

# Ede Centrum

Station

---

Ede Centrum

Onderdeel van

De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

---

Broekhuizen

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

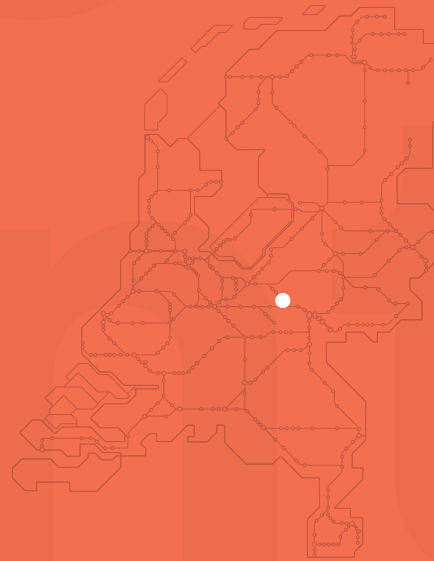
# Station

---

## Ede Centrum

Onderdeel van

## De Collectie



### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

## Broekhuizen

3 april 2015

---



**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](mailto:waardestellingen@nsstations.nl)







**Dolf Broekhuizen**  
Architectuurhistoricus

15 maart 2015

# Station Ede Centrum

## CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING





Perron Ede Centrum, 2014

# **Station Ede-Centrum**

## **Cultuurhistorische waardestelling**

15 maart 2015



Het stationspersoneel  
van Ede-Centrum  
poseert op het perron,  
ca 1920 ((Nijhoff 1989,  
p. 74)



## Inhoudsopgave

|                                                                 |    |                                                                  |    |
|-----------------------------------------------------------------|----|------------------------------------------------------------------|----|
| <u>0. Inleiding</u>                                             |    | <u>4. Architectonische context: het gebouw tot in de details</u> |    |
| Overzichtskaart                                                 | 6  | 4.1 Oorspronkelijke opzet architectuur: de belangrijkste         |    |
| Gegevens                                                        | 7  | waardevolle onderdelen                                           | 41 |
| Samenvatting                                                    | 7  | 4.2 Veranderingen en aanpassingen in latere fases                | 43 |
|                                                                 |    | 4.3 Samenvatting en conclusies                                   | 45 |
| <u>1. Historische context: de bouw- en gebruiksgeschiedenis</u> |    | <u>5. Waardestelling: de gebouwde erfenis</u>                    |    |
| 1.1 Station Ede Centrum in de geschiedenis van de               |    | 5.1 Kwaliteiten, knelpunten en kansen                            | 47 |
| spoorontwikkeling                                               | 9  | 5.2 Cultuurhistorische waarden en essenties                      | 49 |
| 1.2 Station Ede Centrum in het oeuvre van de architect en       |    | 5.3 Cultuurhistorische waardenkaart                              | 53 |
| in de architectuurgeschiedenis                                  | 11 | 5.4 Samenvatting                                                 | 53 |
| 1.3 Gebruiksgeschiedenis en latere verbouwingen                 | 11 |                                                                  |    |
| 1.4 Overzicht, samenvatting en conclusies                       | 15 | <u>6. Aanbevelingen en denkrichtingen</u>                        |    |
|                                                                 |    | 6.1 Aanbevelingen voor eigenaar, opdrachtgever en                | 54 |
| <u>2. Stedenbouwkundige context: het grote verband</u>          |    | ontwikkelaar                                                     |    |
| 2.1 Station Ede Centrum in de stedelijke ontwikkeling           | 17 | 6.2 Aanbevelingen voor beheer                                    | 54 |
| 2.2 Het station in de stedelijke ontwikkeling                   | 19 | 6.3 Aanbevelingen voor architect en stedenbouwkundige            | 54 |
| 2.3 Het station en de stedelijke infrastructuur                 | 19 | 6.4 Aanbevelingen plantoetsers                                   | 54 |
| 2.4 Geschiedenis van het ontwerp en de openbare ruimte          | 21 | 6.5 Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie            | 54 |
| 2.5 Samenvatting en conclusies                                  | 25 | 6.6 Relevante ontwerpthema's                                     | 55 |
| <u>3. Emplacement context: opzet, routing en</u>                |    |                                                                  |    |
| <u>reizigersbeleving</u>                                        |    | Geraadpleegde archieven                                          | 55 |
| 3.1 Opzet emplacement en opzet perrons                          | 29 | Literatuur                                                       | 56 |
| 3.2 Uitwerking reizigerstromen stad                             | 29 | Verantwoording en dank                                           | 57 |
| 3.3 Uitwerking reizigerstromen gebouw                           | 37 | Colofon                                                          | 57 |
| 3.4 Samenvatting en conclusies                                  | 39 |                                                                  |    |

Toelichting  
afbeeldingen:

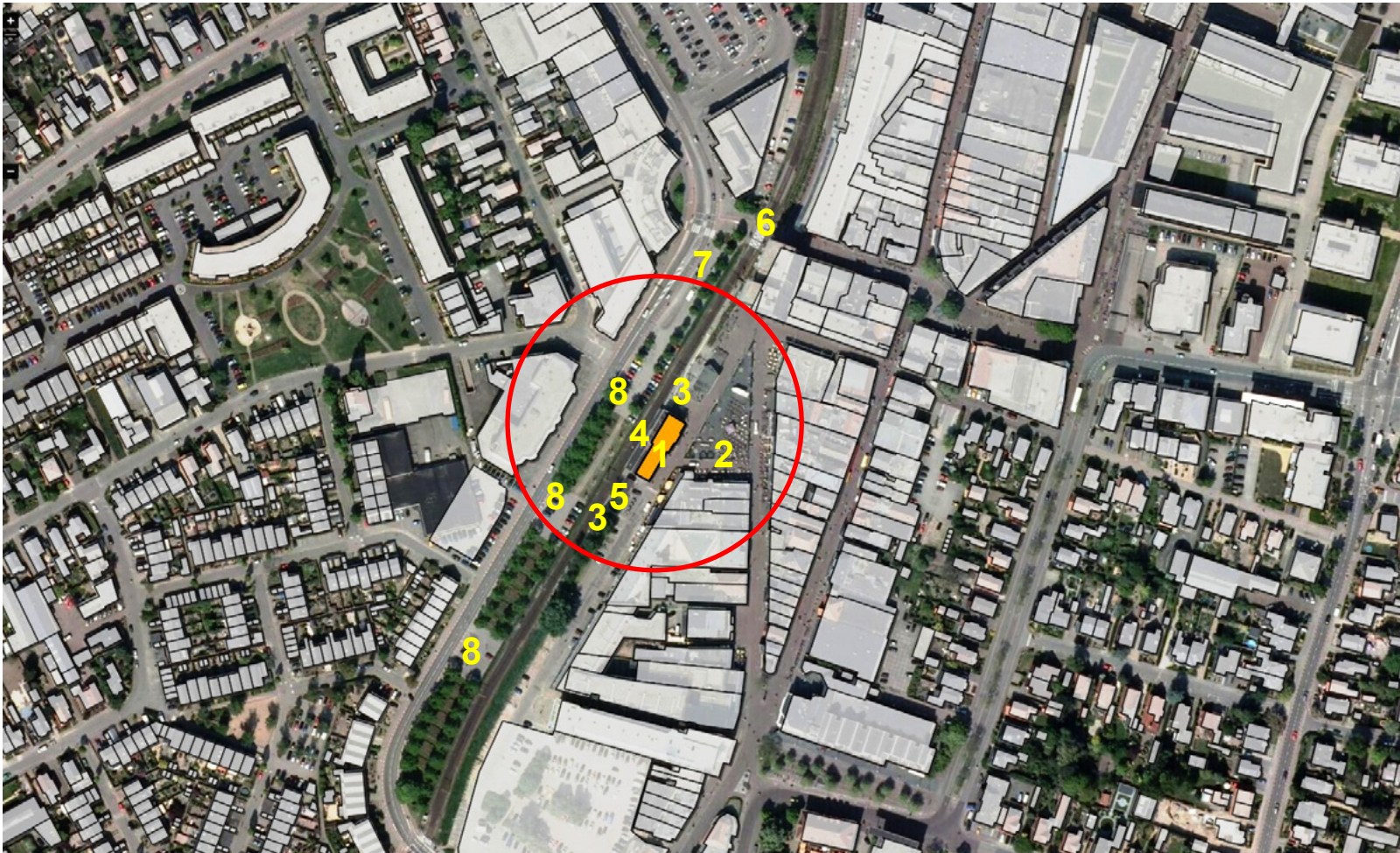
L=links

R=rechts

b=boven

m=midden

o=onder



### Overzichtskaart

#### Situatie Station Ede-Centrum 2014 (BAG-viewer)

1. station / museum
2. museumplein
3. perron
4. perron-overkapping
5. trafohuis
6. overweg
7. taxi / bus / Kiss + Ride, openlucht fietsenstalling
8. parkeerterrein



**Gegevens Station Ede Centrum****(voorheen Station Ede Dorp)**

*Adres:* Museumplein 7, 6711 NA, Ede (Gelderland)

*Opdrachtgever stationsgebouw en exploitatie:*

Nederlandse Centraal Spoorweg Maatschappij (NCSM)

*Opdrachtgever lijn:* Spoorwegmaatschappij De Veluwe (SMV)

*Architect:* onbekend

*Bouw:* 1902

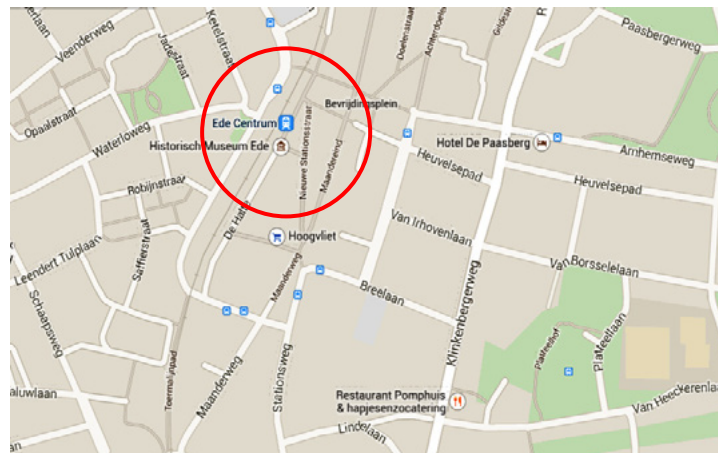
*Functie:* sinds 1973 is het stationsgebouw buiten gebruik gesteld. Het perron functioneert als treinhalte van de Valleilijn (Connexxion). Het voormalige stationsgebouw is in gebruik als historisch museum Ede (tot aug 2015).

*Monumentstatus:* Rijksmonument (RM-nummer 14470)

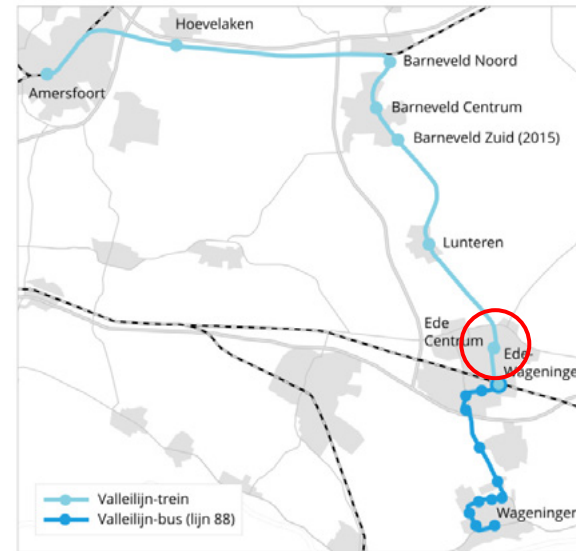
**Samenvatting**

Station Ede Centrum is in 1902 gebouwd als onderdeel van de lijn Ede Barneveld Nijkerk. De lijn verbond de eiermarkt en de pluimveebedrijvigheid in het dorp Ede met Nijkerk haven en de lijn Utrecht Arnhem. In 1973 werd het stationsgebouw buiten gebruik gesteld. Het spoor en de halte bleven wel in gebruik met het perron als stationsfunctie, maar het stationsgebouw kreeg een museumfunctie. Het huidige gebouw functioneert als een focuspunt aan het museumplein en legt getuigenis af van de bijdrage van de spoorgeschiedenis aan de pluimveehandel die belangrijk is geweest voor de ontwikkeling van Ede, en nog steeds een kenmerk is van de bedrijvigheid in de streek.

Kaart met straatnamen.  
Ligging Station Ede-  
Centrum, 2014 (Google-  
maps)



## 1. Historische context



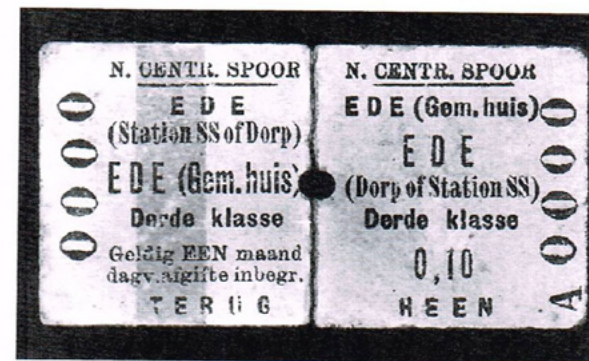
Lb De lijn Ede-Wageningen Nijkerk, in 1931.

1= Ede-Wageningen; 2= Ede Dorp/Ede Centrum; 3= Lunteren; 4= Barneveld; 5= Voorthuizen; 6= Nijkerk.

Station Ede-Centrum en Ede-Wageningen omcirkeld. (Veenendaal, 2000, losse kaart)

Rb Tracé van de Valleilijn in 2014, sinds 2006 in gebruik. Station Ede-Centrum omcirkeld. (www.valleilijn.nl)

Ro Treinkaartje Ede Gemeentehuis – Ede Dorp, (Crebolder 2003, p. 91)





## **1. Historische context: de bouw- en gebruiksgeschiedenis**

### **1.1 Station Ede Centrum in de geschiedenis van de spoorontwikkeling**

**Een spoorlijn voor de pluimveesector: De Kippenlijn**  
Station Ede Centrum aan de lijn Ede Barneveld Nijkerk is in de geschiedenis van de spoorontwikkeling vooral van belang vanwege de betekenis voor de pluimveesector. De realisatie van de lijn in 1902 (het baanvak tussen Ede en Barneveld) en 1903 (het baanvak Barneveld-Nijkerk) droeg bij aan de ontwikkeling van de plaatsen langs de lijn: Ede, Lunteren, Barneveld en Nijkerk. De 29 kilometer lange lijn had in nationaal opzicht een bijzonder karakter omdat de pluimveesector in deze plaatsen intensief gebruik maakte van de spoorverbinding. Miljoenen kippen en eieren vonden via het lokaalspoor hun bestemming elders in Nederland (en daarbuiten). Dit stempel leverde de lijn de naam op: de Kippenlijn. De opdrachtgever voor de aanleg van de lijn was Spoorwegmaatschappij De Veluwe (SMV). De exploitatie van de lijn werd in handen gegeven aan de Nederlandse Centraal Spoorweg Maatschappij (NCSM). In 1919 ging de NCSM op in het Staatsspoor. In Voorthuizen, Lunteren en Ede werd ten behoeve van de lijn een identiek standaard station gebouwd (zie afb. pag. 10). Station Ede Centrum, dat

destijds bij de bouw Station Ede Dorp heette, was niet het enige station in de gemeente Ede. Naast Ede Centrum en Ede Wageningen kwam in 1902 nog dichtbij de kern van Ede een halte: Ede Gemeentehuis (inmiddels opgeheven). Dit was een stopplaats met slechts een klein, voornamelijk uit hout opgetrokken haltegebouw voor de uitgifte van plaatskaarten. De lijn sloot bij het reeds bestaande station Ede-Wageningen (1845) aan op de lijn Amsterdam Utrecht Arnhem (Crebolder, 2003).

#### **Perron blijft in gebruik**

Begin jaren zeventig veranderde het gebruik van het stationsgebouw vanwege de modernisering van de lijn Ede – Nijkerk. Onrendabele lijnen werden gemoderniseerd en stations gesloten. Voor Station Ede centrum betekende dit dat het perron nog wel in gebruik bleef voor de treinreizigers, maar dat het gebouw buiten gebruik werd gesteld. Het stationsgebouw kreeg in 1973 een museumfunctie. Station Lunteren kreeg ook een andere functie (o.a. kunstgalerie, sauna) en Barneveld-Dorp werd afgebroken (Crebolder, 2003, p.90, 119). Vanwege de functieverandering van Station Ede Centrum werd in 1973 voor de treinreizigers eenabri gebouwd. Deze kwam ten noordoosten van het station te staan, vrijwel op de plek van de huidigeabri. Het station werd verbouwd tot Historisch Museum Ede, dat een beeld geeft van de lokale geschiedenis van de gemeente Ede.

## 1. Historische context





Lb - Station Lunteren is in 1902 gebouwd, identiek aan Station Ede-Centrum (Crebolder, 2003, p. 90)

Rb- Station Ede Gemeentehuis, dicht bij het centrum. Het voormalige plaatskaartenkantoor is getransformeerd tot een bedieningshuisje voor overwegbomen, en zou worden gesloopt. Onge-dateerd (Crebolder, 2003, p. 91)

Lo- Station Ede-Centrum, net na de oplevering in 1902 (col DB)

Ro- Station Voorthuizen, ca 1903. Ook dit station is identiek aan Station Ede-Centrum (Crebolder 2003, p. 64)

## Valleilijn

De trein speelt in de huidige situatie een prominente rol op station Ede Centrum omdat het baanvak nauw aansluit op de openbare ruimte. Het huidige Station Ede Centrum is in nationaal opzicht bijzonder vanwege het karakter van het baanvak midden door het centrum. Bij het station ligt het spoor op maaiveld. Voor de treinen geldt een snelheidsbeperking van 40 km per uur in de bebouwde kom van Ede. Sinds 2006 is de lijn via Ede Centrum in gebruik als de vernieuwde 'Valleilijn' (afb. pag. 8). Een gecombineerde bus-trein verbinding tussen Wageningen en Amersfoort: de 'Valleilijn-bus' Ede-Wageningen en Wageningen; en de Valleilijn-trein: Ede-Wageningen, via Ede Centrum, Barneveld en Hoevelaken naar Amersfoort. De huidige exploitant (2014) is Connexxion.

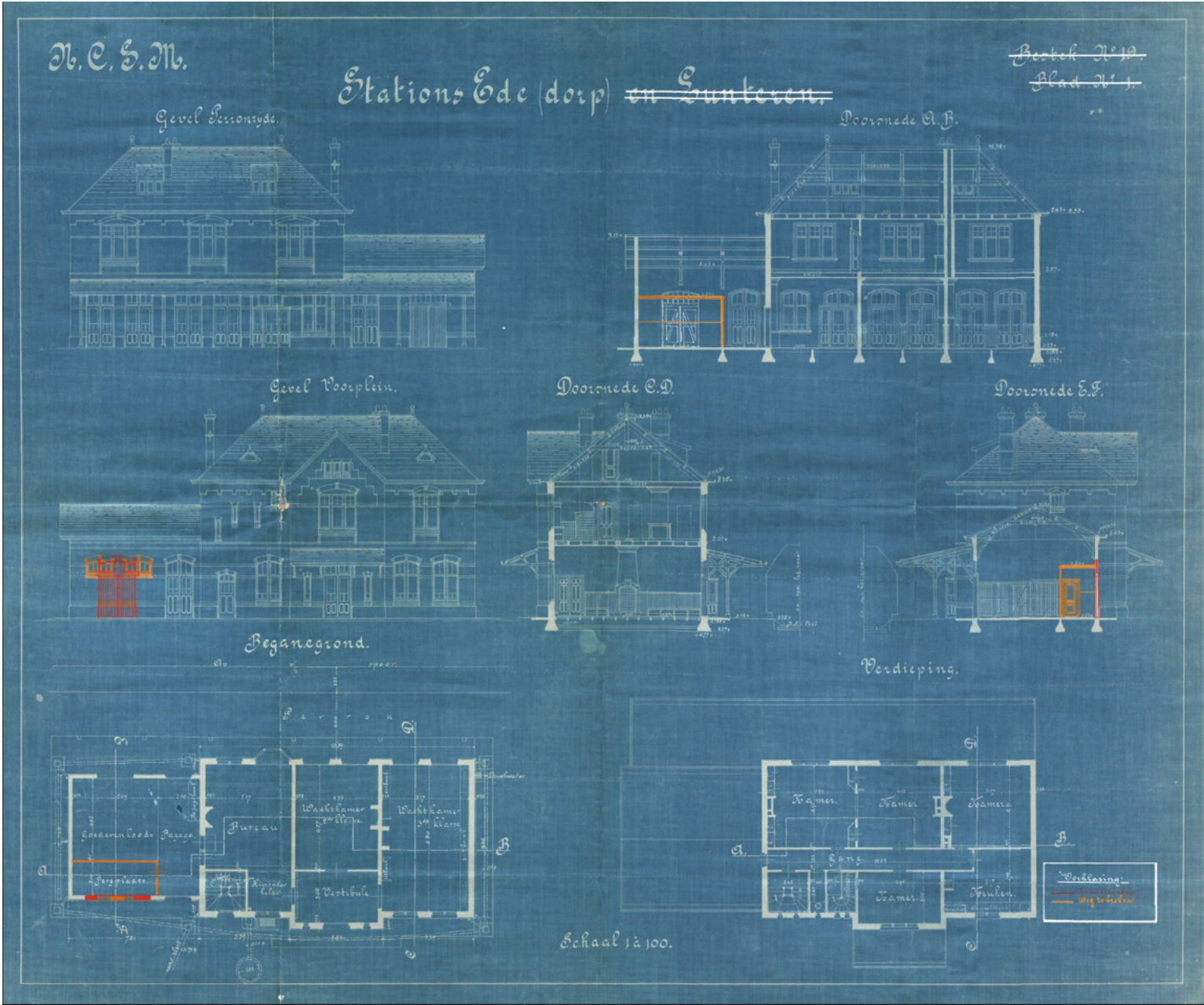
### 1.2 Station Ede Centrum in het oeuvre van de architect en in de architectuurgeschiedenis

De architect van het stationsgebouw Ede Centrum (1902) is niet bekend. Wel is het aannemelijk dat de architect van Ede Centrum ook de stationsgebouwen voor Lunteren (1902) en Voorthuizen (1903) ontwierp omdat ze identiek zijn aan Ede Centrum (afb. pag. 10). Door de onderling vergelijkbare hoofdvorm en geveluitwerking kan bij deze stations gesproken worden van een serie van standaardstations voor deze lijn. De rationele stijl in

traditionele materialisatie is kenmerkend voor de bouwperiode (1902) met een asymmetrisch opgebouwde gevel die verlevendigd wordt door verbijzonderde sierlagen in schoon metselwerk en siersnijwerk in het houtwerk. Alle drie de stationsgebouwen bestaan nog, maar zijn buiten gebruik gesteld (Voorthuizen in 1938, Ede Centrum en Lunteren in 1973). De stationsgebouwen van Ede Centrum en Lunteren hebben de Rijksmonumentstatus, Voorthuizen is gemeentelijk monument.

### 1.3 Gebruiksgeschiedenis en latere verbouwingen

Een belangrijke ontwikkeling in de gebruiksgeschiedenis van het station is de drastische omslag in het gebruik van het stationsgebouw: nadat het station ruim zeventig jaar in gebruik is geweest voor de pluimveesector en de bereikbaarheid van de gemeente vergrootte, eindigde in 1973 de stationsfunctie van het gebouw. Vanaf dat moment wikkeld het vervoer van reizigers en goederen zich buiten het gebouw om af, en functioneerde het perron als halte. Het goederenemplacement wordt afgebroken. Het gebouw kreeg een museumfunctie en het interieur wordt aangepast.





L- Blauwdruk van het oorspronkelijk stationsgebouw Ede (dorp) uit 1902 met daarop de voor- en achtergevel (linksboven en linksmidden) twee plattegronden (onder) en drie doorsneden (rechtsmidden en rechtsboven).  
Uit de centrale bladtitel blijkt dat dit ontwerp in oorsprong mogelijk ook bedoeld was voor de locatie Lunteren. Op de afdruk zijn wijzigingen ingetekend voor de opzet van de goederenloods.  
(GAE 1912 – 1052)

## Gebruiksgeschiedenis

1900 – in gebruik name emplacement. In 1900 wordt het emplacement aangelegd, met de sporen, perrons, laad-en losplaatsen, en aanvankelijk een tijdelijk, klein houten gebouw voor kaartverkoop en retirades.

1902 – bouw stationsgebouw

Station Ede Centrum wordt gebouwd als onderdeel van een reeks identieke stations, tegelijk met Lunteren en Voorthuizen. Na de bouw van het stationsgebouw is de begane grond in gebruik voor de reizigers en het spoorpersoneel. De eerste verdieping en zolder zijn in gebruik als woning voor de stationschef. De ruimte in de lage zijvleugel is bestemd voor goederen en bagage.

Na 1912 – aanbouwen 'ontspanningslokaal' (kantine)  
De vleugel met goederenloods en bagagedepot is tussen 1912 en 1959 uitgebreid met een 'ontspanningslokaal' voor het personeel. Doordat deze uitbreiding in de stijl van het gebouw geschiedt, vormt deze een sterk samenhangend geheel.

1924-1933 - nevengebouw

Tussen 1924 en 1933 is ten zuiden van het stationsgebouw een nevengebouw gerealiseerd, met vermoedelijk dienstwoningen (zoals bijv. seinwachter,

perronwachter, kruier, baanwerkers). Dit nevengebouw wordt in 1959 gesloopt.

1959 - interne verbouwing

In 1959 vindt een verbouwing plaats waardoor het gebruik verandert en de route verschromt. De loketten worden verplaatst van de vestibule naar wachtkamer tweede klasse, en de wachtkamer derde klasse wordt fietsenberging. De perronkap krijgt een legroom: door invoegen van een daklicht van draadglas in perronluifel wordt de werkruimte van de stationschef en kaartverkoop van meer daglicht voorzien. Tegelijk met de functieverandering van wachtkamer derde klasse in rijwielenberging worden toiletten toegevoegd.

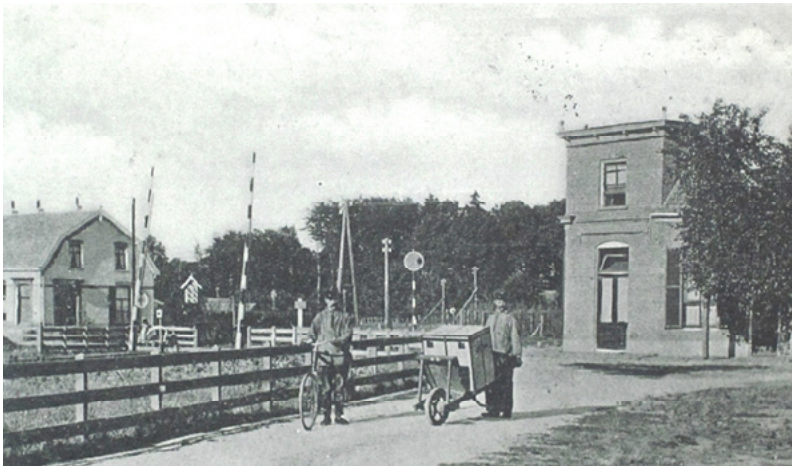
1973-2015 – Functie stationsgebouw opgeheven.

Het stationsgebouw wordt in 1973 buiten gebruik gesteld, het perron behoudt haltefunctie. Abri als wachtruimte voor reizigers wordt gebouwd. De reiziger bereikt buiten het gebouw om het perron.

Het stationsgebouw krijgt vanaf dat moment een museumfunctie. Het station wordt verbouwd tot Historisch Museum Ede dat een beeld geeft van de lokale geschiedenis van de gemeente Ede. Ten behoeve van de museumfunctie wordt het station aangepast, waardoor de ruimtelijke structuur wordt aangepast en geen verband meer houdt met het spoor (zie hoofdstuk 4).



Lb-Station Ede Centrum aan het 'voorplein' voor het stationsgebouw in 1909, zeven jaar na de bouw van het station. Het station ligt aan de rand van een agrarisch dorp, met solitaire bebouwing waarin station en kerk door massa en vorm pregnante gebouwen zijn. (Nijhoff, 1989, p. 75)



Lo-De overweg bij de Telefoonweg, in 1904. Het station gaf aanleiding tot de bouw van horeca. De stationskruier en een stationsbeambte poseren voor hotel-pension Schimmel. (Nijhoff, 2001)



**1978 - Trafohuisje**

Het bakstenen trafohuisje naast het station is in 1978 gebouwd en is van indifferente waarde.

**2015 Planvorming horecaplein**

Het huurcontract met het museum is per augustus 2015 opgezegd (Mededeling huurder, juni 2014). Mogelijk komt er een horeca functie in het gebouw, samenhangend met de herontwikkeling van het centrumgebied (zie 2.3)

rond 1900 markeert die sterk beïnvloed wordt door de pluimveesector.

Doordat de huidige halte nog voor het spoor functioneert en het gebouw zichtbaar is aan het plein, is de spoorgeschiedenis in het stadsbeeld afleesbaar. De rationele bouwstijl is kenmerkend voor de bouwperiode (1902) waardoor het huidige gebouw zich onderscheidt van de latere, andere bebouwing aan het Museumplein.

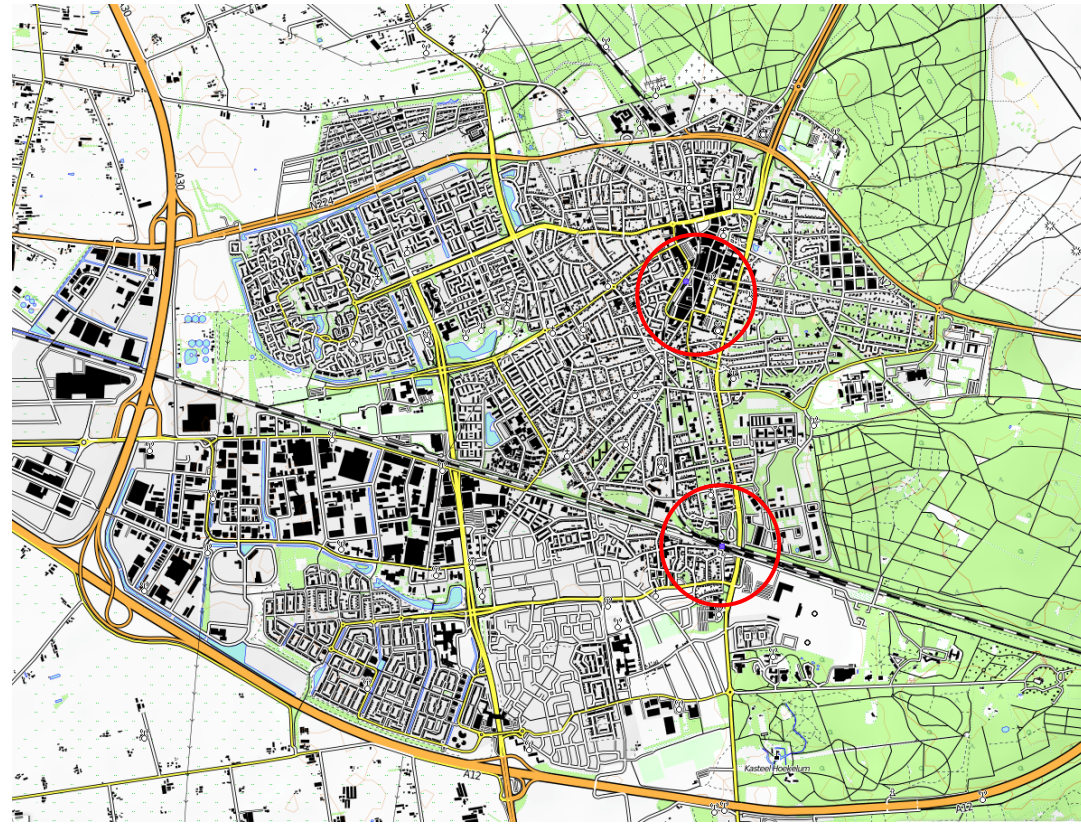
**1.4 Samenvatting en conclusies****Samenvatting**

Station Ede Centrum is als onderdeel van de lokale lijn Ede Barneveld Nijkerk van groot belang geweest voor de pluimveesector en de ontwikkeling van Ede, waaraan de lijn de bijnaam Kippenlijn ontleent.

Het stationsgebouw Ede Centrum is onderdeel van een reeks van drie identieke stations (Ede, Voorthuizen, Lunteren), daardoor is sprake van een ontwerp voor een standaardstation voor deze lijn.

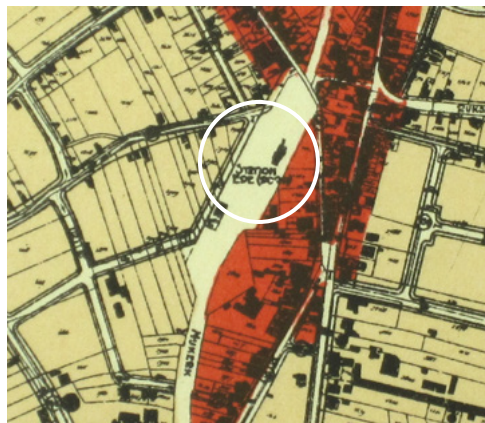
**Conclusie**

Station Ede Centrum aan de lijn Ede Barneveld Nijkerk is in de geschiedenis van de spoorontwikkeling vooral van lokaal belang omdat het station de ontwikkeling van Ede



Lb-Uitbreidingsplan Ede 1924. Het station ligt ten westen van een rood gemarkeerd gebied, dat de verkavelingswijze aandauidt: rood is 'gesloten bebouwing' (verdichting tot gesloten straatwanden). Het gebied ten westen van het station wordt aangeduid als half open bebouwing. Het station (omcirkeld) ligt in 1924 tegen de (rode) kern aan. (Huiskes, 2008, p. 69)

Lo – detail van Uitbreidingsplan Ede 1924, met een uitsnede van de stationsomgeving.



Rb -Topografische kaart van de bebouwde kom van Ede in 2014. De stationslocatie Ede Centrum (bovenste cirkel) ligt in de bebouwde kern. Station Ede-Wageningen (Ede SS) ligt meer langs de rand van de bebouwde kom (onderste cirkel) (OpenTopo.nl)



## 2. Stedenbouwkundige context: het grote verband

### 2.1 Station Ede Centrum in de stedelijke ontwikkeling

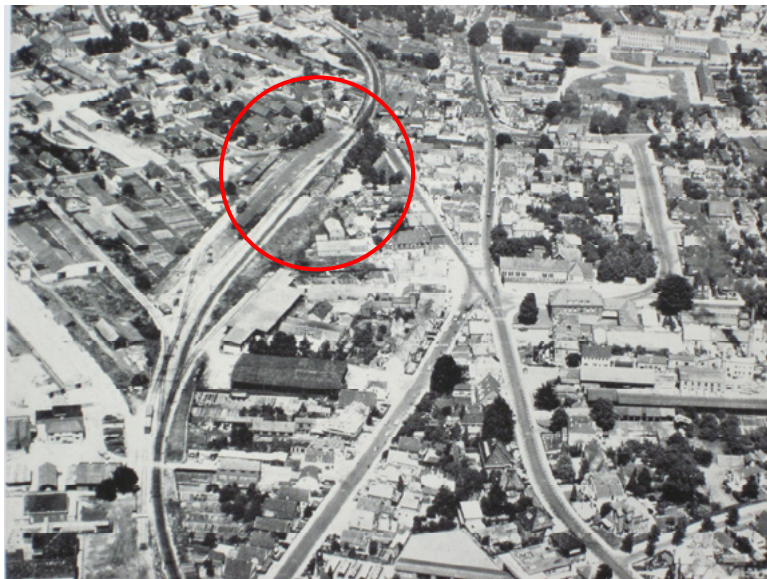
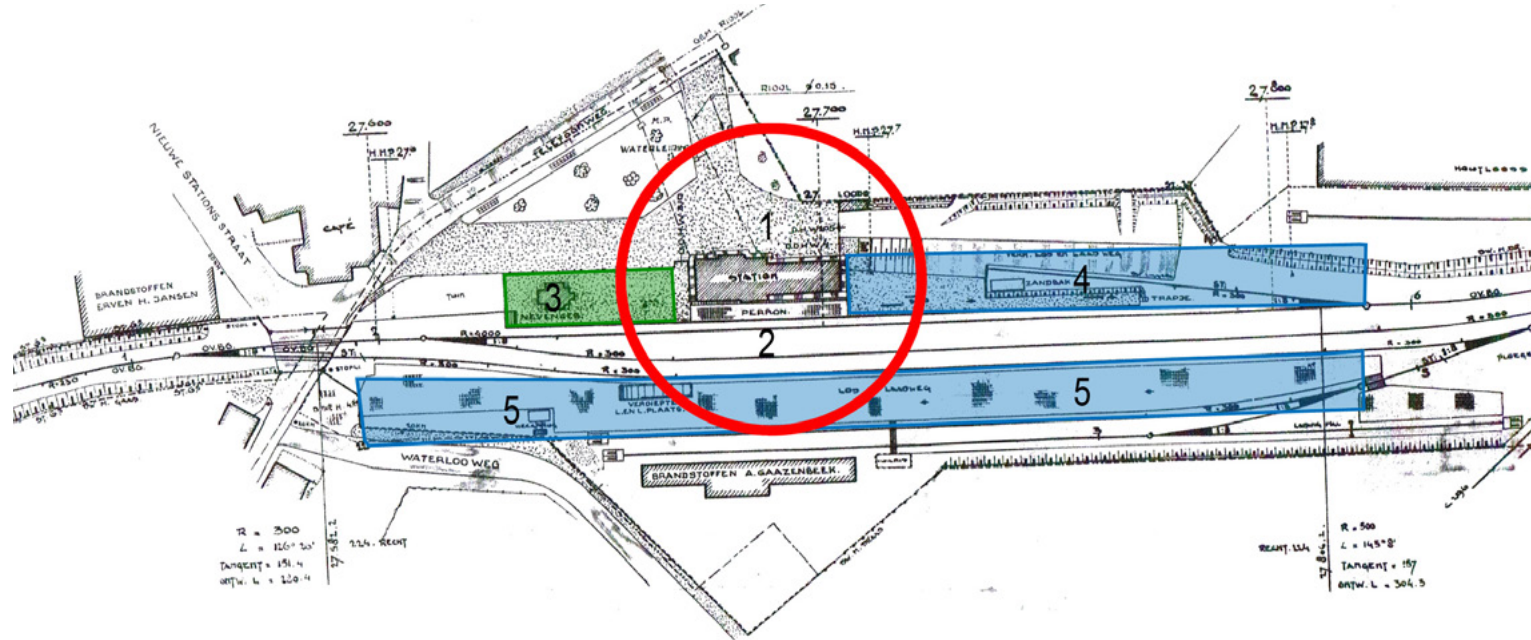
#### Oude Stationsweg en Nieuwe Stationsweg

Station Ede Centrum is bij de bouw in 1902 georiënteerd op de kern van het dorp, maar ligt daar iets buiten vanwege het tracé en de benodigde ruimte voor een emplacement (afb. pag. 16). Bij de bouw ligt het op 150 meter afstand van de Oude Kerk. Dat was veel dicht bij de bebouwde kern dan het eerder gerealiseerde station Ede-Wageningen (1848) door de Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij (afb. pag. 16). Dat station, destijds Station Ede SS geheten, was gesitueerd bij de Nederlandse Kunstzijde fabriek Enka en de militaire kazerne, die meer zuidelijk van de kern lagen. Bij de bouw van het station Ede Centrum in 1902 pleitten bewoners ervoor het tracé van de nieuwe spoorbaan niet dicht langs de op dat moment al bestaande Stationsweg te trekken. De Stationsweg was de eerste grootschalige planmatige uitbreiding van Ede (het plan Tulp, 1874). Het vormde de verbinding tussen de kern van Ede en het station Ede-Wageningen, die steeds meer bebouwd raakte met voornamelijk bebouwing, o.a. voor renteniers. Om dat bijzondere karakter van de Stationsweg te behouden schoof het tracé in westelijke richting op, door heide- en zandgebied. De nieuwe verbinding tussen

Station Ede Centrum en de dorpskern ging 'Nieuwe Stationsweg' heten, aansluitend op de kruising van het verlengde van de (oude) Stationsweg (naar het zuiden) en de Arnhemseweg, een oostelijke uitvalsweg. (Nijhoff, 1989, p. 74). (voor een kaart met straatnamen, zie pag. 7)

#### Kruising wordt plein

Het station gaf aanleiding tot nieuwe bebouwing in de buurt van het station. Het station is in 1902 niet monumentaal op de voorname bestaande Stationsweg georiënteerd, maar ligt daar meer praktisch aan gekoppeld. De Stationsweg buigt net voor het station af naar het centrum. Station Ede Dorp lag in 1902 aan de rand van dorp zodat er voldoende ruimte voor goederenoverslag was, en er een goede bereikbaarheid was voor de bewoners. De bouw van het station bij het centrum stimuleerde de ontwikkeling als woonstad. Aan het einde van de negentiende eeuw kwam tevens het toerisme op gang, dat gestalte kreeg in enkele hotels en pensions. (Huiskes, 2008, p. 27). Ook op de kruising bij de spoorovergang verrees een café, dat was het begin van de horeca in de directe omgeving van het station (afb. pag. 16). In 1924 wordt het gebied op het Uitbreidingsplan Ede nog aangeduid als half open bebouwing (afb. pag. 14). In de jaren daarna zou de kruising zich met de groei van Ede als woonstad geleidelijk tot een horecaplein ontwikkelen.



Lb- Grote lijn in de herbestemming van het emplacement sinds 1933 (het station is omcirkeld)

1959: nevengebouw wordt fietsenstalling

1968: goederenzone centrumzijde wordt parkeerplaats westzijde

jaren tachtig:  
goederenzone aan westzijde wordt parkeerzone

1. Voorplein
2. Emplacement
3. Nevengebouw (dienstwoning)
4. Goederenzone centrumzijde met verhoogde los- en laadweg
5. Goederenzone achterzijde met los- en laadweg en verdiepte los en laadplaats

Lo- Het emplacement in 1965. Station omcirkeld. (Ede tot uw dienst, 1965)



**Van buiten de kern, naar midden in de kern**

Rond 1900 was Ede een agrarisch brinkdorp, met losse bebouwing in een landelijke omgeving. Vooral na 1900 breidde Ede sterk uit. Aanvankelijk rondom de as van de Stationsweg. Op het uitbreidingsplan Ede 1924 ligt het station al tegen de zone met de dicht bebouwde kern aan (afb. pag. 16). Na omstreeks 1960 breidde Ede zich sterk in westelijke richting uit, en werd Ede Centrum meer en meer omgeven door woonbuurten (afb. pag. 18). Ede heeft zich steeds verder ontwikkeld als een (groene) woonstad. (Rutte/Abrahamse, 2014, p. 58-61) Terwijl Ede groeide, bleven de andere kernen zoals Lunteren en Otterlo klein.

**Huidige ligging**

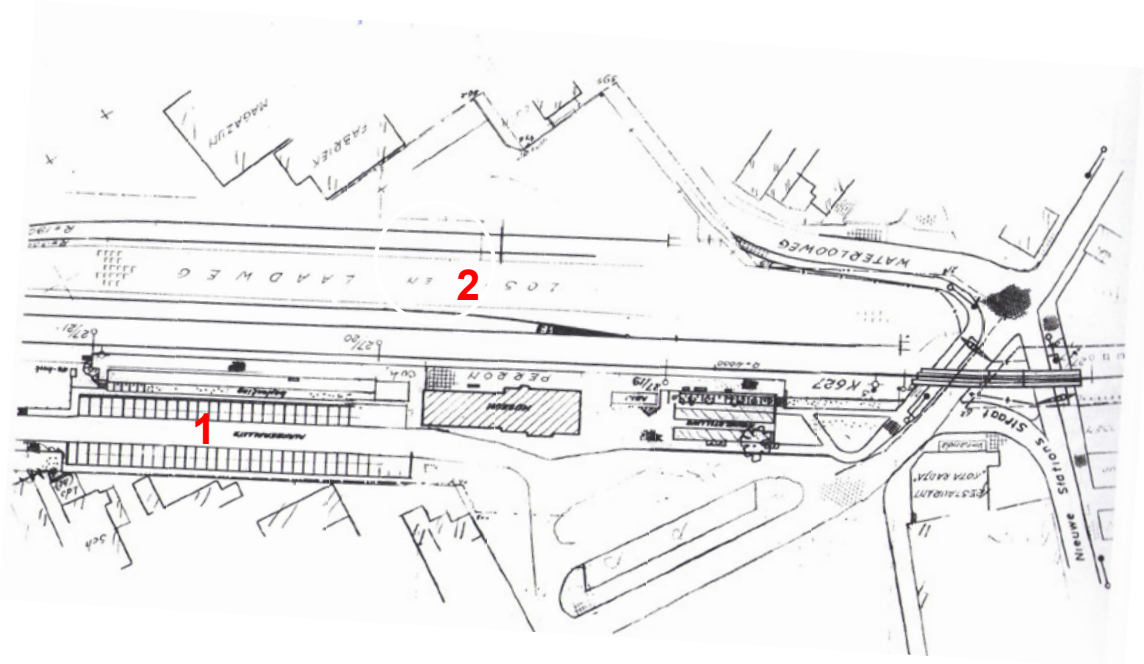
De huidige stationslocatie Station Ede Centrum ligt midden in het centrum van de uitgestrekte kern van Ede (afb. pag. 16). Door toename van de bebouwing rijdt de trein nu dwars door het centrum. In deze context is het stationsgebouw een herkenbaar restant van de oude kleinere schaal van de vroegere dorpse losstaande bebouwing.

**2.2 Het station en de stedelijke infrastructuur (huidige verkeersstromen)****Twee gezichten**

De bereikbaarheid van het huidige station heeft twee 'gezichten' (afb. pag. 31). Aan de westzijde, de overzijde van het spoor, is het merendeel van het snelverkeer geconcentreerd langs de doorgaande Telefoonweg, zoals auto's, parkeren, taxi's en bussen. De treinreizigers kunnen als voetgangers via de noordelijk gelegen spoorwegovergang overstappen op de bus, auto, taxi. Ze dienen te voet het spoor over te steken. De andere zijde, ten oosten van het station aan de kant van het centrum, biedt langzaam verkeer directe toegang tot het station. Deze Museumplein-zijde is voornamelijk voor voetgangers en fietsers in gebruik en is deels autovrij en deels autoluw.

**2.3 De geschiedenis van de stationslocatie in relatie tot stadsontwikkeling****Van stationsplein naar horecaplein**

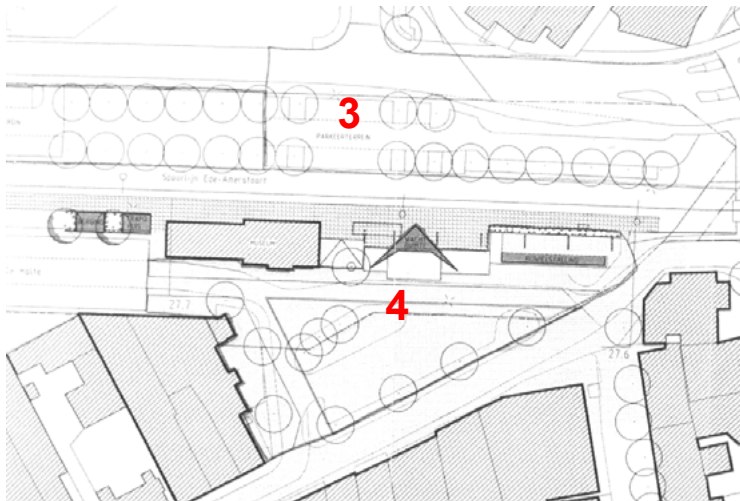
De oorsprong van de sterk aanwezige tweedeling in het karakter van de stationsomgeving in Ede kan historisch verklaard worden. Het station lag met de entree aan de oostzijde georiënteerd op de centrumzijde, zodat reizigers tussen station en centrum het spoor niet hoefden te kruisen. Aan de andere (westelijke) zijde van het emplacement was een zijspoor met een grote berg- en stapelplaats die toegankelijk was via een losweg.



### Omgeving station

Lb - 1968

- aan de centrumzijde wordt op het voormalige emplacement naast het station een parkeerplaats ingericht (1). Aan de overzijde van het spoor, bij de Waterlooweg) ligt nog een los- en laadweg (2). (GAU-939-1026-2)



Lo - 1993

De laad- en losweg aan overzijde van spoor is heringericht als parkeerterrein afgewisseld door plantsoen. (3) De muziektent (4) is gebouwd als een accent aan het museumplein. (GAE 1993 GB/15053)



De bouw van het station gaf aanleiding tot de vestiging van horeca in de omgeving van het station. Het plein voor het station aan de oostzijde (het Museumplein) is in de loop der tijd een plein geworden, maar niet als plein gepland. Tijdens de bouw van het station had de bebouwing rond het station net als het station zelf voornamelijk het karakter van solitaire bebouwing. Sinds 1902 is geleidelijk de gesloten pleinwand-bebouwing ontstaan. Gedurende de latere verdichting van de stationslocatie heeft het voorplein steeds meer het karakter gekregen van een driehoekig evenementen- en horecaplein, een verbijzonderd plein in het autoluwe centrumgebied van Ede.

Het opheffen van de stationsfunctie van het stationsgebouw in 1973 bood gelegenheid tot de inrichting van een museum in het stationsgebouw. Die functie past bij een evenementenplein. (voor de geschiedenis van de verkeerstromen zie hoofdstuk 3)

In de huidige planvorming wordt het horeca-accent versterkt. Een muziektent uit 1993 is inmiddels (2014) verdwenen en de museumfunctie zal in 2015 verdwijnen. De bebouwing aan het plein krijgt vrijwel geheel een horecabestemming. Deze ontwikkeling om de horeca te versterken is onderdeel van de herstructurering van het centrum die sinds 1998 wordt uitgevoerd. Daarbij wordt in

tien jaar tijd kleinschalige bebouwing en (laagwaardige) horeca vervangen voor meer grootschalige nieuwe bebouwing (Stedenbouwkundig ontwerp en de supervisie voor het centrumgebied van Ede is van BDP.khandekar, ontwerp 1995, realisatie 1998-2008). Dwarsverbindingen krijgen een duidelijker karakter ten opzichte van doorgaande routes. In dat kader is voor de stationslocatie vooral van belang dat openbare ruimte in het centrumgebied hoogwaardig opnieuw wordt ingericht. Hoogbouw wordt ingezet als markering van stedenbouwkundig belangrijke plekken. Een opvallende verschijning door de relatief grote bouwhoogte is het blok ten noorden van het station, als markering bij de spoorwegovergang (afb. pag. 22). Door de schaalvergroting van de nieuwe centrumbebouwing en de bouwhoogte van dit laatste blok 'verdwerft' het stationsgebouw.

## **2.4 Geschiedenis van het ontwerp en de openbare ruimte**

### **Meer openbare ruimte**

In de loop der tijd is de openbare ruimte rond het station steeds groter geworden, ten koste van gebieden die in oorsprong vanwege de stationsfunctie van de openbare weg waren afgescheiden (afb. pag. 18, 20). Voormalige terreinen voor goederen, routes naar het station en een



Lb-Woontoren De Griek, markeert aan het Museumplein de spoorwegovergang (rechtsonder) (Brons 2009, p. 6)

Rb: Luchtfoto overzicht, stationslocatie is omcirkeld (bron: Bingmaps)

Lo-Het Museumplein vanuit de lucht, ingericht als horecaplein. Het gebied is sterk verdicht, de pleinwanden zijn gesloten. Het station is deels zichtbaar rechts aan de onderzijde van de foto. De muziektent middenonder is afgebroken. (Brons 2009, p. 4)



Ro: Hoogwaardige inrichting openbare ruimte met hoogteaccenten in het centrum van Ede, onderdeel van het centrumplan van BDP Khandekar, gerealiseerd 1998-2008 (BDP.khandekar 2014)



terrein voor een nevengebouw met dienstwoning, zijn opgeheven en algehele openbare ruimte geworden. Zo veranderde een zone aan de centrumzijde eind jaren zestig, daarna, omstreeks de jaren tachtig, de grotere zone aan de westzijde. In 2014 loopt de openbare ruimte nauwelijks merkbaar over in het perron.

### **Perron op maaiveld**

Bij de bouw in 1902 was er een duidelijke functionele scheiding tussen de perrons en de laad- en losgebieden en het voorplein. De reizigers konden slechts via het voorplein het stationsgebouw en het perron bereiken. De inrichting van het voorplein was daarop afgestemd en was ingericht voor zowel het snellere als het langzame verkeer. Op de laad- en losplaats tussen stationsgebouw en overgang is een vrijstaand nevengebouw (vermoedelijk dienstwoning) met een privé tuin gebouwd. Geleidelijk aan wordt het voorplein vergroot en meer en meer ingericht voor uitsluitend het langzaam verkeer (afb. pag. 18, 20). In 1959 wordt na de sloop van het nevengebouw een fietsenstalling gerealiseerd op het vrijgekomen gebied.

Sinds 1973 bereiken voetgangers geheel buiten het stationsgebouw om het perron, nadat van het stationsgebouw de functie voor het spoor is opgeheven. De hoofdroute tussen stad en spoor verloopt vooral ten noorden van het voormalige stationsgebouw, tussen

museum en fietsenstalling (zie hoofdstuk 3).

De inrichting van het plein (Museumplein) is daarna meer op het langzaam verkeer en voetgebruik afgestemd. Het driehoekige plantsoen veranderde in een terras. Dorpsstraten werden (autovrije) winkelstraten. De bomen op het plein zijn in een dubbele rij aangeplant, die de schuine richting van de Telefoonweg volgt.

De westwand van het plein, met het museum in het voormalige stationsgebouw, kreeg met de bouw van de muziektent en herinrichting van het plein (1993) een duidelijk cultuuraccent. Inmiddels is de muziektent al weer afgebroken. Kenmerkend voor de huidige inrichting van het Museumplein is de autoluwe inrichting waarbij de trein op maaiveld aan het plein aansluit. Voetgangers kunnen haast ongemerkt vanuit het centrum het perron op om in de trein te stappen: het perron gaat vloeiend over in de openbare weg.

Bij de herinrichting van het centrumgebied de afgelopen tien jaar, zijn de bestrating en meubilair geheel vernieuwd. Door de verplaatsing van de fietsenstalling van de oostzijde naar de westzijde van het spoor is het plein nog opener geworden (afb. pag. 22).

### **Goederenemplacement wordt parkeerplaats**

Het voormalige goederenspoor en overslag-gebied, ten westen van het spoor, was oorspronkelijk niet openbaar



### Toegang perron (foto 2014)

Lb – Een van de paden naar het perron aan de zuidzijde

Lm – Zicht vanuit De Halte, de straat ten zuiden van stationsgebouw

Lo - het trafohuisje met fietsenstalling naast het voormalige stationsgebouw

Rb – perron met abri op de plek van de afgebroken muziektent

Ro – perron met abri ten noorden van voormalig stationsgebouw



toegankelijk. Na de afbraak omstreeks de jaren tachtig is het gebied heringericht als een parkeerplaats en taxistandplaats. Tevens werd een fietsenstalling gerealiseerd, met een groen karakter in aansluiting op de groene karakteristiek van de gemeente. De parkeerzone volgt het langgerekte tracé langs het spoor. Het wordt geleed door een bomenrij, grasperken en heggen waardoor de auto's deels uit het zicht gestald kunnen worden. Deze strook is tevens een buffer tussen het spoor en de huizen langs de Telefoonweg.

#### **Stationsgebouw aan wandelpad en fietspad**

De zone ten zuiden van het station aan de centrum was bij de bouw in 1902 een tweede goederenzone, die evenmin openbaar toegankelijk was (afb. pag. 30). Aansluitend aan het spoor lag een verhoogde laad- en losplek, waarschijnlijk voor de kleinere goederen. Na de afname van het goederenvervoer is deze zone openbare ruimte geworden. Eind jaren zestig (ca 1968) is deze heringericht en heeft een stedelijker karakter gekregen, meer in aansluiting op de centrumfunctie. De huidige strook functioneert als (secundaire) parkeerstrook en als voet- en fietspad. Na de herinrichting van het centrumgebied (BDP.khandehar, ontwerp 1995, realisatie 1998-2008) is langs het spoor aan de centrumzijde een lange doorgaande wandel-/fietsstrook gerealiseerd. De scheiding is 'zacht' vormgegeven: een heg (beukenhaag)

en bomenrij (mooie zilverberken) scheidt aan weerszijden van het station de grens tussen spoor en openbare weg. De hoofddoorgang van Museumplein naar perron is met banken en borden en niveauverschillen aangeduid (afb. pag. 24). De zijtoegangen tot het perron verloopt via kleine trappen. Het stationsgebouw staat als een solitair gebouw in de voetgangerszone van winkelend publiek.

## **2.5 Samenvatting en conclusies**

### *Samenvatting stedenbouwkundige context*

#### **Het station toen**

De oorspronkelijke situering van het nieuwe station ten opzichte van de kern van Ede in 1902 was vooral praktisch gemotiveerd: het station werd langs de rand van de bebouwde kern afgestemd op de bestaande wegenstructuur. Samen met de Oude kerk, waar het 150 meter vandaan lag, was het afwijkende volume een karakteristiek onderdeel in het dorpsbeeld, dat verder vooral een agrarisch karakter had. De bouw van het station gaf aanleiding tot het ontstaan van een voorplein, de vestiging van horeca aan het plein en de Nieuwe Stationsweg.

#### **Het station nu**

Door de groei van Ede is het station in de bebouwde kern



b - Manden met postduiven staan gereed voor vervoer op het perron naast de goederenloods bij Station Ede Dorp (Ede Centrum), ongedateerd, ca. 1920 (Nijhoff, 1989)

o - Wachtende reizigers op het perron van Ede Centrum, op het enkelspoor rijdt een wisseldienst in beide richtingen, 2014





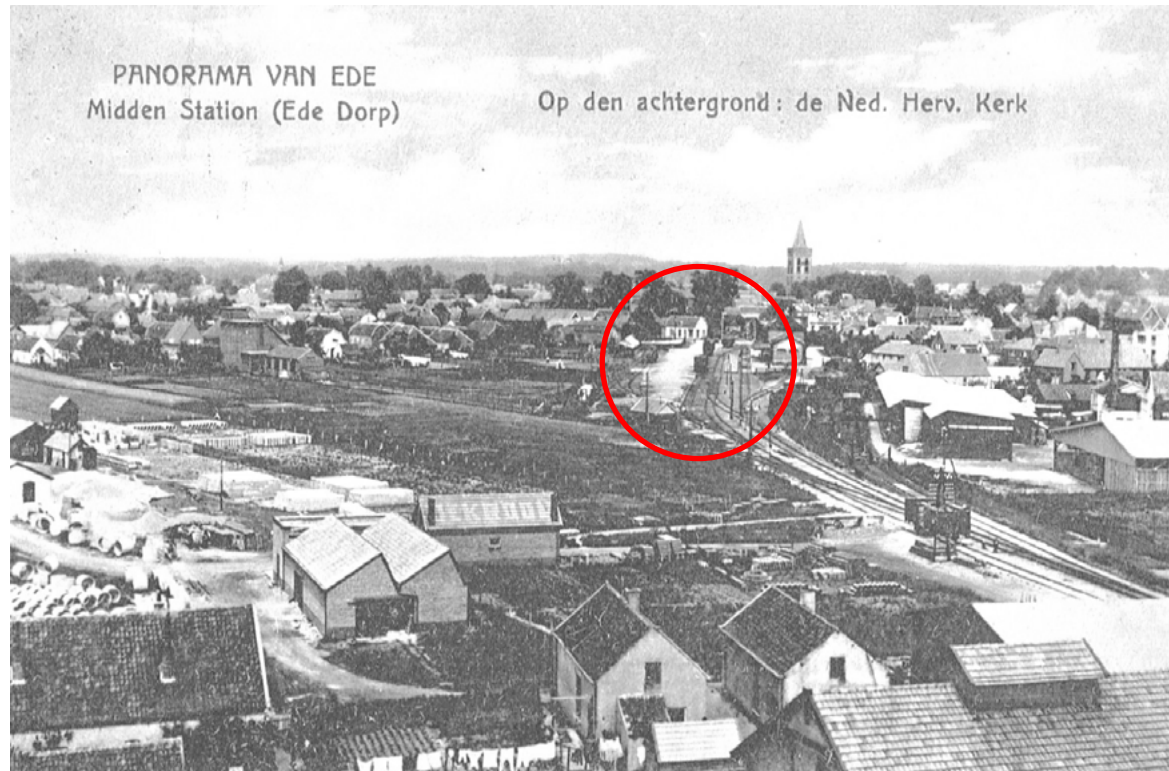
komen te liggen. Het stationsplein heeft zich ontwikkeld tot een horecaplein met aaneengesloten pleinwanden. Nadat het emplacement in omvang en functie afneemt worden de vrijkomende zones heringericht als openbare ruimte.

Nadat het stationsgebouw aan de oorspronkelijke functie is onttrokken (1973), wordt het museumplein geleidelijk steeds autoluwer en meer op horeca en winkelen afgestemd.

De huidige openbare ruimte rond het station heeft twee 'gezichten': een stadse (centrum) kant met aaneengesloten pleinwanden aan een verhard plein en een dorpse kant met halfopen bebouwing en groenvoorzieningen

### **Conclusie**

Het perron, dat functioneert als halteplaats voor Station Ede Centrum, is voor reizigers een schakel tussen het centrum van Ede en het spoor. Kenmerkend is een vloeiende overgang tussen stad en perron. Het openbare plein voor het station heeft zich ontwikkeld van een functioneel verkeersplein afgestemd op de stationsfunctie, tot een centrumfunctie voor winkels en horeca. Ondanks de schaalvergroting en verdichting blijft het stationsgebouw een herkenbaar restant van de spoorgeschiedenis en refereert het aan de oude kleinere schaal van de vroegere dorpse losstaande bebouwing.



#### Emplacement

Rb -Panorama van Ede met het station Ede Centrum, gezien vanuit het zuiden. Vanaf het centrale spoor lopen vertakkingen naar de laad en losplaatsen. ongedateerd ca 1930 (col. DB)

Lo -Bedrijven uit de omgeving maakten gebruik van Ede Centrum om hun producten te vervoeren. Niet alleen de eieren van de eiermarkt, ook bijv. fietsen. Ca 1915 (Nijhoff, 2001, p. 22)

Ro- Houtvervoer via Station Ede Dorp, 1917 (Nijhoff, 2001, p. 23)



### **3.Emplacement context: opzet, routing en reizigersbeleving**

#### **3.1 Opzet emplacement en opzet perrons**

##### **Van goederen- en reizigersvervoer naar forenzenstation**

Station Ede Centrum ontwikkelt zich sinds de oplevering in 1902 van een voorziening voor goederen- en reizigersvervoer naar een forenzenstation. Door de afbraak van het merendeel van het omvangrijke emplacement is het huidige station vooral door forenzen in gebruik. De contouren verwijzen nog naar het oorspronkelijke emplacement.

1902

Reizigers bereiken via het voorplein en de hoofdentree het perron. In 1902 is het oorspronkelijke station gerealiseerd met een eilandperron, vanwege de goederen. Er zijn twee sporen, waarbij het tweede spoor aan beide zijden een derde, doodlopend zijspoor naar laad- en losplaatsen. Het eilandperron is uitsluitend voor goederen. Aan beide zijden van het spoor zijn een laad- en losplaats en een plaats om goederen op te slaan. Aan de centrumzijde is een kleiner goederengedeelte, met een verhoogde laad- en losplaats.

1933

In 1933 is het goederenemplacement uitgebreid. Het eilandperron is verdwenen en heeft plaats gemaakt voor meerdere zijsporen in gebruik voor goederen.

2014

Het omvangrijke goederengedeelte van het emplacement is afgebroken. In gebruik is een enkelspoor voor het forenzenvervoer.

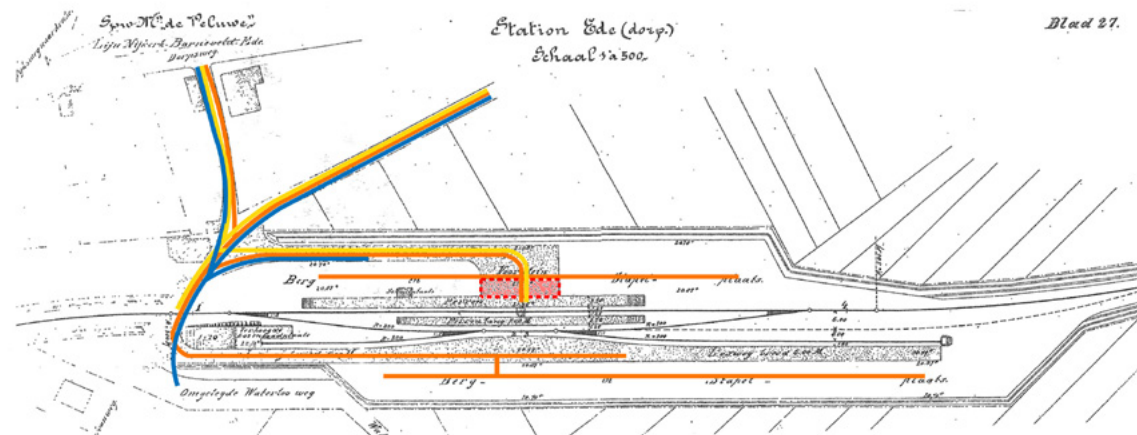
#### **3.2 Uitwerking reizigersstromen stad**

##### **Ontwikkeling reizigersstromen stad, 1900-2015**

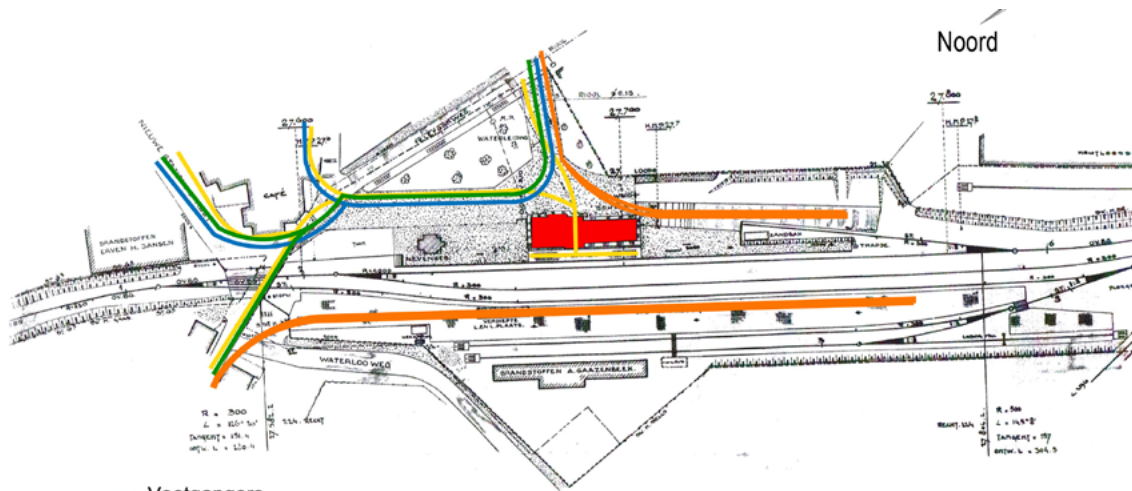
De reizigersstromen van en naar het station veranderen na de bouw in 1902 ingrijpend: aanvankelijk is het voorplein verdeelplein voor al het stadsverkeer. In 2015 is dat voorplein autoluw gemaakt en is het voornamelijk toegankelijk voor langzaam verkeer. Het voormalige goederenemplacement aan de overzijde van het spoor is heringericht als belangrijkste verdeelstation voor reizigers die overstappen op bussen, auto's en fietsen.

Voetgangers: Voor de voetgangers verandert de hoofdstructuur nauwelijks: het merendeel van de voetgangersstromen speelt zich af aan de centrumzijde, tussen station en de kern. Doordat het centrum groter wordt, wordt de bereikbaarheid vanuit het zuidwesten





- Voetgangers
- Goederen
- Koets/ wagen
- Toekomstige Stationslocatie



- Voetgangers
- Goederen
- Auto/ Taxi
- Fietzers
- Station

#### Reizigers-stromen omgeving Station Ede- Centrum

##### 1900

- hoofdroute naar centrum Ede verloopt via het kruispunt bij overweg
- Prominente plaats van goederen aan voor- en achterzijde

##### 1933

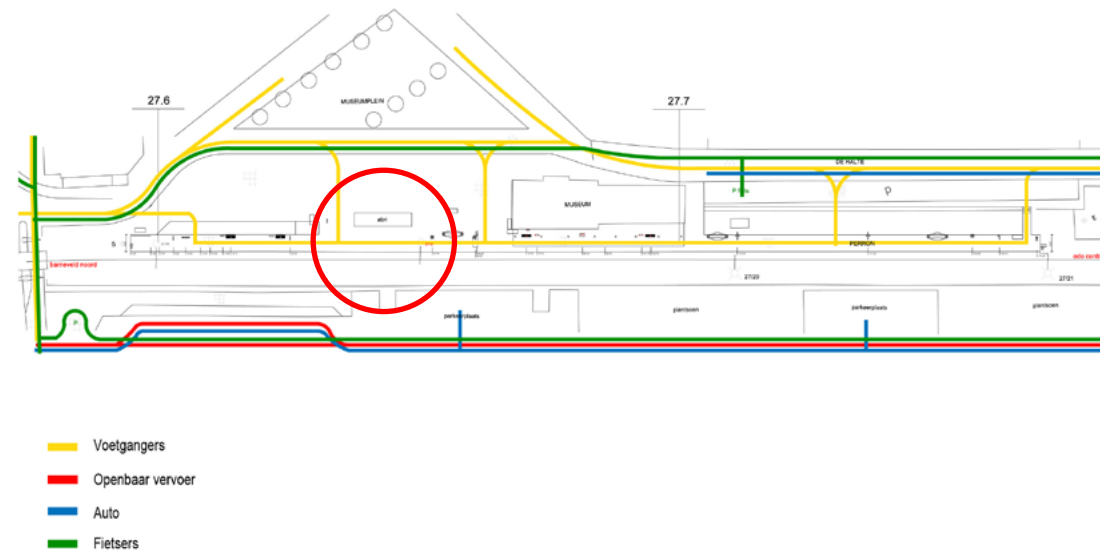
- verbinding met centrum is verbeterd
- route goederenvervoer is gehandhaafd

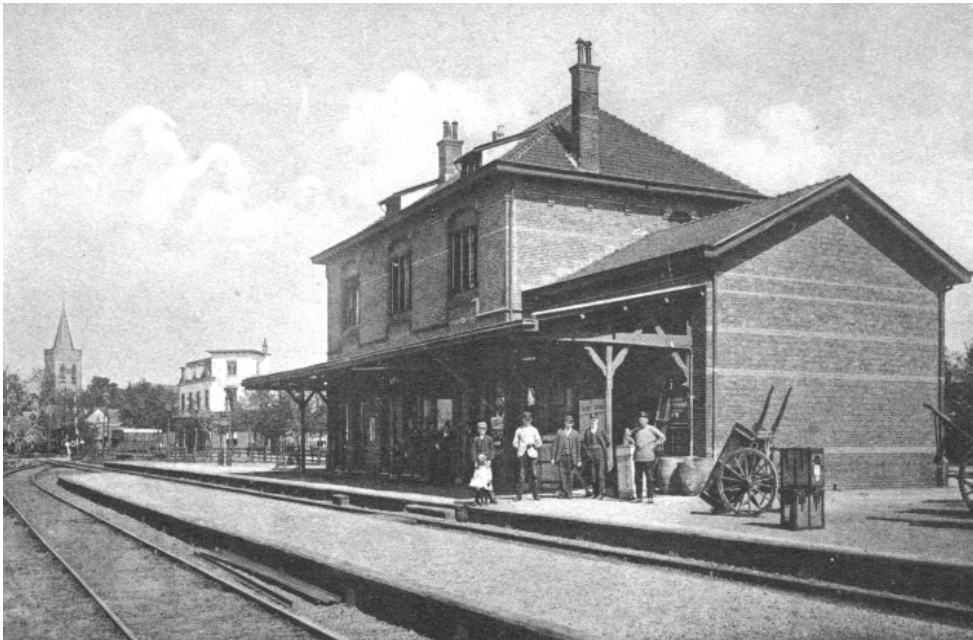
## Reizigers-stromen omgeving Station Ede- Centrum

**2014**

- hoofdroute snelverkeer naar centrum is verplaatst naar overzijde spoor
- voorplein is langzaam verkeer zone
- goederenvervoer is opgeheven

(abri omcirkeld)







Lb -Voorgevel Station Ede Centrum, in 1909. De hoofdentree in het verhoogde middendeel wordt geaccentueerd door de luifel. Bij de bagage-inname en -uitgifte in de lagere zijvleugel hangt een bord. (Nijhoff, 1989, p. 75)

Lo -Perrongevel Station Ede Centrum, in de eerste jaren na de oplevering (nog voor de vergroting van de goederenvleugel). Het eilandperron, als verhoogd perron, voor station Ede Centrum, ca 1910 (col DB)

groter. Door het verplaatsen van het snelverkeer naar de achterzijde verandert de beleving wel drastisch: de centrumzijde wordt voetgangersgebied.

Goederen: De hoofdstructuur van de goederenstromen verandert ingrijpend. Terwijl goederen aanvankelijk rondom het gehele stationsgebouw werden overgeslagen, is door het verdwijnen van de goederenfunctie dit geheel vervallen.

Snelverkeer (auto, bussen, taxi): de hoofdroute voor auto's, bussen en taxi's keert volledig om: terwijl deze zich aanvankelijk via het voorplein aan de centrumzijde afwikkelde, is de hoofdroute voor auto's, taxi's en bussen nu gesitueerd aan de achterzijde van het station, aan de overzijde van het spoor. Slechts 's avonds in het weekend is de centrumzijde toegankelijk voor taxi's.

1900/1902

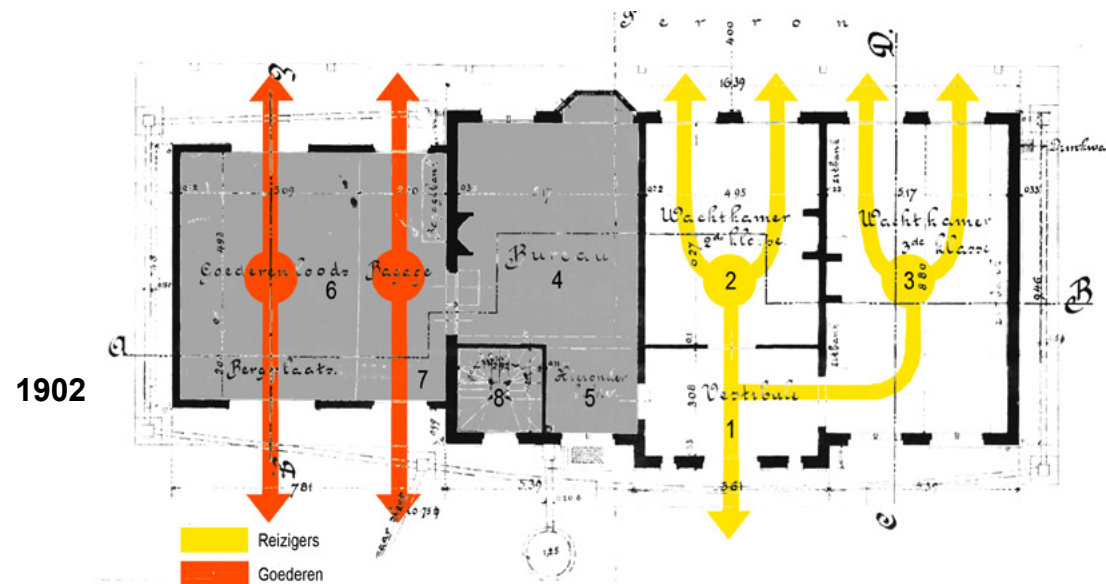
Het station haakt aan noordzijde aan de bestaande infrastructuur aan. De toegang tot het station sluit aan op de kruising Telefoonweg (naar Stationsstraat en centrum) en de Waterlooweg. Het voorplein is aanvankelijk een brede weg loodrecht op gebouw, tussen station en weg. De driehoekige vorm van het latere voorplein komt voort uit de schuine lijn van de verkaveling

1933

De bouw van het station was aanleiding tot nieuwe weg: Nieuwe Stationsstraat en tot ontstaan plein voor station, driehoekig stuk tussen spoor en Telefoonweg. In 1933 is de belangrijkste vernieuwing dat het stationsplein vorm heeft gekregen. Er loopt een pad gericht op de hoofdentree, en de restvorm is ingericht als plantsoen. De routes zijn niet veranderd.

2014

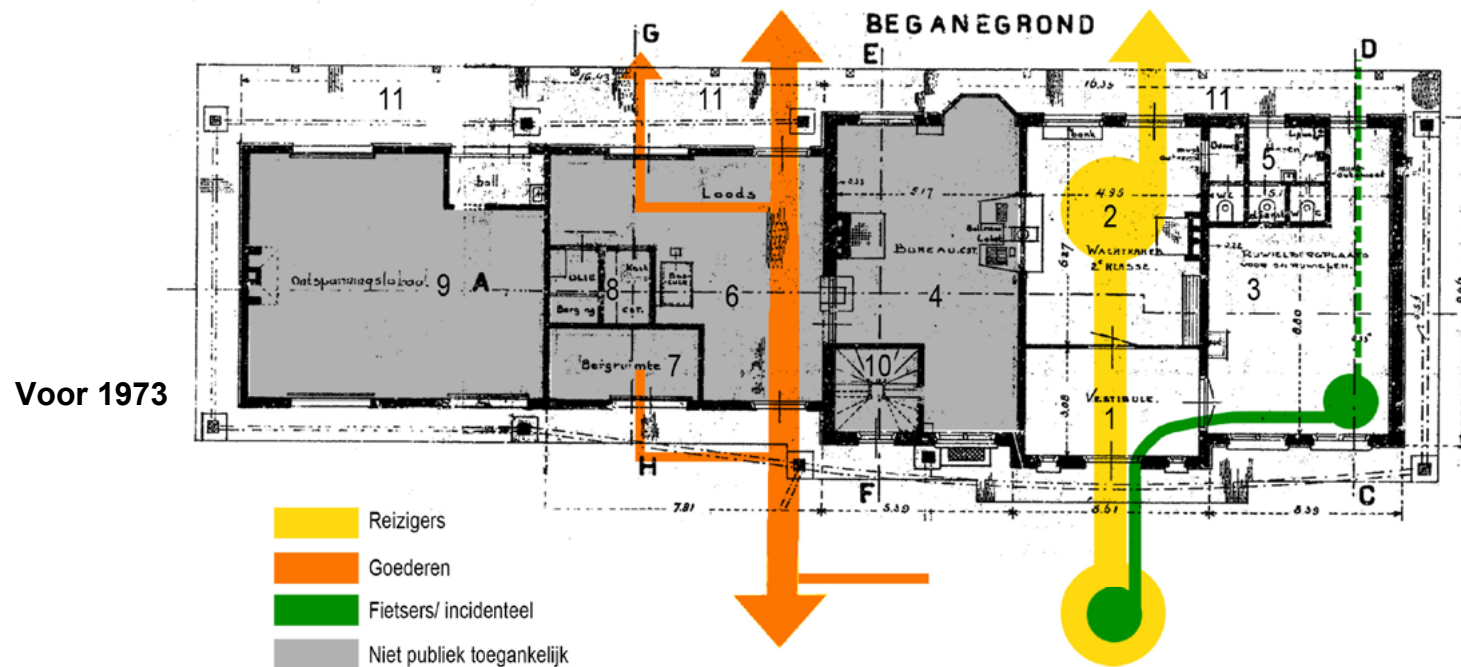
In 2014 verloopt de routing voor het snelverkeer omgekeerd ten opzichte van 1902, omdat het gebruik van het spoor is veranderd en de gemeente-omvang groeit. Het station ligt midden in het centrum. En door de afname van het goederenvervoer is de goederenoverslag geheel vervallen. Aan de westzijde is de nieuwe hoofdtoegangsweg voor snelverkeer (Telefoonweg). De centrumzijde is uitsluitend voor langzaam verkeer routes, met een nieuw wandel-fietspad van noord naar zuid. Een autoluwe weg aan de centrumzijde (De Halte) is doodlopend: deze stopt bij het Museumplein. De hoofdas op de hoofdentree, een pad georiënteerd op de hoofdentree van het station, functioneert niet meer. Er zijn nieuwe dwarsverbanden voor voetgangers naar centrum en de perrons. Voetgangers en winkelend publiek lopen gemakkelijk het perron op, en het museum (voormalig station) in alsof het een winkel is.



### Reizigersstromen en gebruik gebouw

1902

- Rb – begane grond
- 1 vestibule
- 2 wachtkamer 2e klasse
- 3 wachtkamer derde klasse
- 4 bureau (kantoor personeel, plaatskaartenuitgifte)
- 5 loket kaartverkoop
- 6 bagage en goederenloods
- 7 bergplaats goederenloods
- 8 trap naar woning eerste verdieping
- Lb - eerste verdieping in



1912- 1973

**begane grond**

- Rb – begane grond
- 1 vestibule
- 2 wachtkamer 2e klasse
- 3 fietsenberging
- 4 bureau (kantoor personeel, plaatskaartenuitgifte)
- 6 bagage en goederenloods
- 7 bergplaats goederenloods
- 8 berging
- 9 ontspanningslokaal
- 10.trap naar woning eerste verdieping

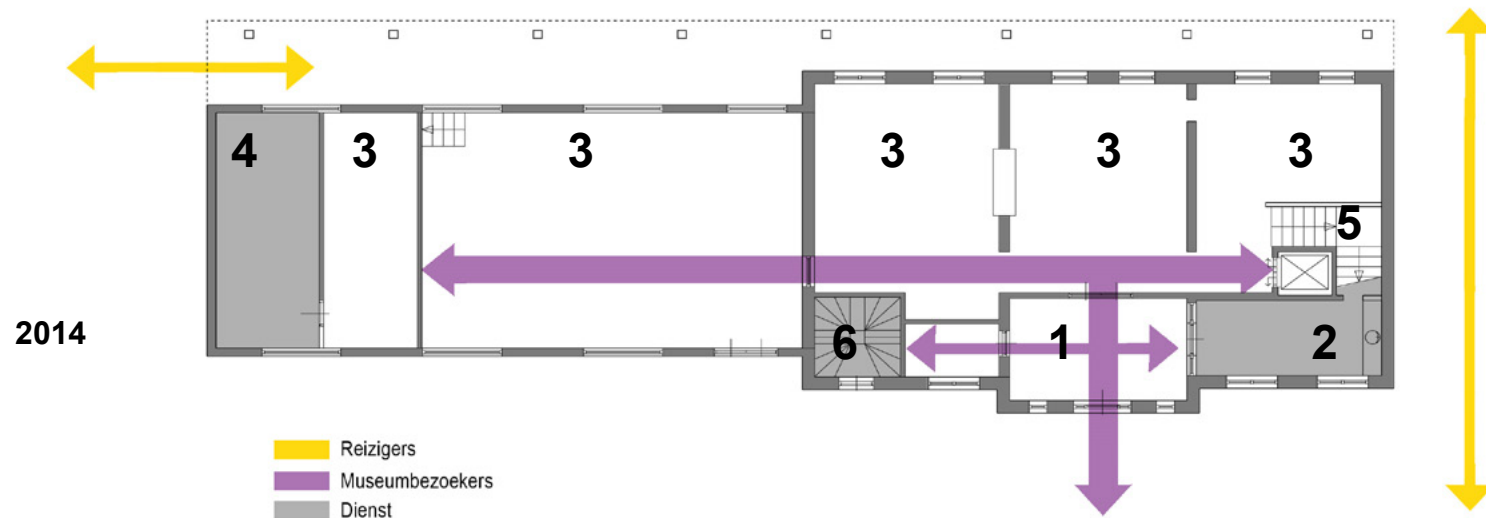
# Reizigersstromen en gebruik gebouw

2014

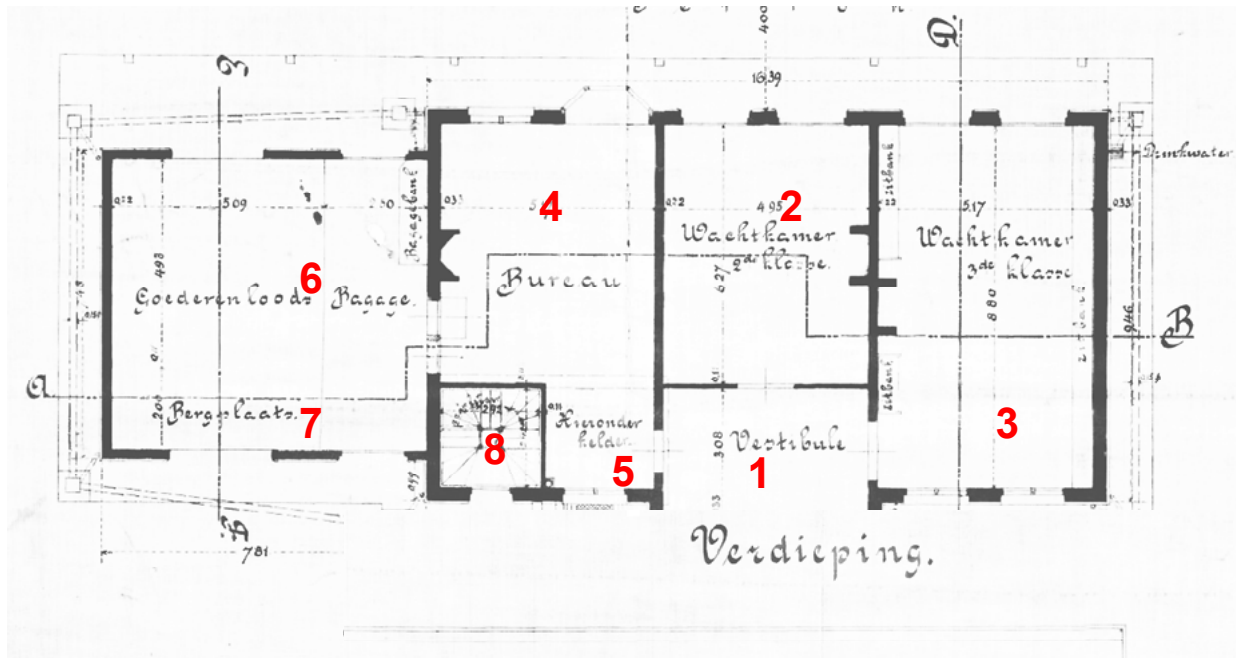
Reizigers bereiken buiten het gebouw om het perron.

Gebruiksrichting museum bezoek en gebruik begane grond

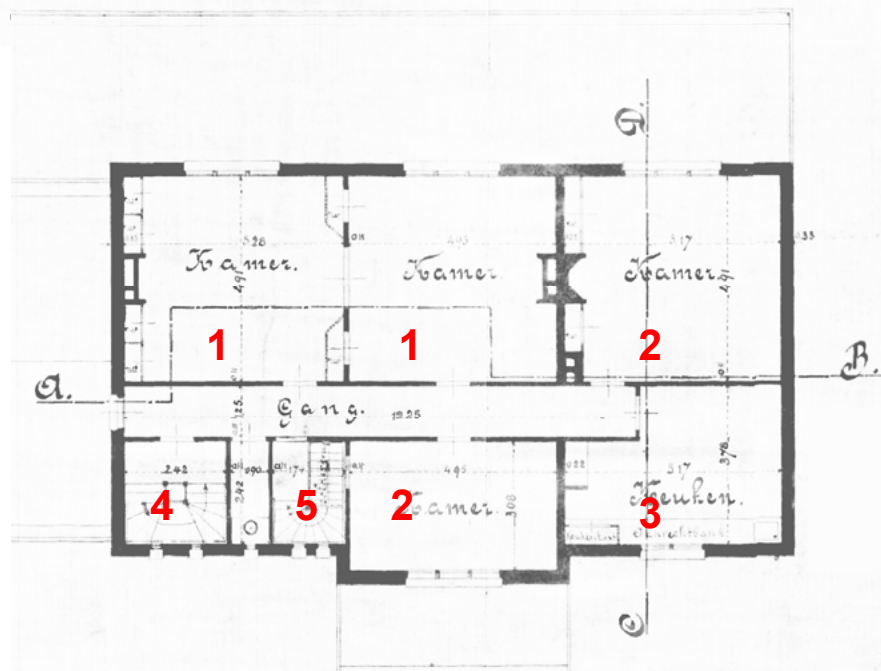
- 1. vestibule/entree
- 2. kassa/keuken
- 3. museum
- 4. berging/opslag
- 5. trap publiek
- 6. diensttrap







Gebruik Begane grond  
in 1902 (GAE, 1912-  
1052)  
1 vestibule  
2 wachtkamer 2e klasse  
3 wachtkamer derde  
klasse  
4 bureau (kantoor  
personeel,  
plaatskaartenuitgifte)  
5 loket kaartverkoop  
6 bagage en  
goederenloods  
7 bergplaats  
goederenloods  
8 trap naar woning  
eerste verdieping



Gebruik eerste  
verdieping in 1902  
(GAE, 1912-1052):  
1 kamer-en-suite  
2 kamer  
3 keuken  
4 trap naar entree  
woning  
5 trap zolderberging

### 3.3 Uitwerking reizigersstromen gebouw

#### Ontwikkeling reizigersstromen gebouw, 1902-2014

Reizigers: De reizigersstroom door het gebouw verandert tussen 1902 en 2014 ingrijpend. Terwijl in het oorspronkelijke gebouw sprake is van meerdere routes door het gebouw, met een hoofdrichting evenwijdig aan de centrale as, verloopt de huidige stroom reizigers uitsluitend buiten het gebouw om. Sinds het vervallen van de stationsfunctie van het gebouw in 1973 betreden uitsluitend museumbezoekers het gebouw.

Goederen: De goederenstroom wordt in het oorspronkelijke gebouw gescheiden van de reizigers en via een eigen vleugel door het gebouw geleid. Na het opheffen van de stationsfunctie is geen sprake meer van regelmatig vervoer van goederen door het gebouw.

#### 1902

Kenmerkend voor de reizigersstromen door het gebouw is de scheiding van reizigers en bagage en goederen, en de scheiding van publiek toegankelijke ruimtes en niet voor het publiek toegankelijke ruimtes. De belangrijkste route door het gebouw verloopt via de entree in de verhoogde voorgevel, die via een vestibule (de stationshal) toegang geeft tot de twee wachtkamers. Terwijl de belangrijkste wachtkamer (tweede klasse) op de hoofdas is gesitueerd

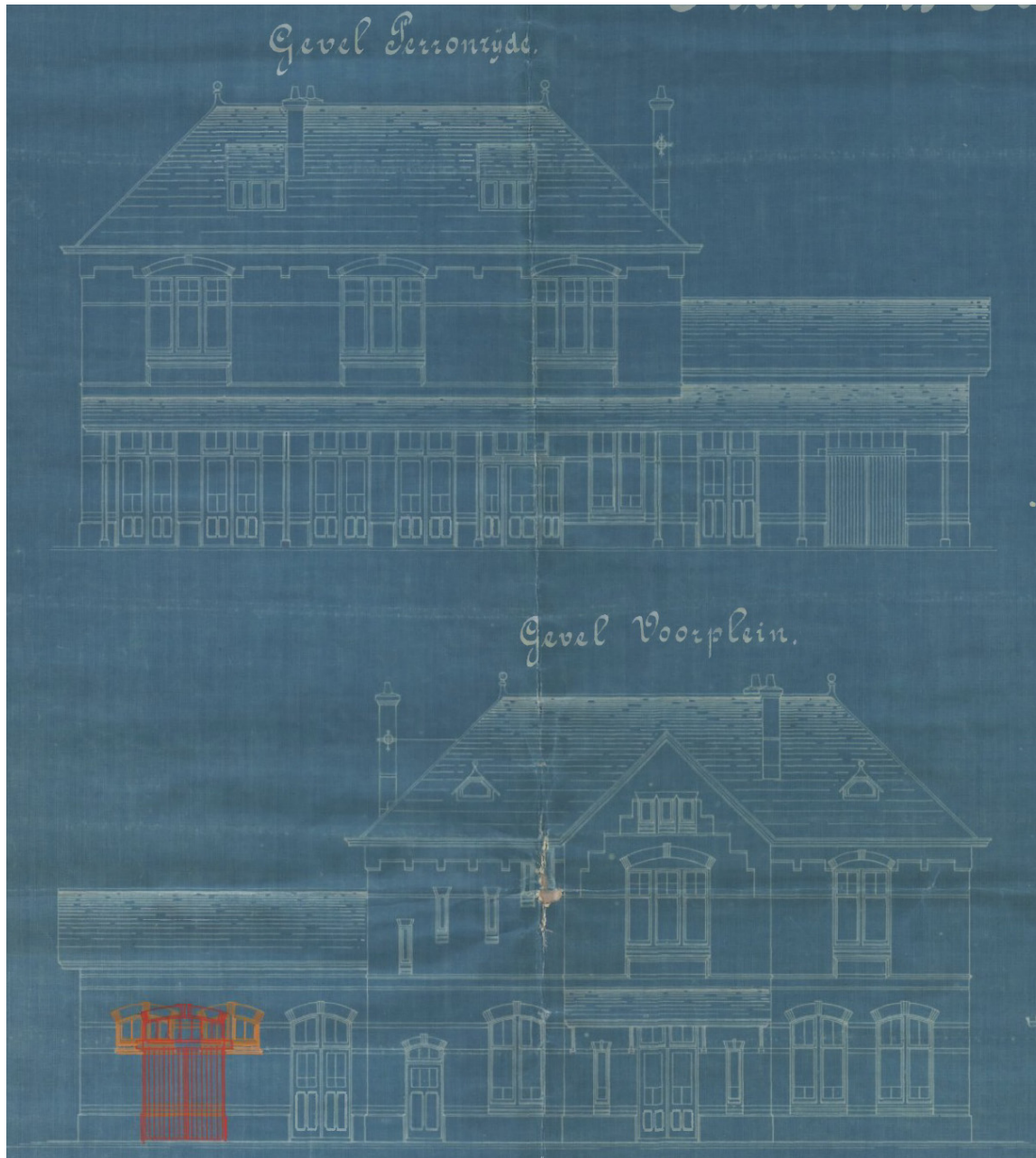
en rechtstreeks via het uitgiftepunt van de plaatskaarten naar het perron leidt, is de route naar de minder belangrijke wachtkamer (die voor de derde klasse), via een wachtruimte terzijde van de hoofdas. Het andere gedeelte van het gebouw is voor het personeel toegankelijk ('het bureau') en is bestemd voor de goederen en bagage. Het bureau is de ruimte voor de stationschef en de kaartverkoop. De kaartverkoop verloopt via een loket tussen het bureau en de vestibule. De goederen kunnen buiten de wachtruime en vestibule om van het perron naar het voorplein.

#### 1959- 1973

In 1959 verandert de kaartverkoop en het gebruik van de wachtkamers. In plaats van de verkoop in de vestibule, waarna de reizigers naar twee wachtkamers verdeeld worden, wordt de verkoop nu gecombineerd met een wachtkamer, en krijgt de wachtkamer derde klasse de functie als rijwielberging. Daardoor vereenvoudigt de beweging van reizigers door het gebouw tot 1 lineaire beweging. Nieuw is de stroom fietsers die de fiets in het gebouw in de nieuwe rijwielbergplaats kunnen stallen.

#### 1973-2014

Bij de transformatie van stationsfunctie naar museum (1973) verandert de hoofdopzet met de hiërarchische oost-west richting drastisch. Vrijwel alle zichtlijnen worden





L- Gevels 1902. Boven gevel perronzijde, onder gevel pleinzijde. Op de blauwdruk zijn wijzigingen ingetekend voor de opzet van de goederenloods. (GAE 1912 – 1052)

dichtgezet, en het gebouw raakt naar binnen gekeerd. De vele doorgangen voor de verschillende stromen worden gereduceerd tot 1 in- en uitgang. En de gebruikers kunnen ook de eerste verdieping van het gebouw betreden (de voormalige stationschefwoning). Het gebouw is zelfs geen verdeelstation meer, maar het perron wordt buiten het gebouw om bereikt. Reizigers bereiken via meerdere doorgangen naast het stationsgebouw het perron.

### 3.4 Samenvatting en conclusies

#### De grote lijn in de ontwikkeling van de reizigersstromen tussen station en omgeving: 1900-2014

##### Voetgangers

Voor de voetgangers verandert de hoofdstructuur niet structureel: het merendeel van de voetgangersstromen speelt zich af aan de centrumzijde, tussen station en kern. Doordat het centrum groter wordt, wordt de bereikbaarheid vanuit het zuidwesten groter. Door het verplaatsen van het snelverkeer naar de achterzijde verandert de beleving wel drastisch: de centrumzijde wordt voetgangersgebied.

##### Goederen

De hoofdstructuur van de goederenstromen verandert ingrijpend. Terwijl goederen aanvankelijk rondom het gehele stationsgebouw werden overgeslagen, is door het verdwijnen van de goederenfunctie dit geheel vervallen.

##### Snelverkeer (auto, bussen, taxi)

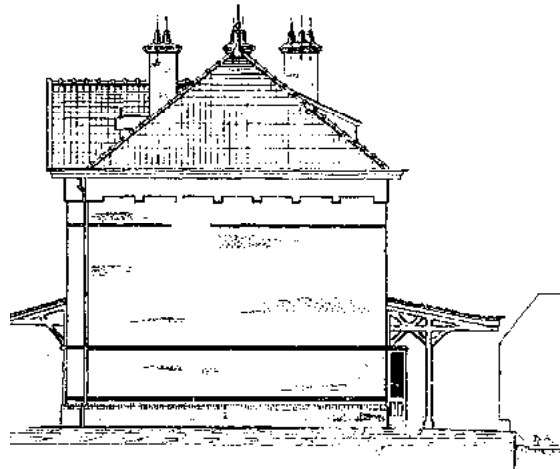
De route voor het auto's, bussen en taxi's keert volledig om. Terwijl deze zich aanvankelijk via het voorplein aan de centrumzijde afwikkelde, is de hoofdontsluiting voor auto's, taxi's en bussen nu gesitueerd aan de achterzijde van het station, aan de overzijde van het spoor. Slechts 's avonds in het weekend is de centrumzijde toegankelijk voor taxi's.

#### De grote lijn in de ontwikkeling van de reizigersstromen door gebouw: 1902-2014

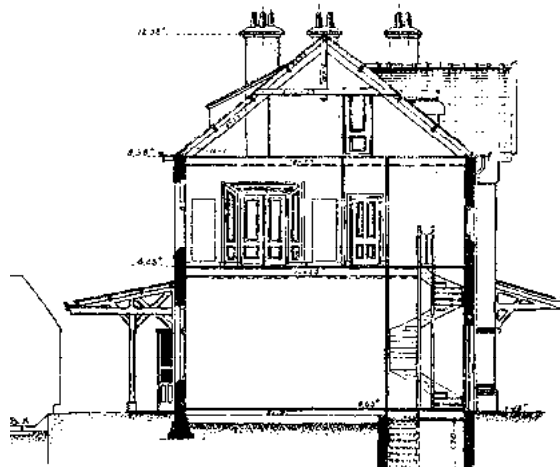
##### Reizigers

De reizigersstroom door het gebouw verandert tussen 1902 en 2014 ingrijpend. Terwijl in het oorspronkelijke gebouw sprake is van meerdere routes door het gebouw, met een hoofdrichting evenwijdig aan de centrale as, verloopt de huidige stroom uitsluitend buiten het gebouw om. Door het onttrekken van de stationsfunctie aan het gebouw (1973), wikkelt de beweging zich nu geheel buiten het voormalige stationsgebouw om.

EINDGEVEL.



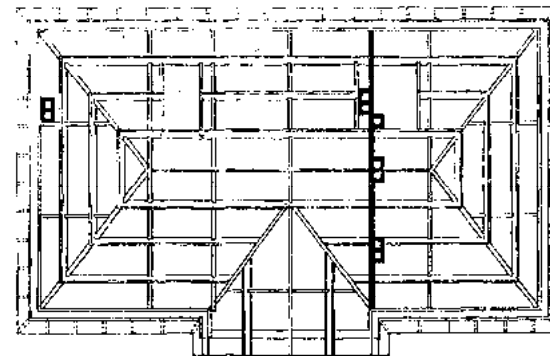
DOORSNEDE EF.



DOORSNEDE A.B.



KAPPLAN.



**gebouw 1902**

Kopgevel,  
lengtedoorsnede,  
dwarsdoorsnede en  
kapplan. Het gebouw is  
opgebouwd uit een  
tweelaags hoofdvolume  
met een lage zijvleugel.  
(GAE 1912 1052)

**Goederen**

De goederenstroom wordt in het oorspronkelijke gebouw gescheiden van de reizigers en via een eigen vleugel door het gebouw geleid. Sinds het onttrekken van de stationsfunctie is geen sprake meer van regelmatig vervoer van goederen door het gebouw.

**Conclusies**

Het perron heeft de schakelfunctie voor reizigers van het stationsgebouw overgenomen. Voor de reizigers, die buiten het gebouw om het perron bereiken, heeft dit impact op de beleving. Het gebouw is meer een sieraad in een pleinwand, een achtergrond voor het reizen geworden.

De bewegingsrichting in gebouw is 90 graden veranderd. in plaats van oost-west richting als hoofdrichting door het gebouw komt noord-zuidrichting

Het gebouw ontwikkelde zich van open naar gesloten: van meerdere doorgangsroutes en zichtlijnen is in het huidige gebruik geen sprake. Het een naar binnen gekeerd gebouw met 1 entree.

**4. Architectonische context: het gebouw tot in de details****4.1 Oorspronkelijke opzet architectuur: de belangrijkste waardevolle onderdelen****Van efficiënte voorziening naar een gebouw als reclamebord****Logica van gebouw: verdeelpunt**

De oorspronkelijke logica van het gebouw schuilt voor een groot deel in het gebouw als verdeelpunt tussen stad/voorplein en perron/trein. Het langgerekte gebouw staat met het hoofdvolume als een verdeelstation evenwijdig aan de spoorlijn. De twee hoofdgevels (pleingevel en perrongevel) maken een front naar de reizigers. De hoofdroutes en zichtlijnen vallen alle samen met de oost-west bewegingsrichting tussen perron en voorplein. De verschillende routes zijn afleesbaar aan de gevel door de hiërarchie in de gevel, en zijn afleesbaar in het interieur door de inrichting van de ruimtes.

**Gevels als signaal**

Het station (1902) is in de oorspronkelijke agrarische omgeving goed zichtbaar vanwege de vrije ligging aan de rand van de kern (afb. pag. 16). Door de heldere asymmetrische opzet met de rijke detaillering van banden, sierstenen is het een heel herkenbaar gebouw.



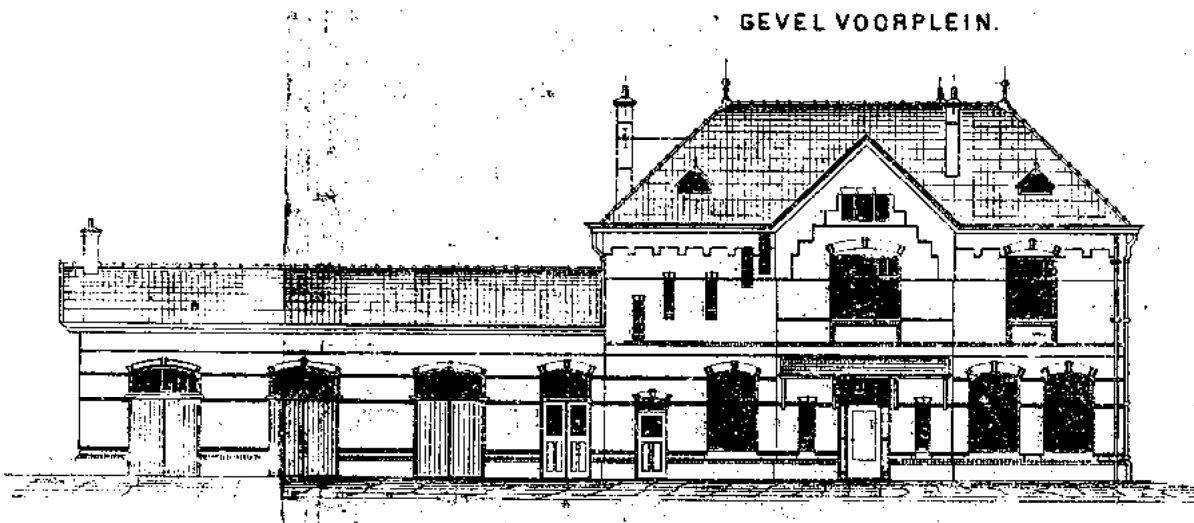
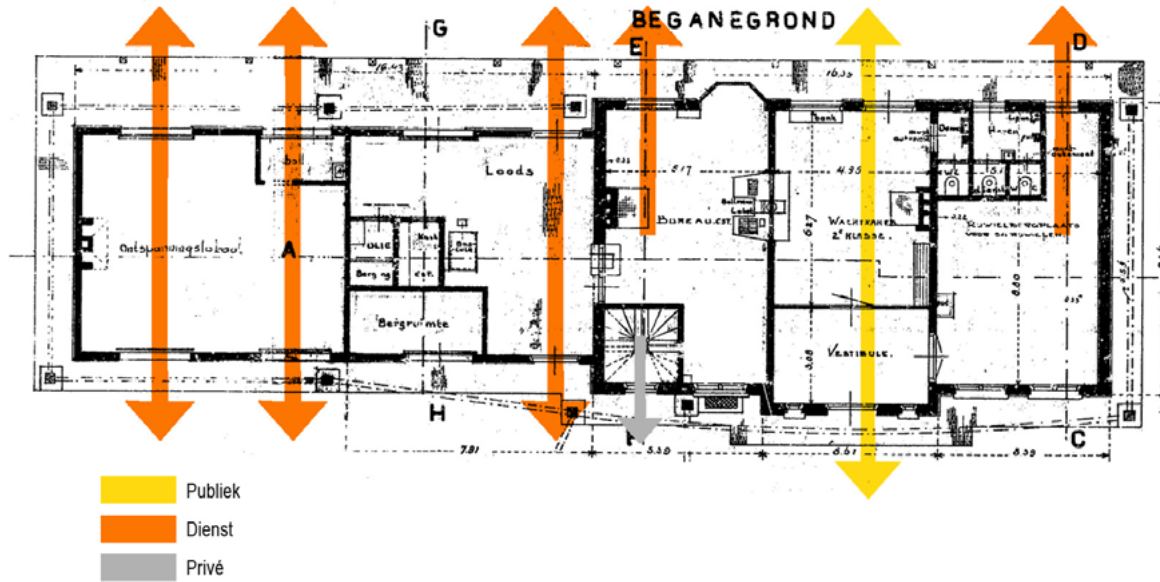
## Gebouw 1912

In 1912 wordt de lage zijvleugel in de stijl van het gebouw uitgebreid met een ontspanningslokaal.

Lb -Een doorwaadbaar  
gebouw verbindt de stad  
en het spoor

Lo -Opstand gevel  
voorzijde,uitbreidings-  
deel links wel getekend.

Ro -Gevel perronzijde,  
(uitbreidingsdeel niet  
getekend) 1912. (GAE  
1912 1052)



In het verhoogde middendeel is de hoofdentree voor de reizigers, de afhandeling van de goederen verloopt via de zijvleugel. In de lagere zijvleugel is ruimte voor goederenopslag en bagagedepot. De deuren en vensters maken door de hiërarchie ook de functie afleesbaar. De hoofdentree voor bezoekers is een dubbele deur met veel glas. Als de deur minder voor publiek wordt gebruikt, maar voor de dienstfuncties, dan wordt de deur relatief geslotener en kleiner. De geheel dichte dubbele deuren in de vleugel maken de goederenfunctie aan de gevel afleesbaar

#### **Interieurdetails: hiërarchie en functionaliteit**

In het interieur wordt de hiërarchische en functionele logica doorgezet (afb. pag. 50). De hoofdentree met belangrijkste wachtkamer is voorzien van een rijke schouw, met de initialen van de opdrachtgever. In andere ruimtes is de schouw kleiner en neutraler. Verblijfsruimtes worden voorzien van stucplafonds, terwijl in bergruimtes de kapconstructie zichtbaar wordt gelaten (Goederenloods, zolder). Tevens worden ruimtes afgewerkt vanuit het onderhoudsaspect: wanden worden voorzien van een houten lambrisering dat beter tegen een stootje kan en meer vuil afwerend is dan pleisterwerk. Op de eerste verdieping, die geen intensief gebruik kent door reizigers maar functioneert als dienstwoning, wordt de gangwand voorzien van geschilderd marmer. Deuren op

eerste verdieping (afkomstig lijken te zijn uit bouwperiode) zorgen voor samenhang tussen interieur en exterieur.

#### **Luifel: schakel tussen station en trein.**

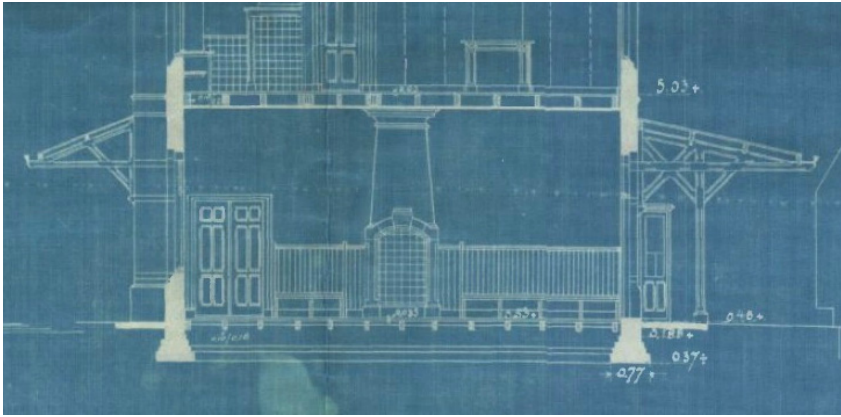
Het station heeft twee bouwkundige overgangsgebieden tussen gebouw en buitenruimte: de luifel bij de hoofdentree en aan de perronzijde. De entreeuilifel is relatief kleiner. De langgerekte luifel aan de perronzijde organiseert op een vanzelfsprekende wijze de reizigers- en goederenstromen op het perron. De constructie is gerealiseerd over de gehele lengte van de gevel, en vrijwel de gehele breedte, waardoor gebruikers naar het gebouw worden getrokken. Door de zichtbare constructie te voorzien van sierlijk snijwerk wordt de verblijfsfunctie van de perronruimte, als beschutte wachtruimte of tijdelijke stallingsruimte in de openlucht, versterkt. De houten constructie draagt een lessenaarsdak, dat aan de onderzijde is afgetimmerd. De kolomstelling sluit aan op de gevelindeling, zodat de kolommen zo min mogelijk op zichtlijnen van vensters zijn geplaatst, of gebruiksmogelijkheden van deuren hinderen.

## **4.2 Veranderingen en aanpassingen in latere fases**

### **1912-1959**

De vleugel met goederenloods en bagagedepot is tussen 1912 en 1959 uitgebreid met een 'ontspanningslokaal'







Lb – Dwarsdoorsnede over de wachtkamer derde klasse met zichtbaar de luifels tegen de buitengevels, 1902 (GAE 1912 1052)

Rm - Detail luifel perronzijde, de constructie is voorzien van sierlijk houtsnijwerk (2014)

Rb – Inrichtingselementen zoals kaartautomaat, zitbanken en afvalbakken zijn ingepast in de lijn van de kolommen van de perronkap.

Lo - Luifel pleinzijde (2014)

Ro – Luifel perronzijde met de deuren van het voormalige goederengedeelte (2014)

(voor het personeel). De uitbreiding van de zijvleugel voor het ontspanningslokaal is uitgevoerd in de stijl van het oorspronkelijke ontwerp, en sluit op vanzelfsprekende wijze aan bij het gebouw.

### 1959

In 1959 zijn enkele functionele aanpassingen uitgevoerd, waarvan de meeste in het huidige gebouw door latere verbouwingen niet meer zichtbaar zijn. Het gebruik van de wachtkamer derde klasse veranderde door de inpassing van toiletten (die waren daarvoor in een apart retiradegebouw buiten het gebouw) en functieverandering in een rijwielberging. Uitsluitend de centrale wachtruimte tweede klasse bleef als wachtruimte voor de reizigers in gebruik. Het loket, dat in 1902 direct in de vestibule bij de entree was gesitueerd, wordt verplaatst naar de wachtkamer tweede klasse.

Alleen de verandering van de perronluifel is nog goed zichtbaar: bij het bureau van de stationschef en plaatskaartenkantoor wordt een lantaarn van draadglas in de perronluifel gemaakt om het bureau van de stationschef en kaartverkoop van meer daglicht te voorzien.

Door de sloop van een vrijstaande dienstwoning, ten zuiden van het hoofdgebouw, komt terrein vrij voor openbare ruimte rond het station.

### 1973-2015

Bij het onttrekken van de stationsfunctie en de functieverandering van station in museum zijn verbouwingen uitgevoerd die de hoofdstructuur ingrijpend wijzigen. De museumfunctie vergt minder deuren: daardoor zijn meerdere buitendeuren gewijzigd in vensters, vooral aan de perronzijde. In het interieur worden nieuwe doorgangen gemaakt om de zalen in enfilade te ontsluiten (zonder gang, met doorgang van zaal naar zaal). In het interieur worden vanwege de museumfunctie de vensters dichtgezet en de wanden worden neutraler gemaakt door de afbraak van houten lambrisering. Het gevolg is dat het zicht naar buiten verdwijnt en het interieur wordt minder kenmerkend. De belangrijkste as via hoofdentree richting perron is nog slechts zeer afgezwakt te ervaren. De huidige inrichtingselementen zoals kaartautomaat, afvalbakken en zitbanken zijn min of meer terughoudend in aantal en in de lijn van de kolommen geplaatst waardoor ze zich voegen in het stramien van het gebouw.

## 4.3 Samenvatting en conclusies

### Samenvatting

De oorspronkelijke logica van het gebouw schuilt voor een groot deel in het gebouw als verdeelpunt tussen stad/voorplein en perron/trein. Die functie is na de



L Interieur van het bureau van de stationschef station Ede Centrum:

achter het bureau de 'overwegwachter' en de 'kaartjesverkoper/seinhuiswachter' in 1914 (foto audiovisueel materiaal Historisch Museum Ede)

onttrekking van de stationsfunctie in 1973 komen te vervallen, en het gebouw is in zichzelf gekeerd. De luifel functioneert nu als schakel tussen spoor en perron is functioneel van betekenis voor de reiziger. Het gebouw markeert nu de haltefunctie van het perron, voor de reizigers die buiten het gebouw om het spoor bereiken. Het station is in de oorspronkelijke agrarische omgeving in 1902 goed zichtbaar vanwege de vrije ligging aan de rand van de kern. Het huidige gebouw herinnert in de dicht bebouwde kern aan het spoor- en agrarische verleden. Veel oorspronkelijke details versterken nog steeds de functionele logica.

### Conclusie

Het station ontwikkelt zich van een efficiënte voorziening, waarbij de gevels en inrichtingsdetails de functie afleesbaar maken en ondersteunen, tot een reclamebord, waarbij de functie van het gebouw is losgeraakt van het spoor, en een signaalfunctie heeft voor het perron dat in gebruik is als stationshalte.

## 5.Waardestelling: de gebouwde erfenis

### 5.1 Kwaliteiten, knelpunten en kansen

#### Kwaliteiten stedenbouw

Het voormalige stationsgebouw is in de huidige verdichte stedenbouwkundige context een sterke herinnering aan het oorspronkelijke kleinschalige karakter van het gebied waarin het station lag. Het station is cultuurhistorisch van belang omdat het de ontwikkeling van Ede rond 1900 markeert die sterk beïnvloed werd door de pluimveesector. Het lokale karakter van het station is kenmerkend onderdeel van de pluimveehandel. De relatie stationsgebouw en pleinvorm is historisch gegroeid en van grote waarde om de betekenis en spoorgeschiedenis van de plek te kunnen 'lezen'. De zichtbaarheid vanaf het museumplein, en de parkeerterreinen en plantsoenstroken aan de centrumzijde en de overzijde van het spoor refereren in hoofdvorm aan het emplacement en zijn daarmee van ruimtelijke waarde. Het gebruik van het spoor en het perron als stationshalte verhogen sterk de zeggingskracht van het voormalige stationsgebouw.

#### Kwaliteiten station

Het station is een overtuigend voorbeeld van een standaardstation met kenmerkende onderdelen van de





### Karakteristieke interieurelementen:

Lb – Stucplafonds, deuren, kasten: Interieur kamer en suite met stucplafond, vaste kast en deuren (2014)

Rb: Houtwerk: detail van trappenhuis

Lo - Verwijzing naar spoorgeschiedenis: initialen van de opdrachtgever: de Spoorweg maatschappij de Veluwe, SMV, onderdeel van de schouw van de voormalige wachtkamer eerste en tweede klasse. (2014)

Mo – Gang eerste verdieping met geschilderd marmerimitatie op de lambrisering. (2014)



Ro – Tegelwerk: Vloertegels in de vestibule (2014)

oorspronkelijke bouwperiode uit 1902. Alhoewel het gebouw later is aangepast heeft vooral het exterieur nog sterke oorspronkelijke kwaliteiten. Het huidige station geeft nog steeds uitdrukking aan de voormalige stationsfunctie. Het hele gebouw is een 'reclamebord' voor de stationsfunctie van het perron. De luifel en het perron functioneren nog steeds als overgangsgebied tussen stationsgebouw en trein. Door het perron bij de perronkap vrij te houden van inrichtingselementen te houden wordt het gebouw goed zichtbaar. Positief in de beleving is de detaillering, zoals bijvoorbeeld snijwerk in houtwerk, en rijk metselwerk. Dit toont overtuigend ambachtelijk vakmanschap en is waardevol.

### **Interieur**

De oorspronkelijke interieuronderdelen werken aanvullend aan de 'reclamebord'-werking van het station als geheel. Restanten van houten lambriseringen, deuren en kozijnen, stucwerk plafonds, tegelvloeren herinneren aan de stationsfunctie en geven uitdrukking aan de architectuur uit de bouwtijd.

### **Knelpunten**

Afgezwakte zichtrelatie tussen station en openbare ruimte, door inrichtings- en terraselementen, vertroebelt de beleving van het stationsgebouw. Het verlies van het functionele verband tussen het spoor en het gebruik van

het stationsgebouw doet afbreuk aan de reizigersbeleving, zij laten het gebouw 'links' liggen. Doorbraken in het interieur hebben de oorspronkelijke richting verstoord en veroorzaken een naar binnen gekeerd karakter gebouw, en hebben veel oorspronkelijke onderdelen (zoals ruimtewerking, deuren) afgezwakt.

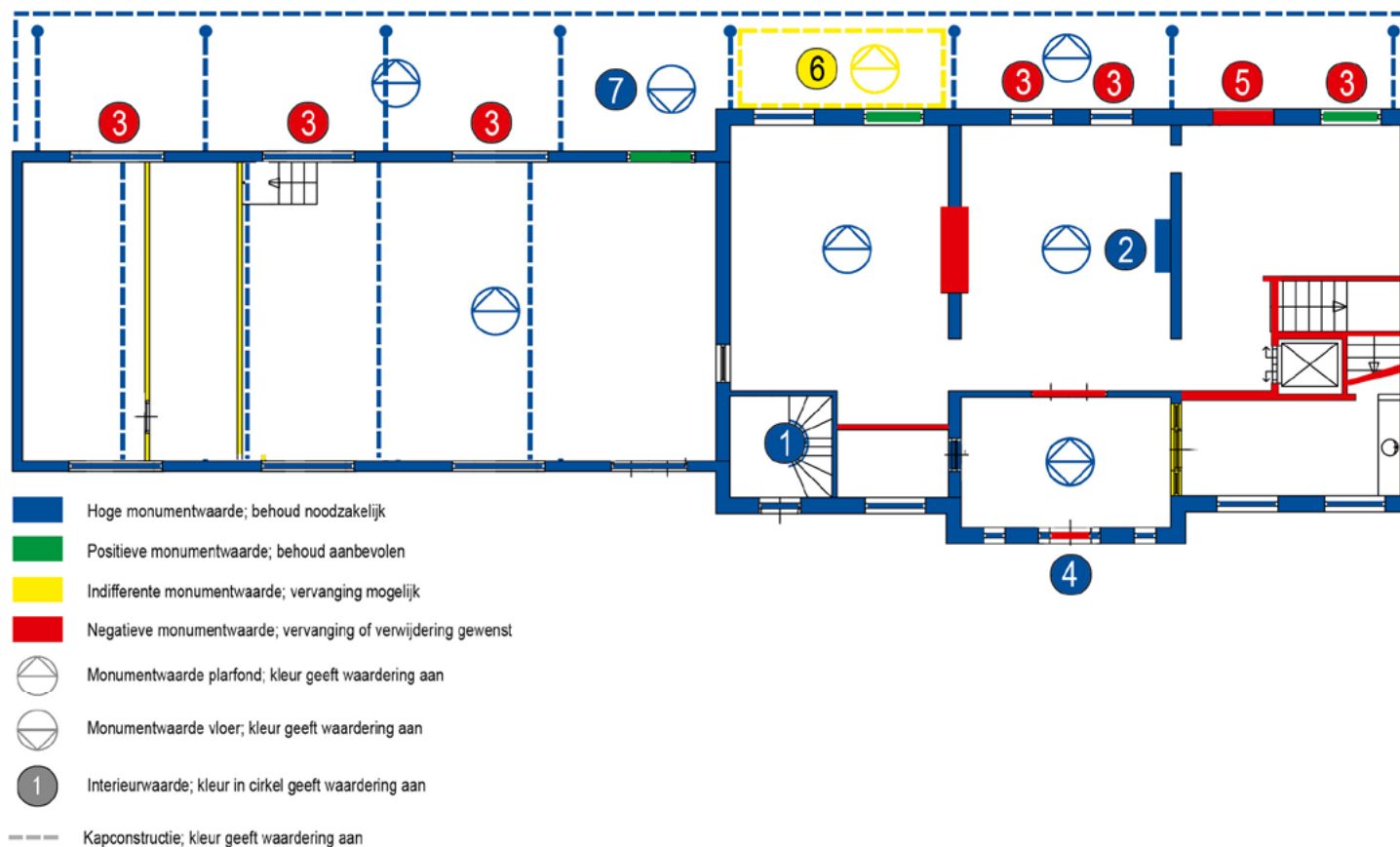
### **Kansen**

Belangrijk voor de cultuurhistorische kwaliteit van het gebouw is dat niet alleen zorgvuldig wordt omgegaan met de detaillering, en dat die zo nodig wordt hersteld of gerestaureerd, maar dat bij toekomstige aanpassingen de oorspronkelijke structuur meer leidend is. Laat het gebouw minder in zichzelf gekeerd zijn door de zichtrelatie tussen gebouwinterior en exterieur te versterken: vergroot het zicht naar perron en museumplein. Maak het gebouw relevanter voor de reiziger door opnieuw stationsfuncties in het gebouw een plaats te geven. Probeer zo mogelijk ook de doorloop weer (ten dele) te herstellen.

### **5.2 Cultuurhistorische waarden en essenties**

Het station heeft herinneringswaarde vanwege de essentiële rol die het speelde voor de pluimveesector, die in gebruik maakte van Station Ede Centrum en langs de lijn Ede-Barneveld – Nijkerk. Het stationsgebouw is van waarde als focuspunt aan het plein, en werkt als reclamebord voor de stationsfunctie van het perron.

## Begane Grond



## Waardekaart begane grond

toelichting

interieurwaarde:

1.trap

2.schouw

3.voorzetramen

bovenlichten

4.oorspronkelijk

deurkozijn (met

uitzondering van

vernieuwde deur)

5.dichtgemetseld

deurkozijn

6.legraam in perronkap

7.perronveld onder

perronkap

## Waardekaart Station Ede-Centrum

## Begane grond

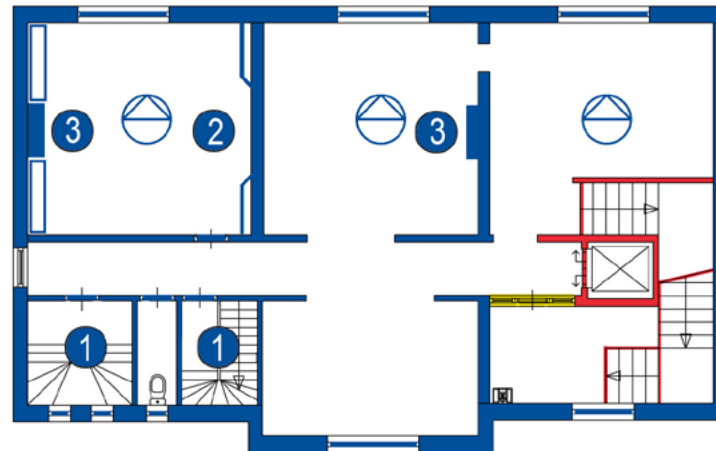


**Waardekaart eerste verdieping**

toelichting

interieurwaarde:

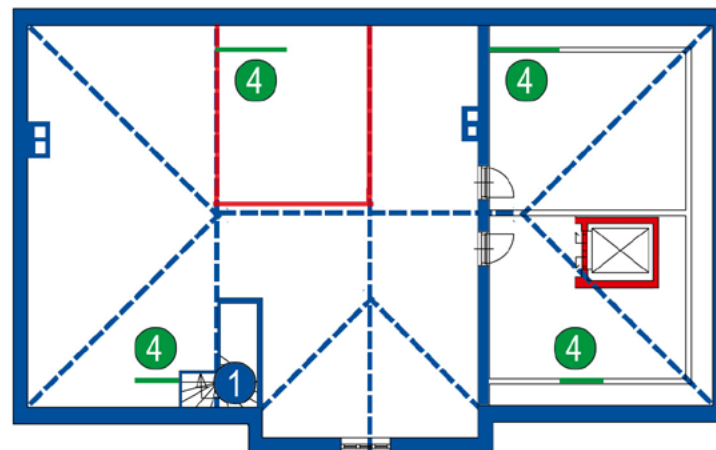
- 1.trappenhuis
- 2.kastenwand en schuifdeur
- 3.schouw

**Eerste verdieping****Waardekaart tweede verdieping (zolder)**

toelichting

interieurwaarde:

- 1.trappenhuis
- 4.kozijnen in dakkapel

**Tweede verdieping**



Voormalig  
stationsgebouw Ede  
Centrum, sinds 1973 in  
gebruik als historisch  
museum Ede (2014)

De perronluifel en het perron zijn van waarde als schakel tussen openbare ruimte en spoor. Ambachtelijke onderdelen in het exterieur en interieur (snijwerk, metselwerk) zijn kenmerkend voor de oorspronkelijke bouwperiode, en maken de voormalige functie van het station en gebruik beter afleesbaar.

### 5.3 Cultuurhistorische waardenkaart

Zie de waarderingskaarten op pagina 50-51

Toelichting op de waardenkaarten

De uitbreiding van de zijvleugel met het ontspanningslokaal naast de goederenloods is zo in stijl van het gebouw, en behoort al zo lang tot de (gegroeide) situatie, dat deze ook van hoge monumentwaarde is (blauw en niet groen, oude eindmuur is weg)

De deuren zijn veranderd in vensters, behoud wordt aanbevolen maar restauratieve aanpak is bij toekomstige ingrepen wenselijk. (groen, in plaats van blauw). Ook bij de oorspronkelijke dakkapellen met hoge waarde en positieve waarde voor de kozijnen is een monumentsparende aanpak en detaillering wenselijk.

Nieuwe binnenwanden verstoren zichtlijn oost-west, verwijdering is bij toekomstige ingrepen wenselijk. (rood, in plaats van geel)  
Doorbraken sinds 1973 in binnenmuren verstoren de oorspronkelijke routing. (geen kleur openingen)  
Monumentwaarde plafond duidt op oorspronkelijke stucplafonds (roosmotief of koof) of op kapconstructie.

### 5.4 Samenvatting

Station Ede centrum is van groot belang geweest voor de lokale pluimveesector in Ede, en droeg daarmee bij aan de ontwikkeling van de gemeente. Vooral het exterieur heeft ondanks latere verbouwingen nog steeds een reclamebordfunctie voor de spoorgeschiedenis, die tot uitdrukking komt in de gevelindeling met hoger hoofdvolume en lage zijvleugels, maar ook in de detaillering. Structuren in de aanleg van de omgeving (parkeerterreinen, museumplein) hebben herinneringswaarde aan de oorspronkelijke grotere vorm van het emplacement. Het interieur heeft een deel van de oorspronkelijke ruimtelijke logica verloren vanwege de verbouwing ten behoeve van de museumfunctie (1973). Hier ligt een kans om in de toekomst een sterkere verbinding tussen interieur en omgeving tot stand te brengen en het gebouw meer te relateren aan de spoorfunctie.



### 6. Aanbevelingen en denkrichtingen

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

- De museumfunctie van het voormalige stationsgebouw heeft geen relatie met het spoor. Het is aan te bevelen te zoeken naar een functie die meer met het spoor te maken heeft zodat reizigers meer gebruik zullen maken van het gebouw, en de relatie spoor - gebouw weer sterker wordt.
- Restaureer de kleine verstoringen zoals aangepaste deuren van de hoofdentree.
- Behoud bij ontwikkelingen de samenhang in de drie stationsgebouwen Ede Centrum, Lunteren en Voorthuizen, die als een reeks identieke stations zijn gerealiseerd.
- Houdt het perron onder de perronkap relatief vrij van inrichtingselementen, zodat het zicht op het gebouw niet wordt vertroebeld

#### 6.2 Aanbevelingen voor beheer

- Overweeg bij onderhoud aan het schilderwerk, eerst kleuronderzoek naar de oorspronkelijke kleuren houtwerk uit te voeren, en de uitkomsten daarvan inspiratie te laten zijn voor nieuwe kleurlagen.
- Let bij onderhoud ook op zorgvuldigheid van kleur en vorm van het voegwerk.

#### 6.3 Aanbevelingen voor architect en stedenbouwkundige

- Handhaaf de zichtrelaties tussen station en plein, omdat die sterk het karakter van het gebied bepalen. Nu de functionele relatie tussen spoor en gebouw is afgezwakt, is de relatie tussen plein en gebouw relevant om de geschiedenis van het gebied te kunnen lezen.
- De druk op de inrichting van het plein neemt toe door de concentratie van horeca. De kans bestaat dat het plein door de inrichting van de openbare ruimte zo dominant wordt in het stadsbeeld dat het station naar de achtergrond verdwijnt.
- Neem bij eventuele aanpassingen in het interieur de oorspronkelijke structuur meer als integraal onderdeel van het ontwerp. Herstel zo mogelijk de ruimtelijke structuur, en ga zorgvuldig om met oorspronkelijke details die de functionele logica ondersteunen.

#### 6.4 Aanbevelingen plantoetsers

Neem bij de beoordeling van ontwerpvoorstellen mee of de ingrepen aansluiten bij de cultuurhistorische kwaliteiten of deze versterken, en voorkom dat die kwaliteiten worden afgezwakt.

#### 6.5 Potenties en aanbevelingen vanuit cultuurhistorie

- Overweeg kleuronderzoek naar oorspronkelijke kleuren, die bij onderhoud richting gevend kunnen zijn

-De stationsgebouwen Ede Dorp (Rijksmonument), Lunteren (Rijksmonument) en Voorthuizen (gemeentelijk monument) bezitten als reeks van drie identieke standaardontwerpen een samenhang die cultuurhistorisch waardevol is. Behoud bij ontwerpvoorstellen de verwantschap tussen de drie gebouwen.

### **6.6 Relevante ontwerpthema's en knelpunten**

-Herstel bij toekomstige ingrepen de oost-west oriëntatie, door doorgangen in gebruik te herstellen en de indeling van het interieur meer af te stemmen op de oorspronkelijke indeling.

-Herstel op de verdieping de schuifmogelijkheid van de wand in de kamer en suite

-Het exterieur heeft overwegend een nog oorspronkelijk karakter, enkele kleinere onderdelen verstoren het beeld: met name de hoofddeur en de voorzetramen aan de perronzijde disharmoniëren. Een restauratieve aanpak wordt aanbevolen.

-Bij de na 1973 gerealiseerde binnentrap is onvoldoende aansluiting gezocht met de oorspronkelijke architectuur. Zoek naar een betere inpassing van de toegankelijkheid van de verdieping.

### **Geraadpleegde archieven**

Ede, Gemeentearchief Ede (GAE)

-archief van Bouw- en Woningtoezicht (BenW), panddossier Museumplein 7

-topografische kaarten, beeldbank

Ede, Historisch Museum Ede (HME), audiovisueel materiaal

Utrecht, Historisch Archief Utrecht, Archief Nederlandse Spoorwegen (HAU)

Utrecht, bedrijfsarchief Pro Rail

### **Herkomst beelden**

Col. DB: collectie Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus

GAE: Gemeentearchief Ede

HAU: Historisch archief Utrecht

HME: Historisch Museum Ede

Utrecht, Pro Rail

Voor afbeeldingen uit publicaties zie literatuurlijst

De foto's zijn gemaakt door Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus tenzij anders vermeld.

Omslag voorzijde: Station Ede Centrum, 2014

Omslag achterzijde: Manden met postduiven staan gereed voor vervoer bij Station Ede Centrum (destijds Ede Dorp), ongedateerd (ca 1920), (Nijhoff, 1989)

---

## Literatuur

- BDP.khandekar, 'Centrumgebied Ede' in: *Bureau-informatie Centrumgebieden*, Benthuizen 2014
- Brons, H, P. Deelman, Ede vanuit de lucht, z.p. 2009
- Crebolder, G., *Een eeuw Kippenlijn. Van Ede-Nijkerk tot Ede-Amersfoort*, Barneveld 2003
- Crimson Architectural Historians, Urban Fabric, *De Collectie. Bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, NAI uitgevers Rotterdam, Bureau Spoorbouwmeester Utrecht, 2009, p. 136-137
- Dal, J.W. van, *Architectuur langs de rails. Overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer/Antwerpen, 1981
- Douma, C., *Stationsarchitectuur in Nederland, 1938-1998*, Zutphen Walburg Pers, 1998, p. 53-54
- Gemeente Ede, *Ede tot uw dienst*, Ede 1965
- Huisjes, G. (e.a.), *Dorp op de Veluwe. Met stadse fratsen, Woningcorporatie Woonstede. Volkshuisvesting in Ede*, Amsterdam 2000 (geactualiseerde heruitgave 2008)
- Lansink, V.M., *Spoorwegstations. Categorieel Onderzoek Wederopbouw*, RDMZ Zeist 2004
- Nijhoff, R.H., *Ede van 1900 tot nu*, Hulst 1989
- Nijhoff, R.H., *Ede van 1900 tot nu. Deel 2*, Hulst 1990
- Nijhoff, R.H., *Een treinreisje in vroeger tijden. 100 jaar Kippenlijn*, Enschede 2001
- Romers, H., *Spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938*, Zutphen Walburg Pers, 2000
- Rutte, R, Abrahamse, J.E., *Atlas van de verstedelijking in Nederland. 1000 jaar ruimtelijke ontwikkeling*, Bussum 2014
- SteenhuisMeurs, *De Standaardstations van de Spoorwegen, 1860-1873*, Schiedam februari 2014
- Urban Fabric/Steenhuis stedenbouw landschap, *Vooroorlogse stations. Cultuurhistorische verkenning en analyse*, Schiedam 2008
- Veenendaal, G., *Spoorwegen in Nederland, van 1834 tot nu*, Boom Amsterdam, 2004
- Veenendaal, A.J. jr. (e.a.), *Bronnen op het spoor. Gids voor onderzoek naar de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland*, Utrecht 2000, met losse bijlage herdruk Spoor- en tramwegenkaart van het koninkrijk der Nederlanden, 1931



**Verantwoording en dank**

Het Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardering Station Ede Centrum is uitgevoerd onder begeleiding van NS Stations, Pro Rail en Bureau Spoorbouwmeester.

De opstellers van het advies kregen bij het onderzoek veel hulp van betrokkenen, zoals de opdrachtgever, eigenaar, beheerder en gebruikers. Wij zijn hen daarvoor zeer erkentelijk. Ook voor de schouw hebben we de nodige medewerking gekregen.

Met dank aan Miguel Loos, Y. van Omme, Noor Scheltema, Hans Berende gemeentearchief Ede en Dick Velthuizen, gemeentearchief Barneveld.

Het onderzoek is uitgevoerd door de opdrachtnemer, architectuurhistoricus Dolf Broekhuizen in Rotterdam, in samenwerking met Maarten Raaijmakers en Cor Velis. Het onderzoek en de schouw vonden plaats in de eerste helft 2014.

Voor het onderzoek zijn archieven geraadpleegd van Pro Rail Utrecht, archieven van de spoorwegen in het Utrechts archief, het gemeentearchief en Bouw en Woningtoezicht van de Gemeente Ede.

**Colofon**

Opdrachtgever:

NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester

Team:

Dit cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling werd uitgevoerd door:

Dolf Broekhuizen architectuurhistoricus, Rotterdam

Maarten Raaijmakers architect BNA, Breda

Vormgeving en kaarten: Studio Velis, Breda

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

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

Rotterdam, maart 2015







