

W
i
n
s
c
h
o
t
e
n

Station

Winschoten

Onderdeel van

De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Winschoten

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Aschman 19 april 2013



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

STATIONSTYPE STAATS SPOORWEGEN 3E KLASSE WINSCHOTEN

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

CONCEPT

APRIL 2013



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3	5 Architectonische context van het stationstype 3e Klasse, Winschoten	46
1 Gegevens	4	5.1 Architectonische achtergrond van het type	46
2 Historische context	6	5.2 Architectonische opbouw van het type	46
2.1 Het stationtype Winschoten in de geschiedenis van de spoorontwikkeling	6	5.2.1 Overeenkomsten in de opbouw	48
2.2 Staats Spoorwegen stationtype 3e Klasse in de klassering	8	5.2.2 Verschillen in de opbouw en uitvoering	53
2.3 Historische en actuele locaties van het type SS 3e Klasse	10	5.3 Actuele situatie van Winschoten en Harlingen	56
3 Ontwikkeling van de stations Winschoten en Harlingen	13	6 Conclusies en waardering	64
3.1 Gebruiksgeschiedenis en latere verbouwingen	14	6.1 Conclusies	64
3.1.1 Gebruiksgeschiedenis	14	6.2 Waardering van Winschoten en Harlingen	68
3.1.2 Latere verbouwingen aan het stationsgebouw	16	7 Aanbevelingen	72
3.2 Stedenbouwkundige context	22	Bronnen	74
3.2.1 De lokale infrastructurele ontwikkeling van Winschoten	22	Bijlagen	75
3.2.2 De lokale infrastructurele ontwikkeling van Harlingen	23	Redengevende omschrijving van de monumenten	75
3.2.2 Het station en de stedelijke infrastructuur	24		
3.3 Emplacement context	28		
3.3.1 De algemene ontwikkeling van de emplacementen	28		
3.3.2 De emplacementen per locatie	30		
4 Ontwikkeling van de overige stations van het type 3e Klasse, Winschoten	37		
4.1 Gebruiksgeschiedenis en latere verbouwingen	38		
4.1.1 Gebruiksgeschiedenis	38		
4.1.2 Latere verbouwingen aan de stationsgebouwen	40		
4.2 Stedenbouwkundige context	42		
4.2.1 De lokale infrastructurele ontwikkeling van Alkmaar	42		
4.2.2 De lokale infrastructurele ontwikkeling van Leeuwarden	43		
4.2.3 Het station en de stedelijke infrastructuur	44		
4.3 Emplacement context van Alkmaar en Leeuwarden	48		

INLEIDING

De voorliggende cultuurhistorische waardestelling voor stationstype 3e Klasse, Winschoten, is opgesteld in opdracht van NS Stations.

Het stationstype 3e Klasse, Winschoten, is gebouwd tussen 1862 en 1868 en behoort tot de eerste generatie standaardstations. In de toenmalige klassering van stations is het type 3e Klasse gebouwd bij acht middelgrote steden; Winschoten, Alkmaar, Den Helder, Eindhoven, Harlingen, Leeuwarden, Steenwijk en Tilburg. Dit standaardtype heeft bouwkundig veel overeenkomsten met diverse andere stations uit de 3e Klasse. Van het type 3e Klasse, Winschoten zijn de stations Winschoten, Alkmaar, Harlingen en Leeuwarden nog bestaand. De stations van Winschoten en Harlingen zijn type-vast en vertonen tot op heden veel kenmerken van het oorspronkelijke gebouw. De stations van Alkmaar en Leeuwarden zijn in vroeg stadium, voor 1900, dusdanig uitgebreid en verbouwd dat zij het standaardtype 'ontgroeid' zijn. De gebouwen van Winschoten en Harlingen zijn herbestemd en hebben diverse niet-spoorgebonden gebruikers. De gebouwen van Alkmaar en Leeuwarden fungeren als stationsgebouw, gecombineerd met diverse eigentijdse (winkel)voorzieningen.

In de hoofdstukken 2 tot en met 4, over de historische, stedenbouwkundige en emplacement context worden de voornamelijk de vier stations besproken. In hoofdstuk 5, de architectonische context worden de acht oorspronkelijke stations met elkaar vergeleken en daarna de actuele situatie voor de twee type-vaste stations Winschoten en Harlingen toegelicht.

In het onderzoek zijn de vier stations onderzocht en bezocht. In hoofdstuk 6 worden op basis daarvan conclusies gegeven voor de vier stations. De waardering uit oogpunt van het standaardtype en de daarop volgende aanbevelingen worden gegeven voor de type-vaste stations Winschoten en Harlingen.



Afb. 1.1 Station Winschoten, met de gerenoveerde voorgevel. Foto november 2012



Afb. 1.3 Station Harlingen. Foto november 2012



Afb. 1.2 Station Alkmaar. Foto december 2012

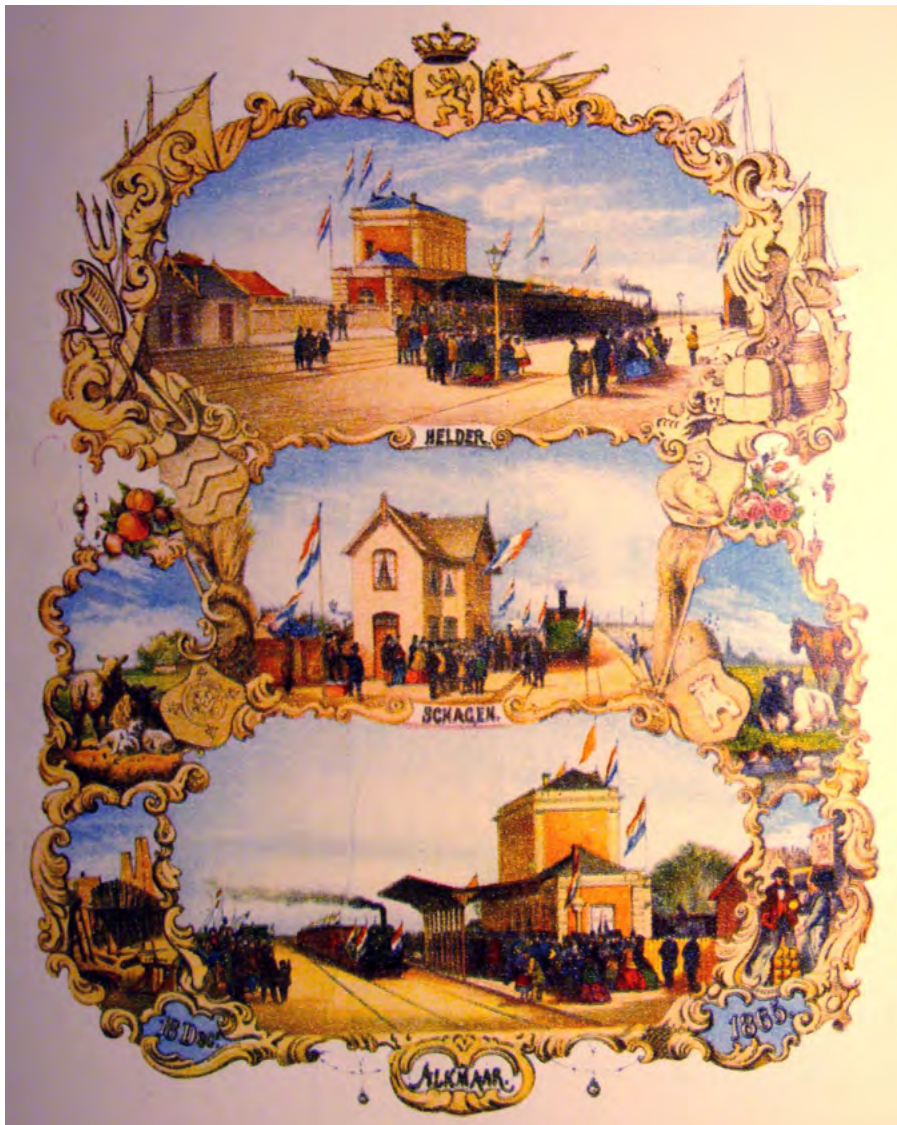


Afb. 1.4 Station Leeuwarden. Foto november 2012

1 GEGEVENS

Stationstype Winschoten staat op vier locaties; Alkmaar, Harlingen en Leeuwarden en Winschoten

Adressen:	Station Winschoten	Stationsweg 22 9671AN Winschoten
	Station Alkmaar	Stationsweg 47 1815 CB Alkmaar
	Station Harlingen	Stationsweg 6 8861 GA Harlingen
	Station Leeuwarden	Stationsplein 1 8911AC Leeuwarden
Bouwjaar stations:	Harlingen en Leeuwarden 1863 Alkmaar 1864 Winschoten 1865	
Architect basistype:	K.H. van Brederode	
Eigendom:	NS Stations	
Huidig gebruik:	Winschoten	drukkerij, kantine chauffeurs Qbuzz, leegstand
	Alkmaar	station met uitgebreide commerciële faciliteiten
	Harlingen	Stichting Zorggroep Kardan met stationsrestauratie, bloemenkiosk en tweedehandswinkel
	Leeuwarden	station met uitgebreide faciliteiten
Monumentenstatus:	Winschoten	geen beschermde status, zie bijlage 1
	Alkmaar	geen beschermde status, perronkap spoor 2 is Gemeentelijk monument, zie bijlage 2
	Harlingen	Rijksmonument, monumentnr 20669, zie bijlage 3
	Leeuwarden	Rijksmonument, monumentnr 24369, zie bijlage 4



Afb. 2.1.1 Lithografie ter gelegenheid van de feestelijke opening van het spoortraject Nieuwediep/ Den Helder-Alkmaar, 18 december 1865.

2 HISTORISCHE CONTEXT

2.1 HET STATIONSTYPE WINSCHOTEN IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

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. De investeerders waren sterk economisch gelieerd, omdat het spoor in eerste instantie werd gezien als zinvol voor de (inter)nationale handel. De bijkomende bevordering van het reizigersverkeer werd door de meerderheid niet gezien als een staatsbelang. De Rijksoverheid trad daarom vooral op als vergunningverlener bij spoorontwikkeling. In de politiek roerige jaren '40 en '50 van de 19e eeuw werd er op landelijk niveau wel veel gediscussieerd, maar geen besluit genomen over een nationaal spoornetwerk. Het Kabinet Rochussen kwam op 8 februari 1860 ten val, toen de Eerste Kamer (onder gejuich van de publieke tribune) met 20 tegen 17 stemmen de ontwerp-Spoorwegwet verwierp. Dat ontwerp ging uit van staatsaanleg door particuliere maatschappijen, die door de staat zouden worden gesubsidieerd. Het betrof met name geplande spoorwegen die Rotterdam goed ontsloten. Verzet hiertegen door afgevaardigden uit onder meer Amsterdam (daarin gesteund door koning Willem III) en de noordelijke provincies maakte het wetsvoorstel kansloos. Een maand later trad het Kabinet-Van Hall/Van Heemstra aan. Dat wist de spoorwegkwestie op te lossen bij wet van 18 augustus 1860; er kwam een spoorwegaanleg van staatswege, terwijl de wijze van exploitatie later bij wet zou worden geregeld. Zo legde de 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

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. Commissieleden waren ingenieur L.J.A. van der Kun (hoofd van de Afdeling Waterstaat van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, afgebeeld in de voorgevel van station Amsterdam Centraal), luitenant-generaal C.Th. van Meurs (militair, minister van Oorlog, na opheffing van de commissie voorzitter Raad van toezicht op de spoorwegdiensten van 1863-70) en mr. L.A.J.W. baron Sloet van de Beele (met name voor de spoorwegen op Java, als Gouverneur-generaal van Nederlands Indië van 1861-66). Ingenieur K.H. van Brederode was als hoofdingenieur-directeur en bouwkundige verbonden aan de Commissie. Hij staat tegenwoordig vooral bekend als de ontwerper van de standaardstations van de MESS.

De taak van Commissie ging in 1863 over naar de minister van Binnenlandse Zaken. In datzelfde jaar werd de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) opgericht. In de daaropvolgende zes jaar legde de MESS ongeveer 900 kilometer spoor aan. Met actieve staatsinvesteringen werd dit nationale primaire spoornetwerk ontwikkeld. Deze grote investering in het spoor werd mogelijk dankzij de enorm toegenomen revenuen uit Java, door het cultuurstelsel in Nederlands Indië. Tot het primaire spoornetwerk behoorden onder meer de lijnen Harlingen-Winschoten/ grens en Amsterdam-Den Helder, waarlangs diverse stations type Winschoten werden gebouwd.

De Tweede Spoorwegwet

Eind 1875 werd de Tweede Spoorwegwet vastgesteld. Het economisch en sociaal nut van het spoornetwerk had zich in korte tijd bewezen. Deze wet wees daarom een aantal welvarende streken aan, die op staatskosten per spoor met het primaire spoornet en de zeehavens zouden worden verbonden.

De afdeling Spoorwegen viel vanaf 1878 onder het nieuwe departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid. Vermoedelijk waren vanaf dat moment de ingenieurs van dit departement verantwoordelijk voor het ontwerpen van de spoorlijnen en spoorbebouwing, het leiding geven aan de uitvoering ervan en het houden van toezicht op de lijnen van particuliere maatschappijen.

De spoorwegen in relatie tot grote infrastructurele projecten in de 19e eeuw

De aanleg van de spoorlijnen viel samen met grote infrastructurele projecten in geheel Nederland in de 19e eeuw. Hierbij werd voor het eerst in de geschiedenis het landsbelang gesteld boven de plaatselijke, vaak concurrerende, belangen. Nieuwe technologische ontwikkelingen volgden elkaar in snel tempo op. Betrouwbaar massatransport van mensen en goederen werd noodzaak voor nationale en regionale sociale en economische ontwikkeling. De voor de logistiek zo belangrijke kanalen werden verbeterd en nieuwe kanalen gegraven. Wegen werden verhard en soms verbreed, zodat steden en dorpen betrouwbaar bereikbaar werden. Havens werden aangewezen en geschikt gemaakt voor steeds grotere stoomschepen. De grote rivieren werden 'genormaliseerd' en vergraven om ze jaarrond bevaarbaar te maken. De spoorwegen werden in etappes aangelegd en parallel hieraan een eerste telegraafnet over Nederland uitgerold. En eind 19e eeuw werd daarnaast vrijwel geheel Nederland voorzien van een fijnmazig netwerk van stoomtramlijnen.

In deze hele ontwikkeling had de infrastructuur verschillende achtergronden; de wegen waren in de eerste plaats politieke routes, ingedeeld naar belang van het 'eindpunt', de geplande spoorlijnen waren handelsroutes. Vooral het economisch doel van de spoorlijnen werd spoedig ingehaald door hun nut als snelle reizigersverbinding. Zij vormen een zeer belangrijk onderdeel van de ontsluiting van Nederland. Dit werd vanaf circa 1870 meer duidelijk en noodzakelijk door het toenemende reizigerspotentieel uit de opkomende fabrikantenelite en gegoede middenstand. Zij hadden tijd en geld om te reizen. De goede ontsluiting door de spoorwegen bevorderde ook voor diezelfde klasse de aanleg van villawijken buiten de steden, in onder meer Het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug. Zo hebben de spoorwegen een belangrijke bijdrage geleverd aan de grote economische en demografische veranderingen in de 19e en vroeg 20e eeuw.

2.2 STAATS SPOORWEGEN STATIONSTYPE 3E KLASSE IN DE KLASSERING

Ontstaan van standaardtypen stations

Veel plaatsen langs de spoorlijnen kregen een station. Het type station dat gebouwd werd, was afhankelijk van het maatschappelijk en economisch belang van de plaats en van de verwachte sociaaleconomische groei die het spoor voor de plaats zou opleveren. In twee perioden, bij de uitvoering van de Eerste en van de Tweede 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 eerste generatie stations, gebouwd tussen 1862 en 1866, werd sterk geënt op Frans classicistisch voorbeelden. Dit was een voortvloeisel uit de neoclassicistische bouwstijl uit de eerste helft van de 19e eeuw. Het Ministerie van Waterstaat, Nijverheid en Handel ontwikkelde de standaardtypen (zie ook hs. 5.1). 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. De standaardtypen bebouwing werd naast stations toegepast voor allerlei bouwwerken met een openbare functie, zoals tolhuisjes, brug- en sluiswachtershuizen, seinhuisjes en dienstwoningen. De standaard basisontwerpen voor deze bebouwing werd bekend onder noemer 'Waterstaatsarchitectuur'.

De Stations 3e Klasse uit Eerste Spoorwegwet, binnen de klassering

De klassering van de stations is zowel bij de eerste als bij de tweede generatie stations onderverdeeld in vijf klassen. Het station 3e Klasse, type Winschoten, werd toegepast in acht plaatsen van groot (regionaal) belang; Alkmaar, Eindhoven, Harlingen, Leeuwarden, Nieuwediep (Den Helder), Steenwijk, Tilburg en Winschoten. In eerste instantie waren de acht stations anders over de Klassen verdeeld. In 1862 legde de Commissie voor de Staatsspoorwegen de eerste verdeling in vijf Klassen ter goedkeuring voor aan de minister van Binnenlandse Zaken. Binnen de serie van 61 stations werden de acht stations als volgt voorgesteld;

1e Klasse, 2e soort; Leeuwarden

2e Klasse; Alkmaar, Harlingen en Tilburg

3e Klasse; Eindhoven, Nieuwediep en Winschoten

4e Klasse; Steenwijk

De minister besloot echter onder meer als volgt;

2e Klasse; Harlingen en Leeuwarden

3e Klasse; Nieuwediep en Tilburg

Over alle niet door de minister genoemde stations zou in later stadium een besluit vallen. In de discussie rond de Klassen en hun kosten is op een nu onbekend moment besloten de acht genoemde stations in delen als type 3e Klasse.

De vijf Klassen kenmerken zich op hoofdlijn als volgt;

1e Klasse

Dit zijn stations voor grote steden en belangrijke spoorknooppunten. Ze bestaan uit een middengebouw van twee bouwlagen met een schuin dak, geflankeerd door twee vleugels van een enkele bouwlaag met een schuin dak. Soms zijn de vleugels van eindgebouwen voorzien. De traveematen van het middendeel wordt doorgezet in de vleugels. Kenmerkend voor het basisontwerp van stations 1e Klasse is de grote lengte van de vleugels ten opzichte van het hoge middendeel. Het midden van de voorgevel wordt benadrukt door een risaliet, bekroond door een fronton. De uitwerking en uitvoering van het basisontwerp verschilt per locatie, daarnaast werd voor een aantal grote steden een eigen stationsontwerp gemaakt. Uit de Eerste Spoorwegwet resteren bijvoorbeeld de stations Dordrecht en Zwolle (afb. 2.2.1).



Afb. 2.2.1 Station Zwolle. Gebouwd in 1866 als 1e Klasse-station, naar ontwerp van N.J. Kamperdijk. Foto 1908



Afb. 2.2.2 Voorbeeld van een station 4e Klasse, station Wolvega (gebouwd 1865). Ansichtkaart circa 1910



Afb. 2.2.3 Voorbeeld van een station 5e Klasse, station Reuver (gebouwd 1863). Foto circa 1900

2e Klasse

Deze Klasse is wel ontworpen, maar werd uiteindelijk nooit uitgevoerd door de sterke overeenkomst met type 1e Klasse en de hoge bouwkosten.

3e Klasse

Dit zijn stations voor (uiteindelijk acht) aanzienlijke provincieplaatsen, belangrijke grensplaatsen en zeehavensteden. Net als de 1e klasse-stations heeft dit type een hoog middengebouw en lagere zijvleugels. De breedte van de gevel en de lengte van de vleugels zijn echter aanzienlijk kleiner. De voorgevel heeft geen risaliet (naar voren springend geveldeel) en is vijf traveeën (breedte van de repeterende raam- of deurpartij) breed. Op Harlingen en Steenwijk na zijn alle stations van deze klasse tussen 1867 en 1904 sterk vergroot en verbouwd (afb. 2.3.1-2.3.8).

4e Klasse

Het 4e klasse-station heeft dezelfde compositie van volumes als de stations van de 1e, 2e en 3e klasse: een hoog middendeel met lagere vleugels. Het middengebouw van de stations van de 4e klasse is smal en doorgaans zonder risaliet. De nok van het schuine dak staat loodrecht op de rooilijn, zodat de voorgevel een driehoekige punt heeft. De zijvleugels zijn kort en hebben een andere traveemaat dan het middendeel. Het meerevendeel van deze stations is in de 20e eeuw gesloopt en vervangen. Voorbeelden van nog bestaande stations 4e Klasse uit de eerste generatie zijn Wolvega (afb. 2.2.2) en Oisterwijk.

5e Klasse

Voor de kleinste plaatsen werden stations van de 5e klasse ontwikkeld. Ook deze hebben een middendeel en zijvleugels. Het middengebouw heeft een schuin dak met de nok loodrecht op de rooilijn, zodat dit deel een puntgevel heeft. De vleugels zijn over het algemeen slechts één venster breed. Een verschil met de 4e Klasse is, dat de vleugelgevels aan de straat- en perronzijde terugspringen. Ook van de 5e Klasse zijn de meeste stations in de 20e eeuw gesloopt en vervangen. Voorbeelden van nog bestaande stations 5e Klasse uit de eerste generatie zijn van Krabbendijke en Reuver (afb. 2.2.3).

2.3 HISTORISCHE EN ACTUELE LOCATIES VAN HET TYPE SS 3E KLASSE

Het stationstype 3e Klasse (Winschoten) is door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) tussen 1862 en 1868 gebouwd bij de acht eerdergenoemde steden. Allen lagen zij op vervoersknooppunten. De provinciehoofdstad Leeuwarden is van de acht steden de aanzienlijkste. Den Helder en Harlingen waren belangrijke havensteden (in wording). Winschoten was als grensstation naar Noord-Duitsland belangrijk. De andere locaties vervulden een vooral regionale functie; Alkmaar, Eindhoven, Tilburg en Steenwijk.

De nog bestaande stations van het type zijn op de kaart aangegeven in rood, de verdwenen stations in blauw. In chronologische volgorde van in gebruik name van het station betreft het:



Afb. 2.3.1 Station Tilburg, in gebruik genomen 5 oktober 1863, foto circa 1900



Afb. 2.3.2 Station Harlingen, in gebruik genomen 27 oktober 1863, foto circa 1900



Afb. 2.3.3 Station Leeuwarden, in gebruik genomen 27 oktober 1863, foto 1870



Afb. 2.3.4 Station Den Helder, in gebruik genomen 20 december 1865, foto circa 1905



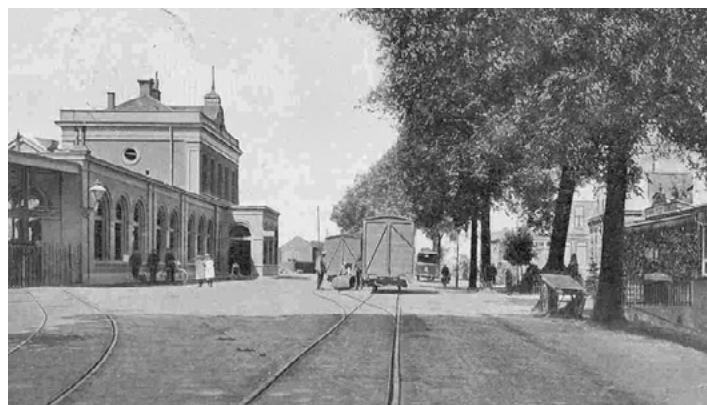
Afb. 2.3.5 Station Alkmaar, in gebruik genomen 20 december 1865. Foto circa 1900, met verbouwde vleugelpaviljoens uit 1879.



Afb. 2.3.6 Station Eindhoven, in gebruik genomen 1 juli 1866, foto circa 1900



Afb. 2.3.7 Station Steenwijk, in gebruik genomen 15 januari 1868, foto circa 1910



Afb. 2.3.8 Station Winschoten, in gebruik genomen 1 mei 1868 , foto circa 1900



3 ONTWIKKELING VAN DE STATIONS WINSCHOTEN EN HARLINGEN

3.1 GEBRUIKSGESCHIEDENIS EN LATERE VERBOUWINGEN

De gebruiksgeschiedenis verloopt voor Harlingen en Winschoten op hoofdlijnen op vergelijkbare wijze. De diverse verbouwingen zijn bij de stations verschillend verlopen. In paragraaf 2.5.1 wordt de gebruiksgeschiedenis toegelicht en in paragraaf 2.5.2 wordt een algemeen overzicht van de latere verbouwingen gegeven.

3.1.1 GEBRUIKSGESCHIEDENIS

Het gebruik van de stations verliep tot aan het vierde kwart van de 20e eeuw nagenoeg gelijk. De stations werden diverse malen gemoderniseerd en uitgebreid. Door verandering en wegvallen van bepaalde spoorgebonden functies werden ruimten herbestemd. Al tussen 1880 en 1910 voldeed de beschikbare ruimte op de stations niet meer en werden de gebouwwleugels en bijgebouwen flink uitgebreid.

Gebruik van de emplacementen

Na de Tweede Wereldoorlog raakten op de emplacementen de locomotief- en goederenloodsen, kolen- en wateropslag, grote laadperrons en veestalling in onbruik. Deze onderdelen werden gaandeweg opgeruimd. Voor de oorlog is vaak al de stoomtram-infrastructuur verwijderd. Voor of naast het station werd een busstation ingericht, met bijbehorende bebouwing. Vanaf de jaren '50 is er een steeds toenemende behoefte aan parkeer ruimte voor auto's en stallingsruimte voor (brom)fietsen. Delen van het complex worden hiervoor ingericht. De opnieuw beschikbare ruimte te Winschoten en Harlingen bleef grotendeels ongebruikt (zie afb. 4.1.3), een deel van het terrein werd te Winschoten ingericht als parkeerplaats.

Herbestemming van de stationsgebouwen Winschoten en Harlingen

In de jaren '80 en '90 werden steeds meer stationsfuncties opgeheven, zoals bagage-opslag, treinkaartenverkoop en de functie stationschef. Hierdoor verloren de stationsruimten hun functie en gebruik. De leegstand resulteerde vaak verloedering en vandalisme. Uiteindelijk verloor de gehele stationsgebouwen van Winschoten en Harlingen hun oorspronkelijke functie. Vaak is per ruimte of gebouwdeel een nieuwe bestemming gezocht. Hiertoe werd het gebouw aangepast.

Te Winschoten werden de stationsfaciliteiten die gekoppeld waren aan NS, zoals de Koffieshop en loket, in 2000 opgeheven met de komst van NoordNed (sinds 2005 Arriva). Deze organisatie gebruikte slechts de sporen en perrons. Van de voorgevel werden klok en NS-logo verwijderd. Het gebouw kreeg diverse wisselende gebruikers, waaronder ICT-bedrijven. Met name de oostvleugel werd verhuurd. De kleinere en



Afb. 2.4.5 Het huidige aanzicht van de zuidvleugel van station Winschoten. De gebruikers zijn pas van zeer nabij zichtbaar.



Afb. 2.4.6 Het huidige aanzicht van station Harlingen. De gebruiker heeft de gevel aangekleed met Friese vlaggen.



Afb. 2.4.7 De ongebruikte centrale hal van Winschoten.



Afb. 2.4.8 De inrichting van de vergaderruimte in de zuidvleugel van Winschoten.

smalle westvleugel stond doorgaans leeg. In 2009 werd het gebouw gebruikt door Campus Winschoten, in verband met de nieuwbouw van de school direct ten zuidwesten van het emplacement. Sindsdien wordt de oostvleugel verhuurd aan de combinatie van een drukkerij en organisatie Boodschappen plus Bus.

ACTUEEL GEBRUIK VAN DE STATIONS

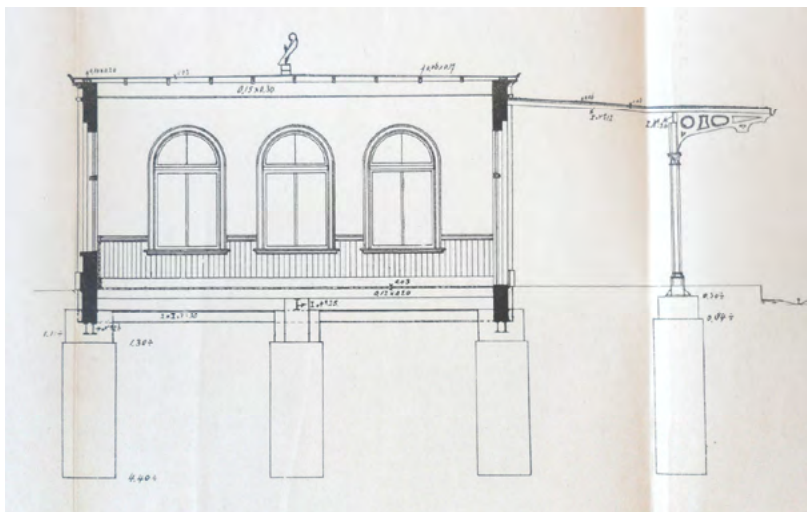
Winschoten

- De zuidvleugel is in gebruik bij een drukkerij en ouderenorganisatie Boodschappen Plus Bus (afb. 2.4.5 en 2.4.8). Zij gebruiken entrees aan de straat- en perronzijde.
- Het hoofdvolume heeft op het moment van schrijven grotendeels geen gebruiker (afb. 2.4.7).
- Een deel van het voormalige plaatskaartenkantoor en een deel van de noordvleugel zijn in gebruik als personeelsruimten voor de buschauffeurs van Qbuzz. Zij gebruiken entrees aan de perronzijde.
- De bovenwoning heeft op het moment van schrijven geen speciale functie en wordt gebruikt voor opslag.

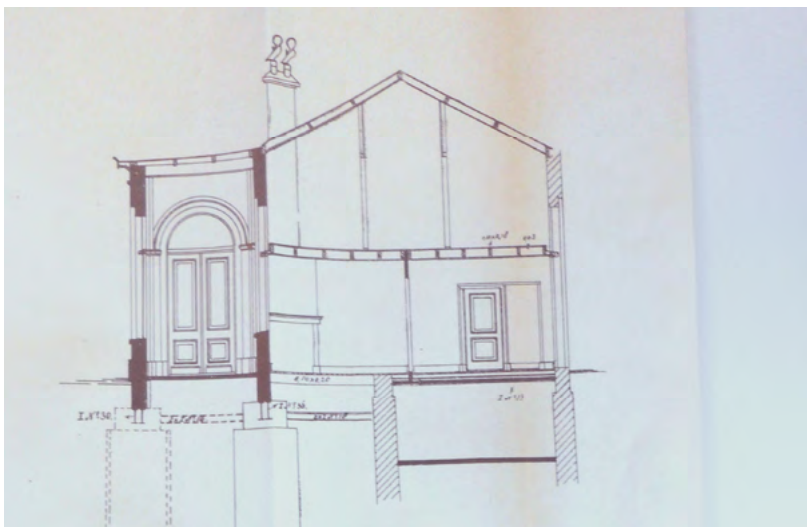
Harlingen

Het gehele gebouw is in gebruik bij Zorggroep Kardan

- De gehele westvleugel en hoofdvolume zijn in gebruik als tweede hands-winkel (afb. 2.4.6 en 2.4.10).
- De voormalige wachtkamer in de oostvleugel is in gebruik café-restaurant (2.4.9). De ruimte fungeert daarmee ook als restauratie en wachtruimte voor treinreizigers.
- De overige ruimten in de oostvleugel zijn in gebruik als keuken en kantoor.
- De bovenwoning is in gebruik bij Zorggroep Kardan als personeels- en kantoorruimte.



Afb. 2.4.22 Doorsnede van de nieuwe oostvleugel, met de zijramen van de wachtkamer 3e klasse en rechts de verlengde perronkap. Detail van bestekstekening Uitbreiding hoofdgebouw bij bestek Dienstjaar 1904, NS-archief, HUA .



Afb. 2.4.23 Doorsnede van de oude oostvleugel met links de nieuwe voorhal. Boven de wachtkamer 1e en 2e klasse (rechts) is het plafond verlaagd voor een extra verdieping.

3.1.2 LATERE VERBOUWINGEN AAN HET STATIONSGEBOUW

De stations van Winschoten en Harlingen hebben zich op hoofdlijnen gelijk ontwikkeld. De *steden* Winschoten en Harlingen kenden vergeleken met andere steden weinig groei. Hierdoor behielden de stations, ondanks de uitbreidingen, het meest de uitstraling van het standaardtype.

Verbouwingen die aan beide stations in gelijke mate werden uitgevoerd, betreffen voornamelijk het interieur. Tot aan de jaren '60 betrof het kleine wijzigingen in gebruiksruimten. Vanaf de jaren '60 werden in de grote moderniseringsgolf ook deze stations aangepakt. De mate van herinrichting en afwerking verschilde per locatie, maar kwam op hoofdlijnen overeen. Dit had te maken met de gewenste NS-bedrijfspresentatie en veranderende eisen aan het gebouw.

Tussen de jaren '50 en '70 vonden ook direct rondom de stations veel veranderingen plaats. Oorzaak was het toenemende auto- en busverkeer, het opruimen van de overbodig geworden stoomtram-infrastructuur en het ontstaan van. De voor het station liggende openbare weg werd in beide steden verbreed voor autoverkeer en nabij de stations werd een streekbusstation aangelegd. In beide steden vond ook stadsuitbreiding ten zuiden van het emplacement plaats. Het stationscomplex van Winschoten kreeg een extra entree aan die zijde (zie afb. 4.2.3), het complex van station Harlingen niet.

WINSCHOTEN

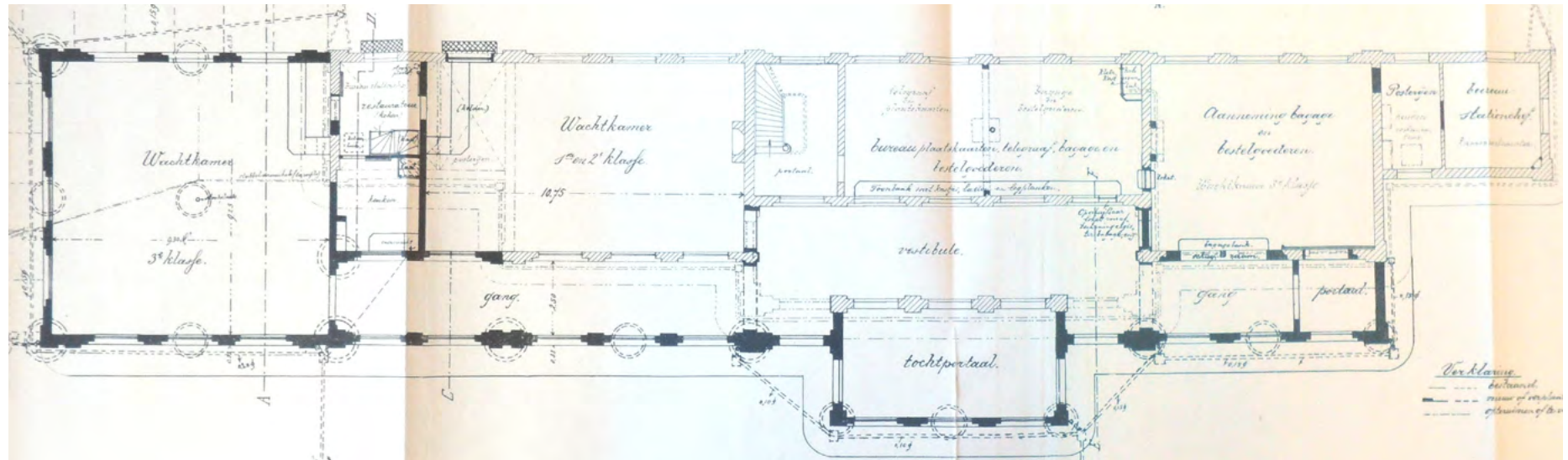
In 1904 is het stationsgebouw voor het eerst vergroot (afb. 2.4.24); de oostelijke vleugel werd met circa tien meter verlengd en langs de bestaande vleugel werd een voorhal aangebracht van tweeëneenhalve meter breed. In het nieuwe vleugeldeel werd de wachtkamer 3e klasse ondergebracht (afb. 2.4.22). De restaurateur kreeg een keuken in de nieuwe ruimte tussen beide wachtkamers. Hierbij werd het plafond van de wachtkamer 1e en 2e klasse verlaagd, om een extra verdieping mogelijk te maken (afb. 2.4.23). De nieuwe voorhal verbond de vestibule met de wachtkamer 3e klasse.

De vestibule werd circa één meter uitgebouwd en voor de hoofdentree werd een extra tochtportaal gebouwd. Dit tochtportaal sloot aan op het restant van de *oude* buitenmuur. Hierdoor viel het tochtportaal deels in de vestibule. Het plaatskaartenkantoor werd qua grootte verdubbeld met het voormalige kantoor voor bagage en bestelgoederen.

De oude wachtkamer 3e klasse in de westvleugel werd kantoor voor bagage en bestelgoederen. Voor dit nieuwe kantoor werd eveneens een voorhal geplaatst, met loketten.

Aan de achterzijde werd de perronkap verlengd langs het nieuwe deel van de vleugel. De kap werd doorgetrokken langs de oostzijde van de vleugel (afb. 2.4.26).

Tot in de jaren twintig vonden er geen opvallende werkzaamheden aan het gebouw plaats. In die tijd werd vooral op het emplacement veranderingen uitgevoerd.



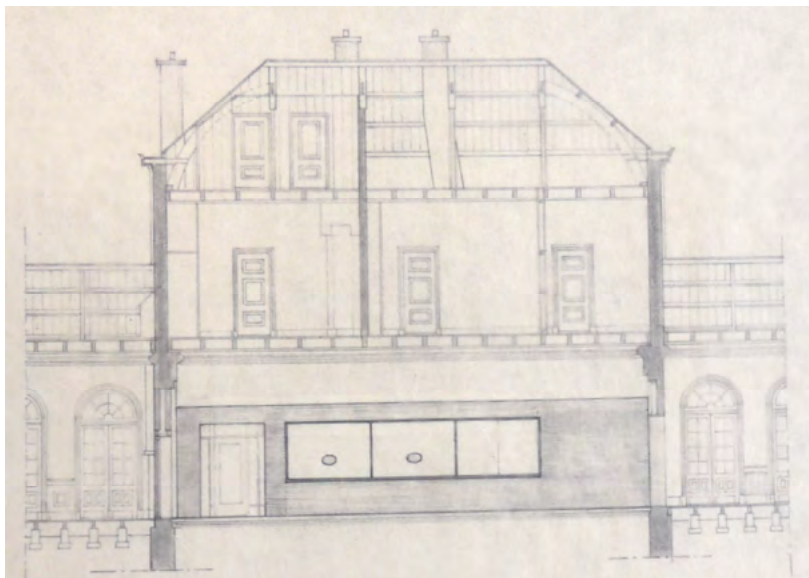
Afb. 2.4.24 Plattegrond van de verbouwing van het hoofdvolume in 1904. Links de verlenging van de oostvleugel, met wachtkamer. Daarnaast de tussenruimte voor de restauratie. Tussen de nieuwe wachtkamer en de verdiepte vestibule de nieuwe voorhal. Voor de vestibule het tochtportaal. Recht van de vestibule de korte nieuwe voorhal met extra loketten voor bagageafhandeling. Detail van besteksteking Uitbreiding hoofdgebouw bij bestek Dienstjaar 1904, NS-archief, HUA.



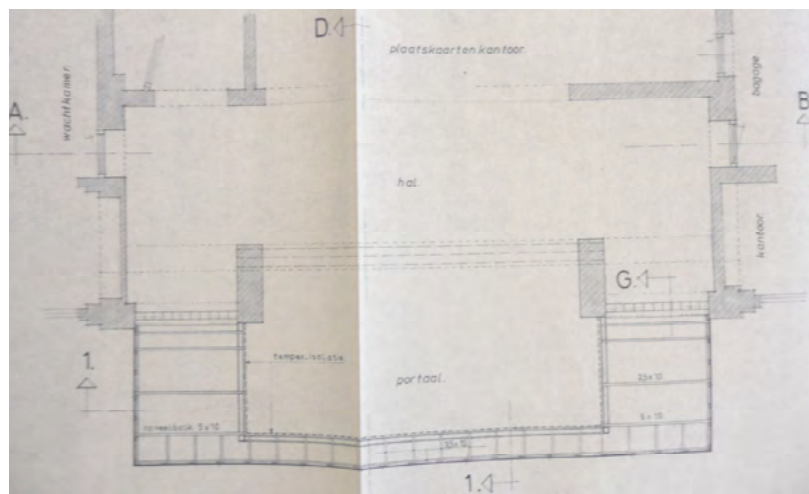
Afb. 2.4.25 Doorsnede van de oude oostvleugel met links de nieuwe voorhal. Boven de wachtkamer 1e en 2e klasse (rechts) is het plafond verlaagd voor een extra verdieping.



Afb. 2.4.26 Winschoten aan de perronzijde in 1970. Rechts is de perronkap zichtbaar die doorloopt langs de zijgevel van de oostvleugel.



Afb. 2.4.27 Modernisering van de loketwand, 06-06-1968. Detail van bestekstekening, HUA, archief NS.



Afb. 2.4.28 Plattegrond van de nieuwe voorbouw aan het hoofdvolume, 1972. Detail van bestekstekening, HUA, archief NS.

Tussen 1920 en 1938 vond een visueel opvallende verbouwing plaats; van de zuidvleugel de middelste twee traveeën verbouwd tot los appartement. De gevel werd hier iets naar voren getrokken, met een verdieping verhoogd en voorzien van twee rechthoekige ramen op beide etages (afb. 2.4.31). Het betrof een nieuwe keuken en bovenwoning voor de restaurateur. Uiterlijk leek het sterk op een rijtjeswoning. Hierdoor liep de oostelijke voorhal niet meer door tot de wachtkamer 3e klasse, maar werd na drie traveeën dichtgemetseld.

In het archief zijn geen stukken over deze verbouwing aangetroffen. De woning staat op de kaart van de actuele situatie uit 1965 (afb. 2.4.29 en 2.4.30). De ingebouwde woning is bij de verbouwing van 1972 weer afgebroken en de zuidvleugel werd hersteld naar het oude model.

Tussen de jaren '30 en '60 is, evenals te Harlingen, op de begane grond het trappenhuis naar de bovenwoning met de helft versmald. Hierdoor kon een directe doorgang tussen voorhuis en perron gemaakt worden.

Na opheffing van de 3e klasse is deze wachtkamer 2e klasse geworden. De gezamenlijke wachtkamer werd eerste klasse, met een eetzaal in de voorhal. De voorhal voor het goederenkantoor werd in gebruik genomen als kantoor.

In 1962 werd het gebouw inwendig opgeknapt en gemoderniseerd voor fl. 25.853, 00. Eind jaren '60 zijn plannen gemaakt voor verdere modernisering van de loketwand (afb. 2.4.27) en moderne aanbouw voor het hoofdvolume (afb. 2.4.28 en 2.4.32). Hierbij werd de oude voorhal afgebroken en vervangen door een moderne versie. Over de noodzaak hiervan zegt een brief van 22 mei 1970, bij de kostenbegroting, "Ter toelichting dient het volgende; Recentelijk werden in en bij het station Winschoten een aantal vernieuwingen doorgevoerd (o.a. rijwielstalling, modernisering pkt, GADO-autobusstation, voetgangerstunnel, rekonstruktie voorplein). Hierbij valt het huidige aanzicht van het stationsgebouw uit de toon. Als afronding van het geheel acht ik modernisering van de toegangspartij van het station en de hal, alsmede enige aanpassing van de voorgevel noodzakelijk uit oogpunt van representatie."

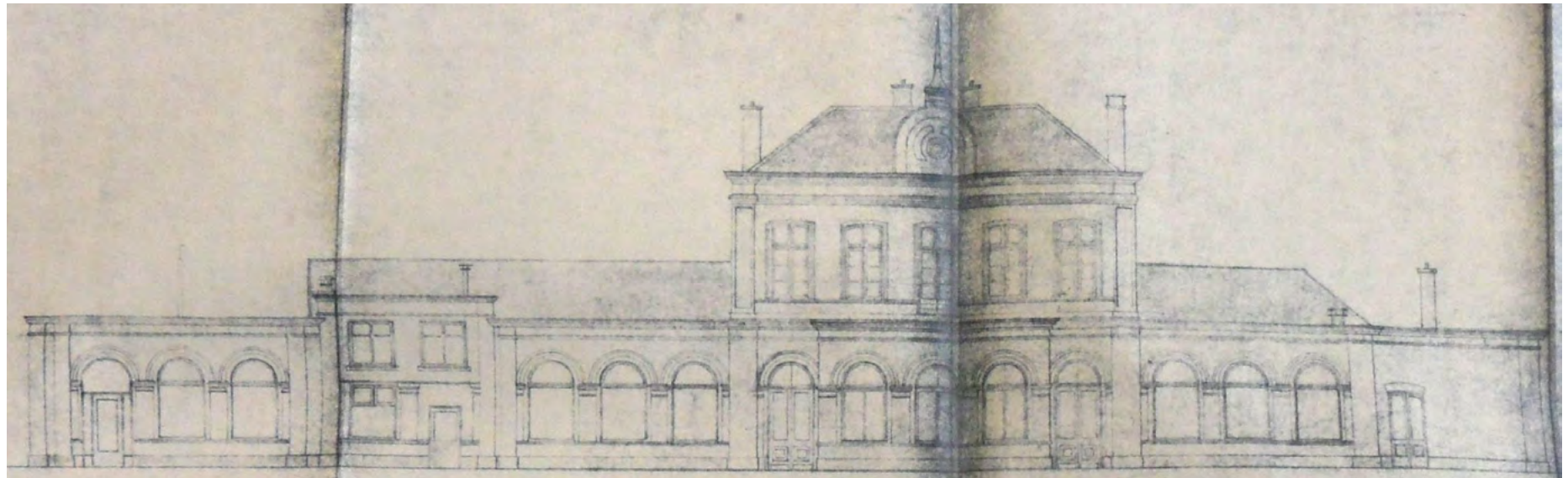
De uiteindelijke verbouwing vond in 1971-72 plaats.

Bij deze verbouwing werd ook de doorgang vanuit het voorhuis naar de westelijke voorhal (toen kantoor) dichtgemaakt.

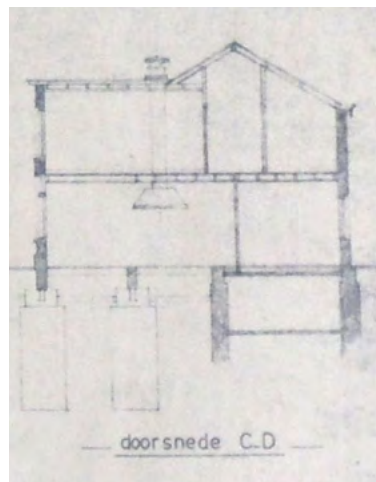
In de jaren '60 is het deel van de perronkap langs de oostvleugel afgebroken. Mogelijk bij de aanleg van de voetgangerstunnel direct naast het station in 1966-67.

In 2012 is het stationsgebouw van Winschoten uitwendig gerestaureerd naar de situatie van 1904. Daarbij is de voorhal aan het hoofdvolume herbouwd. De perronkap langs de zijgevel van de oostvleugel is niet herbouwd.

Aan het interieur is de verbouwingsgeschiedenis af te lezen in de 19e- en vroeg 20e-eeuwse ruimteverdeling, de 19e-eeuwse schouw in de voormalige wachtkamer, kolommen van de voorbouw aan de wachtkamers uit 1904 en het lokettenfront in de vestibule uit 1970.



Afb. 2.4.29 De voorgevel van Winschoten op de kaart van de bestaande toestand. In de zuidvleugel (links) is de uitbouw zichtbaar met (boven)woning voor de restaurateur. Op de begane grond bevond zich de keuken. Detail van kaart, getekend 26-02-1965, doorsnede toegevoegd 26-06-1970 (zie hieronder), kaart goedgekeurd 07-1971. HUA, Archief NS



Afb. 2.4.30 Doorsnede van de zuidvleugel, met de keuken en de bovenwoning. Detail van bovenvermelde kaart. HUA, archief NS.



Afb. 2.4.31 Aanzicht van het station voor modernisering van 1971. Links midden in de oostvleugel de uitbouw van de woning, voor de hoofdentree is het oude voorportaal zichtbaar met moderne stationsklok. Foto 1970.



Afb. 2.4.32 Voorgevel van het station in 2009, met de voorhal uit de jaren '70.



Afb. 2.4.17 De vestibule van station Harlingen in 1973. De nieuwe loketwand is tussen de oude rondbogen geplaatst. Het plafond is vervangen en voorzien van nieuwe verlichtingsarmaturen. Foto Beeldbank RCE



Afb. 2.4.18 De voorgevel van station Harlingen in 1935. Alle hardstenen geveldelen hadden hun natuurlijke grijze kleur. Op de voorgevel is de stationsklok nog aanwezig.

HARLINGEN

Station Harlingen is slechts op onderdelen gewijzigd. In 1869 werden in de vleugels een aantal ruimten heringedeeld (afb. 2.4.19). De vleugels zijn echter nooit vergroot. Hierdoor heeft Harlingen tot op heden het oorspronkelijke model van het standaardtype.

In de oostvleugel was één entree aan de straatzijde aanwezig. Uit foto's blijkt dat deze tussen 1869 en 1900 is vervangen door een raam en dat een raam is aangebracht in de ruimte (1869) 'telegraaf/ voorlopig bergplaats'. Tussen 1930 en 1935 is nog een raam aangebracht, in de ruimte ernaast (1869) 'magazijn voor de stationsdienst'.

In de westvleugel bleven entree en raam lange tijd ongewijzigd. Tussen 1960 en 1970 is deze entree verwijderd en dichtgemetseld.

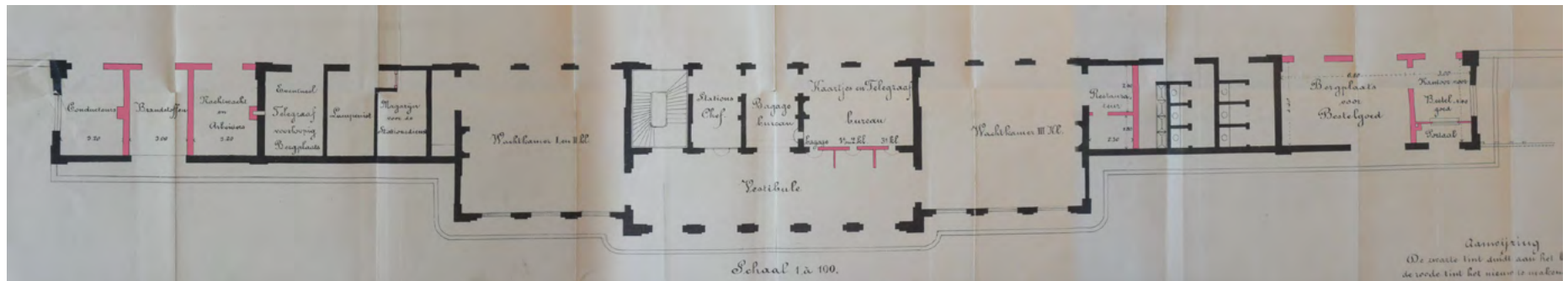
Voor 1950 is aan de perronzijde een uitbouw geplaatst aan het plaatskaartenkantoor (afb. 2.4.20). In die tijd werd ook het trappenhuis op de begane grond met de helft versmald, om een via een gang een directe doorgang te creëren naar het perron.

Voor of rond 1960 zijn aan de straatzijde in de blinde westvleugel drie smalle ramen aangebracht (afb. 2.4.21). In 1971 is er één dichtgemetseld en op een foto uit 1993 zijn ook de beide andere ramen verwijderd.

Begin jaren '60 werd, net als elders, het station gemoderniseerd. Aan de buitenzijde werden alle muurdelen witgeschilderd. Van de voorgevel werd de stationsklok verwijderd en een strakke daklijst geplaatst.

Intern werd de loketwand vervangen. Deze werd echter ingepast in oude rondbogen. De vestibule kreeg een tegelvloer. Ook de wanden werden betegeld tot aan de kapitelen van de bogen. Aan de hoofdentree werd half in en half buiten het gebouw een tochtportaal geplaatst (afb. 2.4.17). De deuren naar de restauratie werden vervangen door een deur met raam. De ramen in de straatgevel kregen grote enkelruits vensters. Veel oude inrichtingselementen bleven bewaard, zoals (perron)deuren, inclusief het hang- en sluitwerk. Veel binnendeuren werden slechts afgetimmerd met boardplaat. Eind 20e eeuw is station Harlingen gerestaureerd. Hierbij zijn grote delen van het station witgeschilderd gebleven. De vlakken van de pilasters op de verdieping, grote delen van de daklijsten en diverse rondbogen kregen wel een kleur. Het overheersende wit geeft het station echter een vlakke uitstraling, zeker vergeleken met de oorspronkelijke levendige gevel (afb. 2.4.18) waarin de afwisseling tussen materiaalgebruik veel meer geaccentueerd was.

Voor de huisvesting van Zorggroep Kardan is het pand in 2011 opnieuw opgeknapt. Hierbij zijn de boardplaten van de oude deuren verwijderd. In het gebouw zijn door de eenvoudige verbouwingen altijd originele onderdelen bewaard gebleven. Bijzonder hierbij zijn de diverse originele binnen- en buitendeuren, met oud hang- en sluitwerk.



Afb. 2.4.19 Kaart voor de interne verbouwing van station Harlingen in 1869. In de beide vleugels worden ruimten en de perronzevel heringedeeld. In de vestibule wordt het lokettenfront aangepast. Direct valt op dat de loketten niet centraal, maar rechts in het hoofdvolume zijn geplaatst. In de oostvleugel (links) is één entree aan de straatzijde, in de westvleugel een entree en een raam.



Afb. 2.4.20 Op het perron is aan het plaatskaartenkantoor een uitbouw geplaatst. Vermoedelijk gebeurde dit kort voor 1950.



Afb. 2.4.21 Het station rond 1960. In de westvleugel (rechts) met het platte dak zijn aan de straatzijde drie smalle ramen aangebracht. Op de voorgevel is de klok verdwenen en een strakke daklijst geplaatst.



Afb. 3.2.1 Winschoten op de kaart uit de Gemeente-atlas, circa 1870. Het station ligt ten zuiden van de bebouwde kom van het kleine stadje.



Afb. 3.2.2 Winschoten op de kaart 2011. De stad is voornamelijk naar het noorden uitgebreid. Ten zuiden van het station zijn slechts enkele woonwijken gerealiseerd.

3.2 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

3.2.1 WINSCHOTEN

Economisch stelde Winschoten in de 17e eeuw nog niet veel voor. Mede als gevolg van veel oorlogsschade in de 16e en 17e eeuw. De ontsluiting van Winschoten begon in 1653 met het doortrekken van het Schuitendiep (Winschoterdiep) tussen stad Groningen en Winschoten. Slechts op kleine schaal konden wegen worden verbeterd. Hierdoor lag Winschoten tot in de 19e eeuw min of meer geïsoleerd ten oosten van de uitgestrekte veenmoerassen van Drenthe en Groningen. Slechts in de zomer waren wegen hier begaanbaar. In de 18e eeuw nam de welvaart iets toe, met een hoogtepunt in de 19e eeuw, nadat de stad in 1825 stadsrechten werden verleend. Sindsdien groeide Winschoten uit tot het centrum van Oost-Groningen. In 1867 werd Winschoten aangesloten op de Staatsspoorlijn B Harlingen-Nieuweschan. Deze lijn was bedoeld om de geplande zeehaven Harlingen te verbinden met het (Duitse) achterland. Hier-

door zou Winschoten een belangrijke goederen-overslagfunctie krijgen bij de landsgrens. De ontwikkeling van de Harlingse haven stopte echter en Winschoten werd vooral een regionaal grensstation. De stad werd hiermee wel duurzaam ontsloten. De stoomtram was een belangrijke ontsluitingsfactor voor het omringende platteland. Zo vroegen inwoners van Bellingwolde in 1898 een tramlijn naar Winschoten aan, omdat daar het treinstation en de scholen aanwezig waren. Tot in de Tweede Wereldoorlog was Winschoten een bescheiden handelsstad, mede door de aanwezigheid van een grote Joodse gemeenschap. In de oorlog werd deze gemeenschap gedeporteerd en kort na de oorlog zakte het goederentransport tussen Nederland en Duitsland in. Hierdoor nam het economisch belang van Winschoten sterk af. Desondanks breidde de stad zich in later jaren behoorlijk uit.



Afb. 3.2.3 Harlingen op de kaart uit de Gemeente-atlas, circa 1870. Het station ligt pal ten zuidoosten van de omgrachte oude stad. Ten noordwesten ligt station Harlingen Haven.

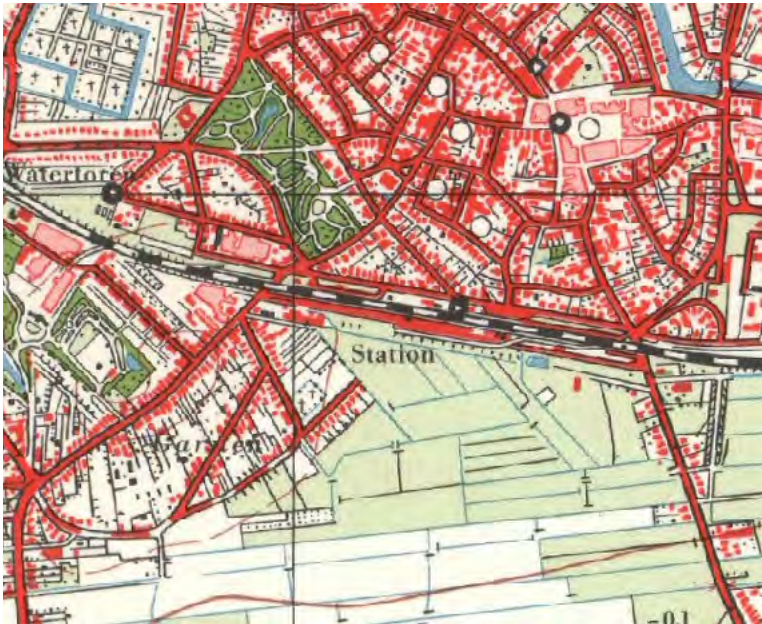
3.2.2 HARLINGEN

Harlingen is vanouds een belangrijke havenstad in Noord-Nederland, verbonden met Engeland en Scandinavië. De haven was altijd ijsvrij, een zeer belangrijk economisch gegeven waardoor de stad een (inter)nationale rol speelde. Tot in de 18e eeuw was Harlingen een belangrijke handelsstad. Daarna stagneerde de economische bloei en ook leed de stad enorme schade door de grote watersnood van februari 1825. In 1843 was Harlingen de armste stad van Friesland. Het eerste plan om Harlingen op het spoor aan te sluiten dateert van 1845; een verbinding van zee via Nieuweschans naar Hamburg en naar het zuidoosten aansluiting op de opkomende industrie-regio Twente. Dit plan ging niet door, mede doordat het Duitse Tolverbond vanaf 1850 Noord-Duitse havensteden ontwikkelde om minder afhankelijk te zijn van de Nederlandse havens. De grensoverschrijdende spoorwegen kwamen hierdoor minder prominent op de ontwikkelingsagenda. De ontwikkeling van de Harlingse haven ging toch verder en in 1851 was een haven voor stoomschepen gereed. In diezelfde tijd werd de Rijksweg naar Leeuwarden opgeleverd. Tussen 1861 en 1876 werd de haven door Staats-spoorlijn 1 via Leeuwarden, Groningen en Nieuweschans verbonden met Duitsland, de voorsnog aanzienlijke internationale lijn als onderdeel van de transportroute naar Engeland. Harlingen kreeg daarbij een stads- en een havenstation. Het 'stadsstation'



Afb. 3.2.4 Harlingen op de kaart 2011. De stad is qua bewoning naar het oosten en zuiden uitgebreid. Het oude station is hierdoor in de bebouwde kom komen te liggen. Ten noordwesten nabij, de veerhaven, ligt het station Harlingen Haven (groene cirkel).

kreeg een gebouw 3e Klasse, wat het verwachte belang van Harlingen onderstreepte. In 1873 werd nog een nieuwe haven en vaargeul geopend. In diezelfde jaren verschoof de staatsaandacht en -steun van Harlingen en Vlissingen naar Amsterdam. Het Noordzeekanaal werd in 1876 geopend, om Amsterdam weer bereikbaar te maken voor zeeschepen. Rotterdam groeide zelfstandig door. Het havenbedrijf van Harlingen leidde sindsdien een kwijnend bestaan. De grootse plannen werden in 1889 als mislukt beschouwd. Een stationsgebouw bij het havenstation is daarom ook nooit gebouwd. Spoor en haven werden rond 1900 wel verbonden met het stoomtramnetwerk. Hierdoor werd Harlingen voor reizigersvervoer zeer relevant als schakel tussen de provinciale plaatsen en (de boot naar) Amsterdam en Engeland. Tegenwoordig is Harlingen de op vier na grootste plaats van Friesland. De haven is nog steeds de belangrijkste van de provincie. Het spoor heeft, behalve voor toeristen naar de Waddeneilanden, vooral een sterk regionale functie gekregen.



Afb. 3.2.1 Winschoten op de topografische kaart van 1960. Het terrein ten zuiden van het station bestaat nog vrijwel geheel uit agrarisch gebied.



Afb. 3.2.4 Rechts het begin van de Stationsstraat met villabebouwing, gezien vanaf het station. Op de voorgrond de Stationsweg.

3.2.2 HET STATION EN DE STEDELIJKE INFRASTRUCTUUR

De stationslocaties en de ontwikkeling van de omliggende bebouwing

De stations van Winschoten en Harlingen en Leeuwarden staan aan de rand van de 19e-eeuwse bebouwingsschil rond de oude stadskern. Net als bij de meeste Nederlandse stations is de oude (infra)structuur naar het station toegegroeid. Evenals bij de meeste dorpen en kleine steden vormde het spoor hier de begrenzing van de 19e en vroeg 20e eeuwse nieuwbouw. Het station van Winschoten (afb. 3.1.1) stond op ruime afstand van de bebouwde kom. Het station van Harlingen (afb. 3.1.5) stond in de nabijheid van bestaande bebouwing.

Bij Winschoten lag het station tussen de landerijen. Tussen stad en station werd eind 19e eeuw een stratenplan ontwikkeld, pas rond de jaren dertig stond er zoveel bebouwing langs dat er sprake is van een bebouwde kom. Halverwege de jaren '50 worden woonwijken aan de zuidwestzijde gepland. Deze worden op ruime afstand van het emplacement aangelegd (afb. 3.2.1).

Station Harlingen is altijd redelijk vrij in de stedelijke ruimte blijven staan. Slechts aan de noordoostzijde is bebouwing langs de Stationsweg gerealiseerd. Tussen station en stad lag en ligt een breed profiel van Stationsweg, wandelpark en stadsgracht. Eind jaren '50 wordt een woonwijk aan de zuidzijde gebouwd, tussen het station en de dan geplande provinciale weg N31 naar de Afsluitdijk. Nieuwbuurwijken uit latere decennia liggen verder het station, ten oosten van de N31.

De actuele stedenbouwkundige structuur rond de stations

Wat stedenbouwkundig opvalt aan de locaties is dat de stations vrij direct aan de openbare weg staan, zonder een van oorsprong bewust vormgegeven stationsplein. Slechts een (zeer) brede stoep en opstelstroken voor auto's en bussen scheiden de stationsgevels van de straat.

In veel steden in Nederland was de bouw van een station aanleiding tot aanleg van een speciale stationsweg- of laan. Deze vormden vaak de eerste *geplande* stadsuitbreidingen buiten het oude centrum. Langs deze weg werden villa's gebouwd. In Winschoten is de stationsstraat een bescheiden villastraat die min of meer voor het station uitkomt. Omdat deze straat onder een sterk schuine hoek bij het station ligt, heeft deze niet het effect van een laan naar het station (afb. 3.2.4). In Harlingen is geen 19e-eeuwse weg bewust naar het station gericht. Te Harlingen staat het station met de blinde oostvleugel in de as van de al oudere Zuidoostersingel, het hoofdvolume is door de huidige beplanting van het aangrenzende wandelpark niet zichtbaar (af. 3.2.5). De voorliggende Stationswegen van Winschoten (afb. 3.2.6) en Harlingen (afb. 3.2.7) hebben een belangrijke verkeersfunctie als (invals)weg in de stad. De stationswegen zijn in beide steden in de tweede helft van de 20e eeuw verbreed. Gezien de rooilijn van de tegenover het station staande bebouwing, werd de nieuwe wegbreedte vooral ingekort op de ruimte voor het station. Dit verklaart deels de tegenwoordige afwezigheid van een pleinruimte voor het stationsgebouw.



Afb. 3.2.6 Winschoten, de Stationsweg met links de rand van het centrum en rechtsachter het busstation.



Afb. 3.2.7 Harlingen, de Stationsweg, gezien naar het oosten



Afb. 3.2.5 Harlingen, het zicht op de oostvleugel van het station vanaf de Zuidoostersingel.
Bron; Google Streetview



Afb. 3.2.9 Winschoten, tunnel-uitgang aan de zuidzijde, gezien vanaf het perron.



Afb. 3.2.12 Harlingen, het open terrein ten zuiden van het station, gezien vanaf het perron.

Na opening van een station werden daar nabij in de meeste plaatsen restaurants en hotels geopend. Te Winschoten is dit op bescheiden schaal nog aanwezig. Bij station Harlingen zijn dergelijke reizigersvoorzieningen nooit ontwikkeld.

De 'achterzijde' van de stationscomplexen

Zoals eerder beschreven maakten de steden op verschillende tijdstippen een spoor-sprong. Omdat de stations aan de achterzijde vrij uitgebreide emplacementen hadden, ligt de bebouwing wat verder van het station. Om de stations ook aan die zijde bereikbaar te maken kreeg Winschoten (afb. 2.3.9) een achterentree. Harlingen ligt tussen twee spoorovergangen in en heeft nooit een achterentree gekregen.

In Winschoten is het stedelijk gebied ten zuidwesten van het spoor vanaf de jaren '50 op kleine schaal ontwikkeld (zie ook afb. 3.1.2). NS was over deze ontwikkeling te spreken; een interne brief van 10 oktober 1956 over de stationstunnel meldt "voor N.S. zijn deze plannen gunstig, omdat daardoor het station zijn excentrische positie zal verliezen."

Bij beide stations is aan de achterzijde door opbraak van emplacementdelen ruimte vrijgekomen voor recente herontwikkeling. Dit betreft kantoor- en/of schoolcomplexen. Te Winschoten (afb. 3.2.9) en Harlingen (afb. 3.2.12) is de open, onbebouwde ruimte aan de achterzijde van het station tot op heden aanwezig binnen de stedenbouwkundige structuur.



Afb. 4.1.1 Winschoten. De perrons voor de stoomtram ten oosten van het stationsgebouw. Op de achtergrond de oost- en voorgevel van het station. Foto 1941.



Afb. 4.1.2 De sporen op het emplacement van station Harlingen. Foto circa 1930.

3.4 EMPLACEMENT CONTEXT

Inleiding

In dit hoofdstuk worden de stationsgebouwen van Winschoten en Harlingen beschreven binnen de context van het omringende emplacement. In de actuele situatie hebben de emplacementen van Winschoten en Harlingen hun oude omvang, die zij uiteindelijk begin 20e eeuw kregen.

3.4.1 ALGEMENE ONTWIKKELING VAN DE EMPLACEMENTEN

De emplacementen werden tegelijk met of kort na de stationsbouw voorzien van onder meer opslag voor water en kolen, goederenloodsen, locomotief- en rijtuigloodsen en soms extra perron(lengte)s.

Het emplacement werd eind 19e of begin 20e eeuw uitgebreid met een (eind)halte van de stoomtram. Personen, goederen en vee konden zo vanuit de omgeving overstappen op (boven)regionaal transport. In jaren '20 en '30 zijn de meeste tramstations verwijderd. Hiervoor in de plaats kwamen haltes voor het opkomende busverkeer. Te Winschoten gebeurde dit overigens pas na de Tweede Wereldoorlog (afb. 4.1.1).

Vanaf de jaren '30 neemt het aantal fietsbezitters toe. In of naast de stations verschijnen dan de eerste rijwielstallingen. Na de Tweede Wereldoorlog werden na vervanging van de stoomtreinen de bijhorende inrichtingselementen langzaamaan allemaal verwijderd. De oppervlakte van de emplacementen bleef vaak wel behouden, zie de afbeeldingen bij de navolgende locatiebeschrijvingen. In die jaren groeit het particuliere autoverkeer en komt er vraag naar parkeerplaatsen bij de stations. Uit de gearchiveerde NS-correspondentie, intern of met de betreffende gemeente, blijkt (gebrek aan) parkeerruimte vanaf eind jaren '50 een terugkerend thema. Dit werd doorgaans opgelost door vrijgevalen emplacementruimte bij de stations in te richten als parkeerplaats.

Tot ver in de 20e eeuw waren goederenloodsen een vast onderdeel van de inrichting van een stationscomplex. Door veranderingen in goederenstromen en opheffing van spoordiensten hiervoor raakten de loodsen buiten gebruik. Bij vrijwel alle stations werden de overbodige op- en overslagruimten gesloopt. Het bijbehorende sporenstelsel werd dikwijls vereenvoudigd.



Afb. 4.1.3 Luchtfoto van station Winschoten, met emplacement, voor de restauratie van het gebouw. Op de achtergrond het uitgebreide terrein van het vroegere emplacement. Foto J. Zuidema, 2005



Afb. 4.2.1 Het lege emplacement van Winschoten op een recente luchtfoto. Ten westen van het station (links) ligt de parkeerplaats, ten oosten staat de hal van het grote busstation op de plaats van het vroegere stoomtramstation. Bron: Google earth

3.4.2 DE EMPLACEMENTEN PER LOCATIE

Ontwikkeling van het emplacement Winschoten

Het tegenwoordige emplacement van Winschoten heeft de oude omvang. Het station twee lange perrons; perron één wordt ter hoogte van het gebouw overkapt door de originele perronkap, perron twee is een onoverdekt eilandperron. Het emplacement ligt grotendeels braak, waardoor er een grote, open ruimte aan de zuidzijde van het station ligt (afb. 4.1.3 en 4.2.1). Ten oosten van het terrein ligt achter het busstation nog een oude laad- en losweg (afb. 4.2.2). Ten westen van het stationsgebouw liggen en grote rijwielstalling en een parkeerplaats.

Het emplacement van Winschoten was uitgebreid vanwege de functie als grensstation (afb. 4.2.6). In 1892 werden onderdelen gemoderniseerd en onder meer rangeerdraaischijven opgeruimd. Het archiefdossier bevat veel correspondentie over het emplacement. Tot in de jaren '50 over noodzakelijke uitbreiding van sporen en los- en laadwegen in verband met verwacht industriële groei te Winschoten. In 1952 werd voor reizigersvervoer het perron twee verlengd. Uit 1956 dateren het eerste onuitgevoerde plan voor een voetgangerstunnel naar de zuidzijde.

Vanaf de jaren '60 is duidelijk dat Winschoten voor goederen op- en overslag steeds minder belangrijk is. Stukken betreffen dan het vereenvoudigen van het uitgebreide sporenstelsel, door onder meer het verwijderen van wissels. In samenhang met de veranderingen in het materieel werden vanaf toen perrons en sporen aangepast. Hierbij waren nog steeds de rangeermogelijkheden voor grensoverschrijdende goederentreinen van belang. In maart 1960 bleek dat de rangeerinrichting en goederenopslag deels overbodig is geworden, omdat het goederenvervoer zich steeds meer heeft verplaatst naar Veendam. Laad- en loswegen te Winschoten werden volgens plan gesaneerd en de sporensituatie nog verder vereenvoudigd (zie ook afb. 4.2.7).

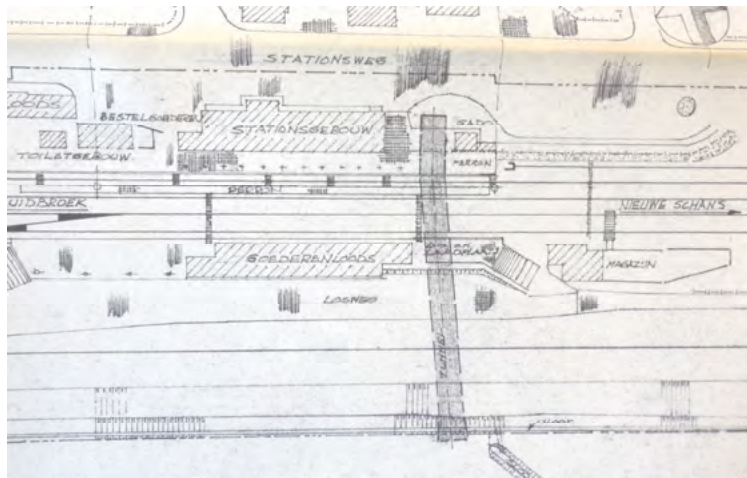
Om de nieuwbouwwijken ten zuiden van het station toch aan te sluiten op het spoor werd in 1966 en '67 direct naast het station een voetgangerstunnel aangelegd naar de zuidwestzijde (afb. 4.2.3). Hiervoor werd de verlenging van perron twee weer verwijderd, onder vermelding dat dit deel niet gebruikt werd. Recent is de vormgeving van de tunnel gemoderniseerd.

Voor en naast het stationsgebouw werd het complex ook aangepast aan nieuwe eisen. In 1948 werd de stoomtram (afb. 4.1.1) vervangen door busdiensten en in 1949 tramspoorinfrastructuur verwijderd. De bussen van streekvervoerbedrijf GADO hadden lange tijd een stopplaats voor het station en een losse stalling elders. Beiden waren begin jaren '60 echter te klein. Hiervoor werd in 1966 op de plek van tramhalte het nog bestaande overdekte busstation gebouwd (afb. 4.2.4). Het grote gebouw met sterk verwaarloosd uiterlijk is negatief beeldbepalend voor de huidige uitstraling van stationscomplex. In de jaren '70 zijn dienst- en opslagbouwwerken ten westen van het stationsgebouw gesloopt. Op dit nadien verruigde terrein zijn later de huidige uitgebreide rijwielstalling en een parkeerplaats (afb. 4.2.5) aangelegd.

In de jaren '90 werd de grote goederenloods (afb. 4.2.8 en 4.2.9) afgebroken. Hierdoor is nu het stationsgebouw het enige bouwwerk op het complex dat dateert uit de tijd dat station Winschoten vol in bedrijf was.



Afb. 4.2.2 Een voormalige laad- en losweg aan de oostzijde op het emplacement van Winschoten. Met restanten van de oude keienbestrating



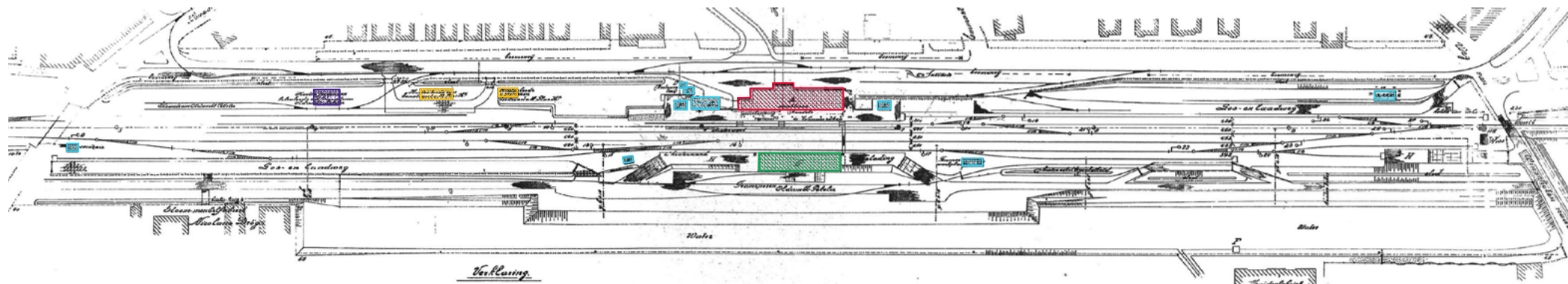
Afb. 4.2.3 De aanleg van de tunnel naar de zuidwestzijde. Op het emplacement zijn diverse bijgebouwen nog aanwezig, zoals de grote goederenloods recht tegenover het stationsgebouw en bijgebouwen aan de westzijde. Detail van kaart 06-1966. HUA, Archief NS



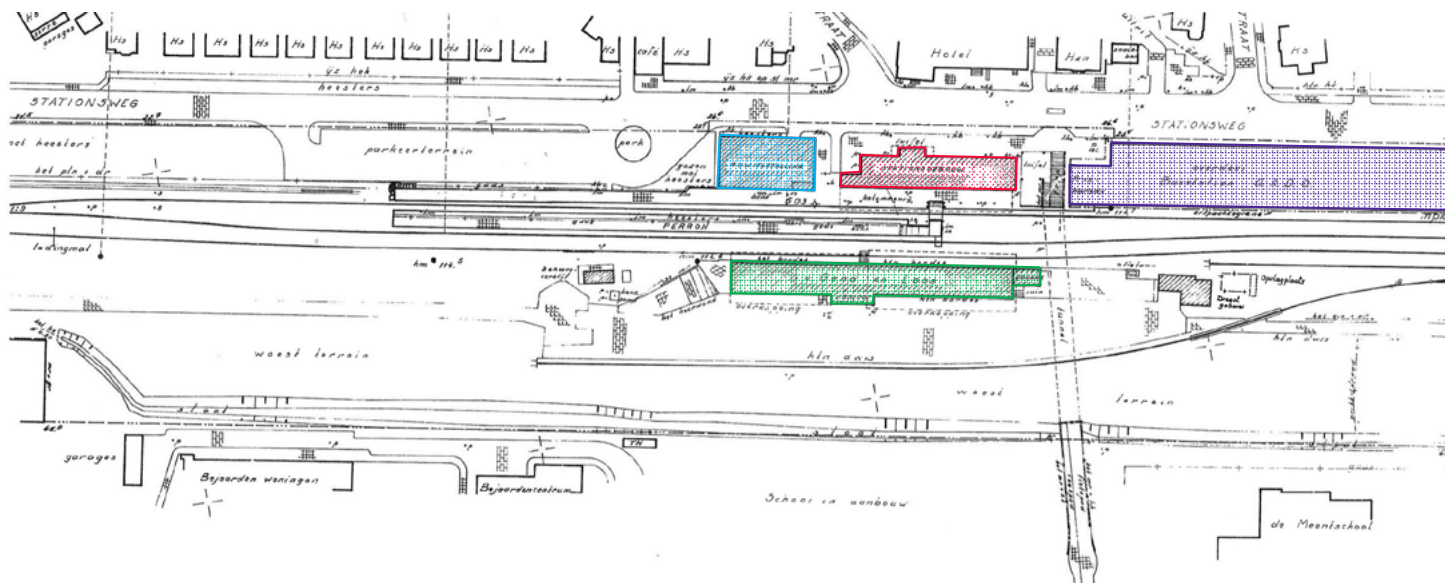
Afb. 4.2.4 Het overdekte busstation uit 1967, direct naast het treinstation. Het gebouw is verouderd en ziet er tegenwoordig sterk verwaarloosd uit.



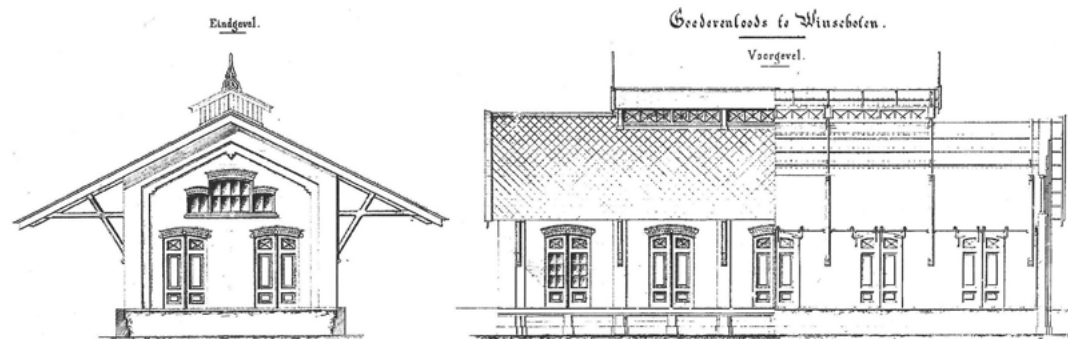
Afb. 4.2.5 De parkeerplaats ten westen van het stationscomplex, tussen het spoor (links) en de Stationsweg (rechts).



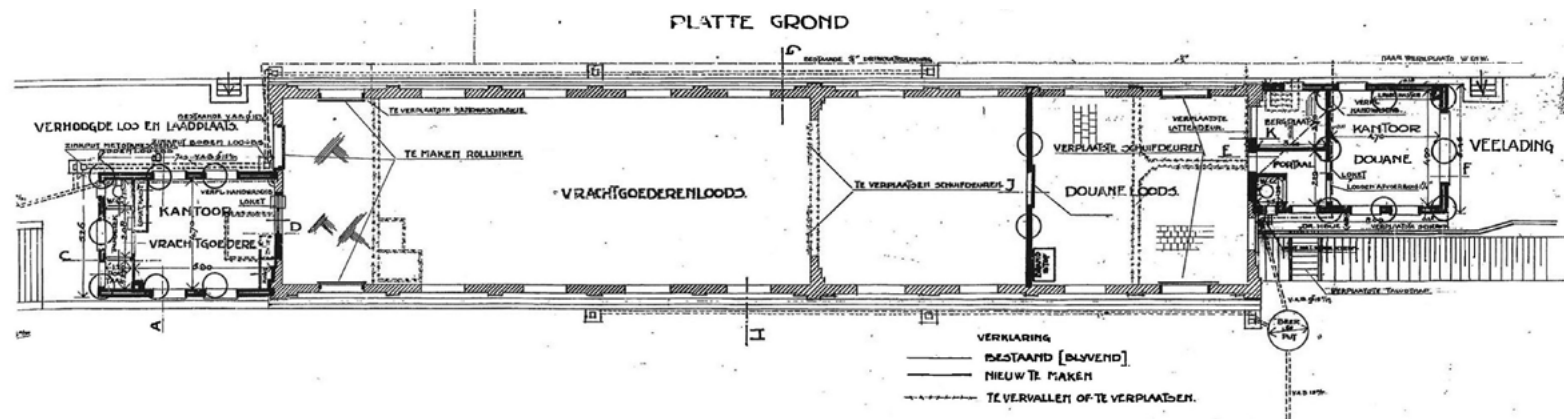
Afb. 4.2.6 Ongedateerde overzichtskaart van het emplacement van Winschoten. De bebouwing is gemarkeerd; hoofdgebouw (rood), goederenloods (groen), overige loodsen en opstallen (blauw), loods voor de stoomtram (paars) loodsen voor particuliere bedrijven (geel). Gezien de vorm van de goederenloods te dateren voor 1936. Ten noordoosten van het station is de halte voor de stoomtram. De tramsporen liggen met diverse wissels ten noorden en zuiden van het station en hebben aan de noordwestzijde een aftakking langs de westelijke loods. Aan de zuidzijde liggen de tramsporen langs goederenloods en laadperrons. Detail van Emplacement Winschoten, z.j., NS-archief, HUA.



Afb. 4.2.7 Overzichtskaart van het vereenvoudigde emplacement van Winschoten uit 1975. De goederenloods (groen) is dan recent weer vergroot. De sporensituatie is sterk vereenvoudigd. Naast de goederenloods is de voetgangerstunnel ingetekend. Ten westen van het station is een rijwielstalling geplaatst (blauw) en ten oosten van het station is het busstation gebouwd (paars). Detail van kaart met emplacement Winschoten, 02-75, NS-archief, HUA.



Afb. 4.2.8 Bestekstekening uit 1868 voor goederenloods te Winschoten. Detail van de bestekstekening Goederenloodsen te Hoogezand, Zuidbroek en Winschoten, verhoogde losplaats te Scheemda, V juli 1868. NS-archief, HUA



Afb. 4.2.9 Bestekstekening uit 1936 voor vergroting van de goederenloods te Winschoten met twee aanbouwen. Tussen 1868 en 1936 blijkt de loods een eerdere keer te zijn vergroot. Detail van de bestekstekening Vergroten van de vrachtgoederenloods en maken van aanbouwen voor de kantoren voor vrachtgoederen en douane te Winschoten, 01-10-1936. NS-archief, HUA



Afb. 4.2.15 Het lege, bescheiden emplacement van Harlingen op een recente luchtfoto. Ten oosten van het station (rechts) ligt de parkeerplaats, op de plek van de vroegere locomotief-/rijtuigloods. Bron: Google earth

Ontwikkeling van het emplacement Harlingen

Harlingen heeft een emplacement van bescheiden omvang, vergeleken met de andere complexen van het type (afb. 4.2.15). Het station heeft een perron met originele peronkap en een onoverdekt eilandperron (4.2.17). Het emplacementdeel ten zuiden van het spoor ligt braak. Ten oosten van het stationsgebouw zijn een rijwielstalling en parkeerplaats aanwezig. Het station heeft in tegenstelling tot de andere locaties geen busstation. Voor het gebouw zijn enkele bushaltes aanwezig.

Bij de bouw van het station werd het emplacement volledig uitgerust met onder meer locomotief- en wagonloodsen, goederenopslag en veelading. Aan de oostzijde stond aan weerszijden van het spoor een loods (afb. 4.2.16).

In 1879 werden verbindingssporen naar de (nieuwe) haven aangelegd. Omdat het economisch en transitobelang van Harlingen sterk achterbleef bij de verwachtingen, waren ook diverse emplacement-onderdelen minder in gebruik. Maar het station funktioneerde goed als regionaal vervoersknooppunt. In 1910 werd een seinhuis aan het complex toegevoegd. In 1929 werden de draaischijven voor locomotieven en wagons gemoderniseerd.

Tussen 1926 en 1950 was een (nationaal) plan om een spoorlijn Amsterdam-Anna Pauwlonia via de Afsluitdijk door te trekken naar Harlingen. Dit betekende een grote aanpassing aan het emplacement. Het plan vond echter geen doorgang. In de jaren dertig werd de spoorinrichting voor het baanvak Harlingen-Tzummarum opgeruimd.

In de jaren '80 van de 20e eeuw zijn de locomotief- en wagonloodsen ten oosten van het station gesloopt. Hiervoor in de plaats kwamen rijwielstalling en parkeerplaats op het emplacement (afb. 4.2.18) en aangrenzend een tankstation.

Het emplacement ten zuiden van spoor kreeg na verwijdering van de inrichting tot op heden geen nieuwe invulling.



Afb. 4.2.16 De perrons te Harlingen in 1902, met op de achtergrond de locomotief- en rijtuigloots. .



Afb. 4.2.17 Station Harlingen aan de westzijde, met beide perrons. Tussen de perrons ligt een onbewaakte spoorovergang.



Afb. 4.2.18 Zicht op het oostelijk emplacement met parkeerplaats en rijwielstalling, gezien vanuit de zolder van het hoofdvolume.

4 ONTWIKKELING VAN DE OVERIGE STATIONS VAN HET TYPE 3E KLASSE, WINSCHOTEN

4.1 GEBRUIKSGESCHIEDENIS EN LATERE VERBOUWINGEN

De gebruiksgeschiedenis verloopt voor de zes overige stations op hoofdlijnen op vergelijkbare wijze. De diverse verbouwingen zijn bij de stations zeer verschillend verlopen. Van de zes overige oorspronkelijke stations type Winschoten zijn er nog twee bestaand; te Alkmaar en Leeuwarden. De stations van Den Helder, Eindhoven, Steenwijk en Tilburg zijn gesloopt en vervangen door een nieuw gebouw. In dit hoofdstuk komen met name de vier bestaande stations aan bod. In paragraaf 2.5.1 wordt de gebruiksgeschiedenis toegelicht en in paragraaf 2.5.2 wordt een algemeen overzicht van de latere verbouwingen gegeven.

4.1.1 GEBRUIKSGESCHIEDENIS

Het gebruik van de stations verliep tot aan het vierde kwart van de 20e eeuw nagenoeg gelijk. De stations werden diverse malen gemoderniseerd en uitgebreid. Door verandering en wegvallen van bepaalde spoorgebonden functies werden ruimten herbestemd. Al tussen 1880 en 1910 voldeed de beschikbare ruimte op de stations niet meer en werden de gebouwvleugels en bijgebouwen flink uitgebreid.

Gebruiksentwikkeling van Alkmaar en Leeuwarden

In de steden Alkmaar en Leeuwarden werden de stations vanwege de demografische ontwikkelingen al in vroeg stadium sterk vergroot. Door de gestegen behoefte aan gebruiksruimten werden de vleugels uitgebreid, eindpaviljoens gebouwd en losstaande bijgebouwen geplaatst. Te Alkmaar werd ten behoeve van personeelsruimten een verdieping op de vleugels geplaatst (afb. 2.4.16).

Bij beide stations ontstond behoefte aan een representatieve stationshal. Op station Leeuwarden is hiertoe in 1904 de personeelswoning uit het hoofdvolume verwijderd en werd het gehele hoofdvolume omgebouwd tot hoge stationshal. Te Alkmaar werd na de Tweede Wereldoorlog de straatzijde van de woning verwijderd en de voorgevel voorzien van een hoge glazen pui. De perronzijde van de woning werd verbouwd tot kantoorruimte. Eind jaren '60 is bij rayon-herindeling het rayon Alkmaar opgericht. Het station wordt dan voorzien van extra dienstgebouwen en personeelsruimten.

Na opheffing van stationsfuncties raakten de gebouwen verouderd. Rond 2000 zijn de vleugels van de stationsgebouwen van Alkmaar (afb. 2.4.1 en 2.4.2) en Leeuwarden (2.4.3) heringedeeld en ingericht met winkels en horecagelegenheden. Met name station Leeuwarden voldeed niet aan de actuele ruimte-gebruik-vraagstukken en werd intern ingrijpend gewijzigd (afb. 2.4.4).



Afb. 2.4.1 Het huidige aanzicht van station Alkmaar. De verschillende gebruikers van het stationsgebouw strijden om de aandacht.



Afb. 2.4.2 De kleine vleugelpaviljoens aan het hoofdvolume van Alkmaar zijn in gebruik bij een automatiek (afb.) en een bloemenzaak.



Afb. 2.4.3 Het huidige aanzicht van station Leeuwarden. De vele gebruikers zijn aan de voorzijde niet opvallend aanwezig.



Afb. 2.4.4 De heringerichte westvleugel van station Leeuwarden, gezien vanuit de centrale hal.

Gebruik van de emplacementen

Na de Tweede Wereldoorlog raakten op de emplacementen de locomotief- en goederenloodsen, kolen- en wateropslag, grote laadperrons en veestalling in onbruik. Deze onderdelen werden gaandeweg opgeruimd. Voor de oorlog is vaak al de stoomtram-infrastructuur verwijderd. Voor of naast het station werd een busstation ingericht, met bijbehorende bebouwing. Vanaf de jaren '50 is er een steeds toenemende behoefte aan parkeerruimte voor auto's en stallingsruimte voor (brom)fietsen. Delen van het complex worden hiervoor ingericht. Te Alkmaar en Leeuwarden werden nieuwe noodzakelijke emplacementonderdelen toegevoegd. Ook is op de aangrenzende busstations de bebouwing vernieuwd en vergroot. De opnieuw beschikbare ruimte te Winschoten en Harlingen bleef grotendeels ongebruikt (zie afb. 4.1.3), een deel van het terrein werd te Winschoten ingericht als parkeerplaats.

ACTUEEL GEBRUIK VAN DE STATIONS

De stations van Alkmaar en Leeuwarden zijn beiden in gebruik als station, met maximum service faciliteiten.



Afb. 2.4.11 Station Steenwijk in 1970, twee jaar voor de afbraak.



Afb. 2.4.12 Station Leeuwarden rond 1900. De vergrote vleugels zijn goed zichtbaar, de bovenwoning in het hoofdvolume is nog intact.

4.1.2 LATERE VERBOUWINGEN

De acht oorspronkelijke stations van het type Winschoten hebben zich verschillend ontwikkeld. De meeste *steden* die dit 3e Klasse-station kregen, groeiden na 1870 sterk uit, waardoor al in vroeg stadium ook de stations fors werden uitgebreid. De steden Winschoten, Harlingen en Steenwijk kenden de minste groei. Hier behielden de stations, ondanks de uitbreidingen, het meest de uitstraling van het standaardtype. De oude stations van Winschoten en Harlingen bleven behouden, de verbouwingen hieraan worden op de volgende pagina uitgebreider beschreven.

- Station **Steenwijk** (afb. 2.4.11) werd in 1972 gesloopt en vervangen door een eigentijds multifunctioneel gebouw naar ontwerp van C. Douma.

De stations in de vijf andere steden ontgroeiden door de grootscheepse uitbreidingen al eind 19e eeuw het standaardtype. Zijn groeiden qua grootte door tot stations 2e of 1e Klasse. Van deze vijf stations zijn de oude stations Alkmaar en Leeuwarden nog bestaand. Zij vertonen sinds begin 20e eeuw weinig eigenschappen van het standaardtype (zie afb. 1.2 en 1.4), daarom worden zij deze paragraaf op summier behandeld.

- Van station **Leeuwarden** werden al in 1868 de vleugels sterk vergroot (afb. 2.4.12). In 1890 werden de grote perronkappen geplaatst. In 1904 is de personeelswoning uit het hoofdvolume verwijderd en werd een hoge stationshal gecreëerd, met grote halfronde vensters. Ook volgden uitbreidingen met vrijstaande bijgebouwen. Leeuwarden werd alsnog het 1e Klasse station, 2e soort zoals in 1861 was voorgesteld (zie § 2.2). In 2000 is het station qua exterieur en hal gerestaureerd. De vleugels zijn opnieuw ingedeeld en herbestemd.
- Het station van **Alkmaar** is in 1879 en 1908 sterk uitgebreid (afb. 2.4.13) met vergrote en opgehoogde vleugels en eindpaviljoens, waarmee de in 1861 voorgestelde 2e Klasse grootte ontstond. In 1959 werd de voorgevel van het hoofdvolume omgevormd tot een glazen façade. Deze verbouwingen zijn in het exterieur nog zichtbaar aanwezig.
- Station **Tilburg** werd in 1870, 1890 en 1913 in fasen vergroot (afb. 2.4.14). In 1965 werd het oude gebouw vervangen door een nieuw stationsgebouw naar ontwerp van K. van der Gaast.
- Het station van **Den Helder** (afb. 2.4.15) is in 1872 sterk uitgebreid en is in 1958 vervangen door een eigentijds kopstation naar ontwerp van G.J. van der Grinten.
- Van station **Eindhoven** werden in 1885 de vleugels vervangen door extra grote vleugels. Het gehele station werd in 1912 gesloopt en vervangen door een groter, modern gebouw naar ontwerp van G.W. van Heukelom (afb. 2.4.16). Dit station werd in 1956 vervangen door een station naar ontwerp van K. van der Gaast.



Afb. 2.4.13 Station Alkmaar rond 1920. Van het oorspronkelijke type is het hoofdvolume nog redelijk herkenbaar.



Afb. 2.4.15 De oude lokettenwand en vestibule van station Den Helder in 1948. Alleen te Harlingen zijn de originele rondbogen van de loketten bewaard gebleven.



Afb. 2.4.14 Station Tilburg rond 1930. De vleugels zijn sterk vergroot en hebben verhoogde daken. Voor de hoofdentree is een volumebrede voorhal geplaatst.



Afb. 2.4.16 Het uit 1912 daterende station Eindhoven, rond 1920.



Afb. 3.1.3 Alkmaar op de kaart uit de Gemeente-atlas, circa 1870. Het station ligt ten noordwesten van de omgrachte oude stad, nabij het Noord-Hollands kanaal.

4.2 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

4.2.1 ALKMAAR

Alkmaar is sinds de Middeleeuwen een belangrijke stad in het noordelijk deel van Noord-Holland. Op economisch gebied was er met name concurrentie met de nabijgelegen Zuiderzeestad Hoorn. De stad was relatief klein. De midden 19e eeuwse geplande stadsuitbreiding was de eerste sinds 1574. De stad was altijd redelijk goed bereikbaar door de ligging nabij de binnenduinrand. Hierover liggen oeroude wegen van grofweg Monster tot Bergen. Tussen 1819 en 1824 werd het Noord-Hollands kanaal aangelegd tussen Amsterdam en Nieuwediep (later Den Helder), als alternatieve vaarroute voor de ondieper wordende Zuiderzee. Alkmaar betaalde een aanzienlijk bedrag om het kanaal via de stad te laten leggen, ter bevordering van eigen economie. Nieuwediep was belangrijk als marinehaven en werd daarom in 1865 ontsloten met Staatsspoorlijn 9 Amsterdam-Nieuwediep. Het tracé lag via Alkmaar en zowel Alkmaar als Nieuwediep kregen een station 3e Klasse. Het traject Nieuwediep-Alkmaar werd in



Afb. 3.1.4 Alkmaar op de kaart 2010/11. Rond de oude stad liggen uitbreidingswijken. De stad is daarna voornamelijk naar het noorden uitgebreid. Aan de noordoostzijde is daarom station Alkmaar Noord geopend (groene cirkel).

1865 geopend en 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 Alkmaar. Mede omdat nu ook 's winters goederenvervoer kon plaatsvinden, als het Noord-Hollands kanaal was dichtgevroren. De stad breidde aanzienlijk uit en nog geen jaar na het gereedkomen van de spoorlijn moest ook het station sterk worden vergroot. In 1895 en 1896 werd Alkmaar via het stoomtramnetwerk verbonden met Amsterdam en Haarlem. In 1905 werd de tramlijn naar Bergen aangelegd, die om aan te sluiten op het HIJSM-spoornetwerk werd uitgevoerd in normaalspoor. In de 20e eeuw groeide Alkmaar verder uit. Met name na de Tweede Wereldoorlog, toen de stad werd aangemerkt als 'overloopstad' voor Amsterdam. Ten behoeve van de nieuwbouwwijken Huiswaard I en II werd in 1980 station Alkmaar Noord geopend.



Afb. 3.1.7 Leeuwarden op de kaart uit de Gemeente-atlas, circa 1870. Het station ligt pal ten zuiden van de omgrachte oude stad.

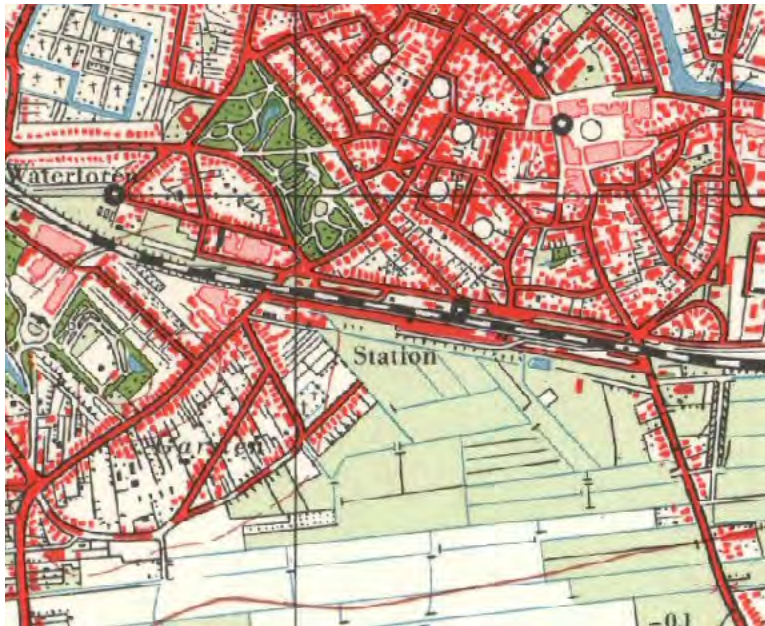
3.1.4 LEEUWARDEN

Leeuwarden is vanouds de provinciehoofdstad van Friesland. Tot in de 19e eeuw was de stad alleen in het zomerhalfjaar goed bereikbaar, maar had mede door het stadhouderlijk hof een rijk maatschappelijk en cultureel leven. Het inwonertal van Leeuwarden groeide tussen 1815 en 1840 met 42 procent, tot circa 25.000 inwoners. In deze periode werd de stedelijke structuur voortvarend gereguleerd; begin 19e eeuw zijn de vestingwerken geslecht, rond 1820 was het gehele stratenpatroon heraangelegd en de stadspoorten werden gesloopt. Vanaf 1829 werd de provinciehoofdstad jaarrond betrouwbaar verbonden met Holland door de rijksstraatweg naar Zwolle, gevolgd door straatwegen naar provinciestedjes en stad Groningen. Kort daarop werden de kanalen vanuit Leeuwarden verbeterd. In 1850 was Leeuwarden één van de acht Nederlandse steden met straatverlichting op gas. Omdat het spoor in de plannen



Afb. 3.1.8 Leeuwarden op de kaart 2011. De stad is eerst rondom en later met name naar het oosten uitgebreid. Hierdoor is het oude station centraal komen te liggen. In de oostelijke woonwijk ligt het station Leeuwarden Camminghaburen (groen). Nabij de zuivelfabriek de stopplaats Achter de hoven (blauw).

van 1845 werd gezien als handelsnetwerk, was het vooral praktisch meegenomen dat Leeuwarden een station kreeg langs het traject naar het doel; zeehaven Harlingen. Bij de planning van de Staatsspoorwegen in 1860 was ook het reizigersoogpunt belangrijk. Leeuwarden kreeg als aanzienlijke stad een 3e Klasse station in de voorstad, nabij het oude centrum. De goede aansluiting op de stedelijke structuur was mogelijk vanwege de eerdere openbare werken. Het station vormde hierdoor in Leeuwarden in structuur en beleving een poort tussen stad en wereld. Het werd een knooppunt van twee primaire spoorlijnen; lijn 1 Arnhem-Leeuwarden (oorspronkelijk Arnhem-Harlingen) en lijn 2 Harlingen-Nieuweschemen. Na 1875 kwam hier de secundaire spoorlijn Leeuwarden-Stavoren bij.



Afb. 3.2.1 Winschoten op de topografische kaart van 1960. Het terrein ten zuiden van het station bestaat nog vrijwel geheel uit agrarisch gebied.



Afb. 3.2.2 Station Leeuwarden, in circa 1870 gezien vanaf de pas aangeplante Sophialaan. De laan komt in ontwerp uit op het hoofdvolume van het station.

4.3 HET STATION EN DE STEDELIJKE INFRASTRUCTUUR

De stationslocaties en de ontwikkeling van de omliggende bebouwing

De stations van Alkmaar en Leeuwarden staan eveneens aan de rand van de 19e-eeuwse bebouwingsschil rond de oude stadskern, waarbij de oude (infra)structuur naar het station is toegroeid. Evenals bij de meeste dorpen en kleine steden vormde het spoor hier de begrenzing van de 19e en vroeg 20e eeuwse nieuwbouw. Station Alkmaar (afb. 3.1.3) stond op ruime afstand van de bebouwde kom. Station Leeuwarden (afb. 3.1.7) stond in de nabijheid van bestaande bebouwing.

In Leeuwarden stond het station nabij de zuidelijke voorstad. De stad kende de snelste stedenbouwkundige ontwikkeling van de vier locaties. In 1867 nam de gemeente het plan aan om het stationsgebied te bebouwen. Begin 20e eeuw werden al woonwijken ten zuiden van het station aangelegd. Het stationscomplex grenst hierdoor aan de zuidzijde direct aan een oudere woonwijk. Bij de andere drie locaties vond zo'n sporsprong van geplande stedelijke uitbreiding pas na de Tweede Wereldoorlog plaats.

Station Alkmaar werd gebouwd tussen weiden ten noorden van de Alkmaarder Hout, het grote 18e eeuwse park- en buitenplaatsgebied ten noordwesten van de oude stad. Na de komst van het station is het park langzaam grotendeels verkaveld voor woningbouw; in 1905 is een volledige woonwijk bij het station zichtbaar. In 1950 zijn de eerste woonbuurten ten noordwesten van het spoor gerealiseerd. In de jaren '60 en '70 volgen nieuwe wijken.

De actuele stedenbouwkundige structuur rond de stations

Wat stedenbouwkundig ook opvalt bij deze uitgegroeide stations is dat zij vrij direct aan de openbare weg staan, zonder een van oorsprong bewust vormgegeven stationsplein. Slechts een (zeer) brede stoep en opstelstroken voor auto's en bussen scheiden de stationsgevels van de straat. Leeuwarden heeft door de groene aankleding van het voorliggende forse verkeersknooppunt nog het meest het idee van een pleinruimte. Een bewust geplande stationslaan tussen oude centrum en station is alleen bij Leeuwarden aangelegd (afb. 3.2.2). Deze is in basis nog herkenbaar in de zeer verbrede Sophialaan (afb. 3.2.3), die recht voor hoofdvolume uitkomt. Hierdoor wordt ook het pleineffect voor het station versterkt. In Alkmaar is geen 19e-eeuwse weg bewust naar het station gericht.

In Leeuwarden heeft de voorliggende Stationsweg een belangrijke verkeersfunctie als (invals)weg in de stad. Te Alkmaar is de stationsweg een ruime wijkstraat tussen twee invalswegen (afb. 3.2.8). Deze stationswegen zijn in de tweede helft van de 20e eeuw verbreed. Gezien de rooilijn van de tegenover het station staande bebouwing, werd de nieuwe wegbreedte te Alkmaar ingekort op de ruimte voor het station. Dit verklaart deels de tegenwoordige afwezigheid van een pleinruimte voor het stationsgebouw. De stedenbouwkundige structuur in Leeuwarden in de loop der tijd het meest aangepast. Ten noordwesten van het station is een groots kantorencomplex ontwikkeld.



Afb. 3.2.3 Het station van Leeuwarden en de omringende infrastructuur, gezien vanuit de Achmeatoren. Op de voorgrond de Sophialaan. Foto P. Venema, 2010



Afb. 3.2.8 Alkmaar, middenachter het station in de structuur van de Stationsweg.



Afb. 3.2.10 Alkmaar, de noordzijde van het station, met de entree tot de tunnel.



Afb. 3.2.11 Alkmaar, de hoofdentree van het station naar de sporen, via de tunnel.

Tegenover het station staat oudere bebouwing met enkele bij het stationsgebied 'behorende' cafés-restaurant en hotel. In Alkmaar is dit op bescheiden schaal nog aanwezig.

De 'achterzijde' van de stationscomplexen

Zoals eerder beschreven maakten de vier steden op verschillende tijdstippen een sporsprong. Omdat de stations aan de achterzijde vrij uitgebreide emplacementen hadden, ligt de bebouwing wat verder van het station. Om de stations ook aan die zijde bereikbaar te maken kregen Alkmaar (afb. 3.2.10) en Leeuwarden een achterentree.

Bij station Alkmaar werd de stationstunnel aan de voorzijde de belangrijkste entree tot het station (afb. 3.2.11). Het gebouw kwam hierdoor buiten de reizigersrouting te liggen.

Te Leeuwarden is de achterentree zo bescheiden opgesteld, in vergelijking tot de maat van het stationscomplex, dat deze wegvalt tussen fietsenstallingen en kantoorpanden.

Bij beide stations is aan de achterzijde door opbraak van emplacementdelen ruimte vrijgekomen voor recente herontwikkeling met kantoor- en/of schoolcomplexen.



Afb. 4.2.10 Het uitgebreide emplacement van Alkmaar op een recente luchtfoto. Veel spoorbebouwing is verwijderd, grote delen van de rangeersporen zijn aanwezig. Aan de noordzijde (rechtsboven) liggen ongebruikte sporen en wissels. Hier wordt op het moment van schrijven gewerkt aan herinrichting van het terrein. Bron: Google earth

4.4 EMPLACEMENT CONTEXT VAN ALKMAAR EN LEEUWARDEN

Inleiding

De algemene ontwikkeling van de emplacementen is beschreven in paragraaf 3.4.1. In dit hoofdstuk worden de stationsgebouwen van Alkmaar en Leeuwarden beschreven binnen de context van het omringende emplacement. De emplacementen van Alkmaar en Leeuwarden zijn door de tijd heen sterk uitgebreid en aangepast aan de eisen van de tijd.

Ontwikkeling van het emplacement Alkmaar

Station Alkmaar heeft een groot emplacement, dat slechts deels in gebruik is (afb. 4.2.10). Het station heeft drie reizigersperrons in gebruik. De perrons hebben een overkapping uit de verschillende aanlegperiodes. Op het emplacement staat ten zuidwesten van stationsgebouw en parkeerplaats een verlaten dienstgebouw, dat bij het emplacement behoort (afb. 4.2.11), naast uitgebreide rijwielstallingen. Ten noorden van de doorgaande sporen liggen enkele ongebruikte sporen, waar voorheen goederenloodsen stonden. Dit terreindeel is deels heringericht en deels liggen de sporen over de huidige parkeerplaats en rijwielstalling (afb. 4.2.12). Voor en achter het station bevinden zich parkeerplaatsen en rijwielstallingen. De reizigerstunnel vormt de belangrijkste routing over het emplacement.

De archiefdelen over stationscomplex Alkmaar betreffen met name naoorlogse stukken. De vooroorlogse ontwikkeling is op basis van het archief niet volledig te analyseren. Het in aanleg bescheiden stationscomplex werd spoedig uitgebreid (afb. 4.2.13). Hoogstwaarschijnlijk mede omdat Alkmaar, door eerder beschreven vertraging in de spooraanleg, enige jaren het eindstation was van de geplande lijn Den Helder-Amsterdam en hoofdstation aan de lijn Haarlem-Uitgeest. Er werd een perron aangelegd, met overkapping. Naar perron werd aan de noordzijde van het stationsgebouw een voetgangersbrug geplaatst (afb. 4.2.14). Het emplacement werd uitgebreid met rangeersporen voor goederenvervoer. Hiertoe waren diverse loodsen en bijgebouwen op het terrein aanwezig. Enkele bedrijven bezaten aan de noordzijde een eigen spoor en goederenlaadperron. Omdat Alkmaar eind jaren '60 centraal punt van het nieuwe rayon Alkmaar werd, waren op het emplacement extra dienstgebouwen en personeelsruimten nodig. Bij latere vereenvoudigingen zijn gebouwen gewijzigd en vonden de personeelsruimten merendeels een plek in het hoofgebouw. In het laatste kwart van de 20e eeuw zijn de vrijwel alle gebouwen ten behoeve van goederenvervoer afgebroken. De bijbehorende sporen zijn tot op heden grotendeels aanwezig.

Bij het station is vanaf de jaren '50 het tekort aan parkeerplaatsen voor fietsen en auto's een terugkerend probleem. De beschikbare ruimte is beperkt. Daarbinnen zijn diverse uitbreidingsoplossingen bedacht. Dat dit een groeimodel is en nooit is onderworpen aan een totaalontwerp, is goed zichtbaar in de actuele situatie rond het station. Het complex heeft hierdoor een verrommelde uitstraling.



Afb. 4.2.11 Het ongebruikte oude bijgebouw op het zuidwestelijk deel van het emplacement Alkmaar. Links uitgebreide rijwielstallingen (in aanbouw).



Afb. 4.2.12 Ongebruikte en deels opgebroken/ overbouwde sporen op het noordoostelijk deel van het emplacement Alkmaar.



Afb. 4.2.13 Het stationscomplex van Alkmaar in 1865.



Afb. 4.2.14 Station Alkmaar rond 1910, met rechts de voetgangersbrug naar het tweede peron.



Afb. 4.2.19 Het langgerekte emplacement van Leeuwarden op een recente luchtfoto. Vrijwel het gehele emplacement ligt ten westen van het station. Door de opstelling van de perronkap-
pen en de ligging van het emplacement, heeft Leeuwarden de uitstraling van een kopstation. Bron: Google earth



Afb. 4.2.20 Het rangeerterrein, gezien vanaf het station.



Afb. 4.2.21 Overgang van het centrale perron naar perron 1.

Ten oosten van het station werd sinds de jaren '60 een busstation in gebruik genomen. Dit werd regelmatig aangepast en uitgebreid, in overleg met NS en gemeente. In 1981 werd voor de ruimte voor het station en voor het busstation een herontwerp gemaakt.

Op het moment van schrijven zijn voor station Alkmaar plannen gepresenteerd om de bestaande voetgangerstunnel te vervangen door brede traverse over de sporen.

Ontwikkeling van het emplacement Leeuwarden

Station Leeuwarden heeft van de vier locaties het meest uitgebreide emplacement (afb. 4.2.19).

Het station heeft een groot centraal perron aan het gebouw, met oude perronkappen (afb. 4.2.23). Vanaf dit perron liggen aan de westzijde drie reizigersperrons (afb. 4.2.21), overdekt met oude perronkappen en modernere verlengingen hiervan. Aan de oostzijde loopt het centrale perron uit in een onoverdekt perron. Aan de zuidzijde is een korte tunnel onder het spoor door, met een zuidentree.

Aan de westzijde van het station ligt een netwerk van sporen, gedeeltelijk rangeerterrein voor goederenvervoer (afb. 4.2.20).

Direct aan noordwestzijde van het station ligt een uitgebreid (streek)busstation. Voor en achter het station zijn uitgebreide rijwielstallingen. Aan de zuidzijde ligt een parkeerplaats.

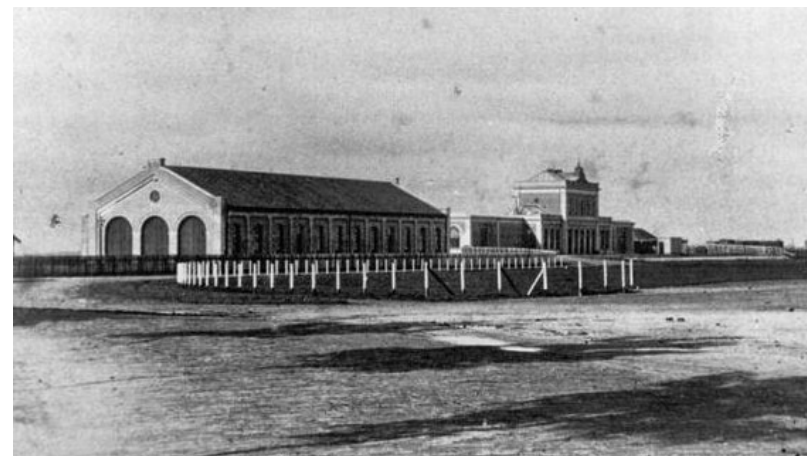
Ook in eerste aanleg heeft station Leeuwarden het meest uitgebreide emplacement. Tegelijk met de bouw van het station is ruime locomotief- en rijtuigstalling gerealiseerd, met bijbehorende draaischijven (afb. 4.2.22). Vanaf 1864 werden diverse malen sporen uitgebreid en perrons verlengd. Voor de spoorlijn Leeuwarden-Stavoren werd in 1886 eigen locomotiefloods, dienstgebouwen en toebehoren toegevoegd.

In 1890 is het hoofdgebouw uitgebreid en werden de twee tonvormige perronoverkappingen geplaatst. Op het brede kopperron werden onder de grote kap twee houten dienstgebouwtjes geplaatst.

Het station had aan de zuidwestzijde een haven, van waar vee en goederen konden worden overgeladen via eigen perrons en loodsen. Deze haven is in 1896 verder uitgebreid.

Kort voor de grote verbouwing aan het hoofdgebouw werden bijgebouwen en sporen nogmaals uitgebreid. Aanpassingen hieraan gebeurden met enige regelmaat. In 1929 is het derde perron overkapt. Archiefdelen van na de Tweede Wereldoorlog bevatten vooral stukken over het busstation, rijwielstallingen en veranderingen aan de sporen in verband met nieuwe overwegen. Ook vonden er aanpassing plaats vanwege de elektrificatie van het spoor. Vanaf de jaren '60 werden stations- en dienstgebouwen meermaals gemoderniseerd en aangepast aan de eisen van de tijd.

Het stationsgebouw met de perronoverkappingen heeft door de ligging op het emplacement en de inrichting van de perrons sterk de uitstraling van een kopstation.



Afb. 4.2.22 De voorzijde van station Leeuwarden. Foto tussen 1863 en 1867; het gebouw heeft nog de korte vleugels.



Afb. 4.2.23 Het centrale perron van Leeuwarden met de grote perronkap, gezien naar het westen. Rechts het stationsgebouw, links een houten perrongebouw.

5 ARCHITECTONISCHE CONTEXT VAN HET STATIONSTYPE 3E KLASSE, WINSCHOTEN

INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt de architectonische context van het stationstype behandeld. Paragraaf 5.1 beschrijft de architectonische achtergrond en de architect van het standaardtype 3e Klasse. In paragraaf 5.2 worden de overeenkomsten en verschillen in architectuur binnen het type beschreven. Paragraaf 5.3 betreft de actuele situatie van de twee in architectuur goed bewaard gebleven stations van het type; Winschoten en Harlingen. Waar relevant worden zij vergeleken met de twee bestaande doorontwikkelde stations uit het basistype; Alkmaar en Leeuwarden.

5.1 ARCHITECTONISCHE ACHTERGROND VAN HET TYPE

Het stationstype 3e Klasse, Winschoten behoort tot de serie standaardstations uit de Eerste Spoorwegwet. Deze serie standaardstations werd ontworpen tussen 1861 en 1863 door en/of gecontroleerd door de ingenieurs van Waterstaat. De stations zijn neoclassicistisch van architectuur en sterk geënt op Franse voorbeelden, zoals verderop wordt aangetoond. De architectuurstijl sloot aan bij wat internationaal werd gezien als een vormgeving voor (openbare) gebouwen die macht en aanzien dienden uit te stralen.

Over de architectuur schreven de ingenieurs in hun brief van 20 augustus 1861 aan de Commissie voor de Staatsspoorwegen; "wij hebben hierbij op te merken dat bij al de ontwerpen streng vermeden is alle ornamentiek en er alleen naar gestreefd is geworden door den *vorm* van het gebouw het vereischte karakter aan de zaak te geven. Alle weelde is daarbij geheel op zijde gezet; bij eene inrigting wenschte men het doel te bereiken om het reizen voor het publiek zo gemakkelijk mogelijk te maken." Dit reizigersgemak werd vooral gezocht in de opzet van reizigers- en goederenrouting over het stationscomplex.

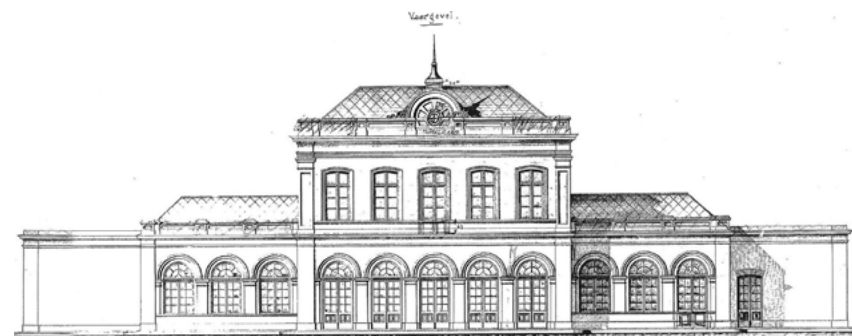
Van het eerste ontwerp voor de 2e en 3e Klasse vond de Commissie de bouwkosten te hoog en de indeling te weinig doelmatig. De Commissie verwees in hun antwoord van 20 december 1861 voor de gewenste architectuur naar de bijgevoegde stationsafbeeldingen uit het Franse tijdschrift *Nouvelles annales de la construction*. Daarop werd een minder luxueuze uitvoering ontworpen door K.H. van Brederode, zie hierna. Opvallend aan dit ontwerp voor het type 3e Klasse is de overeenkomst met de door de commissie onder meer toegezonden tekeningen van station van de Franse plaats La Ferté-Bernard (vergelijk afb. 5.1.1 en 5.1.2).

In zijn ontwerpen liet Van Brederode zich inspireren door de op geometrische vormen gebaseerde bouwstijl van de Franse architect J.N.L. Durand (1760-1834). Durand was opgeleid bij de invloedrijke neoclassicistische architect É.-L. Boullée en vanaf 1795 hoogleraar architectuur aan toen net opgerichte École polytechnique. Zijn rationalistische bouwstijl leende zich goed standaardisatie.

In de Franse stationsgebouwen die Van Brederode en de Waterstaat-ingenieurs kregen voorgelegd, was de neoclassicistische geometrie gecombineerd met onder meer de rondbogen in neoromaanse stijl. Dit eclectische ontwerpincipe werd ook op de eerste generatie Nederlandse standaardstations toegepast.



Afb. 5.1.1 Voorgevel van het station in de Franse plaats La Ferté-Bernard, aan de spoorlijn Paris Montparnasse—Brest. Mogelijk vormen de tekeningen van dit station de door de Commissie gewenste inspiratie voor het type 3e Klasse, Winschoten en voor station Zutphen.
Bron; foto z.j., J.-P. D. Bertin, gepubliceerd op www.panoramio.com



Afb. 5.1.2 De eerste uitvoering van het type 3e Klasse; voorgevel van het station Winschoten op de besteksteking uit 1865. De neoclassicistische vormgeving gecombineerd met de rondbogen, lijkt sterk geënt op de architectuur van het bovenstaande station van La Ferté-Bernard.



Afb. 5.2.3 De tweede uitvoering van het type; Station Meppel, rond 1910. De fronton met ornamenten is zichtbaar. Na oorlogsschade is het gebouw versoberd herbouwd. Bij de restauratie door Van Kilsdonk is de uitgekleden versie van het ontwerp gehandhaafd.



Afb. 5.2.4 De derde uitvoering van het type 3e Klasse; station Zaandam. Standaard zijn de afgeschuinde hoeken en de geprofileerde daklijsten, bijzonder is hier de haast neogotische detaillering van de pilasters. Ingekleurde ansichtkaart 1914

Toen het goedgekeurde ontwerp voor de 3e Klasse enkele jaren in uitvoering was, verbeterde Van Brederode het ontwerp in een meer 'stijlzuivere' uitvoering. Hierin werden de rondbogen vervangen door classicistisch uitgevoerde raam- en deurpartijen. De hoofdgevel werd voorzien van pilasters en een fronton, bekroond met classicistische ornamenten. Dit herziene model 3e Klasse werd gebouwd te Enschede, Hengelo (Ov) en Meppel (afb. 5.1.3, bestaand).

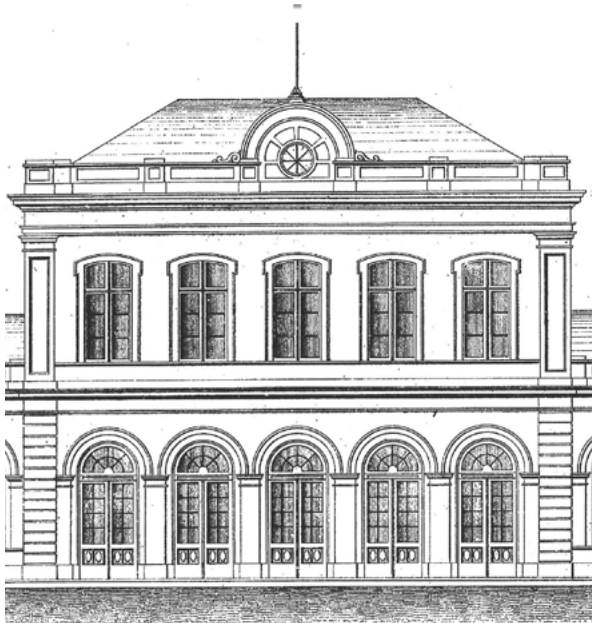
Bij een volgende ontwerpverandering aan het type liet Van Brederode de fronton weg en gaf het hoofdvolume afgeschuinde hoeken en geornamenteerde daklijsten. Enkele stations kregen een neogotisch aandoende detaillering. Deze uitvoering werd op negen locaties gebouwd, onder meer te Assen, Nieuweschans, Zuidbroek (bestaand, geres-taureerd 2010 met ornamentiek) en Zaandam (afb. 5.3.4).

Architect K.H. van Brederode

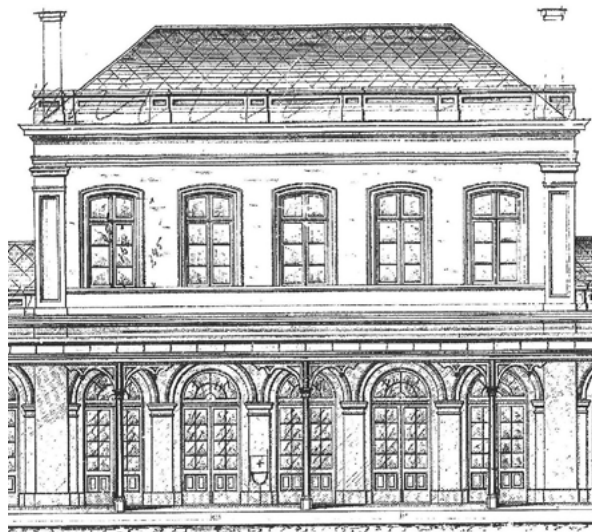
Uit de brief over de Klassering van 20 augustus 1861, van de Ingenieurs aan de Commissie blijkt dat de stations 2e, 3e en 4e Klasse zijn ontworpen door de bouw- en werktuigbouwkundige K. H. van Brederode.

Karel Hendrik van Brederode werd geboren op 11 december 1827 te Haarlem. In zijn jonge jaren (1843-1853) werkte Van Brederode als 'aspirant' bij de aanleg van de spoorlijn Haarlem-Rotterdam voor de HIJSM en tussendoor ook voor de Rijkstelegraaf. In de jaren 1860-1880 was hij als ingenieur werkzaam bij de aanleg van de Staats-spoorwegen. Door de verwijzing in de genoemde brief worden de ontwerpen van veel standaardstations aan hem toegeschreven, maar volledige zekerheid bestaat hierover slechts ten dele. In 1882 werd hij aangesteld als directeur/hoofdingenieur van de KNLS en is vanuit die betrekking mogelijk ook verantwoordelijk voor het ontwerp van veel stations van deze maatschappij. In 1890 trad hij af en werd hij commissaris bij deze maatschappij, wat hij bleef tot aan zijn overlijden in Deventer op 19 september 1897.

Van de huidige collectie vooroorlogse stations bestaat ongeveer vijfentwintig procent uit door Van Brederode ontworpen gebouwen.



Afb. 5.2.1 De voorgevel van het type.



Afb. 5.2.2 De perrongevel van het type.

5.2 ARCHITECTONISCHE OPBOUW VAN HET TYPE

Wat direct opvalt bij vergelijking van de bestekstekeningen, is dat de acht stations zeer consistent volgens het basistype zijn uitgewerkt (afb. 5.2.3 en 5.2.4). Bouwkundig echt afwijkend is alleen het bestek voor de stations Harlingen en Leeuwarden, die langere eindvleugels kregen. De verschillen tussen de oorspronkelijke acht stations beperken zich verder tot details in de aankleding.

5.2.1 OVEREENKOMSTEN IN DE OPBOUW

EXTERIEUR EN PLATTEGROND

Op de helft van de bestekstekeningen, waaronder die van Winschoten, is geen maatvoering aangegeven. Bij Alkmaar, Den Helder, Eindhoven en Tilburg zijn slechts binnenmaten aangegeven. Het voorhuis (vestibule) bijvoorbeeld is in al deze gevallen 13,30 meter breed. Op basis van vergelijking hiermee op schaal, mag worden aangenomen dat de acht stations in de dezelfde afmetingen zijn uitgevoerd. De hierna genoemde maatvoering is bij nauwkeurige benadering. De maatvoering is voor de leesbaarheid in cijfers aangegeven.

Het stationsgebouw 3e Klasse, Winschoten, bestaat uit een centraal hoofdvolume van twee bouwlagen met aan weerszijden een vleugel. De perrongevel loopt gelijk aan hoofdvolume en vleugels. Aan de voorzijde verspringen de vleugels in delen naar achter ten opzichte van het hoofdvolume.

Hoofdvolume en dienstwoning

Het hoofdvolume heeft een rechthoekige plattegrond (afb. 5.2.5 en 5.2.6) van circa 15 meter breed en 9,5 meter diep. De voor- en de perrongevel zijn vijf traveeën breed en hebben op beide verdiepingen eenzelfde indeling (afb. 5.2.1 en 5.2.2).

De traveeën op de begane grond bevatten zowel aan de voor- als aan de perronzijde dubbele allemaal entree-deuren. De bovenwoningen hebben alleen vensters en geen buitendeuren naar een eventueel balkon (zie ook § 5.4).

Het dak bestaat uit omlopende schuine schilden, met een vlak middendeel. Rondom is de dakrand voorzien van een geornamenteerde kroonlijst. De sierlijst van de voorgevel heeft een halfronde bekroning.

Zijvleugels

De zijvleugels bestaan uit twee delen; aan het hoofdvolume grenst aan weerszijden een vierkant vleugeldeel van 8 bij 8 meter. Het tweede deel springt 3 meter terug en is 5 meter diep (afb. 5.2.5 en 5.2.6). De vierkante vleugeldelen zijn voorzien flauwe puntkap. De smalle vleugeldelen hebben een plat dak (afb. 5.2.3).

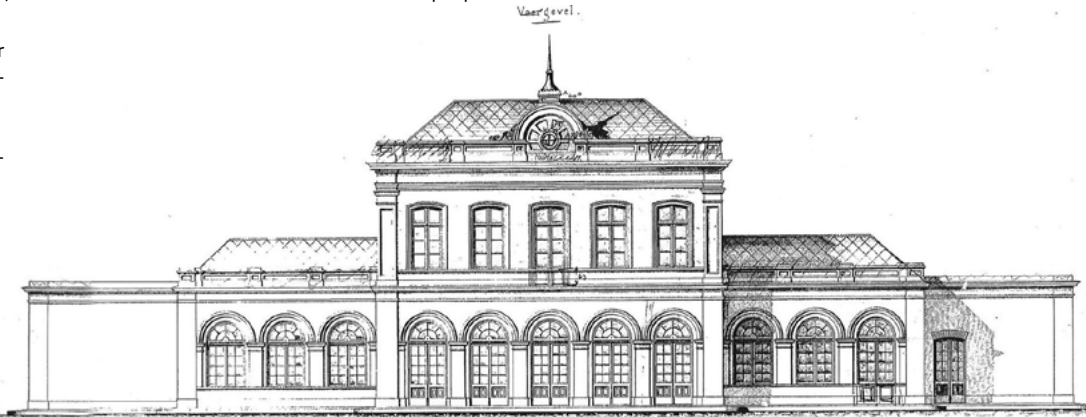
Afb. 5.2.3 De oorspronkelijke voorgevels van de vier bestaande stations van type Winschoten, zoals weergegeven op de respectievelijke bestektekeningen.

Het gebouwtype is zeer consistent uitgevoerd. De stations verschillen vooral op details van afwerking.

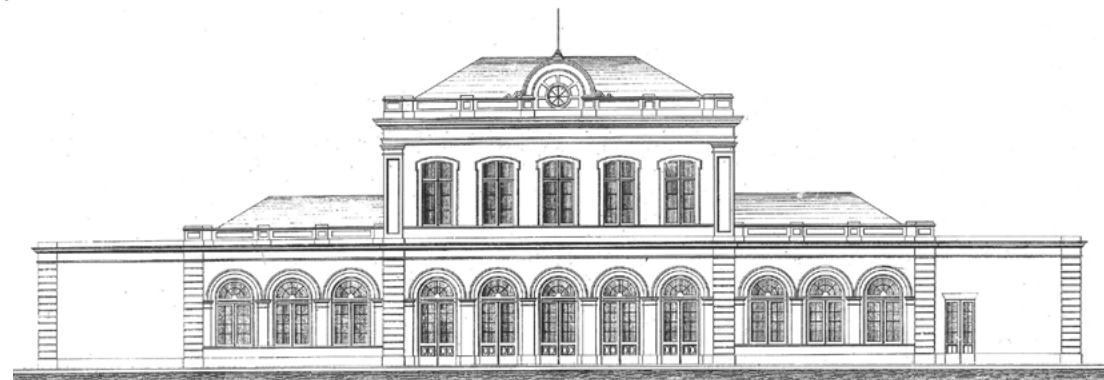
Station **Winschoten**

Station Winschoten wijkt in afwerking af door;

- aanduiding van dakbedekking met leien
- glad-gestucte hoeklisenen op de begane grond. Bij de overige stations zijn deze geprofileerd weergegeven.

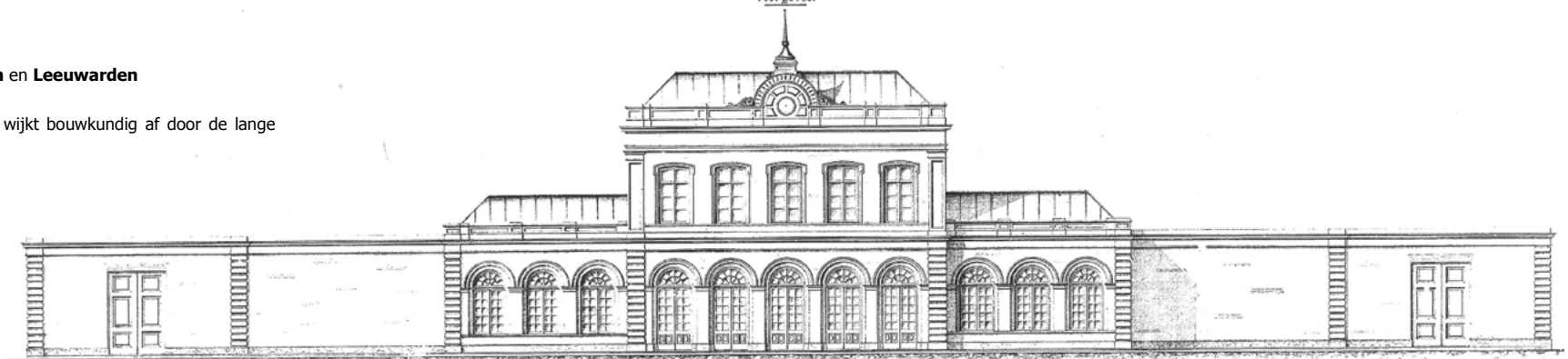


Station **Alkmaar**



Station **Harlingen** en **Leeuwarden**

- Deze uitvoering wijkt bouwkundig af door de lange eindvleugels



Afb. 5.2.4 De oorspronkelijke voorgevels van de vier verdwenen stations van type Winschoten, zoals weergegeven op de respectievelijke bestektekeningen.

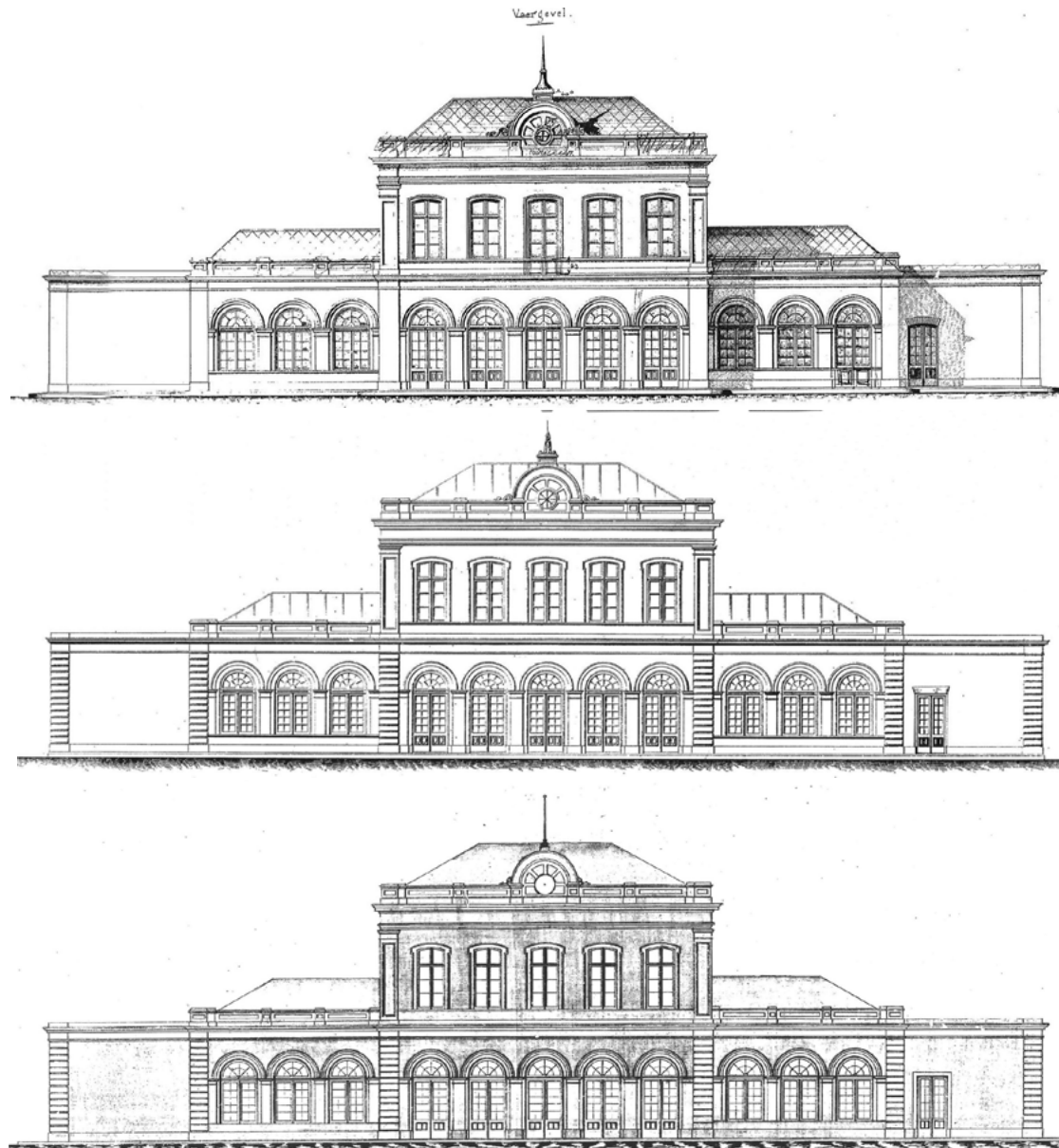
Station Winschoten als referentie

De stations van Den Helder en Steenwijk weken slechts op kleine details in aankleding en afwerking af van Winschoten. De verschillen zijn;

- De bekroning van het half rond op de topgevel
- De afwerking van de entree in de eindvleugel
- De afwerking van de hoeklisenen

Station **Nieuwediep/ Den Helder**

Station **Steenwijk**



Ook de stations van Eindhoven en Tilburg weken nauwelijks af van Winschoten.

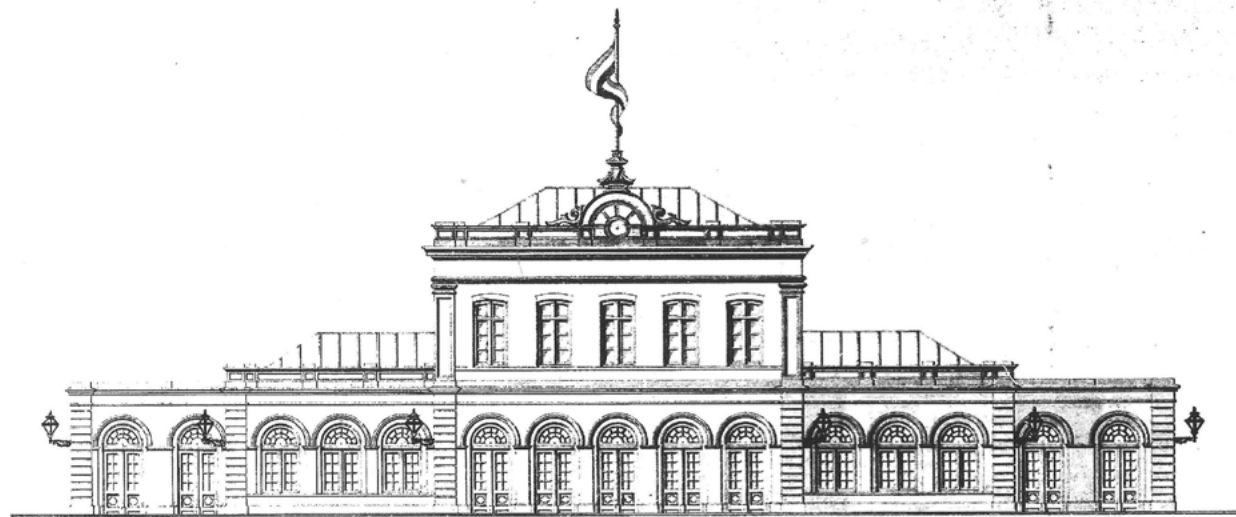
- Het meest in het oog springende verschil in aankleding is de hoge vlaggenmast op de topgevel.

Station **Eindhoven**

Station Eindhoven kenmerkte zich daarnaast bouwkundig door:

- Dubbele halfronde entrees in de iets langere eindvleugels

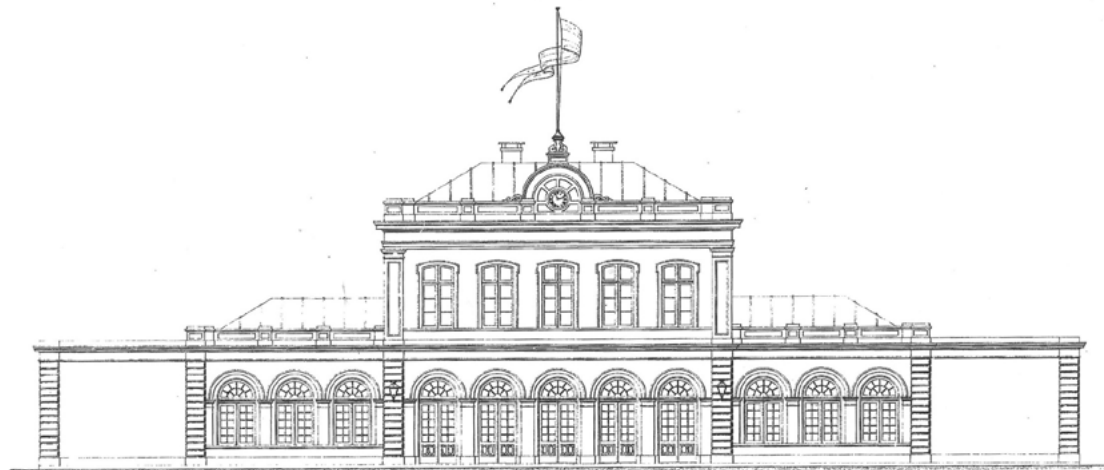
- Het is de enige bestekstekening waarop de buitenlantaarns zijn aangegeven

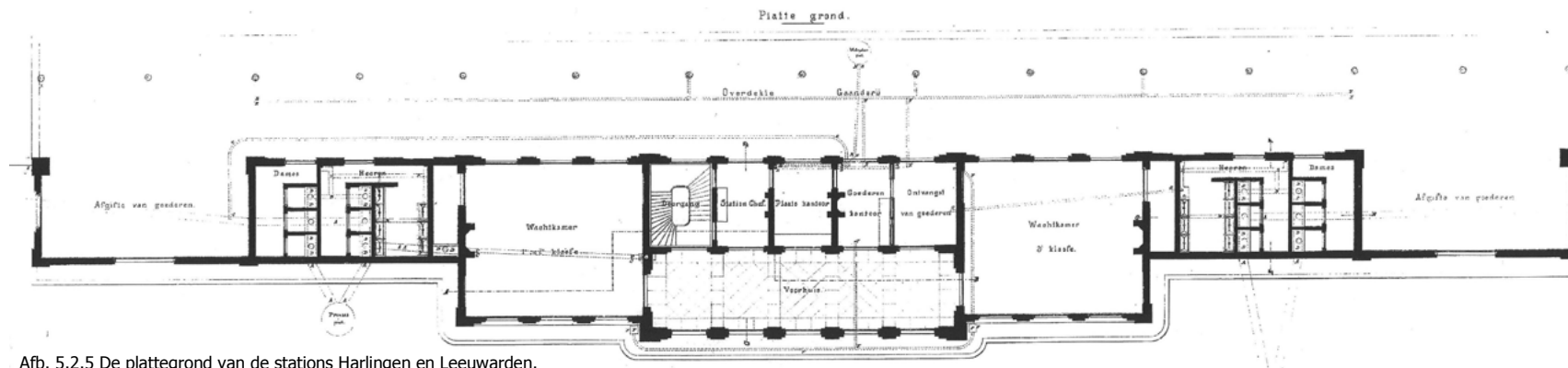


Station **Tilburg**

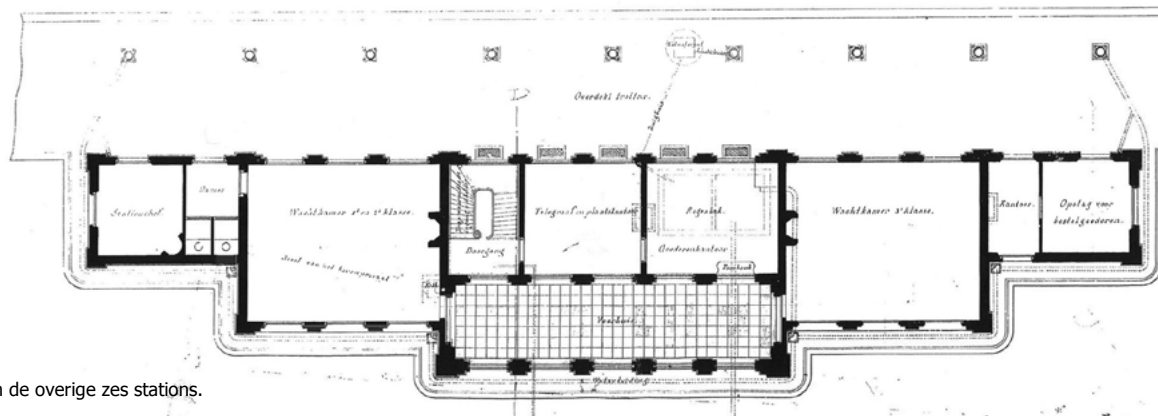
Station Tilburg wijkt in detail af door;

- Afwezigheid van een entree in de eindvleugel.
- Aanwezigheid van schoorstenen op het dak.





Afb. 5.2.5 De plattegrond van de stations Harlingen en Leeuwarden.



Afb. 5.2.6 De plattegrond van de overige zes stations.

Deuren en ramen

De deuren en vensters op de begane grond hebben de voor het type kenmerkende rondbogen. Op de verdieping zijn de vensters afgewerkt met segmentbogen (afb. 5.2.1).

5.2.2 VERSCHILLEN IN DE OPBOUW EN UITVOERING**EXTERIEUR****Muren**

Uit oude foto's blijkt dat de muren op twee wijzen zijn afgewerkt;

Te Winschoten, Den Helder, Eindhoven en Tilburg waren de muurvlakken aan de dagzijde opgetrokken uit roodbruine baksteen, tussen witgeschilderde pilasters en lijstwerk (afb. 5.2.7).

Te Alkmaar, Harlingen, Leeuwarden en Steenwijk waren de muren gepleisterd, waarbij pilasters en lijstwerk donkergekleurd waren (afb. 5.2.8).

De stations hadden hiermee een levendige uitstraling.

Winschoten wijkt in de muurdetailering af door de vlakke pilasters op de begane grond. De andere stations zijn voorzien van geprofileerde pilasters (afb. 5.2.3 en 5.2.4).

Hoofdvolume

De halfronde bekroning van de voorgevel is te Winschoten, Alkmaar en Den Helder ingevuld met een rond venster. Te Harlingen, Leeuwarden, Eindhoven, Steenwijk en Tilburg met een stationsklok.

Het halfronde is bij Winschoten, Harlingen, Leeuwarden en Den Helder voorzien van een geornamenteerde pinakel. Bij Alkmaar en Steenwijk van een kleine vlaggenmast en bij Eindhoven en Tilburg van een hoge vlaggenmast (afb. 5.2.3 en 5.2.4).

Zijvleugels

De terugvallende delen van de zijvleugels zijn bij zes stations 6 meter lang. Te Harlingen en Leeuwarden zijn deze vleugels ontworpen met een lengte van 20 meter (afb. 5.2.3, 5.2.5 en 5.2.6).

Dakbedekking

Binnen het type zijn verschillende dakbedekkingen voorgesteld (afb. 5.2.3 en 5.2.4);

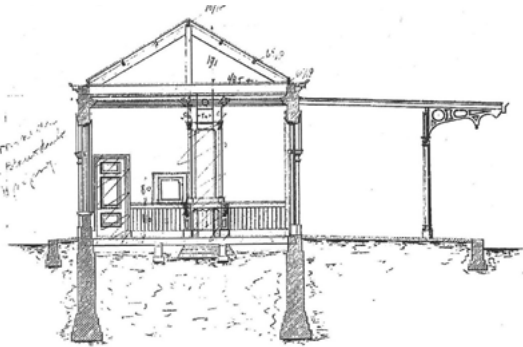
- Station Winschoten is op de bestekstekening weergegeven met een dakbedekking van leien op hoofdvolume en wachtkamers.
- Het ontwerp voor Alkmaar heeft een arcering voor mogelijk dakpannen.
- Bij de andere zes stations is een zinken dakbedekking aangegeven.



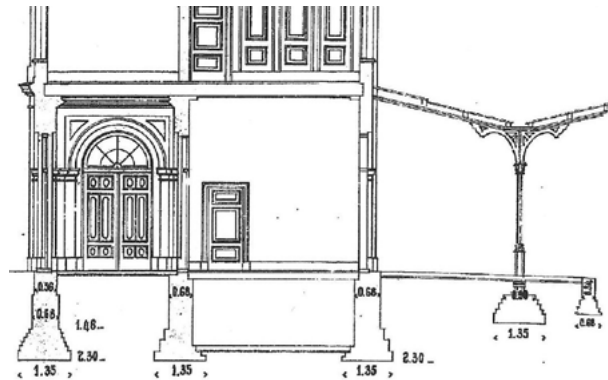
Afb. 5.2.7 De gevel van Den Helder, met gemetselde muurvlakken en witte omlijsting.



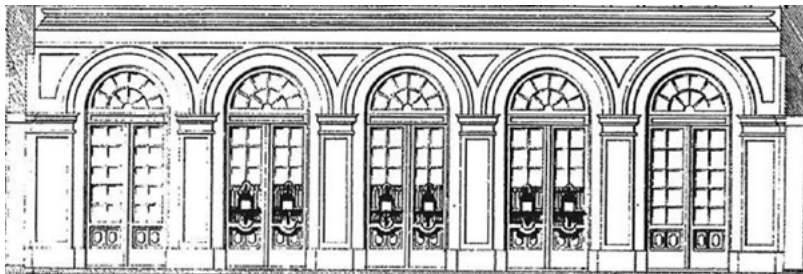
Afb. 5.2.8 De gevel van Harlingen, met witte muurvlakken en donkere omlijsting.



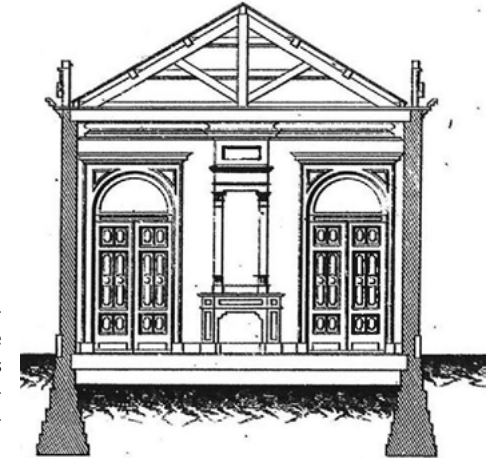
Afb. 5.2.9 De vlak verlopende perronkap. Met een korbelt met siermeedwerk onder het overstekende deel.



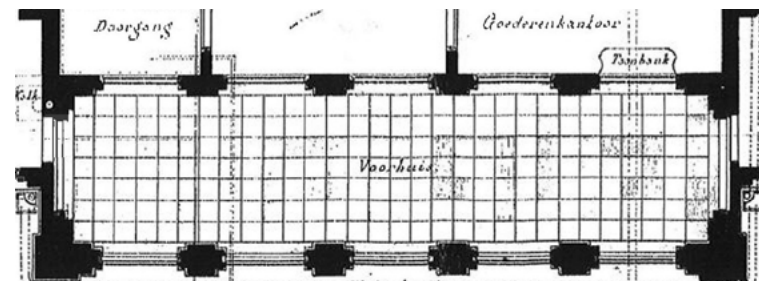
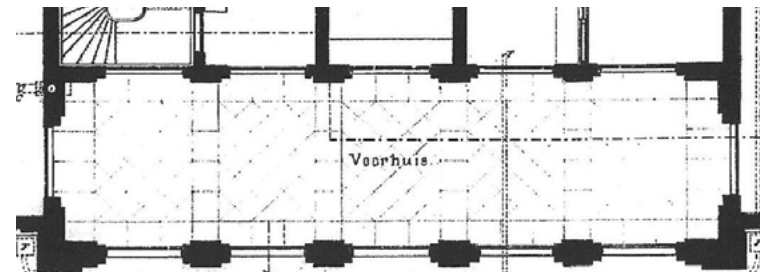
Afb. 5.2.10 De perronkap met opwaartse knik. Met onder beide dakdelen korbelen met eenvoudig siersmeedwerk.



Afb. 5.2.11 De rijke afwerking van het loketfront te Den Helder en Steenwijk.



Afb. 5.2.12 De dubbele deuren aan weerszijden van de haardpartij. Eén deurstel is werkend, het ander is aangebracht omwille van de symmetrie.



Afb. 5.2.13 Het vermoedelijke vloerpatroon in het voorhuis van Harlingen-Leeuwarden (boven) en van Winschoten (onder).

Gevellantaarns

Op de bestekstekening van Eindhoven staan gevellantaarns ingetekend op de hoeken van hoofdvolume en vleugeldelen (afb. 5.2.4). Vergelijking van foto's van rond 1900 laat zien dat Eindhoven inderdaad het enige station was met zes lantaarns aan de voorgevel. Winschoten had een lantaarn op de hoeken van de eindvleugels, bij de uitbreiding van 1904 werd deze verplaatst naar de nieuwe hoek. Steenwijk en Den Helder hadden één lantaarn aan het hoofdvolume. Leeuwarden kreeg na de eerste grote verbouwing van 1867 op vier hoeken een lantaarn. Alkmaar, Harlingen en Tilburg werden verlicht door straatlantaarns nabij het gebouw.

DE PERRONOVERKAPPING

De perronkap bij het type komt in twee uitvoeringen voor;

Te Winschoten, Harlingen, Leeuwarden, Eindhoven en Tilburg heeft de kap vanaf de gevel een schuine afloop in één vlak (afb. 5.2.9).

Te Alkmaar, Den Helder en Steenwijk maakt de kap op de ondersteuning een opwaartse knik (afb. 5.2.10).

INTERIEUR

Ruimte-indeling en gebruik

De indeling van de ruimtes verschilt bij Harlingen en Leeuwarden (afb. 5.2.5 en 5.2.6); in het hoofdvolume bevinden zich achter het voorhuis het trappenhuis en vier kleinere ruimtes kantoren voor stationschef, plaatskaarten en goederen.

De andere zes stations hebben achter het voorhuis het trappenhuis en twee ruime kantoren voor plaatskaarten/ telegrafie en voor goederen.

De vierkante vleugeldelen zijn in alle stations wachtkamer. Overal in het vooraanzicht rechts de 3e klasse en links de 1e en 2e klasse.

De kleine vleugeldelen bevatten bij de zes stations in het vooraanzicht uiterst links het kantoor voor de stationschef en aan de wachtkamer 1e en 2e klasse, met binnendoorgang, een damestoilet. Het rechter vleugeldeel bevat een klein kantoor en een goederenopslag.

Te Harlingen en Leeuwarden zijn de lange, smalle vleugels gespiegeld ingedeeld, met aan de *beide* wachtkamers, via buitenentrees, toiletgroepen voor dames *en heren* en in de tweede helft van de vleugels ruimtes voor de afgifte van bestelgoederen.

Detailering in het hoofdvolume

Bij alle stations is het front tussen voorhuis en kantoren/ trappenhuis ook afgewerkt met rondbogen. In de afwerking waren de loketfronten, met boven halfronde ramen en onder gelambriseerde vakken, gelijk aan de entreedeuren. In de stations van Den Helder en Steenwijk werd het loketfront rijker afgewerkt (afb. 5.2.11)

Dienstwoning

In het bestek van de stations Harlingen en Leeuwarden is de bovenwoning afwijkend ingedeeld en er is één ruimte bestemd als directiekamer. Bij de andere stations is de bovenwoning geheel als woning bestemd.

Detailering van de wachtkamers

De wachtkamers waren afgewerkt met vlakke plafonds met een eenvoudige sierlijst. De lambriseringsen van de wachtkamer 1e en 2e klasse zijn iets sierlijker uitgevoerd dan die van de wachtkamer 3e klasse.

In iedere wachtkamer bevond zich één haardpartij. In de zes stations tegen de wand van het hoofdvolume. Bij Harlingen en Leeuwarden tegen de wand naar het smalle vleugeldeel. De wachtkamers hadden één dubbele entree naar het voorhuis. En bij zes stations een doorgang naar de damestoiletten. Beide entrees zaten bij de hoek van de wand. Omwille van de symmetrie werd aan het andere einde van de wand een schijn dubbele deur geplaatst (afb. 5.2.12).

Interieurdetails op bestekstekeningen

Op de bestekstekeningen van Winschoten, Harlingen—Leeuwarden en Eindhoven is in het voorhuis vermoedelijk het tegelpatroon van de vloer ingetekend.

In Winschoten betreft het een eenvoudig patroon van rechthoekige tegels, bij de andere stations betreft het een sierpatroon (afb. 5.2.13).



Afb. 5.3.1 De gerestaureerde voorgevel van station Winschoten.



Afb. 5.3.2 De voorgevel van station Harlingen.

5.3 DE ACTUELE SITUATIE VAN WINSCHOTEN EN HARLINGEN

EXTERIEUR

Gevels

Beide stations hebben hun historische gevelindeling. Omdat te Winschoten de verbouwing van 1904 gebeurde in de bouwstijl van het station, is de uitstraling gelijk aan het oorspronkelijke station.

De gevels van Winschoten bestaan aan noord- en oostzijde uit muurvlakken met metselwerk, tussen witte pilasters en lijstwerk. Aan de zuid- en westzijde is de muur witgepleisterd en zijn pilasters en listdelen grijs geverfd. Bij de recente restauratie is de voorhal van 1904 hersteld. De gevel vormt weer een fraaie eenheid en oogt levendig door de verschillende kleuren van de verschillende materialen (afb. 5.3.1).

De gevels van Harlingen zijn witgepleisterd. De pilasters en grote delen van het lijstwerk zijn sinds de jaren '50 eveneens wit. Bij de restauratie zijn gootlijsten en de vlakken in de pilasters op de verdieping weer gekleurd, de halfronde bekroning is niet hersteld. Het station mist door de overwegend witte kleur en vlakke dakranden de historische, sprekende uitstraling en de gevel oogt vlak (afb. 5.3.2).

Dakbedekking

In de actuele situatie is de dakbedekking als volgt;

- Winschoten; de schuine delen zijn bedekt met donkere dakpannen (bij aanheling is een enkele rode dakpan toegepast) de vlakke delen zijn gedekt met asfaltbitumen (afb. 5.3.3).
- Harlingen; is geheel voorzien van een bitumen dakbedekking (afb. 5.3.4).

Bovenwoning

Station Winschoten heeft aan de voorzijde van de bovenwoning in de middelste travée een dubbele buitendeur (afb. 5.3.5). Op de bestekstekening is deze later ingetekend. Noch op de locatie noch op oude foto's is overigens iets te zien van een balkon of omheining.

Buitenverlichting

Beide stations hebben geen sierlijke lantaarns of buitenverlichting meer aan de voorgevel. Bij station Harlingen hangt op de hoeken van de vleugels een eenvoudige straatlamp. Onder de perronkap zijn op beide stations tl-verlichtingsbakken aangebracht op de gietijzeren draagbalk (afb. 5.3.6). Bij station Winschoten staat aan weerszijden van het gebouw een straatlantaarn.



Afb. 5.3.3 Dakbedekking te Winschoten; de schuine delen met dakpannen, de vlakke delen met asfaltbitumen.



Afb. 5.3.4 Dakbedekking te Harlingen; de schuine en vlakke delen met asfaltbitumen.



Afb. 5.3.5 De bovenwoning te Winschoten, met de dubbele buitendeur aan de voorzijde.



Afb. 5.3.6 De verlichtingsbakken onder de perronkap te Harlingen.



Afb. 5.3.7 De dichtgezette bovenramen en jaren '70 deuren aan de perronzijde.



Afb. 5.3.8 De originele deurstellen aan de perronzijde in de westvleugel.



Afb. 5.3.9 Originele scharnier aan een perrondeur in de westvleugel van Harlingen.

Deuren en ramen

Op station Winschoten zijn alle deur- en raampartijen uitgevoerd in de historische rondboogstijl van het type. De roedeverdeling van de ramen op de begane grond is die van de jaren '70 met grote vensters. Aan de perronzijde dateren ook de deuren uit de modernisering van de jaren '60 en '70 (afb. 5.3.11). Veel vensters van de verhuurde ruimtes zijn afgeplakt met mat-folie en aan de perronzijde met spiegel-folie. Hierdoor oogt het gebouw deels zeer gesloten. De roedeverdeling van de ramen van de bovenwoning is historisch met acht-ruits vensters (afb. 5.3.1).

Te Harlingen hebben alle deuren en ramen aan de voorzijde en de bovenwoning de jaren '70 grote vensters. De hoofdentree heeft een tochtportaal met deur uit de jaren '60 of '70 modernisering (afb. 5.3.2). Aan weerszijden van entree staat uitstalling van de tweedehands winkel (afb. 5.3.10). Noch het tochtportaal noch de uitstalling zijn passend bij de sfeer en historische gebouwfilosofie van het station.

Aan de perronzijde hebben vrijwel alle ramen een jaren '70 venster. In het hoofdvolume zijn hier in de rondbogen de halfronde bovenramen afgedicht met plaatwerk, eronder zitten deuren uit jaren '60 of '70 modernisering (afb. 5.3.7). Aan de perronzijde heeft de westvleugel drie originele deurstellen, met de originele roedeverdeling (afb. 5.3.8) en origineel hang- en sluitwerk (afb. 5.3.9).

PERRONKAP

Beide stations hebben een perronkap langs de gehele achterzijde. De vormgeving en kleurstelling van de kappen is nagenoeg gelijk. De houten kap loopt schuin af in één vlak (afb. 5.3.12). De kap wordt gedragen door gietijzeren pilaren met geornamenteerde kapitelen. Tussen de pilaren wordt de draagbalk ondersteunt door eenvoudig versierde korbelen (afb. 5.3.13). In tegenstelling tot de bestekstekening (afb. 5.2.9) hebben de pilaren geen korbeltje onder het overstekende deel van de kap. Deze zijn getuige oude foto's tot in jaren '70 wel aanwezig geweest.



Afb. 5.3.10 De hoofdentree tot station Harlingen. Aan weerszijden uitstalling van de tweedehands winkel.



Afb. 5.3.11 De jaren '70 ramen en deuren in de perronzevel van Winschoten.



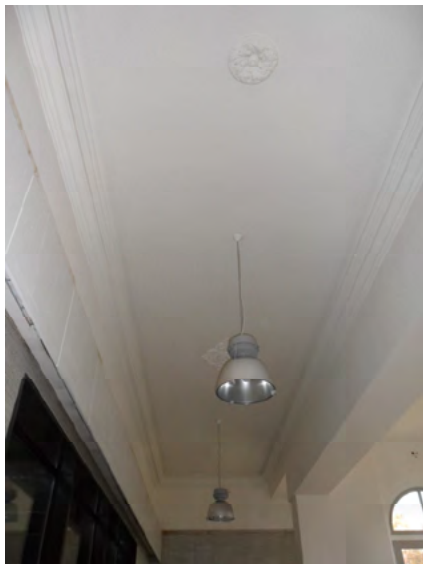
Afb. 5.3.12 De perronkap te Winschoten, met de eenvoudiger uitvoering van de gietijzeren constructie.



Afb. 5.3.13 De perronkap te Harlingen, met de eenvoudiger korbelen die de draagbalk ondersteunen.



Afb. 5.3.14 Het voorhuis te Winschoten, met jaren '60 loketwand en betegelde muren en vloeren. Het plafond voor de loketwand heeft de oude sierstuc afwerking.



Afb. 5.3.15 Het oude plafond voor de loketwand, met plafondlijst en medaillons.



Afb. 5.3.16 het voorhuis van Harlingen, met de originele rondbogen van het loketfront.

INTERIEUR

Zowel Winschoten als Harlingen heeft op grote lijnen de historische ruimteverdeling behouden. De plattegronden uit de bouwperiode (Harlingen) of de verbouwperiode (Winschoten) zijn goed herkenbaar.

Hoofdvolume, begane grond

Te Winschoten is destijds de oude rondboog loketwand uit het voorhuis gesloopt en vervangen door een nieuwe wand. Deze loketwand is aanwezig en voorzien van dichte ruiten. Het rechthoekig plafond voor de loketwand is niet gemoderniseerd en heeft de oude sierstuc afwerking met plafondlijst en medaillons (afb. 5.3.14 en 5.3.15).

Omdat te Harlingen bij de modernisering van het interieur de nieuwe loketten in de oude rondbogen zijn geplaatst, zijn deze bogen uit de bouwtijd nog steeds aanwezig (afb. 5.3.16). Door de huidige gebruiker is de 'moderne' balie in gebruik ten behoeve van de winkel en zorgorganisatie.

Beide stations hebben een jaren '60 tegelvloer en tegelwanden in het voorhuis. Te Harlingen zijn de pilasters van de rondbogen bij de modernisering bekleed met tegels (afb. 5.3.19).

Voormalige dienstwoning

De bovenwoning heeft op beide stations de originele ruimteverdeling. De bovenwoningen hebben eenzelfde trappenhuis, met originele onderdelen als leuning en spijlen. Te Winschoten heeft de trap de jaren '70 afwerking (afb. 5.3.17). Te Harlingen is deze afwerking in 2011 verwijderd en is de oude houten opbouw zichtbaar.

De dienstwoningen bestaan uit een etage met diverse leefvertrekken, keuken (afb. 5.3.20) en wc en daarboven een open zolder. In de oostelijke zijgevel hebben beide woningen aan het einde van de lange dwarsgang een rond venster (afb. 5.3.21).

Te Winschoten zijn veel delen in de jaren '60 of '70 modern afgewerkt. Mogelijk bevindt zich veel originele afwerking hierachter. Dit bleek het geval te Harlingen waar de huidige gebruiker de jaren '60 boardplaten van de binnendeuren haalde en originele paneeldeuren aan het licht kwamen (afb. 5.3.22). Hierdoor heeft de bovenwoning van Harlingen weer een eenheid in architectuur en afwerking. In beide bovenwoningen zijn diverse plafonds afgewerkt als verlaagd systeemplafond.

Op de beide zolders zijn de kapconstructie en het verloop van de oude rookkanalen goed zichtbaar (afb. 5.3.18).



Afb. 5.3.17 Het trappenhuis naar de bovenwoning te Winschoten, met originele leuning



Afb. 5.3.18 De zolder te Winschoten, met oud rookkanaal.



Afb. 5.3.19 Betegelde oude pilaster in het voorhuis van Harlingen.



Afb. 5.3.20 Oude fornuisplaats in de keuken te Harlingen.



Afb. 5.3.21 Het ronde raam in de zijgevel te Winschoten.



Afb. 5.3.22 Originele wc- en kastdeur te Harlingen.



Afb. 5.3.23 De oostvleugel te Winschoten. Zicht vanuit de vroegere wachtkamer 1e en 2e klasse, door de rondbogen naar de voorhal. Rechts de dichtgemetselde doorgang.



Afb. 5.3.24 De originele schouw in de voormalige wachtkamer te Winschoten.



Afb. 5.3.25 De doorgang vanuit het voorhuis van Winschoten naar het voormalige goederenkantoor in de westvleugel.

Zijvleugels

Winschoten

In station Winschoten is de indeling van de grote oostelijke zijvleugel grotendeels gelijk aan de situatie van 1904. Aan het hoofdvolume grenst de vroegere wachtkamer 1e en 2e klasse, met ervoor de voorhal. De rondbogen tussen hal en wachtkamer zijn nog aanwezig (afb. 5.3.23). In de wachtkamer is tegen de wand naar het hoofdvolume de schouw van de vroegere haardpartij nog aanwezig (afb. 5.3.24).

Aan de oostzijde van de wachtkamer is de vroegere buffetruijme weggebroken en bij de ruimte getrokken. De nu L-vormige ruimte heeft een verlaagd systeemplafond. Of zich hierboven nog gedeeltelijk een origineel plafond bevindt is niet bekend (afb. 5.3.23). De ruimte heeft een doorgang naar de vroegere wachtkamer 3e klasse, die tegenwoordig als kantoor in gebruik is (zie § 2.4.1). De voorhal loopt niet meer door tot aan de vroegere wachtkamer 3e klasse, maar is na drie travéeën dichtgemetseld (afb. 5.3.23, rechts). Dit dateert vermoedelijk uit de jaren '20 of '30 toen hier de woning van de restaurateur werd ingebouwd.

De westvleugel van Winschoten heeft de originele grootte uit de bouwperiode, met een voorhal uit 1904 voor het voormalige goederenkantoor. Deze was staat grotendeels leeg en was op het moment van bezoek niet toegankelijk.

De vroegere wachtkamer 1e en 2e klasse en vroegere goederenkantoor hebben een deur naar het voorhuis. De beide voorhallen voor deze ruimtes hebben geen doorgang meer naar het voorhuis (zie § 2.4.2).

Harlingen

Ook te Harlingen is de oude ruimte-indeling in de vleugels goed herkenbaar.

In oostvleugel heeft de vroegere wachtkamer 1e en 2e klasse de oude grootte en hoogte (afb. 5.3.26). Het hoge plafond heeft een modernere afwerking met geveerde gipsplaten. Aan de westzijde is bij een eerdere verbouwing de naastgelegen kleine ruimte erbij getrokken. Hierbij is de plaats van de haardpartij verdwenen. De ruimten erachter zijn ingericht als keuken (afb. 5.3.28).

De westvleugel bevat veel originele details. De winkelruimte in de vroegere wachtkamer 3e klasse heeft een plafond met sierstucwerk (afb. 5.3.29). Aan de westelijke wand bevindt zich de schouw van de vroegere voor te plaatsen kachel (afb. 5.3.30). Aan de perronzijde van de schouw voert de originele dubbele binnendeur, met deels origineel hangwerk, naar de achterliggende kleine ruimtes (afb. 5.3.27). Aan de straatzijde van de schouw bevindt zich het schijn deurstel, dat hier dat omwille van de symmetrie werd geplaatst (afb. 5.3.31, zie ook afb. 5.2.12).

Los van de huidige inrichting geven de authentieke ruimte en detaillering deze westvleugel een bijzondere sfeer.



Afb. 5.3.26 Het café-restaurant in de vroegere wachtkamer 1e en 21 klasse te Harlingen. Rechts de jaren '60-deur naar het voorhuis.



Afb. 5.3.27 Originele binnendeuren naar de westelijke ruimtes.



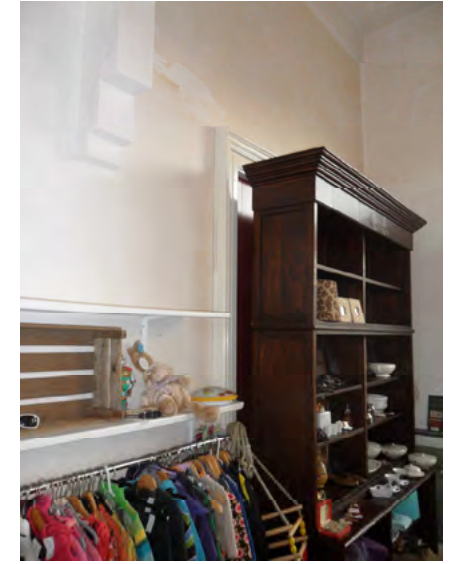
Afb. 5.3.28 Doorgang tussen restaurant en keuken in de westvleugel.



Afb. 5.3.29 De voormalige wachtkamer 3e klasse, met oud stucplafond. Middenachter de schouw.



Afb. 5.3.30 De schouw tegen de westwand, met gat voor de kachelpijp.



Afb. 5.3.31 Achter de kast bevindt zich het originele schijn deurstel, dat omwille van de symmetrie werd geplaatst.

6 CONCLUSIES EN WAARDERING

INLEIDING

In dit hoofdstuk worden in paragraaf 6.1 de conclusies gegeven ten aanzien van vier oorspronkelijke stations van het type 3e Klasse, Winschoten. Omdat in het onderzoek ook de stations Alkmaar en Leeuwarden zijn onderzocht en bezocht, worden in de paragraaf de hieruit voorkomende conclusies gegeven. De conclusies zijn opgesteld per stationslocatie per aandachtsgebied, in de voorgaande hoofdstukvolgorde.

In paragraaf 6.2 worden de stations gewaardeerd naar hun cultuurhistorische waarde uit oogpunt van het standaardtype 3e Klasse. Daarom beperkt de waardering zich tot de twee type-vaste stations Winschoten en Harlingen. De waardering is opgezet naar dezelfde aandachtsgebieden.

6.1 CONCLUSIES

1 WINSCHOTEN

Cultuurhistorisch

- Het stationsgebouw is in de actuele, gerestaureerde situatie in exterieur een sprekend voorbeeld van de eind 19e/ vroeg 20e eeuwse spoorwegbouw.
- Het stationsgebouw is in exterieur teruggebracht naar de situatie van 1904. De doorlopende perronkap langs de oostelijke zijgevel is niet hersteld.
- Het gebouw is in exterieur weer een visitekaartje voor het stationscomplex.
- Het gebouw heeft geen spoorgebonden functie en is niet toegankelijk voor reizigers. Hierdoor is het gebouw niet meer het historische middelpunt van het complex.
- Aan het interieur is de bouwgeschiedenis goed af te lezen in de ruimteverdelingen en onderdelen van de detaillering.
- In de oostvleugel is de aanbouw van 1904 herkenbaar en de rondbogen van de voorhal. In de vroegere wachtkamer 1^e en 2^e Klasse is een haardpartij aanwezig. De centrale hal heeft een dubbele uitstraling; de jaren '60 loketwand en een ouder plafond met sierstucornamenten.
- De bovenwoning heeft originele indeling en details, met voornamelijk een jaren '70-afwerking. Het interieur verkeert in slecht onderhouden staat.
- De stationskap verkeert in goede staat en heeft grotendeels de historische uitvoering. Door de afwezigheid van de gietijzeren korbelen onder de overstek, mist de kap een belangrijk deel van de historische uitstraling.
- Aan de oostzijde, waar in de jaren '70 de zijkap is verwijderd, is de perronkap recht en eenvoudig afgewerkt. Zowel aan de gietijzeren pilaar als aan de daklijst mist een passende eindafwerking.

Stedenbouwkundig

- In de gerestaureerde staat is het stationsgebouw een blikvanger langs de Stationsweg.
- Het stationsgebouw ligt aan de doorgaande straat, zonder voorplein of op het station gerichte straat. Hierdoor is de voorgevel niet van verre de eyecatcher, die het ontwerp in zich heeft.

- Voor de hoofdentree staan twee jonge bomen. Deze zijn verkeerd geplaatst omdat zij hun stand dicht naast elkaar en voor de entree het zicht op de hoofdgevel wegnemen.

Emplacement technisch

- Het emplacement bestaat uit het braakliggend zuidelijk deel met enkele sporen en het bebouwde noordelijk deel. Dit in gebruik zijnde deel bestaat van west naar oost uit parkeerplaats, rijwielstallingen, stationsgebouw met perronkap en eilandperron, spoortunnel, busstation en voormalige laad- en losweg.
- Van het ooit uitgebreide emplacement zijn het stationsgebouw en de voormalige laad- en losweg de enige originele onderdelen.
- Het busstation behoort bij het emplacement, maar doet in de huidige verwaarloosde toestand ernstig afbreuk aan het stationscomplex.
- Het stationsgebouw, spoortunnel en busstation liggen aansluitend naast elkaar. Hierdoor is de grote hal van het busstation overheersend aanwezig in de beleving van het station en geeft het emplacement een troosteloze aanblik.
- Aan de westzijde staat tussen het stationsgebouw en de rijwielstallingen een elektriciteitshuis. Het gebouwtje lijkt hier willekeurig te staan en past in architectuur en locatie niet bij het station.
- Het stationsgebouw heeft geen functies voor reizigers. Veel ramen van verhuurde ruimten zijn afgedicht met mat-folie en aan de perronzijde met spiegel-folie. Hierdoor staat het als een blind gebouw, afgekeerd van de omgeving.

Architectonisch

- Door de afgelopen restauratie vertoont het gebouw weer een aansprekende architectonische eenheid.
- Tussen de verschillende dicht opeenvolgende emplacement-onderdelen is geen architectonische relatie. Hierdoor komt het stationscomplex als geheel rommelig over. Het fraaie stationsgebouw komt hierdoor minder naar voren als hoofdmoment, dan het in potentie in zich heeft.

2 HARLINGEN

Cultuurhistorisch

- Station Harlingen heeft nooit een uitbreidingsverbouwing gehad. In tegenstelling tot te andere stations; die kregen al spoedig vleugelverbredingen en verlengingen. Hierdoor is Harlingen het enige station van het type Winschoten dat tot op heden het oorspronkelijke model van het standaardtype heeft.
- De opname van station Winschoten in plaats van station Harlingen in de Collectie Bijzondere Stationsgebouwen, is op basis hiervan onlogisch en arbitrair.
- Het station is een zeer fraai voorbeeld van 19^e eeuwse stationsarchitectuur, mede door de diverse originele afwerkingsdetails.
- In het interieur is de historische indeling van het gebouw goed herkenbaar. Bijzonder is de aanwezigheid van originele binnendeuren, hang- en sluitwerk in de westvleugel.
- De bovenwoning verkeert in indeling en afwerking in originele staat. Het is een aanprekend voorbeeld van een Spoorweg-personeelswoning op locatie.
- De perronkap is fraai afgewerkt en vormt aan de spoorzijde het gezicht van het station. Door de afwezigheid van de gietijzeren korbelen onder de overstek, mist de kap wel een belangrijk deel van de historische uitstraling.

Stedenbouwkundig

- Het station is nooit via stedenbouwkundige ingrepen opgenomen als belangrijk onderdeel van de stedenbouwkundige structuur van Harlingen. Hierdoor speelt het station op het eerste gezicht geen belangrijke rol in de structuur.
- Vanuit de stad en vanaf de Zuidoostersingel was er wel zicht op het station. Door de steeds dichter wordende beplanting van het ...park is het station nog meer gescheiden van de stad komen te liggen.

Emplacement technisch

- Het stationsgebouw is het enige gebouwde onderdeel op het emplacement. Het is ook het enige oude onderdeel op het complex
- Het gebouw is toegankelijk voor klanten en reizigers. De entrees aan de voor- en de perronzijde zijn hiertoe in gebruik. Hierdoor is het station het levende

middelpunt van het emplacement. Dit is bijzonder voor een dergelijk klein station.

- De voormalige wachtkamer is in gebruik als café-restaurant. Hierdoor heeft het gebouw een historisch spoorgerelateerd gebruik in de historisch hiervoor bestemde ruimte.
- Op het perron staan diverse inrichtingselementen ondoordacht geplaatst, zoals half voor een entree. Dit doet afbreuk aan de uitstraling en het gebruiksgemak.
- Bij de hoofdentree staat op openingstijden een uitstalling van waren van de tweedehands winkel. Dit doet afbreuk aan de uitstraling van het stationsgebouw.
- Rond en tegen het stationsgebouw staan veel wildgeparkeerde fietsen. Zij verrommelen het stationsgebied en vormen een hindernis op het trottoir.

Architectonisch

- Door de geheel witgeverfde buitenzijde boet het station sterk aan uitstraling in. Vergeleken met de kleurstelling voor 1940, waardoor de bouwkundige afwisseling zichtbaar was, zorgt de huidige eenvormige kleurstelling voor een vlakke, harde uitstraling. Dit gaat ten koste van de architectonische belevingswaarde van dit authentieke bouwwerk.
- Het jaren '60-tochtportaal voor de hoofdentree doet ernstig afbreuk aan de architectonische eenheid van het gebouw.
- De beplanting voor de halfronde bovenramen aan de perronzijde doet afbreuk aan de historische detaillering van de architectuur.

3 ALKMAAR

Cultuurhistorisch

- Het stationsgebouw is niet als Rijks- of gemeentelijk monument beschermd. De oudste perronkap op het tweede perron is aangewezen als Gemeentelijk monument.
- Aan exterieur van het stationsgebouw is op grote lijnen het historische gebouw uit 1879/ 1908 herkenbaar.
- Het interieur is diverse malen vernieuwd en heeft geen herkenbare referentie naar de historische opzet.

Stedenbouwkundig

- Het stationscomplex is nooit met bewuste vormgeving in de stedelijke structuur opgenomen. Dit is goed zichtbaar de inrichting van de buitenruimte.

Emplacement technisch

- Het emplacement is met name aan de straatzijde overvol. Het station oogt hierdoor rommelig en onoverzichtelijk.
- De verschillende ingrepen in de inrichting, zoals voor rijwielstalling en parkeerplaatsen lijken ad hoc te hebben plaatsgevonden. Hierdoor heeft het stationsgebied een rommelig beeld, waarin een overkoepelende vormgeving van station en emplacement ontbreekt.

Architectonisch

- Het historische hoofdgebouw uit 1879 en 1908 is herkenbaar aan de straatzijde. De architectuur van het gebouw gaat echter onder in het geweld van de uiteenlopende vormgeving van de dicht omringende gebouwen en door de vele reclame-uitingen aan de gevels.
- Door de zeer uiteenlopende, aan elkaar geplaatste bebouwing mist een architectonische eenheid in het geheel.
- Op het eerste perron komt de historische perronkap sterk in de verdrukking; het pand is uitgebouwd tot halverwege de kap. Hierdoor is een zeer smal perron ontstaan.

4 LEEUWARDEN

Cultuurhistorisch

- Het stationscomplex vormt een fraai ensemble van stationsgebouw met perronkappen en perrongebouwtjes.
- In het interieur heeft de hal van het hoofdvolume de historische opzet van 1904. In de heringedeelde vleugels zijn enkele historische onderdelen herkenbaar, zoals de uitgespaarde gietijzeren kolommen.
- De herbestemming van ruimten voegt zich goed naar het historische karakter van de locatie.

Stedenbouwkundig

- Ondanks de uitgebreide infrastructuur tussen station en stad, is het stationscomplex nog steeds de blikvanger aan het verkeersplein en het einde van de Sophialaan.
- De band tussen station en stad wordt bij aankomst geweld aangedaan door de vele fietsen die (wild) geparkeerd staan tussen straat en station.

Emplacement technisch

- Het reizigersdeel van het emplacement toont als een eenheid door de overkoepelende oude perronkappen.
- Deze perronkappen geven het station, in combinatie met de oude stationshal, de uitstraling die hoort bij de bouwfilosofie van het station als poort tussen stad en wereld.
- Aan de voorzijde van het station staat een oerwoud aan fietsen. Deels in fietsenrekken en deels wildgeparkeerd. Zij verrommelen sterk het beeld van het station en vertroebelen de opzet van het emplacement aan de straatzijde.

Architectonisch

- Hoewel het station vele gebruikers kent, wordt de voorgevel niet ontsiert door storende reclames of logo's. Hierdoor komt de samengestelde architectuur van het brede gebouw aan de straatzijde goed tot zijn recht.
- De diverse vroege verbouwingen aan het station zijn uitgevoerd in aan de oorspronkelijke bouwstijl verwante architectuur. Het gebouw komt hierdoor over als een eenheid. Latere verbouwingen en nieuwbouw zijn niet opdringend in het beeld aanwezig. Station Leeuwarden verschilt hierin sterk van het eveneens doorgegroeiende station Alkmaar.
- De achter-entree tot het station, aan de zuidzijde met tunnel, is zeer bescheiden vormgegeven. Hierdoor valt de ingang vrijwel weg in de omgeving. Architectonisch kan deze entree sterker worden vormgegeven, op een wijze die past bij de grootse uitstraling van het station.

6.2 WAARDERING VAN WINSCHOTEN EN HARLINGEN

De type-vaste stations Winschoten en Harlingen en de doorgesloopte stations Alkmaar en Leeuwarden zijn vanuit de Rijks- of gemeentelijke overheid zeer verschillend beoordeeld op hun cultuurhistorische waarde. Station Winschoten is niet beschermd, maar wel voorgedragen als gemeentelijk monument, de stations Harlingen en Leeuwarden zijn beschermd als rijksmonument, station Alkmaar is en wordt niet beschermd, slechts één oude perronkap is hier als gemeentelijk monument aangewezen.

De cultuurhistorische waardering van de stations uit oogpunt van het standaardtype levert, zoals uit de eerdere hoofdstukken blijkt, een tweeledig beeld op. Winschoten en Harlingen hebben als type-vast stationsgebouw uit dit oogpunt een hoge cultuurhistorische waarde. Alkmaar en Leeuwarden hebben als sterk doorgeroeide stations uit dit oogpunt een respectievelijk positieve en zeer positieve cultuurhistorische waarde. Wat niet uitsluit dat zij vanuit andere oogpunten hoge cultuurhistorische waarde (kunnen) hebben.

In deze paragraaf worden daarom de twee herkenbare stations van het standaardtype, Winschoten en Harlingen, nader gewaardeerd.

1 WINSCHOTEN

Station Winschoten geniet geen monumentale bescherming. Het station is wel voorgedragen als gemeentelijk monument, zie bijlage 1.

Cultuurhistorische waardering

- Het stationsgebouw met perronkap heeft als relatief gaaf voorbeeld van de eerste uitvoering van het standaardtype 3^e Klasse een hoge cultuurhistorische waarde.
- Het exterieur heeft door de eenheid in oorspronkelijke bouwstijl in gebouw en perronoverkapping een hoge cultuurhistorische waarde.
- Het interieur van het station heeft op onderdelen een hoge cultuurhistorische waarde voor het monument, zie afb. 6.2.1
 - De rondbogen van de oostelijke voorhal.
 - De schouw van de haardpartij de voormalige wachtkamer 1^e en 2^e klasse
 - Het muurwerk uit de bouwperiode en verbouwing van 1904, dat op veel plaatsen de ruimte-indeling nog bepaalt.

- het rechthoekige plafond voor het lokketenfront in het voorhuis/ vestibule
- het trappenhuis naar de bovenwoning
- de indeling en delen van de afwerking in de bovenwoning
- Enkele delen van het muurwerk hebben, als leesbaar onderdeel van de gebruiksgeschiedenis een positieve cultuurhistorische waarde, zie afb. 6.2.1
- De overige interieuronderdelen hebben een indifferente cultuurhistorische waarde voor het monument, zie afb. 6.2.1
- Door verlies van spoorgebonden functie en gedeeltelijke leegstand is de gebruikswaarde cultuurhistorisch gezien indifferent.

Stedenbouwkundige waardering

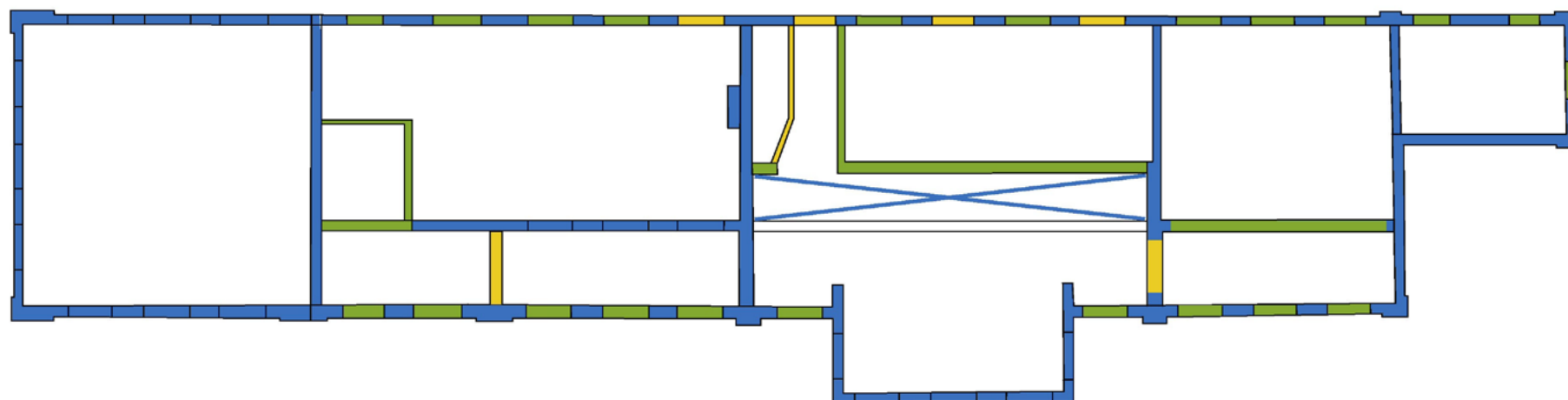
- Het stationsgebouw heeft als markant element aan de Stationsweg een hoge waarde in de stedenbouwkundige structuur.

Emplacement technische waardering

- Het stationsgebouw heeft als enig overgebleven historisch bouwwerk voor het emplacement een hoge waarde.
- De inrichting van de perrons en de buitenruimte rond het station hebben emplacement-historisch een indifferente waarde.
- De oude laad- en losweg aan de oostzijde heeft als referentie naar het vroeger bedrijvige emplacement een hoge emplacement-historische waarde voor het station en voor de economische geschiedenis van Winschoten.
- Het busstation heeft door de vormgeving en verwaarloosde staat een indifferente emplacement-historische waarde.

Architectonische waardering

- Het exterieur heeft een hoge historisch-architectonische waarde als, sinds de restauratie, goed zichtbaar voorbeeld van standaard Klassen-stationsbouw in Nederland.
- Het interieur heeft een positieve historisch-architectonische waarde; Het interieur vertoont in de huidige inrichting en moderniseringsafwerking weinig architectonische samenhang.



Afb. 6.2.1 Cultuurhistorische waardestelling, station Winschoten.

Legenda:

Blauw	hoge monumentwaarde
Groen	positieve monumentwaarde
Geel	indifferente monumentwaarde

2 HARLINGEN

Rijksmonumentale waardering

Zie ook bijlage 2

Station N.S. plm 1863 gebouwd als Staatsspoorstation Klasse III. Gepleisterd hoofdbouw in eclectische stijl met middenstuk van twee verdiepingen en langgerekte lage zijvleugels. façade-bekroning met wijzerplaat verdwenen doch overigens uitwendig grotendeels in de oorspronkelijke vorm bewaard gebleven.

In aanvulling op de rijksmonumentale waardering geldt:

Cultuurhistorische waardering

- Station Harlingen heeft door haar originele omvang en de diverse en bijzondere originele bouwkundige onderdelen details een zeer hoge cultuurhistorische waarde.
- Het station met perronkap heeft als gaaf voorbeeld van de eerste uitvoering van het standaardtype 3^e Klasse een zeer hoge cultuurhistorische waarde
- Het exterieur heeft door de aanwezige originele architectuur en bouwkundige onderdelen een hoge cultuurhistorische waarde, zie afb. 6.1.2.
- Het bijzondere accent van de halfronde bekroning op de voorgevel wordt hierin node gemist.
- Het interieur heeft in indeling en in de diverse originele bouwkundige details een zeer hoge cultuurhistorische waarde, zie afb. 6.1.2.
 - De rondbogen van het oude loketfront en de architectuur van het voorhuis
 - De originele interieuronderdelen in de vroegere wachtkamer 3^e klasse; stucplafond, schouw, deuren naar de nevenruimten en de schijn deuren.
 - Het trappenhuis naar de bovenwoning.
 - De originele indeling en afwerking van de bovenwoning.
- De jaren '60 invulling van ramen en deuren heeft cultuurhistorisch een positieve waarde.

Stedenbouwkundige waardering

- De aanwezige historische visuele en structurele band tussen station en stad heeft een hoge stedenbouwkundige waarde.

Emplacement technisch

- Het stationsgebouw heeft als enige overgebleven historisch onderdeel een hoge waarde voor het emplacement.
- De als restaurant functionerende voormalige wachtkamer in de oostvleugel en de bijbehorende routing door het gebouw hebben een hoge cultuurhistorische en belevingswaarde.

Architectonische waardering

- Het station heeft door zijn originele architectonische eenheid in exterieur een hoge historisch-architectonische waarde.
- In het interieur overheerst de originele architectuur van het gebouw. Dit geeft het gebouw een hoge historisch-architectonische waarde.
- Het interieur heeft in de moderniserings-afwerking een indifferente historisch-architectonische waarde.



Afb. 6.2.2 Cultuurhistorische waardestelling, station Harlingen.

Legenda:

Blauw	hoge monumentwaarde
Groen	positieve monumentwaarde
Geel	indifferente monumentwaarde

7 AANBEVELINGEN

Op basis van de conclusies en de waardering worden in dit hoofdstuk aanbevelingen gedaan om de cultuurhistorische waarden van de type-vaste stations Winschoten en Harlingen te herstellen en te versterken.

1 WINSCHOTEN

Cultuurhistorisch

- Herstel de gietijzeren korbelen onder overstek van de perronkap. Hiermee wordt de draagconstructie gecompleteerd en krijgt de perronzijde de historische, levendiger uitstraling.
- Geef de ramen een bij de architectuur passende vensterindeling. Vervang de jaren '60 deuren aan de perronzijde voor originele of bij de architectuur passende deuren.

Emplacement technisch

- Verwijder de twee linden voor hoofdvolume, die het zicht op het gebouw wegnemen.
- Plant aan weerszijden van het hoofdvolume een boom, ter hoogte van de vleugel-einden, zodat het gebouw op fraaie wijze ingekaderd wordt en het hoofdvolume de historische aandacht krijgt.
- Stel een plan op voor gebruik en/ of herbestemming van de oude laad- en losweg aan de oostzijde. Zodat zichtbaar wordt dat deze weg historisch onderdeel is van het emplacement.
- Zoek, wanneer de vraag daar is, gebruikers voor het gebouw die het gebouw een functie geven waar reizigers bij betrokken (kunnen) worden. Hierdoor wordt het station weer een levend onderdeel van het emplacement.
- Overleg met de gebruikers over de voor de gebouwbeleving gewenste raambekleding, zodat het gebouw weer een beleefbaar middelpunt op emplacement wordt.

Architectonisch

- Geef bij inwendige renovatie of restauratie het gebouw een architectonische samenhang. Hierdoor wordt het gebouw in interieur weer een eenheid en wint het gebouw aan uitstraling.
- Herstel de inrichting en aankleding van de bovenwoning in een vormgeving die past bij historische bouwstijl van het pand.

2 HARLINGEN

Cultuurhistorisch/ Architectonisch

- Geef de gevels van het gebouw de oorspronkelijke kleuren; grijs hardsteen met lichtgekleurde muurvlakken. Hierdoor herkrijgt het gebouw zijn levendige uitstraling en wordt het historisch-architectonische beeld hersteld.
- Inventariseer alle originele bouwkundige onderdelen en details van het station, zodat vastligt welke cultuurhistorische elementen aanwezig zijn en zij niet ongemerkt bij een verbouwing verdwijnen. Restaureer deze onderdelen waar nodig.
- Verwijder het jaren '60 tochtportaal en herstel de historische hoofdentree, waardoor het gebouw sterk aan uitstraling wint.
- Herstel de gietijzeren korbelen onder overstek van de perronkap. Hiermee wordt de draagconstructie gecombineerd en krijgt de perronzijde de historische, levendiger uitstraling.

Stedenbouwkundig

- Treedt in overleg met gemeente over het groenbeheer van het tegenoverliggende parkje; bij een meer open begroeiing wordt het zicht op het station vanuit de stad hersteld en de stedenbouwkundige band versterkt.

Emplacement technisch

- Stel als randvoorwaarde voor de buiten-uitstalling van de gebruiker, dat deze past bij het gebouw en de buitenruimte niet verrommeld.

Architectonisch

- Vervang aan de perronzijde in het hoofdvolume de beplating van de halfronde bovenramen weer door vensters met historische roedeverdeling. Hiermee herkrijgt het station een belangrijk deel van zijn oorspronkelijke architectuur.

BRONNEN

Archief

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

914:

959: diverse bestekstekingen gebouwen stationstype Winschoten

960:

Literatuur

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

Dal, J.W. van, *Architectuur langs de rails, Overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer 1981, Kluwer Technische Boeken B.V.

Leeuwen, drs. W.R.F. van, drs. H. Romers, *Een spoor van verbeelding, 150 jaar monumentale kunst en de decoratie aan Nederlandse Stationsgebouwen*, Zutphen 1988, Walburg Pers

Romers, drs. H., *De Spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938*, Zutphen 1981, Walburg Pers

Urban Fabric en Steenhuis stedenbouw/landschap, *Vooroorlogse stations, cultuurhistorische verkenning en analyse*, Schiedam 2008

Woud, A. van der, *Een nieuwe wereld, het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2008, Uitgeverij Bert Bakker

Woud, A. van der, *Het lege land, de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, Amsterdam 1998, Uitgeverij Contact

Websites

www.stationsweb.nl

www.watwaswaar.nl

maps.google.nl

www.parlement.com

www.cultureelerfgoed.nl

Overige bronnen

Gemeente Alkmaar

Gemeente Oldambt

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 STATION WINSCHOTEN

Station Winschoten geniet geen monumentale bescherming. Foutief wordt in diverse literatuur, bijvoorbeeld in 'De Collectie bijzondere stationsgebouwen in Nederland', gesteld dat Winschoten beschermd is als Rijksmonument.

Enkele jaren geleden is in opdracht van de toenmalige gemeente Winschoten het 'Advies gemeentelijke monumentenlijst' opgesteld. In dit advies is ook station Winschoten opgenomen, zie hierna. Bij de gemeentelijke herindeling van 2010 is Winschoten opgegaan in de gemeente Oldambt. Sindsdien heeft het 'advies gemeentelijke monumentenlijst' nog geen uitwerking of vervolg gehad.¹

Station Winschoten is in het Advies gemeentelijke monumentenlijst opgenomen als;

1865-1904 Stationsgebouw

Stationsweg 22, station

Spoorwegstation derde klasse. Ontwerp van K.H. van Brederode.

Hoge middenrisaliet met aan weerszijden korte vleugels overgaand in iets terugstaande eindvleugels. De beganegrondse deuren en vensters hebben rondbogen, de verdiepingvensters segmentbogen. Gaaf voorbeeld van zogenaamde Waterstaatsstations (met uitzondering van de jongere ingangspartij). Overkapping perron is nog authentiek. Het is destijds geen rijksmonument geworden omdat elders gaveren voorbeelden te vinden waren.²

1 Telefonische mededeling door mevrouw E. Flooren, Projectcoördinator Gemeente Oldambt.

2 In 'De Collectie bijzondere stationsgebouwen in Nederland' wordt juist gesteld "ondanks de wijzigingen is het station beter bewaard dan de andere stations derde klasse die nog overgebleven zijn".

BIJLAGE 2 REDENGEVENDE OMSCHRIJVING RM STATION HARLINGEN

Monumentnummer: 20669
Stationsweg 6 8861 GA te Harlingen

Algemeen

Monumentnummer	:	20669
Monumentnaam	:	
Status	:	Beschermd
Complexnummer	:	
Aanwijzingsbesluit	:	
Inschrijving register	:	18-11-1975
Kadaster deel/nr	:	4008/52
Int. Kenteken	:	N

Locatie

Provincie	:	Friesland
Gemeente	:	Harlingen
Woonplaats	:	Harlingen
Buurt/wijk	:	
Situering	:	Onbekend
X-Y coörd	:	157530-575983

Omschrijving

Station N.S. plm 1863 gebouwd als Staatsspoorstation Klasse III. Gepleisterd hoofdegebouw in eclectische stijl met middenstuk van twee verdiepingen en langgerekte lage zijvleugels. façade-bekroning met wijzerplaat verdwenen doch overigens uitwendig gro-tendeels in de oorspronkelijke vorm bewaard gebleven.

Adressen:

Hoofdadres	Straat	Nr	Postcd.	Situering	Locatie	Woonplaats
J	Stationsweg	6	8861	GA		Harlingen

Percelen:

Kadastrale gemeente	Sectie	Kad. object	Appartement	Grondperceel
Harlingen	A	9641		

BIJLAGE 3 REDENGEVENDE OMSCHRIJVING ONDERDEEL VAN STATION ALKMAAR

Gemeentelijke monumenten

Straat	nr	Gebruik	Omschrijving
Stationsweg	45-49	Diversen	Diversen

STATIONSWEG 47

Algemeen

Op het tweede perron van het station Alkmaar gesitueerde perronoverkapping daterend uit omstreeks 1895. De vermoedelijk in opdracht van de Directie der Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) gebouwde overkapping dateert blijkens een oude foto in ieder geval van vóór 1908 toen de vleugels van het stationsgebouw met een verdieping verhoogd werden (zie: H. Koolwijk, Alkmaar bij gaslicht, p.20). Op een wandelkaart uit 1883 staat op de plaats van het tweede perron alleen een goederenloods weergegeven, dus de overkapping zal na dat jaar gebouwd zijn. De uit een luifeldak op twee rijen kolommen bestaande perronoverkapping behoorde tot het standaardtype voor stations van de HIJSM. Vermoedelijk is de perronoverkapping vervaardigd door de firma D.A. Schretlen en Co. uit Leiden die ook de uit 1892 daterende en identieke overkapping op het tweede perron van het station Hilversum vervaardigde (zie: A. Koenders, Hilversum. Architectuur en stedenbouw 1850-1940, p.20). Uit een in 1929 genomen luchtfoto 1929 blijkt overigens dat de perronoverkapping zich vroeger verder in westelijke richting uitstrekte. Aan de oostkant sluit de overkapping thans aan tegen een jongere (XXb) perronoverkapping met vollelends parapantanten. In verband hiermee is het oostelijke spant gewijzigd.

N.B. De bescherming beperkt zich tot de oorspronkelijke perronoverkapping: de vernieuwde perrongebouwen en jongere overkapping op het tweede perron maken geen deel uit van de bescherming.

Beschrijving

Circa 150 meter lange vrijstaande perronoverkapping bestaande uit een tien meter breed gewelfd luifeldak rustend op twee, ruim vijf meter (circa 5,25 hart op hart) uit elkaar geplaatste rijen van dertig gietijzeren kolommen met een onderlinge afstand van vijf meter (h.o.h.), waartussen in de breedterichting ijzeren boogspanten en aansluitend, boven de zijluifels, dito vakwerkspanten. De kolommen zijn uitgevoerd als thans (het perron is naderhand verhoogd) circa 2,30 meter hoge zuilen waarvan de schacht zich naar boven toe verjongt en verfraaid is met enkele ringen. Op de zuilen rusten in door-

sne de vierkante stijlen, eveneens van gietijzer, waartegen de boog- en vakwerkspanten bevestigd zijn. De randen van de boog- en vakwerkspanten zijn samengesteld uit T-vormig aan elkaar geklonken hoekprofielen. De op gietijzeren voluutconsoles rustende boogspanten hebben een opwaarts gebogen onder- en bovenrand die elkaar in de top raken en verder door vier rechthoekige staven met elkaar verbonden worden. De sterker gebogen onderrand wordt onderin bijeen gehouden door een trekstang die via een hangstaaf aan de nok is opgehangen (ter plaatse van de perrongebouwen zijn de trekstangen hoger in de boogspanten aangebracht). In de vakwerkspanten bevinden zich twee wandstaven: een in doorsnede rechthoekige diagonaal en een verticaal van tot een T-vorm aan elkaar geklonken hoekprofielen. De spanten dragen ijzeren gordingen (U-balken) waarop het uit kraaldelen samengestelde dakbeschot rust. Het dak heeft een bitumineuze dekking. Onderlangs het dak bevindt zich aan weerskanten een brede verticale rand van geklonken ijzeren platen, waartegen een zinken mastgoot rustend op ijzeren gootbeugels.

Motivering

De oorspronkelijke overkapping op het tweede perron van station Alkmaar is van algemeen belang wegens architectuur- en cultuurhistorische waarde als karakteristieke en grotendeels gaaf bewaard gebleven ijzeren perronoverkapping uit het einde van de 19de of het begin van de 20ste eeuw.

BIJLAGE 4 REDENGEVENDE OMSCHRIJVING RM STATION LEEUWARDEN

Monumentnummer: 24369
Stationsplein 1 8911 AC te Leeuwarden

Algemeen

Monumentnummer : 24369
Monumentnaam :
Status : Beschermd
Complexnummer :
Aanwijzingsbesluit :
Inschrijving register : 18-02-1982
Kadaster deel/nr : 5095/51
Int. Kenteken : N

Locatie

Provincie : Friesland
Gemeente : Leeuwarden
Woonplaats : Leeuwarden
Buurt/wijk :
Situering : Onbekend
X-Y coörd : -

Omschrijving

STATIONSGEBOUW uit 1864 met middendeel uit 1904. Het gebouw dateert uit de eerste aanleg van de Staatsspoorwegen en behoort tot het type 3e klasse. Hoofdgebouw op vierkante plattegrond, twee verdiepingen hoog met afgeknot schilddak. Grote rondboogvensters, geflankeerd door smalle hoge lichten in de gevels, die alle gepleisterd zijn en versierd met getrokken voeg. Kroonlijst versierd met gestucte triglyphen en "rozetten". Dakkapellen. Interieur van de hal in gekleurde baksteen, glas-in-lood ramen en tegeltableaux. Lage zijvleugels met gekoppelde rondboogvensters, beeindigd door hoekblokken met afgeknitte schilddaken. De rechterzijvleugel is iets rijker uitgevoerd met middenrisaliet met driehoekig fronton. Muurpilasters met horizontale voegen in het pleisterwerk. Gekorniste kroonlijst. De achterzijde van het stationsgebouw is eveneens uitgerust met gekoppelde rondboogvensters; de stationsoverkapping bestaat uit drie kappen, twee kleinere en een grote, die worden gedragen door een eenvoudig geprofileerde gietijzeren constructie. Gerekend vaaf het gebouw eerste twee kappen met gebogen daken, de derde met een zadeldak plus een luifel, in volgorde van formaat klein, groot, klein. De eerste kap heeft vakwerkspanten van het polonceau-type, waarvan de bovenrand een gebogen walsprofiel heeft. De tweede heeft vakwerkspanten

van het sikkelspant-type met wandstaven die loodrecht op de randstaven staan, waar-tussen vallende diagonalen (N-vorm). In afwijking van dit kennelijk algemene type kennen de sikkelspanten op het Leeuwarder station onder de lichtstraat in het midden een rechthoekig vak met elkaar kruisende diagonalen (X-vorm). De derde kap is gerend en scheluw, met vakwerkspanten van het polonceau-type, enkelvoudig (twee velden per spantbeen). Sinds de sloop van de perronoverkapping te Zwolle is de middelste Leeuwarder kap de laatste stationskap in Nederland met sikkelspanten.

Op het perron twee houten perrongebouwen, deels als dienstgebouw deels als kiosk in gebruik. Het betreffen hier een verdiepingloos houten gebouw op nagenoeg vierkante plattegrond met aan een zijde inspringende hoek, onder plat dak. De wanden worden ingedeeld door bewerkte panelen en eenvoudige T-vensters met bovenlicht. Onder de vensters verzorgde panelen. De eenvoudig geprofileerde kroonlijst wordt gedragen door pilasters met gesneden consoles. Een tweede gebouw in opzet en materiaalgebruik overeenkomstig met het eerstgenoemde gebouw, doch is opgetrokken op een rechthoekige plattegrond en wijkt in detail enigszins af.

Adressen:

Hoofdadres plaats	Straat	Nr	Toev.	Postcd.	Situering	Locatie Woon-
J	Stationsplein	1		8911 AC		Leeuwarden
N	Stationsplein	1	b	8911 AC		Leeuwarden
N	Stationsplein	2	f	8911 AC		Leeuwarden
N	Stationsplein	2	e	8911 AC		Leeuwarden
N	Stationsplein	2		8911 AC		Leeuwarden
N	Stationsplein	2	d	8911 AC		Leeuwarden
N	Stationsplein	2	a	8911 AC		Leeuwarden
N	Stationsplein	2	c	8911 AC		Leeuwarden
N	Stationsplein	2	b	8911 AC		Leeuwarden
N	Stationsplein	2	g	8911 AC		Leeuwarden
N	Stationsplein	1	c	8911 AC		Leeuwarden

Percelen:

Kadastrale gemeente	Sectie	Kad. object	Appartement	Grondperceel
Leeuwarden	G	17307		

COLOFON

project: Stationstype Winschoten
Cultuurhistorische waardestelling

opdrachtgever: NS Stations
mr drs ing. J.J. Friesen

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: februari 2013 concept



