 januari 2013 samen met Zijpe en Harenkarspel onderdeel van de Noord-Hollandse gemeente Schagen. Het dorpse 'stadje' ligt op de noordpunt van de regio West-Friesland, aan de West-Friese Omringdijk.

Schagen kreeg in 1415 stadsrechten, in het kader van een grote bestuurlijke hervorming in West-Friesland. Verheffing tot heerlijkheid volgde in 1427. De bijbehorende rechten werden door de eeuwen heen uitgebreid met diverse marktrechten, waardoor de stad een regionaal handelscentrum werd. In 1597 was de Zijpe, gelegen tussen Schagen en de kuststrook, drooggemaakt. De bodem bleek echter arme zandgrond. Mede hierdoor en door de geringe bereikbaarheid over water en land ging de economische bloei van de Gouden eeuw aan Schagen voorbij, in tegenstelling tot naburige West-Friese steden als Alkmaar en Enkhuizen. Economische opbloei ontstond in de negentiende eeuw door toegenomen landbouwareaal; in 1846 werd ten noorden van Schagen de Anna Paulownapolder drooggemaakt en in 1847 de noordoostelijke Groet- en Waardpolder. Vanaf dat in 1865 de Staatsspoorlijn K tussen Alkmaar en Den Helder in gebruik werd genomen ontstond er een groter (bovenregionaal) afzetgebied voor goederen. Schagen had rond 1870 ongeveer 2060 inwoners. De opleving van de economie na inpolderingen en komst van het spoor zorgde niet voor significante groei van de Schagense bevolking. Tot in de jaren twintig van de twintigste eeuw behield Schagen nagenoeg de omvang die het begin negentiende eeuw had (afb. 3.2).

Om de afzetmarkt voor landbouwproducten te vergroten, werden begin twintigste eeuw twee stoomtramwegen aangelegd, die via de stations Alkmaar en Schagen aansloten op de treinspoorlijn (zie ook afb. 3.2). Om de overslag te vergemakkelijken kregen deze tramwegen eenzelfde spoorbreedte als het treinspoor. De oostelijke tramweg naar Wognum werd geopend in 1898, de (zuid)westelijke tramweg naar Alkmaar werd pas



Afb. 3.2 Schagen op de Topografische kaart uit 1923. Het station ligt nog buiten de bebouwde kom. Langs de Stationsweg (blauwe lijn) zijn tussen 1890 en 1910 de eerste woonhuizen gebouwd. Met gele lijn zijn de beide stoomtramwegen gemarkeerd.



Afb. 3.3 Schagen op de Topografische kaart uit 1923. Tussen het centrum van Schagen en het station is een eerste geplande woonbuurt ontstaan. Het stationsplein bestaat dan uit een parkje langs het spoor, met aan drie zijden woonhuizen (gele lijn).



Afb. 3.4 Schagen op de Topografische kaart uit 1971. In de jaren zestig heeft een forse stadsuitbreiding plaatsgevonden. Opvallend genoeg aan de noordzijde van Schagen en niet ten oosten van het spoor, zoals in stedenbouwkundig onderzoek door NS voorgesteld werd.



Afb. 3.5 Schagen op de Topografische kaart uit 1994. De bebouwde kom van Schagen is meermaals verdubbeld in oppervlakte, met nieuwe wijken aan de west- en zuidzijde. Ten oosten van het station ligt in 1994 nog agrarisch gebied, dat pas begin eenentwintigste eeuw is bebouwd.

geopend in 1913². De tramlijnen waren weinig rendabel. Als gevolg van de groeiende autobusdiensten werd in 1930 de tramdienst naar Wognum stopgezet, de tramdienst naar Alkmaar volgde in 1933.

Na aanleg van de tramweg kreeg Schagen in de jaren twintig voor het eerst een geplande nieuwe woonbuurt, tussen het centrum en het station (afb. 3.3). De hoofdstraat vanuit het centrum naar het stationsplein werd daarbij de Landbouwstraat genoemd. Tot in de jaren zestig bleef dit de enige 'stadsuitbreiding'.

Eind jaren dertig en met name na de Tweede Wereldoorlog zakte de welvaart van het gebied gestaag in, omdat de agrarische sector sterk terugliep. Schagen bezat meerdere economische dragers, waardoor de achteruitgang mindere ernstig was dan in omliggende agrarische gemeenten. Rond 1960 ging Schagen weer langzaam floreren, het inwonertal lag nog onder de 5.000. Met name in jaren zeventig maakte Schagen een enorme groei van inwoners door, zoals goed te zien is bij vergelijking van de topografische kaarten van 1951 en 1971 (afb. 3.3 en 3.4).

Met de stijging van de welvaart nam landsbreed ook het autobezit toen. Daarbij werd bij stadsuitbreidingen weinig rekening gehouden met de ligging ten opzichte van het station. Daarom liet NS in 1975-76 een studie verrichten naar de mogelijkheid om in samenwerking met andere disciplines stadsuitbreiding te koppelen aan de bestaande (spoor)infrastructuur³. Voor deze studie werd Schagen als uitgangspunt genomen, omdat Schagen uitgroeide tot een belangrijke forensenplaats voor Alkmaar en Amsterdam. In de jaren negentig nam de bevolkingsgroei af. Het duurde tot in de eenentwintigste eeuw, voordat de stad aan de oostzijde van het spoor uitbreidde, zoals voorgesteld werd in het genoemde rapport. In 2007 kende de plaats Schagen circa 19.000 inwoners. Als grootste kern in een regio vol kleine dorpen en gehuchten is Schagen tot op heden een belangrijk regionaal centrum.

² Door slepende onteigeningsprocedures duurde de aanleg van de tramlijn buitengewoon lang.

³ Studie "Ommekeer in het verkeer bijvoorbeeld in Schagen, een stedenbouwkundige uitwerking van een woongebied bij een station", door Stedenbouwkundig Adviesbureau OD205, 1975-76. HUA, arch.toegang 944, invent.nr 138.



Afb. 3.6 De Landbouwstraat, vanaf het stationsplein naar het centrum van Schagen.



Afb. 3.7 Bebouwing langs de west- en zuidzijde van het stationsplein.



Afb. 3.8 Het stationsplein gezien vanaf de zuidzijde (Spoorlaan). Het station ligt rechts buiten beeld. Het plein is grotendeels ingericht als busstation.



Afb. 3.9 De nieuwe woonwijk De Hoep, gezien vanaf perron 2. Op de voorgrond ligt het P&R-terrein.

3.2 STATION SCHAGEN IN DE STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR

Het station is in 1865 aangelegd aan de zuidoostzijde van Schagen. Vanaf de doorgaande weg werd daarom de (onverharde) Stationsweg aangelegd. Pas op de Topografische kaart van 1910 is langs de Stationsweg enige bebouwing weergegeven. Bij de eerste geplande stadsuitbreiding in de jaren twintig werd het stationsplein opgenomen in de stedenbouwkundige structuur (afb. 3.3). Het stationsplein bestond voornamelijk uit een klein parkje en vormde een eindpunt van enkele straten. Vanaf het station waren er geen direct doorgaande wegen naar buiten de bebouwde kom. Bij de nieuwbouw werd rond 1967 het parkje opgeruimd en ingericht als verhard stationsplein met busstation en auto-parkeerplaatsen (afb. 3.10). In latere decennia werd de parkeerplaats opgeheven en bleef het kleine busstation over op het plein (afb. 3.11). Hierdoor is de oppervlakte van het plein buitenproportioneel groot in verhouding tot de omringende woonhuizen en het station (zie ook afb. 1.1). Lange tijd stonden de huizen rond het plein kaal in de ruimte. Sinds enige tijd zijn er rondom weer bomen aangeplant, waardoor het plein minder als een grote vlakte oogt (afb. 3.7 en 3.8). Overigens was in 1966 de gemeenteraad teleurgesteld dat NS besloot het oude station te vervangen door een eenvoudig gebouw: "De gemeente was reeds op de hoogte van de nieuwbouwplannen van NS voor een station in de geest van Etten-Leur en was enigszins teleurgesteld dat niet een station van meer allure zou worden gebouwd, te meer daar de planologische ontwikkeling van de gemeente voorziet in een toename van het inwonertal tot circa 50.000 in de nabije toekomst"⁴. Het Plinttype-stationsgebouw heeft door de standaard opzet dan ook geen ontworpen stedenbouwkundige of architectonische relatie met zijn omgeving.

Tot in de eenentwintigste eeuw lag het station aan de rand van de bebouwde kom, met aan de oostzijde een restant agrarisch gebied. Sinds de ontwikkeling van woonwijk De Hoep (afb. 3.9) ligt het station echt in Schagen (zie ook afb. 3.1). In 2009 is de voetgangerstunnel vernieuwd en uitgebreid. De tunnel vormt ook voor bewoners van de oostelijke woonwijk De Hoep een belangrijke verbinding met het centrum van Schagen.

⁴ Concept besprekingsverslag dd 21-02-1966 tussen gemeente en NS. HUA, Arch.toeg. 960, inv.nr 676. Dit idee over het stationsgebouw leeft overigens nog steeds, zoals auteur bleek uit de persoonlijke noot bij de aanlevering van afb. 2.7 door het museum en uit opmerkingen van passanten tijdens locatiebezoek.

Relatie met overige openbaar vervoersstromen

Met de komst van de beide eerder beschreven tramlijnen in respectievelijk 1898 en 1913 ontstond aan de oostzijde van het station een vervoersknooppunt. De beide tramlijnen kregen hier een eind- en overslagpunt⁵. Hiermee werd het station een belangrijk knooppunt in het openbaar vervoer in de regio. Door de komst van de autobus in de jaren twintig, breidde het knooppunt zich uit met een zeer bescheiden busstation aan de westzijde van het spoor, bij het stationsplein. Vanaf de jaren dertig bleef alleen het streekbusvervoer gehandhaafd. Ook de actuele situatie is op het stationsplein een klein busstation ingericht⁶ (afb. 3.11). Hier is aansluiting op drie streek- en vier buurtbuslijnen.

Plaats van het stationsgebouw binnen de reizigersstromen

De verkeersstroom van reizigers van en naar de treinen is sinds de jaren zestig slechts weinig gewijzigd. Na de bouw van het huidige stationsgebouw verliep de routing van vertrekkende reizigers, in de periode dat kaartverkoop in het gebouw plaatsvond, via het gebouw. Vanaf de jaren zestig waren er echter steeds meer reizigers, voornamelijk forensen, die op abonnement reisden en daarom vanaf de straat direct doorliepen naar het perron. Aankomende reizigers liepen altijd al om het gebouw heen. Sinds de herbestemming van het gebouw tot wachtruimte annex horecagelegenheid in 1998, wordt het gebouw door reizigers alleen om die redenen betreden. De reizigersrouting naar en van perron 2 is sinds de verbouwing van 2009 verbeterd, maar niet veranderd.

Een belangrijke aanvulling in het voor- en natraject van reizigers was de aanleg van het P&R-terrein aan de oostzijde van het station, op de locatie van de vroegere tramsporen. Dit terrein werd op 20 oktober 1979 geopend door de minister van Verkeer en Waterstaat. De P&R-terreinen werden ontwikkeld om forensen meer per trein te laten reizen. In de actuele situatie blijkt bij locatiebezoek dat het P&R-terrein veel wordt gebruikt (afb. 3.12).

⁵ Zie ook paragraaf 4.1.

⁶ Zie paragraaf 4.2.



Afb. 3.10 Het stationsplein in gebruik als parkeerplaats, gezien vanuit het zuiden. Foto 1975. Coll. W. Bramer.



Afb. 3.11 Het actuele busstation op het stationsplein, gezien vanuit het zuiden.



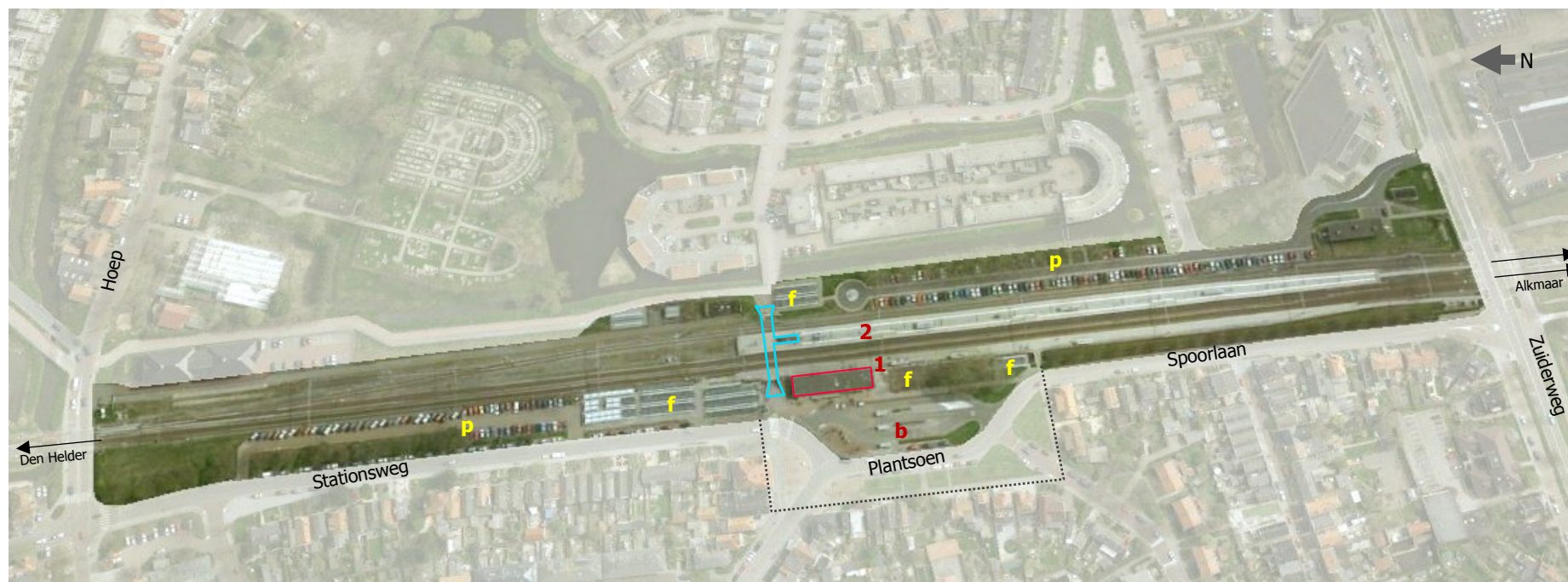
Afb. 3.12 De actuele bezettingsgraad van het P&R-terrein aan de oostzijde van het station.



Afb. 3.9 De nieuwe woonwijk De Hoep, gezien vanaf perron 2. Op de voorgrond ligt het P&R-terrein.

3.3 CONCLUSIE

- De komst van het station in Schagen in 1865 leverde de eerste zestig jaar geen wezenlijke bevolkingstoename op. Pas in het interbellum breidde de bebouwing zich uit langs nieuwe straten naar het station. Het stationsplein werd in deze opzet een met een parkje aangekleed eindpunt van enkele straten.
- Vanaf deze bebouwingsontwikkeling vormden de woningen, het stationsgebouw en het tussenliggende parkje een eigen ensemble. Deze stedenbouwkundige eenheid is verloren gegaan na de nieuwbouw van het station en verandering van park in parkeerplaats en busstation.
- Door zijn grootte speelt het huidige stationsgebouw nauwelijks een rol in de beleving van de stedenbouwkundige structuur. Daarbij oogt het stationsplein buitenproportioneel groot en leeg.
- Het stationsgebouw heeft geen enkele ontworpen stedenbouwkundige of architectonische relatie met zijn omgeving. Een centraal punt waar het stationsplein zich heen richt wordt daardoor gemist. In de beleving van de plaatselijke bevolking wordt dit als een negatief punt ervaren ten opzichte van het oude station. Dat gebouw gaf in hun beleving door de klassieke stationsbouwstijl enig cachet aan het stationsgebied.
- De vernieuwde voetgangerstunnel is voor bewoners van de oostelijke woonwijk De Hoep ook een belangrijke verbindingsschakel in de routing naar het centrum van Schagen.



Afb. 4.1 Het emplacement van Schagen, tussen Zuiderweg en Hoep, uitgelicht op een detail van Google maps. Luchtfoto circa 2008. Dit is de situatie voordat in 2009 de voetgangerstunnel (blauwe) werd vernieuwd en liftgebouwen zijn geplaatst.

Het stationsgebouw (rood) ligt centraal op het emplacement. Aan het stationsgebouw grenst perron 1 (1), het perron 2 is een eilandperron (2). Beide perrons hebben ook een uitgang aan de zuidzijde, op de Zuiderweg.

Aan de westzijde (onder) ligt het stationsplein met busstation (b). Het gehele plein, Plantsoen geheten, is gemarkeerd met zwarte stippellijn.

Rechts en links van het stationsgebouw staan fietsenstallingen (f), evenals aan de oostzijde (boven) van het spoor.

Ten noorden van het gebouw (linksonder) ligt een ruimte parkeerplaats (p) aan de Stationsweg. Ten oosten van het station (rechtsboven) ligt het P&R-terrein (p).

4 EMPLACEMENT CONTEXT SCHAGEN

Het emplacement van Schagen heeft de eenvoudige, utilitaire opzet met hoofdgebouw, twee perrons en aan weerszijden fietsenstallingen en een parkeerplaats (afb. 4.1). In paragraaf 4.1 is de ontwikkeling van het emplacement sinds 1865 beschreven aan de hand van de drie gearchiveerde emplacementenskaarten (circa 1930, 1969 en 1985). Daarnaast zijn ook enkele afbeeldingen bekend. In paragraaf 4.2 wordt het actuele emplacement behandeld.

4.1 ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT

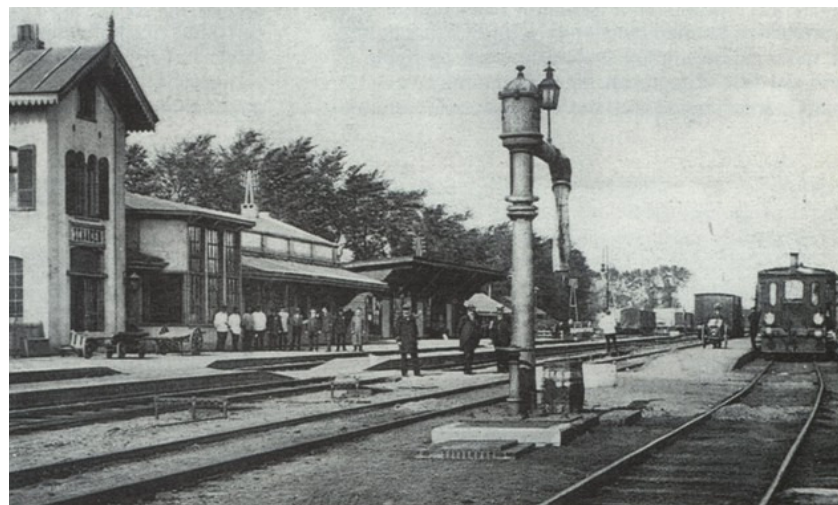
Bij de opening in 1865 bestond het emplacement uit een perron aan de westzijde, met stationsgebouw, en een eilandperron. De doorgaande spoorlijn tussen de perrons was op dat moment enkelsporig. Aan de noordzijde stond naast het station een goederenloods. In 1907 werd tussen stationsgebouw en goederenloods de vleugel aangebouwd (afb. 4.2). Het emplacement werd in 1898 aan de oostzijde uitgebreid met het tramspoor van de lijn Schagen-Wognum. Tussen trein- en tramspoor kwam een derde perron, waardoor goederenoverslag en personen-overstap vergemakkelijkt werd (afb. 4.3). In 1913 werd de nieuwe tramlijn Schagen-Alkmaar op het bestaande tramstation aangetakt. Bij tramlijnen verlieten het emplacement via de zuidzijde. Voor tramlijn naar Alkmaar werd daarvoor een extra spoorkruising naar het westen aangelegd.

Het stationsplein was vermoedelijk grotendeels onverhard. Dit lijkt zichtbaar op de foto uit circa 1910 (afb. 4.2) en op de emplacementenskaart uit vermoedelijk de jaren dertig (afb. 4.4). De verharding van het stationsplein met asfalt werd in 1932 wenselijk geacht door NS en als zodanig voorgesteld aan de gemeenteraad van Schagen.

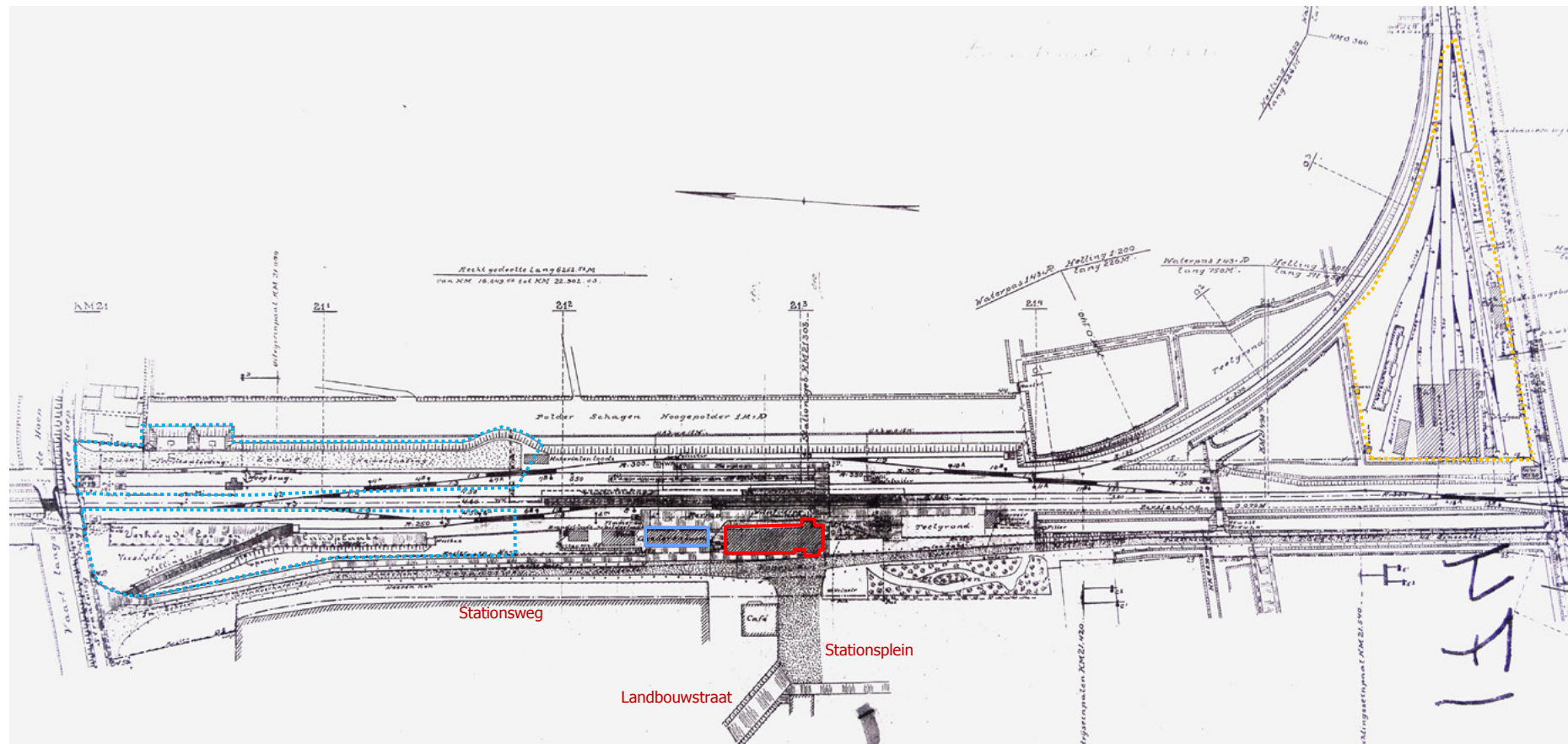
1 Afschrift van conceptbrief aan B&W dd 2 juli 1932. HUA, arch.toeg. 960, inv.nr 673.



Afb. 4.2 De voorzijde van het station, met de grote zijvleugel, rond 1910. Op de voorgrond het stationsplein dat vermoedelijk grotendeels onverhard was. Coll. P. Collet.



Afb. 4.3 Het emplacement in circa 1925. Links het stationsgebouw met vleugel en goederenloods. Daarvoor de trainsporen en eilandperron. Op de voorgrond de sporen voor de tramlijnen. Coll. F. Dierdorp.



Afb. 4.4 Het emplacement in vermoedelijk de jaren dertig. Centraal het stationsgebouw (rood) en de goederenloods (blauw). Daar boven (oost) het gecombineerde trein- en tramemplacement. Linksonder (noordwest) en linksboven (noordoost) een bescheiden goederenoverslagpunt. Rechtsboven (zuidoost) het aparte tramemplacement met locomotiefloods en vee-perron. Middenonder is het bescheiden stationsplein gedeeltelijk aangegeven. Gezien de arcering van de bestrating lijkt de Landbouwstraat voorzien van klinkerbestrating, evenals de stoep langs het plein. Het plein zelf lijkt onverhard te zijn aangegeven of met asfaltverharding, zoals dit in 1932 door NS werd voorgesteld aan de gemeenteraad. In dat geval dateert de kaart van na 1932. Rechts op het plein (zuidelijk deel) is een stuk van het parkje ingetekend dat het grootste deel van de ruimte besloeg.

Emplacementskaart, vermoedelijk jaren dertig

Een ongedateerde, vermoedelijk vooroorlogse, emplacementskaart² (afb. 4.4) geeft een goed beeld van de periode dat het emplacement van Schagen zijn meest uitgebreide vorm had. Het emplacement had één doorgaand hoofdspoor. Met verschillende aftakkingen langs perron 2, naar de tramlijnen (deze hadden bewust dezelfde spoorbreedte) en naar twee kleine goederenoverslagpunten aan de noordwest- en noordoostzijde van het spoor. De goederenoverslagplaatsen bestonden eenvoudig uit een (verhoogde) laad- en losweg, zonder loodsen of andere spoorgebouwen. De sporen tussen de perrons 2 en 3 werden blijkens foto's uit de jaren twintig ook gebruikt voor opstellen, laden en lossen van goederenwagons (afb. 4.2). Ten zuiden van het stationsemplacement lag een uitgebreid extra tram-emplacement met locomotiefloods, vee-perron en technische/onderhoudsvoorzieningen. Omdat dit tramemplacement geheel staat ingetekend, dateert de kaart vermoedelijk uit begin jaren dertig.

Op 12 september 1944 werd een munitietrein op het emplacement vanuit de lucht beschoten. De trein ontplofte, wat veel schade aanrichtte aan emplacement en diverse woningen. Of en hoe ernstig het stationsgebouw werd beschadigd, komt niet uit de archiefstukken naar voren.

Voor 1961 werd de spoorlijn tussen Amsterdam en Schagen uitgebreid tot dubbelspoor. Het traject Schagen – Den Helder bleef tot heden enkelsporig.

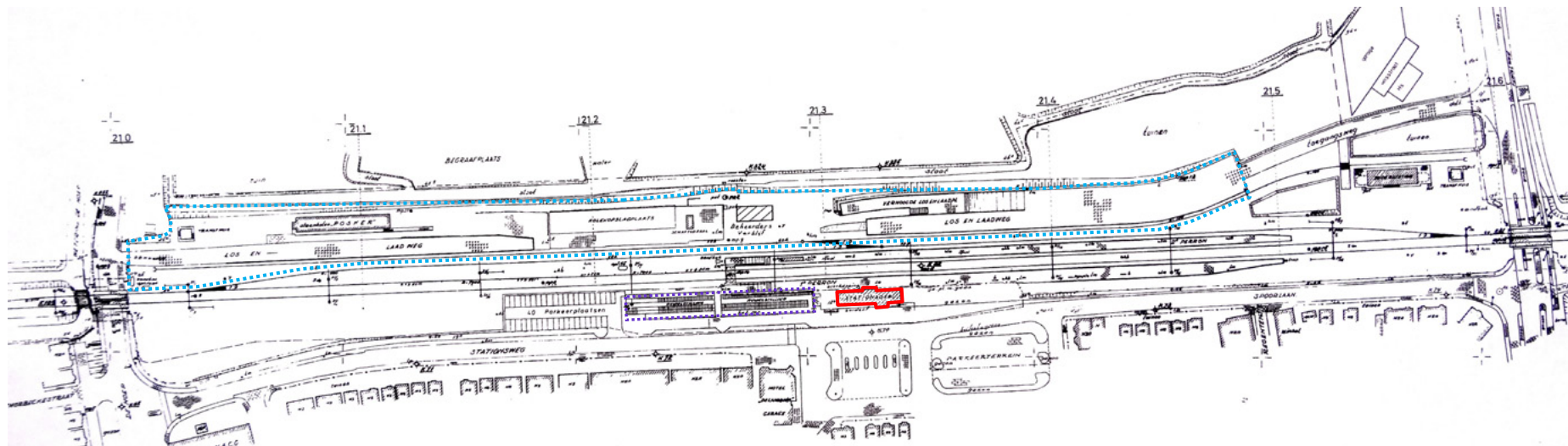


Afb. 4.5 Het goederenemplacement langs de oostzijde in 1967, op de plaats van de vroegere tramsporen. Foto HUA, catnr 153253.

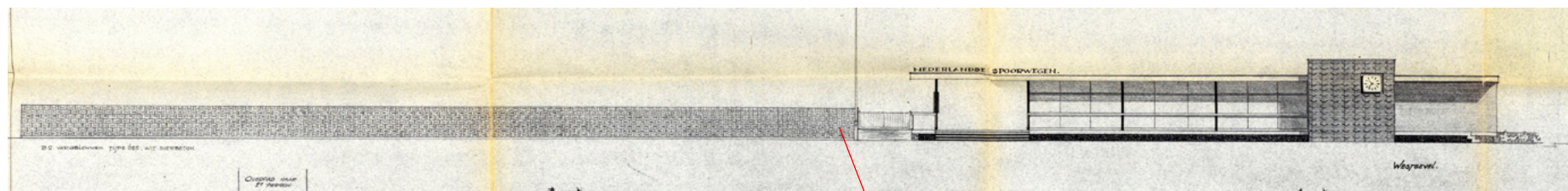


Afb. 4.6 De goederenloods naast het station, kort voor de afbraak. Op de voorgrond de reizigersoverweg naar perron 2. Foto 1967. HUA, cat.nr 166338.

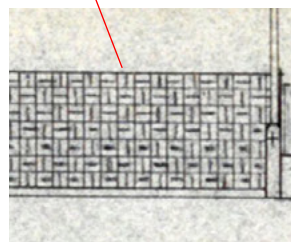
² Kaartnummer 0607-1. HUA, arch.toeg. 939, inv. nr 607.



Afb. 4.7 Het emplacement met de situatie in 1969. Centraal het nieuwe stationsgebouw (rood). Links daarvan (noord) de fietsenstalling (paars). Daar boven (oost) de sporen en perrons voor reizigersvervoer en daarboven het goederenemplacement op de plek van de vroegere tramsporen. Middenonder (west) ligt het busstation en de autoparkeerplaats.



Afb. 4.8 Detail van de ontwerptekening voor station Schagen, 3 september 1965. Rechts het nieuwe stationsgebouw, links de baksteenmuur langs de fietsenstalling. Zie detail van de muur voor het verband met betonstenen en zie ook afb. 4.10.



Emplacementskaart 1961/ 1969

Kort voor of vlak na de oorlog werd de infrastructuur voor de opgeheven tramlijnen opgeruimd, ook de gebouwen afgebroken. Van dit emplacement is op latere kaarten alleen de perceelomvang te herkennen. De tramsporen evenwijdig aan de treinsporen bleven deels gehandhaafd en werden in gebruik genomen als bescheiden goederenemplacement. In 1949 werd toestemming gegeven om de overbodig geworden beveiliging van de sporen aan te passen naar de nieuwe situatie³. De emplacementskaart uit december 1961, gecontroleerd 2 juli 1967, gereviseerd 1969⁴, (afb. 4.7) toont deze vereenvoudigde situatie. Het goederenoverslagpunt aan de noordwestzijde is dat ook opgeruimd. Een deel van dit terrein werd in 1966-67 geruimd met de gemeente Schagen, zodat de aangrenzende wegen- en spoorkruising verkeerstechnisch veiliger kon worden ingericht. Dit werd van belang door het toenemende autoverkeer⁵.

Ook de goederenloods naast het stationsgebouw werd verwijderd, mogelijk tegelijk met de sloop van het oude stationsgebouw in 1967. Naast het nieuwe stationsgebouw werd op de plek van de oude stationsvleugel en de goederenloods een ruimte (brom)fietsstalling aangelegd, met ten noorden daarvan een parkeerplaats voor 40 auto's. De fietsenstalling werd, volgens de ontwerptekening⁶, van de Stationsweg gescheiden door een dichte bakstenen muur (afb. 4.8). Stationsgebouw en muur werden als een totaalcompositie ontworpen, waarbij de muur een duidelijke, fysieke scheiding gaf tussen emplacement en openbare weg (afb. 4.10).

Tegelijk met de nieuwbouw werd ook het stationsplein, tot 1967 ingericht als parkje, heringericht. Dit gebeurde door de Dienst Openbare werken van de gemeente, in samenspraak met NS. Een deel van het perceel ging over naar NS om hier parkeerplaatsen aan te kunnen leggen (zie ook afb. 3.10). De verwijdering van het parkje ten behoeve van parkeerplaatsen en busstation leidde tot enige commotie, maar er was op dat moment vanuit de gemeente ook begrip voor de noodzaak van de maatregel⁷.

3 Conceptbrief dd 29 juni 1949. HUA, arch.toeg. 943, inv.nr 1267.

4 Kaartnummer 0607-2, HUA, arch.toeg. 939, inv.nr 607.

5 Correspondentie en kaarten in HUA, arch.toeg. 960, inv.nr 673.

6 Schetsplan Nieuw stationsgebouw met rijwielstalling, 3 september 1965. HUA, arch.toeg. 960, inv.nr 673.

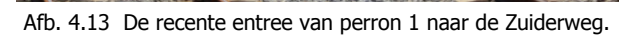
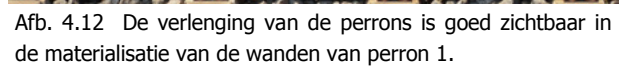
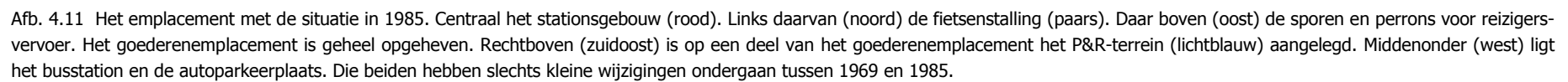
7 Correspondentie en krantenartikelen in HUA, arch.toeg. 960, inv.nr 673.



Afb. 4.9 Het oude station in 1967, kort voor de afbraak. Op de voorgrond rechts een moderne betonnenabri op perron 2. Foto HUA, catnr 153254.



Afb. 4.10 De nieuwe fietsenstalling ten noorden van het station (op de achtergrond). Rechts is de scheidingsmuur zichtbaar, die bestaat uit dan modieuze opengewerkte betonstenen. Foto 1968. Coll. W Bramer.



Emplacementskaart 1981/1985

Het aandeel goederentransport via station Schagen nam in de loop der jaren af; tweede helft jaren zeventig werd de inrichting hiervoor aan de oostzijde van het spoor verwijderd. Een dienstgebouw, in gebruik als beheerdersverblijf, bleef bestaan. Op het voormalige goederenterrein ten zuidoosten langs het spoor werd in 1978-79 één van de eerste P&R-terreinen aangelegd, met 160 parkeerplaatsen⁸. Deze nieuwe vorm van forensen-service werd daarom geopend door de minister van Verkeer en Waterstaat op 20 oktober 1979⁹. Voor de bereikbaarheid van de parkeerplaats werd de gelijkvloerse reizigers-spoorkruising doorgetrokken langs spoor 2 tot bij het dienstgebouw aan de oostzijde. Deze situatie is zichtbaar op de emplacementskaart van november 1981, gecalculeerd juli 1985, goedgekeurd augustus 1985¹⁰ (afb. 4.11).

Uit foto's blijkt dat tot in de jaren negentig de toegang van perron 1 naar perron 2 bestond uit een gelijkvloerse overweg (afb. 4.14). De perrons hadden beiden geen uitgangen aan de zuidzijde. Tussen 1992 en 2004 werd de eerste voetgangerstunnel aangelegd¹¹ (afb. 4.15), mogelijk hield dit verband met de bouw van de nieuwe woonwijk De Hoep aan de oostzijde van het spoor. De tunnel werd aangelegd met twee lange hellingbanen, in plaats van trappen. Vermoedelijk is bij de aanleg van de tunnel de muur gesloopt tussen fietsenstalling en openbare weg.

Eind twintigste eeuw zijn ook de perrons verlengd (afb. 4.12) en kregen zij extra uitgangen aan de zuidzijde bij de Zuiderweg (afb. 4.13).

⁸ Het definitieve ontwerp dateert van 12 juli 1978. Tekening in HUA, arch.toeg. 960, inv.nr 673.

⁹ Programma, toespraken, enz in HUA, arch.toeg. 962-1, inv.nr 44.

¹⁰ Kaartnummer 0607-3, HUA, arch.toeg. 939, inv.nr 607.

¹¹ Hierover is geen verdere informatie aangetroffen.



Afb. 4.14 Begin jaren negentig is de overgang naar perron 2 en het P&R-terrein nog een gelijkvloerse kruising. Foto 1992, coll. Stations in de Benelux.



Afb. 4.15 Rechtsvoor is de oude entree tot de voetgangerstunnel zichtbaar. Dit is de enig bekende afbeelding waaruit de aanwezigheid van een tunnel blijkt. Foto 2005, coll. W. Bramer.

Aanpassingen in de 21^e eeuw

In de afgelopen veertien jaar zijn diverse aanpassingen aan het emplacement rondom het stationsgebouw verricht, om de bereikbaarheid voor reizigers te verbeteren. In 2003 werden de oude fietsenstallingen op de diverse locaties gesloopt en vervangen door de huidige overkapte fietsklemmen en –kluizen. Een jaar later is de hellingbaan voor het stationsgebouw verbeterd. In het najaar van 2006 is aan de oostzijde van het spoor het dienstgebouw, toen in gebruik bij Volker Stevin, gesloopt. Op deze plek werden overkapte fietsenstallingen geplaatst. Langs de noordoostelijke rand van het emplacement werd een openbaar fietspad aangelegd (afb. 4.26). De looproute naar het P&R-terrein voert sindsdien vanaf de reizigerstunnel tussen de fietsenstallingen, via een trap naar het hoger gelegen parkeerterrein (afb. 4.27).

In maart 2009 werden de vernieuwde reizigerstunnel met liftgebouwen en de hellingbaan voor het stationsgebouw geopend (zie voor de locatie ook afb. 4.1). De hellingbaan voor het stationsgebouw was nogmaals verbeterd, waarbij de bij de Plint behorende toegangstrap werd verwijderd en enkele meters verderop een nieuwe trap werd geplaatst. De entree met glazen kap tot de reizigerstunnel is bij deze verbouwing zo ruim geproportioneerd, dat deze de uitstraling heeft van hoofdentree tot het station (afb. 4.16 en 4.18).

Omdat de reizigerstunnel werd omgebouwd van twee lange hellingbanen tot een vlakke vloer met forse trappartijen, is aan de oostzijde van de tunnel een zijwaartse hellingbaan aangelegd (afb. 4.17).

In deze periode is ook de parkeerplaats op het stationsplein opgeheven. Bij de herinrichting werd het busstation een kwartslag gedraaid in noord-zuidrichting, waardoor de routing van de bussen logische werd. Om het plein kreeg de openbare weg langs de westzijde een vloeiend verloop (zie ook afb. 3.7 en 3.8).



Afb. 4.16 De grootse entree tot de gerenoveerde reizigerstunnel. Foto 2013, coll. A.J. Travaille.



Afb. 4.17 De nieuwe hellingbaan bij de oostelijke entree tot de reizigerstunnel.



Afb. 4.18 Aanzicht van het station vanuit de Stationsweg. Links op de voorgrond de entreekap tot de reizigerstunnel, daarnaast het stationsgebouw. Door de forse proportionering van de entreekap concurreert deze in aandacht met het gebouw.



Afb. 4.19 Aanzicht van het station vanuit de Landbouwstraat. Op de voorgrond de openbare weg rond het plein, daarachter het busstation en de K&R-strook voor het stationsgebouw. Het stationsgebouw gaat schuil achter de verschillende inrichtingselementen en heeft daardoor weinig zeggingskracht op het emplacement.

4.2 HET ACTUELE EMPLACEMENT

Voor een kaartoverzicht van het actuele emplacement zie afb. 4.1. Het centrale punt van het emplacement is het entreegebied tot de reizigerstunnel, met de overdekte voorruimte van het stationsgebouw (afb. 4.20). Het eigenlijke stationsgebouw staat direct terzijde van dit meest gebruikte punt.

Aan het entreegebied grenst perron 1. Het perron is op vijf manieren bereikbaar; vanaf het stationsplein langs weerszijden van het stationsgebouw en via een kleine entree aan de zuidzijde van het plein (afb. 4.21). Daarnaast via een lift vanuit de reizigerstunnel en via de perronentree aan de Zuiderweg (afb. 4.13).

Perron 2 is een eilandperron, dat toegankelijk is via trap en lift vanuit de reizigerstunnel (afb. 4.22) en eveneens via de perronentree aan de Zuiderweg. De perrons zijn ingericht met enkeleabri's en zitbanken. Tussen perron 1 en 2 ligt een dubbel spoor, ten oosten van perron 2 ligt een enkel spoor.

De reizigerstunnel heeft aan de zijde van het stationsplein een grootse entreepartij met een glazen kap (afb. 4.16) en aan de oostzijde een bescheiden entree in dezelfde materialisatie (afb. 4.23). Samen met de liftgebouwen vormt de reizigerstunnel (afb. 4.24) een ensemble dat, los van het stationsgebouw, een eigen eenheid geeft op het emplacement.

Op perron 1 loopt de overkapping door tot nabij het dak van het stationsgebouw. De beide kappen raken elkaar net niet, waardoor beide bouwwerken gescheiden staan (afb. 4.25). In de beleving van het station levert dit een bevreemdend beeld op.

Rond het station zijn vijf fietsenstallingen (afb. 4.1). Aan de kant van het stationsplein ligt de grootste stalling aan de noordzijde (afb. 4.28). Ten zuiden van het stationsgebouw ligt een fietsenstalling, met ruimte voor OV-fietsen (afb. 4.29). Iets zuidelijker ligt een kleine fietsenstalling in de groenstrook (afb. 4.21). Aan de oostzijde van het station liggen twee fietsenstallingen, aan weerszijden van de entree (afb. 4.26 en 4.27). Ondanks de ruime aanwezigheid van stallingen, staan er diverse fietsen wildgeparkeerd tegen het stationsgebouw (afb. 4.30).



Afb. 4.20 Het centrale punt van het emplacement; het entreegebied van de reizigers-tunnel, met ernaast de overkapte voorruimte van het stationsgebouw.



Afb. 4.22 Het recente liftgebouw en overdekte toegangstrap naar perron 2.



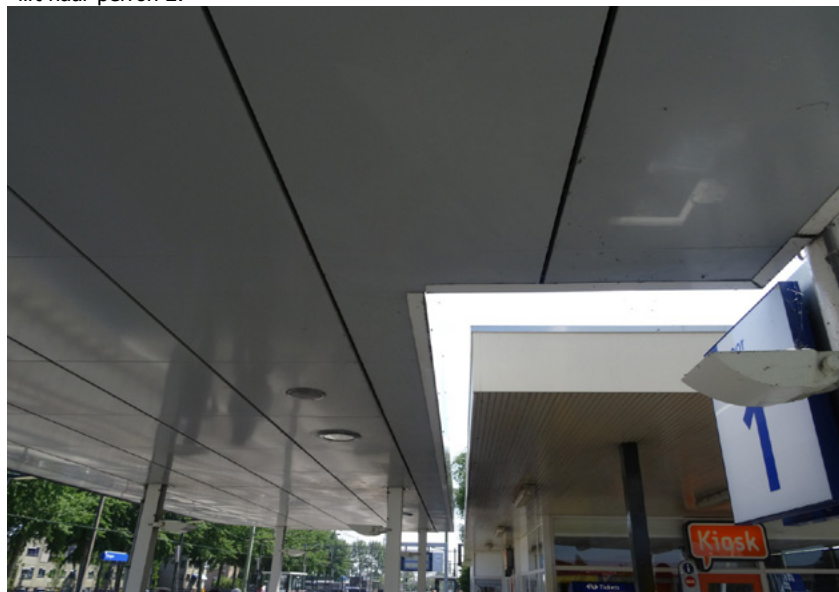
Afb. 4.21 De entree tot perron 1 aan de zuidzijde van het stationsplein. Rechts van de entree ligt een kleine fietsenstalling in de groenstrook.



Afb. 4.23 De oostelijke entree tot de reizigerstunnel, gezien vanaf het hoger gelegen P&R-terrein. Op de voorgrond de zuidoostelijke fietsenstalling. Foto 2010, coll. P.Collet.



Afb. 4.24 De reizigerstunnel, gezien richting stationsplein. Links en rechts de trap en lift naar perron 2.



Afb. 4.25 De kap van tunnel- en liftcomplex en van het stationsgebouw (rechtsachter) zijn van elkaar vrijgehouden. In de beleving van het station oogt dit vervreemdend.



Afb. 4.26 De noordoostelijke fietsenstalling, met ernaast het nieuwe openbare fietspad op de grens van het emplacement.



Afb. 4.27 De zuidoostelijke fietsenstalling, met daarachter de trap naar het P&R-terrein.



Afb. 4.28 De grootste fietsenstalling, langs de Stationsweg. Rechts de trap naar de reizigerstunnel.



Afb. 4.29 De fietsenstalling aan de zuidzijde van het stationsgebouw.



Afb. 4.30 Het verrommelde aanzicht van het station, met veel wildgeparkeerde fietsen, diverse bestratingen, borden en bomen.



Afb. 4.31 De parkeerplaats langs de Stationsweg, ten noorden van het station.

Het station heeft twee parkeerterreinen voor auto's. Eén langs de Stationsweg ten noorden van het gebouw (afb. 4.31) en het P&R-terrein aan de zuidoostzijde van het emplacement (afb. 3.12).

Het stationsplein is ingericht als busstation (afb. 3.11). Voor het stationsgebouw ligt een K&R-strook (afb. 4.19). Hier vormt het station een openbaar-vervoersknooppunt tussen trein en diverse buslijnen.

De stoep tussen plein en stationsgebouw is verhard met diverse verhardingselementen (afb. 4.30). Verder zijn er diverse inrichtingselementen met bebording, en beplanting (afb. 4.30). Hierdoor heeft het entreegebied een vol en rommelig beeld, waarin het stationsgebouw naar de achtergrond verdwijnt.

Door de relatief lage stationsbebouwing, de open perrons en het open stationsplein, wordt het algemene beeld van het emplacement bepaald door twee oude iepen in de groenstrook tussen perron 1 en het stationsplein (afb. 4.32 en 4.33)



Afb. 4.32 De twee oude iepen langs perron 1, gezien vanaf de Spoorlaan.

4.4 CONCLUSIE

- De recente entreekap naar de voetgangerstunnel naast het stationsgebouw is zo fors geproportioneerd, dat het stationsgebouw slechter herkenbaar is geworden als (voormalig) hoofdelement van het emplacement. De oorspronkelijke hiërarchie van emplacementonderdelen, die een station een natuurlijke herkenbaarheid geeft, is hierdoor op de achtergrond geraakt.
- De uitstraling van het stationsgebouw wordt ernstig geweld aangedaan door de overkill aan verkeerborden, bestratingstypen, inrichtingselementen en wildgeparkeerde fietsen op de stoep voor het gebouw. Hierdoor komt de kenmerkende architectuur, die juist uitkomt bij een meer cleane pleininrichting, niet meer tot zijn recht.
- Het stationsplein bestaat voornamelijk uit een bescheiden busstation, waar de openbare weg omheen ligt. Dit levert een grote, vrij kale pleinruimte op, die geen vormtechnische band heeft met het station of de omringende historische bebouwing.
- Vanaf het stationsplein wordt het zicht op het gebouw, met name op de ornamentale wand met stationsklok, gehinderd door twee jonge bomen. Hierdoor komt de heldere architectuur van het stationsgebouw niet goed tot zijn recht. De bomen dragen zo bij aan de verrommeling van het stationsplein.
- Beeldbepalend op het emplacement zijn de twee oude iepen tussen perron 1 en het stationsplein. Zij resteren van de vroegere beplanting die rond 1967 is opgeruimd ten gunste van het stationsplein. De beide bomen behoren daarmee tot de oudste elementen op het emplacement.



Afb. 5.1 Ingenieur Cees Douma. Bron: Karen Fotografie.



Afb. 5.2 De straatzijde van Schagen. Foto 1967. Coll. F. Dierdorp.

5 ARCHITECTONISCHE CONTEXT SCHAGEN

INLEIDING

In dit hoofdstuk is de architectonische opbouw van Schagen beschreven, in relatie tot het Plinttype. Het Plinttype heeft een eenvoudige opbouw en materialisatie, het stationstype bestaat uit een langwerpig gebouw van één bouwlaag, met een plat, overstekend dak. Kenmerkend zijn de plint en de bakstenen wand aan de voorgevel van het gebouw. In paragraaf 5.1 is het Plinttype geplaatst in de context van architect Douma. In paragraaf 5.2 is het exterieur per gebouwonderdeel beschreven, waarbij Schagen vergeleken wordt met de andere stations van het Plinttype. In paragraaf 5.3 is op dezelfde wijze het interieur behandeld. Paragraaf 5.4 bevat de beschrijving van het actuele stationsgebouw van Schagen, voorafgegaan door details van het schetsontwerp uit 1965.

5.1 HET PLINTTYPE ALS ONDERDEEL VAN HET OEUVER VAN IR C. DOUMA

Architect ir C. Douma

Ingenieur Cees Douma (afb. 5.1), in 1933 geboren te Delft, studeerde van 1950 tot 1957 Bouwkunde aan de TH te Delft en studeerde af bij de traditionalistische architect prof. ir C. Wegener Sleswijk. Douma's interesse voor de spoorwegen werd gewekt tijdens zijn militaire dienstperiode eind jaren vijftig, toen hij regelmatig vanuit de trein naar de kazerne getuige was van de spoorwegwerken rond Rotterdam. Verder heeft Douma, naar eigen zeggen, altijd belangstelling gehad voor publieke gebouwen, de sociologische activiteiten aldaar en het multifunctionele karakter ervan. Tijdens zijn studietijd volgde Douma ook een stage bij de eveneens traditionalistische architect prof. J. W. Froger. Froger was als stedenbouwkundige verbonden

aan de TH Delft en samen met M.J. Grandpré Molière toonaangevend binnen de architectuurstroming de Delftse school. Froger was ook van 1940 tot 1946 bij NS in dienst als chef afdeling Stedebouw.

Douma trad in 1960 in dienst bij de Afdeling Gebouwen van NS. Hier werkte hij tot 1975. In deze eerste werkzame periode had Douma te maken met het in paragraaf 2.3 beschreven NS-bezuinigingsbeleid en daarmee sterk gekrompen budgetten voor bouw en verbouw van stations. De gestelde randvoorwaarden aan stationsbouw waren functioneel, sober en goedkoop. Zijn eerste standaardtype klein station ontwierp C. Douma in 1964; het type Bunde, een modernere variant van het type Vierlingsbeek. Een jaar later ontwierp hij de variant op Bunde, het Plinttype. In beide ontwerpen toonde Douma zich geïnspireerd door modernistische architectuuropvattingen, net zoals zijn collega-architect K. Van der Gaast, en niet door het traditionalisme van zijn Delftse leermeesters. Mogelijk zou hij met een traditionalistische ontwerpvisie ook niet zijn aangenomen bij NS, dat zich graag als een modern bedrijf presenteerde.

In de tweede helft jaren zestig was Douma betrokken bij de ontwikkeling van de nieuwe huisstijl van NS. De eenheid in vormgeving werd verder uitgebreid, dit leidde echter tot identiteitsverlies van de afzonderlijke locaties. Onder invloed van de bezuinigingen door oplopende financiële tekorten bij NS, werd de architectuur steeds verder naar de achtergrond gedrongen. In die tijd ontwierp Douma nog twee sterk vereenvoudigde standaardtypen, zoals beschreven in paragraaf 2.3. Veel van zijn ontwerpen presenteerde Douma in tekst en beeld in vaktijdschriften, meestal 'Bouw'. Tussen 1975 tot 1990 was Douma in dienst als Chef van de afdeling Gebouwen, Stedebouw en Vormgeving. NS ging nadrukkelijk opnieuw aandacht en geld besteden aan de stationsarchitectuur. Onder Douma's leiding vond toen de omslag

plaats in de ontwerpfilosofie bij NS; van zeer sobere stationsarchitectuur in de jaren zestig en zeventig, naar de spectaculaire stationsontwerpen van de jaren tachtig. Vanaf 1990 was Douma NS-bouwmeester en Hoofd Corporate Vormgeving. Hierbij had hij de supervisie op alle nieuw- en verbouwactiviteiten, het architectuur- en kunstbeleid en de huisstijl van NS. Buiten NS-tijd ontwierp Douma ook een aantal gebouwen te Zandvoort, Haarlem, Leiden en Heerenvveen voor de busondernemingen NZH en FRAM, daarnaast ontwierp hij zijn eigen woonhuis. In 1995 ging ir. C. Douma met pensioen. In 1998 gaf Douma zijn standaardwerk uit, *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998*, het belangrijke vervolg op H. Romers' *De Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*. Tot op heden is en wordt Douma betrokken bij speciale gelegenheden die stationsarchitectuur, -beleid en -gebruik betreffen.

Het Plinttype als onderdeel van naoorlogse stationsbouw

Uit het gehele oeuvre van Douma zijn in 2008 twee stations opgenomen in de Collectie Bijzondere Stationsgebouwen van NS; van het Plinttype het station Schagen (1968, afb. 5.2) en van het Sextanttype het station Bussum-Zuid (1970). Binnen Douma's indrukwekkende oeuvre is het Plinttype een bescheiden, maar gerespecteerd onderdeel. Het Plinttype is een variëteit van het type Bunde en heeft eenzelfde functionalistische architectuur. Het Plinttype getuigt van Douma's ontwerpvisie en vakmanschap om met minimale middelen een gebouw te plaatsen dat gezien wordt. Daarmee is het één van zijn ontwerpen waarmee de architect gezichtsbepalend is voor de stationsarchitectuur in de tweede helft van de twintigste eeuw.

5.2 EXTERIEUR PER GEBOUWONDERDEEL

Het in ontwerp sobere stationsgebouw heeft nader beschouwd een zekere rijkdom in materialisatie. Het kenmerkende architectonische onderdeel van het Plinttype is de onderbouw, plint genoemd, waarmee het gebouw op perronniveau is geplaatst. De architectonische basisopzet van het gebouw is verder gelijk aan het type Bunde en bestaat uit een staalskelet op een betonplaat.

De gevelvlakken in het staalskelet zijn naar aard van de achterliggende ruimte transparant of gesloten ingevuld. De wijze waarop het gebouw daarmee is verdeeld in een transparant publieksdeel en een gesloten dienstgedeelte is kenmerkend voor de functionalistische architectuur het Plinttype en Type Bunde. De transparante vormgeving met glaswanden wordt versterkt door het zware bakstenen muurvlak aan de voorgevel. Het gebouw heeft aan de straat- en perronzijde een uitbouw (zie ook de plattegrond op afb. 2.2).

De plint

Bij het Plinttype wordt het hoogteverschil tussen straatniveau en perronniveau opgevangen door een plint. Deze plint is te Schagen afgewerkt met vierkante granietkeien (afb. 5.3). De granietkleur van de plint heeft het optisch effect dat het erboven staande gebouw nog luchtiger overkomt en lijkt te zweven (zie ook afb. 5.20). De plint geeft de stations in vergelijking met type Bunde een duidelijke markering ten opzichte van het voorliggende stationsplein.

Oorspronkelijk leidde te Schagen een trap van vijf lichtgekleurde treden van de straat naar het stationsniveau.

De betonnen vloerplaat

De stations zijn geconstrueerd op één grote betonplaat. Deze plaat heeft dezelfde afmeting als de betreffende dakplaat. Schagen is met een grondvlak van 34 m bij 8,65 m het grootste station van het type.

Aan de bovenzijde vormt de betonplaat de vloer van de buitenruimte onder de overstekende kap. De plaat is gestort op perronniveau, waardoor de perronbestrating aansluit op de betonvloer (afb. 5.4).



Afb. 5.3 De plint van station Schagen aan de straatzijde onder de betonplaat, met afwerking van granietkeien.



Afb. 5.4 De betonplaat sluit op perronniveau aan op de bestrating.



Afb. 5.5 Het interieur met de witte plafondafwerking te Deurne. Foto 2004, coll. Stations in de Benelux.



Afb. 5.6 Plafondafwerking te Schagen. Door het raam van de uitbouw aan het vroegere plaatskaartenkantoor zijn de beide plafonds zichtbaar; het verlaagde systeemplafond uit circa 1997 of 2009 en daarboven het bruine, houten schrotenplafond uit 1967. Dit plafond is (tegenwoordig) **aan de buitenzijde witgeschilderd**.

De dakvorm en -afwerking

De rechthoekige dakplaat van het stationstype overhuift alle gebouwoonderdelen in één groot gebaar. Aan de kopse kant van de wachtruimte steekt het dak verder over, waardoor een overdekte voorruimte ontstaat die dient als portaal tussen straat en perron. Hiermee is door Douma geanticipeerd op de ontwikkeling dat steeds meer reizigers direct van straat naar perron liepen en het gebouw niet meer gebruikten. Langs de lange zijden steekt het dak zover over, dat de uitbouw aan weerszijden onder de overstek valt.

Het dak is rondom afgewerkt met een (in oorsprong) witgeverfde daklijst. De witte omlappende lijst versterkt het verbindende karakter van de dakplaat.

De onderzijde van het dak is, doorlopend in ex- en interieur afgewerkt met schroten van oregon-pine¹. De afwerking van de schroten was verschillend per locatie. Mogelijk was het plafond oorspronkelijk op alle locaties in houtkleur gelaten of gelakt, dit wordt uit afbeeldingen niet duidelijk. Op foto's van Deurne uit 2004 is te zien dat het plafond binnen en buiten witgekleurd is (afb. 5.5). Bij station Heerhugowaard is het plafond in 2010 donkerkleurig zichtbaar. Te Schagen is in de huidige toestand het buitenplafond witgeschilderd, binnen is achter het verlaagde plafond het schrotenplafond in donkere houtkleur aanwezig (afb. 5.6).

Indeling van de wanden

Kenmerkend voor de stations van het Plinttype en type Bunde is de van het gebouw in een dienstgedeelte met gesloten wanden en een publieksdeel met transparante wanden.

- Dichte wanden rond de bedrijfsruimten

Het gebouwdeel met de bedrijfs- en technische ruimten is aan de drie buitenzijden afgewerkt met gemetselde muren. Bij vijf stations, Bunde, Etten-Leur, Rotterdam Wilgenplas, Heerhugowaard en Schagen, zijn de wanden afgewerkt met witgeglazuurde handvormbaksteen (afb. 5.7). Bij de andere vijf stations, Geleen Oost, Wierden, Anna Paulowna, Nijverdal en Deurne zijn alle wanden geheel in bruine (geglazuurde handvorm)baksteen uitgevoerd.

¹ Materiaalbeschrijving voor Schagen door C. Douma vermeld in een brief aan kunstenaar K. Doulloud-Feddema. HUA, Arch.toeg. 960, inv.nr 676.

- Glaswanden rond de publieksruimte

De kenmerkende transparantie van de type Bunde en Plinttype is gevolg van de toepassing van glaswanden rondom de wachtkamer en het plaatskaartenkantoor. Vanuit NS-personeel was veel glas, met name aan de spoorzijde gewenst, om vanuit binnen toe- en overzicht te kunnen houden op reizigers en treindienst. Bij de beide stationstypen lopen de glaswanden van het plaatskaartenkantoor in één lijn door rondom de wachtkamer (afb. 5.2). Op ongeveer een derde van wandhoogte is een houten rand aangebracht. Daarboven zijn de wanden gevuld met helder glas. Onder de rand zijn vrijwel overal de wanden gevuld met geëmailleerd hardglas, door Douma de borstwering genaamd² (afb. 5.7). Te Bunde en Geleen Oost zijn de ondervlakken ingevuld met metselwerk.

Beleving van de transparante architectuur

Omdat het station Schagen tot in de eenentwintigste eeuw aan de grens van bebouwde kom lag, had het gebouw decennialang vanaf het stationsplein gezien een hoge mate van transparantie; ten oosten van het spoor lag een open, agrarisch gebied, waardoor het station zich vrij aftekende tegen de lucht, die ook door het gebouw heen zichtbaar was (afb. 5.2). Door deze ligging was te Schagen de ontworpen transparantie lange tijd nadrukkelijker aanwezig dan bij de andere stations van het type, die in meer bebouwd of bebost gebied staan (afb. 5.7).

Plaatsing van de entrees

In plattegrond zijn type Bunde en het Plinttype gelijk. Door de toepassing van de plint kreeg de entree in het Plinttype wel een andere locatie. Bij type Bunde bevindt de entree tot wachtruimte zich centraal in de betreffende voorgevel. Bij het Plinttype is de entree, vanwege de plint en trapopgang op de kopse kant van de wachtruimte geplaatst (zie voor de vergelijking ook afb. 2.2).

De entrees zijn op de verschillende stationslocaties qua kleur aangepast aan de uitbater/ gebruiker. Zo zijn de entreedeuren te Schagen Kiosk-oranje geverfd.



Afb. 5.7 Het station te Etten-Leur. Links de muur met witgeglazuurd baksteen. Rechts de transparante wachtkamer, met donker hardglazen borstwering. Foto 1965. Coll. Regionaal Archief Brabant.

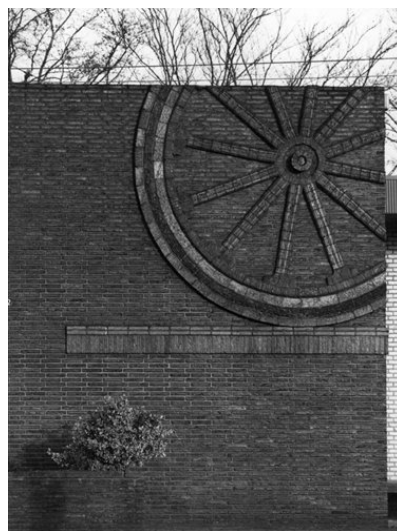


Afb. 5.8 De decoratie met NS-letters en gemeentewapen op de baksteenwand te Bunde. Foto 1983, HUA cat.nr 156134.

² Materiaalbeschrijving voor Schagen door C. Douma in brief aan kunstenaar K. Doulloud-Feddema. HUA, Arch.toeg. 960, inv.nr 676.



Afb. 5.9 De decoratie met siermetselwerk op de baksteenwand te Geleen-Oost. Foto 1964, HUA cat.nr 150309.



Afb. 5.10 De decoratie 'wiel op spoorstaaf' op de baksteenwand te Wierden. Foto 1983, HUA cat.nr 156041.



Afb. 5.11 Het metselverband op de baksteenwanden te Heerhugowaard. Foto 1967, coll. W. Bramer.



Afb. 5.12 Het siermetselwerk in banden op de baksteenwand te Etten-Leur. Foto 1965, HUA cat.nr 150301.

Het ornamentale bakstenen gebouwdeel

Het zware, ornamentale baksteen gebouwoonderdeel aan de voorgevel accentueert de transparante architectuur van het reizigersdeel en verbergt de achterliggende uitbouw van de bagage-/ goederenruimte. Het materiaal bestaat uit donkerbruin geglaazuurde handvormbaksteen³. Het gebouwdeel is in drie verschillende typen aanwezig;

- Vijf maal een dubbelsteens muur als schijf aan de voorzijde; Bunde, Geleen Oost, Wierden, Etten-Leur en Schagen.
- Eén maal een dubbelsteens muur als zijgevel; Rotterdam Wilgenplas.
- Vier maal drie bakstenen buitenwanden rondom de uitbouw aan de bagageruimte; Heerhugowaard, Anna Paulowna, Nijverdal en Deurne.

Het baksteen-onderdeel als gepersonaliseerd sierelement

Het bakstenen gebouwdeel gaf aan de voorzijde bewust de mogelijkheid om het station per locatie een eigen gezicht te geven. Een (lokale) kunstenaar kon op de schijf een kunstwerk aanbrengen, of anderszins het gebouw personaliseren voor betreffende dorp of stad. Dit is als volgt uitgevoerd;

- Bunde had een keramiek met wapen en 'NS' 'Bunde' (afb. 5.8).
- Geleen-Oost had een uitgebreid figuratief kunstwerk, door Gerard van Iersel, van gekleurde baksteen verwerkt in het muurwerk (afb. 5.9).
- Wierden kreeg een opvallende eigenheid. Kunstenaar Joep Gierveld ontwierp het keramiek 'ijzeren wiel op ijzeren spoorstaaf' (afb. 5.10).
- Etten-Leur heeft eenvoudig siermetselwerk met uitspringende rijen baksteen en een ornamentale stationsklok.
- Bij Rotterdam Wilgenplas is de schijf zonder sierwerk in liggend metselwerk uitgevoerd.
- In Heerhugowaard zijn de wanden afgewerkt met niet verspringend verband van 'kolommen' donkere baksteen (afb. 5.11).
- Schagen heeft net als Etten-Leur eenvoudig siermetselwerk met uitspringende rijen baksteen (afb. 5.12).
- Bij station Anna Paulowna en Nijverdal zijn de wanden zonder versiering in standaard liggend metselwerk uitgevoerd.
- Te Deurne zijn de wanden als sierdetail afgewerkt met verticaal gemetselde baksteen.

³ Het is aan de hand van de beschikbare afbeeldingen niet duidelijk of alle locaties van geglaazuurde baksteen zijn voorzien.

5.3 INTERIEUR PER GEBOUWONDERDEEL

Van de interieurs van het Plinttype zijn slechts weinig foto's bekend⁴. De foto's die er zijn betreffen de wachtkamer en de loketbalie. Van de achterliggende bagage- en technische ruimten zijn geen afbeeldingen gevonden. Dit laatste is overigens voor vrijwel alle stations het geval; deze utilitaire ruimten zijn zelden in beeld vastgelegd. Wel blijkt dat te Schagen, als grootste station van het type, alle ruimten groter waren uitgevoerd, dan bij de andere stations. Dit was waarschijnlijk omdat Schagen een belangrijk forensenstation in opkomst was.

De vloerafwerking van de wachtkamer

Met de verschillende gebouwonderdelen kon per locatie in grootte worden gevarieerd. Vanwege het verwachte aantal reizigers kreeg Schagen een grote wachtkamer. Dit bijvoorbeeld in tegenstelling tot het veel kleine plintstation van Heerhugowaard.

Hoogstwaarschijnlijk was in alle stations de betonplaat-ondervloer afgewerkt met betegeling in eenvoudig sierpatroon. Dit is zichtbaar op oude foto's van de stations Geleen Oost (afb. 5.13), Etten-Leur (afb. 5.14) en Schagen (afb. 5.15). Alle drie zijn zij in een (iets) verschillend patroon belegd.

Glaskunstwerk als tegeltableau in de loketbalie

Net als de baksteenwand voor het exterieur, was de balie van het plaatskaartenkantoor voor het interieur een mogelijkheid om het station een eigen gezicht te geven. Dit gebeurde in ieder geval te Etten-Leur (afb. 5.14) en te Schagen (afb. 5.15). In beide stations is het balie-kunstwerk er bij een latere verbouwing uit gesloopt, waardoor de stations intern hun herkenbaarheid verloren.

Schagen kreeg dit eigen gezicht door het glaskunstwerk dat als tegeltableau onder de loketbalie was aangebracht. Het werd gemaakt door de in Parijs woonachtige mevrouw K. Boulloud-Feddema. De naam van de kunstenares blijkt uit twee brieven in het Utrechts Archief⁵. Het glaskunstwerk werd

⁴ Zowel bij de NS-beeldbank in Het Utrechts Archief, als via Stationsweb.

⁵ Een conceptbrief dd 22 september 1967 van C. Douma aan K. Boulloud en een briefkopie dd juni 1977 van C. Douma aan een particulier die vraagt om nadere informatie over het glaskunstwerk. HUA, Arch.toeg. 960, inv.nr 676.

⁶ Zie bronnenlijst.



Afb. 5.13 De betegelde vloer te Geleen Oost. De loketbalie was eenvoudig afgewerkt met baksteen. Foto 1973, HUA cat.nr 152434.



Afb. 5.14 De betegelde vloer te Etten-Leur. De loketbalie heeft een fraaie invulling met figuratief mozaïek. Foto 1983, HUA cat.nr 156102.



Afb. 5.15 De betegelde vloer te Schagen, in iets ander patroon dan Etten-Leur. De loketbalie heeft een fraaie invulling met een glas-mozaïek. Foto 1983, HUA cat.nr 154064.

kennelijk uitgevoerd in heldere kleuren; Douma schrijft aan Boulloud bij zijn voorkeur voor compositie nr. 2 "Zoals met u besproken, zijn vrij felle kleurtoetsen daarbij zeer wel toelaatbaar". Van het kunstwerk is één zwart-witafbeelding bekend (afb. 5.15). Het kunstwerk is niet opgenomen in het boek Een spoor van Verbeelding⁶.

Voor het station van Delfzijl heeft een kunstenaar K. Feddema in 1965 een kunstwerk geleverd⁷. Of dit dezelfde kunstenaar betreft is onduidelijk⁸.

Bij de ombouw van het interieur tot Wizzl is het glaskunstwerk vermoedelijk met de balie mee verdwenen. Het is onbekend wat er nadien met het kunstwerk is gebeurd. Met het verdwijnen van het kunstwerk is een belangrijk deel van de herkenbare eigenheid van stations Schagen verdwenen.

De bagage- en technische ruimten

Over de inrichting van de achterliggende bagage- en technische ruimten in het gebouw is, behalve van de plattegrond op het schetsontwerp (afb. 2.19), geen informatie beschikbaar.

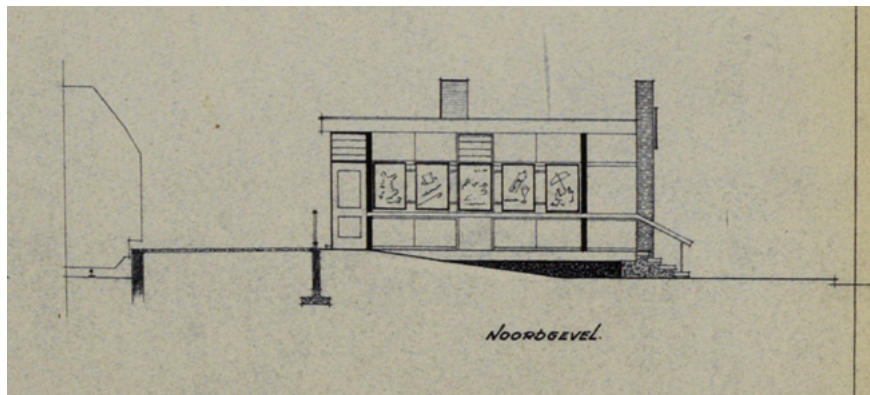
⁷ Van Leeuwen (1988), p 94.

⁸ Een verdere zoektocht naar haar leven en werk heeft geen verdere gegevens opgeleverd.

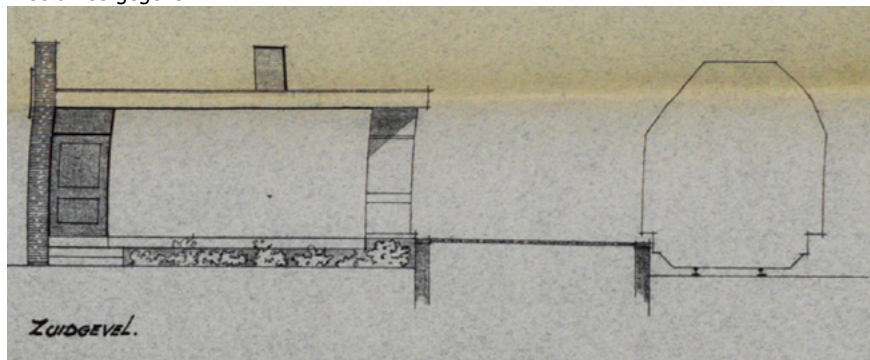
5.4 HET ACTUELE STATIONSGEBOUW VAN SCHAGEN

HET SCHETSPLAN UIT 1965

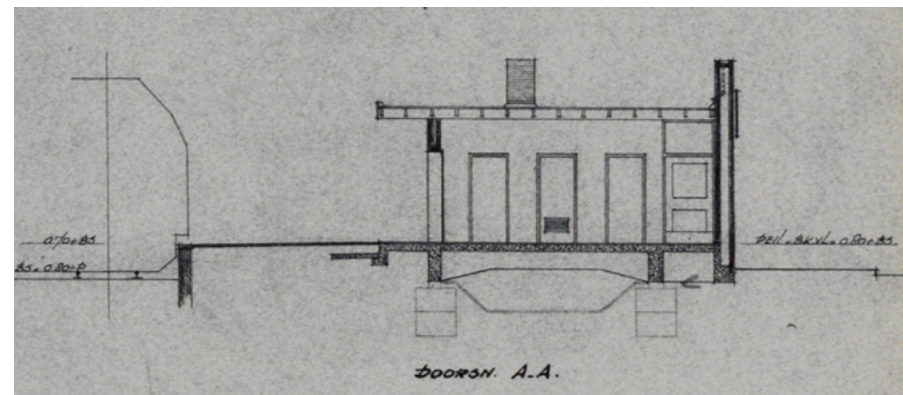
In het NS-archief bevindt zich het Schetsplan Nieuw stationsgebouw met rijwielstalling, 3 september 1965⁹. Van het huidige station zijn op de kaart ingetekend de viergevelaanzichten en enkele doorsneden (uitsneden van de kaart zijn hierna weergegeven in afb. 5.16 – 5.21).



Afb. 5.16 Noordgevel van het stationsgebouw. Rechts is de plint, met toegangstrap zichtbaar. Het gevelbeeld vertekend door de wand met reclameborden die de tekenaar ervoor heeft weergegeven.

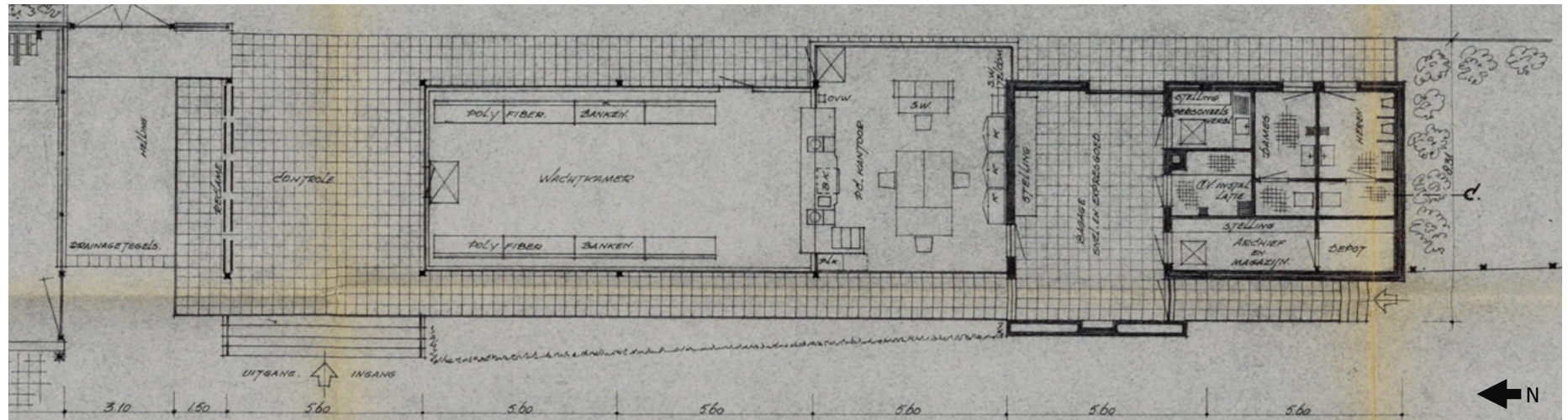


Afb. 5.17 Zuidgevel van het stationsgebouw. Rechts het perron. Links de toegang tot de bagageruimte, wegvallend achter de baksteenwand aan de straatzijde.

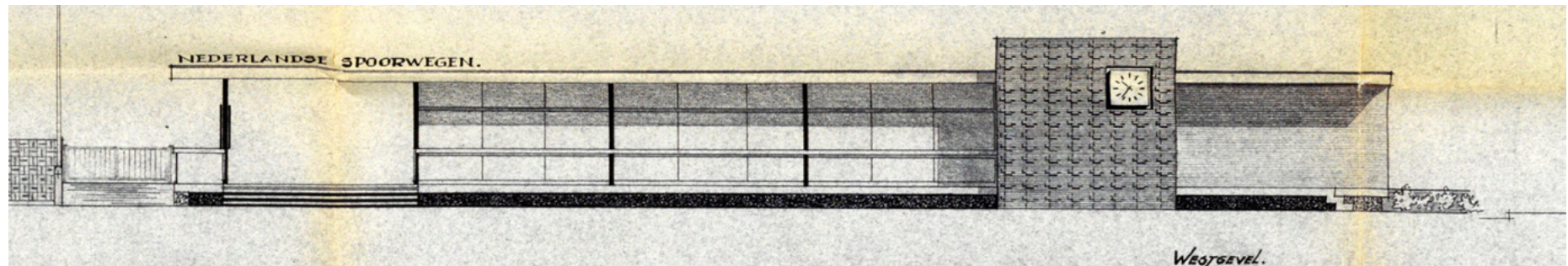


Afb. 5.18 Oost-westdoorsnede van het gebouw, ter hoogte van de bagageruimte. In het midden drie deuren naar personeelsverblijf, technische ruimte en archief/magazijn, daarnaast de buitendeur aan de straatzijde. Onder het gebouw is de opzet van de betonplaat en fundering weergegeven.

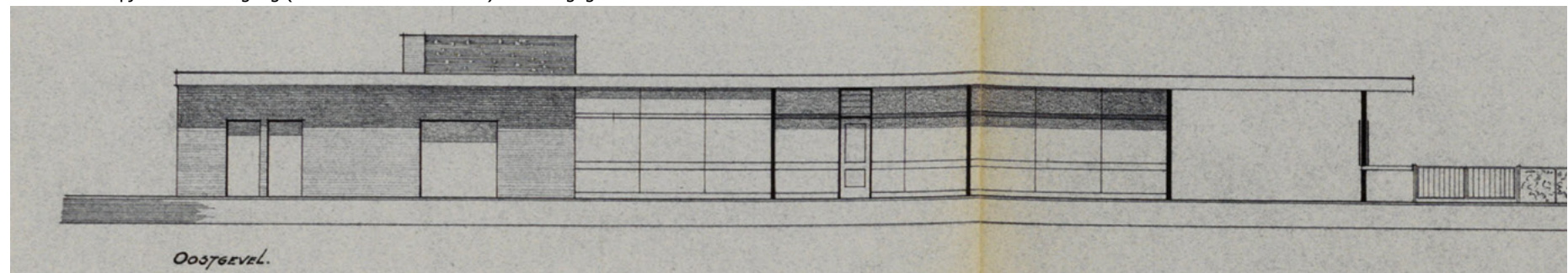
⁹ HUA, arch.toeg. 960, inv.nr 673.



Afb. 5.19 Plattegrond van het stationsgebouw.



Afb. 5.20 Straatgevel van het stationsgebouw. Onder de vloerplaat is de donkerkleurige plint goed zichtbaar. Links onder de overkapping de toegangstrap naar de overdekte doorgang. Geheel rechts het trapje naar de toegang (achter de baksteenwand) tot de bagage- en technische ruimten.



Afb. 5.21 Perrongevel van het stationsgebouw. Links de toegangen tot de wc's en toegang tot de bagageruimte. Vervolgens drie ramen breed de uitbouw aan plaatskaartenkantoor, daarna de wachtkamer met perronentree en de overdekte voorruimte rechts.



Afb. 5.22 De straatgevel van het stationsgebouw. Van links naar rechts de publieksdelen; de overkapte buiten-wachtruimte, de glaswand-gevel van de wachtruimte annex Kiosk. Doorzicht door de wachtruimte wordt verhinderd door de dichte rolgordijnen. Vervolgens de dichtgeplakte ramen van de personeelsruimte en magazijn, de ornamentele wand van bruin-geglazuurde baksteen met stationsklok en de buitenwand van wit-geglazuurde baksteen rondom bedrijfs- en technische ruimten. Delen van de gevel, met name van de ornamentele wand worden aan het zicht onttrokken door inrichtingselementen en jonge bomen.



Afb. 5.23 De perrongevel van het stationsgebouw. Op de voorgrond de gesloten muren van wit-geglazuurde baksteen. Hierbinnen bevinden zich, tot en met de dichtgeplakte glazen uitbouw van het vroegere plaatskaartenkantoor, van links naar rechts de openbare wc-ruimte, technische ruimten en personeelsruimte voor de Kiosk. Daar aansluitend ligt de glazen ruimte van de op openingstijden toegankelijke wachtruimte annex Kiosk.

HET ACTUELE EXTERIEUR

De plint

De plint onder de betonplaat aan de voorzijde van het gebouw is afgewerkt met zwarte granietkeien. Deze rand is sinds 2009 slechts gedeeltelijk zichtbaar door de ervoor liggende hellingbaan (afb. 5.24). Het architectonisch effect van de duidelijke scheiding tussen station en stationsplein en het effect van het zwevende station zijn door deze hellingbaan voor een groot deel niet meer direct beleefbaar.

De betonnen vloerplaat

De betonnen vloerplaat vormt de ondervloer van het gehele bouwwerk. De plaat is onbehandeld en heeft een oorspronkelijke uitstraling (afb. 5.24, 5.30 en 5.31).

De dakvorm en -afwerking

Het grote rechthoekige dak is afgewerkt met een witgeverfde houten daklijst. Dit is een kleurherstel naar de oorspronkelijke kleur, nadat de lijst in de Wizzl-periode hardblauw gekleurd was.

Het dak is aan de onderzijde afgewerkt met de historische schrotenbekleding in de lengterichting. De schroten zijn in het exterieur witgeverfd (afb. 5.10 en 5.32).

Het staalskelet

Het staalskelet vormt de bouwkundige basis van het gebouw. De twee staanders onder de overdekte voorruimte zijn zwartgeschilderd. De staanders tussen de glaswanden zijn tegenwoordig niet historisch witgeschilderd (afb. 5.25). In de originele situatie waren alle staanders zwart/ donker van kleur (zie ook afb. 5.2 en de voorpagina), waardoor de raampartijen zich duidelijker aftekenden en de architectonisch geleiding sterker zichtbaar was.



Afb. 5.24 De plint van granietkeien onder de betonplaat. De plint valt tegenwoordig grotendeels weg achter de lange hellingbaan.



Afb. 5.25 De zwartgeverfde stalen staanders onder de overdekte voorruimte en de witgeverfde stalen staanders in de glaswanden.



Afb. 5.26 Het gesloten muurvlak aan de straatzijde, aansluitend op de plint. Op de voorgrond de betonnen trap naar de entree tot de vroegere bagageruimte.



Afb. 5.27 De gesloten zuid- en oostwanden, met witgeglazuurd handvormbaksteen. In de oostwand aan perron 1 bevindt zich links de deur tot de openbare wc en ernaast de deur tot een technische ruimte.

Dichte wanden rond het bedrijfsdeel

De bedrijfsruimten van het gebouw zijn omgeven met drie dichte muurvlakken (afb. 5.26 en 5.27). Deze zijn afgewerkt met de originele witgeglazuurde handvormbaksteen. De glans van het witglazuur geeft de massieve muurvlakken een lichte uitstraling. Het metselwerk verkeert in redelijke tot goede conditie. Op een enkele plek is een (hoek)steen beschadigd (afb. 5.28).

In de zuidwand bevindt zich een klein, geblindeerd venster ter hoogte van de wc-ruimte. Dit venster is niet origineel en vermoedelijk ingezet bij de eerste verbouwing van de wc-groep eind jaren negentig. Het venster is voorzien van een niet bij het gebouw passende vensterbank van zwarte tegels (afb. 5.29).



Afb. 5.28 Ernstig beschadigd metselwerk op de zuidoosthoek.



Afb. 5.29 Nieuw ingezet venster in de zuidwand.

Glaswanden rond het publieksdeel

De buitenzijden van de wachtkamer en de Kiosk zijn gevuld met glaswanden. Hierbij zijn de grote ramen en bovenlichten ingevuld met blank glas in witgeverfde houten kozijnen (afb. 5.30 en afb. 2.11). De witte kleur van het houtwerk is niet origineel; op oude foto's is zichtbaar dat de kozijnen donker van kleur waren (zie ook afb. 5.2 en de voorpagina). De borstwering daaronder is bij een verbouwing geheel vernieuwd; het originele donkerkleurig geëmailleerde hardglas is vervangen door houten plaatwerk (afb. 5.31). Aan de buitenzijde is dit hoogglans donkerblauw geverfd, waardoor de sfeer van het hardglas nog enigszins wordt benaderd (afb. 5.31). De conditie van het verfwerk is goed. Op het eerste gezicht bevinden er zich geen ernstige beschadigingen aan het houtwerk.

De transparantie dit gebouwdeel is sterk verminderd door de recente raambekleding voor alle vensters (afb. 5.31). Zie verder bij Interieur, raambekleding.

Entrees

Het stationsgebouw heeft diverse entrees. De hoofdentree tot de wachtruimte en Kiosk bevindt zich centraal in de kopgevel, onder de overdekte voorruimte. Aan de perronzijde heeft de wachtkamer een tweede entree (afb. 2.11). De enige buitenentree tot het vroegere plaatskaartenkantoor, aan de perronzijde, is bij recente verbouwing omgevormd tot automatiek (afb. 5.33). Beide entrees zijn geschilderd in Kiosk-oranje.

De overige entrees zijn geschilderd in hardblauw. De entree tot de vroegere bagageruimte is dichtgezet met een blauwgeschilderde plaat (afb. 5.23 en 5.33). Aan de zuidoostzijde, naast de vroegere bagage-entree bevinden zich de deur tot een technische ruimte en de deur naar het openbare toilet (afb. 5.28). Aan de voorzijde bevindt zich de straattoegang tot de vroegere bagageruimte, nu personeels- en opslagruimten (afb. 5.27).



Afb. 5.30 De glaswand langs de straatzijde. Met witgeverfde stalen staanders en kozijnwerk en blauwe beplating in de borstwering. De ramen zijn afgedicht met webbing.



Afb. 5.31 De entree tot het vroegere plaatskaartenkantoor, in de perronuitbouw, is omgebouwd tot automatiek. Links de dichtgezette deuropening van de bagageruimte.

Ornamentele bakstenen wand

Aan straatzijde is de ornamentele bakstenen wand het opvallende onderdeel van het gebouw. De vooruitspringende wand is afgewerkt met de originele bruinegeglazuurde handvormbakstenen. De glans die hierdoor over het metselwerk ligt geeft de wand een warme uitstraling (afb. 5.22 en 5.32).

Het metselwerk verkeert over het algemeen in redelijke conditie. Met name op de hoeken is het glazuur beschadigd en deels verdwenen (afb. 5.33). Ook zijn diverse stenen dieper beschadigd. Aan de bovenzijde lijkt het glazuur in matige conditie door weersinvloeden en is het gedeeltelijk verweerd met korstmossen (afb. 5.34).

Aan de wand is de stationsklok bevestigd. Achter de wand bevindt zich de uitbouw aan de vroegere bagageruimte. In de wand is op ooghoogte onder de klok een klein stalen luik aanwezig. De functie hiervan is onbekend.



Afb. 5.32 De ornamentele wand, van donkerbruin geglaazuurde handvormbaksteen.



Afb. 5.33 Beschadigingen aan het glazuur op de zuidoostelijke hoek.



Afb. 5.34 Verwering van het glazuur langs de bovenzijde aan de zuid en zuidoostzijde.

HET ACTUELE INTERIEUR

Vloerafwerking in wachtkamer

De vloer in de wachtkamer is afgewerkt met een effen donkerkleurige kunststoflaag of zeil (afb. 5.35). Het is niet duidelijk of zich hieronder nog de originele tegelvloer bevindt (zie ook afb. 5.15).

Wandafwerking in wachtkamer

De originele hardglazen borstwering van de glaswanden van wachtkamer en Kiosk is zoals eerder beschreven, bij een verbouwing vervangen door nieuw houten plaatwerk. In het interieur is dit witgeschilderd. Hierdoor is het historische effect van het donkerkleurig geëmailleerde hardglas verdwenen (afb. 5.35 en afb. 2.8).

Langs de glaswanden bevindt zich een kleine plint van een liggende hardsteen plaat op een rij staande matzwarte tegels (afb. 5.36. Vermoedelijk behoort deze plint tot de originele interieurafwerking.

Plafondafwerking in wachtkamer

Het plafond bestaat uit een verlaagd systeemplafond (afb. 5.35). Voor de afwerking hiervan zijn de bovenramen voor de helft afgedekt met wit plaatmateriaal, dit valt vooral op aan de buitenzijde van het gebouw (afb. 5.33).

Raambekleding van de glaswanden

Alle vensters van het voormalige plaatskaartenkantoor zijn voorzien van webbing-panelen, waardoor zicht van buitenaf geweerd wordt (afb. 5.22, 5.31 en 5.33). Alle vensters van de wachtkamer zijn voorzien van lichtdoorlatende donkere rolgordijnen. Door de beide vormen van raambekleding is de originele transparantie van de wachtkamer en plaatskaartenkantoor vrijwel verloren gegaan.



Afb. 5.35 Het interieur van de wachtkamer, gezien vanaf de Kiosk-toonbank.



Afb. 5.36 De plint van hardsteenplaat op matzwart tegelwerk, langs de glaswanden in de wachtkamer.

5.5 CONCLUSIE

- Op hoofdlijnen is het stationsgebouw in exterieur goed bewaard gebleven. In het interieur is weinig van de oorspronkelijke aankleding en uitstraling meer aanwezig.
- Het belangrijkste architectonische kenmerk, de plint, is door aanbouw van de grote hellingbaan veel minder zichtbaar. Hierdoor is de oorspronkelijke beleving van het stationsgebouw op een plint grotendeels verloren gegaan.
- Door het verwijderen van originele entreetrap, ten gunste van hellingbaan, en plaatsing van een nieuwe trap *naast* de luifel, is de architectonische functie van de luifel als portaal tussen straat en perron nagenoeg verloren gegaan.
- Het kleurgebruik in het exterieur van de stalen staanders, de houten kozijnen en het schrotenplafond is wit, in plaats van origineel donkergekleurd. Hierdoor mist het stationsgebouw een belangrijk deel van zijn originele afwerking en uitstraling.
- De donkergekleurde kozijnen versterkten het transparante karakter van het gebouw. Dit transparante karakter is door de witkleuring verminderd.
- Door het verlaagde plafond is de beleving van het gebouw als eenheid tussen in- en exterieur verstoord; de historische, doorlopende plafondaankleding met oregonpine-schroten is door het verlaagde plafond binnen niet meer zichtbaar.
- Het interieur van de wachtkamer is in materiaal- en kleurgebruik niet origineel en sterk verschaald ten opzichte van de originele situatie tot eind jaren negentig.
- De raambekleding van wachtkamer en Kiosk verstoort het architectonische concept van een transparant stationsgebouw. Zij doet hiermee afbreuk aan de belevingswaarde van het station.

6 CONCLUSIES EN WAARDERING

6.1 CONCLUSIES

Cultuurhistorisch

- Het Plinttype is een variant van type Bunde, en het tweede, nog verder vereenvoudigde, naoorlogse standaardstationstype. De functionalistische architectuur van het type is exemplarisch voor die periode in de ontwikkelingsgeschiedenis van de stationsarchitectuur.
- Als jaren zestig standaardstation is onder meer in de overkoepelende dakconstructie en de glaswanden de inspiratie zichtbaar van individuele stations naar ontwerp van K. van der Gaast.
- De plint, de gelijke vloer- en dakplaatgrootte en de verdeling in het transparante publieksdeel en het gesloten dienstgedeelte zijn cultuurhistorisch de zeer kenmerkende onderdelen van het Plinttype.
- Het Plinttype is het enige naoorlogse standaardtype waarvan de hele serie (zeven exemplaren) tot op heden aanwezig is en grotendeels in gebruik is. De gebruikskwaliteit van het Plinttype ligt mogelijk hoger dan bij de andere naoorlogse standaardtypen, waarvan veel exemplaren zijn gesloopt of vervangen.

Stedenbouwkundig

- De komst van het station in Schagen in 1865 leverde de eerste zestig jaar geen wezenlijke bevolkingstoename op. Pas in het interbellum breidde de bebouwing zich uit langs nieuwe straten naar het station. Het stationsplein werd in deze opzet een met een parkje aangekleed eindpunt van enkele straten.
- Vanaf deze bebouwingsontwikkeling vormden de woningen, het stationsgebouw en het tussenliggende parkje een eigen ensemble. Deze stedenbouwkundige eenheid is verloren gegaan na de nieuwbouw van het station en verandering van park in parkeerplaats en busstation.
- Door zijn grootte speelt het huidige stationsgebouw nauwelijks een rol in de beleving van de stedenbouwkundige structuur. Daarbij oogt het stationsplein buitenproportioneel groot en leeg.

- Het stationsgebouw heeft geen enkele ontworpen stedenbouwkundige of architectonische relatie met zijn omgeving. Een centraal punt waar het stationsplein zich heen richt wordt daardoor gemist. In de beleving van de plaatselijke bevolking wordt dit als een negatief punt ervaren ten opzichte van het oude station.
- De vernieuwde voetgangerstunnel is voor bewoners van de oostelijke woonwijk De Hoep ook een belangrijke verbindingsschakel in de routing naar het centrum van Schagen.

Emplacement-technisch

- De recente entreekap naar de voetgangerstunnel naast het stationsgebouw is zo fors geproportioneerd, dat het stationsgebouw vanaf de straat slechter herkenbaar is geworden als (voormalig) hoofdelement van het emplacement. De oorspronkelijke hiërarchie van emplacementonderdelen, die een station een natuurlijke herkenbaarheid geeft, is hierdoor op de achtergrond geraakt.
- De perronkap aan het tunnelgebouw heeft geen architectonische relatie met het stationsgebouw, maar raakt het stationsgebouw wel bijna en steekt hier voorbij op perron 1. Hierdoor verrommelt de architectuur op het emplacement en is het stationsgebouw vanaf de beide perrons minder herkenbaar als oorspronkelijk hoofdelement.
- De uitstraling van het stationsgebouw wordt ernstig geweld aangedaan door de overkill aan verkeersborden, bestratingstypen, inrichtingselementen en wildgeparkeerde fietsen op de stoep voor het gebouw. Hierdoor komt de kenmerkende architectuur, die juist uitkomt bij een meer cleane pleininrichting, niet meer tot zijn recht.
- Het stationsplein bestaat voornamelijk uit een bescheiden busstation, waar de openbare weg omheen ligt. Dit levert een grote, vrij kale pleinruimte op, die geen vormtechnische band heeft met het station of de omringende historische bebouwing.
- Vanaf het stationsplein wordt het zicht op het gebouw, met name op de ornamentele wand met stationsklok, gehinderd door twee jonge bomen. Hierdoor komt de heldere architectuur van het stationsgebouw niet goed tot zijn recht. De bomen dragen zo bij aan de verrommeling van het stationsplein.

- Beeldbepalend op het emplacement zijn de twee oude iepen tussen perron 1 en het stationsplein. Zij resteren van de vroegere beplanting die rond 1967 is opgeruimd ten gunste van het stationsplein. De beide bomen behoren daarmee tot de oudste elementen op het emplacement.

Architectonisch

- Door de toepassing van de plint hebben de stations van het Plinttype een meer uitgesproken architectuur en een duidelijker plaats tussen stationsplein en perron, dan de stations van het type Bunde.
- Het gebouw te Schagen is uitwendig bouwkundig nauwelijks aangepast en heeft in hoge mate de originele uitvoering. Door aanpassingen van details, zoals vervanging van de originele toegangstrap door hellingbaan, verwijdering van de deuren van bagageruimte en ombouw van perrondeur tot automatiek, is de originele uitstraling wel sterk verminderd.
- Door de inwendige verbouwingen van 1997-98 en 2009, is de oorspronkelijke ruimteverdeling tussen wachtruimte en plaatskaartenkantoor niet meer herkenbaar.
- Bij de verbouwing verdween het glaskunstwerk dat speciaal voor dit station was vervaardigd. Daarmee verdween de historische eigenheid van station Schagen en werd het een standaardstation zonder herkenbaarheid.
- De overeenkomst tussen externe architectuur en intern gebruik, het kenmerk van de functionalistische architectuur van het station, is tot op heden grotendeels gehandhaafd; de aan de buitenzijden van vensters voorziene wachtruimte, heeft nog steeds dezelfde functie. De aan de buitenzijden gesloten achterliggende personeels- en technische ruimtes, zijn eveneens als zodanig in gebruik.
- De transparantie van de wachtruimte is echter sterk verminderd door de recente toepassing van rolgordijnen voor alle ramen van de wachtkamer en webbingpanelen voor alle ramen van het vroegere plaatskaartenkantoor.
- De beleving van de grote, transparante wachtruimte is verminderd door verkleining van de ruimte; de oppervlakte is met een derde afgenomen door de naar voren geplaatste Kioskbalie, de hoogte is afgenomen door inzet van een verlaagd plafond.
- Het kleurgebruik in exterieur van de stalen staanders, de houten kozijnen en het schrotenplafond is wit, in plaats van origineel donkergekleurd. Hierdoor mist het stationsgebouw een belangrijk deel van zijn originele afwerking en uitstraling.
- De donkergekleurde sponningen versterkten het transparante karakter van het gebouw. Dit transparante karakter is door de wittekleuring verminderd.
- Het interieur van de wachtkamer is in materiaal- en kleurgebruik niet origineel en ook sterk verschaald ten opzichte van de originele situatie tot eind jaren negentig.
- De hellingbaan voor het station verstoort, met name door zijn grote afmetingen, de sterke, eenvoudige lijnvoering van de architectuur. Aan de zuidzijde van het gebouw bevindt zich een korte hellingbaan direct naar het perron. Deze hellingbaan heeft praktisch (emplacement-technisch) ook een directe aansluiting op de K&R-strook en op het busstation en heeft architectonisch een passende plaats in het ensemble.
- De bij de verbouwing in 2009 door een grote hellingbaan vervangen toegangstrap tussen straat en stationsgebouw behoorde tot het architectonisch ensemble van het gebouw. Door verwijdering van de trap en aanleg van de hellingbaan voor de plint langs, is het historische en architectonisch sterke beeld van station op een plint grotendeels verloren gegaan.
- Door het verlaagde plafond is de beleving van het gebouw als eenheid tussen in- en exterieur verstoord; de historische, doorlopende plafondaankleding met oregonpine-schroten is door het verlaagde plafond binnen niet meer zichtbaar.
- De raambekleding van wachtkamer en Kiosk verstoort het architectonische concept van een transparant stationsgebouw. Zij doet hiermee afbreuk aan de belevingswaarde van het station.

6.2 WAARDERING

De cultuurhistorische waarde van het stationsgebouw is gemarkeerd op de huidige plattegrond en op de aanzichten van het schetsontwerp uit 1965. Hiermee is voor alle geveldelen duidelijk welke onderdelen cultuurhistorisch waardevol zijn en welke niet.

De waardering is op de afbeeldingen 6.1-6.5 als volgt gestandaardiseerd weergegeven:

Blauw	hoge cultuurhistorische waarde
Groen	positieve cultuurhistorische waarde
Geel	indifferente cultuurhistorische waarde

Paars door auteur niet te achterhalen of dit deel van de plint met granietkeien nog aanwezig is achter de hellingbaan

In exterieur is het station in hoge mate cultuurhistorisch waardevol. Slechts de niet originele invulling van de borstwering, enkele deuren, een raam en een luik hebben geen cultuurhistorische waarde.

Het dak en de beton-vloerplaat, beide van gelijke grootte, behoren tot de basis van het gebouw en zijn daarmee van hoge waarde (op de plattegrond aangegeven in zachtblauwe kleur).

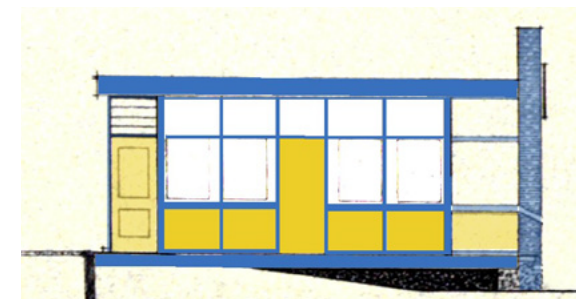
In het zichtbare interieur bevinden zich geen cultuurhistorisch waardevolle onderdelen. Achter het niet-waardevolle systeemplafond in de wachtkamer bevindt zich echter het (schijnbaar complete) originele schrotenplafond. Dit plafond loopt buiten door onder het gehele dak en heeft een hoge cultuurhistorische waarde (op de plattegrond aangegeven met blauwe stippellijn).

De waarde van het stationsgebouw voor de stedenbouwkundige structuur is op dit moment om twee redenen niet hoog. Ten eerste omdat het gebouw door de onrustig ingerichte omgeving te weinig als richtpunt tot zijn recht komt aan het stationsplein. Ten tweede omdat door aanleg van de grote hellingbaan de kenmerkende plint van het gebouw als scheiding tussen straat

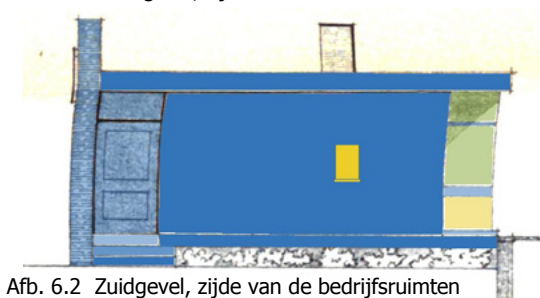
en emplacement weinig sprekend meer is.

De waarde van het stationsgebouw voor het emplacement is verminderd sinds de bouw van de voetgangerstunnel met grote entree-kap, omdat het gebouw hierdoor niet meer als het centrale punt van het station beleefd wordt.

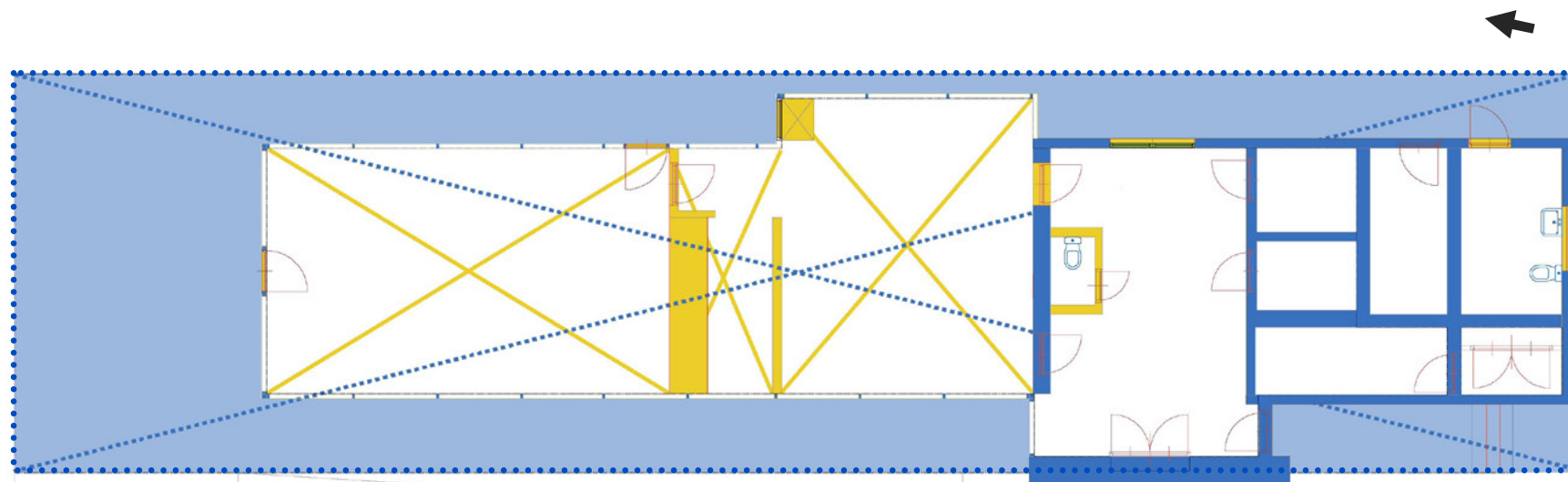
De architectonische waarde van het stationsgebouw is in het exterieur hoog, omdat het gebouw een fraai voorbeeld is van de naoorlogse gestandaardiseerde, functionalistische stationsarchitectuur in tijden van bezuiniging. De architectonische waarde van het interieur is laag, omdat het interieur tegenwoordig een samenstelling van onderdelen omvat die geen vormtechnisch of architectonisch-historisch verband met elkaar hebben.



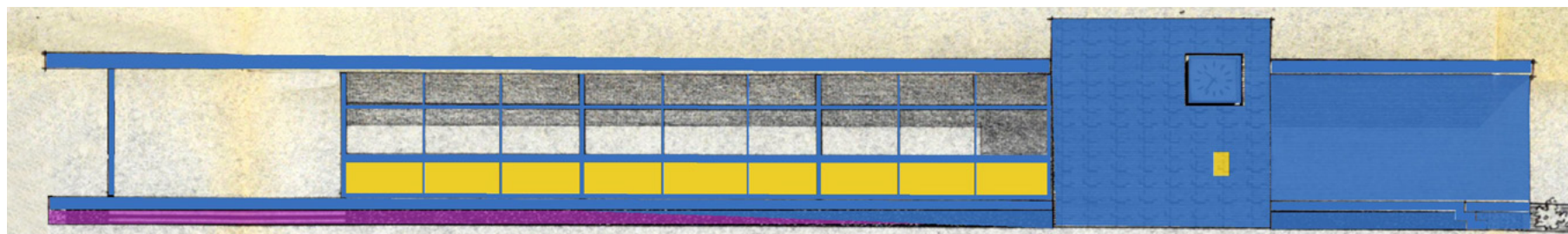
Afb. 6.1 Noordgevel, zijde van de wachtkamer



Afb. 6.2 Zuidgevel, zijde van de bedrijfsruimten



Afb. 6.3 Plattegrond van het gebouw. Met kruisen is de cultuurhistorische waarde aangegeven van de dakplaat met schrotenafwerking (blauwe stippellijn) en van de plafonds (gele lijn). De betonnen grondplaat is als blauw vlak gemarkeerd.



Afb. 6.4 Westgevel, de zijde aan het stationsplein



Afb. 6.5 Oostgevel, de zijde aan perron 1



7 AANBEVELINGEN

Cultuurhistorisch

- Onderzoek of de originele afwisselende tegelvloer nog aanwezig is onder de huidige vloerbedekking. Zo ja, verwijder de huidige vloerbedekking en herstel zo een belangrijk deel van de historische afwerking en uitstraling van het publiekstoegankelijke interieur.
- Door toepassing van rolgordijnen voor alle vensters van de wachtruimte/ Kiosk, is de transparantie van dit gebouwdeel zeer sterk afgenomen. Onderzoek het nut en noodzaak van deze raambekleding en laat deze indien mogelijk verwijderen, om de oorspronkelijke transparantie te herstellen.
- Onderzoek of de bijzondere balie-afwerking van glas-mozaïek na de recente verbouwingen is vernietigd of elders opgeslagen. Zie ook bij architectonisch.

Stedenbouwkundig en

- Beperk het aantal inrichtingselementen in de stoep tot de echt noodzakelijke en vereenvoudig de bestrating van de stoep voor het station tot één geheel, waardoor de historisch waardevolle architectuur van het station weer tot zijn recht komt.
- Verwijder de beide jonge bomen in de stoep voor het gebouw. Hierdoor wordt de voorgevel van het station weer beter zichtbaar vanaf het plein en speelt het station weer een grotere rol in de beleving vanaf het stationsplein.

Emplacementtechnisch

- Herstel de hiërarchie op het emplacement, met het stationsgebouw als centraal element door;
 - A verwijdering van de perronkap aan het tunnelgebouw, waardoor het stationsgebouw weer vrij komt te staan. Of
 - B aanpassing van de perronkap aan het tunnelgebouw in hoogte en vormgeving aan de architectuur van het stationsgebouw, waardoor een ensemble ontstaat, met het station als richtpunt.

Architectonisch

- Herstel het exterieur door;
 - Toepassing van het oorspronkelijke kleurgebruik op houtwerk, stalen staanders en schrotenplafond. Hierdoor wordt de originele afwerking en uitstraling van het gebouw hersteld en versterkt.
 - Verwijdering van de hellingbaan aan de voorzijde van het station en opwaardering van de hellingbaan langs de zuidzijde op. Hierdoor wordt de kenmerkende plint van het station weer zichtbaar en daarmee het sterke architectonische karakter van het stationsgebouw hersteld en de belevingswaarde ervan vergroot.
 - Herstel van de oorspronkelijke entreetrap ter hoogte van de overkapping. Hierdoor worden gebouw en entree weer één geheel.
- Herstel het interieur door;
 - Verwijdering van het verlaagde systeemplafond; gebruik het aanwezige historische plafond ook intern als plafond. Hierdoor wordt de doorlopende eenheid in in- en exterieur hersteld en herwint het station aan uitstraling.
 - Herstel van de oorspronkelijke ruimte-indeling met open wachtkamer en gesloten dienstruimten; verplaats de Kiosk naar (de scheidingswand van) de achterliggende ruimte, waardoor de wachtkamer de oorspronkelijke grootte herkrijgt (zie ook pag.17).
 - Bij aanwezigheid van het glasmozaïek; herplaatsing van het historische glas-mozaïek in de balie van de verplaatste Kiosk. Hiermee krijgt station Schagen in interieur haar eigen gezicht terug.
 - Bij afwezigheid van het glasmozaïek; laat een nieuw mozaïek-kunstwerk ontwerpen voor de balie tussen wachtkamer en Kiosk, waardoor het concept van een eigen gezicht voor het station wordt hersteld.

BRONNEN

Archief

Archief Nederlandse Spoorwegen in Het Utrechts Archief, de archieftoegangen en inventarissen:

939	Beheertekeningen van de infrastructuur	607
943	Dienst vervoer en dienst exploitatie	1267
944	Dienst onderzoek en planning	138
959	Tekeningen objecten	2500, 2501
960	Dienst weg en werken	673, 676
962-1	Afdeling voorlichting, enz.	44

Literatuur

Crimson Architectural Historians, *De Collectie, Cultuurhistorische visie naoorlogse stationsgebouwen*, Rotterdam 2007

Crimson Architectural Historians, *De Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam 2009, NAI Uitgevers

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

Lansink, V.M., *Spoorwegstations, categoriaal onderzoek wederopbouw 1940-1965*, i.o.v. Projectteam Wederopbouw, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Zeist 2004

Lansink, V.M., *Spoorwegstations in Nederland 1955-1980, Variatie in Standaardisatie*, Doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis, april 1998

Leeuwen, W. van, en H. Romers, *Een spoor van verbeelding, 150 jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen*, Amsterdam 1988 / De Walburg Pers

Romers, drs H., *De spoorwegarchitectuur in Nederland 1840-1938*, Zutphen 1981, De Walburg Pers

Websites

maps.google.nl

www.hetutrechtsarchief.nl collectie beeldmateriaal

www.stationsweb.nl

www.watwaswaar.nl

www.zijpermuseum.nl

Overige bronnen

Gemeente Schagen

Fotoverantwoording

Ongedateerde actuele foto's in het rapport betreffen foto's genomen op 19 mei 2014 door auteur.

COLOFON

project:	Station Schagen Als onderdeel van stationstype 'Plinttype' Cultuurhistorische waardestelling
opdrachtgever:	NS Stations N. Scheltema
auteur:	ing. Korneel D. Aschman advies en voorlichting voor cultureel erfgoed F. Koolhovenstraat 61 3555 VG Utrecht t +31 (0)6 10203348 e k.d.aschman@gmail.com
datum:	22 september 2014



